

Detaljregulering E18 Tvedestrand – Gjerstad
Kopi av mottatte merknader

Utvidet varsling og høring av planprogram

Nasjonal PlanID:

Tvedestrand: 4213_184
Risør: 4201_2021002
Vegårshei: 4212_2021042R
Gjerstad: 4211_202101

31.08 | 23

Nye Veier AS | Kjøita 6
4630 Kristiansand
nyeveier.no

Prosjektoversikt

Prosjekt nr.:	10227421
Oppdragsgiver:	Nye Veier AS
Dokumentnummer:	NV42E18TG-PLA-NOT-0002

Revisjonsoversikt

Revisjon	**Dato**	**Utarbeidet av**	**Kontrollert av**	**Godkjent av**
01	23.06.2023	NOISES	NOMAGL	NOHOLL
02	31.08.2023	NOISES	NOMAGL	NOHOLL

Endringsoversikt

Revisjon	**Endringsbeskrivelse**
02	*Justering av merknad*

Forsidebilde er fra dagens E18 Lundeslettene. (Kilde: Sweco).

Kontaktinformasjon:

Karl Arne Hollingsholm, prosjektleder, Sweco

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

Oversikt over innkomne høringsuttalelser

**Merk at innspill som bare har kommet inn via Kartinnsynsløsningen er samlet i en tabell, og ligger bakerst i denne sammenstillingen.*

***De som har sendt inn merknader via Kartinnsynsløsningen med vedlegg, og de som har sendt supplerende materiale på e-post, har fått en egen PDF i sammenstillingen.*

Nr	Avsender	Dato
	Myndigheter	
1	Agder fylkeskommune	09.05.2023
2	Statsforvalteren i Agder (inkl. vedlegg fra tidligere saksgang)	16.05.2023
3	Direktoratet for mineralforvaltning	11.05.2023
4	Mattilsynet	19.05.2023
5	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) (inkl. vedlegg fra tidligere saksgang)	09.05.2023
6	Statens vegvesen	15.05.2023
7	Statnett	02.05.2023
8	Gjerstad kommune	19.05.2023
9	Risør kommune	16.05.2023
10	Risør kommune – Ungdomsrådet	22.05.2023
11	Tvedestrand kommune (inkl. vedlegg)	19.05.2023
12	Vegårshei kommune (inkl. vedlegg)	25.04.2023
	Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier	
13	Akland vel	21.05.2023
14	Angelstad Jaktlag**	21.05.2023
15	Fortidsminneforeningen	19.05.2023
16	Forum for natur og friluftsliv	23.05.2023
17	Lavlandsveien veilag*	19.05.2023
18	Naturvernforbundet	16.05.2023
19	Nærestad krets*	21.05.2023
20	Risør viltlag**	21.05.2023
21	Rødt Risør	09.05.2023
22	Skjekholt Jaktlag**	09.05.2023
23	Songe vel	21.05.2023
24	Tvedestrand Viltlag**	09.05.2023
25	Vegårshei historielag**	21.05.2023
	Grunneiere, privatpersoner og næringsliv	
26	Aida Krisciuniene	30.03.2023
27	Alexander Mitchell Knutsen, Celina Mitchell Hødnebø, Dennis Mitchell Hødnebø og Ann-Kristin Hødnebø	19.05.2023
28	Anders Lunde	21.05.2023
29	Anders Trygve Wiig	08.05.2023
30	Andre Torbjørnsdal	21.05.2023
31	Andreas Sommerfelt	21.05.2023
32	Anette og Jan Øystein Heidal	19.05.2023
33	Anne Grete Skrettingland*	20.05.2023
34	Anne Helene Ramleth	21.05.2023
35	Anne Hvideberg*	09.05.2023
36	Anne K Lindland	16.05.2023
37	Anne Karen Røysland	09.05.2023
38	Anne Mette Eikenes**	02.05.2023, 07.05.2023
39	Anne-Tove Fersnes Holst-Pedersen	12.04.2023
40	Arndt Sverre Moland og Cecilie Strandene	31.03.2023
41	Arne Lauvhjell*	21.05.2023
42	Arne Mo	21.05.2023
43	Astrid Myhre*	21.05.2023

44	Aud Lorentzen	30.03.2023
45	Barbro Gilje Gustavsen*	07.05.2023
46	Barbro Tveite*	21.05.2023
48	Bettina Kristina Carlsen	03.05.2023
49	Bjarne Sundsdal	30.03.2023
50	Bjørn Hagane	06.04.2023
51	Bjørn Ludvigsen*	20.05.2023
52	Bjørn Stiansen	21.05.2023
53	Bo Eigil Bergendal	30.03.2023
54	Brit Camilla Skrettingland	21.05.2023
55	Britt Ingunn Lindland	09.05.2023
56	Christian Sauvik*	21.05.2023
57	Dag Terje Rundholt	27.04.2023
58	Dagfinn Kvanneid*	14.04.2023
59	Eirik Guldal Loftesnes	21.05.2023
60	Eldar Nes Dalen	21.05.2023
61	Elise Lindland Ringsby	04.05.2023
62	Ellen Mitchell-Olsen	12.04.2023
63	Ellen Sundsdal**	04.05.2023, 16.05.2023, 19.05.2023
64	Finn Kjeldsberg	20.05.2023
65	Frode Lindland*	10.05.2023
66	Gerd Langmyr	21.05.2023
67	Gunhild og Kristian Konnestad	21.05.2023
68	Gunnar Myhre*	21.05.2023
69	Gunnar Skjerkholtdalen	14.05.2023
70	Halvor Andrè Røysland*	15.05.2023
71	Halvor Skjerkholt	19.05.2023
72	Harald Carlsen*	27.04.2023
73	Harald Elvsåshagen	08.05.2023
74	Helen og Sven Ivar Bakka	21.05.2023
75	Helge Vestervik på vegne av Fokus Produksjon AS	21.05.2023
76	Helge Vestervik	21.05.2023
77	Helge Åsheim	20.05.2023
78	Henning Sommerfelt	07.05.2023
79	Ingeborg Steinsrud*	21.05.2023
80	Inger Grete Sundsdal	21.05.2023
81	Inger Marie Johnsen Rydberg**	15.05.2023, 15.05.2023
82	Ingrid Sundsdal Valle*	27.04.2023, 28.04.2023
83	Ivar Tormod Eidet	21.05.2023
84	Jaana Lindland	21.05.2023
85	Jan Gregersen	21.05.2023
86	Jan Inge Gustavsen*	29.04.2023, 30.04.2023
87	Jan Marcussen	19.05.2023
88	Jan Roger Ekedal	19.05.2023
89	Jan Øystein Heidal*	19.05.2023
90	Jarle Hagane**	17.05.2023
91	Jarle Songedal**	07.05.2023, 19.05.2023
92	Jens Petter Rønningen*	08.05.2023
93	John Arne Sundsdal*	07.05.2023
94	Judith Moen	03.05.2023
95	Jørund Salvesvold	31.03.2023
96	Kameran Mohamad Ahmad	06.04.2023
97	Kathrine Sterk-Hansen	20.05.2023
98	Kent Løvdal	21.05.2023
99	Kirsten Hirte-Milkereit*	21.05.2023
100	Kirsten Hvideberg*	18.05.2023

101	Kjell Birger Kvinnesland	22.05.2023
102	Kjell Rune Løvdal**	27.04.2023, 21.05.2023
103	Kjersti Grannes	20.05.2023
104	Knut Aall, Jan Roger Ekedal, Ingeborg M. Hubertz, Steinar Thorsen og Tove Aargaard	21.05.2023
105	Knut Aas**	09.05.2023, 21.05.2023
106	Knut Harald Ramleth**	20.05.2023
107	Knut Olav og Aud Berit Valle Nilsen	22.05.2023
108	Kristian J Røysland**	20.05.2023, 20.05.2023
109	Kristin Kjesbu Fredvik*	10.05.2023
110	Kristin Lindland*	10.05.2023
111	Kristin Sundsdal*	09.05.2023
112	Lars Kristian Kilen	19.05.2023
113	Lars T. Dahlgren Carlsen	08.04.2023
114	Lene Marita Solvang K.*	21.05.2023
115	Lillian Sundsdal*	13.05.2023
116	Liv Rønningen Dalane*	09.05.2023
117	Mariann Hovland	08.05.2023
118	Marie Dinamarca	06.04.2023
119	Marit Eikaas	10.05.2023
120	Martin*	19.05.2023
121	Mody Mohamad Ahmad	06.04.2023
122	Morad Fakhri	10.04.2023
123	Morten Siljedal	03.05.2023
124	Morten Songe	30.03.2023
125	Nicolai Trulsvik Hagane*	04.05.2023, 07.05.2023
126	Nina Gryting*	12.05.2023
127	Odd Bernt Lindland	08.05.2023
128	Oddbjørn Vestervik*	21.05.2023
129	Olav Sundsdal	06.04.2023
130	Ole Jørn Alfsen	30.03.2023
131	Per Andre Gregersen	21.05.2023
132	Per-Henry Christiansen	07.05.2023
133	Philipp Silke	04.05.2023
134	Porsveien 50 AS	21.05.2023
135	Reidar Malm og Kari-Åsne Rye	03.05.2023
136	Roy Langseth	16.05.2023
137	Rune A Rosland	30.03.2023
138	Siri Hagane	17.05.2023, 17.05.2023
139	Solfrid Elise Lindblo	21.05.2023
140	Solveig Birgittatun Smith	21.05.2023
141	Stein Erik Olsen	10.04.2023
142	Stein Winterkjær	21.05.2023
143	Steinar Jeppestøl	06.05.2023
144	Steinar Lyberg	21.05.2023, 30.03.2023
145	Steinunn Helga Snæland	30.03.2023
146	Stian H Ingvaldsen*	21.05.2023
147	Ståle Waasjø Øylandsdal*	04.05.2023, 04.05.2023, 04.05.2023
148	Susanne Garcia Giving**	04.05.2023, 09.05.2023
149	Talina Hagane*	21.05.2023
150	Terje Wiik**	20.05.2023, 21.05.2023
151	Thomas Carlsen	19.05.2023
152	Thor Bjørn Ramleth*	21.05.2023
153	Thore Bjørnstad	16.05.2023
154	Thorolf Kallestad Olsen, Sara Arafa*	21.05.2023
155	Tom Daniel Danielsen	06.05.2023
156	Tom Ivar Fredvik*	21.05.2023

157	Tor Erik Håland**	17.05.2023
158	Tore Gunnar Torjussen	16.05.2023
159	Tore V Skaaland*	21.05.2023
160	Torhild Gregersen	22.05.2023
161	Torunn Lindal	27.04.2023
162	Trine M. Valvik Solheim	31.03.2023
163	Vidar Knutsen	20.05.2023
164	Vidar Stea	07.05.2023
165	Yngve Larsen	30.03.2023
166	Ørjan Grøttem Martinsen	20.05.2023
167	Øystein Skjulestad**	14.04.2023, 21.05.2023
168	Øyvind Lindland	20.05.2023
169	Åshild og Arne Christian Wiig	18.05.2023

MYNDIGHETER

Saksprotokoll

E18 Tvedestrand - Gjerstad - innspill til høring av planprogram og utvidet plangrense

Arkivsak-dok.	20/16925
Saksbehandler	Inger Egeland

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Fylkesutvalget	09.05.2023	53/23

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

1. Fylkesutvalget er positive til at det startes planarbeid for ny E18 på strekningen mellom Tvedestrand og Gjerstad.

2. Fylkesutvalget er positive til at det vurderes flere alternativer for gjenbruk av dagens E18.

3. Fylkesutvalget ønsker et godt samarbeid i det videre planarbeidet og ber om at våre innspill og faglige råd tas med videre.

Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 09.05.2023 sak 53/23

Møtebehandling

Representanten Dag Eide (Ap) fremmet følgende forslag:

Saken slik den er lagt frem mener Arbeiderpartiet er oversiktlig. Men fremdriften av denne veien burde nå settes i høygir.

Vi oppfordrer Fylkesordføreren til å ta aktivt grep for å få kommunene til å finne en felles vei videre. Vi i Arbeiderpartiet er positive til gjenbruk og til å finne en løsning for industrien på Akland. Det viktigste er at veien blir en 4 -felts vei med 100 km/t som er trygg og fremtidsrettet. Det fins gode måter å løse dette på innen trasé valgene. Nye veier må snarest etter innspillsrunden setter fart på prosessen.

Forslaget ble seinere endret ti:

Saken slik den er lagt frem mener fylkesutvalget er oversiktlig. Men fremdriften av denne veien burde nå settes i høygir.

Vi oppfordrer Fylkesordføreren til å ta aktivt grep for å få kommunene til å finne en felles vei videre. Fylkesutvalget er positive til gjenbruk og til å finne en løsning for industrien på Akland. Det viktigste er at veien blir en 4 -felts vei med minst 100 km/t som er trygg og fremtidsrettet. Det fins gode måter å løse dette på innen trasé valgene. Nye veier må snarest etter innspillsrunden setter fart på prosessen.

Representanten Andreas Arff (FrP) fremmet følgende forslag:

Nytt punkt 4:
Strekningen finansieres uten bompenger.

Votering
Det ble foretatt punktvis votering.
Fylkeskommunedirektørens forslag punkt 1 ble vedtatt med 10 mot 1 stemmer (SV).
Fylkeskommunedirektørens forslag punkt 2 ble enstemmig vedtatt.
Fylkeskommunedirektørens forslag punkt 3 ble enstemmig vedtatt.
Forslaget fra FrP fikk 1 mot 10 stemmer og falt (FrP)
Forslaget fra Ap ble enstemmig vedtatt.

Fylkesutvalget - vedtak

1. Fylkesutvalget er positive til at det startes planarbeid for ny E18 på strekningen mellom Tvedestrand og Gjerstad.

2. Fylkesutvalget er positive til at det vurderes flere alternativer for gjenbruk av dagens E18.

3. Fylkesutvalget ønsker et godt samarbeid i det videre planarbeidet og ber om at våre innspill og faglige råd tas med videre.

4. Saken slik den er lagt frem mener fylkesutvalget er oversiktlig. Men fremdriften av denne veien burde nå settes i høygir.
   Vi oppfordrer Fylkesordføreren til å ta aktivt grep for å få kommunene til å finne en felles vei videre. Fylkesutvalget er positive til gjenbruk og til å finne en løsning for industrien på Akland. Det viktigste er at veien blir en 4 -felts vei med minst 100 km/t som er trygg og fremtidsrettet. Det fins gode måter å løse dette på innen trasé valgene. Nye veier må snarest etter innspillsrunden setter fart på prosessen.

AGDER fylkeskommune

Saksframlegg

Arkivsak-dok. 20/16925-62
Saksbehandler Inger Egeland

Utvalg	Møtedato
Fylkesutvalget	09.05.2023

E18 Tvedestrand - Gjerstad - innspill til høring av planprogram og utvidet plangrense

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

1. Fylkesutvalget er positive til at det startes planarbeid for ny E18 på strekningen mellom Tvedestrand og Gjerstad.

2. Fylkesutvalget er positive til at det vurderes flere alternativer for gjenbruk av dagens E18.

3. Fylkesutvalget ønsker et godt samarbeid i det videre planarbeidet og ber om at våre innspill og faglige råd tas med videre.

Vedlegg
Planprogram
Varslingsgrense

Sammendrag

Det interkommunale plansamarbeidet (IKP) vedtok 23.03.2023 å legge planprogram og utvidet plangrense for strekningen E18 Tvedestrand – Gjerstad ut på høring. Høringsfristen er satt til 23.05.2023.

Planarbeidet for ny E18 mellom Tvedestrand og Bamble startet i 2020 og forslag til reguleringsplan ble behandlet i fylkesutvalget 21.09.2021.

Etter høringen av planforslaget kom det inn flere innsigelser og merknader, og det ble vurdert at det ikke var tilslutning til reguleringsplanen slik den forelå.

Nye Veier har startet nytt planarbeid og delt opp strekningen mellom Tvedestrand og Bamble i tre parseller:

- E18 fra Dørdal til fylkesgrensen mellom Agder og Vestfold og Telemark
- E18 fra fylkesgrensen til Pinesund mellom Agder og Vestfold og Telemark
- E18 Pinesund til Tvedestrand



Figur 1 Kartet viser strekningen E18 Tvedestrand – Bamble. Rød vertikal strek viser grensen mellom de tre parsellene (Kilde: Nye Veier/Sweco)

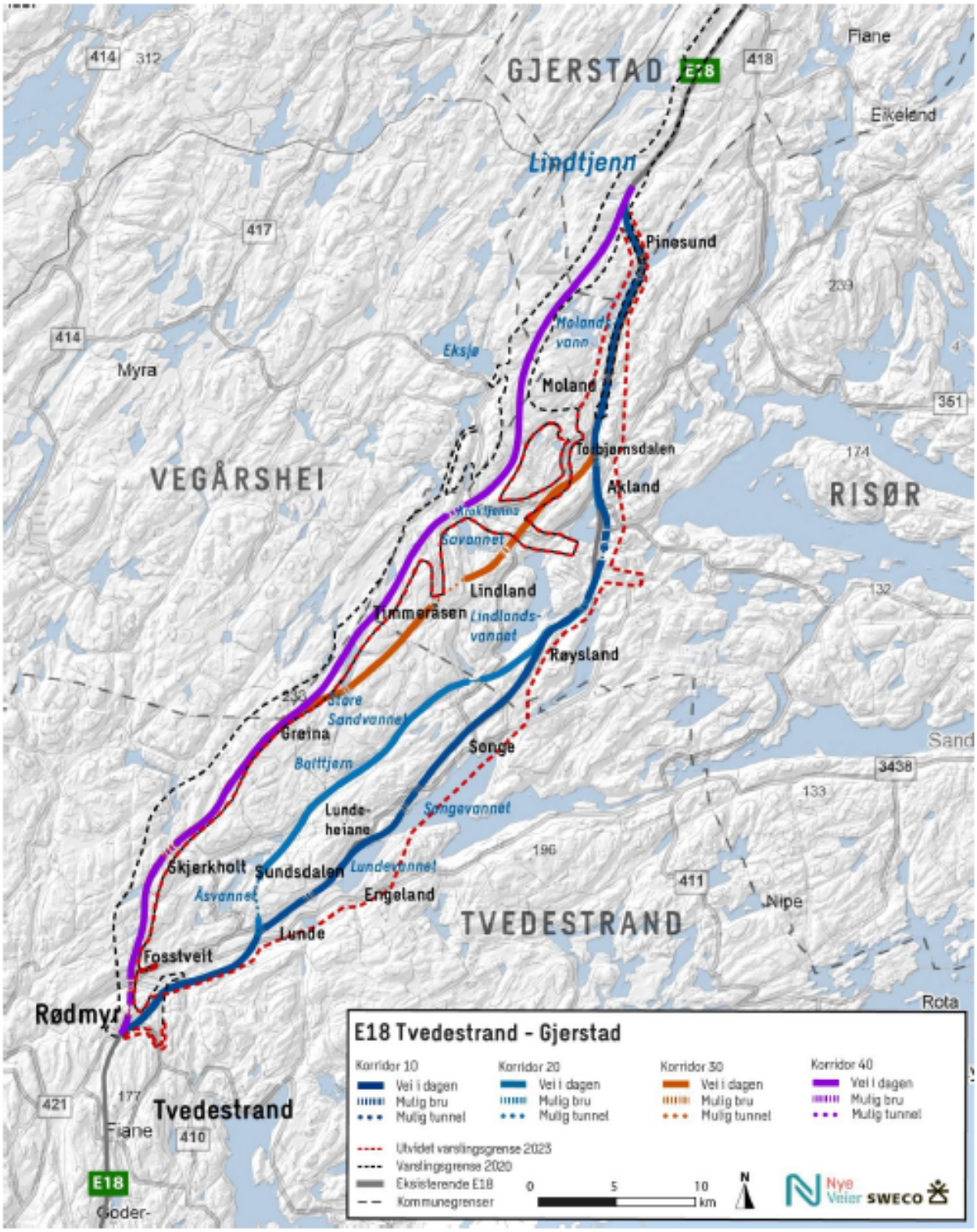
Saksopplysninger

Nye Veier har startet nytt planarbeid og vil, i tillegg til å se på mulig ytterligere verdioptimalisering av reguleringsplanforslaget fra 2021, vurdere økt gjenbruk av dagens E18 på strekningen.

Etter en silingsprosess er det fire aktuelle korridorer som skal tas med i det videre planarbeidet:

1) Gjenbruk av hele strekningen langs eksisterende E18
2) Gjenbruk av hele strekningen langs eksisterende E18 bortsett fra strekningen Balttjerndalen, mellom Lunde og Røysland
3) En variant av reguleringsplanforslaget fra 2021 som kobler seg til eksisterende E18 sør for Moland

4) En variant med kostnadsbesparelser (verdioptimalisering) av reguleringsplanforslaget fra 2021



Figur 2 Kartet viser 4 alternative korridorer som skal tas med i det videre planarbeidet:
1) Mørke blå linje: gjenbruk av eksisterende E18.
2) Lys blå linje: gjenbruk av eksisterende E18 unntatt mellom Lunde og Røysland,
3) Rød linje: deler av eksisterende reguleringsplanforslag, men som nå kobles til eksisterende E18 sør for Moland.
4) Lilla linje: en verdioptimalisert variant av reguleringsplanforslaget fra 2021.
(Kilde: Nye Veier/Sweco)

Forslag til standard på ny E18 mellom Tvedestrand og Gjerstad
Kurvaturen på dagens E18 tilfredsstiller ikke kravene til 4-felts motorvei med fartsgrense 110 km/t. For å klare å gjenbruke eksisterende E18 har det vært nødvendig å søke Vegdirektoratet om fravik fra kravene til geometri for høyhastighets motorvei.
Ved å senke farten fra tidligere planlagt 110 km/t til 100 km/t har Nye Veier fått godkjent fravik av kravene satt i vegnormalene. Gjenbruksalternativet kan føre til at det blir behov for søknad om flere fravik.

For gjenbruksalternativene vil gjenbruk av kryss, ramper, bruer og underganger vurderes. Utvidelse av eksisterende E18 med to nye felt forslås lagt på den ene siden av veien.

Lokalveinettet vil tilpasses ny E18. Det betyr mulighet for nye lokale veier og adkomstveier, og mulighet for fjerning eller nedskalering av eksisterende veier.

De nye veikorridorene skal konsekvensutredes, og deler av kunnskapsgrunnlaget fra tidligere kommunedelplan- og reguleringsplanarbeid skal tas med i det videre planarbeidet.

Etter konsekvensutredning av de fire alternative korridorene skal de rangeres, og det vil gjøres et vedtak i kommunestyrene om hvilket alternativ man skal gå videre med.

Vurderinger

Fylkeskommunen hadde i sitt innspill til reguleringsplanforslaget faglige merknader og innsigelser som berørte flere av våre fagområder, blant annet: kulturminne, viltforvaltning og fylkesveinettet.

Fylkeskommunedirektøren ber om at følgende innspill til planprogrammet tas med i det videre arbeidet:

- Kartlagte og verdsatte friluftsområder etter Miljødirektoratets veileder M98 – 2013 er en viktig del av kunnskapsgrunnlaget, men som kan ha mangler. Dette ble benyttet som grunnlag for verdivurderingen til «Fagrapport friluftsliv / by- og bygdeliv» til det tidligere planarbeidet. Det kan være områder som er av verdi for friluftsliv selv om de ikke er registrert etter nevnte metodikk, og dette må særlig vurderes nå når planområdet er utvidet nærmere bebodde områder.

- Eksisterende kunnskap om vilt må suppleres når planområdet nå er betydelig utvidet. Planområdet strekker seg nærmere tettbygd strøk og infrastruktur, noe som vil ha påvirkning på viltflyten. Den samlede belastningen for vilt i området må også utredes.

- Innlandsfisk og fysiske tiltak i vassdrag synes ivaretatt gjennom at det skal utarbeides en oversikt over tiltak i vann og vassdrag. Fylkeskommunedirektøren legger til grunn at oversikten inngår som en del av avgjøreselsgrunnlaget for valg av strekning og løsninger.

- Det er positivt at trafikkanalysen skal omtale fordeling av trafikkmengder i vegnettet, og hvilke trafikale konsekvenser kryssenes plassering vil medføre. Trafikale konsekvenser samt endret situasjon for trafikksikkerhet på fylkesveinettet, og annet underordnet veinett, må vurderes slik at det tydeliggjøres om veinettet eventuelt må utbedres. Det er positivt at omkjøringsmulighetene skal vurderes i planarbeidet.

- Av hensyn til bebyggelsen rundt Åsvannet ber vi om at tunnelen som er skissert i starten av Lundeheiene vurderes forlenget i retning Balttjern.

- I forslag til sentrale utredningsspørsmål trekkes det frem noen viktige kulturspor. Fylkeskommunedirektøren foreslår at setningen der det fremheves noen typer og områder fjernes. Utredningsprogrammet skal vurdere alle typer kulturminner og kulturmiljøer, inkludert de som er nevnt.

Fylkeskommunedirektøren ber om at følgende endringer til plangrensen tas med i det videre arbeidet:

- Fylkeskommunedirektøren mener at planområdet må utvides slik at det også omfatter fylkesveinettet som får endret situasjon, funksjon eller behov for oppgradering. Det er sannsynlig at det må gjennomføres tiltak på fylkesvei 3462, Valleveien dersom det skal etableres ny forbindelse mellom Sundsdalen og Lundevannet. Et annet eksempel er fylkesvei 3458, Gamle Songevei hvor planavgrensningen fra ny rundkjøring sør for Akland utvides fram til Gamle Songevei. Plangrensen må utvides videre slik at den inkluderer Gamle Songevei helt frem til fylkesvei 416, Risørveien.

Fylkeskommunen har vært i dialog med Nye Veier om arkeologiske registreringer i 2023 av forslagene til nye veikorridorer. Nye Veier vil vente, slik at nødvendige gjenstående arkeologiske registreringer først vil bli gjennomført etter at endelig korridor er valgt.

Regionplan Agder 2030

Utbygging av E18 med motorveistandard gjennom fylket er et av målene i Regionplan Agder 2030. Formålet er å få en vei som gir en mer effektiv person- og godstransport, og som vil knytte bo- og arbeidsmarkedet i regionen sterkere sammen.

Gjenbruk av dagens vei kan få konsekvenser for barn og unges bomiljø. Det er derfor viktig med god medvirkning av barn og unge i det videre planarbeidet.

Økonomiske konsekvenser

Planarbeidet i seg selv får ingen økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen

Konklusjon

Fylkeskommunedirektøren er positiv til oppstart av planarbeidet og vurdering av flere alternative linjer for gjenbruk.

Kristiansand, 24.04.2023

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Kenneth Andresen
fylkesdirektør Analyse og plan

Statsforvalteren i Agder

Vår dato: 16.05.2023
Vår ref.: 2020/2081
Deres dato:
Deres ref.:

Nye Veier AS v/ Sweco Norge AS

Saksbehandler, innvalgstelefon
Heidrun Flognfeldt Andreassen, 37 01 78 50

Innspill til utvidelse av planområde for reguleringsplan for E18 Tvedestrand - Gjerstad og høringsuttalelse til forslag til planprogram.

Vi viser til brev av 30.03.2023 fra Nye Veier AS ved Sweco Norge AS med melding om utvidelse av varslingsgrense for detaljregulering for E18 Tvedestrand – Gjerstad samt offentlig ettersyn av tilhørende forslag til planprogram. Varslet planområde berører kommunene Tvedestrand, Risør, Gjerstad og Vegårshei.

Historikk og formål
Formålet med planen er å legge til rette for en 4-feltsmotorvei på det aktuelle strekket. Nye Veier varslet oppstart av planarbeidet for E18 Tvedestrand – Bamble i brev datert 28.08.2020. Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn fra 02.07-15.09.2021. Med bakgrunn i merknader og innsigelser som kom til det offentlige ettersynet har prosjektet gjennomgått en såkalt verdioptimalisering. Denne prosessen har leda fram til en tre-deling av veistrekket og en tilhørende tre-deling av prosessen videre.

Verdioptimaliseringen har pekt på at økt grad av gjenbruk kan øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten på strekningen Tvedestrand - Gjerstad. Bakgrunnen for at det nå er varslet utvidelse av planområdet samt utarbeida et nytt forslag til planprogram, er at Nye Veier nå skal konsekvensutrede fire alternative korridorer for det aktuelle strekket.

Innspill fra Statsforvalteren
Statsforvalteren uttalte seg til planoppstart for detaljregulering av E18 Tvedestrand – Bamble i brev av 14.10.2020 og til offentlig ettersyn i vår innsigelse og høringsuttalelse av 22.09.2021, se vedlagte dokumenter. Mange av våre innsigelser, faglige råd, merknader og innspill gikk på metodikk, juridisk sikring av tiltak og på hva som er tilfredsstillende avbøtende og risikoreduserende tiltak. Innsigelser, faglige råd, merknader og innspill fra nevnte brev som er geografisk uavhengige, synes å være relevante også for det utvidede arealet.

Vi legger til grunn at våre innsigelser, faglige råd og merknader i brev av 14.10.2020 og i brev av 22.09.2021 tas med i det videre planarbeidet.

Prosess og medvirkning

Statsforvalteren er positiv til at veistrekket E18 Tvedestrand – Bamble nå er delt opp i tre ulike strekker i den videre prosessen med bakgrunn i at det er ulik grad av utfordringer for de ulike strekkene og som følge av at det vil kunne være veldig ulikt når de tre ulike strekkene blir utbygd.

Arbeidet som er gjort i verdioptimaliseringsprosessen for å oppnå mer gjenbruk, er positivt blant annet fordi økt grad av gjenbruk reduserer det totale arealbeslaget samt reduserer samla barrierevirkning. Sett hen til våre tidligere innsigelser og merknader som gikk på manglende alternativvurderinger, finner vi det videre positivt at det nå skal utredes fire ulike alternative korridorer for fremføring av E18 fra Tvedestrand til Gjerstad. Vi støtter at fartsgrensa er redusert til 100 km/t, da denne forutsetningen muliggjør gjenbruk i større grad, samt at dette øker mulighetene for også å ivareta andre hensyn. Redusert fartsgrense vil også bidra til å redusere støy.

Når det gjelder den konkrete prosessen som skisseres på side 10 i planprogrammet, vil vi bemerke at denne synes å være «sårbar» i form av at statlige og regionale myndigheter og andre berørte parter ikke høres før valg av korridoralternativ.

Vi gir faglig råd om at det som et minimum gjennomføres en begrenset høring av konsekvensutredninga av de fire alternative korridorene før det interkommunale planstyret vedtar hvilket korridoralternativ som skal detaljreguleres.

Jamfør våre tidligere merknader i innsigelse og høringsuttalelse av 22.09.2021 under overskrifta *metode og formidling*, punkt a) legger vi til grunn at fullstendig konsekvensutredning (heretter KU) for samtlige korridorer følger ved offentlig ettersyn av forslag til detaljregulering.

I plan- og bygningsloven § 5-1 *medvirkning*, annet ledd, står følgende:

«Kommunen har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge. Grupper og interesser som ikke er i stand til å delta direkte, skal sikres gode muligheter for medvirkning på annen måte.»

I forslag til planprogram kapittel 2.3 står følgende: *«Det vil også bli vurdert særskilte opplegg rettet mot brukergrupper som for eksempel barn og unge».* For å kunne gi innspill til planlagt medvirkningsopplegg, og for å kunne vurdere hvorvidt dette oppfyller krav i loven, forventer vi at opplegg for medvirkning, spesielt med tanke på medvirkning fra barn og unge og andre grupper som krever særskilt tilrettelegging, planlegges og beskrives grundigere før fastsettelse av planprogrammet. Det er viktig at barnas representant i de ulike kommunene kommer tidlig inn i planprosessen for å sikre barn og unges interesser. Vi oppfordrer til at disse involveres i arbeidet med å planlegge opplegg for medvirkning med barn og unge. Det bør i en tidlig fase kartlegges om skoler, barnehager samt idretts-/parkanlegg ligger i områdene som vil kunne bli påvirket av tiltaket.

Det bør i denne forbindelse vurderes om det skal lages spesifikke medvirkningsopplegg for enkelte skoler og/eller barnehager.

Foreløpig vurdering av korridoralternativer
Korridoralternativ 40 er en optimalisering av reguleringsplanforslaget fra 2021 for 100 km/t. Vi vil i den forbindelse vise til innsigelsespunkt 5 i vårt høringsbrev av 22.09.2021.

«Planforslaget innebærer arealbruk som kommer i vesentlig konflikt med store, intakte sammenhengende naturområder som har en viktig regional funksjon som forflytnings- og spredningskorridor for arter. Planforslaget drøfter ikke helhetlige løsninger av alternative veiføringer med bruk av tuneller og bruer som kan begrense barriere- og oppsplittingseffekten av veien som forutsatt i vedtatte kommunedelplan. Planforslaget ivaretar samlet sett ikke nødvendige arealer og veiløsninger som sikrer naturlig spredning av stedegne skoglevende arter, herunder også manglende juridisk sikring av foreslåtte avbøtende tiltak, og fungerende og tilstrekkelig antall viltpassasjer.»

Med bakgrunn i gjeldende kunnskapsgrunnlag om det aktuelle området, og sett hen til at innsigelsen knytter seg til barriere- og oppsplittingseffekten veien vil medføre for intakte sammenhengende naturområder med viktig regional funksjon som forflytnings- og spredningskorridor for arealkrevende arter, finner vi ikke at en optimalisering som innebærer mindre justeringer av veilinja vil kunne bøte på hensynet som her blir vesentlig tilsidesatt. Det samme synes å være tilfelle for korridoralternativ 30 som er en variant av det optimaliserte reguleringsplanforslaget fra 2021, men som kobler seg til eksisterende E18 sør for Moland.

Statsforvalteren fraråder med bakgrunn i redegjørelsen over veikorridor 40 og veikorridor 30. Av hensyn til prosessen og sammenligningsgrunnlaget støtter vi likevel at alle de fire korridoralternativene utredes fullt ut.

Korridoren langs Lundevannet, korridoralternativ 10, synes svært krevende for naturverdier i og ved vassdraget og for våtmarkssystemene ved utløpet av Storelva, på Lundeslettene og Lundevannet. Det er eksempelvis dokumenterte forekomster av elvemusling (rødlistekategori som sårbar (VU) og ansvarsart for Norge med egen nasjonal handlingsplan), laks (rødlistekategori nær truet (NT), og vipe (rødlistekategori kritisk trua (CR)). Langs vestlig side av Lundevannet, øst for kraftledningen, er det registrert en større forekomst av rik edelløvskog med nasjonal verdi og dokumenterte forekomster av nær trua karplanter. Vi antar også at flom vil være en vesentlig risikofaktor ved Lundevannet, som vil gjøre det krevende å planlegge ny E18 her. Lundeheiane ligger videre i en sone som er kjent for å ha spesielle snøforhold, med gjentatte episoder med ekstreme snøfall. Vi har i tidligere dialog tatt opp muligheten for å utrede for lang tunnel gjennom Lundeheiane både for å unngå flomproblematikk og for å redusere miljøavtrykket for vannmiljø og naturmangfold med nasjonal verdi langs Lundevannet og på heia nær Lundevannet. Vi kan ikke se at utredning for en slik tunnelløsning omfattes av planprogrammet. Prinsippet for offentlig beslutningstaking om miljøforsvarlige prinsipper og driftsmetoder (naturmangfoldloven § 12) sier som følger: «For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik

teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater». Uten utredning for en tunnel-løsning gjennom Lundeheiane vil beslutningsgrunnlaget etter vår vurdering ikke klargjøre i tilstrekkelig grad hvilken løsning og lokalisering som gir beste samfunnsmessige resultat for ny E18 gjennom dette området.

Med henvisning også til tidligere innspill og dialog gir vi ut fra redegjørelsen over sterkt faglig råd om at det for korridor 20 utredes en variant med lang tunnel gjennom Lundeheiane.

Valg av korridor vil innebære vektinger mellom til dels motstridende hensyn. **For deler av veistrekk som vurderes å være spesielt utfordrende med tanke på motstridende hensyn, ber vi om at det utredes flere varianter - både for konkret plassering av veilinja, og for valg av tekniske løsninger (f.eks. konstruksjoner som tunneler og bruer).**

Dersom konsekvensutredninga skulle konkludere med at enkelte varianter er vanskelige å skille med tanke på konsekvenser for ikke-prissatte tema, gir vi faglig råd om at planforslaget som legges ut til offentlig ettersyn omfatter minimum to varianter.

Vi minner om at det må komme tydelig frem hvilke hovedkonstruksjoner som legges til grunn for de ulike korridorene og variantene som utredes. I tilfeller der konstruksjoner er premissgivende for valg av korridor og/eller variant, forutsetter vi at planforslaget sikrer aktuell konstruksjon. Eksempelvis dersom barriereeffekt og tilhørende konsekvens for naturmangfold, landskap og friluftsliv er vurdert med bakgrunn i bygging av lang tunnel, må planforslaget sikre juridisk at det bygges en lang tunnel på det aktuelle strekket.

Planprogram og videre planarbeid

I vårt brev til oppstart av planarbeidet for E18 Tvedestrand – Bamble, datert 14.10.2020 fremførte vi en rekke forventninger til hvilke temaer og problemstillinger som måtte utredes og belyses i planprosessen. I vår innsigelse og høringsuttalelse av 22.09.2021 redegjorde vi for en rekke forhold rundt metodikk, temaer og fremstilling som vi mente var mangelfullt ved planforslaget som forelå til offentlig ettersyn. Mange av forholdene som er redegjort for i nevnte brev er aktuelle også for det utvidede arealet og for nytt forslag til planprogram samt relevant for det videre arbeidet med detaljreguleringa.

Temaene og innspillene under er dermed ikke uttømmende, men må sees i sammenheng med brev av 14.10.2020 og av 22.09.2021.

Kunnskapsgrunnlaget

Generelt til planprogrammet finner vi at det er lite detaljerte opplysninger om hvilket kunnskapsgrunnlag som foreligger per i dag, og hvilket konkret behov man ser for å utfylle kunnskapsgrunnlaget. Det har vært møter mellom Statsforvalteren og Nye Veier i høringsperioden der dette har vært drøftet konkret. Vi forventer at planforslaget utbedres på dette området slik at

det fremstår entydig for alle relevante temaer hva som er gjeldende kunnskapsgrunnlag og hva som skal innhentes av ny kunnskap i forbindelse med planarbeidet.

Slik vi forstår det skal forslag til planprogram gjelde både for utredning av de fire alternative korridorene og for arbeidet med å utarbeide en detaljregulering for valgt korridor. Det kommer ikke entydig fram av planprogrammet hvilke kartlegginger og utredninger som skal gjøres for alle korridorene og hvilke kartlegginger og utredninger som eventuelt skal suppleres etter at aktuell korridor er valgt i forbindelse med utarbeidelse av forslag til detaljregulering. Vi forventer at planforslaget utbedres slik at dette går entydig frem.

KU-metodikk, formidling og lesbarhet
I drøftingsmøte med Nye Veier 21.04.2023 ble det konstatert at alle de fire korridoralternativene skulle konsekvensutredes fullt ut i tråd med V712-metodikken. Det ble videre konstatert at vurdering og sammenstilling etter prinsipper listet opp i kapittel 3.3.2 skulle foretas etter at utredning etter V712 metodikken er fullført. Slik vi ser det kommer ikke det overnevnte tydelig frem av planprogrammet, og det fremstår noe uklart hva som er forskjellen mellom tabell 3-2 og tabell 3-3. Vi ber om at planprogrammet tydeliggjør disse forholdene.

I kapittel 3.3.2 oppstilles det noen prinsipper for sammenstilling og vurdering av prosjektets samfunnsøkonomiske lønnsomhet. Vi viser til vårt innspill til dette i styremøte 23. mars, og til påfølgende samarbeidsmøte med Nye Veier og konsulent om samme tema. Slik dette kapittelet er formulert fremstår det som uklart hvordan drøfting av disse prinsippene skal innpasses i V712 sine etablerte trinn for samfunnsøkonomisk analyse. Slik prinsippene er oppstilt fremstår dette mer som en måldrøfting, som i henhold til V712 skal komme etter samfunnsøkonomisk analyse. Det er ikke angitt noen faglig begrunnelse for hvorfor dette utvalget av elementer er valgt ut for en særskilt drøfting i sammenstillingen. Hvorfor er f.eks. kun ett av de prissatte elementene i en samfunnsøkonomisk analyse løftet frem (investeringskostnader), og ikke andre, som f.eks. trafikantnytte? Prinsippene er også til dels overlappende med tanke på tema (landskap går f.eks. igjen i ulike varianter for flere punkter), noe som vil kunne gi uheldig dobbeltvektig i en systematisk drøfting. Det er heller ikke angitt hvordan man tenker å skalere og vekte punktene relativt til hverandre. Vi mener at metodikken for samfunnsøkonomisk analyse, med etterfølgende måldrøfting, i V712 er fyllestgjørende for å sikre en objektiv og systematisk avveiing av ulike samfunnsinteresser. Kapittel 3.3.2 vil etter vår vurdering, slik det er fremlagt, skape uklarhet i hva som ligger til grunn for resultatet i en samfunnsøkonomisk analyse og påfølgende anbefaling om korridorvalg. Vi anbefaler at faglig begrunnelse for, hensikt med, og bruk av prinsippene i kap. 3.3.2 klargjøres før vedtak av planprogram.

Vi finner ikke at planprogrammet sier noe om hvordan konsekvenser skal formidles. Vi viser i denne forbindelse til våre innspill i tidligere nevnte brev angående viktigheten av god visuell formidling. Eksempelvis etterlyser vi at det utarbeides konfliktkart som viser geografisk opphopning av konflikt for ulike tema.

Massehåndtering
Innsigelsespunkt 1a) i vår innsigelse av 22.09.2021 knytta seg til at konsekvenser av veitiltaket ikke var sammenstilt med konsekvenser av planlagte områder for masselagre. Etter vår vurdering førte fraværet av sammenstilling av konsekvenser til en underkommunisering av konsekvensen av det samlede tiltaket. Det aktuelle veiprosjektet er omfattende, og hvordan masser håndteres vil i stor grad påvirke den samlede konsekvensen av tiltaket for en rekke hensyn. Det er derfor viktig at vurderinger rundt massehåndtering inngår i beslutningsgrunnlaget før valg av korridor. Vi ber om at dette tydeliggjøres i planprogrammet. For øvrig viser vi til våre innspill i sin helhet tilknytta aktuelt tema, i nevnte innsigelse og høringsuttalelse. Se også innspill under overskrifta *støy og luftforurensning* og under overskrifta *vann og vassdrag* i dette brev når det gjelder vurdering av egnet plassering av pukkverk/knuseverk.

Naturmangfold
På side 21 i planprogrammet står følgende om kunnskapsgrunnlag tilknytta naturmangfold:

«Der kunnskapsgrunnlaget ikke er tilstrekkelig, vil dette suppleres med innsamling av ny informasjon og feltbefaring. Eventuelle tilleggsregistreringer av naturtyper baseres på DN 13 Håndbok 13 (2007) (tilsvarende tidligere registreringer).»

Metodikk for naturtypekartlegging ble drøfta i møte mellom Nye Veier og Statsforvalteren 21.04.2023. Fra og med 2021 ble Miljødirektoratets instruks anerkjent metodikk for kartlegging av naturtyper på land. For detaljer om begrepet «anerkjent metodikk» vises det til Miljødirektoratet veileder M-1324 2019:
https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1324/m1324.pdf.

Fra 1. juni 2023 vil Miljødirektoratet slutte å ta imot nye data fra kartlegging av naturtyper på land etter DN-håndbok 13. Som utgangspunkt bør alle de fire alternative korridorene kartlegges etter ny anerkjent metodikk. Vi er kjent med at det er foretatt noe kartlegging av naturmangfold for deler av planområdet fra tidligere, men vi er ikke kjent med omfanget og kvaliteten på de kartlegginger som foreligger. I tidligere nevnte møte etterspurte vi at Nye Veier gjorde en konkret vurdering av foreliggende kunnskapsgrunnlag for naturmangfold og kom tilbake med en konkret vurdering av behovet for supplerende kunnskap. Vi imøteser en slik vurdering før fastsettelse av planprogrammet. I arbeidet med valg av korridorer er det relevant at konsekvens for og hensynet til de store økologiske funksjonsområdene for arealkrevende arter vektlegges. Før fastsettelse av planprogrammet forventer vi at det vurderes hvorvidt det er behov for å supplere kunnskapsgrunnlaget på dette området for å kunne ha et tilfredsstillende beslutningsgrunnlag for valg av korridor. Når det gjelder korridoren som skal detaljreguleres, legger vi uansett til grunn at denne kartlegges etter miljødirektoratets instruks og at kartleggingene foreligger ved offentlig ettersyn av planforslaget.

Støy og luftforurensning
All den tid støy er et stort folkehelseproblem forventer vi at temaet utredes grundig. Ved gjennomgang av forslag til planprogram vurderer vi at det som står i tabell 3-2 om støy og luftforurensning er for lite konkret, og vi vurderer at det er en mangel ved planprogrammet at det ikke fremgår at støy og luftforurensning tilknytta anleggsfasen skal utredes.

T-1442/2021 *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging* anbefaler at bygge- og anleggsstøy vurderes i reguleringsplan, særlig dersom bygge- og anleggsfasen forventes å være langvarig og/eller påvirke mange mennesker. I et veianlegg av denne størrelsen vil bygge- og anleggsfasen bli langvarig, og vi forventer derfor at bygge- og anleggsstøy vurderes ved utarbeidelse av planforslaget. Herunder ber vi om at det som del av planarbeidet utredes og gjøres konkrete vurderinger av egnede områder for meget støyende virksomhet tilknytta anleggsfasen. Utredningene må følges opp med at bestemmelser og plankart sikrer at denne type virksomhet kun tillates på arealer som er vurdert som egnede med tanke på den belastning virksomheten skaper for omgivelsene i form av støy og støv.

Støv vil være en utfordring ved knuseverk, men også andre typer anleggsarbeider som eksempelvis transport kan gi støvulemper. Det går frem av forslag til planprogram at T-1520 *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging* skal legges til grunn for vurderinger av luftforurensning i driftsfasen. Vi minner om at retningslinja også må legges til grunn for vurdering av luftforurensning i anleggsfasen.

Vi forventer at det utarbeides reguleringsbestemmelser som stiller krav til anleggsfase med tanke på å minimere støy- og støvulemper for omgivelsene. Dette vil være spesielt relevant for meget støyende virksomhet slik som knuseverk, sikteverk, pigging med mer.

Vi viser for øvrig til innsigelsespunkt 4 i vår innsigelse av 22.09.2021. Innsigelsen omhandlet manglende juridisk sikring av avbøtende tiltak i tråd med anbefalinger i T-1442/2021 og mangelfull støyutredning i form av at veihøyder ikke var låst og at «verste scenario» for støy dermed ikke var kjent. Videre hadde vi innsigelse til at det manglet kart som viste endring i støy for viktige natur- og friluftsområder som tidligere lå i støysone under 40 dB som etter planlagt tiltak ville bli liggende i støysone over 40 dB. Vi legger til grunn at nevnte mangler utbedres i nytt planforslag med tilhørende utredninger.

Vi ber om at planprogrammet utbedres og konkretiseres for temaene støy og støv i tråd med våre innspill og merknader over.

Landbruk
I planprogrammet inngår landbrukshensynet under *naturressurser*, nederst i tabell 3-2. Her står det lite konkret om hvordan konsekvenser for landbruk skal utredes. Ved vurdering av de alternative veikorridorene forventer vi konkrete tall som synliggjør arealbeslag, herunder type jordbruksareal som blir beslaglagt som følge av veien. Det er i denne sammenheng viktig med en klar og konsekvent begrepsbruk ved vurdering av konsekvens for landbruk, jamfør vår innsigelse og

høringsuttalelse av 22.09.2021. Utover kartlegging av det konkrete arealbeslaget må det ved vekting mellom korridorene vurderes i hvilken grad korridorene skaper nye barrierer for landbruksdrift, herunder både jordbruks- og skogbruksdrift.

Vi forventer at det gjøres konkrete vurderinger i planforslaget for å søke å unngå nedbygging av dyrka mark så langt som mulig, herunder at alternative konstruksjoner som kan redusere behov for en stor fyllingsfot på jorder, vurderes. Masselagring, både permanent og midlertidig, bør unngås på dyrka mark. Dersom man etter grundige alternativvurderinger finner at midlertidig masselagring på dyrka mark ikke kan unngås, må arealbeslag og type jordbruksareal som berøres fremgå.

Der jordbruksarealer blir berørt av tiltaket forventer vi at det ved detaljregulering legges til rette for en best mulig drift av gjenværende jordbruksarealer. Det er i denne sammenheng relevant at det i tillegg til å sikre tilfredsstillende atkomst til jordbruksarealer også gjøres vurderinger rundt hydrologiske og mikroklimatiske forhold for å kunne planlegge for avbøtende og kompenserende tiltak.

Når det gjelder ivaretakelse av matjord som blir berørt av tiltaket viser vi til innsigelsespunkt 8 i brev av 22.09.2021. Denne omhandlet at det måtte sikres juridisk at *all* berørt matjord skulle ivaretas, både midlertidig og permanent berørt fulldyrka jord. Vi legger til grunn at matjordplan følger ved offentlig ettersyn av planforslaget og at det sikres juridisk i planforslaget at også midlertidig berørt fulldyrka jord ivaretas.

Vedrørende matjordplan forventer vi at det legges ned et grundig jordfaglig arbeid med denne, og at arbeidet utføres av personer med relevant fagkompetanse på jordflytting. Kommunenes landbruksforvaltning bør involveres i prosessen. Blant annet forventer vi at matjordplanen inneholder en jordfaglig kartlegging av teigene med dyrka jord som berøres, samt at det legges ned et grundig arbeid så tidlig som mulig med å identifisere egnede potensielle mottaksarealer i nærområdet. Det må utarbeides et detaljert jordmasse-regnskap for planlagt disponering av overskuddsmatjord. Her vurderer vi det som spesielt viktig med tidlig og god dialog med lokale bønder og deres næringsorganisasjoner, blant annet i prosessen med å identifisere egnede mottaksarealer. Matjordplanen må inkludere en forpliktende beskrivelse av hvordan innholdet i matjordplanen skal gjøres kjent i hele linja fra prosjektleder til maskinfører. Det er viktig at entreprenør har relevant kompetanse, eventuelt får nødvendig opplæring, slik at jordflyttinga utføres på rett måte og at gode fremtidige avlinger på mottaksarealet sikres.

Vi ber om at planprogrammet konkretiseres for temaet landbruk i tråd med våre innspill og merknader over samt i tråd med tilhørende vurderinger i vår innsigelse av 22.09.2021.

Vann og vassdrag
Alle veianlegg har konsekvens for natur og vannmiljø. Vannforskriften gir kriterier for å klassifisere dagens tilstand samt kriterier for å skille akseptabel endring fra uakseptabel endring i tilstand som følge av en belastning. Alle inngrep som berører vann og vassdrag må vurderes ut ifra § 12 i

vannforskriften. Bruken av vannforskriften §12 ble presisert av KLD i juni 2021. https://www.vannportalen.no/aktuelt/2021/nye-presiseringer-om-bruk-av-vannforskriftens--12/ Et veianlegg har konsekvenser i anleggsfasen og i driftsfasen. Avbøtende tiltak i driftsfasen må derfor planlegges inn og etableres i anleggsfasen. Statsforvalteren forventer at Nye Veier vurderer om §12 kommer til anvendelse, at hensyn til vannmiljø tydeliggjøres i planprogrammet og at konsekvenser av vei i anleggs- og driftsfasen utredes i forhold til vannforskriftens retningslinjer. I planprogrammet er dette tenkt utredet i egen rapport.

Det fremstår ikke entydig av forslag til planprogram at vanntemaet skal konsekvensutredes etter V712 metodikken da temaet er listet opp i planprogrammets tabell 3-3. Vi legger til grunn at dette er en misforståelse, og vi ber om at dette tydeliggjøres i planprogrammet før fastsettelse.

Eksisterende kunnskapsgrunnlag for aktuelt tema og behov for supplerende kunnskap ble drøfta i møte mellom Nye Veier og Statsforvalteren 21.04.2023. Overvåking i NIBIO rapporter *E18 Gjerstad-Kragerø* og *E18 Tvedestrand-Gjerstad* samt *Program for forundersøkelser i vassdrag Ny E18 Dørdal-Tvedestrand* dekker korridoralternativene 30 og 40 i det nye planprogrammet. Korridoralternativene 10 og 20 inngikk ikke i utredningene til NIBIO. De eksisterende utredningene gir samlet en god oversikt over vassdragene og deres geologi, vannkvalitet, biologi og habitat. Statsforvalteren mener de eldre dataene kan gjenbrukes og benyttes som mal for tilsvarende undersøkelser for korridor 10 og 20. I tillegg finnes mye relevant data knyttet til ulike andre prosjekter i området. Disse dataene bør også inngå som del av kunnskapsgrunnlaget. Forslag til planprogram sier lite konkret om eksisterende kunnskapsgrunnlag og behov for suppleringer av kunnskapsgrunnlaget. **Vi ber om at dette konkretiseres i forslag til planprogram i tråd med hva som kom frem på nevnte møte.**

De fire ulike veitraseene vil påvirke vannforekomstene ulikt. Hvordan vannforekomster/resipienter påvirkes av tiltak avhenger av en rekke forhold. Mens en partikkelforurensning i et vann med lang oppholdstid (toppvann) kan ha stor konsekvens, vil samme forurensing i et stort vann/elv med kort oppholdstid kunne ha lav konsekvens. Videre kan steder der «alt» vann går gjennom anleggstomta få større påvirkning på vassdrag nedstrøms enn steder hvor en kan arbeide etter prinsippet «rent vann inn-rent vann ut». I vann-rapporten er det hensiktsmessig å definere hvor en planlegger å jobbe reint og hvor dette vurderes som urimelig utfordrende å få til. Der dette er urimelig utfordrende kan det stilles vilkår knyttet til oppretting.

For korridor 10 er det viktig at det inkluderes i vurderingene hvorvidt og eventuelt i hvilket omfang det er behov for eventuell utfylling i eller langs Storelva, Butjenn, Lundevatnet og Songevatnet. Overvåkning må inkludere overvåkingspunkter mellom Songevatnet og Aklandstjenna. Flere av bekkene der er viktige for anadrom fisk og ål. God anleggspraksis er av stor viktighet for å unngå at en utvidelse av E18 gir negative konsekvenser for vassdrag eller biologien i vassdraget.

Nøyaktig plassering av veien for de fire korridoralternativene er på dette tidspunkt ikke avklart. For å redusere forurensning av bekken i anleggs- og driftsfase kan det være fordelaktig at korridoralternativ 20 ikke legges helt nede i dalbunnen. Legges veien helt i dalbunnen, kan dette medføre forurensning, med mindre gode avbøtende tiltak blir gjennomført. Bekk mellom Balttjern

og Morttjern til Åsvannet kan bli forurenset og føre forurenset vann via Skjerka til Storelva. Med dagens kunnskap om hvordan en kan jobbe reint og ved bruk av relevante avbøtende tiltak legger vi til grunn at forurensing kan unngås og at en i konsekvensutredningen viser nødvendige tiltak for å unngå slik forurensning.

Alle fire korridorer vil berøre bekkekryssinger. «Bekkenotatet» som omtales i tabell 3-3 i planprogrammet, må være tydelig på hva som er «funksjonen» til berørt strekning av bekken i dag, og hvordan denne funksjonen kan bevares inn i driftsfasen. Det kan være relevant tidlig i planfasen å vurdere valg av bru og kulvert. Vi anbefaler at bekker krysses ved bruk av halvrør fremfor helrør. Vi legger til grunn at «bekkenotatet» tar for seg påvirkning på vann og vassdrag og belyser behov for avbøtende tiltak.

Det er kjente forekomster av elvemusling i traseen. Elvemusling er en prioritert art etter Naturmangfoldloven § 23, og det er utarbeida en egen handlingsplan for elvemusling. Valg av tekniske løsninger i anleggs- og driftsfasen må ha fokus på å bevare muslingene. Arten er sårbar for nedslamming. I opprinnelig planprogram utarbeidet ved oppstart av planarbeidet for Tvedestrand – Bamble fremgikk det at det skulle utarbeides en egen tiltaksplan for å sikre at elvemusling ikke skulle bli negativt påvirka. Vi finner ikke at dette er videreført i planprogrammet som nå foreligger. Vi ber om at dette tas inn i planprogrammet og at tiltaksplanen følger planforslaget ved offentlig ettersyn.

Knuseverk må ikke lokaliseres nær sårbare resipienter da disse kan gi problematisk avrenning. Dette må inngå i vurderinga av hvilke områder som er egnet for knusing av masser, jamfør avsnitt om støy og støv. Det må settes av tilstrekkelig areal i plankartet til å kunne etablere renseløsninger for partikulær avrenning fra slike anlegg.

Vi legger til grunn at det ikke planlegges områder for knusing av stein i nærhet til Storelva eller dens sidebekker.

Veianlegg vil også påvirke vassdrag i driftsfasen. Ved korridorvalg skal det også vurderes i hvilken grad vassdragene vil påvirkes av veisalt, miljøgifter og mikroplast i driftsfasen.

Sulfid
Vi viser til våre merknader i tidligere nevnte brev angående sulfid herunder innsigelsespunkt 7 i brev av 22.09.202, der vi hadde innsigelse til:

«At det legges opp til ny arealbruk/ anleggsvirksomhet i områder med potensiale for syredannende bergarter uten at det er gjennomført en tilfredsstillende risikovurdering, og uten at planforslaget tar tilstrekkelig hensyn til risikoen ved arbeider i, og lagring av, potensielt syredannende bergarter.»

Vi finner ikke at potensielle utfordringer rundt sulfidholdig berggrunn er nevnt i planprogrammet. Vi forventer at alle utredninger knyttet til temaet vann og tilhørende naturmangfold har fokus på sulfid/geologi, og at det gjøres tilfredsstillende risikovurderinger tilknytta dens potensielle påvirkning av vannkvalitet. **Planprogrammet må utbedres ved at dette inkluderes før fastsettelse.**

Samfunnssikkerhet og beredskap
Statsforvalterens forventninger til utredningstema innenfor risiko og sårbarhet ble presentert i fagmøte knyttet til utarbeidelse av kommunedelplanen som omfatter aktuelle strekning, i februar 2019. Disse forventningene gjelder også på reguleringsplannivå, men naturlig nok med et høyere detaljeringsnivå. Utredningstemaene er knyttet til naturfare, klima, kritisk infrastruktur i planområdet, digitalisering, ulykkesrisiko og risiko i anleggsfasen. Det vises til vedlagte presentasjon for detaljer under hvert utredningstema.

I ettertid har det blitt satt fokus på utfordringer knyttet til korridor som følger eksisterende veg. Vegmyndighetene er kjent med dette og har gjennomført møter om temaet, men for helhetens skyld tar vi det med også i denne uttalelsen. Bygging av en ny vei som utvidelse av eksisterende trasé medfører utfordringer både i anleggsfasen og i driftsfasen. Disse har vært drøftet i møter mellom vegmyndighetene, fylkeskommunene og statsforvalterne og må håndteres. Vi minner om hendelsen på E18 i Tvedestrand i desember 2021 der vegen snødde igjen og tusenvis av mennesker ble stående fast i kø i flere timer. Evalueringsrapporten etter denne hendelsen anbefaler tiltak også knyttet til vegkonstruksjon. Statsforvalteren forventer at disse tas med i vurderingen. Rapporten er vedlagt og skal være kjent for Nye Veier AS.

Vi ber om at planprogrammet konkretiseres for temaet samfunnssikkerhet og beredskap i tråd med våre innspill og merknader over.

Med hilsen

Bjørn Loland (e.f.)
faggruppeleder plan

Heidrun Flognfeldt Andreassen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

VEGÅRSHEI KOMMUNE	Molandsveien 11	4985	VEGÅRSHEI
RISØR KOMMUNE	Postboks 158	4952	RISØR
GJERSTAD KOMMUNE	Gjerstadveien 1341	4980	GJERSTAD
Agder fylkeskommune	Postboks 788 Stoa	4809	ARENDAL
TVEDESTRAND KOMMUNE	Postboks 38	4901	TVEDESTRAND
Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER

Statsforvalteren i Agder

Vår dato: 22.09.2021
Vår ref.: 2020/2081
Deres dato: 28.06.2021
Deres ref.: 2021/537-1

Nye Veier AS

Saksbehandler, innvalgstelefon
Heidrun Flognfeldt Andreassen, 37 01 78 50

Innsigelse og høringsuttalelse til forslag til reguleringsplan for E18 Tvedestrand - Bamble

Vi viser til oversendelse datert 28.06.2021 fra Nye Veier AS med vedtak i det interkommunale plansamarbeidet, av 25.06.2021, om å legge forslag til reguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble ut til offentlig ettersyn. Vi viser videre til e-post av 09.09.2021, der Statsforvalteren gis utsatt frist for å komme med høringsuttalelse til forslag til detaljregulering for E18 Tvedestrand – Bamble.

Statsforvalteren fremmer med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4, innsigelse til følgende forhold i planen (punktene 1 – 9):

1. Metodiske mangler ved planforslaget (som listet opp i punktene a-d under) da det er overveiende sannsynlig at aktuelle mangler vil medføre betydelig miljøskade innenfor veistrekket Skorstøl – Tvedestrand, for ett eller flere ikke-prissatte tema (Statsforvalterens ansvarsområder), og at aktuell miljøskade potensielt kunne vært unngått eller redusert.

Manglene består i følgende:

a) at konsekvenser av veitiltaket, beskrevet i planbeskrivelsen ikke er sammenstilt med konsekvenser av de planlagte områdene for masselagring, som beskrevet i KU for masselagring.
b) at konsekvenser for ulike ikke-prissatte tema ikke er tilfredsstillende sammenstilt, herunder at det i liten grad er utarbeida konfliktkart som viser opphopning av alvorlige konflikter med ikke-prissatte temaer.
c) at det ikke i tilstrekkelig grad er vurdert alternativer for fremføring av vei, herunder alternative konstruksjoner for områder med opphopning av alvorlige konflikter.
d) at tiltaket medfører alvorlig miljøulempe uten at det går frem hvilke vurderinger som er gjort rundt mulighetene for å unngå, redusere, avbøte og kompensere for aktuell skade.

2. Foreslåtte områder for masselagring; D33 Brokelandsheia, D36 Molandsvann, D40 Rundholt, D42 Rundholt, D43 Bumyr, D45 Djupmyr, D51 Skjerkholt, D52 Skjerkholt, D53 Sandvann, D54 Modalen og D58 Gårdalen, da aktuelle områder for masselager vil medføre betydelig miljøskade for ett eller flere ikke-prissatte hensyn (Statsforvalterens ansvarsområder) uten at det er synliggjort hvilken konkret vurdering og vekting som ligger til grunn for at disse er lagt inn i planforslaget.

3. At planforslaget åpner for ny aktivitet og inngrep i en rekke vannforekomster, og at det er overveiende sannsynlig at vannforskriften § 12 kommer til anvendelse, uten at de konkrete tiltakene/ aktiviteten er vurdert opp mot vilkårene i vannforskriften § 12.

4. Grenseverdier for støy overskrides som følge av tiltaket. Avbøtende tiltak i tråd med anbefalinger i T-1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, er ikke tilstrekkelig innarbeidet i planens juridiske dokumenter.

Mangelfull støyfaglig utredning i form av at høyder ikke er låst i planforslaget og tilhørende «verste scenario» for støy ikke er kjent.

Det for viktige natur- og friluftsområder ikke er utarbeida kart som viser hvilke områder som tidligere lå i støysone under 40 dB, som etter planlagt tiltak blir liggende i støysone over 40 dB (endringskart).

5. Planforslaget innebærer arealbruk som kommer i vesentlig konflikt med store, intakte sammenhengende naturområder som har en viktig regional funksjon som forflytnings- og spredningskorridor for arter. Planforslaget drøfter ikke helhetlige løsninger av alternative veiføringer med bruk av tuneller og bruer som kan begrense barriere- og oppsplittingseffekten av veien som forutsatt i vedtatte kommunedelplan. Planforslaget ivaretar samlet sett ikke nødvendige arealer og veiløsninger som sikrer naturlig spredning av stedegne skoglevende arter, herunder også manglende juridisk sikring av foreslåtte avbøtende tiltak, og fungerende og tilstrekkelig antall viltpassasjer.

6. Foreslåtte områder for masselagring; D38 Limyra, D46 Kråketjernhogsten, D47 Kråketjernhogsten og D56 Bjørnstad da aktuelle områder for masselager medfører at nærliggende planlagte faunapassasjer får vesentlig forringet funksjon.

7. At det legges opp til ny arealbruk/ anleggsvirksomhet i områder med potensiale for syredannende bergarter uten at det er gjennomført en tilfredsstillende risikovurdering, og uten at planforslaget tar tilstrekkelig hensyn til risikoen ved arbeider i, og lagring av, potensielt syredannende bergarter.

8. Manglende juridisk sikring av at *all* berørt matjord – både midlertidig og permanent berørt fulldyrka matjord, ivaretas i henhold til føringene i *Fagrapport matjordplan*.

9. Planforslagets manglende ivaretakelse av barn og unge i planlegginga i form av manglende juridisk sikring av trygg skolevei og erstatningsarealer.

Bakgrunn og status

Formålet med planen er å legge til rette for firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t på den 54 km lange strekningen mellom Rømyr i Tvedestrand kommune til Dørdal i Bamble kommune. Detaljreguleringsplanen omfatter kommunene Bamble, Kragerø, Gjerstad, Risør, Vegårshei og Tvedestrand. I tillegg til veien med tilhørende sidearealer omfatter planen 42 områder for masselagring med tilhørende konsekvensutredning, samt enkelte anleggsveier.

I høringsperioden har Nye Veier i pressemelding av 31.08.2021, og i orienteringsmøte med det interkommunale planstyret 01.09.2021, annonsert at de «vil se på muligheter for å gjøre prosjektet enda mer bærekraftig.» Dette handler i første rekke om å gjenbruke mer av eksisterende vei, samt å vurdere smalere vei og lavere fartsgrense sammenlignet med planforslaget som ligger på høring. Dette for i større grad å kunne ta mer hensyn til natur og klima, samt for å redusere kostnader. Det interkommunale planstyret vedtok i ovennevnte møte at det offentlige ettersynet skulle gå som planlagt, uavhengig av dette.

Dette høringsinnspillet er vårt innspill til de dokumentene som er lagt ut til offentlig ettersyn, uavhengig av den nevnte utviklinga i saken for øvrig.

Innspill fra Statsforvalteren

Vi viser til Statsforvalterens uttalelse i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet, av 14.10.2020. Vi understrekte der viktigheten av at funn i utredninger ble presentert på en ryddig og lettfattelig måte, og vi påpekte at kartlegginger, fagrapporter og utredninger fra kommunedelplanprosessen måtte benyttes aktivt i arbeidet med å utrede og finne gode løsninger for hvordan veien skulle detaljplanlegges, samt som grunnlag for arbeidet med avbøtende og kompenserende tiltak.

Metode og formidling

Etter gjennomgang av dokumentene ser vi at følgende metodiske mangler gjør det vanskelig å ta stilling til planforslaget, herunder i hvilken grad dette kommer i konflikt med de hensyn vi er satt til å ivareta:

a) Det er ikke i tilfredsstillende grad vurdert alternativer (synliggjort vurdering av alternativer) for veifremføring, for valg av konstruksjoner og for valg av områder for masselagring.
b) Konsekvens for ulike ikke-prissatte temaer er ikke sammenstilt for delområder, herunder er det ikke utarbeida konfliktkart. Av dette følger at der alternativer *er* vurdert, synes ikke dette å basere seg på funn av opphopning av konflikter i geografiske områder.
c) Konsekvens av veitiltaket og konsekvens av de 42 foreslåtte områdene for masselagring vurderes og formidles uavhengig av hverandre. Fraværet av sammenstilling underkommuniserer etter vår mening konsekvensen av det samlede tiltaket. Videre har manglende sammenstilling ført til at konsekvens for én og samme verdi er vurdert ulikt i de ulike rapportene, og at planlagte avbøtende tiltak (faunapassasjer) mister/ får redusert sin funksjon som følge av planlagte masselager.

d) Vektinger og vurderinger av de anbefalinger som gis, og som er grunnlag for planforslaget, mangler i stor grad.

Der fagrapporter fastslår at planforslaget vil gi betydelig miljøskade for ett eller flere ikke-prissatte temaer, vurderer vi at opplistede metodiske mangler kan innebære en reell risiko for at vesentlige regionale og nasjonale interesser ikke blir tilstrekkelig ivaretatt.

For veitiltaket som sådan synes denne risikoen å være størst for de deler av veistrekket der det planlegges å legge veien i helt ny trasé, i det som i dag fremstår som store sammenhengende naturområder med liten grad av inngrep. Videre vurderer vi risikoen for tilsvarende høy for de foreslåtte områdene for masselagring der inngrepet, i henhold til konsekvensutredningen, vurderes å gi betydelig miljøskade for ett eller flere ikke-prissatte tema.

Ifølge rundskriv T-2/16 kan manglende synliggjøring av verdier og interesser som blir berørt av et planforslag, gi grunnlag for innsigelse, dersom mangelen gir et mangelfullt beslutningsgrunnlag for ny arealbruk.
Statsforvalteren fremmer innsigelse til metodiske mangler ved planforslaget (som listet opp i punktene a-d over) da det er overveiende sannsynlig at aktuelle mangler vil medføre betydelig miljøskade innenfor veistrekket Skorstøl – Tvedestrand, for ett eller flere ikke-prissatte tema (Statsforvalterens ansvarsområder), og at aktuell miljøskade potensielt kunne vært unngått eller redusert.

For å løse innsigelsen må følgende gjøres for veistrekket Skorstøl – Tvedestrand:

- Konsekvenser av veitiltaket, som beskrevet i planbeskrivelsen, må oppdateres med en sammenstilling med konsekvenser av foreslåtte områder for masselagring, som beskrevet i *Masselagring konsekvensutredning samlerapport.*
- Det må med bakgrunn i fagrapportene (oppdatert kunnskap) på ulike ikke-prissatte temaer, utarbeides konfliktkart som tydelig viser hvor det er en opphopning av alvorlige konflikter mot ikke-prissatte temaer.
- For områder som viser en opphopning av slike konflikter, må det utarbeides alternativer for fremføring av veien, herunder alternative konstruksjoner der det er aktuelt. Hvilke alternativer som vurderes må speile hvor konfliktfylt det vil være å fremføre vei på aktuell delstrekning.
- Ved anbefaling av trasé og/ eller konstruksjon må det tydelig fremkomme hvilke vektinger som er foretatt og hva som er grunnlaget for anbefalinga.

<u>Alternativvurderinger</u>
I kommunedelplan for Dørdal – Grimstad ble korridor for fremføring av ny 4-felts motorvei fastsatt. Nøyaktig plassering av veilinja innenfor korridoren ble ikke fastsatt i kommunedelplanen (det ble kun vist en eksempellinje), høyder ble ikke fastsatt og konstruksjoner som bruer, tunneler, høyde på skjæringer og lagring av masser ble ikke fastsatt. Dette er forhold som skulle bestemmes i arbeidet med en detaljregulering.

For deler av veistrekket er korridoren såpass bred at det finnes reelle ulike alternativer for veifremføring, mens det for andre deler av strekket hovedsakelig vil være snakk om vurderinger rundt valg av konstruksjoner og høyder på veien som er mest aktuelt.

I *fagrapport alternativvurdering veigeometri*, datert 07.06.2021, er det innenfor Agder vurdert alternativ veifremføring/ herunder alternative konstruksjoner for områder ved Brokelandsheia og Østerholt. For enkelte delstrekker sammenlignes her to og tre alternativer for fremføring/ utforming av veien. Alternativene blir vurdert opp mot ikke prissatte-temaer for å belyse hvilket alternativ som vurderes å best ivareta de ulike ikke-prissatte temaene. Deretter følger en oppsummering som redegjør for de samlede forskjellene mellom de ulike alternativene med tanke på ikke-prissatte tema. Videre vurderes alternativene med tanke på utfordringer i anleggsfasen, overvann/ hydrologi og grunnforhold. Vurderingene bunner ut i en faglig begrunnet anbefaling der det tydelig går frem hvilke hensyn som er vektlagt i anbefalinga.

En slik fremgangsmåte for å belyse konsekvenser av ulike alternativer er god. Der verdier forringes eller ødelegges, får man innblikk i om en slik forringelse/ ødeleggelse kunne vært unngått/ redusert, herunder om det å unngå å forringe/ ødelegge eksempelvis en naturtype ville medført at et annet hensyn ble skadelidende. For høringsparter og andre berørte parter er det videre lett å lese hvilke vektinger som er foretatt ved valg av trasé/utforming, og høringspartene gjøres i stand til å vurdere om man er «enig i» de prioriteringer som er gjort ved anbefaling av trasé/ konstruksjon.

Et eksempel er de konkrete vurderingene av alternative konstruksjoner forbi Abel skole, som er foretatt i nevnte fagrapport. Her vurderes tre alternativer; et alternativ i daglinje, et med vei i støpt tunnel og et med vei i bergtunnel. Tunnelalternativene har vært vurdert da man ønsket å finne ut om tunnel ville gi vesentlig forbedring av nærmiljø, friluftsliv og støy på strekningen forbi Abel skole. Når det gjelder støy, går det frem av vurderingene at skjæringsveggen i en åpen linje, vil gi en såpass god skjermingseffekt at hovedbidraget til støy ved skolen kommer fra partier lengre sør og lengre nord, og dermed at det ikke oppnås avgjørende støygevinst ved å legge veien i tunnel forbi skolen. I denne vurderinga er det lagt til grunn at skjæringsveggen i retning skolen bevares som naturlig støyskjerming.

Når det gjelder påvirkning på lekeområdene, vil alle tre alternativene ligge i skolens lekeområder, og tunnel vurderes da ikke å gi noen stor gevinst unntatt akkurat der tunnelen vil gå. Da det er sett på muligheter for erstatningsarealer for lek i området ved Skarkfjell, og dette sett i sammenheng med at lokalveien forbi skolen tenkes nedgradert til en gang/ sykkelvei, slik at Skarkholtområdet kan nås uten å krysse en trafikkert vei, er dette blitt vurdert til uansett å bli en bedre løsning med tanke på å sikre gode lekearealer for skolen. Med bakgrunn i vurderingene som fremlegges, synes valg av daglinje forbi Abel skole å kunne ivareta hensynet til skolen likeså godt som de alternative løsningene med tunnel. I dette eksempelet med for så vidt gode vurderinger, savner vi imidlertid en nærmere vurdering av hvordan løsningene påvirker mengden overskuddsmasse.

Denne måten å belyse konsekvenser av alternativer på, er ikke gjennomført konsekvent for det øvrige veistrekket. For deler av strekket er det ikke vurdert alternativer (i hvert fall er ikke dette

synliggjort i dokumentene som ligger til offentlig ettersyn). Der alternativer *er* vurdert, som i rapporten *Utredning av bru- og tunnelløsninger som skadereduserende tiltak,* synes ikke utgangspunktet for disse å være funn av opphopning av konflikter i geografiske områder (konfliktkart). Isteden synes alternativvurderingene å basere seg på hvor kommunene har etterspurt konkrete alternativvurderinger.

Det er positivt at kommunene som har lokalkunnskap, har fått komme med forslag til alternativer for fremføring av veien, og at disse er blitt vurdert. Statsforvalteren finner det samtidig lite tillitvekkende at ikke også utreder selv har kommet opp med forslag til konkrete områder der alternative traséer og konstruksjoner bør vurderes, med bakgrunn i hvor på veistrekket det er en opphopning av alvorlige konflikter med ikke-prissatte konsekvenser. Utfordringa her synes å være at de alternativer som vurderes da ikke bygger på funn i utredningene som er foretatt. Slik sett oppleves alternativvurderingene som løsrevet fra øvrige fagrapporter og konsekvensutredninger. Det kan synes som at denne manglende sammenhengen mellom utredninger og alternativvurderinger bunner i utilstrekkelig sammenstilling av konsekvenser for ulike tema, og manglende kartlegging av hvor det finnes en geografisk opphopning av alvorlige konflikter, jf. vår tilbakemelding under overskrifta *Manglende sammenstilling av konsekvens for ulike tema*.

En ytterligere mangel ved rapporten *Utredning av bru- og tunnelløsninger som skadereduserende tiltak,* synes å være at man ikke har tatt innover seg den barrierevirkninga et slikt massivt veitiltak vil være i et såpass stort sammenhengende natur- og friluftsområde, som i dag er lite preget av inngrep. I *fagrapport naturmangfold* (som ikke tar med konsekvens av foreslåtte masselagre) fremholdes det at det for hele veistrekket som sådan, forringes 10 økologiske funksjonsområder, hvorav 2 blir sterkt forringet. 91 delområder for naturtyperegistreringer blir berørt, hvorav 13 blir sterkt forringet og 6 forringet. Alternativer som vurderes må speile hvor konfliktfylt det vil være å fremføre vei på aktuell delstrekning. Sett opp mot det konsekvensbildet som er skissert ovenfor, skulle man forvente at også lengre tunneler ble vurdert for flere av delstrekkene, og at slike konstruksjoner i langt større grad inngikk som del av løsningen for planlagt ny 4-felts vei.

<u>Manglende sammenstilling av konsekvens for ulike tema</u>
Planforslaget strekker seg over et stort geografisk område, berører en rekke ikke-prissatte verdier, og dokumentasjonen er omfattende. Massehåndtering og lokalisering av masselagring ble ikke konsekvensutreda som del av arbeidet med kommunedelplanen. Tiltak knytta til masselagring er derfor blitt konsekvensutreda i forbindelse med utarbeiding av forslag til detaljregulering. For øvrig er det for selve veitiltaket utarbeida en rekke fagrapporter, og data fra fagrapportene er sammenstilt i planbeskrivelsen.

Når det gjelder vurdering av konsekvens som sådan, synes utredningene å være mangelfulle. Vi snakker da ikke om datagrunnlaget, da fagrapportene hovedsakelig synes å gi et godt kunnskapsgrunnlag for de enkelte fag. Derimot er konsekvens for ulike tema i liten grad sammenstilt for større delområder. Tvert om beskrives eksempelvis konsekvens for en enkelt naturtyperegistrering i stor grad uavhengig av hvilke øvrige verdier som ligger i aktuelt geografisk

område. På denne måten er det vanskelig å fange opp hvilke steder omfanget av konflikt tilsier at alternativer burde vært vurdert.

I kapittel 1 - *Sammendrag* i *samlerapport for konsekvensutredning masselagring* fremholdes det at samlerapport for konsekvensutredningen, inkludert vedlegg med fagutredninger er basert på metodikken for ikke-prissatte tema i Statens Vegvesens håndbok V712. I planbeskrivelsen som tar for seg veitiltaket, står følgende:

«Metodikk for beskrivelse av ikke prissatte virkninger (landskapsbilde, friluftsliv / by- og bygdeliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser) her i kapittel 7 er basert på Statens vegvesens håndbok V712, men med enkelte tilpasninger i metodikken, da det ikke er krav om konsekvensutredning av veitiltaket innenfor fastsatt korridor fra kommunedelplanen. Generelt er metodikken bygd opp med beskrivelse av dagens situasjon (se kapittel 4), beskrivelse av virkninger og vurdering av mulige skadereduserende tiltak.»

Ved gjennomgang av dokumentasjonen har det vært vanskelig å overskue omfanget av konsekvenser av det samlede tiltaket. Dette synes delvis å skyldes at metodikken i V712 ikke er fulgt i form av at ulike hensyn og verdier i liten grad sees i sammenheng. V712 anbefaler at det i komplekse prosjekter lages konfliktkart som på en tydelig og forenklet måte framstiller hvordan konflikter fordeler seg langs utredede korridorer. Hensikten er å avdekke hvor de kritiske områdene finnes når alle de ikke-prissatte temaene sammenstilles. På denne måten kan opphopning av alvorlige konflikter i geografiske delområder synliggjøres. I vårt innspill til oppstart etterspurte vi at det som del av planarbeidet ble utarbeidet slike konfliktkart som viser alle potensielle konflikter på ulike ikke-prissatte tema. Så langt vi kan se foreligger ingen konfliktkart (utover enkelte kart som ligger i rapporten *Utredning av bru- og tunnelløsninger som skadereduserende tiltak*), og i planbeskrivelsen finnes ei heller noen annen form for sammenstilling av konsekvenser for ulike temaer for geografiske delområder. I KU for områder for masselagring finnes kun en enkel sammenstilling av konsekvensgrad for ulike temaer i tabellform, for hvert enkelt område for masselagring, uten en ytterligere skriftlig vurdering av samlet konsekvens av foreslått område for masselagring.

<u>Manglende konsekvensvurdering av det samlede tiltaket</u>
Resultat fra konsekvensutredninga (KU) for masselagring er ikke innarbeidet i planbeskrivelsen. Konsekvens av veitiltaket og konsekvensen av foreslåtte områder for masselagring vurderes og formidles i stor grad uavhengig av hverandre, i de to rapportene (planbeskrivelsen og KU masselager). Fraværet av sammenstilling av konsekvens underkommuniserer etter vår vurdering konsekvensen av det samlede tiltaket. Videre har vi funnet eksempler på at konsekvens er vurdert ulikt i planbeskrivelsen og KU for masselager. Vi ser også at enkelte områder for masselager reduserer effekten av avbøtende tiltak innarbeidet i planen.

Et eksempel på faktisk avvik mellom vurderinger i de to rapportene gjelder naturtyperegistrering N138. I planbeskrivelsen fremkommer det at 20-50 % av lokaliteten vil bli berørt av tiltaket, og registreringa vurderes dermed å bli «forringa» som følge av tiltaket. Samtidig i vurderinga av konsekvensen av foreslått område for masselagring D45 Djupmyr, fremkommer det at masselager

D45 kommer i konflikt med hele arealet til nevnte naturtyperegistrering (100 %), som dermed vurderes som «sterkt forringa» pga. ødeleggelse av en viktig naturtype og myr.

En annen uheldig konsekvens av manglende sammenstilling av konsekvensutredning fra kommunedelplanen og KU for masselagring utarbeidet i detaljplanfasen, er at enkelte foreslåtte områder for masselager kommer i konflikt med planlagte faunapassasjer. For Agder sin del gjelder dette foreslåtte masselager ved Bergehaganeheia (D56), Klokkemyra kulvert (D46 og D47), Klokkemyra viltovergang (D45), Barlinddalen (D40) og Småtjenn (D38).

Manglende synliggjøring av de vurderinger og prioriteringer som er gjort

I rapportene *fagrapport alternativvurdering veigeometri* og *utredning av bru- og tunnelløsninger som skadereduserende tiltak* beskrives alternative trasé og konstruksjoner for enkelte fokusområder. Det redegjøres da for fordeler og ulemper for de alternative traséene, og det går til en viss grad frem hvilke forhold som er vektet tyngst ved anbefaling av trasé og type konstruksjon.

Der traséen for øvrig kommer i konflikt med viktige verdier, og det slås fast at tiltaket vil medføre vesentlig miljøulempe for ett eller flere hensyn, skulle man forvente tilsvarende beskrivelser av vektinger, eksempelvis at det kom frem hvilke vurderinger som var foretatt dersom man har akseptert at en verdifull naturtype blir sterkt forringet. Foruten hva som kommer frem i disse to nevnte rapportene, som da kun tar for seg noen utvalgte deler av det 54 km lange veistrekket, ser vi ikke at dette er tilfelle. Isteden gjøres vektingene og prioriteringene usynlige bak formuleringer som «etter overordna tverrfaglige vurderinger» og «ut fra en helhetlig avveining», og det kommer ikke frem at avbøtende eller kompenserende tiltak har vært reelt vurdert, utover at det i enkelte fagrapporter er skissert mulige skadereduserende tiltak, hovedsakelig på generelt grunnlag.

De samme manglene finner vi tilknytta konsekvensutredning av områder for masselagring. Der *konsekvensutredning samlerapport for masselagring* og tilhørende fagrapporter slår fast at et foreslått område for masselagring er vurdert å gi betydelig miljøskade for et eller flere hensyn, og hvor aktuelt område for masselagring likevel er innarbeida i planforslaget, finner vi ikke at det er foretatt konkrete vurderinger rundt hvorfor man mener området likevel bør benyttes til masselager. Tvert om brukes runde formuleringer der det vises til en grovsilings-prosess, som er foretatt, som høringspartene ikke har fått innsyn i, jf. utdrag fra *Fagrapport masselagring konsekvensutredning samlerapport,* s. 6.:

«De områdene som kunne se aktuelle ut i en tidlig fase ble gjennomgått tverrfaglig i prosjektet og det ble gjort en overordnet vurdering for å tidlig kunne se om det var noen områder som ble ansett som lite aktuelle utfra en tverrfaglig vurdering. Etter den overordna gjennomgangen, sto det igjen de alternativene som man har konsekvensutredet for de ikke-prissatte tema i egne fagutredninger.»

Av de 44 områdene som er konsekvensutreda, er hele 42 områder innarbeida i planforslaget.

Vi finner ikke at avbøtende tiltak er vurdert, som eksempelvis justert avgrensning av området for masselager, redusert maksimal høyde for oppfylling eller krav til kompenserende tiltak som

eksempelvis opparbeiding av nytt stisystem for friluftsliv eller tilsvarende. Dette til tross for at det går frem av planprogrammet, kapittel 7.3.3, at inngrep som ikke kan unngås skal følges opp med skadereduserende og/ eller kompenserende tiltak, samt at KU-forskriften § 19 sier at det skal redegjøres for de alternativer til utforming, teknologi, lokalisering, omfang og målestokk som forslagstiller har vurdert.

Et eksempel er masselagringsområde D33 Brokelandsheia der følgende slås fast i *fagrapport Masselagring konsekvensutredning friluftsliv/ by- og bygdeliv*:

I Brokelandsheia, er masselagringsområdet D33 Brokelandsheia planlagt i et registrert friluftslivsområde verdsatt som svært viktig friluftslivsområde, og mye brukt. Masselagringsområdet er planlagt med en høyde som vil gi stor terrengendring, og vil dermed gi et direkte arealbeslag i friluftsområdet. Masselagringsområdet vil utgjøre en barriere og ødelegge eksisterende og planlagte ferdselslinjer.

Til tross for at det konkluderes med overnevnte, er område D33 tatt inn i planforslaget, uten at vi kan se noen konkret argumentasjon for hvorfor man tar det inn til tross for de beskrevne miljøulempene, utover en generell gjengivelse av prinsippet om å legge masser nært veilinja. Vi kan heller ikke se at det er foretatt en vurdering av avbøtende tiltak, eksempelvis en vurdering av hvorvidt et noe redusert areal/ en redusert maksimal fyllingshøyde i større grad ville ivaretatt de verdiene som går tapt.

I KU masselagring fremsettes påstanden om at man av hensyn til å redusere klimagassutslippene, bør transportere massene så kort som mulig. Imidlertid ser vi at flere masselagre er plassert helt eller delvis over myrområder og andre karbonrike arealer. Vi kan ikke se at dette har påvirket vurderingen av hvor langt det er riktig å transportere massene av hensyn til klimagassutslipp. Både klimagassutslipp fra transport av massene, samt ved nedbygging av ulike typer areal, er størrelser som kan beregnes, og er metodikk som dermed bør benyttes dersom en slik argumentasjon skal kunne legges til grunn. Fraværet av slike beregninger gjør at påstanden om hvor langt det er riktig å transportere massene av hensyn til klimagassutslipp, blir umulig å etterprøve eller feste lit til.

Til tross for metodiske mangler synes det klart at en rekke foreslåtte områder for masselager medfører til dels alvorlig miljøskade, uten at det fremkommer hvilke vurderinger som er gjort rundt muligheten for å unngå, redusere, avbøte og kompensere for aktuell skade.

Det går frem av *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019 – 2023*, kapittel 2, oppsummeringspunkt 7, at kommunene skal identifisere og ta hensyn til viktig naturmangfold, friluftslivsområder, overordnet grønnstruktur, kulturhistoriske verdier, kulturmiljø og landskap i planleggingen. Det understrekes at det skal tas hensyn til samlede virkninger.

Statsforvalteren fremmer innsigelse til følgende foreslåtte områder for masselagring; D33 Brokelandsheia, D36 Molandsvann, D40 Rundholt, D42 Rundholt, D43 Bumyr, D45 Djupmyr, D51 Skjerkholt, D52 Skjerkholt, D53 Sandvann, D54 Modalen og D58 Gårdalen, da aktuelle

områder for masselager vil medføre betydelig miljøskade for etter eller flere ikke-prissatte hensyn (Statsforvalterens ansvarsområder) uten at det er synliggjort hvilken konkret vurdering og vekting som ligger til grunn for at disse er lagt inn i planforslaget.

Planforslagets detaljeringsgrad og fleksibilitet
Det påpekes i *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019 – 2023* at effektiv og gjennomføringsrettet planlegging sikres ved at avgjørelsene tas på riktig plannivå, med en detaljeringsgrad tilpasset behovet. I KMD sin reguleringsplanveileder av 10.09.2018, påpekes det at de detaljer man ønsker å binde opp i en plan, senest må gjøres i forbindelse med detaljregulering, da det er «siste nivå» i planhierarkiet. Statsforvalteren vurderer at forslag til detaljregulering for E18 Tvedestrand – Bamble er for overordnet og for lite detaljert. For å kunne vurdere konsekvensen av tiltaket opp mot de hensyn vi er satt til å ivareta, må planforslaget detaljeres i større grad.

Ved å sammenstille bestemmelsene (eksempel Tvedestrand kommune) § 2.1.1 Teknisk plan og bestemmelse 3.2.2.Vei (SV), første setning, går det tydelig frem at høyder på veilinja ikke er låst. Unntaket er enkeltpunkter som listes opp i bestemmelser for respektive kommuner, der det er angitt en maksimal kotehøyde (m.o.h.) for senterlinje vei. For Agder er det snakk om fire punkter (Langkjerr/ Byttingsmyra, Greinmyra, Brokelandsheia og Eksjø) innenfor 39 km veilinje. Bestemmelse § 3.2.1 gir videre fleksibilitet i sideveis forskyvning av veien ved at det åpnes for at det innenfor hovedformålet samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur tillates justeringer mellom underformål. Når det gjelder konstruksjoner, tunnel og tunnelmunning tillates det ved bestemmelse § 5.1 justering av plassering, både vertikalt og horisontalt.

Statsforvalteren har forståelse for at det i større veiprosjekter er behov for noe grad av fleksibilitet. Den beskrevne fleksibiliteten synes dog å være mye større enn hva vi er kjent med fra andre veiplaner, og vi har ikke funnet tilfredsstillende argumentasjon for hvorfor man har behov for en større fleksibilitet i dette veiprosjektet enn i tilsvarende veiprosjekter.

Summen av den beskrevne fleksibiliteten i planforslaget, sammenstilt med at en rekke konkrete avbøtende tiltak ikke synes å være juridisk sikret i bestemmelsene, medfører slik vi ser det, at konsekvenser av det samlede tiltaket ikke blir tilstrekkelig belyst, og at beslutningsgrunnlaget slik sett ikke er tilfredsstillende. Fleksibiliteten og manglende juridisk sikring vurderes videre å vanskeliggjøre medvirkning.

Med den dokumentasjon som foreligger, synes det overveiende sannsynlig at flere av de hensyn Statsforvalteren er satt til å ivareta, vil kunne bli skadelidende som følge av tiltaket uten at dette er tilstrekkelig redegjort for. Av dette følger at avbøtende og kompenserende tiltak i liten grad er konkret vurdert og innarbeida i planens juridiske dokumenter.

Ved å overlate en rekke viktige avgjørelser til byggefasen, er det stor fare for at f.eks. gode løsninger for ikke-prissatte tema ikke velges fordi de enten blir for kostbare eller fordi det blir for sent. Samfunnet for øvrig vil heller ikke få innsikt i vurderingene eller mulighet til å påvirke i byggefasen.

Innspill til de ulike tema

Avbøtende tiltak som eksempelvis faunapassasjer, langsgående støyskjermer og støyvoller ble ikke konkret vurdert og plassert i kommunedelplanen. Dette er forhold som skal avklares i denne detaljreguleringen. Dessverre er det vår vurdering at planforslaget i utilstrekkelig grad løser disse oppgavene.

Avbøtende tiltak skal vurderes i tilfeller der man ikke kan unngå at tiltaket gir en negativ konsekvens for en kartlagt verdi. For en rekke hensyn synes det å være tilfelle at juridisk sikring av foreslåtte avbøtende og kompenserende tiltak er mangelfull. Dette gjennomgås grundigere som del av de tematiske drøftingene under.

Støy

Veganlegg kan unntas byggesaksbehandling og bygges ut direkte etter reguleringsplan. Med bakgrunn i dette slås det fast i T-1442/2021 *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging,* at det derfor er særlig viktig at støy er tilstrekkelig utreda og sikra i reguleringsplanen for slike anlegg. T-1442 er en retningslinje, og den er dermed ikke juridisk bindende med mindre den gjøres gjeldende for aktuell plan i plankart og bestemmelser. Slik forslag til reguleringsbestemmelse § 2.4 (Tvedestrand sin versjon) er formulert, sikrer denne kun at T-1442 gjøres gjeldende for de *vurderinger* av støyskjermingstiltak som skal foretas.

«Prinsippene i Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016), eller de til enhver tid gjeldende retningslinjer, skal gjøres gjeldende for vurdering av (vår understreking) støyskjermingstiltak som utføres iht. reguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble.»

Man er dermed ikke sikret en faktisk støyskjerming i tråd med anbefalingene i T-1442/2021. Aktuell bestemmelse må endres på dette punktet før vedtak av planen.

I nevnte retningslinjer, kapittel 5.2.1, som omhandler planlegging av samferdselstiltak, slås det fast at ambisjonene ved bygging av samferdselstiltak bør være å sikre tilfredsstillende støyforhold på hele eiendommer og fasader der det finnes støyfølsom bebyggelse. Konkret påpekes det at skjerming ved støykilden bør være et prioritert avbøtende tiltak.

Det påpekes i nevnte retningslinje at omfang og utforming at kilderettede tiltak mot støy bør tas inn i planens kart og bestemmelser. I *fagrapport støy* foreslås en rekke kilderettede langsgående støysikringstiltak. For flere av de aktuelle områdene der det forslås denne typen støytiltak, fremkommer det at dette vil ha god effekt. Eksempelvis gjelder dette støysikring på østsida av brua over Storelva og en voll i forlengelsen av denne. Her sies det konkret, i kapittel 5.2.24, at aktuelt støyskjermingstiltak vil ha god effekt for flere hus, og at dette avbøtende tiltaket bør reguleres. Til tross for denne tydelige faglige anbefalinga, synes det ikke som at foreslått støytiltak er regulert i plankart og/ eller bestemmelser. Også ved en «oppstramming» av bestemmelsene som foreslått over, vil man da kunne oppleve at man i en byggefase velger bort kilderettede tiltak, og isteden søker å støysikre enkelthus med lokale støyskjermingstiltak. Dette vurderes som uheldig, da dette ikke på

samme vis støysikrer utearealer på en god måte og kan medføre skjemmende og isolerende skjerming.

Vedlagt *fagrapport støy* følger støysonekart som viser utbredelsen av gul og rød støysone for dagens situasjon (fremskrevet til år 2060) og for utbyggingssituasjonen med og uten de skjermingsforslag som er tatt inn i planens juridiske dokumenter. For områder med støynivå lavere enn 55 dB er ikke støyutbredelse kartlagt (unntak er fire kart i *fagrapport friluftsliv, by- og bygdeliv*). Som påpekt tidligere i dette brevet er ikke høyden på veilinja «låst» bortsett fra for 4 enkeltpunkter innenfor Agder. I *fagrapport støy*, kapittel 4.2, står følgende om grunnlag for støyberegningene:

For ny geometri er det brukt underlag fra COWIs veiplanlegger, datert 11. desember 2020.

Støykartene vil slik vi forstår det, vise ett mulig scenario for utbredelse av støy. Med bakgrunn i redegjørelsen over anbefaler vi primært at fleksibiliteten i veihøyden «låses» i større grad, alternativt at det utarbeides støykart som viser «verste scenario» for utbredelse av støy.

Det går frem av retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442, kapittel 5.5 at støyende anlegg og virksomhet bør søkes lokalisert slik at støynivået ikke øker i natur- og friluftsområder. Det fremholdes videre at det ved etablering av støyende anlegg bør synliggjøres i hvilken grad støy fra tiltaket vil berøre områder der stillhet er viktig, og det påpekes at det fortrinnsvis bør gjøres avbøtende kilderettede støytiltak dersom det planlagte tiltaket gir økt støynivå. Dette er fulgt opp i planprosessen ved at følgende er formulert i planprogrammet, s. 46:

I tråd med T-1442 skal det vurderes støy for berørte natur- og friluftsområder. Det skal vurderes avbøtende tiltak der disse områdene får overskridelse av anbefalte grenseverdier.

I fagrapport støy, kapittel 3.6, står det at det for friluftsliv skal beregnes støysoner hvor det velges ulike lysegrønne farger for L_{den} 50 og 40 dB. Etter forespørsel fra Statsforvalteren og kommunene ble det vurdert alternativer for fremføring av veien, jamfør utredning av bru- og tunnelløsninger som skadereduserende tiltak. I aktuell rapport finnes slike kart for 4 utvalgte områder langs planlagt ny vei. Kartene er små og vanskelige å lese. Ut ifra krav i T-1442, og i tråd med hva som sies i fagrapport for støy, burde slike kart vært utarbeida for samtlige viktige natur- og friluftsområder langs ny vei. Funn i kartene burde vært førende for forslag til kilderettede avbøtende tiltak som ble innarbeida i planens juridiske dokumenter.

I bestemmelsene, § 5.4 Bestemmelsesområde masselagring (Tvedestrand-versjon) slås det fast at masselagringsområder kan benyttes til riggområder og bearbeiding av stein/ knusing i anleggstiden. I fagrapport for støy slås det fast at knuseverk vil kunne generere lydeffekt på anslagsvis $L_{W,A}$ = 120 dB. Masselagrene er plassert langs hele veilinja, med ulik grad av nærhet til bebyggelse, skoler og natur- og friluftsområder. Vi kan ikke se at det i KU for masselagring er foretatt en konkret vurdering av om det er enkelte av de foreslåtte områdene for masselagring som ikke egner seg til denne typen meget støyende aktivitet. Vi forventer at foreslåtte områder for masselagring gjennomgås konkret, og at det gjøres en tilhørende vurdering av om det er områder der man ikke skal tillate denne typen

virksomhet. Se for øvrig *Forskrift om begrensning av forurensning*, kap. 30, som omhandler midlertidige/ mobile knuseverk.

Ifølge rundskriv T-2/16 pkt. 3.1 Støy, skal Statsforvalteren vurdere innsigelse når støyfaglig utredning i reguleringsplan er svært mangelfull.

Statsforvalteren fremmer innsigelse til planforslaget da støyfaglige vurderinger er mangelfulle i form av at støysonekart viser utbredelse av støy for en gitt veihøyde, uten at aktuell høyde på vei er sikret i planens juridiske dokumenter. Statsforvalteren fremmer også innsigelse til at det for viktige natur- og friluftsområder ikke er utarbeida tilfredsstillende støykart som viser hvilke områder som tidligere lå i støysone under 40 dB, som etter planlagt tiltak blir liggende i støysone over 40 dB (endringskart).

Ifølge rundskriv T-2/16 pkt. 3.1 Støy, skal Statsforvalteren vurdere innsigelse når grenseverdiene for støy overskrides for planlagt arealbruk uten at avbøtende tiltak er tilstrekkelig innarbeidet i planen.

Statsforvalteren fremmer innsigelse til at grenseverdier for støy overskrides uten at avbøtende tiltak i tråd med anbefalinger i T-1442 er tilfredsstillende sikret i planens juridiske dokumenter, herunder at konkrete anbefalte kilderettede støytiltak ikke er innarbeida i plankartet.

Naturområder – viktige forflytnings- og spredningskorridorer

Ved offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan for E18 Dørdal – Grimstad fremmet Statsforvalteren innsigelse til såkalte «indre trasé» med bakgrunn i den barrierevirkning en ny 4-feltsvei ville innebære i dette store sammenhengende naturområdet med lite preg av inngrep. Ett av flere tiltak for å imøtekomme innsigelse fra Statsforvalteren på valgt korridor for «indre trasé», var at følgende bestemmelse ble tatt inn i før vedtak (kommunedelplanens bestemmelser § 5.1.1):

«på strekningen Skorstøl – Tvedestrand skal blant annet muligheter for bru- og tunnelløsninger utredes som skadereduserende tiltak, særlig med tanke på naturmiljø og friluftsliv.»

Statsforvalteren har med bakgrunn i redegjørelsen over, hatt en tydelig forventning om at tunnel- og brukonstruksjoner dermed ble vurdert som del av løsningen for veifremføringa på aktuelt strekke. Foruten å planlegge for tunneler og brukonstruksjoner for å redusere barrierevirkning, må det planlegges for faunapassasjer. Disse skal binde sammen leveområder med egnet areal for de enkelte artene, og slik redusere den negative barriere- og fragmenteringseffekten som ny E18 vil medføre. Passasjene skal som hovedregel bygges som rene faunapassasjer, uten tilrettelegging for flerbruk. Faunapassasjer skal anlegges i et 100-årsperspektiv og sikres mot framtidige tiltak og forstyrrelser som i vesentlig grad kan redusere funksjonaliteten.

Generelt er dimensjoner på faunapassasjer lagt på et minimumsnivå av det håndbøkene V134 og N200 anbefaler eller krever. For å oppnå effektiv bredde på minst 40 meter på viltoverganger må

konstruksjonen være betydelig bredere enn dette. Sistnevnte synes ikke å være tilstrekkelig sikret i bestemmelsene.

Når det gjelder faunapassasjer har vi videre følgende konkrete merknader:

- Det er for få faunapassasjer i Gjerstad kommune.
- Breiøygard viltovergang må oppgraderes til minst 40 meter effektiv bredde.
- Flere masselagringsområder er plassert slik at de kan komme i konflikt med faunapassasjer. Utforming og omfang av masselagrene må planlegges slik at konflikt unngås.
- For bruene som er tiltenkt funksjon som faunapassasje, må det beskrives hvor og hvordan det skal tilrettelegges for at vilt kan krysse, med spesielt fokus på massehåndtering og vegetasjon.
- For underganger/kulverter må det fastsettes høyde.
- Jordvoller, steingjerder, trær eller busker kan etableres som skjermingstiltak på viltoverganger med konstruksjon bredere enn 50 meter. På overganger med konstruksjon smalere enn 50 meter vil slike tiltak i for stor grad redusere faunapassasjens effektive bredde, og i slike tilfeller anbefales det at plankegjerder benyttes.
- Viltoverganger skal tilpasses eller ligge i samme høyde som omkringliggende terreng, med vegetasjon som gir viltet skjul og som er mest mulig lik vegetasjonen på stedet.

Forslag til planbestemmelser:

- Hensynssone: Innenfor formålet skal faunapassasjer med tilhørende terreng og vegetasjon etableres i tråd med anbefalingene i Statens vegvesens håndbøker *V134 – Veger og dyreliv* og *N200 - Vegbygging*. Innenfor formålet er det ikke tillatt å etablere turveger, driftsveger og/eller gjennomføre andre tiltak som kan ha negativ påvirkning på faunapassasjene.

- Viltoverganger for storvilt skal oppfylle følgende krav:
  - Effektiv bredde mellom voller, gjerder eller skjermer på overgangen skal være minimum 40 meter.
  - I tillegg skal forholdet mellom bredde og lengde være over 0,8.
  - Overgangen skal være dimensjonert for et jordlag som er tilstrekkelig for å sikre nødvendig vegetasjon, med minimum 0,5 meter jord.
  - Ved flerbruk skal bredden økes.

- Viltunderganger for storvilt skal oppfylle følgende krav:
  - Åpenhetsindeks skal være over 2,5.
  - Minstehøyde er 4 meter og minstebredde 12 meter.
  - Ved flerbruk skal bredden økes.
- Det skal utarbeides en overvåkningsplan der viltets bruk av faunapassasjene skal overvåkes av fagkyndig fem år inn i driftsfasen. Avbøtende tiltak i form av justeringer av terreng og vegetasjon på faunapassasjen og tilliggende arealer skal iverksettes dersom overvåkningsdataene tilsier at det er nødvendig.

Planforslaget innebærer arealbruk som kommer i vesentlig konflikt med store, intakte sammenhengende naturområder som har en viktig regional funksjon som forflytnings- og spredningskorridor for arter. Planforslaget drøfter ikke helhetlige løsninger av alternative veiføringer med bruk av tuneller og bruer som kan begrense barriere- og oppsplittingseffekten av veien som forutsatt i vedtatte kommunedelplan.

Ifølge rundskriv T-2/16 pkt. 3.6 Naturmangfold, skal Statsforvalteren vurdere innsigelse når foreslått ny arealbruk i planforslaget vil komme i konflikt med intakte sammenhenger mellom eller i tilknytning til større naturområder som har en viktig funksjon som forflytnings- og spredningskorridor for arter.

Statsforvalteren fremmer innsigelse til at planforslaget samlet sett ikke ivaretar nødvendige arealer og veiløsninger som sikrer naturlig spredning av stedegne skoglevende arter, herunder også til manglende juridisk sikring av foreslåtte avbøtende tiltak og fungerende og tilstrekkelig antall viltpassasjer.

Statsforvalteren fremmer innsigelse til følgende foreslåtte områder for masselagring; D38 Limyra, D46 Kråketjernhogsten, D47 Kråketjernhogsten og D56 Bjørnstad da aktuelle områder for masselager medfører at nærliggende planlagte faunapassasjer får vesentlig forringet funksjon.

Sulfidholdig berggrunn

Det går frem av fagrapporten *potensielle sulfidførende bergarter* at det er risiko for å påtreffe syredannende bergarter langs en betydelig del av den planlagte veglinjen. Det er dokumentert gjennom geoscanning fra helikopter og undersøkelser i felt at sannsynligheten for å påtreffe syredannende masser og innholdet av svovelforbindelser i massene varierer med hvilke bergarter som forekommer i området. Fagrapporten bekrefter også forekomst av masser som ikke kan disponeres lokalt, men må til godkjent deponi.

Med henvisning til fagrapportene og undersøkelsene som foreligger, vurderer Statsforvalteren usikkerheten knyttet til mulige konsekvenser av håndteringen av syredannende masser som stor. Usikkerheten er blant annet knyttet opp mot et begrenset prøvetakingsantall, beregninger omkring massebalanse som følge av stor fleksibilitet i valg av høyde for veilinjen, valg av lokaliteter for lagring og disponering av syredannende masser med lavt og moderat syredanningspotensiale, og hvor store mengder masse som må deponeres på godkjent deponi.

Med bakgrunn i utbyggingens omfang, vil det erfaringsmessig kunne oppstå store volumer med potensielt forurensende masser. De foreliggende fagrapportene konkluderer med at masser med høyt syredannende potensiale skal transporteres til godkjent deponi. Til tross for at Statsforvalteren har påpekt dette som et sentralt tema i oppstarten av planprosessen, kan vi ikke se at det er gjort rede for tilgjengeligheten av denne typen deponier, verken gjennom geografisk beliggenhet av disse, eller deres gjenværende restkapasitet til mottak av syredannende masser. Det er heller ikke vurdert

om det er behov for å etablere nye deponier av denne typen, hvor disse eventuelt er tenkt plassert, og hvilke godkjenninger som må være på plass før disse eventuelt kan tas i bruk.

For øvrige syredannende masser er det tatt for gitt at disse kan håndteres i veilinja, men at man ikke skal disponere disse nær sårbare vassdrag. Det må legges til grunn at Statsforvalteren vil anmode Miljødirektoratet om overføring av myndighet fra kommunene til Statsforvalteren for behandling av saker etter forurensningsforskriften kapittel 2 hvor tiltaket omfatter syredannende bergarter. Vi vil legge til grunn at informasjonen som per i dag foreligger om syredannende bergarter, etter vårt skjønn ikke er tilstrekkelig til å treffe vedtak på et faglig forsvarlig grunnlag, jamfør naturmangfoldloven §§ 8 og 9.

Vi kan ikke se at det er gjort en samlet vurdering av teoretisk negativ konsekvens ved forurensning fra syredannende masser under anleggsfasen og ved endelig disponering av massene, veid opp mot resipientenes sårbarhet. Vi finner heller ikke beskrivelser av hvilke vurderinger som er gjort for å begrense denne risikoen i størst mulig grad ved valg av veilinjens geometri, hvilke resipienter som skal sikres mot avrenning fra syredannende masser som er håndtert lokalt i veilinjen, eller vurdering av hvilke arealer som er aktuelle å benytte for eventuelle deponiområder for syredannende bergarter med høy risiko.

Ifølge rundskriv T-2/16 pkt. 3.3 Forurenset grunn, skal Statsforvalteren vurdere innsigelse når planene ikke tar hensyn til den informasjonen som er kjent om at grunnen i områder avsatt til nye arealformål er forurenset, eller at det ut i fra annen informasjon er grunn til å tro at det er vesentlig grunnforurensningsproblematikk knyttet til området. Det påpekes eksplisitt i rundskrivet at dette også gjelder når det skal graves i områder med syredannende bergarter.

Statsforvalteren fremmer innsigelse til planforslaget da det legges opp til ny arealbruk/ anleggsvirksomhet i områder med potensiale for syredannende bergarter uten at det er gjennomført en tilfredsstillende risikovurdering, og uten at planforslaget tar tilstrekkelig hensyn til risikoen ved arbeider i, og lagring av, potensielt syredannende bergarter.

Vannmiljø og myrer

Det går frem av fagrapporter på vann, avløp, overvann og vannmiljø at det er gjennomført meget gode undersøkelser innenfor vanntemaet, og det er gjort gode vurderinger av mulige forurensningskilder i drifts- og anleggsfase til resipienter. Planforslaget legger opp til ny aktivitet og/ eller inngrep i en rekke vannforekomster (elver, bekker, vann og myrer), herunder som følge av planlagt masselagring. I vårt innspill til oppstart etterspurte vi et «bekkenotat» som tok for seg hvilke innsjøer og bekkestrenger som ville kunne bli påvirka av tiltaket. Et slikt «bekkenotat» eller tilsvarende følger ikke planforslaget.

Med brev av 08.09.2021 anbefaler NVE at Statsforvalteren fremmer deres merknader som innsigelse til planforslaget. Vi slutter oss til NVE sine vurderinger og merknader, som er i tråd med våre tidligere innspill om at det må utarbeides en oversikt over alle tiltakene som planlegges knyttet til vannforekomster. Disse må i tillegg vurderes opp mot Vannforskriftens §§ 4-7. Dersom vurderingen

viser at de kan bli forringet eller tiltaket kan være til hinder for å nå miljømålet, kommer § 12 til anvendelse og vilkårene må oppfylles. Det slås i nevnte rapporter fast at vannforekomster vil bli forringa som følge av tiltaket, men dette er ikke fulgt opp med en konkret vurdering etter Vannforskriftens § 12.

I brev fra KLD av juli 2021, poengteres det at vurderingen av vilkårene i Vannforskriftens § 12 bør foretas så tidlig som mulig i en planprosess, slik at hensynet til vannmiljøet blir tatt i betraktning ved utarbeidelse av planforslaget. Dette er særlig viktig mht. vilkåret i § 12, annet ledd, pkt c), som sier at;

«hensikten med de nye inngrepene eller aktivitetene kan på grunn av manglende teknisk gjennomførbarhet eller uforholdsmessig store kostnader, ikke med rimelighet oppnås med andre midler som miljømessig er vesentlig bedre.»

Dette betyr at andre alternativer må være vurdert for å oppfylle vilkåret. Veilederen fra KLD viser til at relevante alternativer kan være lokalisering, størrelse eller utforming av virksomheten.

Veiledningen sier også at *«for planer som skal konsekvensutredes, skal (vår understreking) vurdering etter vannforskriften § 12 samordnes med arbeidet med konsekvensutredning.»*

Der vurderingene munner ut i anbefalinger om avbøtende tiltak, må dette sikres i planens juridiske dokumenter.

Vi har også registrert at det er regulert inn anleggsvei (Vierliveien i Vegårshei og Risør kommuner) som synes å delvis ligge utenfor kommunedelplanens avgrensning. Så langt vi kan se er ikke dette tiltaket omtalt og utreda nærmere i plandokumentene, noe som innebærer en mangel. Vi legger til grunn at konsekvensene av dette tiltaket utredes. Veien har nærføring til flere vann. Konsekvenser for vann må særlig belyses, jamfør over.

Ifølge rundskriv T-2/16 pkt. 3.7 Vannmiljøkvalitet, skal Statsforvalteren vurdere innsigelse når planforslaget vil komme i konflikt med kravene i vannforskriften § 12 for å tillate ny aktivitet og nye inngrep i strid med miljømålene.

Statsforvalteren fremmer innsigelse til planforslaget da dette åpner for ny aktivitet og inngrep i en rekke vannforekomster, og at det er overveiende sannsynlig at vannforskriften § 12 kommer til anvendelse, uten at de konkrete tiltakene/ aktiviteten er vurdert opp mot vilkårene i vannforskriften § 12.

Landbruk

Avbøtende tiltak for å sikre rasjonell drift av gjenværende jordbruksarealer ved Østerholt

Innledningsvis vurderer vi at foreslåtte veitrasé i stor grad er gunstig med tanke på å minimere omdisponering av dyrka mark. Det er likevel av stor betydning for landbrukshensynet å ha gode skadereduserende tiltak, samt å legge til rette for en best mulig drift av gjenværende arealer hvor

større områder sammenhengende dyrka mark berøres. Dette gjelder særlig ved Østerholt, hvor veistrekningen byr på størst utfordringer for jordvernet.

Vi viser til kommunedelplanens bestemmelser (§ 4.2.8) for dette området. Aktuell bestemmelse ble tatt inn som en forutsetning for frafall av vår innsigelse for manglende føringer som kunne minimere tap av dyrka mark:

«Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det tilstrebes løsninger som minimaliserer tapet av dyrket mark. Dersom jord med særlig høy verdi i dette området går tapt, skal det planlegges skadereduserende og/eller kompenserende tiltak».

Det vises også til planprogrammets føring om at:

«Det må så langt som mulig legges opp til løsninger som tilrettelegger for rasjonell drift av gjenværende jord- og skogarealer».

I planforslaget er det foreslått en løsning med fylling over arealene ved Sundsmyra kulvert, i stedet for bru. I vår uttalelse til KDP vurderte vi at en bruløsning var nødvendig for å minimere tapet av dyrket mark. Vi noterer at det i *Fagrapport alternativsvurderinger veigeometri* er gjort en vurdering, og sammenligning, av trasévalg over Sundsmyra med fylling og kulvert («vestre og midtre trasé», jf. figur 4-6), og trasé med bro («østre trase», jf. figur 4-5). Vi tar valget av anbefalt trasé – vestre og midtre trasé uten bro – til etterretning. Det er positivt at det her er foretatt vurderinger samt eksplisitt begrunnet hvorfor man landet på løsningen med fylling og kulvert. Det bemerkes samtidig at vurderingene er relativt knappe, og at det eksempelvis er krevende å forstå/etterprøve hvorfor anbefalte trasé skulle gi «minst beslag av landbruksareal og skogsareal» - slik det framgår av tabell på side 21. Vi savner her konkrete tall som synliggjør disse forskjellene i arealbeslag, herunder type areal som går tapt. For øvrig påpekes at det er uklart hva som menes med «landbruksareal» - om man mener jordbruks- eller skogbruksareal, eller begge deler. En klar og konsekvent begrepsbruk er en sentral forutsetning i medvirknings-sammenheng.

Videre er det, slik vi forstår det, åpnet for å beholde dagens kulvertløsning (Sundsmyra kulvert) med tanke på høyde og bredde, mens det legges til rette for å kunne utvide den i betydelig grad i lengderetningen. Statsforvalteren vil bemerke at valget av dimensjonering av kulverten så langt vi kan se, ikke er begrunnet. Dette vurderer vi som en svakhet ved planforslaget – på bakgrunn av nevnte føringer fra KDP-bestemmelser og planprogram om at skadereduserende tiltak skal planlegges.

Av mer konkrete forhold som vil kunne ha betydning for den videre jordbruksdriften i området er hydrologiske og mikroklimatiske forhold, samt størrelsen på fyllingsfoten. Riktignok er det i ovenfornevnte fagrapport pekt på at en flomstor bekk går gjennom området, og at «kapasitetsvurderinger viser også at bekken kan ledes under veifylling i lokal kulvert, dvs. at bru isolert sett ikke er nødvendig med tanke på flom». Vi savner imidlertid at utfordringene med tanke på hydrologiske forhold sees i sammenheng med ulike løsninger for dimensjonering av kulvert. Vi

kjenner til at det tidvis blir oversvømmelse på veien under dagens kulvert. Når det gjelder mikroklimatiske forhold påpekes videre at det kan bli en uheldig opphopning av kald luft ved kulvertmunningen dersom den dimensjoneres uforholdsmessig smal – noe som vil kunne ha uheldig innvirkning på dyrkingsforholdene. Det bemerkes også at fylkesveien som går under dagens kulvert, er en driftsvei for flere gårder i området. Det er dermed viktig at undergangsløsningen blir godt nok dimensjonert for større landbrukskjøretøyer, eksempelvis for tømmertransport, slik at det ikke dannes en flaskehals på aktuelle fylkesvei.

I *Fagrapport naturressurser*, kapittel 7, er skadereduserende tiltak omtalt. Her mangler det konkrete redegjørelser for skadereduserende tiltak på strekninger som er særlig utfordrende for jordvernhensynet – som området ved Østerholt. Dette vurderes som en metodisk svakhet. For øvrig vil vi påpeke at vi savner en referanse til nevnte *Fagrapport alternativsvurderinger veigeometri* i forbindelse med gjennomgangen av virkninger for de ulike delområdene i *Fagrapport naturressurser* (kapittel 6). At det i *Fagrapport naturressurser* ikke nevnes med ett ord hvorfor det ikke er valgt en broløsning ved Sundsmyra, vurderer vi som en betydelig mangel ved rapporten.

I forbindelse med ovenfornevnte bemerkes at vi savner en redegjørelse og begrunnelse for valgte kulvertløsning (Sundsmyra kulvert) ved Østerholt. Relevante føring fra KDP-bestemmelsene (§ 4.2.8) om at det her skal planlegges «skadereduserende og/eller kompenserende tiltak», vurderes i begrenset grad å ha blitt fulgt opp i aktuelle plan.

Statsforvalteren gir dermed **faglig råd** om at valgte løsninger ved Østerholt begrunnes, samt at det i vurderingene sannsynliggjøres hvordan bru-/kulvertløsningen kan sikre en rasjonell drift for de gjenværende jordbruksarealene.

Matjordplan
Statsforvalteren anser *Fagrapport matjordplan* datert 07.06.2021, som god. En rekke faglige vurderinger er utført på både mer overordnet nivå og ned til den enkelte berørte jordbruksteig. Dette har munnet ut i konkrete forslag til bl.a. alternativer for mottaksarealer av matjord, samt faglig baserte anbefalinger om volumregnskap for gjenbruk av matjord. At det også gis konkrete anbefalinger om volum av omdisponert matjord for bruk til oppdyrking av ny matjord på ikke-dyrkbare arealer, i tillegg til volum av matjord for bruk til nydyrking samt utvidelse eller forbedring av eksisterende jorder, er også positivt. Videre inneholder matjordplanen metodiske føringer for selve prosessen med flytting av matjord som er viktig at blir fulgt opp.

Det bemerkes samtidig at det for omdisponert matjord i Tvedestrand, på side 83 i matjordplanen, bl.a. foreslås at: «Dersom det ikke er mulig å omdisponere all matjorda, kan entreprenør motta overskytende matjord til bruk langs linja i fyllinger og skråninger.» Denne føringen vurderes som svært uheldig, da den åpner for at verdifull matjord ikke gjenbrukes til jordbruksproduksjon. Denne føringen må tas bort, slik at det forutsettes at all berørt matjord skal gjenbrukes til jordbruksformål. Overordnet sett vurderes imidlertid matjordplanen å inneholde hensiktsmessige anbefalinger om gjenbruk av berørt fulldyrka jord.

I forbindelse med ovenfornevnte vil vi påpeke at det er svært viktig at det sikres i planens bestemmelser at matjorda som berøres, ivaretas i henhold til matjordplanen. På dette punktet mener vi planforslaget ikke er tilfredsstillende. Riktignok henvises det til matjordplanen i bestemmelsene når det gjelder LNF-områder som er avsatt til midlertidig bygge- og anleggsområder (jf. § 5.3 i planbestemmelsene for Gjerstad kommune). Her heter det at:

«I LNFR område avsatt til midlertidig bygge- og anleggsområde, skal all matjord på eksisterende dyrka mark tas av og lagres i egne ranker. Metode for håndtering av matjord fremgår av fagrapport matjord».

Statsforvalteren vil bemerke at det må gå entydig fram av ordlyden i bestemmelsene at *all* matjord som berøres – både midlertidig og permanent berørt fulldyrka jord – skal ivaretas i henhold til føringene i *Fagrapport matjordplan*.

Statsforvalteren fremmer innsigelse til planforslaget på grunn av manglende juridisk sikring av at *all* berørt matjord – både midlertidig og permanent berørt fulldyrka matjord – skal ivaretas i henhold til føringene i *Fagrapport matjordplan*. Vi minner i den forbindelse om regjeringens oppfølging av nasjonal jordvernstrategi, hvor landbruksministeren slår fast at viktige jordbruksareal er en nasjonal interesse, som skal tas hensyn til i den kommunale planleggingen, jf. brev fra Landbruks- og matdepartementet (LMD) den 08.03.2016. Videre er det presisert i jordvernbrev fra LMD av 1.10.2018 at jordvernhensynet kan gi grunnlag for innsigelse fra Statsforvalteren.

Videre ber vi om at det også tas inn i planens bestemmelser at kommunens landbruksforvaltning skal involveres i prosessen med flytting av matjord, og legge premissene for hvordan dette gjennomføres innenfor rammen av matjordplanen.

Avbøtende tiltak for å sikre rasjonell drift av gjenværende skogbruksarealer
Vi vil understreke at det er viktig med god adkomst til skogressursene. Vi forutsetter at det i detaljplanleggingen legges vekt på å få gode løsninger for driftsveier, velteplasser, snuplasser osv. i samarbeid med grunneiere og lokal landbruksforvaltning. Vi forutsetter at det sees nøye på alternative løsninger her ved detaljreguleringen.

Videre vises konkret til bestemmelsene (eksempel Tvedestrand kommune) § 3.4.1, om *«LNFR-areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (L)»*. Her heter det at: *«Det kan tilrettelegges for nødvendige driftsveier for landbruket, innenfor formålet. Der driftsveier blir brutt av veianlegget, kan de reetableres på egnet sted.»* Vi gir her **faglig råd** om at ordlyden endres, slik at det sikres at det *skal* tilrettelegges for nødvendige driftsveier, samt at der driftsveier blir brutt av veianlegget, *skal* de reetableres på egnet sted.

<u>Barn og unge</u>
Det går frem av *Fagrapport støy* at ny veilinje i utgangspunktet er planlagt slik at Abel skole ikke ligger i gul støysone, og at særskilt støyskjerming for skolen derfor ikke foreslås. Dette skyldes i hovedsak at planlagt skjæringsvegg forbi skolen naturlig vil skjerme skolen. I rapport der alternativ

veifremføring og alternative konstruksjoner forbi Abel skole vurderes, ligger denne naturlige støyskjerminga som et premiss for anbefalinga som er innarbeida i planforslaget. Med bakgrunn i, blant annet den tidligere beskrevne fleksibilitet i høyder og sideveis forskyvning av veien, synes det ikke å være juridisk sikret at denne skjæringsveggen blir stående igjen som en naturlig støyskjerming. Lokale støysikringstiltak på en skole vil være uhensiktsmessig da det er av stor viktighet at utearealene er tilfredsstillende støysikret. Det må derfor sikres juridisk at aktuell skjæringsvegg bevares som naturlig støyskjerm. Konkret bør det legges en hensynssone i plankartet med tilhørende bestemmelser som sikrer dette.

På strekningen forbi Abel skole legges ny E18 i et område som har vært benytta som natur- og friluftsområde for Abel skole. Det har i denne forbindelse vært tett dialog mellom Nye Veier/ Cowi og Gjerstad kommune, og slik vi har forstått kommunen, er de positive til den skisserte løsningen for erstatningsarealer i natur- og friluftsområdene nordvest for skolen, ved Skarkholt.

En del av løsningen når det gjelder å sikre erstatningsarealer, innebærer at det planlegges for at eksisterende lokalvei forbi Abel skole gjøres bilfri (bortsett fra for boligeiendommer) fra Sunde bru og forbi skolen. Dette synes å kunne sikre en trygg atkomst til de planlagte erstatningsarealene. Mulighet for erstatningsarealer og mulighet for å tilrettelegge for at gamle Sørlandske blir bilfri på strekket forbi Abel skole, synes å være lagt til grunn for vurderingene foretatt i *Fagrapport alternativvurdering veigeometri*, og vurderingene i rapporten viser at løsningen som ligger i planforslaget, ivaretar mange av utfordringene som bygging av 4-feltsvei forbi skolen vil medføre.

Statsforvalteren er positiv til den prosessen som har vært og resultatet som foreslås med erstatningsarealer kombinert med at veien fra Sunde bru og forbi skolen gjøres bilfri. Vi kan dog ikke se at de gode intensjonene er juridisk sikret, og dermed heller ikke at hensynet til barn og unge er tilfredsstillende ivaretatt i dette tilfellet. For øvrig kan vi ikke se at det er foretatt en barns-beste-vurdering tilknytta erstatningsarealene.

Ifølge *Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging*, punkt 3 Ansvarsforhold, skal Statsforvalteren vurdere å fremsette innsigelse til reguleringsplaner, der det er nødvendig for å ivareta formålet i nevnte retningslinje, punkt 5 Krav til fysisk utforming. Underpunkt 5 a) fastslår at arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Underpunkt 5 d) fastslår at det skal skaffes fullverdige erstatningsarealer for lek ved utbygging eller omdisponering av uregulerte areal som barn bruker som lekeareal.

Statsforvalteren fremmer innsigelse til planforslaget som følge av manglende ivaretakelse av barn og unge da tilfredsstillende støyforhold, trygg skolevei og erstatningsarealer for lek ved Abel skole ikke er tilfredsstillende sikret i planens juridiske dokumenter.

Landskap

Summen av den tidligere beskrevne fleksibiliteten i planforslaget når det gjelder høyder, sideveis forskyvning av veien og utforming og plassering av konstruksjoner, gjør det utfordrende å vurdere

konsekvens for landskap. Planforslaget må detaljeres i større grad og fleksibiliteten må snevres inn for at faktisk landskapspåvirkning, nær- og fjernvirkning, av det samlede tiltaket (vei med tilhørende masselager) skal kunne synliggjøres, herunder vektes mot andre hensyn. Der landskapspåvirkningen vurderes å være betydelig, må alternativer for veifremføring og/eller alternative konstruksjoner vurderes.

Der veien planlegges i områder som er prega av lite inngrep i dag (Skorstøl – Tvedestrand), vil konsekvensen for landskap bli betydelig sammenlignet med dagens situasjon. Vi forventer derfor at man i det videre arbeidet med nevnte veistrekke ser på alternativer som kan redusere negativ konsekvens for landskapshensynet.

I *Fagrapport landskap* trekkes områdene Skjerkholt – Fossveit – Fløyheia frem som områdene i Agder, med de visuelt mest krevende endringene som følge av planlagt veitiltak. Det er naturlig at disse områdene belyses spesielt i det videre arbeidet med alternativvurderinger.

Risiko- og sårbarhet

Kvikkleire er registrert i tilknytning til den foreslåtte veitraséen. Vi slutter oss til vurderinger og krav som går frem av NVE sitt høringsbrev av 08.09.2021, der de anbefaler Statsforvalteren å fremme deres merknader som innsigelse til at «*det ikke er utredet og i tilstrekkelig grad vist hvordan sikkerheten mot kvikkl*eireskred skal ivaretas i planen» Det påpekes i nevnte brev at det må

«gjøres konkrete vurderinger og dokumenteres hvordan stabiliteten skal sikres i anleggsperioden og ved permanent situasjon. Det må også beskrives hvilke virkninger eventuelle tiltak vil ha for vassdragene og vassdragsnære områder.»

Vi vil her tilføye at det i slike vurderinger må gå frem hvorvidt nødvendige stabiliserende tiltak påvirker andre hensyn, så som naturmangfold. Nødvendige sikringstiltak må innarbeides i planens juridiske dokumenter.

Med hilsen

Stein A. Ytterdahl

Ingunn Løvdal
miljøverndirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Leder av det interkommunale styret for planarbeidet for E18 Grimstad - Dørdal			
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091, Majorstuen	0301	OSLO
Gjerstad kommune	Gjerstadveien 1335	4980	GJERSTAD
Vegårshei kommune	Molandsveien 11	4985	VEGÅRSHEI
Agder fylkeskommune	Postboks 788 Stoa	4809	ARENDAL
Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Tvedestrand kommune	Postboks 38	4901	TVEDESTRAND
Risør kommune	Postboks 158	4952	RISØR
Mattilsynet, Region Sør og Vest	Postboks 383	2381	BRUMUNDDAL

Fylkesmannen i Agder

Vår dato: 14.10.2020
Vår ref.: 2020/2081
Deres dato: 28.08.2020
Deres ref.:

Saksbehandler, innvalgstelefon
Heidrun Flognfeldt Andreassen, 37 01 78 50

COWI AS

Postboks 6412 Etterstad
0605 OSLO

Innspill til melding om oppstart av detaljregulering for E18 Dørdal - Tvedestrand og merknader til tilhørende forslag til plan- og utredningsprogram

Vi viser til brev fra COWI AS, på vegne av Nye Veier, datert 28.08.2020, med varsel om oppstart av detaljregulering for E18 Dørdal - Tvedestrand.

Bakgrunn og tidligere uttalelser
Formålet med planen er å legge til rette for bygging av firefelts motorvei på den 54 km lange strekningen gjennom fylkene Agder og Vestfold og Telemark.

I juni 2020 fikk Fylkesmannen i Agder oversendt et utkast til planprogram, datert 01.04.2020. Vi ga tilbakemelding til utkast til planprogram i notat av 19.06.2020. Vi ser at flere av våre innspill er innarbeida i planprogrammet som nå ligger ute til offentlig ettersyn. Da en del av våre tidligere merknader er av generell karakter, samt at enkelte konkrete merknader ikke er tatt inn i planprogrammet, er noen av våre innspill i dette brevet gjentakelser fra tidligere tilbakemelding.

Fylkesmannens vurdering
Under kommer vi først med noen generelle og temaovergripende innspill, deretter kommenterer vi planens avgrensning generelt og konkret, før vi konkret og tematisk kommer med forslag til tillegg, endringer og justeringer i planprogrammet, samt med innspill og forventninger til faktisk utforming av planen for temaer der det er relevant.

Temaovergripende innspill
Møter og dialog
Det er positivt at vi allerede er i gang med tematiske særmøter der relevante berørte myndigheter deltar. Vi anser dette som et godt utgangspunkt for videre samarbeid. Vi vil benytte anledninga til å poengtere viktigheten av at temamøtene «spisses» tilstrekkelig, slik at man får et mest mulig konkret utbytte av møtene.

E-postadresse: fmagpost@fylkesmannen.no
Sikker melding: www.fylkesmannen.no/melding
Postadresse: Postboks 788 Stoa, 4809 Arendal
Besøksadresse Arendal: Ragnvald Blakstads vei 1
Besøksadresse Kristiansand: Tordenskjoldsgate 65
Telefon: 37 01 75 00
www.fylkesmannen.no/agder
Org.nr. 974 762 994

Fremdrift og medvirkning

For en rekke temaer vurderer vi at planlagte utredninger i stor grad vil kunne belyse konsekvensene godt. Vi vil understreke at det er essensielt at kartlegginger, utredninger og medvirkning foregår på et så tidlig stadium som mulig, og som et minimum i forkant av at det konkrete planforslaget utarbeides. Slik vil man tidlig avdekke konflikter, og dermed ha størst mulig forutsetninger for å legge veitraséen best mulig med tanke på å redusere negative konsekvenser. Man vil også tidlig kunne vurdere, og legge til rette for gode avbøtende og kompenserende tiltak der det er nødvendig.

I avholdte temamøter er det kommet fram at enkelte rapporter trolig ikke vil være klare før etter at planforslaget er foreslått lagt ut til offentlig ettersyn, og til dels også etter planlagt vedtak av detaljreguleringa. Det er vanskelig å se hvordan dette er forenlig med prinsippet beskrevet over, om at forslag til detaljregulering skal bygge på utredninger og medvirkningsprosesser. Dersom nødvendige utredninger ikke foreligger tidlig nok til at et planforslag kan ta opp i seg det som kommer frem i utredningene, må framdriftsplanen endres og endelig planvedtak forskyves i tid.

Skissert opplegg for medvirkning vurderes i utgangspunktet å kunne ivareta denne delen av planarbeidet på en god måte. Av framdriftsplanen er det noe uklart når konkret medvirkning skal foregå. Vi understreker at det er essensielt at medvirkning foregår i forkant av at et planforslag utarbeides, slik at de forhold som måtte komme fram, faktisk kan tas hensyn til. Vi ber om at framdriftsplanen utdypes slik at det kommer tydelig frem når medvirkningsprosessen skal foregå.

Når det gjelder barn og unges medvirkning, fikk vi i styremøte for det interkommunale plansamarbeidet for E18 Dørdal-Grimstad, avholdt 13.10.2020, grundigere beskrevet planlagt opplegg for medvirkning. Det fremkom da at det er utarbeida et eget opplegg for medvirkning som skal gjennomføres i regi av Nye Veiers konsulenter, på to aktuelle skoler som ligger tett på korridoren, hvorav én av skolene, Abel barne- og ungdomsskole, ligger i Agder. Opplegget vil innebære blant annet befaring sammen med barn, demonstrasjon av medvirkningsportalen og opplegg for at barna kan legge inn innspill i medvirkningsportalen.

Vi vil berømme det beskrevne medvirkningsopplegget tilknytta de skolene som blir mest berørt. For øvrige skoler ble det beskrevet et tilsvarende, men noe forenklet digitalt opplegg. For skoler som ikke har kapasitet til å delta i beskrevne opplegg, ser man for seg å utarbeide en opplæringsvideo i bruk av medvirkningsportalen, som kan vises i skolesammenheng.

Så langt vi kjenner til har skolene i Risør vurdert at de ikke har mulighet til å innpasse arbeidsopplegget beskrevet over, i skoletida. Vi ber om at Nye Veier etterstreber å finne alternative kanaler for å nå barn og unge i Risør kommune og sikre tilstrekkelig medvirkning også fra disse. Vi har fått formidla at beskrevet opplegg er tenkt gjennomført i løpet av november. Vi ber om at dette legges inn i en mer detaljert framdriftsplan.

Når det gjelder hvordan innspill fra barn og unge tas hensyn til og innarbeides i de faktiske planene, minner vi om at det skal gå frem av dokumentene hvordan innspillene fra barn og unge er vurdert, samt hvilke vurderinger som er gjort med tanke på barns beste, jf. *Barnekonvensjonens artikkel 3*.

Formidling og lesbarhet

I planprosessen vil det være meget store mengder data, vurderinger og konklusjoner som skal formidles. Det er da av stor viktighet at funnene i utredningene presenteres på en ryddig og lettfattelig måte. Vi ber om at det presiseres i planprogrammet at det skal utarbeides konfliktkart som viser alle potensielle konflikter på ulike tema. Dette er spesielt nyttig i tilfeller der det er interessekonflikt mellom ulike ikke-prissatte tema.

Det har tidligere vært vurdert å dele opp veistrekket i delstrekninger, i forbindelse med utredningsarbeidet. Det er uklart hvorvidt dette fremdeles er aktuelt. For å lette dialog og medvirkning, vil vi påpeke at det i så tilfelle er viktig at ulike strekker utredes enhetlig og at dokumenter får likt oppsett for de ulike veistrekkene. Dersom temarapporter og utredninger høres underveis, forventer vi at innspill av generell karakter innarbeides for samtlige veistrekker. Dette er viktig for at aktuelle myndigheter og andre skal kunne bruke sine ressurser på en god måte.

Dersom det ved politisk behandling i forbindelse med utlegging til offentlig ettersyn, vedtas endringer i planforslaget, anmoder vi om at konsekvensutredninger oppdateres i henhold til endringer i planforslaget, for å unngå unødig forvirring og for slik å lette medvirkning.

Utredninger fra kommunedelplanarbeidet
Som del av arbeidet med kommunedelplanen ble det gjennomført kartlegginger og utarbeida en rekke utredninger og fagrapporter. Denne kunnskapen ble benytta i arbeidet med valg av korridor. Når vegtraséen nå skal detaljreguleres, forutsetter vi at tidligere kartlegginger, fagrapporter og utredninger benyttes aktivt i arbeidet med å utrede og finne gode løsninger for hvordan veien skal detaljplanlegges, samt som grunnlag for arbeidet med avbøtende og kompenserende tiltak.

Planavgrensning
Det går frem av planprogrammets kapittel 4.1 at planens avgrensning for enkelte områder er utvida utover kommunedelplanens avgrensning. Det er ulike årsaker til de konkrete utvidelsene, og det er noe ulikt hvorvidt bakgrunnen for utvidelsene er tydelig beskrevet i planprogrammet. Generelt ber vi om at planprogrammet tydeliggjør bakgrunnen for de ulike utvidelsene. Videre minner vi om at det er krav om fullstendig konsekvensutredning for de områder som ikke tidligere er konsekvensutreda i forbindelse med arbeidet med kommunedelplanen.

Enkelte av utvidelsene medfører at myrområder og registrerte naturtyper kommer innenfor planens avgrensning. Vi vil som utgangspunkt fraråde endringer som kan medføre at myrer og viktige naturtyper bygges ned. Det er også meget uheldig dersom slike områder brukes til massedeponering. Vest i planområdet innenfor områder som ligger utenfor kommunedelplanens avgrensning, men som nå er inkludert i planens avgrensning, er det registrert sårbare og trua arter. Som utgangspunkt bør det ikke åpnes for utvidelser som får negativ konsekvens for slike arter.

Konkret vil vi trekke fram enkelte foreslåtte utvidelser av plangrensa som vi mener er spesielt uheldige. Dette gjelder utvidelsen ved Skjerholtdalen og utvidelsen i tilknytning til Abel skole.

Den foreslåtte utvidelsen av planområdet i Skjerkholtdalen kommer i konflikt med et område der Fylkesmannen er godt i gang med et arbeid knyttet til en verneprosess for skog. Skogområdet som strekker seg fra den østlige delen av Vakerknatten og ned til Nøklefjell i sør, ble tilbudt staten for frivillig vern av skog i 2018, og det ble kartlagt for verneverdier i juni samme år. Kartlegginga viser at særlig den eldre skogen i området har vernekvaliteter innenfor skogtypen rik edelløvskog med utforming lågurt-eikeskog. Deler av verneforslaget inneholder også en relativt høy andel av den rødlistede naturtypen lågurt-edelløvskog (VU). Videre er det potensiale for funn av flere rødlistearter (særlig sopp og insekter), som er knyttet til eik og andre gamle løvtrær innenfor verneforslaget. Skogtypene som er registrert vest for Skjerkholtlonene, er prioriterte for vern i Agder, og vil bidra til å oppfylle manglene i skogvernet også på nasjonalt nivå. Fylkesmannen vil derfor formelt melde oppstart av verneprosess i løpet av kort tid. Vi minner i denne sammenheng om naturmangfoldloven (nml.) § 44 der det går fram at et forvaltningsorgan uten videre, kan avslå en søknad om tillatelse mv. til et tiltak i et område som inngår i et verneforslag, når verneforslaget er kunngjort i tråd med bestemmelsene i nml. § 42.

Med bakgrunn i redegjørelsen over, forutsetter Fylkesmannen at det i det videre arbeidet med detaljreguleringa, planlegges for en veiløsning som i sin helhet kan gjennomføres i tråd med avgrensninga som følger av gjeldende kommunedelplan i området ved Skjerkholtdalen.

Når det gjelder utvidelsen ved Abel skole, fremkommer det at bakgrunnen for utvidelsen er at man ønsker å se på eventuelle løsninger for kobling av dagens E18 og fv. 3688. Det utvidede arealet er hovedsakelig dyrka mark som ble vurdert å ha stor verdi i forbindelse med utarbeiding av verdikart for dyrka mark tilknytta arbeidet med kommunedelplanen. Området ved Østerholt blir også trukket frem som et spesielt viktig landbruksområde innenfor Agder, som blir berørt av fremføring av ny E18 på strekket Dørdal - Tvedestrand. Den delen av det omtalte utvidede arealet som ligger lengst sørvest, grenser til Abel skole. Abel skole er i dag støyutsatt, og den er omgitt av veier på tre av fire sider. Å bygge nok en vei tett på skolen, som vil medføre at skolen blir omkranset av veier, vurderes å være meget uheldig. Se også våre kommentarer til forringelse av områder som er i bruk av skolen under overskrifta *barn og unge*.

Med bakgrunn i redegjørelsen over, forutsetter Fylkesmannen at det sees på andre alternativer for en kobling mellom dagens E18 og fv. 3688, som ikke innebærer nedbygging av dyrka mark, og slik sett en ytterligere forringelse av de viktige landbruksområdene ved Østerholt, og som heller ikke medfører ytterligere belastning på Abel skole.

Istandsetting av veistrekke til natur
Dagens E18 mellom Pinesund og Moland er innlemmet i planområdet. Fylkesmannen hadde i forbindelse med kommunedelplanen, innsigelse til valgt korridor på strekket Pinesund – Moland, blant annet på bakgrunn av barrierevirkningen til foreslått ny trasé. Innsigelsen ble trukket under forutsetning av at nevnte veistrekke på dagens E18 istandsettes til natur.

Vi registrerer at fylkesmannens forutsetning er oppfattet. Vi finner imidlertid formuleringen «*Vurderinger knyttet til den aktuelle strekningen vil inngå i det videre planarbeidet*» for lite konkret. Herunder etterlyser vi fortsatt at det i planprogrammet konkretiseres at det som del av reguleringsprosessen skal beskrives, og utredes hvordan, og når riving, og tilbakeføring av nevnte veistrekke til naturlig terreng skal foregå.

Vi har videre merket oss avtalen som er inngått, om at det skal avklares i den videre prosessen om dagens veistrekning skal ha en funksjon. Med bakgrunn i vår tidligere fremsatte innsigelse, og forutsetningen for å trekke denne, finner vi det svært uheldig at det nå likevel åpnes opp for at det skal vurderes/avklares hvorvidt dette veistrekket fortsatt skal ha en funksjon. Vi kan ikke se at det pr. nå er tilkommet ny informasjon i saken som tilsier endret standpunkt fra Fylkesmannens side rundt dette forholdet. En ny vurdering fra vår side fordrer nye, relevante og vektige argumenter/forhold knyttet til nasjonale og/eller viktige regionale interesser, som ikke ble vurdert, og/eller som er kommet til etter tidspunktet for vedtak av kommunedelplanen.

Tematiske merknader til forslag til planprogram
Under følger tematiske merknader, som ev. knyttes til delkapitler i utkast til planprogram der det er aktuelt.

Optimalisering av løsninger
Vi registrerer at planprogrammets kapittel 6.2 som omhandler optimalisering av veilinja, er justert etter vårt innspill til tidligere utkast til planprogram. Ordlyden er etter hva vi oppfatter, nå i tråd med generelle prinsipper for samfunnsøkonomisk analyse basert på KU-håndbok V712, som gir grunnlag

for å sikre et godt beslutningsgrunnlag basert på en faglig objektiv avveiing mellom prissatte og ikke-prissatte tema. Vi oppfatter også ordlyden slik at man i optimaliseringsarbeidet i første rekke vil søke løsninger som unngår registrerte ikke-prissatte verdier fremfor løsninger som fordrer skadereduserende eller kompenserende tiltak. Dette anerkjenner vi også som et godt og viktig prinsipp.

Masseforvaltning

Massehåndtering ble mangelfullt vurdert på kommunedelplannivå. Det er derfor viktig at dette gjøres tilfredsstillende i denne omgang, da massehåndtering vil ha stor påvirkning på en rekke temaer innenfor Fylkesmannens ansvarsområder, så som naturmiljø, naturverdier, landskap, vilt, vann, forurensning, myr, friluftsliv, landbruk m.m. Dette temaet må utredes så tidlig som mulig i den videre prosessen, og det må omfatte alternativvurderinger slik at eventuelle uakseptable alternativer med tanke på konsekvens for miljø og samfunn, velges bort til fordel for bedre løsninger.

Det er stor sannsynlighet for at det er sulfidholdig berggrunn innenfor planområdet. Avhengig av omfanget, er dette en potensielt stor utfordring med tanke på massehåndtering og tilhørende problemstillinger tilknytta sur avrenning og hensyn til vannmiljø og tilhørende naturmangfold, herunder sårbare arter. Erfaringer fra større anleggsarbeider i regionen har vist at avbøtende tiltak i tidligere prosjekter ikke har fungert etter intensjonen, med påfølgende alvorlig miljøskade som konsekvens.

Sulfid omtales i planprogrammets kapittel 8.1 under overskrifta *Utredningsbehov i reguleringsplan.* Det står der at miljøprogrammet skal inneholde kartlegging og oppfølging av sulfidholdige bergarter. Videre står det at det bør tas prøver før reguleringsplanen blir vedtatt.

Vi er kjent med at Nye Veier er i gang med kartlegging av potensielt sulfidholdig berggrunn i traseen ved bruk av helikopterbåren magnetismekartlegging. Til dette vil vi kommentere at det er positivt at det forskes på nye metoder for å kunne kartlegge potensielt sulfidholdig berggrunn for større områder. Etter gjennomført kartlegging forventer vi at det tas boresteinsprøver for å verifisere funn fra helikopterkartleggingene. Ved funn av sulfidholdig berggrunn skal det utarbeides tiltaksplan for håndtering av aktuelle masser. Potensielt kan prosjektet medføre at store mengder sulfidholdig stein skal håndteres. I så tilfelle vil det være behov for anleggelse av egne deponier for sulfidstein. For potensielt å kunne ta hånd om store mengder sulfidstein, er det helt nødvendig at det allerede før offentlig ettersyn av et planforslag, utredes i hvilket omfang man forventer å finne syredannende bergarter og eventuelt egna plasseringer for massene. Fylkesmannen vil trolig anmode Miljødirektoratet om å få delegert myndighet for arbeider med syredannende bergarter i prosjektet. Mengde syredannende masse og forurensningspotensialet knyttet til denne, vil være utslagsgivende for hvor omfattende saksbehandlingen vil være etter forurensningsregelverket.

Ved massehåndtering er det en fare for utilsikta spredning av fremmede arter. Det er et nasjonalt mål at spredning av fremmede organismer begrenses, jf. *forskrift om fremmede organismer* (FOR-2015-06-19-716). Denne forskriften har i kapittel 5 krav til aktsomhet, og til virksomheter og tiltak som kan medføre spredning av fremmede organismer. Vi kan ikke se at dette forholdet er omtalt i planprogrammet. Vi ber om at det innarbeides i planprogrammet at planarbeidet skal ta høyde for å begrense risiko for spredning av fremmede arter i forbindelse med massetransport i anleggsfasen. Reguleringsbestemmelsene bør sikre at nye masser som tilføres planområdet skal være rene, også med hensyn til å inneholde frø og/eller plantedeler fra uønskede fremmede arter. Videre forventer vi at det etableres et naturlig vegetasjonsdekke på utfyllinger, skråninger og andre typer areal som vil være sårbare for etablering av fremmede arter.

Støy

Det står i planprogrammets kapittel 7.3.2 *Friluftsliv/ by- og bygdeliv*, at det i tråd med T-1442 skal vurderes støy for berørte natur- og friluftsområder, samt at det skal vurderes avbøtende tiltak der disse områdene får overskridelse av anbefalte grenseverdier. Fravær av støy er viktig for opplevelseskvalitetene i frilufts- og rekreasjonsområder. Med bakgrunn i dette forventer vi at det utarbeides endringskart for støy for viktige friluftsområder som i dag er lite støyusatt. Der endringskart viser at støyen endres betydelig som følge av ny vei, bør det gjøres tiltak for å redusere støy, også i tilfeller der støyen ikke overskrider anbefalte grenseverdier fra T-1442. Konkret anbefaler vi at det tas inn i planprogrammet at bygging av støyvoller skal vurderes som avbøtende tiltak der friluftsområder blir støyutsatt.

I delkapitlet som omhandler vannressurser (kap.7.3.5.2) fremkommer det at kommuneoverlegene i de berørte kommunene skal involveres i planarbeidet. Vi vil understreke at kommuneoverlegene må involveres også innenfor øvrige av deres ansvarsområder som vil kunne bli berørt av tiltaket, og da på et tidlig stadium i planprosessen. Støy er blant aktuelle temaer der kommuneoverlegene må involveres. Støy fra anleggsfasen vil være en stor utfordring i de områdene som ligger nært eksisterende bebyggelse. Det er positivt at det i planprogrammet nå er konkretisert at vurderinger knytta til støyulemper i anleggsfasen skal inngå i fagrapport for støy. Vi forutsetter at det vurderes avbøtende tiltak også for støy i anleggsfasen.

Det går frem av delkapittel 7.5 i planprogrammet at trafikale virkninger for lokalveinett skal utredes. All den tid ny vei kan medføre endrede trafikale forhold på øvrig veinett, vil dette potensielt kunne gi økt støy for enkeltstrekninger på lokalveier. Vi ber om at dette forholdet utredes, og at det innarbeides nødvendige støysikringstiltak i de juridiske dokumentene også for disse områdene om nødvendig.

Vannmiljø

Innledningsvis vil vi vise til temamøte om vannmiljø som ble avholdt 27.08.2020, og vi vil benytte anledninga til å berømme opplegget for den pågående prøvetakinga og forundersøkelsene som ble beskrevet i møtet.

Forundersøkelsene som er igangsatt, skal legges til grunn ved valg av løsninger ved utarbeiding av reguleringsplan. Her ber vi om tydeligere presiseringer av valg av tiltak. Vi vil påpeke at tiltak som må igangsettes for å opprettholde vannforekomstens økologiske funksjon, bør påvirke valg av løsninger. Dette bør synliggjøres allerede tidlig i planprosessen. Vi ber derfor om at det innarbeides i planprogrammet at det skal utarbeides et «bekkenotat», og et eget notat for innsjøer og bekkestrenger som vil bli påvirka av utfylling. Tilsvarende notater er laget i andre prosjekter i regi av Nye Veier. I en slik utredning må det fremgå om det er stor, moderat eller ingen sannsynlighet for:

- Partikkelsedimentering i bekk og innsjø
- Saltpåvirkning av bekk og innsjø. Vi vil her bemerke at salting medfører økning i klorid så totalkonsentrasjon kan være misvisende. Endring i konduktivitet kan også indikere endringene.
- Innsjøer som helt eller delvis vil fylles med sprengmasser eller andre masser
- Bekker som vil påvirkes av kryssinger
    - På tvers
    - Langsgående veianlegg

Vi viser til at flere av disse forholdene er omtalt i DOK-F-019: *Tilleggsvurderinger vannmiljø*, datert 08.08.2019. Når det gjelder fysiske påvirkninger, ber vi om at påvirkningen skilles, ut ifra hvorvidt det er vandrende arter i området, hvor stort habitattapet vil bli, og i hvilken grad tiltak kan gjennomføres uten å påvirke vandringsmulighet, samt hvor det må forventes betydelige utfordringer knyttet til det å sikre vandring.

Vi vil her minne om at alle inngrep som medfører tap av tilstand og funksjonalitet til en vannforekomst, skal vurderes etter vannforskriften §12. Ettersom behov for tiltak og valg av løsninger kan ha konsekvens for detaljregulering av veien, skal slike vurderinger foretas så tidlig som mulig, og før utarbeidelse av et konkret planforslag. Vi ber om at tidspunkt for når dette skal foreligge konkretiseres ytterligere i planprogrammet i henhold til dette.

Innenfor veistrekninga er det flere vassdrag med elvemusling, som kan bli påvirka av veien. Det kom frem på nevnte temamøte om vannmiljø at man er i gang med prøvetaking for å utrede om det kan finnes elvemusling i andre vassdrag langs traséen. Dette er meget positivt. På side 43 i planprogrammet står det at det skal utarbeides en tiltaksplan for å sikre at elvemusling ikke blir negativt påvirka. En slik tiltaksplan må foreligge så tidlig som mulig, og seinest ved offentlig ettersyn av et planforslag. Vi ber om at sistnevnte konkretiseres i planprogrammet. Reguleringsplanen må utformes på en slik måte, og godtgjøre faglig for at elvemusling ikke vil påvirkes negativt. I denne sammenheng viser vi for øvrig til avsnittet om sulfidproblematikk da elvemusling er sårbar med tanke på sur avrenning.

Naturmangfold på land

I planprogrammets kapittel 7.3.3. *Naturmangfold*, står det at alle data fra kartlegginger skal legges inn i relevante databaser som Naturbase, artskart o.l., i henhold til forskrift om konsekvensutredninger. I denne sammenheng minner vi om at kartlegginger av naturtyper på land skal klargjøres og leveres Fylkesmannen iht. miljødirektoratets «*Leveranseinstruks for import av naturtyper til Naturbase*». Fylkesmannen forventer at geodata med beskrivelser leveres for import til Naturbase så fort kartleggingene er ferdigstilt for bruk i planarbeidet.

På veistrekket Kristiansand – Mandal etableres det såkalte trekirkegårder som har som formål å erstatte død ved i områder som blir berørt av veien. Dette er et kompenserende tiltak knyttet til tapte habitater i veitraséen. Vi ber om at tilsvarende tiltak vurderes som et kompenserende tiltak også for E18 Dørdal - Tvedestrand.

Når det gjelder temaet naturmangfold på land, viser vi for øvrig til våre kommentarer under overskriftene *planavgrensning* og *masseforvaltning*.

Myr

Det fastslås i planprogrammet at det innenfor aktuelt veistrekke finnes en del myrområder, og det sies at det skal tilstrebes å unngå nedbygging av myr. Vi ber om at det innarbeides i planprogrammet at det så tidlig som mulig skal avklares hvilke myrer som vil kunne bli berørt av tiltaket, herunder at det utarbeides et eget notat der dette fremgår. Et slikt notat bør inneholde vurderinger av omfang og konsekvenser av planlagte inngrep, både mht. naturmangfold, avrenning til myrenes resipienter, og terrengets fordrøyningskapasitet. Hvilke alternative løsninger som har vært vurdert, bør også gå frem av notatet.

Der det ikke er mulig å unngå å legge veien i tilknytning til myrer, ber vi om at det innhentes kunnskap om tilgjengelig teknologi og at det sees på innovative, bygningstekniske løsninger for å redusere behovet for nedbygging av myrer. Dette bør innarbeides i planprogrammet.

Det bør videre fremkomme av planprogrammet at der det ikke er mulig å unngå nedbygging av myr, skal kompenserende tiltak vurderes, som restaurering/ etablering av myr andre steder. I slike tilfeller bør masser fra myr og torv som graves opp, tas vare på slik at de kan benyttes i arbeid med å restaurere myr andre steder.

Våre erfaringer er at store myrområder som skal masseutskiftes, medfører store utslipp av fine partikler som igjen farger vann/innsjøer brune. Mens de fine partiklene følger elvene ut til sjøen og bunnfeller der, vil de tyngste partiklene bunnfelle, og disse kan komme opp i vannsøylene igjen ved neste omrøring. Dette betyr at vannene kan bli permanent endret som følge av veibygginga, noe som ikke er i tråd med vannforskriften. Kunnskapen rundt denne problemstillinga er mangelfull, og det er ukjent hvor mange år problemene med brunfarga vann vil vedvare. Det bør tas inn i planprogrammet at denne problemstillinga skal utredes, i tilfeller der masseutskifting av myrer ikke kan unngås. Videre bør avbøtende tiltak vurderes.

Vilt

Ny E18 er i utgangspunktet en total barriere for vilt, med unntak av over- og underganger. Kommunedelplanen har bestemmelser om at det skal bygges tilstrekkelig med planfrie faunapassasjer til at ny E18 ikke blir en betydelig barriere for trekk av storvilt på strekningen. Erfaringer fra tidligere utbygginger viser at dersom det ikke er mer enn 1 km mellom faunapassasjene, fremstår ikke veien som en barriere. Vi ber om at det innarbeides i planprogrammet at det skal være minst én viltpassasje pr. 2 km veilengde, med mindre det åpenbart ikke er behov for dette.

Konsekvenser for, og hensyn til vilt ble mangelfullt utreda i kommunedelplanen. Som en følge av dette ble følgende innarbeida i kommunedelplanens bestemmelser: *«Oppdatert kunnskap skal legges til grunn for plassering og utforming av faunapassasjer og tilliggende terreng for å sikre deres funksjon.»*

Vi vurderer at de kartlegginger og utredninger som beskrives i planprogrammet, ikke i tilstrekkelig grad vil kunne gi kunnskap om hvor faunapassasjer skal plasseres og hvordan disse skal utformes. Av planprogrammet kapittel 6.7, fremkommer det at det er utført en runde med snøsporing på strekningen Dørdal – fylkesgrensa vinteren 2020, samt at det er satt i gang kartlegging av krysningsfrekvens for Tvedestrand – Arendal. I temamøte om vilt som ble avholdt på Brokelandsheia 10.09.2020, ble det redegjort for at det skal gjøres konkret kartlegging også på strekket fylkesgrensa – Tvedestrand. Vi ber om at dette konkretiseres i planprogrammet. Med bakgrunn i at fremdriftsplanen legger opp til vedtak av detaljreguleringa allerede i juni 2021, og all den tid man ikke er sikra snø kommende vinter, forventer vi at snøsporing er én av flere metoder som skal benyttes for å kartlegge viltkrysninger på det aktuelle strekket. Vi er kjent med at GIS-analyser er benytta i forbindelse med planlegging av E39 gjennom Lyngdal, for å lokalisere steder der det er sannsynlig at vilt krysser. Vi ber om at denne typen analyser benyttes også i dette arbeidet, og at viltkameraer, samt lokalkunnskap, benyttes for å verifisere om vilt faktisk krysser de aktuelle områdene. Vi ber om at planprogrammet oppdateres i tråd med dette. Vi anbefaler også at det blir gjennomført befaringer med aktuell kommune og Fylkesmannen.

I tillegg til de konkrete forslagene til tiltak for vilt som innarbeides i planens juridiske dokumenter, forventer vi at det som del av konsekvensutredninga, gjøres en samla vurdering av om hensynet til hjortevilt er ivaretatt på en tilfredsstillende måte. Vi viser ellers til *Håndbok V134 Veger og Dyreliv (2014)* i forhold til blant annet før- og etterundersøkelser. Etterundersøkelser må gjennomføres for å dokumentere funksjon. Dersom faunapassasjer viser seg ikke å fungere som planlagt, må det gjøres tiltak (optimalisering). Etterundersøkelsene må gjennomføres av kompetent viltfaglig personell.

Det er etter vår merknad til tidligere utkast til planprogram, tatt inn at faunapassasjer som hovedregel kun skal ha én funksjon; som passasje for vilt. Videre står følgende: *«Dersom det legges opp til underganger/ overganger der funksjoner kombineres, må det etterstrebes større åpenhetsindekser/ bredder enn minimumstallene som skisseres i håndbøkene.»* Ved kombinasjon av funksjoner, mener vi at det bør være et krav at man legger opp til større åpenhetsindekser/ bredder, da løsningene ellers vil fungere dårlig som under-/overganger for vilt. Vi mener ordlyden i planprogrammet bør endres på dette punktet. For så vidt gjelder lysåpning og bredder på viltpassasjer viser vi til Sluttrapportene fra *Elgprosjektet i Akershus* og de anbefalingene som fremsettes der.

En utfordring der faunapassasjer utformes for kun å ha funksjon som passasje for vilt, og dermed med tilhørende åpenhetsindekser, er at disse i noen tilfeller etter etablering, likevel benyttes av folk i friluftslivssammenheng eller til annen for sambruk. Dette er uheldig av hensyn til viltet, da menneskelig aktivitet vil kunne påvirke viltets bruk av slike kryssinger. I nevnte temamøte om vilt ble det løftet fram slike konkrete erfaringer fra allerede utbygd 4-felts E18 innenfor Vestfold og Telemark. Vi ber om at denne problemstillinga drøftes i utredningene, og at det for de konkrete tilfellene vurderes om det ved valg av åpenhetsindekser, er behov for å ta høyde for en ikke tiltenkt fremtidig sambruk, alternativt at det aktivt tilrettelegges for friluftsliv andre nærliggende steder.

Tett på hovedveier, spesielt i nærheten av planlagte kryss, vil det ofte bli et press på utbygging av arealer. Arealbruksendringer etter at ny vei er bygd, kan være en utfordring med tanke på å sikre at etablerte viltoverganger ikke mister sin funksjon ved at viltet fordrives av ny virksomhet tett på etablerte viltpassasjer. Vi ber om at denne utfordringa drøftes, og at man ser på løsninger for hvordan man på best måte kan sikre juridisk at viltpassasjenes funksjon ivaretas, også i et lengre tidsperspektiv. Bruk av hensynssoner kan være ett verktøy for å sikre at det ikke planlegges annen aktivitet i områdene rundt viltsonene. Det er viktig at disse hensynssonene er tilstrekkelig store til å sikre fleksibilitet til fremtidige arealbruksløsninger.

Det er viktig å kartlegge aktuelle kryssområder spesielt godt i forhold til hjortevilt, jf. utfordringer med elg på Grenstøl. Mindre justeringer av kryssplasseringer kan potensielt redusere konfliktene.

Planprogrammet påpeker at det som del av planarbeidet skal vurderes plassering av viltgjerder. Dette er en dagsaktuell problemstilling, da vi ser at påkjørsler av vilt er en stor utfordring på ny E18 mellom Arendal og Tvedestrand. Både av hensyn til trafikksikkerhet og av hensyn til vilt, forventer vi at dette temaet utredes tilstrekkelig og at det planlegges for gode løsninger i dialog med viltkyndig fagpersonell, for å hindre at vilt kommer inn på veien.

Fylkesmannen understreker at det er avgjørende med god dialog og diskusjon av løsninger så tidlig som mulig. Dette bør ideelt sett fastsettes i forbindelse med planarbeidet, men seinest i god tid før anleggsarbeidet er i gang, mens det ennå er rom for endringer i utforming av løsning. I de tilfeller der drøfting av løsninger først etableres når konstruksjonen i praksis allerede er under oppføring, er det lite rom for reell medvirkning for Fylkesmannen.

Landbruk

Vi gir faglig råd om at det velges løsninger for fremføring av veien som minimerer behovet for omdisponering av dyrka mark, samt begrenser oppstykking av jorder. Innenfor Agders grenser er det spesielt i området ved Østerholt i Gjerstad kommune at noe større sammenhengende områder med dyrka mark blir berørt ved fremføring av ny vei. Her bør bygging av bru vurderes som avbøtende tiltak. Vi vil bemerke at høyde på bruer vil påvirke i hvilken grad arealer med dyrka mark blir liggende i skygge. Ved vurdering av løsninger må dette veies opp mot hensyn til andre ikke-prissatte temaer.

Fysiske inngrep som fører til endring av hydrologiske forhold, kan få konsekvens for dyrka mark. Slike konsekvenser må beskrives, og avbøtende tiltak må vurderes og sikres i planen.

Vi registrerer at det skal utarbeides en matjordplan som del av det videre arbeidet. Vi vil i denne sammenheng understreke at en slik plan må utarbeides av fagkompetanse på området. Som hovedregel bør all matjord nyttes for å produsere mat, og fortrinnsvis i nærheten av der jorda omdisponeres. Forslag til matjordplan bør følge planen ved offentlig ettersyn av planforslaget.

Klima

Generelt er planens målsettinger for klima gode og ambisiøse. Vi forventer at det i planarbeidet konkretiseres hvilke tiltak som skal gjennomføres for å innfri målene. De ulike tiltakene som skal gjennomføres må videre kvantifiseres, slik at det tydelig går frem hva som er forventet virkning av det enkelte tiltak, og slik at man i sum faktisk innfrir de oppsatte målene. Ved utarbeiding av planen må klimamål forankres i bestemmelsene.

I planprogrammets kapittel 2.3 står det at det med utgangspunkt i målene for kommunedelplanen, er utarbeida mål for reguleringsplanarbeidet. Et av resultatmålene for prosjektet er 30 % reduksjon av klimautslipp i anleggsfase. Tilsvarende mål i arbeidet med kommunedelplanen var en reduksjon på 40 %. Vi etterlyser en forklaring rundt hva som er bakgrunnen for denne endringa og understreker at vi forventer at man viderefører kommunedelplanens ambisiøse mål for klima.

Klimautslipp som følge av arealbruksendringer har fått økt oppmerksomhet i den senere tid. Miljødirektoratet fremhever i brev til Klima- og Miljødepartementet av 29.06.2020, at nedbygging eller omdisponering av naturområder som skog eller myr, som inneholder store lagre av karbon, medfører økte klimagassutslipp samt at det reduserer potensielt fremtidig opptak av karbon fra de aktuelle arealene.

Vi forventer at plassering og utforming av vei søker å redusere klimautslippene som følge av arealbruksendringer. Vi viser for øvrig til eget avsnitt om myr. Som del av arbeidet med kommunedelplanen ble det foretatt en enkel utregning av utslipp fra arealbruksendringer som følge av bygging av ny vei. Denne ble holdt utenfor i det endelige anslaget for klimavirkninger, fordi usikkerheten ble pekt på å være for stor. Når veilinja nå skal detaljplanlegges, herunder ved at løsninger for hvor veien skal gå i bru, i tunnel og i dagen skal bestemmes, forventer vi en mer detaljert utregning av utslipp som følge av arealbruksendringer, og at slike utslipp inngår i klimaregnskapet for veiprosjektet. Dersom dette utelates, vil vei i dagen kunne komme uforholdsmessig godt ut sammenlignet med f.eks. tunnel.

Det finnes per i dag ikke én fastsatt måte å beregne klimautslipp fra arealbruksendringer på, herunder er det ingen felles mal for hva slags utslippsfaktorer som skal benyttes for de ulike typene arealbruksendringer. Utslippsfaktoren som er benytta for myr i de beregninger som ble gjort i forbindelse med kommunedelplanen, vurderes å være lav og vurderes å favorisere veiløsninger i dagen. Videre kan det synes som at det ikke er samsvar mellom utslippsfaktoren som er benytta for myr og den metodikken det vises til. Vi ber om en oppklaring her. Ved utarbeiding av et nytt budsjett for klimautslipp som følge av arealbruksendringer, forventer vi at man går mer detaljert til verks i form av at man foretar en grov inndeling i dype og grunne myrer. Vi gjør oppmerksom på at myrdybde er tilgjengelig i *Kilden* (kartløsning fra NIBIO med diverse arealinformasjon). For store myrarealer som kan bli berørt av tiltaket, bør faktisk myrdybde måles.

Når det gjelder Fylkesmannens forutsetning om istandsetting av dagens E18 mellom Pinesund og Moland til natur, så vil dette i et generasjonsperspektiv kunne bidra til å redusere tiltakets totale klimautslipp. Dette er et forhold som bør tas med i det totale budsjettet for klimautslipp.

Blant planens definerte effektmål er det et mål at reguleringsplanene skal muliggjøre et transportsystem som legger til rette for økt kollektivbruk. I denne sammenheng slutter vi oss til Agder fylkeskommune sitt innspill om at kryss/ knutepunkt utformes slik at det blir kortest mulig omvei for bussene, ved at det avsettes areal på rampene til bussholdeplass. Dette vil bidra til å gjøre bussreiser mer behagelige, og det vil redusere reisetider for buss, noe som er viktig for å få flest mulig til å velge kollektivtrafikk fremfor privatbiler. Vi ber videre om at det i større grad innarbeides at det skal vurderes hvordan man kan stimulere til bruk av sykkel. Konkret bør det vurderes å legge til rette for sykkelparkering i tilknytning til kollektivknutepunkt og holdeplasser på rampene.

Barn og unge

I *rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging* påpekes det at barn er den gruppa i befolkninga som bruker utearealene mest. Fremføring av ny E18 vil kunne komme i konflikt med arealer som i dag er i bruk av barn og unge. I denne sammenheng minner vi om at det ved omdisponering av slike arealer, er krav til å skaffe erstatningsarealer, jf. forannevnte retningslinje. Her vektlegges videre at tilgjengelighet, og gode atkomstmuligheter til arealer og anlegg for fysisks aktivitet og friluftsliv i nærmiljøet er særdeles viktig. Dette tatt i betraktning forventer vi at det også planlegges for erstatningsarealer i de tilfeller der barn avskjæres fra arealer som er i bruk til barns lek.

Abel skole, i Gjerstad kommune, ligger tett på eksisterende E18. Vi er kjent med at Abel skole benytter arealene på sørsida av dagens E18 i undervisninga og som turområde. Vi forventer at det planlegges for erstatningsarealer dersom disse arealene blir berørt av en utbygging, samt dersom tilgjengeligheten til arealene reduseres. Abel skole er meget støyutsatt i dag. Bygging av ny E18 vil, avhengig av endelig plassering av veilinja, kunne føre til at ny E18 blir liggende i noe større avstand fra skolen. Hvorvidt dette vil medføre en bedring i støyforhold er uavklart. Blant annet vil økt fartsgrense på ny vei, og plassering av veien i terrenget, påvirke det totale støybildet. Av hensyn til skolen og dens nærmiljø forventer vi at det gjøres grundige vurderinger rundt hvordan støyen kan minimeres. I planlegginga bør det bl.a. tilstrebes å bevare eksisterende vegetasjon, både med tanke på å redusere støy, men også for å minske opplevelsen av å være tett på et stort veianlegg.

Hva gjelder medvirkning viser vi til våre kommentarer under overskrifta *fremdrift og medvirkning*.

Avsluttende merknader

Avslutningsvis minner vi om at det av hensyn til arkivering, ikke er tilstrekkelig at det sendes lenker til dokumenter ved høringer og offentlig ettersyn. Samtlige dokumenter i saken må sendes Fylkesmannen som faktiske vedlegg som kan arkiveres.

Vi ser frem til et videre godt samarbeid og god dialog i forbindelse med aktuelle planarbeid.

Med hilsen

Pia Hem Molaug (e.f.)
faggruppeleder plan

Heidrun Flognfeldt Andreassen
seniorrådgiver
Miljøvernavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark	Postboks 2076	3103	TØNSBERG
Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Gjerstad kommune	Gjerstadveien 1335	4980	GJERSTAD
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091, Majorstuen	0301	OSLO
Risør kommune	Postboks 158	4952	RISØR
Vegårshei kommune	Molandsveien 11	4985	VEGÅRSHEI
Tvedestrand kommune	Postboks 38	4901	TVEDESTRAND
Agder fylkeskommune	Postboks 788 Stoa	4809	ARENDAL

Fylkesmannen i Agder

Fylkesmannens overordnede forventninger til vurderinger av risiko og sårbarhet

Seniorrådgiver Rolv Løvåsen

Fylkesmannen i Agder

Grunnlag

- Analyse av krisescenarioer (tidl. Nasjonalt risikobilde)
- ROS Agder
- Kommunale ROS-analyser
- Farekart
- Evalueringsrapporter etter hendelser og øvelser
- Rapporter, veiledere
- ++

Fylkesmannen i Agder

ROS Agder

- Gjeldende fra 1. februar 2017. Første utgave mai 2011. Skal revideres innen 1. januar 2021.
- Initiert av Fylkesmannen i Agder iht. forventninger og retningslinjer fra DSB. Utarbeidet med innspill fra fagetater iht. ansvarsprinsippet.
- https://www.fylkesmannen.no/nb/agder/Samfunnssikkerhet-og-beredskap/ROS-Agder/Risiko-og-sarbarhetsanalyse-for-Agder/

Fylkesmannen i Agder

ROS Agder - hendelser

Naturhendelser:

- Brann i utmark
- Dyresykdommer
- Ekstreme værforhold
- Flom
- Plantesykdommer
- Skred
- Smittsomme sykdommer
- Stormflo

Tilsiktede hendelser:

- Generelt kapittel

Store ulykker:

- Akutt forurensing
- Atomulykke
- Bortfall av ekom
- Bortfall av energiforsyning
- Brann hos utsatte grupper
- Brann i særskilte brannobjekter
- Brann i tett trehusbebyggelse
- Dambrudd
- Farlige stoffer
- Massetilstrømning
- Samferdselsulykke jernbane – luft – sjø - veg
- Den ukjente hendelsen

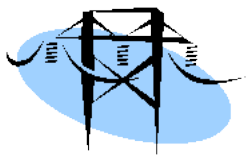
Fylkesmannen i Agder

Kommunale ROS-analyser

- Forskrift om kommunal beredskapsplikt § 2.
- Involvering internt og eksternt
- Dybdeanalyser
- Detaljnivå ift. andre analyser

Fylkesmannen i Agder

”Avhengighetsmatrisen”

											
	X		X		X	X				X	X
	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	X	X	X			X			X	X	X
	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Kommunedelplan for E18 - Dørdal-Grimstad - ROS-samling den 05.02.2019

Fylkesmannen i Agder

Naturfare

- Aktuelle naturfarer i planområdet (ras/skred, flom, grunnforhold)
- Endringer i naturfareforhold som følge av tiltaket (f. eks. endret ras/skredfare og endrede grunnforhold som følge av økt eller redusert belastning)

Fylkesmannen i Agder

Klima

- Hvilke værbelastninger gjelder i området? Planområdet ligger i det såkalte våtsnøbeltet der sannsynligheten for omfattende nedbør under gitte værforhold er stor, ref. bl. a. snøvinteren 2007 og snøfallet i Vegårshei i 2016.
- Er tunneler utsatt for overvann, ref. gjentatte problemer i Vågsbygdtunnelen i Kristiansand?
- Risikoreduserende tiltak i forhold til store nedbørsmengder (brøytekapasitet, omkjøringsveier, drenering)

Fylkesmannen i Agder

Kritisk infrastruktur i planområdet

- Hvilken kritisk infrastruktur er i planområdet (kraft, ekom, vannforsyning, mv.) som kan bli påvirket av tiltaket?
- Vil tiltaket ha konsekvenser for drikkevannskvaliteten?

Digitalisering

- Hvordan er tiltaket avhengig av digitalisering for å kunne drives (overvåke tunneler, styre trafikk, skilting, mv.) og hvordan kan sårbarheten i dette reduseres (batteriback-up, nødstrømsaggregat, dublering av linjer, etc.)?
- Ser man for seg ytterligere potensial i digitalisering som det bør tas hensyn til allerede nå (nye måter eller nye verktøy for å styre trafikken)?

Ulykkesrisiko

- Hvilken ulykkesrisiko vil gjelde for tiltaket?
- Hvilken innvirkning på risikobildet vil antallet tunneler ha (brannfare, evakuering, mulighet for slukking, mv.)?
- Forurensingsrisiko ved ulykker som involverer farlig last
- Konsekvenser av tiltaket for nødetatene (utrykning, helikopterlandingsplasser, mv.)

Fylkesmannen i Agder

Risiko i anleggsfasen

- Hvilke konsekvenser vil tiltaket ha i anleggsfasen for tilstøtende befolkning, bebyggelse og infrastruktur?
- Vil tiltak i anleggsfasen kunne påvirke naturrisiko (rasfare, grunnforhold, mv.)

EVALUERINGSRAPPORT ETTER KRAFTIG SNØVÆR I ØSTRE AGDER 7.-12. DESEMBER 2021

Innholdsfortegnelse

Sammendrag 3
Innledning 6
Hendelsesforløp 7
Beskrivelse av været 11
Varsling 13
Samferdsel og framkommelighet 15
Kritisk infrastruktur 21
Media og informasjon 24
Kommunene 25
Det kunne vært verre 27
Oppsummering av tiltak 27
Avslutning 28
Vedlegg 29
Vedlegg A – Liste over forkortelser 30
Vedlegg B – Statsforvalterens viderevarsling 31
Vedlegg C – Referater fra møtene i Fylkesberedskapsrådet 32
Vedlegg D – Mandat for Infopool Agder 36
Vedlegg E – Kritisk infrastruktur 37
Vedlegg F – Observasjoner av nedbør og snødybde 41
Vedlegg G – Vi fikk prøve oss en gang til – hadde vi lært noe? 42

Sammendrag

Hendelsesforløpet

I perioden 6.-10. desember kom det svært store snømengder i østre Agder, langs kysten fra Arendal til Risør og innover i landet til Sørlandsbanen. Uværet medførte begrensede utfall i kraftforsyning og elektronisk kommunikasjon og avsporing av et godstog på Sørlandsbanen. Mest alvorlig var en omfattende stans i trafikken på E18 mellom Arendal og Risør som følge av fastkjørte tungbiler. Det ble en kø på ca. 7 km med 2000-2500 biler og flere tusen mennesker involvert. Det meste av køen stod på den nye firefelts motorveien mellom Arendal og Tvedestrand. Første tungbil kjørte seg fast kl. 0900 om morgenen 7. desember. Litt før kl. 0500 8. desember ble europaveien erklært fullt operativ igjen med ordinær fartsgrense.

Været

Været som traff østre Agder var et kjent værfenomen, der man under gitte forhold kan oppleve at det kommer svært store snømengder i området langs kysten mellom Lillesand og Risør og innover i landet til Sørlandsbanen. Tidligere har dette medført kaos på vegnettet, fastkjørte tog og utfall i kraftforsyning og elektronisk kommunikasjon. 10. desember var det satt snødybderekord for desember på Nelaug med 106 cm.

Varsling

Været ble varslet av Meteorologisk institutt (MET) med et oransje farevarsel på formiddagen 6. desember og viderevarslet av Statsforvalteren (SF). Varselet ble oppdatert og avsluttet om formiddagen 10. desember. MET supplerte varslene med telefoner til SF og orienteringer i Fylkesberedskapsrådet. Varslingen bidro til at kriseorganisasjonen kunne etableres tidsnok og at risikoreduserende tiltak kunne bli iverksatt.

Vegtrafikksentralen (VTS) må ha rutiner og kommunikasjonsmidler for å varsle tungtrafikken om relevante forhold knyttet til utfordrende framkommelighet.

Samferdsel og framkommelighet

Fra 1. januar 2020 ble det gjort endringer i driftsansvaret for veinettet. Fram til denne datoen hadde Statens vegvesen (SVV) driftsansvaret for fylkes-, riks- og Europaveiene. Fra denne datoen ble ansvaret fordelt på fylkeskommunene (FKOM), SVV og Nye Veier AS (NVAS). SVV fikk imidlertid et overordnet koordineringsansvar, herunder å sikre en koordinert trafikkberedskap på hele det offentlige veinettet og en samordnet byggherreberedskap for god utnyttelse av knappe ressurser i en krisesituasjon. Samtidig ble SVV omorganisert med nye seksjoner, bl.a. for trafikk og samfunn og drift og vedlikehold. SF mener at manglende rolle- og ansvarsavklaring i forbindelse med endring av driftsansvar og omorganiseringen i SVV var en medvirkende årsak til trafikkaoset på E18 i desember 2021. En konsekvens av dette var at det ikke ble gjort en god nok vurdering av hvor alvorlig konsekvensene av snøfallet kunne bli - en potensialvurdering.

Tungbilutfordringene ble ikke løst på en tilfredsstillende måte. Det er behov for å gå gjennom rutinene for å stanse, kontrollere og parkere tungtrafikk i perioder med stort snøfall. Det er videre behov for å avklare hvem som har myndighet til å rekvirere bergingsressurser, hvem som dekker utgiftene til dette og hvilke bergingsselskaper de forskjellige vegmyndighetene har avtaler med. Det er også behov for å se på utvidede muligheter til å åpne midtdeleren på firefelts motorveier slik at man kan rute fastkjørt trafikk over i motsatt kjørefelt.

Aktørene klarte ikke å etablere et godt situasjonsbilde innledningsvis i hendelsen. Sammenstillingen av et omforent situasjonsbilde preges av interne uklarheter i SVV og divergerende rolleoppfatning.

VTS' rolle i etableringen av et situasjonsbilde var uklar. SF ser det som naturlig at de, som har som daglig oppgave å etablere og monitorere et situasjonsbilde på vegnettet, har denne oppgaven også i en krisesituasjon. VTS bør imidlertid styrkes med personell, teknologi og prosedyrer for å kunne ivareta denne rollen på en god nok måte. SF vil nok en gang be Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) om å anskaffe et felles geografisk informasjonssystem som alle involverte aktører kan benytte for å bidra inn i og følge med på situasjonsbildet. SF savner mer proaktivitet i forhold til å etablere status over de som satt fast i køen og som kunne få mulige helseutfordringer hvis hendelsen trakk ut i tid. Politiet burde etablert ledelse i området tidligere og benyttet f.eks. Sivilforsvaret (SivF) og frivillige for å etablere denne statusen. Et stykke ut i hendelsen startet politiet planlegging av en evakueringsoperasjon, men denne ble det heldigvis ikke bruk for. Planleggingsprosessen ble gjennomført på en god måte og med bred involvering fra alle berørte aktører.

Situasjonsforståelsen innledningsvis i hendelsen var ikke god nok. Det ble ikke etablert en tilstrekkelig felles potensialvurdering og aktørene levde nok i en feilaktig oppfatning om at et slikt kaos ikke kunne oppstå på en firefelts motorvei. I tillegg var ikke situasjonsbildet godt nok til å kunne snu denne oppfatningen før det var for sent. Heller ikke det innledende møtet i Fylkesberedskapsrådet 6. desember bidro til en god nok situasjonsforståelse. I dette møtet ble det ikke trukket fram at det kunne bli utfordringer med framkommelighetsutfordringer i det området der hendelsen inntraff utover det man hadde opplevd tidligere under omfattende snøfall. Under snøfallet en måned etter, som også truet framkommeligheten, benyttet aktørene erfaringene fra desember og gjorde en bedre potensialvurdering.

Samordningen av aktørenes innsats var ikke god nok innledningsvis i hendelsen og ble preget av uklar ansvars- og rollefordeling internt i SVV, mellom SVV og andre aktører og ift. VTS Sør. Potensialvurderingen, som var en del av grunnlaget for samordningen, var som nevnt ikke god nok. SF forholdt seg til SVV som kontaktpunkt mellom vegeiere og andre myndigheter og kalte ikke NVAS til det første møtet i Fylkesberedskapsrådet. Deltakelse fra NVAS ville bidratt til et bredere grunnlag for senere samordning på lavere nivå. I løpet av 7. desember ble det gjennomført tre møter mellom SF, SVV og politiet som resulterte i etableringen av en samordningsgruppe på et lavere, utøvende nivå med deltakelse fra SVV, NVAS og politiet. Etableringen av denne gruppen muliggjorde raskere og mer presis informasjonsutveksling mellom utøvende aktører, bedre situasjonsforståelse og dermed også at tiltakene som den enkelte iverksatte ble godt koordinert. METs deltakelse på møtene i Fylkesberedskapsrådet var meget nyttige. Gjennomføring av møter på teams forenklet samordningen.

Kritisk infrastruktur

Håndteringen av utfallet i kraftforsyningen og elektronisk kommunikasjon var preget av proaktivitet og tett kontakt mellom Agder Energi Nett (AEN), Telenor og kommunene. Håndteringen av denne delen av hendelsen ble etter SFs syn gjort på en god måte.

Media og informasjon

Informasjonen fra aktørene var ikke godt nok samordnet og bidro ikke til koordinert krisehåndtering. Politiet distribuerte sine talepunkter til de andre aktørene, og dette ble meget godt mottatt. Utover det var det ingen bevisst samordning av en budskapsplattform. Fylkesberedskapsrådet er arenaen for etablering av en felles situasjonsforståelse og dermed også arenaen for samordning av en budskapsplattform. Infopool Agder, som er et forum for informasjonsmedarbeiderne til etatene som er representert i Fylkesberedskapsrådet, bør benyttes for å samordne og utarbeide budskapsplattform.

Det var ingen tekniske forhold som hindret bilistene i køen på E18 å holde seg oppdatert gjennom aviser, kringkasting og sosiale media. Avisene er en viktig informasjonskilde, og bør fjerne sine betalingsløsninger mens en slik hendelse pågår slik at publikum får tilgang til viktig informasjon. SMS-varsling som kommunikasjonskanal er målrettet og presist og velegnet til informasjon til publikum under en hendelse som dette. Det er imidlertid begrenset tilgang til aktuelle systemer. SF anbefaler at det etableres et nasjonalt, lokasjonsbasert SMS-varslingssystem til bruk i krisesituasjoner.

Kommunene

Kommunene var tilgjengelige og handlekraftige og etablerte evakuerte- og pårørendesenter raskt når anmodningen om dette kom fra politiet. De var proaktive i forhold til egne tjenester når oransje varsel ble mottatt. Kommunene har begrensede ressurser og mange interne oppgaver å ivareta. Hvis aktørene ser at det kan bli behov for støtte fra kommunene, er det derfor viktig å involvere dem tidlig slik at de kan planlegge ressursdisponeringen på en god måte.

Innledning

I løpet av dagen den 7. desember 2021 førte store snømengder på E18 i området Arendal - Bamble til at det ble kø i østgående kjøreretning. Køen oppstod i Lundekrysset, og 7 gikk km bakover på E18, inn på den nye motorveien mellom Arendal og Tvedestrand. Det er anslått at det stod mellom 2 000 til 2 500 kjøretøy i køen utover ettermiddagen og kvelden. Køen løstes ikke opp før etter midnatt.

Årsaken til køen var kompleks, men startet med at et utenlandsk registrert vogntog kjørte seg fast i Lundekrysset omkring kl. 0900 på morgenen, Etter at vogntoget ble fjernet ved 1430-tiden, var det flere andre vogntog som trengte berging på strekningen mellom Lundekrysset og ny motorvei.[1]

På Sørlandsbanen var det innstillinger og forsinkelser gjennom hele hendelsen på grunn av mye snø som måtte ryddes og linjebrudd. For kraftforsyning og elektronisk kommunikasjon var det mindre konsekvenser i starten av hendelsen, men en del kunder mistet etter hvert strømmen på grunn av trær som la seg over strømlinjene.[2]

Framkommelighetsproblemene fikk størst fokus, men denne evalueringen belyser alle tre hendelser. Dette fordi de var konsekvenser av samme værfenomen og for å legge grunnlaget for en vurdering av potensialet i et slikt uvær. Det er naturlig i en evaluering å vurdere potensialet i en hendelse og å planlegge for dette som del av oppfølgingen.

SF er pålagt å evaluere hendelser av regional betydning og/eller bidra i slik evaluering. Evalueringen er temafokusert mer enn aktørfokusert for bedre å kunne vurdere samspillet mellom aktørene.

Rapporten dekker naturlig nok ikke alle erfaringer som ble trukket under hendelsen. Vi har vektlagt å ta med de erfaringene som er gyldige for flere aktører og erfaringer som berører eller grenser opp mot å berøre samfunnssikkerheten.

Evalueringen dekker perioden fra 6. desember, da oransje farevarsel for store snømengder ble sendt ut, til 13. desember, da kraft- og ekom-situasjonen var normalisert. Grunnlaget for rapporten er innsendte evalueringsrapporter fra regionale aktører og presentasjoner fra førsteinntrykk-samlingen 14. desember.

I begynnelsen av januar 2022 kom det et nytt snøfall i samme område som denne rapporten omhandler. Det er tatt med et vedlegg om hvordan dette varselet ble håndtert ettersom flere av aktørene da implementerte erfaringer fra snøfallet. Vi ønsker likevel å holde de to hendelsene adskilt. Selv om aktørene i Agder gjorde noe med de erfaringene de trakk i desember, er disse fremdeles relevante for aktører i andre deler av landet der tilsvarende hendelse kan oppstå.

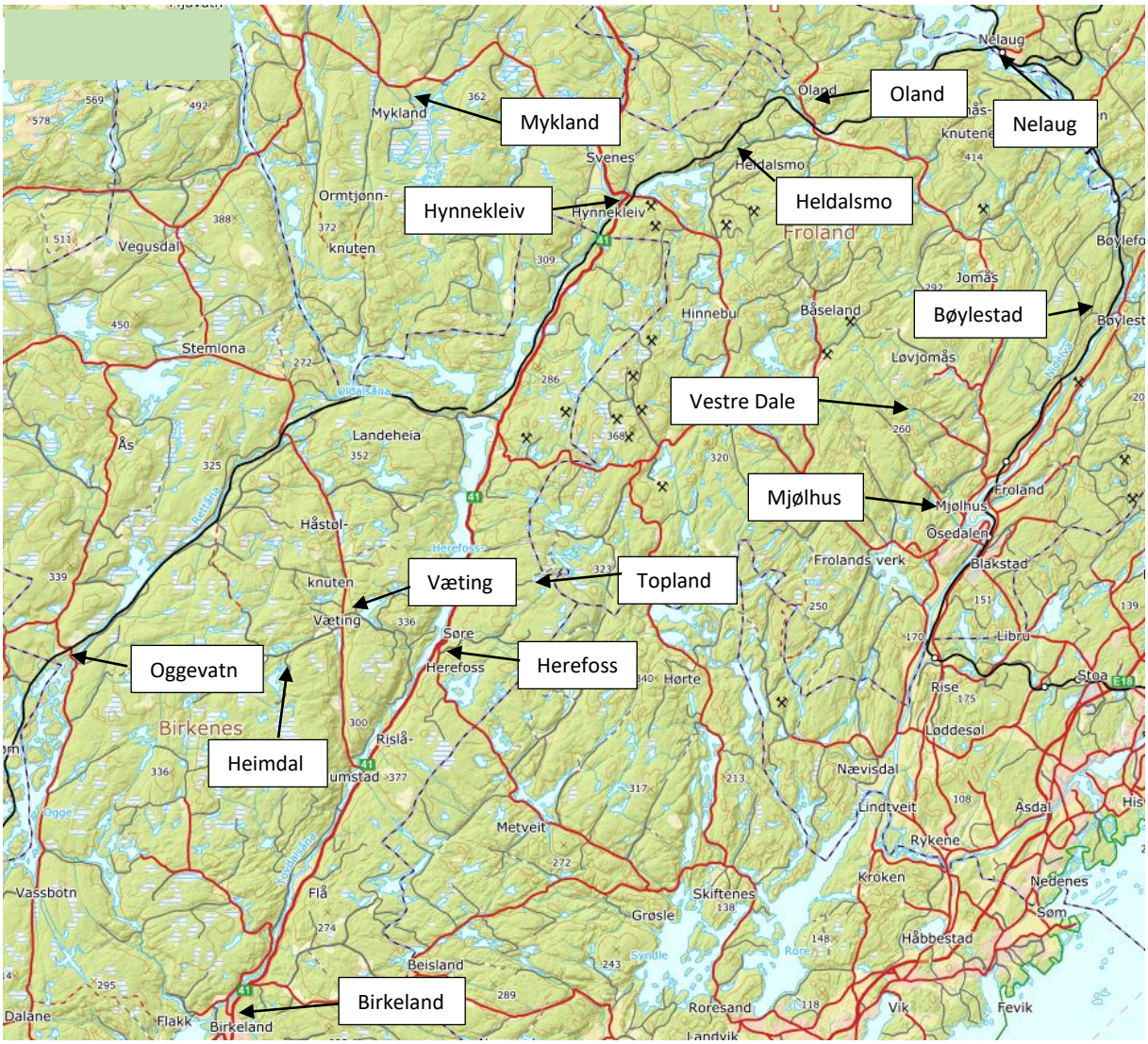
[1] Evaluering av Nye Veiers håndtering av køene på E18 den 7. desember 2021. (Nye Veier AS, 2021)
[2] METinfo Hendelsesrapport nr 27/2021

Hendelsesforløp

Beskrivelsen av hendelsesforløpet er basert på informasjon fra innsendt dokumentasjon fra aktørene, fra erfaringsseminaret 14. desember og fra SFs logg.



Figur 1 Kart over veistrekningen der hendelsen inntraff. Grønn strek indikerer veistrekning som NVAS har driftsansvaret for, rød strek indikerer veistrekning som er Statens vegvesens ansvar. Gule veier er fylkesveier. (fra Nye Veier AS sin erfaringsrapport)



Figur 2 Kart over områder med kraft- ekom- og jernbaneutfordringer (DSB-kart)

Generelt/vei	Kraft/ekom	Jernbane

Tidspunkt	Hendelse
Søndag 5. desember	
1107	MET sender ut varsel om mye snø, gult nivå.
Mandag 6. desember	
1112	MET sender ut varsel om mye snø, oransje nivå
1153	SF kaller inn til møte i Fylkesberedskapsrådet
1226	SF videresender varsel om mye snø, oransje nivå
1300	Møte i Fylkesberedskapsrådet
1347	SF kontakter Vegårshei kommune for deres status og oversikt over iverksatte tiltak.
1348	SF sender værprognose til Vegårshei og Gjerstad kommuner.
1521	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)/avdeling for nød- og beredskapskommunikasjon (NBK) (Nødnett) orienteres om varselet.
1542	SF sender kontaktdata for Nødnett til Agder Energi (AE) og Telenor.

1558	Vest-Agder sivilforsvarsdistrikt (VASFD) melder at mobil basestasjon for Nødnett er på vei fra Østlandet til Kristiansand og antas å være fremme på VASFDs sentrallager ca. kl. 22.
Tirsdag 7. desember	
0900	Første utforkjøring i Lundekrysset på E-18 som fører til trafikkstans.
1015	Agder Energi Nett setter gul beredskap basert på mottatte værprognoser om 100 mm nedbør neste 2-3 døgn.
1030	Politiet ankommer Lundekrysset.
1128	Veitrafikksentralen (VTS) melder om fastkjørt vogntog i Lundekrysset.
1135	VTS melder at det ikke er aktuelt med omkjøring.
1229	VTS melder at E18 er åpnet igjen.
1304	SF varsler aktørene om forlengelse av oransje varsel om mye snø.
1539	Telefonkonferanse om fremkommelighetsproblemer ved Lundekrysset i Tvedestrand mellom SF, politiet og Statens vegvesen (SVV). Hensikten var å oppdatere hverandre på situasjonen og oppnå felles situasjonsforståelse.
1600	Fylkeskommunens (FKOM) byggherrevakt tar kontakt med vegvesenet. Beskriver situasjonen og kommer med løsningsforslag. Blir ikke kontaktet etter det.
1813	Ny stans i trafikken. Vogntog med tekniske problemer.
1824	VTS sør melder om at politiet har informert om at det er elendige forhold, men at vogntoget er berget.
1831	Telefonmøte mellom SF, politiet og SVV. Hensikten var å oppnå felles situasjonsforståelse og undersøke om alle tilgjengelige ressurser var benyttet.
1845	Ny stans i trafikken.
1958	Politiet vurderer behov for evakuering fra køen.
2125	Politiet setter krisestab og informerer VTS om ca. 2500 biler i sterk snønedbør.
2130	Nye Veier AS (NVAS) informerer politiet om muligheten for å etablere åpning mellom kjørefelt.
2130	NVAS kontakter SF. Ønsket å tilby innsats ved å delta aktivt for å løse problemene på E-18. Ga inntrykk av at det var lite koordinering mellom SVV, VTS og NVAS i denne sammenheng. Skraping og salting må til for å få trafikken i gang. De kan bidra dersom noen koordinerer. Ble henvist til å kontakte Agder politidistrikt (PD).
2149	NVAS setter krisestab. SVV/Transport sør deltar i NVAS sin krisestab og trekker inn SVV/Drift sør for kontakt og tiltak.
2242	Agder kollektivtrafikk (AKT) varsler FKOM om at politiet ønsker ti busser til evakuering. Sivil transportberedskap stilles. Fire busser stilles til disposisjon.
2300 (ca.)	Politiet anmoder Tvedestrand og Arendal kommuner om å etablere evakuerte- og pårørendesenter (EPS) for evakuerte fra E18.
2310	Politiet starter planprosess for evakuering av bilistene på E18, delvis på teams. SVV, NVAS og Agder FKOM deltar. SF på medlytt.
2320	SVV/Transport sør deltar i deler av beredskapsstab NVAS. Trafikken begynner å flyte.
2341	VTS sør melder at SVV setter krisestab.
Onsdag 8. desember	
0051	Politiet får kontaktdata til Asko fra SF for utsjekk av mulighet for forpleining til de som sitter fast på E18.
0121	VTS sør melder at situasjonen har løst seg.
0145	Mange av trafikantene i østgående felt (mot Oslo) har kommet seg videre.
0314	Politiet ber VTS sør om å åpne E18 østgående for trafikk.
0442	Politiet sier at vegen er åpnet og at hastigheten kan settes tilbake
0451	Entreprenør melder om at vegen er brøytet og kan åpnes for trafikk
0830	Møte i kriseledelsen i Agder FKOM

0833	AEN har fremdeles gul beredskap. Med gjeldende prognose anses natt til torsdag som den mest kritiske perioden.
0900	Møte i Fylkesberedskapsrådet (FBR)
1030	Møte i kriseledelsen i Agder FKOM
1425	Fremdeles ingen utfall hos AEN. Ingen endring i vurdering av potensial.
1500 (ca.)	Godstog 5801 kjører seg fast i snøen mellom Nelaug og Helldalsmo.
1630	Møte i FBR
2100	Operativt møte SVV, NVAS, Agder FKOM, politiet
2214	Togleder melder om belegg i sporet etter passering av tog 5801. Toget stoppes på Oggevatn og det avdekkes skade på en vogn.
Torsdag 9. desember	
0827	600 strømabonnenter er/har vært ute i området Birkeland-Herefoss og Iveland-Evje. AEN opprettholder gul beredskap.
1200	SVV/Drift sør gjennomfører statusmøte med fokus på normalisering
1303	Sørlandsbanen stenges etter at det er avdekket sporbrudd på fire steder.
1429	492 strømkunder ute i områdene Åmli-Mykland og Birkeland-Herefoss. AEN opprettholder gul beredskap.
Fredag 10. desember	
0027	Etter å ha jobbet i svært vanskelige forhold er alle sporbrudd utbedret og Sørlandsbanen åpnes igjen.
0918	Enkelte utfall i Telenors mobilinfrastruktur i Froland, Iveland og Grimstad. Noe utfall i bredbånd og telefoni i Grimstad.
0919	AEN melder om flere høyspentfeil, forsterkning med montørressurser. Mye tung snø på trærne, behov for linjeryddere. Positive værprognoser.
1118	Økende utfall i mobiltelefoni i Froland, ellers uendret ekom-status. Mobil: Redusert til ingen dekning langs fv. 3720 mellom Froland og Oland. Stasjonene langs dette veistrekket er nede på grunn av langvarig kraftutfall. DAB: Redusert til ingen dekning i deler av Birkenes kommune. DAB-senderne i dette området er nede på grunn av kraftutfall.
1357	AEN melder om 5 høyspentfeil, ikke oppgitt hvor. Mye ressurser ute. Gul beredskap opprettholdes.
1730	Økende utfall i mobiltelefoni i Froland og Birkenes, Iveland og Grimstad OK igjen. Mobil: Redusert til ingen dekning langs fv. 3720 mellom Froland og Oland. Stasjonene langs dette veistrekket er nede på grunn av langvarig kraftutfall.
2151	Økende utfall i Froland og Birkenes. Mobil: Redusert til ingen dekning langs fv. 3720 mellom Froland og Oland. Stasjonene langs dette veistrekket er nede på grunn av langvarig kraftutfall. Det kan også oppleves enkelte steder med sterkt redusert dekning i områdene Væting, Topland og Heimdal i Birkenes kommune.
Lørdag 11. desember	
0826	Vesentlig bedring i ekom-situasjonen. Kun utfall i Froland. Mobil: Redusert dekning langs fv. 3720 mellom Froland og Oland. Det er kun 2 basestasjoner som fortsatt er ute i Froland kommune og det er derfor kun mindre områder som opplever redusert dekning.
0949	AEN melder at 13 kunder på Eivindstad har vært uten strøm siden i går, men har fått tildelt aggregat. Pt. 396 kunder uten strøm: 2 høyspentfeil i Froland.
1633	84 kunder i området Froland-Jomås uten strøm. AEN opprettholder gul beredskap.
1822	Telenor melder at alle feil som har konsekvens nå er rettet. Det gjenstår utfall på en stasjon der det er overlappende dekning. Varslingen avsluttes.

Søndag 12. desember	
0940	AEN melder at det er svært få kunder ute, men opprettholder gul beredskap pga. utfordringer med samband og IKT.
Mandag 13. desember	
0759	AEN har full kontroll over forsyningssituasjonen, samband og IKT. Trapper ned til grønn beredskap.

Beskrivelse av været[3]

Et høytrykk over Russland sørget for en periode med kald luft over Skandinavia. Samtidig var det lavtrykksaktivitet nær De britiske øyer. Denne værsituasjonen gir langvarig sørøstlig vind over Skagerrak inn mot kysten av Agder og Telemark. Kombinasjonen fuktig luft fra sjøen og fremdeles lav temperatur over land gir gode forhold for mye snø.

Den sørøstlige vinden som i perioder er opp i kuling styrke gir både kystkonvergens og orografisk heving av luftmassene. Dette er prosesser som forsterker nedbøren, i tillegg til at vi tidvis også får passasje av fronter fra vest.

Sammen gir disse effektene mye nedbør i Agder og sør i Telemark. På kysten går nedbøren etter hvert over til regn, mens litt innenfor kysten er nedbøren som sludd og snø. Figur 3 viser prognoser for akkumulert nedbør fra morgenen mandag 6. desember til og med onsdag 8. desember.

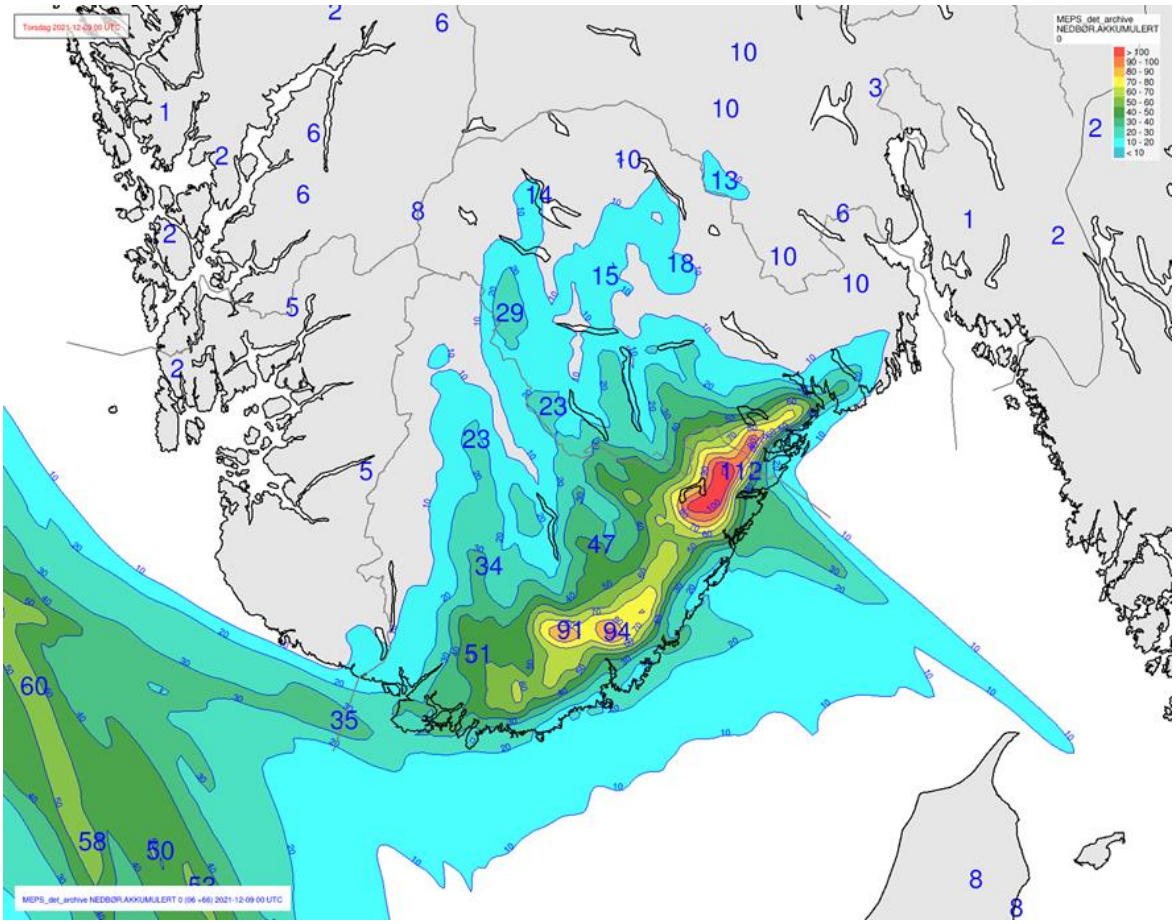
Dagene i forkant av hendelsen viser værprognosene at det er stor sannsynlighet for utfordrende værforhold. Etter hvert som hendelsen nærmer seg blir det mer tydelig at dette blir en alvorlig værhendelse.

Selve hendelsen pågår over flere dager og følges tett med oppdaterte farevarsler. Særlig de første dagene er det svært mye nedbør flere steder. Samtidig viser nye prognoser at hendelsen kan pågå enda lenger. Farevarselet blir derfor forlenget med over et døgn, slik at total varighet på hendelsen blir fire døgn.

Etter de to første dagene er det fortsatt mye nedbør, men mengdene er avtakende. På formiddagen den fjerde dagen blir farevarselet avsluttet. Da har hendelsen pågått i over tre og et halvt døgn.

Fra et meteorologfaglig perspektiv er det vurderingene av nedbør form som er utfordrende. Når temperaturen er nær 0°C er det ikke store endringer som skal til i forhold til om nedbøren faller som lett snø, tung snø/sludd eller regn.

[3] METinfo Hendelsesrapport nr 27/2021



Figur 3 Prognose for akkumulert nedbør (mm) fra morgenen 6. desember til og med 8. desember

Observasjoner

Nedbør

Største døgnnedbørverdien var på Dovland 9. desember med 59,5 mm. Dette har en returperiode på rundt 25 år for en vinterhendelse. For firedøgns-nedbøren 7.-10. desember fikk Bøylefoss mest med 155 mm. En slik verdi har også en returperiode på rundt 25 år om vinteren.

Snødybde

Nelaug satte rekord for største snødybde i desember med 106 cm den 10. desember. Den gamle rekorden var 83 cm fra 12. desember 1977. Stasjonen har målinger tilbake til 1966.

De største økningene i snødybde fra én dag til neste var 30-40 cm. Dette er betydelige, men ikke rekordstore, økninger i desember. Både Dovland og Mykland oppgir en økning i snødybde på rundt 60 cm 7. desember 1959. Men, det falt bare 25-30 mm nedbør, så snøen må i så fall ha vært svært lett. På Mestad i Oddernes økte snødybden med 47 cm fra 24. til 25. desember 1901.

Ser vi på økningen i snødybde over fire dager, fra 6. til 10. desember, var den størst på Mykland med 95 cm. I samme periode falt det 91 mm nedbør. På Nelaug økte snødybden med 72 cm, mens det falt 144 mm nedbør.

For Eikeland (66 cm), Bøylefoss (57cm), Nelaug (72 cm) og Hynnekleiv (65 cm) er økningen i snødybde over fire dager ved denne hendelsen den største som er registrert i desember.

For detaljer om observasjoner vises til vedlegg G.

Varsling

Generelt

Tidsriktig og presis varsling muliggjør at kriseorganisasjonen kan etableres tidsnok og at forebyggende tiltak kan iverksettes. Varsling av naturfare og farlige værforhold varsles fra utsteder – normalt NVE eller MET – direkte til fagetater og til SF. I denne rapporten tas det utgangspunkt i den varslingen som har skjedd via SF.

Varsling fra MET (via varsom.no)

Dato	Kl.	Nivå	Varighet (UTC)	Omfang
5. des.	1107	Gult – snø	6. des. 1800-7. des. 1900	Fra mandag kveld til tirsdag kveld er ventet 10-25 cm snø i midtre og ytre strøk av Agder og Telemark vest for Skien. Lokalt kan det komme mer, men plasseringen er usikker. Ytterst på kysten av Agder kan nedbøren komme som sludd eller regn.
6. des	1112	Oransje – snø	6. des. 1800-9. des. 0300	Fra mandag kveld til natt til torsdag er det ventet 40-80 cm snø i midtre og ytre strøk av Agder og Telemark. Lokalt kan det komme mer. På grensen mellom Agder og Telemark er det ventet 20-40 cm fra mandag kveld til tirsdag kveld. Ytterst på kysten av Agder kan nedbøren komme som sludd eller regn. Mindre nedbør i nordøstlige deler av Telemark.
7. des	0958	Oransje – snø	6. des. 1800-10. des. 1800	Mandag har det lokalt kommet 15-30 cm snø i Agder. Tirsdag til fredag ventes fremdeles opp mot 40-80 cm snø i midtre og ytre strøk av Agder og sør i Telemark. Lokalt kan det komme mer. På kysten går nedbøren gradvis over til sludd eller regn, først i sør. Det ventes mindre snø i nordøstlige områder av Telemark.
10. des	1119	Oransje – snø	6. des. 1800-10. des. 1100	Mandag har det lokalt kommet 15-30 cm snø i Agder. Tirsdag til fredag ventes fremdeles opp mot 40-80 cm snø i midtre og ytre strøk av Agder og sør i Telemark. Lokalt kan det komme mer. På kysten går nedbøren gradvis over til sludd eller regn, først i sør. Det ventes mindre snø i nordøstlige områder av Telemark.

Forut for utstedelse av oransje varsel 6. desember ble SF oppringt av MET med informasjon om det kommende snøværet.

Det ble ikke utstedt oppdatering om forlengelse av det oransje varselet. Dette ble fanget opp av SF i varsom.no ved en tilfeldighet. Det siste varselet, der gyldighetsperioden ble innskrenket, ble ikke oppfattet hos SF.

Statsforvalterens varsling

SFs oppgaver ifm. varsling er regulert i DSBs «Retningslinjer for varsling og rapportering på samordningskanal», gjeldende fra 1. juli 2016. Retningslinjene er konkretisert i SFs «Varslingsplan for flom, jordskred og farlige værforhold», sist oppdatert 12. august 2019.

SFs rolle er å varsle kommunene og regionale aktører – såkalt myndighetsvarsling. SF har ingen rolle i å varsle publikum. Hensikten med SFs varsling er å bevisstgjøre mottakerne på en mulig faresituasjon og å forberede påfølgende samordning gjennom Fylkesberedskapsrådet og i direkte dialog med aktørene.

Ifm. snøværet videresendte SF oransje varsel mandag 6. desember kl. 1226 og varsel om forlengelse av dette tirsdag 7. desember kl. 1304 (vedlegg B).

SF mottok som nevnt ikke varslene som ble utstedt av MET 7. og 10. desember. Dette er uheldig ettersom varigheten på en hendelse i stor grad dimensjonerer innsats og fokus og er en del av

grunnlaget for å vurdere hendelsens potensial. Varselet om forlengelse av snøværet ble fanget opp i varsom.no ved en tilfeldighet.

Froland kommune trekker fram[4] at Statsforvalterens forhåndsvarsling om snøfall setter dem i stand til å ta forholdsregler for særlig sårbare, som f.eks. å ha klar reserveløsning i bofellesskap for utviklingshemmede der det er behov for elektrisk styrt medisinering for enkelte. Lignende tilbakemeldinger er gitt fra andre kommuner.

NVAS mottok ikke varsel fra SF. Dette skyldes at SF oppfatter SVV som kontaktpunktet ifm. veihendelser og vi forventer at SVV ivaretar videre varsling til NVAS.

Agder kollektivtrafikk (AKT) mottok ikke varsel direkte fra SF. Agder FKOM står på SFs varslingsliste og vi forutsetter at de viderevarsler internt og til underliggende virksomheter.

Vurdering

Bidro varslingen til at kriseorganisasjonen kunne etableres tidsnok og at risikoreduserende tiltak kunne bli iverksatt?

Varslingen av snøværet fra MET til SF bidro til at hensikten ble oppnådd. Spesielt vil SF trekke fram telefonsamtalen med meteorolog forut for utsendelse av oransje varsel, som ga god bakgrunnsinformasjon og mulighet til utdypende spørsmål. Underveis i hendelsen ble varslingsperioden for uværet utvidet og senere innskrenket igjen uten at SF ble spesielt orientert om det. Dette er uheldig fordi denne informasjonen er en viktig del av situasjonsforståelsen på operasjonelt nivå. Likevel er SFs vurdering at varslingen fra MET på en god måte underbygget vurderingsgrunnlaget for etablering av kriseorganisasjonen og iverksettelse av risikoreduserende tiltak. Hvordan dette kunnskapsgrunnlaget ble benyttet av aktørene er en annen sak.

SF opplever at videresendingen av oransje farevarsel ble godt mottatt hos kommunene og de regionale aktørene. Varselet er et myndighetsvarsel der en sentral samordningsmyndighet signaliserer en hendelse som kan få alvorlige konsekvenser. I varselet signaliserer SF også noen forventninger til aktørene. I tråd med ansvarsprinsippet og gjeldende myndighet er disse formulert som råd og ikke pålegg, men SF ser likevel at de tas hensyn til. SF ser i etterkant at det ville vært en fordel å inkludere flere mottakere i vår varsling. Vi tenker her spesielt på NVAS og AKT. Også NLF er relevante å inkludere på varslingslisten ettersom de har mulighet til å varsle sine medlemmer. SFs vurdering er at inkludering av ytterligere aktører i varslingen ville gitt et enda bedre grunnlag for etablering av kriseorganisasjonen og iverksettelse av risikoreduserende tiltak.

SF er ikke kjent med at VTS har rutiner for varsling av tungtrafikken mht. f.eks. anbefalt kjøremønster og tilgjengelige biloppstillingsplasser. Hvis slike rutiner ikke finnes, bør det vurderes å etablere dem.

Erfaringer varsling

- Det må etableres rutiner i varsom.no for å oppdatere varslingsmottakere på endringer i utsendte varsler.
- SFs varslingsliste må inkludere NVAS, AKT og NLF. Generelt må varslingslistene være dynamiske og kunne tilpasses situasjonen.
- VTS må ha rutiner og kommunikasjonsmidler for å varsle tungtrafikken om relevante forhold knyttet til utfordrende framkommelighet, som f.eks. anbefalt kjøremønster og tilgjengelige biloppstillingsplasser
- SFs direkte kontakt med kommunene ble oppfattet som positivt.

[4] Snøfallet i desember 2021. Erfaringer fra Froland (e-post fra Froland kommune 6. jan. 2022)

Samferdsel og framkommelighet

Vei

Bakgrunn

Fra 1. januar 2020 ble det gjort endringer i driftsansvaret for veinettet. Fram til dette tidspunktet var det SVV som hadde dette ansvaret for fylkes-, riks- og europaveier mens kommunene hadde ansvaret for kommunale veier. På fylkesvegnettet ble det utøvd på vegne av FKOM.

Fra 1. januar 2020 ble ansvaret tredelt ved at NVAS fikk driftsansvaret for de veiene som de er byggherre for, SVV fikk ansvaret for de riks- og europaveier som ikke er bygget av NVAS og FKOM tok selv driftsansvaret for fylkesvegene. Samtidig med denne ansvarsoverføringen gikk SVV fra en geografisk organisering til en funksjonell organisering der lokaliseringene ble opprettholdt, men hvor avdelingene fikk nasjonalt ansvar.

SFene, som er regionale samordningsmyndigheter i kriser, så at denne oppdelingen av ansvar kunne medføre en risiko for mindre effektiv samordning ved hendelser og ba samferdselsdepartementet (SD) om tilbakemelding på hvordan departementet så for seg at vegsektoren skal bidra på en rask, effektiv og koordinert måte i samordningen av regionale uønskede hendelser. Departementet svarte følgende: «Departementet vil bemerke at Statens vegvesen også etter denne delen av regionreformen er satt i kraft fra årsskiftet, skal ha ansvaret for nasjonale oppgaver knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap og trafikkinformasjon for offentlig vei. Gjennom vegtrafikksentralene skal Statens vegvesen koordinere tiltak og styre tilgjengelighet på hele veinettet, og gi informasjon til trafikantene. Statens vegvesen vil også ha som oppgave å sikre en koordinert trafikkberedskap på hele det offentlige veinettet og en samordnet byggherreberedskap for god utnyttelse av knappe ressurser i en krisesituasjon.»

Hendelsen i begynnelsen av desember 2021 var etter det SF kan se den første hvor denne organiseringen ble satt på prøve med alle tre veieiere involvert.

Håndtering av hendelsen sett fra aktørenes perspektiv[5][6][7].

I sin evalueringsrapport trekker SVV fram at det ikke ble etablert en tilstrekkelig felles potensialvurdering av det oransje varselet om store snømengder som ble sendt ut mandag 6. desember. Potensialet for et stort snøfall var kjent og driftsorganisasjonen forsterket driften. Kontroll med tungtrafikken ble iverksatt. At snøfallet skulle medføre 7 km kø med over 2000 biler og mulig redningsaksjon var det imidlertid ingen som så for seg, heller ikke politiet. Politiet påpeker likevel i sine situasjonsrapporter at manglende kapasitet på tungbilberger ikke står i forhold til E18s samfunnsmessige betydning. Norges Lastebileier-forbund (NLF) trekker fram at nærmeste bilberger burde vært rekvirert ved første hendelsen på tirsdag formiddag. Selv små hendelser ved et slikt forvarsel trenger rask oppmerksomhet. Deretter burde flere bilbergere vært tilkalt for en kraftsamling når situasjonen eskalerte. VTS oppfattes av politiet som defensive ift. ressursutkalling og det stilles spørsmålstegn ved at både brøyte- og bergingskapasiteten burde vært styrket ved et varsel om såpass mye snø. I lys av potensialet ift. befolkningens trygghet var politiet forberedt på å overta ledelsen av håndteringen med hjemmel i politilovens § 27, 3. ledd. NVAS fikk ikke informasjon fra fylkesberedskapsrådet. De ble ikke varslet av SF eller av VTS Sør. SVV opplever en forventning fra

[5] Rapport evaluering «Stans i trafikken på E18 over lengre tid» (Statens vegvesen, 2021)
[6] Evaluering av Nye Veiers håndtering av køene på E18 den 7. desember 2021. (Nye Veier AS, 2021)
[7] Evalueringsrapport beredskap samferdsel - Orange farevarsel nedbør 06-10.12.21 (Agder fylkeskommune, 2021)

vegeierne om at det er SVV som skal ivareta en koordinerende rolle, men det oppfattes uklart internt i SVV hvem som ivaretar denne rollen.

SVV trekker videre fram at det ble etablert tiltak for å møte det oransje farevarselet. SVV, NVAS og VTS Sør iverksatte forsterket vinterdrift, utpeking av utfordringsområder for tyngre kjøretøy og forsterket bemanning for håndtering av hendelser. Kontrollpunkter for tungtrafikken ble koordinert. Det ble imidlertid i liten grad gjennomført en koordinering av tiltak mellom vegeierne og aktørene i forkant av hendelsen. SVV mener at dette kan henge sammen med at det ikke ble gjennomført en felles potensialvurdering. Det fremstår etter SVVs mening uklart hvem som tar den sentrale rollen med å koordinere tiltak mellom vegeiere og sikre at disse er iverksatt i tråd med potensialet for den kommende hendelsen. NVAS trekker fram at det er behov for tydelig avklaring av roller mellom alle aktører.

SVV vurderer at det ikke var et omforent situasjonsbilde blant aktørene gjennom store deler av hendelsen. Aktørene har opplevd situasjonen ulikt, bl.a. ved at det fremstår som usikkert når trafikken stanset helt på vegstrekningen. Sentrale aktører i SVV fikk ikke varsel om stanset kjøretøy i Lundekrysset. Det er uklart internt i SVV om hvem som skulle tatt ansvar for å samle aktørene og etablere et felles situasjonsbilde. Eksterne veieiere trekker manglende tilgang til VTS' logg som årsak til manglende situasjonsbilde. Det er usikkerhet rundt VTS, som det sentrale kontaktpunktet for SVV, sin rolle i sammenstillingen av et felles situasjonsbilde. Politiet opplever at den nye organiseringen i vegsektoren, med mange vegeiere, skaper usikkerhet om hvem som har det totale situasjonsbildet og om hvem som har beslutningsmyndighet. I sin evalueringsrapport trekker NVAS fram behovet for raskere og bedre tilgang til informasjon fra VTS' hendelseslogg og fra bilder og video fra trafikk-kameraer langs veien for å kunne oppfatte situasjoner raskere og ta bedre beslutninger.

Om kvelden 7. desember og senere kom aktørene sammen i NVAS' og politiets beredskapsstaber og det er SVVs oppfatning at håndteringen bedret seg etter dette. Man klarte da å etablere et omforent situasjonsbilde og å koordinere tiltak bedre. Agder PD sier at samhandlingen på tvers var god etter at krisestaber var satt og alle organisasjoner tok hendelsen på tilstrekkelig alvor.

Manglende felles situasjonsbilde trekkes fram som en av årsakene til at det ikke ble koordinert tilstrekkelige tiltak for å møte situasjonen. Den enkelte aktør gjennomførte tiltak basert på egen situasjonsforståelse uten å ta hendelsens konsekvenser for andre aktører tilstrekkelig med i betraktningen. Igjen er det en omforent oppfatning at det er SVV som skal koordinere tiltak, men at det er uklart hvem i SVV som skal gjøre dette. Politiet trekker også her fram fragmenteringen i vegsektoren som et problem og ser at de skulle tatt en sterkere rolle i håndteringen.

På den positive siden trekkes det fram at entreprenørressursene på taktisk nivå samarbeidet godt og at utfordringene med koordinering lå på operasjonelt nivå.

SVV forteller om en usikkerhet blant veieierne om når terskelen for å stenge veien nås ifm. en bergingsaksjon og at planverket ikke definerer dette. Det er usikkerhet om hvem som tar avgjørelse om dette når politiet ikke leder håndteringen. Det var også en uavklart utfordring å sikre at bergingsselskaper forstår alvoret i hendelsen, har tilstrekkelig med ressurser og prioriterer riktige kjøretøy. NVAS fremmer et behov for å avklare rutiner og myndighet for rask fjerning av fastkjørte kjøretøy på eget og tilstøtende veinett.

Agder FKOM, som eier og har driftsansvaret for fylkesveiene, rapporterer at de var lite involvert under hendelsen. Fylkesveinettet var åpent, men ble ikke benyttet til omkjøring. FKOMs ressurser var tilgjengelige. De var ikke informert om problemene på E18 utover tirsdag 7. desember. NLF trekker

fram at omkjøringsvei burde vært benyttet og at brøyteressurser som uansett ikke kunne blitt satt inn på nye E18 kunne vært brukt til å holde omkjøringsveiene åpne.

På kvelden 7. desember startet politiet planlegging av evakuering av fastsnødde bilister. Arendal og Tvedestrand kommuner ble anmodet om å klargjøre EPS. AKT, som eies av Agder FKOM, ble kontaktet med anmodning om å stille ti busser til disposisjon for eventuell evakuering. Innen gitte tids- og personellrammer klarte AKT å stille fire busser. Deler av planleggingen av evakueringen skjedde på teams, noe som gjorde det enkelte å involvere alle relevante aktører. Møtestrukturen var todelt, med situasjonsoppdateringer og planmøter. SF oppfattet det som svært verdifullt å kunne lytte innpå situasjonsoppdateringene. Utpå natten ble evakueringen kansellert, men politiet oppfatter at de hadde god kontroll på evakueringsoppdraget.

Anmodningen om busstøtte skulle iht. ordinære ansvarslinjer gått gjennom FKOM, som er ansvarlig for transportberedskapen, men i lys av situasjonen ble det sett gjennom fingrene med dette. Det har vært lite bevissthet og aktivitet rundt transportberedskap i Agder de senere årene, men FKOM opplyser at dette er under revitalisering.

Jernbane[8]

Hendelsen på Sørlandsbanen fikk ingen samfunnsmessige konsekvenser, og skjedde isolert fra resten. Den omtales likevel her fordi den er en del av helheten og et moment i en verstefallsvurdering.

Ved mottak av oransje farevarsel om mye snø, gjorde vedlikeholdsleverandøren på strekningen, Spordrift, forberedende tiltak og tilkalte ekstra ressurser fra andre enheter. En høyfjellsfres ble sendt fra Vestlandet og en ekstra lastetraktor med mannskap ble stilt til rådighet fra Vestfold Telemark. Da snøværet tok seg opp i løpet av 7. desember var tilgjengelig utstyr og mannskap i gang med snørydding på strekningen.

8. desember kjører godstog 5801 ut fra Alnabru kl. 1034, en time etter oppsatt rute. Toget passerer Nelaug ca. 1447, 45 minutter bak rute. På strekningen mellom Nelaug og Helldalsmo kjører 5801 seg fast i snøen i ved km 285,5. Banen stiger over flere kilometer vestover fra Nelaug. Stigningen der toget stoppet er 18,1 ‰. Etter dialog mellom togleder, bane og vedlikeholdsleverandør, ble det besluttet å bakke 5801 tilbake til Nelaug. Sporet ble ryddet for snø før 5801 igjen fortsatte vestover. Kl. 2214 melder togleder om belegg i sporet etter at toget har basert.

Det oppdages belegg på fire forskjellige blokkstrekninger bak toget. 5801 stoppes på Oggevatn hvor det bekreftes et stort hjulslag på fremste vogn. Toget fremføres fra Oggevatn til Langemyr i 10km/t hvor den ødelagt vogna tas ut av toget. Spordrift iverksetter feilsøking på signal. Signalvakt finner ikke feil i signalanleggene og det mobiliseres ei revisjonsvogn for å bistå med feilrettingen. Feilretting er vanskelig i de rådende værforholdene.

I løpet av 9. desember avdekkes totalt fire skinnebrudd på de aktuelle blokkstrekningene. Et eget arbeidslag mobiliseres for å håndtere skinnebruddene. Banen stenges av togleder i samråd med bane kl. 1303. Banesjef setter teknisk feilrettingsledelse og varsler områdedirektør om stenging. Feilrettingsledelsen følger opp situasjonen utover ettermiddagen og kvelden 9. desember og det legges en plan for natt til 10. desember. I løpet av natt til 10. desember åpnes banen gradvis igjen for trafikk. Det siste skinnebruddet er utbedret 0027 fredag 10. desember.

Vurdering

Aktørenes håndtering av hendelsen vurderes med utgangspunkt i følgende spørsmål:

[8] Møtereferat Bane NOR – Evaluering hendelsesforløp – snøværet og skinnebrudd på Sørlandsbanen uke 49

- Ble utfordringene med tungbiler løst tilfredsstillende?
- Klarte aktørene å etablere et godt situasjonsbilde?
- Klarte aktørene å etablere en god situasjonsforståelse?
- Ble proaktive tiltak iverksatt?
- Fungerte samordningen av aktørenes innsats?

Håndteringen av hendelsen på Sørlandsbanen vurderes ikke her fordi den ikke fikk noen samfunnsmessig konsekvens og ikke krevde ikke samordning.

Ble utfordringene med tungbiler løst tilfredsstillende?

Det er SFs vurdering at utfordringene med tungbiler ikke ble løst på en tilfredsstillende måte. Som mange ganger før på E18/E39 var det en fastkjørt tungbil som utløste problemene. Det er grunn til å spørre om eksisterende rutiner for å regulere denne trafikken er gode nok. Problemene som følger av fastkjørte tungbiler er omfattende, med store samfunnsmessige og økonomiske konsekvenser. For det første hindres nødetatene i å komme fram. For det andre stanses annen godstrafikk med kritisk last. For det tredje blir publikum som ikke er forberedt for det stående lenge i kø, med økende nedbør og synkende temperatur. For det fjerde har trafikkstans store økonomiske konsekvenser for bl.a. næringslivet. SVV har regnet ut at timekostnadene for en stans i det aktuelle området, uten tiltak, kan beløpe seg til hundretusenvis av kroner i timen. Det er behov for, nok en gang, å se på rutiner for å stanse, kontrollere og parkere tungtrafikk i perioder med stort snøfall. Er f.eks. oppstillingsplasser klargjort og kunngjort? NLF presenterer forslag til tiltak i sin rapport. Et utvalg av disse er gjengitt i tiltakslisten lenger ned i rapporten. SF anbefaler at det gjøres en grundig gjennomgang av rutiner for håndtering av denne trafikken.

Sentralt ved en hendelse som dette er tilgangen på bergingsressurser. SF stiller spørsmålstegn ved om rutinene rundt dette er tilstrekkelig klare. Det fremstod som en utfordring at det var uklart hvem som har myndighet til å rekvirere, hvem som dekker utgiftene og hvilke bergingsselskaper aktørene har avtaler med. Uklarhet rundt økonomiske forhold må ikke hindre effektiv håndtering. SF vil videre påpeke behovet for å være proaktiv slik at bergingsressurser plasseres hensiktsmessig i forhold til hendelsesområdet. Til grunn for vurdering av dette ligger en god potensialvurdering.

Under hendelsen ble det meldt behov for å åpne midtdeleren på firefeltsveien for å kunne lede trafikken over i motsatt kjørebane. Dette var ikke like lett overalt. Noen punkter på veien, gjerne ifm. tunnelene, er tilrettelagt for dette, men i denne situasjonen var det behov for å kunne gjøre dette flere steder. SF forventer at vegeierne vurderer om det kan etableres ytterligere krysningspunkter og at de tar dette behovet med i vurderingen når nye veganlegg skal planlegges. SF har allerede gitt innspill til NVAS ifm. planlegging av ny E39 Mandal øst-Lyngdal øst.

Klarte aktørene å etablere et godt situasjonsbilde?

Det er SFs oppfatning at aktørene innledningsvis ikke klarte å etablere et godt nok situasjonsbilde for håndtering av hendelsen. Arbeidet med sammenstilling av et omforent situasjonsbilde preges av interne uklarheter i SVV og divergerende rolleoppfatning.

Spørsmålet flere aktører trekker fram er hvilken rolle VTS Sør skal spille i etableringen av situasjonsbildet. Aktørene trekker fram utfordringer med å få informasjon fra VTS Sør sine systemer som grunnlag for etablering av eget situasjonsbilde. Utfordringene med etablering av situasjonsbildet medførte at aktørene hadde ulik oppfatning av situasjonen. SF ser det sin naturlig at VTS Sør får et tydeligere ansvar for å etablere, vedlikeholde og formidle et situasjonsbilde som grunnlag for aktørenes situasjonsforståelse. Dette situasjonsbildet bør være såpass klart at aktørenes situasjonsforståelser er så like som mulig. VTS Sør er et naturlig valg for en slik rolle i og med det er

deres oppgave i normalsituasjonen å holde et oversiktsbilde over trafikksituasjonen. Ifm. å ivareta denne rollen ved en større hendelse bør kapasiteten styrkes. VTS har enkelte sensorer, f.eks. kameraer, og publikumshenvendelser som informasjonskilder i normalsituasjonen. Ved en mer omfattende hendelse bør de kunne nyttiggjøre seg informasjon fra andre kilder. Eksempler på dette er informasjon fra entreprenører, publikum på stedet, vegmyndighetenes personell på stedet, nødetater og droner. Hvis situasjonsbildet er uklart, må det raskt sendes ut personell eller sensorer for å danne seg et korrekt bilde. SF anbefaler at VTS Sør styrkes med personell, teknologi og prosedyrer for å kunne ivareta denne funksjonen.

Situasjonsbildet etableres med innspill fra flere aktører, ikke bare VTS. Den tydeligste måten å presentere et felles situasjonsbilde på er på kart og med bilder. Aktørene må ha tilgang til et felles situasjonskart, evt. at kartinformasjonen er på et format som alle aktører kan laste ned i sine individuelle systemer. SF oppfordrer DSB, som statlig samordningsmyndighet, til å ta initiativ til å anskaffe eller utviklet et felles geografisk informasjonssystem som aktørene kan benytte til å etablere, vedlikeholde og formidle situasjonsbildet. Dette gjelder ikke bare veghendelser, men alle typer hendelser og kriser.

Det satt 2000-2500 biler fast i køen med flere tusen mennesker om bord. Politiet fikk ingen meldinger om kritiske situasjoner knyttet til disse. Det er likevel sannsynlig at noen av passasjerene var i risikogrupper (eldre, kronisk syke, små barn, etc.) og at disse kunne få helsemessige utfordringer etter noe tid. I en situasjon som dette er det viktig med tidlig etablering av et situasjonsbilde over mulige utfordringer i køen. Politiet sier selv at de kom for sent på banen på stedet. Dette støtter SF. Det burde tidlig vært etablert en innsatsleder kommandoplass med ansvar for å etablere og vedlikeholde dette situasjonsbildet. En patruljetjeneste bemannet av f.eks. Sivilforsvaret og frivillige organisasjoner burde tidlig vært iverksatt, både for å få oversikt over mulige utfordringer, men også for å vise publikum at aktørene fulgte med på situasjonen og derigjennom skape trygghet. Politiet vurderte etter hvert at det kunne bli fare for liv og helse og startet planleggingen av en evakueringsoperasjon. Denne ble det heldigvis ikke bruk for.

Klarte aktørene å etablere en god situasjonsforståelse?

SFs oppfatning er at aktørene innledningsvis ikke klarte å etablere en god nok situasjonsforståelse. Foreliggende værvarsel var utdypende, men det forelå ikke et felles situasjonsbilde. SF støtter aktørenes egen vurdering av at man ikke gjorde en god nok potensialvurdering av situasjonen. Det har vært framkommelighetsutfordringer på E18 i Agder tidligere. Fastkjørte tungbiler oppleves årlig. Likevel er SF avventende til å kritisere aktørene for denne manglende vurderingen. For det første var snøværet meldt på en veistrekning der det pga. lange strekninger med firefelts vei ble regnet som lite sannsynlig at en slik hendelse kunne inntreffe. For det andre var det uflaks som medførte at den første fastkjøringen skjedde i Lundekrysset. Hadde den skjedd 500 meter lenger nord ville det sannsynligvis fått liten konsekvens for trafikken. Når dette er sagt, er det nå fastslått at en hendelse med omfattende konsekvenser kan inntreffe selv på moderne veistrekninger og at grunnlaget for neste potensialvurdering er et helt annet. Dette ble også bevist ved det neste snøvarselet, som kom i begynnelsen av januar og som ble håndtert på en langt bedre måte. Utover i hendelsen, når aktørene fant hverandre i samarbeidsfora på hensiktsmessig nivå, ble situasjonsforståelsen langt bedre.

Hensikten med å kalle aktørene inn til møte i Fylkesberedskapsrådet er å skape en felles situasjonsforståelse. I dette ligger også å gjøre en god nok vurdering av potensialet i hendelsen. SF tar til etterretning at heller ikke det innledende møtet i rådet mandag 6. desember bidro til en god nok potensialvurdering.

Fungerte samordningen av aktørenes innsats?

Samordning kan defineres som en systematisering eller organisering av det hver enkelt utøver gjør overfor en og samme problemstilling, slik at alle tiltak er vel tilpasset hverandre og ikke motvirker hverandre (Knoff, 1985). Samordningen av håndteringen av snøfallet kunne vært bedre på alle nivåer.

Det er SFs oppfatning at samordningen av aktørenes innsats ikke var god nok, spesielt innledningsvis i hendelsen. SF, som samordningsmyndighet og varslingsformidler, forberedte regional samordning gjennom møtet i Fylkesberedskapsrådet 6. desember. I dette møtet var fokus like mye på utfordringer knyttet til kraft og ekom som på framkommelighetsutfordringer. Det ble ikke problematisert at været kunne medføre utfordringer for trafikkavviklingen utover det som man hadde erfart fra omfattende snøfall tidligere. I innkallingen til møtet forholdt SF seg til gjeldende retningslinjer for håndtering av vegrelaterte hendelser, som sier at SVV skal være kontaktpunktet mellom alle vegeiere og andre myndigheter. En sentral aktør som NVAS ble derfor ikke innkalt. Innkalling av NVAS ville lagt et enda bredere grunnlag for senere samordning på regionalt nivå. NVAS ble invitert til senere møter i rådet. Den innledende samordningen ble også preget av uklar ansvars- og rollefordeling internt i SVV, mellom SVV og andre aktører og ift. VTS Sør.

Det var meget nyttig at MET deltok i møtene i Fylkesberedskapsrådet og bidro med oppdaterte værprognoser. Denne informasjonen var viktig for å etablere en god situasjonsforståelse.

Fylkesberedskapsrådet ble ikke kalt inn i løpet av 7. desember, men det ble gjennomført tre møter mellom SF, SVV og politiet. Et resultat av disse møtene var etableringen av en samordningsgruppe på taktisk nivå der politiet, SVV og NVAS deltok. Etableringen av denne gruppen muliggjorde raskere og mer presis informasjonsutveksling mellom utøvende aktører, bedre situasjonsforståelse og dermed også at tiltakene som den enkelte iverksatte ble godt koordinert. En anbefaling etter flommen på Sørlandet i 2017 var etableringen av et samordningsforum på taktisk nivå og denne hendelsen underbygger denne erfaringen. Samordning på dette nivået må etableres tidlig slik at god situasjonsforståelse kan etableres og bringes inn i Fylkesberedskapsrådet. Hendelsen viste også at det er behov for at vegmyndighetene samordner sine planer slik at situasjonsforståelsen blir god og det kan identifiseres og iverksettes proaktive og samordnede tiltak.

På kvelden 7. desember iverksatte politiet planprosess for å evakuere innesnødde bilister fra E18. Møtestrukturen i denne prosessen var todelt – situasjonsoppdateringer og planmøter. Politiet la til rette for bred deltakelse i situasjonsoppdateringene og SF oppfatter det som et svært verdifullt bidrag til situasjonsforståelsen å få være med på disse møtene. Gjennomføring på teams muliggjorde dette.

SF opplevde at Fylkesberedskapsrådet var en viktig arena for etablering av situasjonsbilde og som grunnlag for etablering av samvirket på lavere nivå. Prosessene i Fylkesberedskapsrådet kompenserte for at SVV ikke tok rollen sin innledningsvis i hendelsen.

Gjennomføring av møter på teams var meget effektivt. Aktørene kunne kalles inn på kort varsel og det var enkelt å gjennomføre møter.

Det er SFs oppfatning at roller og ansvar i lys av endret organisering av driftsansvaret i vegsektoren ikke var tilstrekkelig avklart og at dette var en medvirkende årsak til at håndteringen av veghendelsen totalt sett ikke var tilstrekkelig effektiv. Med henvisning til avklaringen fra SD høsten 2019 tilligger det SVV å gjøre denne avklaringen.

Erfaringer samferdsel og framkommelighet

- Det bør gjennomføres en grundig gjennomgang av rutinene for håndtering av tungbiltrafikk under krevende framkommelighetsforhold.
- Det var i varierende grad mulig å åpne midtdeleren på firefeltsveien slik at trafikken kunne ledes over i motsatt kjørefelt. Planlegging av fremtidige veganlegg må ta høyde for dette.
- Rutinene for rekvirering, finansiering og plassering av bergingsressurser må klargjøres.
- SVV må gjøre en endelig avklaring av rolle- og ansvarsfordeling mellom sine avdelinger.
- VTS må tildeles ansvaret for å etablere, vedlikeholde og formidle et situasjonsbilde. De må styrkes personell- og ressursmessig og etablere gode prosedyrer for å ivareta rollen.
- Det må anskaffes et geografisk informasjonssystem for presentasjon og formidling av situasjonsbildet som er felles for alle beredskapsaktører.
- Rutinene for å etablere en situasjonsforståelse omkring menneskene som satt fast i køen var mangelfulle.
- Alle aktører må bedre sin evne til å vurdere potensialet i et farevarsel basert på erfaringene fra denne hendelsen.
- NVAS og AKT må inkluderes i Fylkesberedskapsrådet ved hendelser som berører deres virksomhet.
- Deltakelse fra MET i møtene i Fylkesberedskapsrådet var svært nyttig og må videreføres.
- Samvirkefora på taktisk nivå må etableres tidlig for rask informasjonsutveksling, felles situasjonsforståelse og detaljkoordinering av tiltak.
- Samordnings- og planmøter på elektronisk plattform fungerte meget godt.
- Mangelfull rolleavklaring i lys av endret organisering av driftsansvaret i vegsektoren var en medvirkende årsak til at håndteringen av veghendelsen ikke var tilstrekkelig effektiv.

Kritisk infrastruktur

Generelt

Et snøfall av dimensjoner som de vi opplevde 7.-13. desember utfordrer kritisk infrastruktur på en måte som få andre ekstreme værforhold gjør. Selv om konsekvensene for kraftforsyning og elektronisk kommunikasjon var begrenset, velger vi likevel å omtale dem i denne rapporten fordi de er en del av det helhetlige konsekvensbildet og for å gi et bidrag til en vurdering av potensialet i en slik hendelse.

I det følgende er gjengitt et ekstrakt av rapportene vi har mottatt fra AEN og Telenor. Vurderingene baserer seg på en mer utfyllende rapport som finnes som vedlegg.

Kraftforsyning[9]

AEN satte gul beredskap 7. desember ved mottak av værprognoser som indikerte opp mot 100 mm nedbør i varslingsperioden. Beredskapen ble opprettholdt til mandag 13. desember. Statsforvalteren fikk kopi av referatene fra møtene i beredskapsledelsen.

Beredskapsledelsen var bevisst på problemene på E18 fordi det kunne bli utfordrende å få montørressurser ut til feilsteder på en trygg måte. I den perioden utfordringene på E18 var størst hadde AEN lite feil da det var tørr snø og temperaturbeltet var rundt 0 grader ute ved kysten.

Det snødde kraftig tirsdag 7. og onsdag 8. desember før det avtok noe torsdag i den gitte perioden. Første delen av nedbøren kom som tørr, kald snø. Det var spesielt områdene Gjerstad, Vegårshei og Froland som fikk de største mengdene. AEN hadde kun et mindre antall feil i nettet i denne perioden.

[9] Agder Energi Nett AS Mye snø på Agder Feilsituasjoner med beredskap 7 - 13. desember 2021

Mot torsdag 9. desember begynte temperaturen å stige til rett over null grader i det samme området. Temperaturstigning i kombinasjon med noe mer nedbør i form av snø bidro til at belastningen på vegetasjon og linjer økte. Feilene i perioden vurderes til å i hovedsak være knyttet til trær på høyspent luftlinjer samt vekten av snø og is på anleggsdeler. Totalt 4934 kunder var berørt av hendelsen de gitte dagene.

Underveis i hendelsen deltok AEN i den regionale samordningen gjennom å delta i møter i Fylkesberedskapsrådet og gjennom å sende referater fra møtene i beredskapsledelsen til SF. Beredskapskoordinator hadde kontakt med beredskapskoordinatorene i Gjerstad, Vegårshei, Froland, Iveland, Evje og Hornnes, Åmli, Birkenes og Arendal. Han hadde også dialog med operasjonssenteret til Telenor og utvekslet informasjon om feil i strømnettet som påvirket basestasjoner i området.

AENs egen vurdering er at beredskapsledelse og gjennomføring fungerte på en god måte under hendelsen.

Froland kommune trekker fram at sårbarheten for kraftutfall bør vurderes i de områdene som denne gangen var uten kraft i et døgn. SF minner om det pågående prosjektet for økt robusthet innen kraft, elektronisk kommunikasjon, informasjon og velferdsteknologi (KEIV-prosjektet) har dette som målsetting.



Figur 4 Bildet viser driftsfeil i den aktuelle perioden

Elektronisk kommunikasjon[10]

Dette avsnittet i rapporten er basert på Telenors evalueringsrapport. Telenor er den største infrastruktureieren og deres utfordringer bør være representative for andre operatører i området.

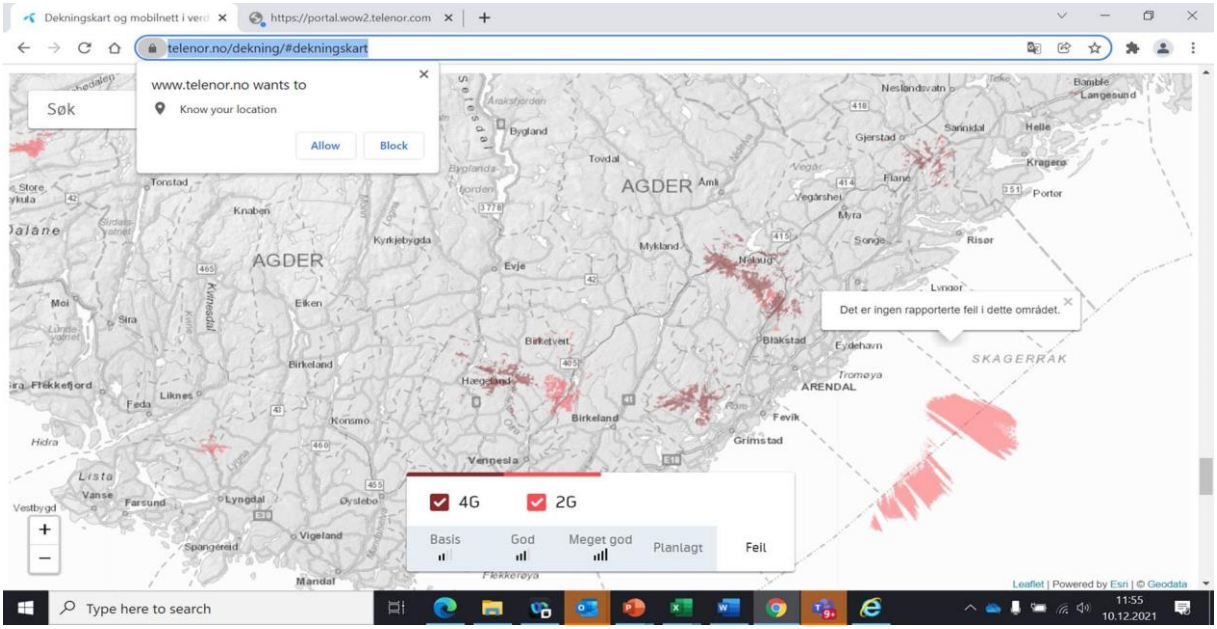
På bakgrunn av værvarselet ble det innkalt til møte i Telenor mandag 6. desember. Etter møtet ble det forespeilet et forestående snøfall med to tyngdepunkt, nærmere bestemt Vegårshei og Vennesla. Dette ble videreformidlet til Operasjonsleder som igjen videreformidlet til Telenors entreprenører.

[10] Ekstremvær i Agder i uke 49 2021 Hendelsesforløp og erfaringer fra Telenor.

Det ble deretter gjort en kartlegging av infrastruktur i området. På onsdag 7. desember ble det innkalt til nytt møte. Denne gangen ble det fokusert på et område i Aust-Agder omkring Hynnekleiv.

Utover i hendelsen ble det registrert utfall i Froland, Iveland, Grimstad og Birkenes. Froland fikk de fleste utfallene. Mobiltelefoni var mest berørt, men også bredbånd, telefoni og TV ble rammet. Tyngdepunktet av utfallene var fredag 10. desember, hvilket samsvarer godt med tyngdepunktet for utfall i kraftforsyningen. Lørdag kveld var det ikke lenger utfordringer med elektronisk kommunikasjon.

Det var et begrenset antall kunder som opplevde problemene, men dessverre var nedetiden opp til et døgn for en del av de berørte kundene.



Figur 5 Berørt område av utfallet fredag kl 12:00

Problemene skyldes kraftutfall. Telenor har hatt en god dialog med Agder Energi og utførende entreprenører både før og under hele hendelsesforløpet.

En utfordring for Telenor under denne type hendelser er å kunne forutse hvilket geografisk område som blir hardest rammet av et ekstremvær. Før denne hendelsen, ble det mottatt løpende prognoser fra meteorolog. Disse prognosene var nyttige for å kunne forberede hele apparatet på hvor man kunne forvente de største problemene.

Vurdering

Den delen av snøfallet som berørte kraftforsyning og elektronisk kommunikasjon medførte ikke store utfordringer for aktørene. SF oppfatter aktørene som proaktive ved at

- AEN tidlig tok kontakt med potensielt berørte kommuner. Dette ble meget godt mottatt i de aktuelle kommunene.
- Telenor NOC tidlig etablerte kontakt med AEN
- AEN tidlig økte beredskapen i selskapet
- AEN delte sine referater fra møter i beredskapsledelsen med SF.

Handlingsmønsteret følger en praksis som er etablert mellom disse aktørene i Agder over lenger tid. Den legger grunnlaget for tett kontakt på utøvende nivå, noe som sikrer rask handling og presis

informasjonsutveksling. Det var ikke behov for regional samordning knyttet til håndteringen av kraft- og ekom-situasjonen.

Det er SFs vurdering at håndteringen av denne delen av snøfallet ble gjort på en god måte.

Erfaringer kritisk infrastruktur

- Sårbarheten for kraftutfall bør vurderes i de områdene som denne gangen var uten kraft i et døgn.
- AEN må videreføre god praksis med å ta kontakt med potensielt berørte kommuner i forkant av mulig kraftutfall.

Media og informasjon

Generelt

Snøfallet fikk meget stort mediefokus, også nasjonalt. Det var stort påtrykk på alle aktører fra aviser, radio og TV. I tillegg til å formidle situasjonen ga media også et godt bidrag til situasjonsbildet. Da situasjonen ble potensielt kritisk på E18, informerte Norsk rikskringkasting (NRK) om at P1-nettet var satt til disposisjon for formidling av viktig informasjon. Politiet vurderte dette som et positivt tiltak.

Elektronisk kommunikasjon var operativt i området der trafikken stod fast, og sosiale medier ble også en informasjonsformidler.

Det var ingen felles budskapsplattform for hendelsen. Politiet videreformidlet sine talepunkter til de andre aktørene, noe som var meget verdifullt. Dette var et godt utgangspunkt for andre aktørers kommunikasjon. SF betraktet tilleggsinformasjonen i sin initielle viderevarsling som sin budskapsplattform.

Politiet opplevde utfordringer med informasjon til de fastkjørte bilistene og etterlyser et lokasjonsbasert SMS-varslingssystem på nasjonalt nivå. NLF opplyser at de har mulighet til å sende e-post eller SMS til alle sine medlemmer. Denne kanalen ble ikke benyttet ved denne hendelsen.

Vurdering

Var informasjonen godt samordnet slik at den bidro til koordinert krisehåndtering?

I en krisesituasjon er det viktig med enhetlig informasjon fra aktørene for å unngå uklarheter og uønsket opptreden fra publikum. I en situasjon der et feilaktig eller mangelfullt situasjonsbilde kan bli presentert gjennom sosiale medier er det også viktig å kunne presentere et «offisielt» situasjonsbilde fra ansvarlige aktører. Utover politiets videresending av sin budskapsplattform var det ingen bevisst informasjonssamordning under snøfallet og svaret på spørsmålet blir derfor «nei». SF opplevde ikke selv eller har registrert i aktørenes evalueringsrapporter noen negative konsekvenser av dette, men i lys av en verstefallsvurdering er det likevel viktig å vurdere dette i denne rapporten.

Fylkesberedskapsrådet er arenaen for å etablere en felles situasjonsforståelse og dermed også den naturlige arenaen for å etablere en felles budskapsplattform. Denne skal ikke erstatte den enkelte aktørs kommunikasjon iht. ansvarsprinsippet, men være et hjelpemiddel for å sikre at kommunikasjonen understøtter krisehåndteringen. SF har i mange år hatt et forum for informasjonsmedarbeiderne hos etatene og virksomhetene i Fylkesberedskapsrådet – Infopool Agder. Denne ble etablert basert på erfaringene ifm. en øvelse for Fylkesberedskapsrådet, men har i hovedsak blitt benyttet som et nettverksforum. I en krisesituasjon bør Infopool Agder benyttes for utarbeidelse av budskapsplattform og for løpende koordinering av informasjon. Infopoolens mandat finnes i vedlegg D.

Var det gode nok systemer for informasjon til de fastkjørte trafikantene?

Elektronisk kommunikasjon var operativt i området der bilistene var fastkjørt, og informasjon kunne innhentes fra media. Det er en utfordring at noen medier legger sine artikler ut bak betalingsmur. Som nevnt tidligere bidrar media til det generelle situasjonsbildet, og det ville vært en fordel hvis det i en krisesituasjon var utvidet tilgang til medias dekning av hendelsen. Da behovet for evakuering etter hvert oppstod, meldte det seg også et behov for å kunne informere publikum på et langt mer detaljert nivå. SMS-basert informasjon ville da vært hensiktsmessig.

SF støtter politiets anbefaling om at arbeidet med et nasjonalt, lokasjonsbasert SMS-varslingssystem må intensiveres. De fleste kommuner har SMS-varslingssystem som kan støtte politiet og andre aktører med befolkningsvarsling. Disse systemene er som oftest adressebasert og treffer dermed ikke alle som oppholder seg i et område. Dessuten kan man ikke regne med at kommunene har beredskap til raskt å iverksette SMS-varsling. Et lokasjonsbasert SMS-varslingssystem betjent fra f.eks. politiets operasjonssentral ville imøtekommet behovet for plattform til publikumsinformasjon i kriser. NFL vil kunne supplere med sine systemer til sine medlemmer.

Erfaringer media og kommunikasjon

- Det var ingen bevisst informasjonssamordning under hendelsen.
- Politiets budskapsplattform var et verdifullt bidrag til aktørenes kommunikasjon mot media og publikum.
- Infopool Agder burde vært benyttet som et forum for informasjonssamordning.
- Ved hendelser bør nettavisene bør gi allmenn tilgang til sin dekning.
- Det må etableres et nasjonalt, lokasjonsbasert SMS-varslingssystem.

Kommunene

Kommunene i østre Agder iverksatte en rekke tiltak i forbindelse med det varslede snøfallet[11], til dels basert på erfaringer fra tidligere, lignende hendelser.

- Arendal kommune hadde brøyteberedskap. De etablerte, på anmodning fra politiet, EPS på Filadelfia på Harebakken tirsdag kveld. Senteret ble etablert på 20 minutter mellom kl. 22 og kl. 23 med 20 hjelpere til stede.
- Tvedestrand kommune sikret fremkommelighet på kommunale veier, sikret tilgjengelighet til offentlige bygg og bistod andre offentlige instanser ifm. problemene på E18. Også Tvedestrand stilte i løpet av kort tid et EPS tilgjengelig etter anmodning fra politiet i Tvedestrand idrettspark. Sivilforsvaret støttet med tepper, soveposer, mat og drikke.
- Risør kommune etablerte styrket brøyteberedskap. Noen veier fikk redusert framkommelighet i opptil et døgn.
- Vegårshei kommune trekker fram at de kartla sårbare pasienter, testet nødstrømsaggregater og mobiliserte brøyteberedskap. Nødnettradioer ble testet og det ble etablert kontakt med AKT ang. skoleskyss. Samtlige innbyggere fikk SMS-varsel mandag kveld om den forestående situasjonen. Det ble gitt tilbud om trygghetshybel til de som trengte det. Oksygenkofferter ble kjørt ut til et antall brukere i tilfelle strømbrudd.
- Gjerstad kommune sjekket og klargjorde alternativt samband. Vaktlag og brannbil ble plassert ved omsorgssenteret i tilfelle strømbrudd, Brøyteberedskap ble etablert. Informasjon ble lagt ut på Facebook. SMS-varsel ble sendt ut til innbyggerne mandag kveld.

[11] Felles oppsummering fra Arendal, Risør, Vegårshei, Gjerstad og Tvedestrand kommuner i SFs førsteinntrykksamling 14. desember

Froland kommune[12] var en av kommunene som ble rammet av kraft- og ekomutfall mot slutten av hendelsesperioden. Bøylestad-området og Mjølhus-Vestre Dale var uten strøm i ca. et døgn. Kommunen trekker ikke fram noen kritiske konsekvenser av strømutfallet.

Siden forrige store kraftutfall i 2017 har AEN gjort en stor jobb med å rydde bredere linjegater. I tillegg har de startet opp med droner for å lokalisere feil. Dette virker. Det kan være grunn til å peke på at en kanskje bør vurdere sårbarheten i de områder som fikk utfall denne gangen.

At beredskapskoordinator i AEN tok kontakt i forkant med alle berørte kommuner trekker kommunen fram som svært positivt.

Statsforvalteren presiserer at ovenstående ikke nødvendigvis er utfyllende. De nevnte kommunene ble utfordret ifm. førsteinntrykksamlingen på sin opplevelse av hendelsen pga. sin nærhet til veghendelsen. Det er sannsynlig at forberedende tiltak og håndtering også ble gjort i andre kommuner.

Vurdering

Kommunene viste nok en gang handlekraft når en hendelse oppstår. Når politiet ba om etablering av EPS skjedde dette meget raskt. Ved mottak av oransje varsel ble mange proaktive tiltak iverksatt, bl.a. mht. ivaretakelse av svakerestilte grupper. Det er viktig at ansvarlige aktører, når disse ikke er kommunen, involverer kommunene så tidlig som mulig. I denne hendelsen hadde kommunen både ansvaret for egne tjenester samtidig som de ble anmodet om å støtte krisehåndteringen på E18. Tidlig varsel til kommunen muliggjør planlegging av personellressurser på en slik måte at begge hensyn kan ivaretas på en god måte. Det at AEN tidlig tok kontakt med mulig berørte kommuner er et godt eksempel på hvordan dette bør gjøres.

Froland kommune trekker fram at sårbarheten for kraftutfall bør vurderes i de områdene som denne gangen var uten kraft i et døgn. Statsforvalteren minner om det pågående prosjektet for økt robusthet innen kraft, elektronisk kommunikasjon, informasjon og velferdsteknologi (KEIV-prosjektet) har dette som målsetting.

Erfaringer fra kommunene

- Tvedestrand kommune: Vil vurdere Tvedestrand idrettspark som mulig eller alternativ EPS-lokasjon. Det viste seg at denne lokasjonen var bedre egnet i denne situasjonen enn det som er planlagt i overordnet beredskapsplan.
- Tvedestrand kommune: Det er viktig å være proaktiv mht. å mobilisere nok personell i forkant av en hendelse.
- Tvedestrand kommune: Viktig å etablere kontakt med teknisk personale (brøytepersonale) og hjemmetjenestene.
- Tvedestrand kommune: Vil gi politiet tilbakemelding om kommunens opplevelse av E18-situasjonen og om hva som kan læres av denne.
- Tvedestrand kommune: Ikke ta for gitt at alle skjønner omfanget av situasjoner som oppstår. Ta heller en telefon for mye enn en for lite for å sjekke hverandres oppfattelse av faktisk situasjon.
- Risør kommune: Skal kartlegge enda bedre hvilke reserver de kan mobilisere, de entreprenørene de har kontrakter med er enmannsfirma. Kontraktene gir entreprenør det formelle ansvaret for reservekapasitet.
- Gjerstad kommune: Skal vurdere sine EPS-planer mht. flere forberedte lokaler ved E18 (Brokelandsheia – Sunde bru).

[12] Snøfallet i desember 2021. Erfaringer fra Froland (e-post fra Froland kommune 6. jan. 2022)

- Gjerstad kommune: Skal gjennomføre opplæring og praktisk trening med hjemmesykepleien i bruk av alternativt samband (nødnett, jaktradioer).

Det kunne vært verre

Snøfallet i østre Agder 7.-12. desember 2021 medførte ikke alvorlige konsekvenser for liv, helse og kritiske samfunnsfunksjoner. Aktørene kunne kommunisere og koordinere og det var nok ressurser tilgjengelig. Det var ikke behov for å prioritere ressursinnsatsen til enkelte områder framfor andre. Tidligere i rapporten er den ufullstendige potensialvurderingen omtalt, og i etterpåklokskapens klare lys er det derfor viktig å gjøre seg noen tanker om hvor galt dette kunne gått og at dette bringes inn i videre planarbeid. Den enkelte aktør må gjøre dette på selvstendig basis, men SF ønsker å presentere noen momenter til ettertanke.

- Hva om linjebruddet på Sørlandsbanen hadde medført at et passasjertog hadde sporet av?
- Hva om det hadde stått en ambulanse under utrykning i køen på E18?
- Hva om kraft- og ekomutfallet hadde skjedd samtidig med vegstansen og vært så omfattende at ressurser måtte omdisponeres?
- Hva om kraft- og ekomutfallet hadde skjedd samtidig med og i samme område som vegstansen slik at det hadde blitt vanskelig å lede, koordinere og informere?
- Hva om temperaturen hadde sunket kombinert med at trafikken hadde blitt stående fast lenger slik at trafikantene hadde litt overlast og at evakueringsbehovet hadde blitt akutt?

SF oppfordrer aktørene til å vurdere disse og andre momenter for egen virksomhet slik at man ved neste hendelse kan gjøre en bedre potensialvurdering.

Oppsummering av tiltak

Tema	Tiltak	Innmeldt av	Ansvarlig
Varsling	Det må etableres rutiner i varsom.no for å oppdatere varslingsmottakere på endringer i utsendte varsler.	SF	MET
	SFs varslingsliste må inkludere NVAS, AKT og NLF	SF	SF
	VTS må ha rutiner og kommunikasjonsmidler for å varsle tungtrafikken om relevante forhold knyttet til utfordrende framkommelighet, som f.eks. anbefalt kjøremønster og tilgjengelige biloppstillingsplasser.	SF	SVV
Samferdsel og framkommelighet	Det bør gjennomføres en grundig gjennomgang av rutinene for håndtering av tungbiltrafikk under krevende framkommelighetsforhold.	SF	SF
	Der det er autovern som midtdeler bør det med jevne mellomrom være en mulighet for en hurtigkobling for å slippe over trafikk i motsatt kjørefelt eller ut på annet veinett. Dette må tas høyde for i planleggingen av fremtidige veganlegg.	NLF/SF	SVV/NVAS
	Oppstillingsplasser for tungtrafikken må klargjøres og kunngjøres tidlig.	SF	Agder FKOM/ SVV/NVAS
	Forhold rundt tilgang på bergingsressurser må avklares: - Hvem har rekvisisjonsmyndighet? - Hvem betaler regningen? - Hvordan plasseres bergingsressurser i forhold til hendelsesområdet? - Hvilke ressurser er tilgjengelig?	SF	Agder FKOM/SVV/NVAS/ Agder PD
	Ved kjøreforhold med potensial for framkommelighetsutfordringer bør høyre felt på firefelts motorvei reserveres for parkering av tungkjøretøyer.	NLF	NVAS/SVV
	Omkjøringsveier må være forberedt for bruk ved mulige framkommelighetsutfordringer. Kjøretøy med god nok framkommelighet bør omdirigeres og benytte disse.	NLF	Agder FKOM/ SVV/NVAS

	Tungbilsjåfører må informeres på kontrollstasjonene og ved bruk av variable skilt på flere språk om mulige utfordringer lenger fram på strekningen slik at de ikke kjører seg inn i problemer.	NLF	NVAS/SVV
Samordning og ledelse	SVV må gjøre en endelig avklaring av rolle- og ansvarsfordeling mellom sine avdelinger.	SF	SVV
	VTS må tildeles ansvaret for å etablere, vedlikeholde og formidle et felles vegsituasjonsbilde. De må styrkes personellmessig, teknologisk og prosedyremessig.	SF	SVV
	Det må etableres et geografisk informasjonssystem for presentasjon og formidling av situasjonsbildet som er felles for alle beredskapsaktører.	SF	DSB
	Det må tidlig iverksettes tiltak for å etablere et situasjonsbilde over de som sitter fast i en kø.	SF	Agder PD
	Alle aktører må bedre sin evne til å vurdere potensialet i et farevarsel basert på erfaringene fra denne hendelsen.	SF	Alle aktører
	Alle relevante aktører må inkluderes i Fylkesberedskapsrådet ved hendelser som berører deres virksomhet.	SF	SF
	Deltakelse fra MET i møtene i Fylkesberedskapsrådet må videreføres.	SF	SF/MET
	Samvirkefora på taktisk nivå må etableres tidlig for rask informasjonsutveksling, felles situasjonsforståelse og detaljkoordinering av tiltak.	Agder PD/SVV	Berørte aktører på taktisk nivå
	Det bør gjennomføres temadag/øvelse på framkommelighetsscenario høsten 2022.	SF	Alle
Kritisk infrastruktur	Videreføre god praksis med å ta kontakt med potensielt berørte kommuner i forkant av mulig kraftutfall.	Froland kommune	AEN
	Sårbarheten for kraftutfall i de områder som fikk utfall denne gangen bør vurderes.	Froland kommune	AEN/KEIV-prosjektet
Media og kommunikasjon	Infopool Agders rolle som forum for informasjonssamordning presiseres og tydeliggjøres.	SF	SF
	Ved hendelser bør nettavisene bør gi allmenn tilgang til sin dekning.	NLF	Media
	Det må etableres et nasjonalt, lokasjonsbasert SMS-varslingssystem.	Agder PD	DSB
Kommunene	Tvedestrand idrettspark vurderes som mulig eller alternativ EPS-lokasjon.	Tvedestrand kommune	Tvedestrand kommune
	Påse at man er proaktiv mht. å mobilisere nok personell i forkant av en hendelse.	Tvedestrand kommune	Alle
	Ikke ta for gitt at alle skjønner omfanget av situasjoner som oppstår. Ta heller en telefon for mye enn en for lite for å sjekke hverandres oppfattelse av faktisk situasjon.	Tvedestrand kommune	Alle
	Grundigere kartlegging av hvilke reserver brøyteentreprenørene kan mobilisere,	Risør kommune	Risør kommune
	Vurdere EPS-planer mht. flere forberedte lokaler ved E18 (Brokelandsheia – Sunde bru).	Gjerstad kommune	Gjerstad kommune
	Gjennomføre opplæring og praktisk trening med hjemmesykepleien i bruk av alternativt samband (nødnett, jaktradioer)	Gjerstad kommune	Gjerstad kommune

Avslutning

I denne rapporten har SF presentert hendelsesforløpet rundt snøfallet 7.-12. desember 2021 og gjort vurderinger av hvordan dette har blitt håndtert. Vi har vektlagt framkommelighetsproblemene, men har også presentert de tverrsektorielle konsekvensene av snøfallet. Vi har også oppfordret til å tenke hvor galt det kunne ha gått.

Håndteringen av hendelsen viste at situasjonsbildet var for dårlig, at vurderingen av hvor galt det kunne gå – potensialvurderingen – var mangelfull og at samordningen kunne vært bedre. Hensikten med denne rapporten har vært å få fram erfaringer og forslag til tiltak som kan ligge til grunn for

planleggingen av hvordan den neste hendelsen skal håndteres, herunder bidra til gode potensialvurderinger og til god samordning av planer.

Vi forventer at rapporten også legges til grunn for risiko- og sårbarhetsvurderinger hos alle involverte aktører og at framtidig planlegging av vegprosjekter tar erfaringene i denne rapporten til etterretning.

Vedlegg

- Vedlegg A – Liste over forkortelser
- Vedlegg B – Varsler videresendt fra SF
- Vedlegg C – Referater fra møtene i Fylkesberedskapsrådet
- Vedlegg D – Mandat for Infopool Agder
- Vedlegg E – Vi fikk prøve oss en gang til – hadde vi lært noe?
- Vedlegg F – Kritisk infrastruktur

Vedlegg A – Liste over forkortelser

AE	Agder Energi
AEN	Agder Energi Nett
Agder PD	Agder politidistrikt
AKT	Agder kollektivtrafikk
DSB	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
EPS	Evakuerte- og pårørendesenter
FBR	Fylkesberedskapsrådet
FKOM	Fylkeskommune
MET	Meteorologisk institutt
NLF	Norges Lastebileier-forbund
NVE	Norges vassdrags- og energidirektorat
NVAS	Nye Veier AS
SD	Samferdselsdepartementet
SF	Statsforvalteren
SVV	Statens vegvesen
VASFD	Vest-Agder sivilforsvarsdistrikt
VTS	Vegtrafikksentralen

Vedlegg B – Statsforvalterens viderevarsling

Videresending av oransje varsel, sendt mandag 6. desember kl. 1230:

MET: Varsel om snø
Statsforvalteren videresender varsel om svært mye snø - oransje nivå gjeldende fra i dag kl. 19 til torsdag 9. desember kl. 04. Det er varslet opptil 80 cm snø i perioden i ytre og midtre Agder. Lokalt kan det komme mer. Se lenke for detaljer.

Snøværet vil innebære utfordringer knyttet til framkommelighet. Strømutfall og medfølgende ekom-utfall må påregnes. Kommuner og regionale aktører oppfordres til å benytte tilgjengelig tid til å vurdere risiko for egen virksomhet. Det bør planlegges for lengre transporttider enn vanlig. Brøyteressurser og reserveløsninger for kraft og ekom bør forberedes. Beredskapsressurser bør forhåndsutplasseres iht. risikovurdering for å omgå framkommelighetsutfordringer.

Statsforvalteren er tilgjengelig for konsultasjoner. Adressatene må være forberedt på å iverksette situasjonsrapportering hvis situasjonen medfører samfunnskritiske konsekvenser. Det skal være lav terskel for å rapportere utfordringer i kritisk infrastruktur eller kritiske samfunnsfunksjoner.

Statsforvalteren kontaktes på tlf. 37017555 eller e-post sfagberedskap@statsforvalteren.no

Yngve Årøy, fylkesberedskapssjef

Fra: noreply@varsom.no <noreply@varsom.no>

Til: fmavberedskap@fylkesmannen.no <fmavberedskap@fylkesmannen.no>

Varsel for Telemark og Agder
Nivå: Oransje - Svært mye snø
Gyldig fra: **06.12.2021 19:00**

Se naturfarevarsler for hele landet
Vennlig hilsen

Varsom - Værvarslingen
Varselet leveres av Meteorologisk Institutt

Varsel om forlengelse av oransje varsel, sendt tirsdag 7. desember kl. 1304:

Varsel om mye snø - forlengelse av varselet

Met.no har forlenget varsel om svært mye snø, oransje nivå. Varselet gjelder nå til fredag 10. desember kl. 19. Se lenke: https://varsom.no/vaervarsling/varsel/59533

Yngve Årøy, fylkesberedskapssjef

Vedlegg C – Referater fra møtene i Fylkesberedskapsrådet

Notater fra møte i Fylkesberedskapsrådet 6. desember kl. 1300-1330 ang. varslet store snømengder

Håkon Mjelstad, MET:

Forverring inn i natt til tirsdag og på tirsdag, 3 cm/time. Regn eller sludd langs kysten, snø inn i landet. Våtsnøbeltet, E18.

Verste prognosene gjelder for øst i Agder. Rolig torsdag, deretter med på fredag. Ca 80 cm, lokalt mer.

Vinden går kystparallelt. NØ liten kuling, periodevis stiv kuling. Hvis østlig blir det mildere langs kysten.

Fare for trefall er stor.

Telenor: Vennesla – Vegårshei ser ut til å være de hardest rammede områdene. Mjelstad: Mest sikkert med Vegårshei.

Agder Energi: Mest bekymret for tung, våt snø. 0-grensa ved kysten nå, beveger seg inn i landet og deretter ut mot kysten igjen. Mjelstad: Nedbøren på onsdag har størst potensial til å være tung snø og medføre problemer. Siste runde med nedbør blir tung.

Agder politidistrikt: Fare for flom eller skred? Met: NVE er orientert om situasjonen og har ikke meldt bekymring.

Runde:

Agder Energi: Følger situasjonen. Har hatt møte med sentral beredskapsledelse. Ikke satt beredskap enda. Onsdag gir de største utfordringene. Følger situasjonen, vurdere økning i beredskap fortløpende.

SVv: Løpende beredskap gjennom VTS til entrepenører. Utfordringer der trailerne normalt kjører seg fast. Forsterket vinterdrift på disse strekningene. Økt kontroll med tunge kjøretøy. Østerholtheia mest utsatt med gjeldende varsel. Kan gi utfordringer pga vanskelig å komme fram med brøyteressurser. Blir vanskelig når store kjøretøyer må stoppe i bakkene, vanskelig å komme i gang igjen.

Agder politidistrikt: Ser for seg størst utfordringer i trafikkene. Uhell, trefall, framkommelighet for nødetatene. Viktig med god kommunikasjon med VTS. Må være forberedt på ekomutfall. Skredfare.

SSHF: Ingen store planer i AMK for å håndtere dette enda. Operativ ambulansedrift må ivaretas.

Telenor: Økt beredskap i Telenor NOC. Har dialog med entreprenørene. Forventer størst utfordringer i Vennesla og Vegårshei.

VASFD: Mobil Nødnett-basestasjon er på Østlandet. Har bedt om å få denne flyttet til Agder.

Krsand kommune: Går dere ut med noe kommunikasjonsbudskap i forhold til uværet? KBE: Vi videresender varsel.

PM: Bra hvis noen kan lage et omforent kommunikasjonsbudskap som alle kan dele.

YAA: Husk å benytte tilgjengelig tid til å gjøre risikovurderinger, forberede reserveløsninger og plassere ressurser for å omgå framkommelighetsutfordringer.

DAH: Husk å dele situasjonsrapporter med SF.

Referat fra møte i Fylkesberedskapsrådet 08. desember 2021 kl. 09:00 – 09:40 - Teams

Tidspunkt:	Onsdag 08. desember kl. 09:00 – 09:40
Lokasjon:	Microsoft Teams.
Hensikt:	Felles situasjonsforståelse blant aktørene i fylkesberedskapsrådet.
Innkalte Deltakere:	Statsforvalteren i Agder, SSHF, Politiet, Meteorologisk institutt, Agder fylkeskommune, Arendal kommune, Kristiansand kommune, Kristiansandsregionen brann og redning IKS, Østre Agder Brannvesen, Sivilforsvaret, Telenor, HV-08, Agder Energi, Bane NOR, Nye Veier, Vegvesenet
Møteleder:	Fung. statsforvalter Knut Berg
Referent:	Seniorrådgiver Tord Lindelid
Vedlegg:	

Punkt	Agenda	Taler	Taletid
1.	Innledning	Fung. statsforvalter Knut Berg	2 min
2.	Værmelding	MET	5 min
3.	Situasjonsbeskrivelse	Agder politidistrikt	10 min
4.	Runde – status og utfordringer, samt støttebehov	Alle	20 min
5.	Eventuelt	Møteleder	3 min

1. **Innledning**
   Oppsummerer de krevende siste 24 timer. Etablere felles situasjonsfortsåelse.
   Hensikten er å finne tiltak for å unngå lignende situasjon.

2. **Værmelding**
   Værsituasjonen vil vedvare frem til fredag med mye nedbør og tiltakende vind. Det meste av nedbøren vil sannsynligvis falle onsdag og torsdag. Hynnekleiv og Senumstad vil trolig være «episenter». Temperaturen vil stige frem til torsdag, deretter falle på fredag.

3. **Situasjonsbeskrivelse**
   Politiet satte krisestab og forberedte redning/evakuering av E18/Tvedestrand. Ingen hadde behov for medisinsk bistand. Køen løste seg kl 0300, og trafikken flyter godt nå.
   Situasjonen kunne vært unngått og løst på lavere nivå.
   Hvem har beslutningsmyndighet?

4. **Runde – status og utfordringer, samt støttebehov**
   Statens vegvesen: alle aktører ble varslet og alle meldte om at de hadde nødvendige ressurser. Tunge kjøretøy ble kontrollert, og selv godt skodde kjøretøy hadde problemer, og for høy fart er trolig en av årsakene til kaoset. Kjøretøy snødde inne og kom ikke løs når køen beveget seg.
   Overraskende at problemene oppsto på den beste veistrekningen.
   Må trykke på den røde knappen tidligere.

Ett tiltak er å fjerne midtdelerrekkverk.
SVV hadde problemer med å skaffe helhetsoversikt og god situasjonsforståelse, spesielt lokasjon på hvor de største problemene var.
Tiltak ble iverksatt, men for sent.

Nye veier: har nødvendige ressurser, men opplevde at kommunikasjon med VTS og SVV ikke var tilstrekkelig.

Mulige tiltak:
God kommunikasjon gjennom VTS – hvordan? Bruk av kart.
Mulig å stenge veien
Fjerne midtdelere
Fjerne kjøretøy som er dårlig skodd
Varsle mer og bedre
Informasjon ut til publikum mtp egenberedskap (i bil), og være forberedt på kø, evt la bilen stå.
Parkere kjøretøy i ett felt og la trafikken gå i det andre feltet.
Rydde og klargjøre parkeringsplasser i tilknytning til veien.

5. **Eventuelt**
Vil et strøm- og ekomutfall få konsekvenser på veinettet? Lys og kameraovervåkning vil blant annet bli slått ut.

Det kommer en innkalling til oppdateringsmøte mot slutten av dagen.

Referat: Fylkesberedskapsrådet 08. desember 2021 kl. 1630-1705 - Teams

Tidspunkt:	onsdag 08. desember kl. 1630-1705
Lokasjon:	Microsoft Teams.
Hensikt:	Felles situasjonsforståelse blant aktørene i fylkesberedskapsrådet.
Innkalte Deltakere:	Statsforvalteren i Agder, SSHF, Politiet, Meteorologisk institutt, Agder fylkeskommune, Arendal kommune, Kristiansand kommune, Kristiansandsregionen brann og redning IKS, Østre Agder Brannvesen, Sivilforsvaret, Telenor, HV-08, Agder Energi, Bane NOR, Nye Veier, Vegvesenet
Møteleder:	Fung. Statsforvalter Knut Berg
Referent:	Seniorrådgiver Tord Lindelid
Vedlegg:	

Punkt	Agenda	Taler	Taletid
6.	Innledning	Fung. statsforvalter Knut Berg	2 min
7.	Situasjonsbeskrivelse	Agder politidistrikt/Statens vegvesen/Nye Veier/VTS	10 min
8.	Runde – status forberedelser	Alle	20 min
9.	Eventuelt	Møteleder	3 min

6. Innledning
Saken har stort mediefokus regionalt og nasjonalt. Samferdselsdepartementet har tatt forbindelse og ønsker status.

Ingen endring på værprognosene.

7. Situasjonsbeskrivelse fra politiet
   Full stans i nordgående retning på fylkesgrensa på E18. Politiet har doblet bemanningen med dedikert innsatsleder.
   Forventet utvikling er utfordrende kjøreforhold, men sannsynlig at trafikken vil flyte.
   Mulige tiltak er benyttelse av §7 og stenge E18.
   Voldsomt medietrykk. Har utarbeidet mediepunkter som er delt.
   Lav terskel om å be om bistand fra politiet.

8. Runde – status forberedelser
   SSV: utfordringene ligger i Østerholtheia, men kan endre seg fort. Fortsetter å holde tett dialog med VTS, Nye veier, politi og egen vedlikeholdsdivisjon.
   Flytter ressurser østover for å kontrollere kjøretøy.
   Enige om at rekvirering av tungbilberger skal gå gjennom VTS.
   Søker å redusere antall tunge kjøretøy på veien, samt oppretter omkjøringsruter.
   VTS oppbemanner.
   Nye veier:
   Svart vei og god fremkommelighet i begge retninger.
   Godt fornøyd med dagens koordinering.
   Har behov for støtte fra politiet hvis trafikken skal snus.
   Mulige tiltak:
   God kommunikasjon gjennom VTS – hvordan? Bruk av kart.
   Mulig å stenge veien
   Fjerne midtdelere
   Fjerne kjøretøy som er dårlig skodd
   Varsle mer og bedre
   Informasjon ut til publikum mtp egenberedskap (i bil), og være forberedt på kø, evt la bilen stå.
   Parkere kjøretøy i ett felt og la trafikken gå i det andre feltet.
   Rydde og klargjøre parkeringsplasser i tilknytning til veien.
   Mulige nye tiltak:
   Kolonnekjøring
   Sette ned lovlig hastighet
   Geografisk SMS-varsling og info

9. Eventuelt
   Kommunene må huske å kalle inn HV-områdesjefen hvis det settes krisestab.
   Nytt møte i morgen tidlig.

Vedlegg D – Mandat for Infopool Agder

Mandat for Infopool Agder

Fylkesberedskapsrådet i Aust- og Vest-Agder har etablert en egen informasjonspool for å lette samordningen av informasjon i forbindelse med kriser og andre alvorlige hendelser og bedre kvaliteten på kriseinformasjonen gjennom felles erfarings- og kunnskapsutveksling.

Poolen har ett møte i året. Alle instanser som er med i Fylkesberedskapsrådet kan ha en eller flere representanter i forumet. I tillegg til Fylkesberedskapsrådets medlemmer deltar Arendal og Kristiansand kommuner i forumet.

Fylkesmannen er sekretariat for poolen. Alle virksomheter har som før selvstendig ansvar for sin informasjon.

Infopool Agder har ingen formell myndighet. I en krise skal formelle henvendelser gå via medlemmene i Fylkesberedskapsrådet.

Vedtatt av poolens medlemmer 31. august 2016

Vedlegg E – Kritisk infrastruktur

Generelt

Et snøfall av dimensjoner som de vi opplevde 7.-13. desember utfordrer kritisk infrastruktur på en måte som få andre ekstreme værforhold gjør. Selv om konsekvensene for kraftforsyning og elektronisk kommunikasjon var begrenset, velger vi likevel å omtale dem i denne rapporten fordi de er en del av det helhetlige konsekvensbildet og for å gi et bidrag til en vurdering av potensialet i en slik hendelse.

Kraftforsyning[13]

Ved mottak av værprognoser som indikerte opp mot 100 mm nedbør i tiden 7.-10. desember satte AEN gul beredskap tirsdag 7. desember kl. 1015. Dette er en situasjon der beredskapsledelsen følger situasjonen tett, uten at hele selskapet er involvert. Noen funksjoner kan da ha høyere bemanning enn i normal drift. Beredskapen ble opprettholdt til mandag 13. desember kl. 0800.

I løpet av perioden tirsdag 7. desember til mandag 13. desember, gjennomførte Beredskapsledelsen 11 statusmøter for oppdatering av felles situasjonsbilde og nye aksjonspunkter. Statsforvalteren fikk kopi av referatene fra statusmøtene.

Beredskapsledelsen var bevisst på problemene på E18 fordi det kunne bli utfordrende å få montørressurser ut til feilsteder på en trygg måte. I den perioden utfordringene på E18 var størst hadde AEN lite feil da det var tørr snø og temperaturbeltet var rundt 0 grader ute ved kysten.

Det snødde kraftig tirsdag 7. og onsdag 8. desember før det avtok noe torsdag i den gitte perioden. Første delen av nedbøren kom som tørr, kald snø. Det var spesielt områdene Gjerstad, Vegårshei og Froland som fikk de største mengdene. AEN hadde kun et mindre antall feil i nettet i denne perioden. Mot torsdag 9. desember begynte temperaturen å stige til rett over null grader i det samme området. Temperaturstigning i kombinasjon med noe mer nedbør i form av snø bidro til at belastningen på vegetasjon og linjer økte. Feilene i perioden vurderes til å i hovedsak være knyttet til trær på høyspent luftlinjer samt vekten av snø og is på anleggsdeler. På det meste var anslagsvis 2200 kunder uten strøm samtidig under beredskapsperioden. Totalt 4934 kunder var berørt av hendelsen de gitte dagene. Totalt 7 prioritet 1 kunder var berørt av hendelsen og 2 prioriterte kunder som var uten strøm, over noe tid.

Det var ikke rapportert om feilhendelser i regionalnettet i den aktuelle perioden.

Det var totalt 12 høyspentlinjer som var berørt under beredskapshendelsen. Hovedårsaken til feil øst på Agder knyttes til store mengder våt snø i området kombinert med temperaturer rundt 0 grader. Dette medførte snø- og islast på anleggsdeler og vegetasjon. De fleste feil skyldes enten trær på linja som medførte fasebrudd og knekte mastetopper eller is-/snøbelastning på liner og master.

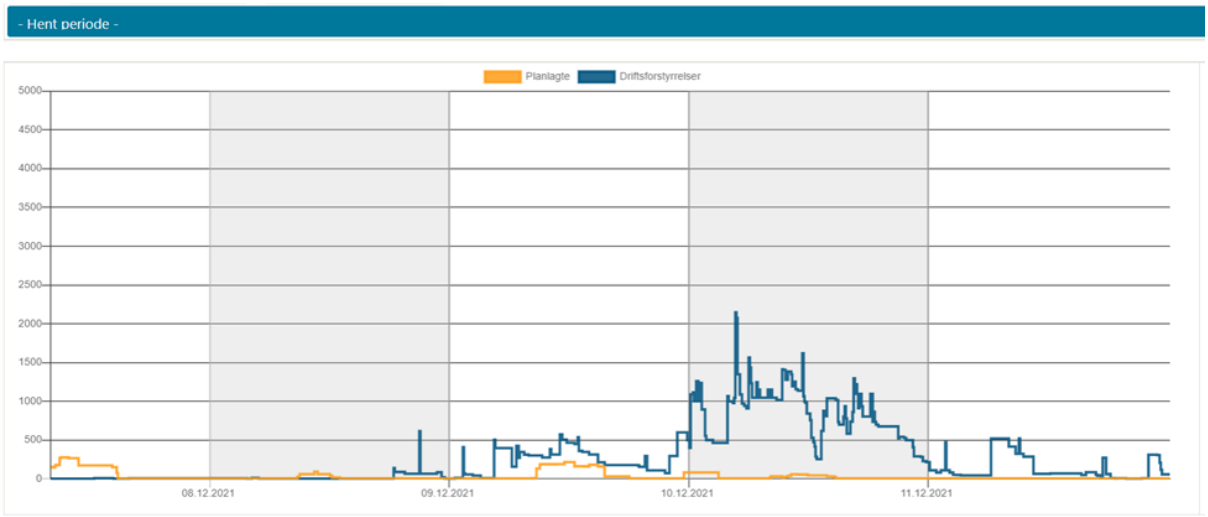
De fleste planlagte koblinger ble utført uten endringer i den aktuelle perioden.

Underveis i hendelsen deltok AEN i den regionale samordningen gjennom å delta i møter i Fylkesberedskapsrådet og gjennom å sende referater fra møtene i beredskapsledelsen til SF. Beredskapskoordinator hadde kontakt med beredskapskoordinatorene i kommunene Gjerstad, Vegårshei, Froland, Iveland, Evje og Hornnes, Åmli, Birkenes og Arendal. Han hadde også dialog med operasjonssenteret til Telenor og utvekslet informasjon vedrørende pågående arbeid i tilknytning til feil i strømnettet som påvirket basestasjoner i området.

[13] Agder Energi Nett AS Mye snø på Agder Feilsituasjoner med beredskap 7 - 13. desember 2021

AENs egen vurdering er at beredskapsledelse og gjennomføring fungerte på en god måte under hendelsen.

Froland kommune trekker fram at sårbarheten for kraftutfall bør vurderes i de områdene som denne gangen var uten kraft i et døgn. SF minner om det pågående prosjektet for økt robusthet innen kraft, elektronisk kommunikasjon, informasjon og velferdsteknologi (KEIV-prosjektet) har dette som målsetting.



Figur 6 Graf som viser antall kunder uten strøm gjennom feilperioden. Fredag 10. desember var døgnet med flest utfall.



Figur 7 Bildet viser driftsfeil i den aktuelle perioden

Elektronisk kommunikasjon[14]

Dette avsnittet i rapporten er basert på Telenors evalueringsrapport. Telenor er den største infrastruktureieren og deres utfordringer bør være representative for andre operatører i området.

På bakgrunn av værvarselet ble det innkalt til møte i Telenor mandag 6. desember. Etter møtet ble det forespeilet et forestående snøfall med to tyngdepunkt, nærmere bestemt Vegårshei og Vennesla. Dette ble videreformidlet til Operasjonsleder som igjen videreformidlet til Telenors entreprenører. Det ble deretter gjort en kartlegging av infrastruktur i området.

På onsdag 5 desember ble det innkalt til nytt møte. Denne gangen ble det fokusert på et område i Aust-Agder omkring Hynnekleiv.

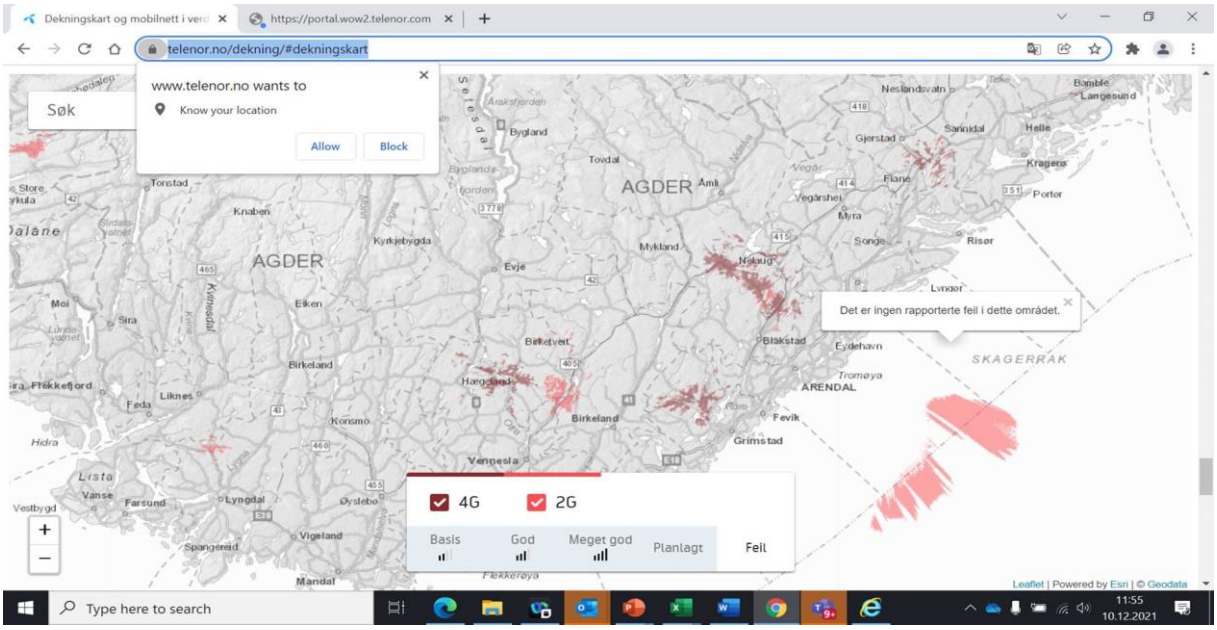
Utover i hendelsen ble det registrert utfall i fire kommuner: Froland, Iveland, Grimstad og Birkenes. Froland fikk andelsmessig flest utfall. De fleste utfall var i mobiltelefoni, men også bredbånd, telefoni og TV ble rammet. Tyngdepunktet av utfallene var fredag 10. desember, hvilket samsvarer godt med tyngdepunktet for utfall i kraftforsyningen.

På lørdag morgen gjenstod kun utfall på to basestasjoner i Froland. På lørdag kveld gjenstod kun en basestasjon som hadde overlappende dekning med andre stasjoner.

Kundekonsekvensen kan oppsummeres med:

- Redusert til ingen dekning langs fv. 3720 mellom Froland og Oland. Stasjonene langs dette veistrekket er nede på grunn av langvarig kraftutfall.
- Det kan også oppleves enkelte steder med sterkt redusert dekning i områdene Vætingen, Topland og Heimdal i Birkenes kommune.
- I tillegg var det problemer med en DAB sender.

Det var et begrenset antall kunder som opplevde problemene, men dessverre var nedetiden opp til et døgn for en del av de berørte kundene.



Figur 8 Berørt område av utfallet fredag kl 12:00

[14] Ekstremvær i Agder i uke 49 2021 Hendelsesforløp og erfaringer fra Telenor.

Problemene skyldes kraftutfall. Telenor har hatt en god dialog med Agder Energi og utførende entreprenører både før og under hele hendelsesforløpet. Det er viktig å ha en god dialog med Agder Energi under hele hendelsesforløpet slik at Telenor får beskjed om hvilke områder som er rammet av et kraftutfall og forventet rettetid. Dette fungerte meget godt under hendelsen.

En utfordring for Telenor under denne type hendelser er å kunne forutse hvilket geografisk område som blir hardest rammet av et ekstremvær. Før denne hendelsen, ble det mottatt løpende prognoser fra meteorolog. Disse prognosene var nyttige for å kunne forberede hele apparatet på hvor man kunne forvente de største problemene.

Vurdering

Den delen av snøfallet som berørte kraftforsyning og elektronisk kommunikasjon medførte ikke store utfordringer for aktørene. SF oppfatter aktørene som proaktive ved at

- AEN tidlig tok kontakt med potensielt berørte kommuner. Dette ble meget godt mottatt i de aktuelle kommunene.
- Telenor NOC tidlig etablerte kontakt med AEN
- AEN tidlig økte beredskapen i selskapet
- AEN delte sine referater fra møter i beredskapsledelsen med SF.

Handlingsmønsteret følger en praksis som er etablert mellom disse aktørene i Agder over lenger tid. Den legger grunnlaget for tett kontakt på utøvende nivå, noe som sikrer rask handling og presis informasjonsutveksling. Det var ikke behov for regional samordning knyttet til håndteringen av kraft- og ekom-situasjonen.

Det er SFs vurdering at håndteringen av denne delen av snøfallet ble gjort på en god måte.

Erfaringer kritisk infrastruktur

- Sårbarheten for kraftutfall bør vurderes i de områdene som denne gangen var uten kraft i et døgn.
- AEN må videreføre god praksis med å ta kontakt med potensielt berørte kommuner i forkant av mulig kraftutfall.

Vedlegg F – Observasjoner av nedbør og snødybde

Nedbør

Tabellen viser samlet nedbør i perioden 6. desember kl. 07 til 10. desember kl. 07.

STED	KOMMUNE	MOH	MM
BØYLEFOSS	Froland	63	155,2
NELAUG	Åmli	142	143,9
EIKELAND	Gjerstad	42	128,5
DOVLAND	Birkenes	259	116,1
HYNNEKLEIV	Froland	162	97,6
GJERSTAD STASJON	Gjerstad	32	92,4
MYKLAND	Froland	245	91,2
ARENDAL BRANNSTASJON II	Arendal	50	81,7
LANDVIK	Grimstad	6	65,4
TORUNGEN FYR	Arendal	12	43,7

Tabell 1 Samlet nedbør i perioden 6. desember kl. 0700 til 10. desember kl. 0700

Snødybde

Tabellen viser snødybden i cm i perioden 7. til 10. desember sortert etter største snødybde den 10.

STED	KOMMUNE	MOH	07.12	08.12	09.12	10.12
MYKLAND	Froland	245	32	70	103	112
NELAUG	Åmli	142	62	90	102	106
DOVLAND	Birkenes	259	34	55	89	92
HYNNEKLEIV	Froland	162	46	67	88	91
EIKELAND	Gjerstad	42	42	75	87	88
BØYLEFOSS	Froland	63	48	75	85	85
TOVDAL	Åmli	220	30	42	49	50

Tabell 2 Snødybde i perioden 7.-10. desember (akkumulert)

Vedlegg G – Vi fikk prøve oss en gang til – hadde vi lært noe?

Søndag 9. januar 2022 sendte MET ut oransje varsel om store snømengder for perioden fra samme dag kl. 0900 til påfølgende morgen kl. 0600. Det ble meldt om opptil 40 cm snø og i samme område som ble rammet i begynnelsen av desember. Varselet fulgte opp et gult varsel som var sendt ut foregående dag kl. 1144.

Dette snøværet fikk ikke samfunnsmessige eller andre alvorlige konsekvenser. Dette skyldtes at det inntraff på en søndag, med relativt liten trafikk og få hendelser og fordi aktørene denne gangen var bedre forberedt enn i desember.

Det ble gjennomført to møter i Fylkesberedskapsrådet 9. januar, kl. 1030 og kl. 1800. Til disse møtene var også NVAS og AKT invitert.

I det første møtet kl. 1030 ga aktørene følgende tilbakemelding om forberedelser:

- SVV: Drifts- og vedlikeholdsavdelingen hadde hatt morgenmøte med MET. Entreprenører var varslet og bedt om å ha økt ressurstilgang.
- NVAS: Hatt kontakt med entreprenør. Gjort avtale med SVVs entreprenør om brøyting inn på NVAS strekning på ny E18 mellom Grønstølkrysset og Lundekrysset, der problemene oppstod sist.
- Agder PD: Er tilgjengelige i forebyggende fase, f.eks. for å bistå SVV i kontroll av tungbiler. Gjennomgang av gateway-kapasitet ift. nødnett. Økt tilstedeværelse på veien for å ha et oppdatert situasjonsbilde.

SF oppfordret til direkte dialog mellom politiet og vegmyndighetene basert på gode erfaringer med dette fra forrige snøfall.

I møtet kl. 1800 ga aktørene følgende status på håndteringen:

- SVV: Gjennomført tungbilkontroller tre steder langs E39/E18. Ekstra veghøvel på Østerholtheia. God kontakt mellom VTS, vegeierne og entreprenørene. Mye ressurser i virksomhet. Mye mer proaktive nå enn sist. God dialog med NVAS og Agder FK om bl.a. omkjøringer. Koplet ressursperson mot politiet. Anser seg som mer forberedt nå enn sist. Skal ha kontroll.
- NVAS: God kontroll, mye ressurser på.
- Agder PD: Godt samarbeid med VTS. Kontakt med ressursperson fra SVV. Etatene ser ut til å være langt bedre forberedt nå enn sist.

Håndteringen fungerte godt også utover kvelden og natten og det var ikke behov for ytterligere koordinering gjennom Fylkesberedskapsrådet.

SFs inntrykk er at aktørene var langt bedre forberedt denne gangen enn i desember. Kontakter på taktisk nivå ble etablert tidlig. VTS samarbeidet bedre med vegeierne enn sist. Pga. bedre potensialvurdering var flere ressurser mobilisert og tiltak fattet for å vedlikeholde situasjonsbildet. Ansvarsforholdene internt i SVV syntes å være avklart.

Direktoratet for mineralforvaltning
med Bergmesteren for Svalbard

SWECO Norge AS
Postboks 80 Skøyen
0212 OSLO

Dato: 11.05.2023
Vår ref: 18/02522-27
Deres ref: E18 Tvedestrand – Gjerstad

Uttalelse til varsel om utvidelse av planområde og høring av planprogram - reguleringsplan for E18 Tvedestrand–Gjerstad i Tvedestrand, Risør og Gjerstad kommuner

POST- OG BESØKSADRESSE
Ladebekken 50
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00
E-POST post@dirmin.no
WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883
SWIFT DNBANOKK
IBAN NO5376940505883
ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR
TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 30. mars 2023.

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

Sentrale mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og å hindre at viktige forekomster gjøres utilgjengelig av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

Om saken
Det er varslet utvidelse av planområdet for E18 fra Tvedestrand til Gjerstad, sammen med høring og offentlig ettersyn av planprogrammet. Oppstart av planarbeid ble varslet 28.08.2020, og det ble lagt ut et planforslag på høring fra juli til september 2021. Summen av innkomne merknader og innsigelser viste at det ikke var tilslutning til planforslaget slik det forelå, og det var ikke mulig å oppnå et samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt. Med bakgrunn i dette har prosjektet gjennomgått en verdioptimalisering. Verdioptimaliseringen pekte på at økt grad av gjenbruk kan øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Planarbeidet vil videreføres med en oppdatert og sammenstilt konsekvensutredning av fire vegkorridorer og mulige kombinasjoner.

Uttalelse fra DMF
DMF viser til våre uttalelser til oppstart til E18 Dørdal–Tvedestrand og høring offentlig ettersyn av E18 Tvedestrand–Bamble, datert henholdsvis 28. september 2020 og 16. september 2021. Der ga vi uttalelse om berørte masseuttak og konsekvensutredning av berørte mineralressurser. Planområdet i denne saken berører ingen registrerte masseuttak.

Mineralske ressurser i planområdet og konsekvensutredning

I vår uttalelse til oppstart ga vi ingen merknad til at ikke vurderte mineralressurser ble gitt ingen betydning, med henvisning til konsekvensutredningen for kommunedelplan for E18 Dørdal–Grimstad. Siden den gang har Norges geologiske undersøkelse (NGU) presisert at de anbefaler at mineralressurser som ikke er verdivurdert blir vurdert før annen arealbruk fastsettes[1]. DMF er også av denne oppfatningen, og vil understreke at «ikke vurderte» forekomster i utgangspunktet ikke kan avskrives med «liten eller ingen betydning». I planprosesser som medfører tiltak som kan påvirke kjente forekomster med mineralske ressurser som ikke har noen verdivurdering, må det innhentes informasjon om betydningen til en forekomst slik at eventuelle viktige ressurser blir tillagt vekt i planens konsekvensutredning.

Innenfor det utvidede planområdet er det flere mineralressurser av forskjellige typer. Med unntak av sand- og grusressursen Moland er ingen av forekomstene verdivurdert av NGU:

Sand og grus:
- Fosstveit
- Moland

Metaller:
- Skjerkholt, mangan
- Baltjern, jern

Industrimineraler:
- Liaåsen, feltspat
- Lundedalen, feltspat
- Øygarden, feltspat
- Fredviken, feltspat
- Bråtane, feltspat
- Lindland, silika
- Skuggestøl, feltspat
- Eidet, apatitt
- Eidet, feltspat

For mer informasjon om hver enkelt av forekomstene henviser vi til NGU sine ressursdatabaser for pukk og grus, og malm og industrimineraler for henholdsvis Tvedestrand[2,3] og Risør kommuner[4,5].

Det er nå varslet en detaljreguleringsplan, som innebærer et mer avgrenset område og en større forventning til detaljnivå i vurderingene og utredningene som skal gjennomføres. DMF mener derfor at mineralforekomster som ikke er verdivurdert bør bli nærmere vurdert for å være tilstrekkelig opplyst om virkningene på eventuelle viktige mineralske ressurser i planområdet. Manglende utredning av mineralressurser

---

[1] NGU – veileder kartprodukter: https://openarchive.ngu.no/ngu-xmlui/handle/11250/3045263
[2] Tvedestrand, grus-, pukk- og steintippdatabasen: https://aps.ngu.no/pls/oradb/grus_GP_Oppslag_KS.Alle_fkom_komm?p_kommunenr=4213
[3] Tvedestrand, malm-, industrimineral- og natursteindatabasen: https://aps.ngu.no/pls/oradb/minres_Mi_list_fkom_ks.Alle_fkom?p_kommunenr=4213R&p_sprak=N
[4] Risør, grus-, pukk- og steintippdatabasen: https://aps.ngu.no/pls/oradb/grus_GP_Oppslag_KS.Alle_fkom_komm?p_kommunenr=4201
[5] Risør, malm-, industrimineral- og natursteindatabasen: https://aps.ngu.no/pls/oradb/minres_Mi_list_fkom_ks.Alle_fkom?p_kommunenr=4201R&p_sprak=N

som ikke er verdivurdert kan føre til nedbygging og utilgjengeliggjøring av ressurser som kan være viktige i dag og i fremtiden. Planbeskrivelsen bør inneholde en vurdering av hvordan planen påvirker tilgjengeligheten til og muligheten for eventuelt fremtidig uttak av mineralressursene.

Massehåndtering

DMF anbefaler at planer som fører til stor utbygging og utskifting av masser krever massehåndteringsplan. Masser som genereres internt i prosjektet og som er av god nok kvalitet bør benyttes som byggeråstoff ved opparbeiding av tiltaket så langt det lar seg gjøre. Dersom det er forventet et masseoverskudd bør det vurderes hvordan overskuddsmassene kan benyttes til samfunnstjenlige formål, om det finnes areal til håndtering av massene og hvordan masser skal transporteres ut av utbyggingsområdene, før masser som er uegnet som byggeråstoff blir permanent deponert. Dette vil være i tråd med prosjektets ambisjoner om økt grad av gjenbruk.

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

Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad
seksjonsleder

Henning Sigstad
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Henning Sigstad

Mottakere:

SWECO Norge AS Postboks 80 Skøyen 0212 OSLO

Sweco Norge AS v/ Marius Fiskevold
Postboks 80 Skøyen
0212 OSLO

Deres ref:
Vår ref: 2023/73847
Dato: 19.05.2023
Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler

Mattilsynet

MATTILSYNETS UTTALELSE TIL UTVIDET VARSLINGSOMRÅDE OG HØRING AV PLANPROGRAM FOR E18 TVEDESTRAND- GJERSTAD

Vi viser til varslingsbrev fra Nye Veier, datert 30.03.2023, med kunngjøring om utvidet varslingsgrense og høring av planprogram for E18 Tvedestrand – Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tvedestrand – Bamble).

Mattilsynet er sektormyndighet for å ivareta nasjonale og regionale bestemmelser og føringer i plansaker som berører Mattilsynets forvaltningsområde. I tilknytning til dette planarbeidet er tema knyttet til drikkevannsforsyning og plantehelse særlig relevante.

Mattilsynet har tidligere mottatt forslag til detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble til høring og offentlig ettersyn. Vi gav uttalelse til denne, datert 16.09.2021. Nye veier har i etterkant av høringen gjennomført en verdioptimalisering av prosjektet som pekte på at økt grad av gjenbruk kan øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten på strekningen mellom Tvedestrand og Gjerstad. Resultatet at verdioptimaliseringen er en anbefaling fra Nye veier om å videreføre planprosessen med en oppdatert og sammenstilt konsekvensutredning av fire veikorridorer og mulige kombinasjoner.

Mattilsynets forrige uttalelse til detaljreguleringsplan gjaldt hele strekningen fra Tvedestrand til Bamble. Innspillet vårt omtalte både kommunale vannforsyninger langs strekningen inkludert eksisterende VA infrastruktur, hensynet til private vannforsyninger, samt viktigheten av plantehelse og å hindre spredning av planteskadegjørere. Vi ber om at innspillet videreføres i sin helhet til videre planarbeid, og uttaler oss i denne omgang kun i forhold til endringene som planprogrammet og utvidet varslingsgrense medfører for våre forvaltningsområder.

Mattilsynets innspill til planprogram og utvidet varslingsgrense for E18 Tvedestrand - Gjerstad:

Mattilsynet forvalter drikkevannsforskriften (forskrift om vannforsyning og drikkevann FOR-2016-12-22-1868). Vårt ansvarsområde i forhold til planarbeid er knyttet til beskyttelse av eksisterende og framtidige drikkevannskilder og leveringssikkerhet for trygt og nok drikkevann til innbyggerne. Generelt må en føre-var tilnærming legges til grunn for beskyttelse av drikkevannskilder, på kort og lang sikt.

I innspillet til detaljreguleringsplanen skrev vi om Molandsvann, som er aktuell som mulig reservevannkilde for Risør kommune. Det er derfor behov for å beskytte denne kilden mot enhver forurensing som kan

Mattilsynet
Seksjon planter og mat Agder

Saksbehandler: Vibeke Hellerslien
Tlf: 22400000
E-post: postmottak@mattilsynet.no
(Husk mottakers navn)

Postadresse:
Felles postmottak, Postboks 383
2381 Brumunddal
Telefaks: 23 21 68 01

påvirke råvannskilden negativt, for å forhindre at dette alternativet eventuelt ikke kan realiseres. I kommunedelplanen for E18 Dørdal – Grimstad er det fastsatt hensynssone H 710_2 Drikkevann rundt Molandsvann. I tilhørende bestemmelser står det at "*Veianlegget skal utformes på en slik måte at vannkilden ikke forurenses*". Vedtatt veitrasè i kommunedelplanen går på vestsiden av Molandsvann og denne traseen var lagt til grunn i tidligere forslag til detaljreguleringsplan. I vårt innspill til detaljreguleringsplan vurderte vi at "*Miljøprogrammet og Fagrapport naturressurser viser til en bedret forurensningssituasjon for Molandsvann ved etablering foreslåtte veitrasé. Dette som følge av at trafikken på eksisterende E18 vil falle, at ny veilinje vil ligge lengre unna kilden og at prosjektet vil gi en mer trafikksikker vei".*

I planprogrammet utvides varslingsgrensen østover og inkluderer dagens E18. Planprogrammet redegjør for 4 korridoralternativer, der 3 av alternativene (alternativ 10, 20 og 30) foreslår gjenbruk av nåværende E18 på østsiden av Molandsvann. Disse alternativene er negative i forhold til tidligere forslag til trasé, da veien vil gå nærmere Molandsvann enn tidligere foreslått. Kun alternativ 40 foreslår en trase på vestsiden av Molandsvann som "*optimaliserer reguleringsplanforslaget fra 2021*".

Alle de foreslåtte korridoralternativene har veilinjer som passerer nær Molandsvann, og vil dermed utgjøre en risiko for forurensing av råvannskilden.

I kapittel I kap. 3.5 i planprogrammet gis det en oversikt over hvilke virkninger av tiltaket som skal utredes. Et av disse er: "*Naturressurser: For fagtema naturressurser skal utredningen vurdere tiltakets påvirkning på jordbruksressurser, eksisterende og fremtidige drikkevannskilder, utmarksressurser og mineralressurser"*.

Vi forventer at utredningen vurderer tiltakets påvirkning på Molandsvann og at det innføres tiltak og bestemmelser som beskytter denne vannkilden mot forurensing. Vi viser til vårt tidligere innspill for mer utfyllende beskrivelse av hva vi forventer i denne sammenhengen.

Vi forventer også at utredningen omfatter eventuelle private vannforsyninger langs strekningen slik at disse ivaretas, og at temaet plantehelse inngår i utredning av jordbruksressurser, jf. vårt tidligere innspill til detaljreguleringsplan.

Med hilsen

Nina Merete Vehus
Avdelingssjef
Mattilsynet Avdeling Agder

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.
Dokumenter som må ha signatur blir i tillegg sendt i papirversjon.

NVE
Norges vassdrags- og energidirektorat

Nye Veier AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Vår dato: 09.05.2023
Vår ref.: 202010182-46 Oppgis ved henvendelse
Deres ref.:

Saksbehandler: Maria Solem, 22959764, maws@nve.no

NVEs innspill-Varsel om oppstart - Utvidet varslingsgrense og høring av planprogram - Detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand - Gjerstad, del av tidligere planforslag for E18 Tvedestrand - Bamble

Vi viser til brev datert 30.03.2023. Saken gjelder varsel om utvidet varslingsgrense og høring av planprogram for detaljregulering for E18 Tvedestrand- Gjerstad.

Vi viser til våre tidligere innspill, merknader og innsigelser i saken og forutsetter at dette tas med i videre planlegging.

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

NVEs rolle som statlig myndighet for flom- og skredfare i tilknytning til arealplaner for samferdselsanlegg innebærer å gi råd og veiledning knyttet til faren, og se etter om faren blir utredet godt nok til å vurdere fare knyttet til omkringliggende omgivelser.

NVEs konkrete innspill
Det er i utgangspunktet positivt å gjenbruke mer av eksisterende vei, men dagens vei går flere steder i nærføing og delvis på fylling i vassdrag. Dersom det planlegges med utfyllinger eller andre inngrep i vassdrag må virkningene dette har for vannhåndteringen og vassdragsmiljøet vurderes, jf. vannressursloven §§ 5, 8, 18, 20, 35 m.fl. Planen går gjennom flere vernete vassdragsområder, og RPR for verna vassdrag må derfor legges til grunn i planarbeidet.

Videre må det vurderes om utbygging av veien vil medføre økt fare for flom og erosjon i vassdragene, om det er fare for kvikkleireskred og om det fare for skred i bratt terreng. Avskjæring av vannveier, endrete terrengforhold med mer vil kunne medføre økt fare for omkringliggende områder. Vi viser til Byggteknisk forskrift (TEK17) § 7-1 andre ledd.

På reguleringsplannivå skal tilstrekkelig sikkerhet mot naturfarer ivaretas gjennom selve planløsningen og bruk av virkemidler som arealformål, hensynssoner og reguleringsbestemmelser (pbl. §§ 12-5, 11-8, 12-6 og 12-7). Vi viser også til H-5/18 Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling - regjeringen.no, punkt 2.11.1, hvor det heter at «ved siste plannivå er det ikke mulig å skyve nærmere avklaring av reell fare til byggesaken ved å sette vilkår for å innvilge byggesøknad»

I følge KMDs Reguleringsplanveileder (regjeringen.no) (kapittel 5.2.3) skal faresoner alltid vises med hensynssone i reguleringsplan. Til hensynssoner skal det i nødvendig grad gis bestemmelser som avgrenser eller setter vilkår for arealbruken. Dette er omtalt nærmere i NVE retningslinje 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar kapittel 7.5.

I vårt brev av 08.09.2021 med innsigelse til detaljreguleringsplanen for E18 Tvedestrand – Bamble ga vi også råd om hvordan innsigelsene vil kunne løses. Brevet ligger vedlagt.

Generelle råd
For å få en fullstendig oversikt over hvordan dere kan ta hensyn til våre tema i reguleringsplanen anbefaler vi dere å bruke våre internettsider for arealplanlegging. Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå. Vi vil særlig vise til Kartbasert veileder for reguleringsplan. Veilederen leder dere gjennom alle våre fagområde, og gir dere verktøy og innspill til planarbeidet. Den som utarbeider planen, har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

NVEs oppfølging av planarbeidet
Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE. Vi ber om at alle plandokument blir sendt elektronisk til NVE.

NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.

Ta gjerne kontakt på e-post eller telefon ved konkrete spørsmål om NVEs saksområder.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Maria Solem
Senioringeniør

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

Mottakere:
Nye Veier AS

Kopimottakere:
Risør kommune
Gjerstad kommune
Vegårshei kommune
Tvedestrand kommune
STATSFORVALTEREN I AGDER

Norges vassdrags- og energidirektorat

NVE

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Vår dato: 08.09.2021
Vår ref.: 202010182-23
Arkiv: 323
Deres dato: 28.06.2021
Deres ref.: 2021/537-1

Saksbehandler:
Heidi Mathea Henriksen
22959759/hmh@nve.no

NVEs innsigelse - Høring og offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble - Bamble, Kragerø, Gjerstad, Risør, Vegårshei og Tvedestrand kommuner

NVE har innsigelse til detaljreguleringsplanen for E18 Tvedestrand – Bamble.

1) **NVE har ikke grunnlag til å vurdere virkningene av tiltakene som planlegges i vassdragene opp mot allmenne interesser, jf vannressursloven §§ 8, 18 og 35.**

   For å løse innsigelsen må det lages en oversikt over alle tiltakene som planlegges knyttet til vann og vassdrag der virkningene for allmenne interesser og aktuelle avbøtende tiltak er sammenstilt og vurdert. Dersom det viser seg at vei-/sikringsanlegg kan være til nevneverdig skade eller ulempe, stiller vannressurslovens § 23 blant annet krav om vurdering av alternative tekniske løsninger og lokaliseringer. NVE kan samordne mot vannressursloven dersom forholdene, som vannressursloven skal ivareta, er ivaretatt i planen.

2) **NVE har innsigelse til reguleringsplanen for E18 Bamble – Tvedestrand fordi det ikke er utredet og i tilstrekkelig grad vist hvordan sikkerheten mot kvikkleireskred skal ivaretas i planen, jf. pbl § 28-1 og kravene i Byggteknisk forskrift (TEK17) §§ 7-1 og 7-3 med veiledning.**

   For å løse innsigelsen må det gjøres konkrete vurderinger og dokumenteres hvordan stabiliteten skal sikres i anleggsperioden og ved permanent situasjon. Det må også beskrives hvilke virkninger eventuelle tiltak vil ha for vassdragene og vassdragsnære områder.

Vi viser til brev av 28.06.2021 med detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble. NVE ga innspill til oppstart av planarbeidet i brev av 14.10.2020. Det er avholdt møter mellom NVE, Nye Veier og kommunene Vegårshei, Kragerø og Gjerstad 26.11.2020 og mellom Nye Veier og NVE 31.08.2021.

Vi viser også til våre uttalelser og kontakt i arbeidet med kommunedelplanen for veistrekningen Bamble-Grimstad.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft.

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

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

Generelt til planen

Detaljreguleringsplanen fremstår som for overordnet til å være siste plannivå. Nye Veier har den siste tiden gitt signaler om at de vil vurdere deler av planen på nytt og se på muligheten for å gjenbruke mer av den eksisterende veien. NVE mener dette kan være hensiktsmessig. Ved å gjenbruke mer av eksisterende vei vil inngrep i uberørte naturområder reduseres. Samtidig minner vi om at det også langs eksisterende vei finnes områder som er sårbare for inngrep.

NVE anbefaler at denne planen omgjøres til en områdereguleringsplan og at det blir utarbeidet mer detaljerte detaljreguleringsplaner for kortere delstrekninger. På denne måten vil det være mulig å i større grad belyse hvilke virkninger tiltakene har blant annet for vassdragene. Områdene for masselagring og sikring mot kvikkleire virker nå løsrevet fra resten av planen.

I vår uttalelse trekker vi frem noen lokaliteter og rapporter spesielt, for å utdype våre poeng og forklare problemstillinger. Nye Veier må ta en gjennomgang av alle tiltak i og ved vassdrag og vurdere disse, uavhengig av vi har kommentert disse i vår uttalelse eller ikke. NVE forventer at våre innspill her og i dialog i tidligere planfaser blir tatt hensyn til i planen.

Vassdragstiltak

Bakgrunn

I NVEs uttalelse til kommunedelplanen for E18 Dørdal – Grimstad, datert 22.05.2019 (vår referanse 201834852) skrev vi:

«NVE har anbefalt at vassdragstiltak avklares i størst mulig grad opp mot vannressurslovens bestemmelser. Dette for å gi størst mulig forutsigbarhet i den videre planprosessen. ***Foreliggende planforslag avklarer ikke hvorvidt vei-/sikringsanlegg innebærer vassdragstiltak som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdraget eller sjøen. Dette gir mindre forutsigbarhet knyttet til reguleringsplan.*** *Dersom det viser seg at vei-/sikringsanlegg kan være til slik skade eller ulempe, stiller vannressurslovens § 23 blant annet krav om vurdering av alternative tekniske løsninger og lokaliseringer. NVE forutsetter at avklaringer etter vannressursloven gjøres i forbindelse*

med reguleringsplan, jamfør vannressursloven § 20, bokstav d. Vassdragstiltakene må derfor være tilstrekkelig belyst i reguleringsplan, jamfør § 23.

Planområdet krysser fire verna vassdrag. Her kan nye anlegg bare tillates hvis hensynet til verneverdiene i vassdraget ikke taler imot, jamfør vannressurslovens § 35.» og videre *«**NVE påpeker at alle vassdragstiltak som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for noen allmenne interesser må inngå i reguleringsplanen, og må der være tilstrekkelig belyst, jamfør § 23.»***

I vårt innspill til oppstart av reguleringsplanen for E18 Bamble – Tvedestrand, brev av 14.10.2020, var vi tydelige på at tiltakene som planlegges i og ved vassdrag må beskrives tydelig i planen. Vi ga klart uttrykk for at det må gå frem av planmaterialet om tiltaket kan være til nevneverdig skade eller ulempe for noen allmenne interesser. Planforslaget må ikke legge til rette for slike tiltak uten at det samtidig avklares hvorvidt tiltaket er gjennomførbart i overensstemmelse med vannressursloven. Dersom det viser seg at vei-/sikringsanlegg kan være til slik skade eller ulempe, stiller vannressurslovens § 23 blant annet krav om vurdering av alternative tekniske løsninger og lokaliseringer.

Vi viser også til møte 26.11.2020 der vassdragene i veilinja ble gjennomgått. NVE var der helt tydelige på at vassdragstiltak må vurderes etter vannressursloven §§ 5 og 8. Evt. må tiltak belyses/vurderes/opplyses som i en konsesjonssøknad, jf. referat datert 21.12.2020. Videre må tiltakene presenteres i en gjennomførbar plan og vi ba om å få et hefte/oversikt med beskrivelse av kryssing av vassdragene.

Vi påpekte at det var positivt at så mange vassdrag krysses med bru og at andre mindre tiltak må ivaretas med bestemmelser om gjennomføringen. I referatet står det videre at masselagringsområder som berører vassdrag også må belyses og at masselagringsområder ikke skal legges i sårbare vassdrag.

Vi var også tydelige på at reguleringsplan er siste nivå der NVE er inne i behandlingen. Virkningene tiltakene vil har for vassdragene må komme tydelig frem her.

NVEs vurdering

Planforslaget innebærer kryssing av vassdrag, lukkinger, omlegging og tiltak i og ved vassdrag. Planforslaget er lite detaljert i å beskrive hvordan tiltakene skal gjennomføres og hvilke virkninger dette vil ha for allmenne interesser i vassdragene i anleggsfasen og i permanent fase. Allmenne interesser er blant annet biologisk mangfold, verdifulle landskapselementer, fisk og fiske, kulturminner og kulturmiljø, friluftsliv med mer. Veianlegget krysser tre verna vassdragsområder (Bamble-, Solum- og Drangedalsvassdragene, Gjerstadvassdraget og Vegårvassdraget). Planforslaget beskriver ikke hvordan tiltakene påvirker verneverdiene i vassdragene. RPR for verna vassdrag må legges til grunn i planarbeidet.

I planmaterialet er det en Fagrapport hydrologi (NV38E18TB-GEO-RAP-003) der det er gitt en gjennomgang av de vassdragene veilinja krysser. Her er det identifisert 27 hovedlokaliteter hvor den planlagte veien krysser ulike vassdrag og det er nødvendig å bygge en bru eller kulvert.

I hydrologinotatet er det gjort en beregning av flomstørrelsen for alle vassdragene veilinja vil krysse. Med dette har Nye Veier fått et grunnlag for å dimensjonere bruer og kulverter slik at disse får god nok kapasitet til å håndtere en 200-årsflom med en klimafaktor på 1,2 eller 1,3 og en sikkerhetsfaktor på 1,2. NVE tar disse vurderingene til etterretning og forutsetter at Nye Veier ivaretar sikkerheten mot flomfare knyttet til det nye veianlegget.

NVE har kommentarer knyttet til faren for flom for omkringliggende områder. Det er ikke sett på hvordan tiltakene som berører vassdrag kan påvirke strømningen oppstrøms og nedstrøms kryssingene eller om tiltakene vil medføre økt vannstandstigning eller økt fare for erosjon. Det er heller ikke vurdert

hvilke endringer i vannstanden eventuelle pilarer eller innsnevringer i vassdraget vil kunne gi. Hydrologinotatet tar ikke for seg vassdragene som berøres av masselagringsområder og anleggsveier.

I kapittel 6 i Fagrapport – Vann, avløp, vannmiljø og overvannshåndtering (NV38E18TB-VEI-RAP-0001) står det at det som hovedprinsipp legges opp til å la de større vassdragene passere E18 upåvirket. Her vises det til at det skal brukes bru eller kulverter som også kan fungere som kulverter for vilt. NVE er ikke enig i det premisset at kryssing av vassdrag med bru og kulvert er å la de passere upåvirket, med mindre vannstrengen, kantvegetasjon og elvekantene forblir uberørt.

Det står videre i dette notatet at kulverter og stikkrenner med naturlig bunn bør benyttes så langt det lar seg gjøre og at dette vil kreve større dimensjon på kulverten. For at NVE skal kunne vurdere effekten av tiltak på vassdraget må det gjøres konkrete vurderinger av hvilke løsninger som brukes hvor. Dette må følges opp med konkrete bestemmelser i planen.

For Gongelva planlegges det en omlegging for at ikke elva skal komme i berøring med den nye veien. Det er positivt at det planlegges en omlegging fremfor å måtte lukke elva permanent på et lengre strekk. Vi støtter også vurderingen knyttet til lukking i anleggsperioden for å forhindre ukontrollert partikkelflukt. Vi kan ikke se at det foreligger noen vurderinger av hvilke allmenne interesser som kan bli berørt av en slik omlegging. Gongelva er innenfor det vernete vassdragsområdet Bamble, Solum og Drangedal, der Lonavassdraget er nevnt spesielt. I denne fagrapporten er det ikke flere kryssingspunkt som er nevnt spesielt.

Det er positivt at det for de store vassdragene skal bygges bru og at det står i rapportene at det ikke skal påvirke vassdragene, men det er svært uheldig at det ikke avklart nærmere plassering, størrelse og utforming av brufundamentene og pilarene. Dette kan ha betydning for vassdragsrelatert fare for omkringliggende områder og for behov for erosjonssikring og ytterligere tiltak i vassdragene.

Sikring mot kvikkleireskred kan medføre større terrenginngrep, erosjonssikring og utfyllinger i vassdrag. I vurderingen av kvikkleireskredfare, Fagrapport NV38E18TB-GTK-RAP-0001 med vedlegg, er det vist til behov for mulig erosjonssikring og tiltak i og ved vassdrag uten at vi kan se at virkningene dette vil ha for vassdragene er tilstrekkelig vurdert.

I Tvedestrand kommune krysser veien blant annet Storelva som er en del av Vegårvassdraget. Kryssingen er like vest for Fosstveit kraftverk. Elva er forholdvis bred der den nye veien er planlagt. Det er ikke tydelige føringer i planen om hvordan denne kryssingen skal foregå. Videre er det i Fagrapport geoteknikk, vedlegg 8, kartlagt flere kvikkleiresoner i dette området. I fagrapportene er det foreslått å slake ut skråningen. Det er ikke vist nærmere hvor stor utstrekning dette vil ha og om det eventuelt vil berøre selve elvestrengen eller kantvegetasjonen.

Det er lagt inn nye masselagringsområder på mange steder langs linja. Disse berører også vassdrag uten at det er vurdert hvilke virkninger dette vil ha for allmenne interesser. I konsekvensutredningen av disse områdene er det for enkelte områder nevnt at området ligger innenfor vernete vassdragsområder, men det er ikke vurdert hvilken påvirkning det vil ha for bekkesystemene/vassdragene at deler av vassdragene lukkes.

I bestemmelsene til planen er det overordnete funksjonsbestemmelser knyttet til vassdrag. Det er ikke avklart hvor det må gjøres erosjonssikringer og plastringer eller avklart om bruer skal bygges med pilarer i og ved vassdragene. Vi kan heller ikke se noen oversikt over lengden på kulvertene og hvilken barriere dette vil kunne skape. Virkningene dette har for vassdragene er ikke konkret vurdert opp mot allmenne interesser verken for permanent tilstand eller for anleggsperioden. Vi kan heller ikke se at det er gjort konkrete vurderinger av verna vassdrag.

NVEs innsigelse

Når en reguleringsplan beskriver de hensyn som vannressursloven skal ivareta, kan reguleringsplanen erstatte en konsesjon etter vannressursloven § 8, jf. §§ 18 og 20 d. Dette forutsetter at reguleringsplanen gir en god beskrivelse av tiltakene og at konsekvensene for allmenne interesser er vurdert.

Foreliggende planforslag avklarer ikke hvorvidt veianlegg, sikringsanlegg, anleggsområder og masselagringsområder innebærer vassdragstiltak som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdrag. Dersom det viser seg at vei-/sikringsanlegg kan være til slik skade eller ulempe vil tiltaket være konsesjonspliktig etter vrl. § 8. Vannressursloven § 23 stiller blant annet krav om vurdering av alternative tekniske løsninger og lokaliseringer i forbindelse med en søknad om konsesjon. For en samordning etter vannressursloven forutsetter NVE at avklaringer etter vannressursloven gjøres i forbindelse med utarbeidelsen av reguleringsplanen § 20, bokstav d. Vassdragstiltakene må derfor være tilstrekkelig belyst i reguleringsplan, jamfør § 23.

NVE har innsigelse til detaljreguleringsplanen for E18 Tvedestrand – Bamble. Planforslaget gir ikke NVE grunnlag for å vurdere tiltakenes virkning for allmenne interesser i vassdrag, jf. vannressursloven §§ 8, 18 og 35.

For å løse innsigelsen må det lages en oversikt over alle tiltakene som planlegges knyttet til vann og vassdrag der virkningene for allmenne interesser er sammenstilt og vurdert. NVE vil kunne samordne mot vannressursloven dersom forholdene som vannressursloven skal ivareta er vurdert, innarbeidet og tatt hensyn til i planen.

Kvikkleireskredfare

Vedlagt planen er det utredning av kvikkleiresoner og aktsomhetssoner (Fagrapport NV38E18TB-GTK-RAP-0001 med vedlegg). Utredningene og vurderingene er utført av Cowi, mens det er Terraplan som har gjort uavhengig kvalitetssikring (Notat 21006-RIG-NOT-01). Vi tar utredningene og vurderingene som er gjort til etterretning. Det ser ut til at det er gjort et godt arbeid i å få kartlagt aktsomhetsområder og faresoner.

NVE mener imidlertid at det må klargjøres nærmere hvordan stabiliteten skal ivaretas i faresonene. I rapportene som følger planen er det for enkelte områder vist til at skråninger må avslakes, at det må etableres støttefyllinger og erosjonssikringer. Avslaking kan innebære at man kommer ned i kvikkleira. Dette kan være vanskelig å gjennomføre. For kvikkleiresone ved Sundebru er det foreslått en avslaking fra elvebunn og opp. Dette vil blottlegge løsmassene og kunne gi økt erosjon. Videre vil dette medføre endringer i strømning og økt fare for erosjon på andre strekninger. Her er det også beskrevet at når plassering av brupilar er fastlagt må det sikres at fundamentering av pilar ikke forverrer skråningsstabiliteten. Slik det fremstår i rapporten er det ikke avklart om dette er gjennomførbart. Virkningene disse tiltakene har for vassdragene er ikke beskrevet og vurdert i planen, jf. avsnittene ovenfor om vassdragstiltak.

I områdene der stabiliteten er for lav må den reelle faren utredes nærmere, og det må dokumenteres at det er gjennomførbart å oppnå en god nok stabilitet. Risikoreduserende tiltak som avslaking, avlastning, erosjonssikring og motfyllinger må beskrives og virkningene dette eventuelt har for vassdragsmiljø, erosjonsforhold, strømning og vannstandsendringer m.m. må vurderes.

I rapportene er det sikkerhet mot utbyggingen av veien som det er gjort rede for. Vi savner en gjennomgang av om tiltakene kan medføre økt fare for omkringliggende områder. Vil endringene knyttet til anlegging av den nye veien kunne medføre økt fare for skred som kan få konsekvenser for omkringliggende områder?

Det åpnes for håndtering og midlertidig lagring av masser i prosjekt. Det forutsettes å plassere løsmasser midlertidig i bygge og anleggsområder eller på areal regulert til annen veigrunn. NVE mener det må gjøres tydelig i planen (plankart og bestemmelser) at det også ved midlertidig plassering av masser må avklares og dokumenteres sikkerhet mot skred.

I utredningene av kvikkleireskredfare er det gitt forutsetninger og krav til gjennomføring. Dette må tas inn i planens bestemmelser. I fremstillingen av hensynssonene i plankartet er det ikke skilt mellom aktsomhetsområder der det må gjøres en nærmere kartlegging hvis det blir aktuelt med tiltak og reelle faresoner. Vi mener dette må skilles og at det til de reelle faresonene tilknyttes konkrete bestemmelser som ivaretar forutsetningene fra den geotekniske rapporten med vedlegg. For enkelte av sonene er det blant annet påpekt behov for masseutskifting før det gås i gang med anleggsarbeidet. Det vil også være viktig å få på plass bestemmelser som ivaretar at det ikke åpnes for midlertidig masselagring eller pålasting uten at tilfredsstillende sikkerhet for det er dokumentert.

Borpunktene må meldes inn til NADAG og de nye faresonene må meldes inn via **NVEs innmeldingstjeneste**, slik at de blir tilgjengelige på det offentlige kartgrunnlaget.

NVEs innsigelse

NVE har innsigelse til reguleringsplanen for E18 Bamble – Tvedestrand fordi det ikke er utredet og i tilstrekkelig grad vist hvordan sikkerheten mot kvikkleireskred skal ivaretas i planen, jf. pbl § 28-1 og kravene i Byggteknisk forskrift (TEK17) §§ 7-1 og 7-3 med veiledning.

For å løse innsigelsen må det gjøres konkrete vurderinger og dokumenteres hvordan stabiliteten skal sikres i anleggsperioden og ved permanent situasjon. Det må også beskrives hvilke virkninger eventuelle tiltak vil ha for vassdragene og vassdragsnære områder.

Fare for skred i bratt terreng

I Fagrapport ingeniørgeologi (NV38E18TB_GEO-RAP-0001) er det i vedlegg 4 en skredfarekartlegging. Det ser ut til at det her er tatt utgangspunkt i aktsomhetsområder og vurdert disse områdene nærmere. I rapporten konkluderes det med at det er flere områder med skredproblematikk som krever tiltak. Skredproblematikken karakteriseres som lite komplisert og vil kunne håndteres i videre detaljprosjektering. NVE mener at hensynssonene som gjelder skredfare i bratt terreng bør skilles, slik at områder med aktsomhetssoner skilles fra områder der den reelle skredfaren er utredet og at bestemmelsene som er tilknyttet sonene tilpasses. NVE mener det bør være mer konkrete bestemmelser der forutsetningene gitt i fagrapporten følges opp. Vi forutsetter at Nye Veier ivaretar tilstrekkelig sikkerhet for selve veianlegget, men savner tydelig konklusjon på at anlegget ikke medfører økt fare for omkringliggende områder. Endring i vannhåndtering og avskjæring av vannveier kan medføre økt fare for skred. Vi savner også en oversikt over om tiltak for å sikre mot skred kan medføre tiltak i og ved vassdrag.

Masselagringsområder

I Fagrapporten som omhandler masselagring går det frem at det har vært et prinsipp å legge til rette for masselagring jevnt fordelt i hele prosjektområdet. Det står videre at det er søkt etter områder med lavest mulig grad av konflikter og foretatt en siling ut fra dette. Det er videre beskrevet at godt egnete området er dalsøkk og fordypninger i terrenget.

Vi mener det er uheldig at det ikke fremgår tydeligere hvilke valg som er gjort i forkant av valg av områder for masselagring. Vi ser at det er en fordel å spare transport og CO2 ved å finne masselagringsområder i nærheten av veilinja. Det er mange mindre vassdrag som med dette blir lukket

også innenfor verna vassdragsområder. NVE mener det burde vært diskutert i plangrunnlaget om det finnes et større område der det også er mulig å gjenbruke massene i større grad.

Siden masselagringsområdene ikke ble konsekvensutredet som en del av kommunedelplanen er dette gjort som en del av reguleringsplanen. I rapporten som omhandler naturmangfold er det vist til NVE-rapport 49/2013 (Vannkraftkonsesjoner som skal revideres innen 2022) for vurdering av ferskvannsfisk. I NVE rapport 49/2013 er det brukt en metodikk for å klassifisere vassdrag ut fra fisk og fiske, men metodikken her er knyttet konkret til dette arbeidet med revisjoner av konsesjoner, og derfor ikke direkte overførbar til planarbeid.

I rapporten som omhandler naturmangfold tabell 4-2, der det er vist kriterier for verdisetting, savner vi at verna vassdrag er nevnt og vurdert i materialet.

Energianlegg

Veilinja følger høyspenningslinjer og krysser disse på flere strekk. Sentral- og regionalnettanlegg, transformatorstasjoner og andre større kraftledninger som krever konsesjon etter energilova er unntatt saksbehandling etter pbl, jf. § 1-3. Eksisterende og vedtatte større høyspenningsanlegg og transformatorstasjoner skal reguleres med hensynssone "Båndlegging etter annet lovverk" H740, jf. pbl § 11-8 d. Vi forutsetter at det har vært dialog med og involvering av netteier i planprosessen.

Anlegg for produksjon av energi bør reguleres med arealformål "Bebyggelse og anlegg".

Avslutning

Planen er svært omfattende og har svært mange dokumenter. Vi ser at det kan være vurderinger og beskrivelser vi kan ha oversett. Vi ber Nye Veier og aktuelle kommuner ta kontakt når det foreligger en mer konkret vurdering knyttet til sikring mot kvikkleireskred og en konkret vurdering av virkningene av tiltakene som planlegges i og ved vassdragene.

Med hilsen

Øyvind Leirset
seksjonssjef

Heidi Mathea Henriksen
Senioringeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

Mottakerliste:

STATSFORVALTEREN I AGDER
STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMARK

Kopi til:

Bamble kommune
Gjerstad kommune

Kragerø kommune
Nye Veier AS
Risør kommune
Tvedestrand kommune
Vegårshei kommune

Statens vegvesen

SWECO NORGE AS
Postboks 80 Skøyen

0212 OSLO

Magnus Bjørlo

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Transport og samfunn	Anna Kristine Ramlet / 97431856	23/63914-5		15.05.2023

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid - E18 Tvedestrand - Gjerstad - Tvedestrand kommune - PlanID Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_2021042R, Gjerstad: 4211_202101

Vi viser til brev datert 30.03.2023 med varsel om oppstart av planprogram for E18 Tvedestrand – Gjerstad i Tvedestrand, Risør og Gjerstad kommuner.

Statens vegvesens rolle i planleggingen

Vi uttaler oss i denne saken på vegne av staten som forvalter av riksveg og etaten sine egne kulturminner, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafikksikkerhet, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Saken gjelder

I forordet står det at det planprogrammet som ligger ute til høring representerer et samlet svar på innsigelser og merknader fra offentlig ettersyn høsten 2021 av planforslaget for E18 Tvedestrand – Bamble. På grunn av innsigelsene og merknadene ble det vurdert at prosjektet ikke ville bli samfunnsøkonomisk lønnsomt, slik planforslaget var. Oppstarten av nytt planforslag er resultatet av en verdioptimalisering av prosjektet som ble gjort i 2022, og utvidelsen av planområdet er for å vurdere til sammen fire alternative korridorer for ny E18 på strekningen Tvedestrand – Gjerstad (korridorene 10, 20, 30 og 40). De tre nye korridorene, 10, 20 og 30, gjenbruker eksisterende E18-trasé i ulik grad.

Det går fram av kapittel 1.1 at hensikten med planprogrammet er «å gi en nærmere redegjørelse for plan- og utredningsarbeidet. Det gir status i det pågående planarbeidet, en beskrivelse av tiltaket og utredningsalternativer, og angir aktuelle problemstillinger for den påfølgende konsekvensutredningen».

Parsellens utstrekning

Nye Veier AS har utbygging av firefelts veg på E18 i Agder og Vestfold og Telemark, på strekningen Grimstad – Bamble. E18 Tvedestrand – Bamble er igjen delt inn i to deler: E18 Tvedestrand – Gjerstad og E18 Gjerstad – Bamble. Det framgår ikke av navnsettingen av disse strekningene at det er en lang strekning i Gjerstad kommune som ikke skal planlegges i denne omgang.

E18 Tvedestrand – Gjerstad går fra Rømyr i Tvedestrand kommune til et lite stykke inn i Gjerstad, nord for Pinesund bru, som er grensa mellom Risør og Gjerstad kommuner. E18 Gjerstad – Bamble går fra Østerholtheia, rett ved fylkesgrensa, til Dørdal i Bamble kommune. Mellom disse punktene i Gjerstad kommune er det om lag 12 km som ikke inngår i de parsellene som er lagt ut. Den totale lengden av E18 i Gjerstad kommune er ca. 15 km. Planprogrammet bør klart definere utstrekningen på parsellen i tekst. De kartutsnittene som foreligger har for stor målestokk og for liten detaljeringsgrad til å kunne regnes som tilstrekkelig informasjon om planens avgrensning langs vegaksen.

Konsekvensutredninger

Planprogrammet fastsetter hva som i senere faser skal konsekvensutredes. Dette står beskrevet i kapittel 3 av planprogrammet. Valg av parsell for ny E18 vil være av stor betydning for bruken av sekundærvegnettet/lokalvegnettet. Hvert av de fire alternativene vil føre til ulik belastning på de omliggende fylkesvegene og kommunale vegene. Dette ber vi om at blir ordentlig belyst i konsekvensutredningen.

I forbindelse med oppstart av kommunedelplan med KU for E18 Dørdal – Grimstad kom vi med et høringsinnspill datert 18.06.2018. Merknadene var på et relativt overordnet nivå, men de innspillene som på det tidspunktet gjaldt for strekket E18 Tvedestrand – Bamble er også gjeldende i denne høringsrunden. Vi vil derfor gjenta store deler av denne høringsuttalelsen nå.

Samfunnssikkerhet, beredskap og omkjøringsveger

Risiko- og sårbarhetsanalysene (ROS-analyse) må analysere behovet for beredskapsveger ved hendelser på ny E18, slik det alltid gjøres i sikkerhetsgodkjenningen av tunneler. Dette må også gjøres på «veg i dagen-strekninger», hvor både planlagte og uforutsette hendelser med stopp i trafikken i begge retninger også kan skje. ROS-analysene må vurdere hvordan trafikken evt. skal avvikles på lokalvegnettet.

I reguleringsplanen må det beskrives hvilket system man skal ha for beredskap og trafikkavvikling ved stenginger av E18. Der sidevegnettet har særlig dårlig fremkommelighet, spesielt vinterstid, og dette ikke kan utbedres før åpning av ny veg, anbefaler Statens vegvesen å legge til rette for automatisert omlegging til tovegs trafikk.

Kryss, tilførselsveger og belastning på lokalvegnettet

Fastsatt antall kryss og -plasseringer er grunnlag for beskrivelse for endringer i det lokale og regionale vegnettet, og det danner grunnlag for forutsigbarhet i videre utvikling av byer og tettsteder langs ny E18. Vi anser det også som grunnleggende viktig, som Statens vegvesen har påpekt gjennom hele planprosessen, at de valgte løsningene ikke velter belastninger, som for eksempel økt trafikk og støy, over på lokalvegnettet (fylkesveger og kommunale veger). Dersom det blir stor avstand mellom ny E18 og byene, kan dette medføre at en større andel av trafikken velger lokalvegnettet.

I alternativ 30 og 40 står dette: «Kryss på Lunde vurderes fjernet og kryss på Songe nedskaleres som en del av lokalveinettet». Eksisterende E18-trasé vil ikke bli gjenbrukt i disse to alternativene, og vi kan ikke se at det er behov for at Nye Veier gjør noe med kryssene på dette strekket. Dette vil bli omkjøringsvegen for ny E18, og med de planskilte kryssene på Lunde og Songe vil det heller ikke med E18-trafikken bli noen konfliktpunkter i forbindelse med kryssing av vegen.

I alternativ 20 står det: «Kryss på Lunde fjernes og kryss på Songe nedskaleres som en del av lokalveinettet». Som i alternativ 30 og 40 kan vi ikke se behov for at krysset på Songe skal nedskaleres. Ny E18-trasé går ikke forbi Songe, og det er ingen grunn for å gjøre noe med eksisterende E18 utover å sørge for at den har tilstrekkelig standard til å fungere som omkjøringsveg for ny E18.

Alternativ 10 gjenbruker hele eksisterende E18, og der er det lagt opp til å fjerne Lundekrysset, nedskalere Songekrysset og etablere nytt kryss ved ny tilførselsveg til Risør.

Nye veglinjer/korridorer

På strekningen E18 Tvedestrand – Bamble er det i dag flere parallelle veglinjer. Der det ligger til rette for det, vil flere forhold tale for at ny E18 bør bygges i eksisterende trasé så langt det passer. Dette gjelder for eksempel for strekningen Akland/Moland - Brokelandsheia.

Motsatt problemstilling har vi på andre strekninger der det i dag er dårlige eller ingen omkjøringsveger. Eksempler på dette er Østerholtheia – Dørdal og Tvedestrand – Risør. Langs slike strekninger bør dagens E18 opprettholdes som fylkesveg for blandet/lokal trafikk.

Statens vegvesen mener at de trafikale utfordringene som eksisterer på E18 i dag ikke vil bli vesentlig bedre ved å velge gjenbruk av trasé som vist i alternativ 10 og 20. Alternativ 30 legger opp til den mest hensiktsmessige gjenbruken av eksisterende trasé, og gir gode muligheter for en velfungerende omkjøringsveg på strekket Tvedestrand – Risør.

Anleggsfasen

Anleggsfasen er utfordrende, og det vil etter alt å dømme være behov for omkjøringsruter på deler av strekningen. God og trafikksikker arbeidsvarsling og skilting for omkjøring forutsetter at fasene sees i sammenheng.

Statens vegvesen ønsker fortsatt å være en aktiv bidragsyter i dette prosjektet, og vi ser fram til et godt samarbeid i den videre prosessen.

Med hilsen

Erling B. Jonassen
seksjonsleder

Anna Kristine Ramlet

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
AGDER FYLKESKOMMUNE, Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL
GJERSTAD KOMMUNE, Gjerstadveien 1341, 4980 GJERSTAD
RISØR KOMMUNE, Postboks 158, 4952 RISØR
STATSFORVALTEREN I AGDER, Postboks 504, 4804 ARENDAL
TVEDESTRAND KOMMUNE, Postboks 38, 4901 TVEDESTRAND

Statnett

Besøksadresse
Nydalen allé 33, 0484 Oslo

Postadresse
PB 4904 Nydalen, 0423 Oslo

Foretaksregister
NO 962 986 633 MVA

T +47 23 90 30 00
F +47 23 90 30 01

W statnett.no
E firmapost@statnett.no

SWECO NORGE AS

Postboks 80, Skøyen
0212 LYSAKER

Saksbeh./tlf.nr.: Endre Bjelland/90080904
Deres ref./Deres dato: / 30.03.2023
Vår ref.: 11/03304-6
Vår dato: 02.05.2023

Høringsuttalese - Oppstart av planarbeid - E18 Tvedestrand - Gjerstad

Statnett viser til varsel datert 30.03.2023 om oppstart av planarbeid – E 18 Tvedestrand- Gjerstad i kommunene Gjerstad, Tvedestrand og Risør, med utvidet plangrenser vist i fig.1.

Statnett eier, drifter og utvikler det norske transmisjonsnettet – hovednettet i strømforsyningen. Transmisjonsnettet består av ca. 160 transformatorstasjoner og ca. 11000 km kraftledninger over hele Norge, foruten ledninger og sjøkabler til utlandet.

Statnett eier og drifter følgende transmisjonsnettanlegg i de tre berørte kommuner, Risør, Tvedestrand og Vegårdshei, se fig.2.

- 420 kV-ledningen Arendal- Bamble

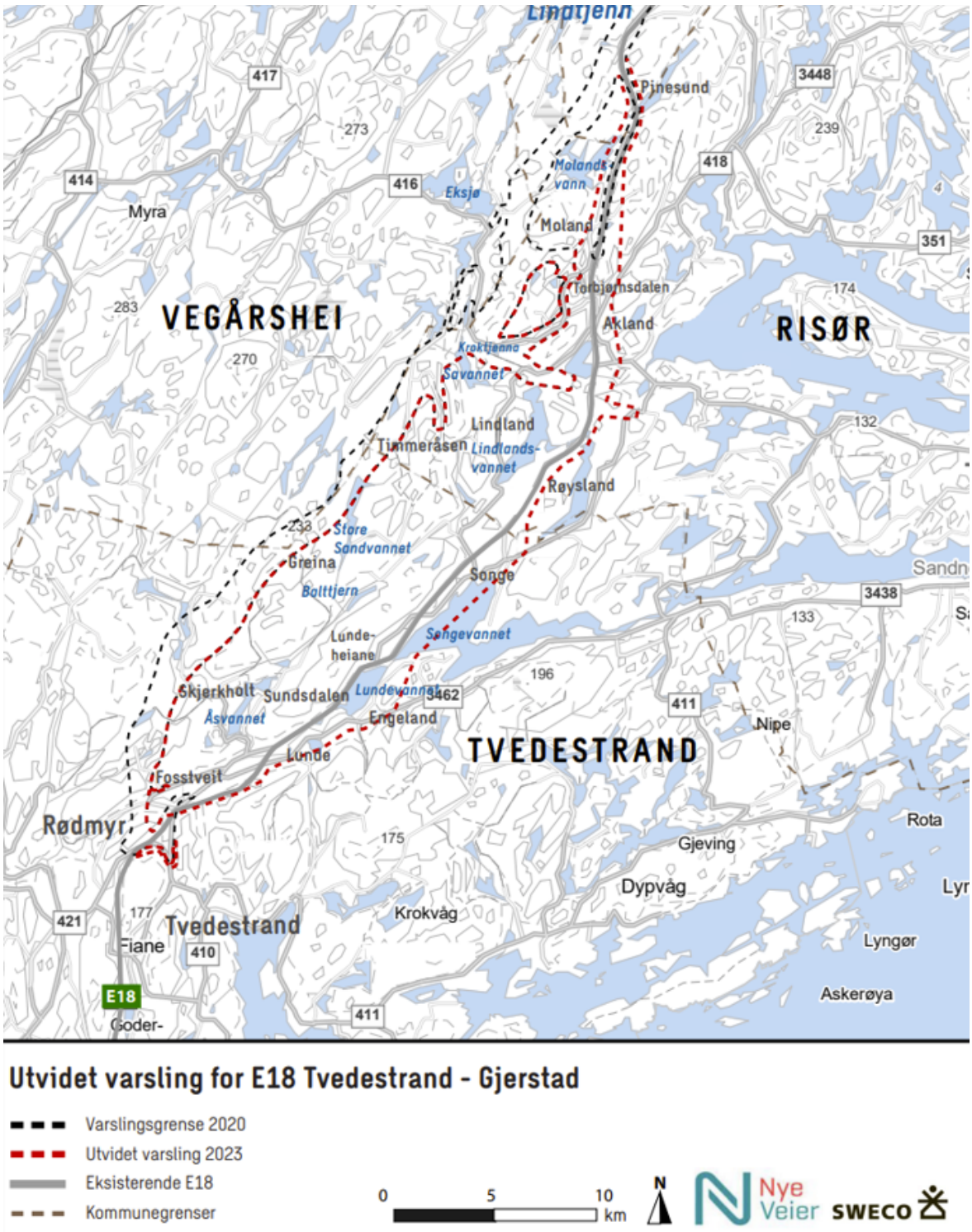


Fig.1. Varslingsgrense for planområdet.

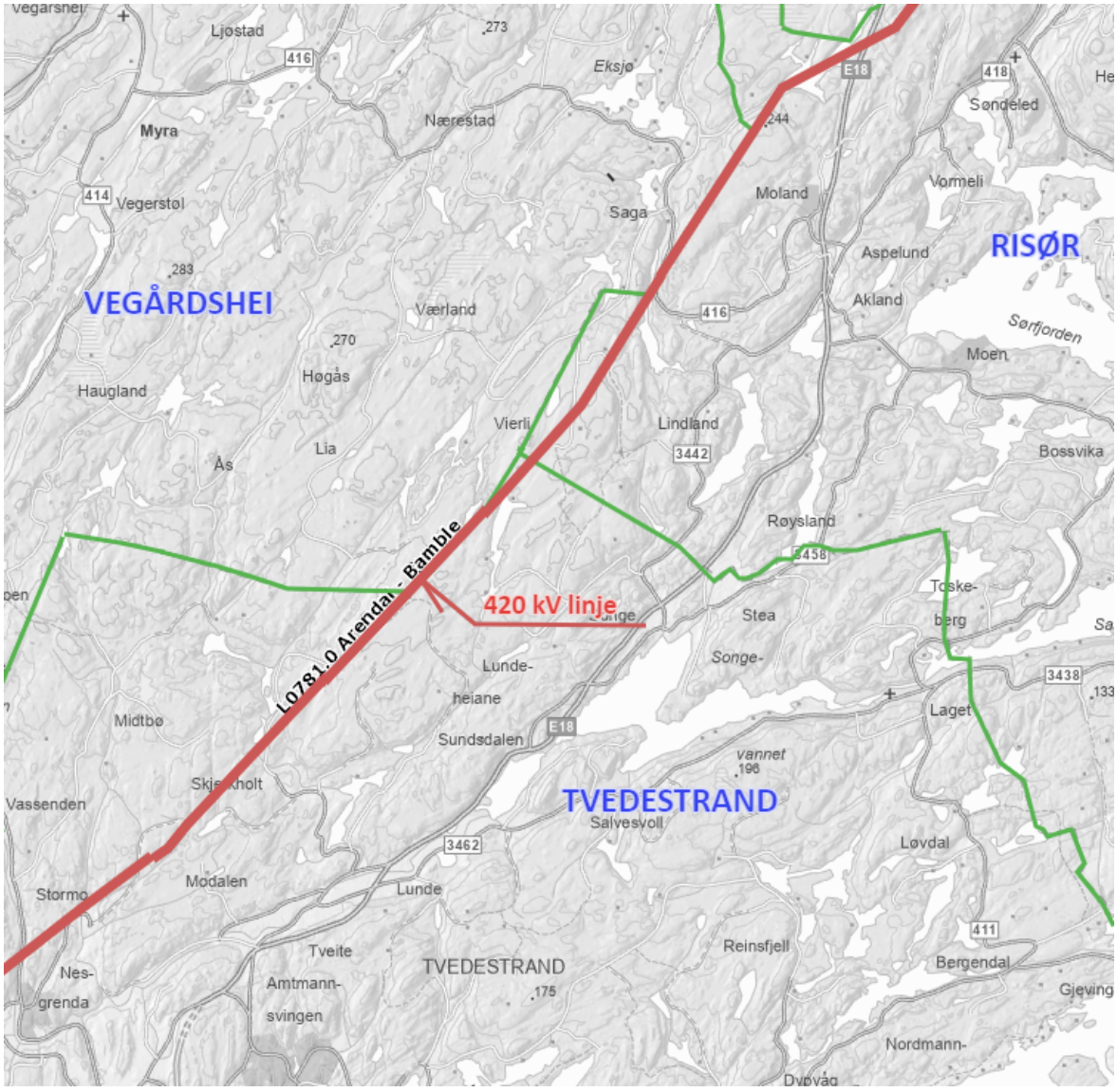


Fig.2. 420 kV ledningen gjennom de tre berørte kommuner. Grønn linje er kommunegrenser.

Vi gjør oppmerksom på at det innenfor planområdet må tas nødvendige hensyn til drift og utvikling av anleggene. Statnetts merknader følger under.

Felles for elektriske anlegg - inntegning i plankart

Det foreslåtte planområdet berører eksisterende 420 kV-ledning Arendal- Bamble. Ledningen er bygget og drives i samsvar med særskilt anleggskonsesjon gitt av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), jf. energiloven § 3-1 første ledd.

Anlegg bygget i samsvar med anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra plan- og bygningslovens bestemmelser, og for slike anlegg kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Transmisjonsnettledninger skal derfor ikke inntegnes som et planformål i reguleringsplan. Anleggene skal i stedet innarbeides i plankartet

som hensynssone med SOSI-kode H740 (båndlegging etter energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (plan- og bygningsloven § 11-8 d) / § 12-6).

Statnett sine kommentarer og innspill til oppstart av planarbeidet.

Generelt er ny endre plangrense(rødstiplet) trukket betydelig mot øst i forhold til opprinnelig meldt. Utvidet grense er lengre bort fra Statnett sin 420 kV ledning, og dette er en betydelig bedre løsning.

Endret planområdet berører Statnett sin 420 kV ledning, se fig. 3 og 4.
I fig.3 er ca inntegnet planområdet vist i forhold til høyspentledningen ved Molandsvann, og i fig 4. er ca. plangrense vist ved Savannet sett i forhold til 420kV høyspentlinjen.

Opprinnelig planområdet er merket med blå stiplet strek og ny utvidet grense med rødstiplet linje i fig.4 Her er vist at plangrense er strukket lenger mot øst. Denne endring av plangrense er en betydelig bedre løsning mht nåværende ledning og fremtidig ny ledning. Ved å legge plangrense 20 m fra c/c ledning på østside av høyspentlinjen, vil en komme utenfor hensynssone/ byggeforbudsbeltet.

I målnettet til Statnett (fremtidige planer) se fig.5, planlegges en ny 420 kV forbindelse fra sør til øst i Sør- Norge

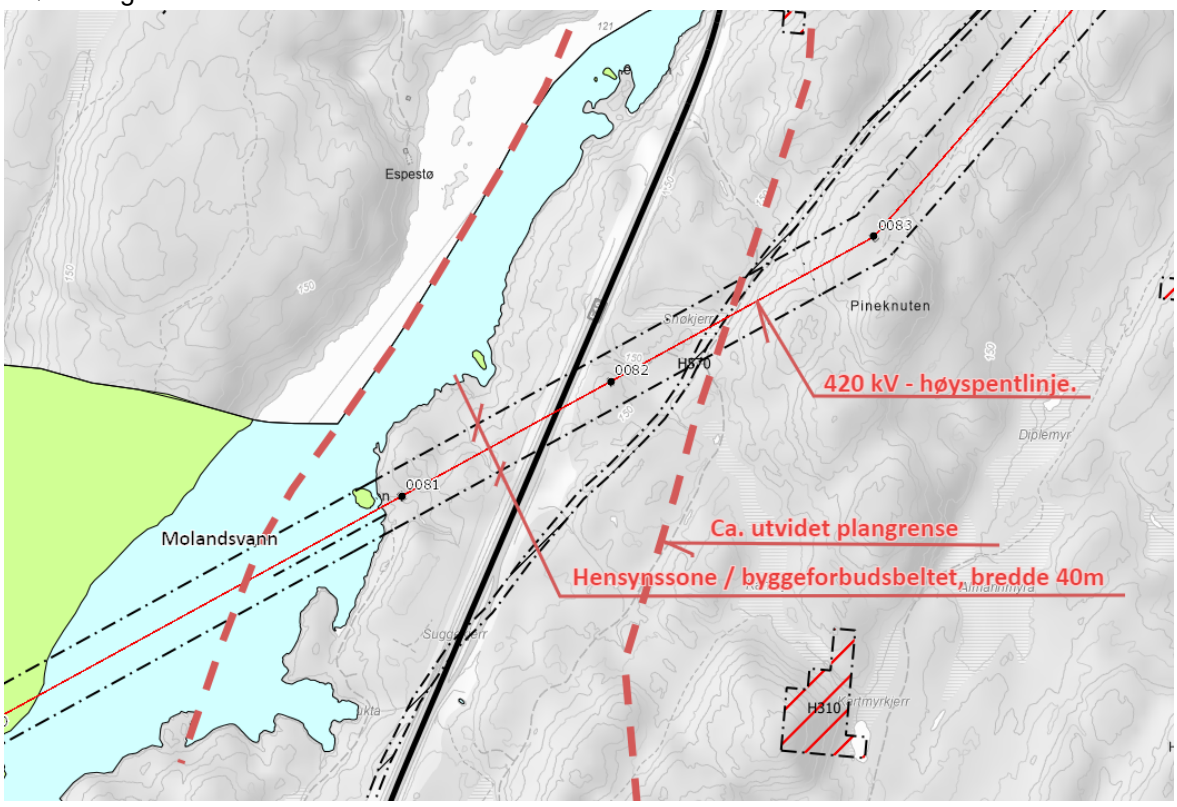


Fig.3 Ny plangrense ved Molandsvann i forhold til 420 kV høyspentledningen. Hensynssone / byggeforbudsbeltet med dagens ledning med bredde på 40m inntegnet.

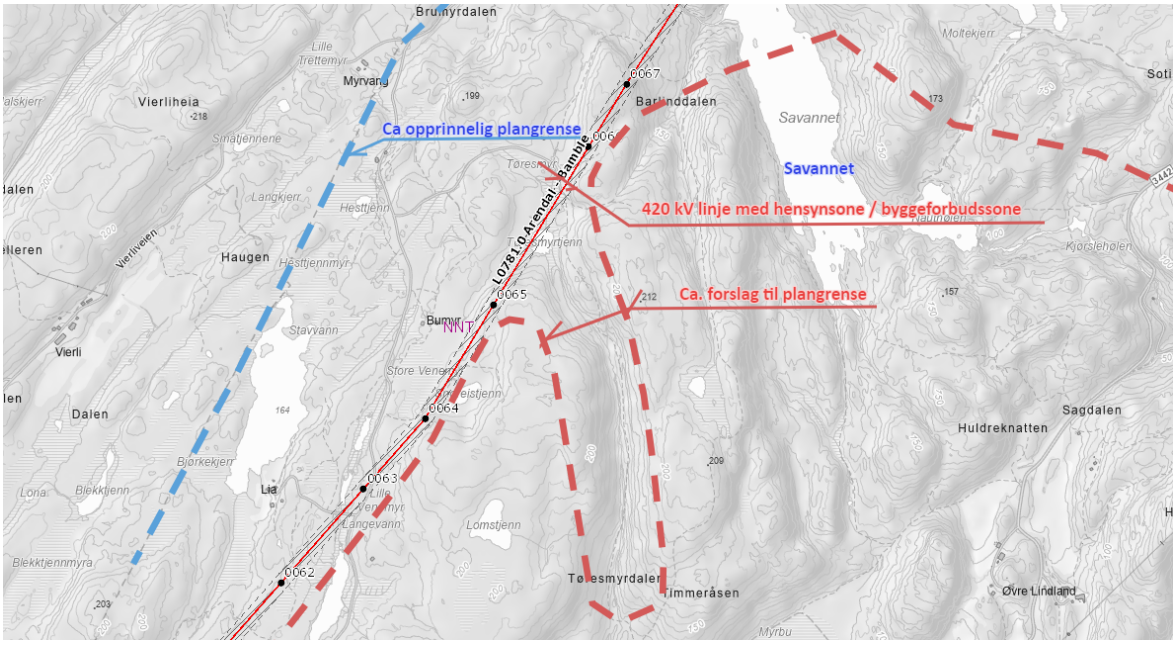


Fig.4 Ny plangrense (rødstiplet) ved Savannet, vist i forhold til 420 kV høyspentledningen.

<u>Ny 420 KV forbindelse mellom sør og øst er under planlegging, fig.5.</u>

Som kjent foregår det fortiden store planer for å utvide og øke ***fremtidig kraftforsyning og dermed linjebygging*** *for hele regionen og i Norge ellers.*

Det er ventet en ***stor forbruksvekst*** *langs hele kysten i Sør-Norge og på Østlandet. I tillegg har regjeringen åpnet for havvind på Sørlige Norsjø II. Statnett har derfor nylig gjennomført områdestudier "Forbruk, havvind og nett på Sør og Østlandet". Denne studien peker på behovet for forsterkning av transmisjonsnettet mellom Sør- og Østlandet. Dette vil samlet sett legge til rette for tilknytning av nytt forbruk og tilknytning av havvind. For strekningen mellom Arendalsområdet og Grenlandsområdet er det behov for en ny lengre 420 kV forbindelse. Statnett har startet arbeidet med konseptvalgutredning (KVU) med ekstern kvalitetssikring for dette tiltaket. Dette gjøres i henhold til Forskrift om ekstern kvalitetssikring og vedtaksmyndighet etter energiloven. Statnett planlegger å starte et prosjekt for denne nye forbindelsen i løpet av 2023. Aktuelle traseer vil vurderes i prosjektet, men det er* ***sannsynlig at hele eller deler av den nye ledningen vil gå parallelt med dagens 420 kV Arendal-Bamble.***

Ut fra **nye planer** bør hensynssone / byggeforbudsbeltet økes fra **dagens bredde på 40m** for nåværende 420kV ledning, til **<u>80 m hensynssone/ byggeforbudssone</u>**, som da inkluderer en ny 420kV ledning. Da plasseres den nye 420kV ledningen parallelt med eksisterende, sannsynligvis på vestside av eksisterende ledning, se fig.6.

Statnett vil så snart konkrete planer for ny 420 kV ledning foreligger, fremlegge disse for alle berørte parter og kommuner. Planene må da innarbeides i kommunale planer.

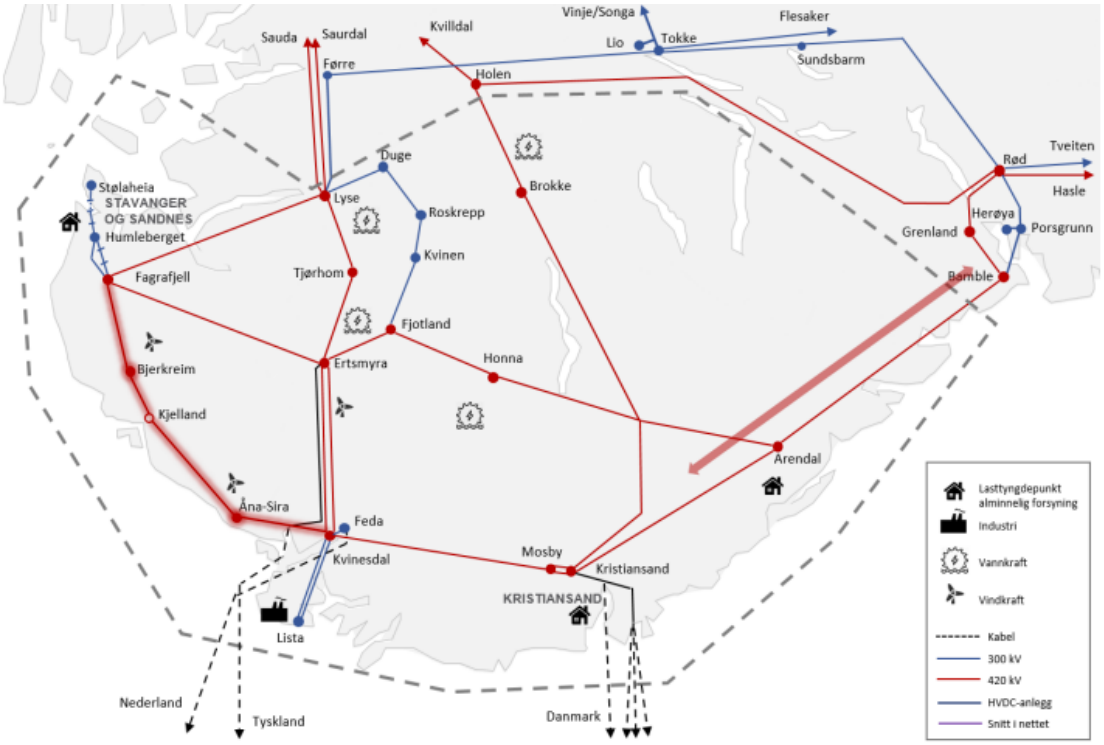


Fig. 5. Målnettet viser en fremtidig ny 420 kV forbindelse mellom sør og vest.

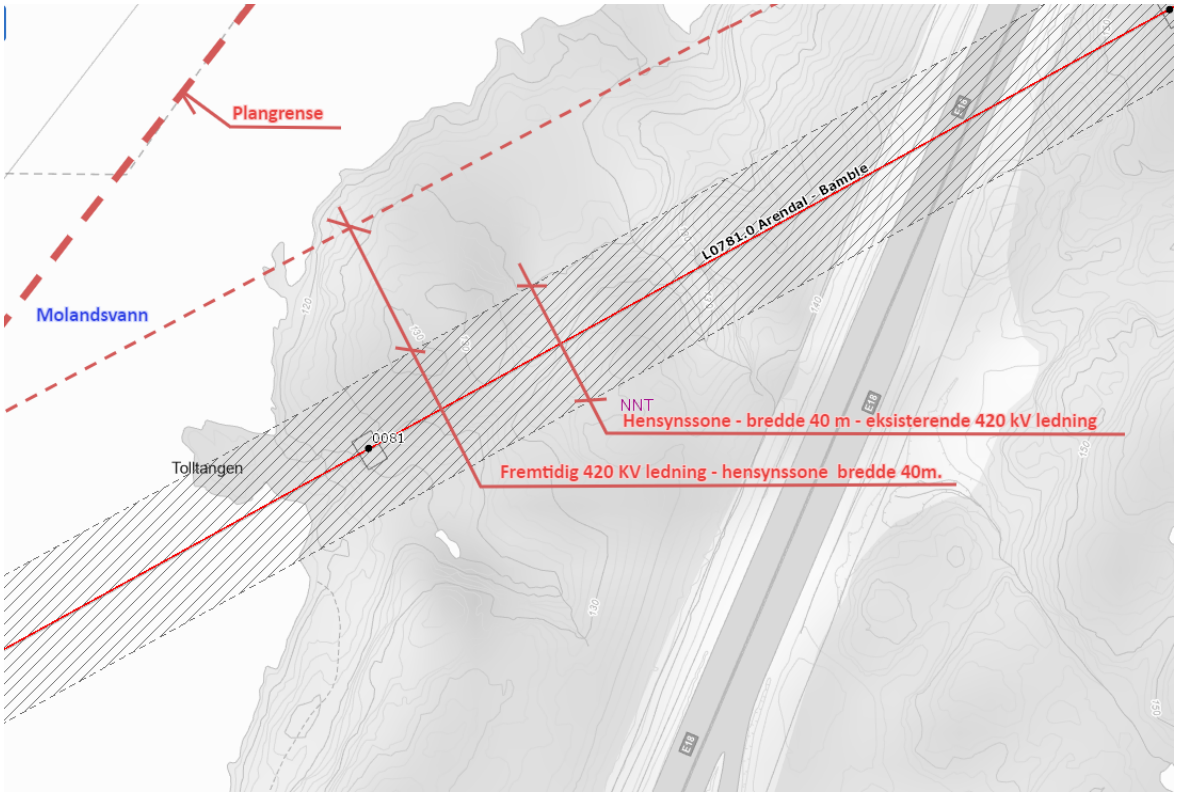


*Fig.6 Planlagt ny 420 kV ledning ved Molandsvann, med utvidet hensynssone og samlet bredde er **80 m.***

Statnett ber om at følgende reguleringsbestemmelse knyttes opp mot hensynssonen for transmisjonsnettanleggene:

> ***Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med lednings-eier.***

Hensynssonen skal være identisk med ledningsanleggets byggeforbudsbelte. Byggeforbudsbeltet tilhørende eksisterende transmisjonsnettledning Arendal- **Bamble** er totalt **40 meter** bredt, **20 meter** målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen. For å kunne ha muligheten til å bygge en ny 420 KV ledning, utvides hensynssone / byggeforbudsbeltet til **80m** totalt bredde, utvidet med 40m på vestside av nåværende ledning, se fig.6.

For sprengningsarbeid i nærheten av høyspentanlegg gjelder følgende:

Rystelser:
Sprengningsarbeider må ikke påføre ledningsanlegget skade. Er det fare for overskridelse av grenseverdier, må **geologisk undersøkelse** gjennomføres.
Transmisjonsnettet er ømfintlig for vibrasjoner, og har derfor fastsatt grenseverdier for vibrasjoner på konstruksjoner som kan påvirkes. Grenseverdien for transmisjonsnettanlegg er satt til 20 mm/sek på mastevanger og 30 mm/sek på fundament. Tiltakshaver er ansvarlig for at grenseverdiene overholdes, og må sørge for at det monteres rystelsesmålere som overvåker transmisjonsnettanlegget. Resultatene må kunne dokumenteres og kontrolleres og kostnadene forbundet med målingene må dekkes av tiltakshaver.

Geologiske undersøkelser:
For å sikre stabilitet på mastefundament må tiltakshaver iverksette geologiske undersøkelser. Disse skal utføres av kvalifisert fagpersonell. Undersøkelsene skal legges til grunn for en geologisk rapport som dokumenterer stabilitet på fjellet/grunn, videre at stabiliteten kan opprettholdes både gjennom driftsfasen og videre ut ledningens levetid. Kostnader til undersøkelser og utarbeidelse av rapport dekkes av tiltakshaver. Gjennomførte undersøkelser og dokumentasjon fritar likevel ikke tiltakshaver fra ansvar for en eventuell skade som påføres transmisjonsnettanlegget som følge av tiltaket.

Anleggsarbeid nært høyspentanlegg – 30 meters varslingsgrense

Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Statnetts anlegg. Det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over jordkabler, skade på mastejording eller oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.

Arbeid nært spennings satt anlegg, for eksempel sprengningsarbeid, anleggsarbeid og skogsarbeid, må skje på en måte som ikke gir fare for skade på personell eller Statnetts ledninger, maskiner og utstyr.

Det er en varslingsplikt for slikt arbeid dersom det skal foregå nærmere enn 30 meter målt horisontalt fra nærmeste strømførende line. Statnett skal da kontaktes seinest 6 uker før planlagt oppstart av arbeidet, slik at befaring kan gjennomføres og avtale om aktuelle sikkerhetstiltak kan inngås.

Det vises ellers til veiledning på Statnett sin hjemmeside;

https://www.statnett.no/om-statnett/vart-hms-arbeid/arbeid-nar-hoyspentanlegg/

samt publikasjonen "Anleggsmaskiner og elektriske anlegg" som finnes der.

Statnett ber om at den sistnevnte publikasjonen følger det videre planarbeidet da denne illustrerer grunnlaget for vårt HMS-arbeid ved ledninger og kabler som er spennings satt.

Statnett ber om at ROS-analyse for planen/tiltaket gjennomføres med hensyn til transmisjonsnettet som kritisk infrastruktur. Analysen må behandle både gjennomføring og ferdig bygget anlegg.

Statnett ber om å få være høringspart i det videre planarbeidet.

Med vennlig hilsen

Rune Garberg
Seniorrådgiver

Endre Bjelland
Seniorrådgiver

Kopi: NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT NVE

GJERSTAD KOMMUNE

SÆRUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 19/11119-126
Saksbehandler Tonje Berger Ausland

Høringsuttalelse til Planprogram for ny E18 fra Tvedestrand til Bamble

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Planutvalg	09.05.2023	23/12

Planutvalg har behandlet saken i møte 09.05.2023 sak 23/12

Møtebehandling

Votering
Enstemmig vedtatt.

Planutvalg vedtak/innstilling

1. Planprogrammet må vise til aspekter som gjør tidligere utsilte korridorer/traséer, aktuelle nå. Dette bør inngå som en del av planprogrammets mål om å representere et samlet svar på innsigelser og merknader til planforslaget som lå ute til offentlig ettersyn sommeren 2021.
2. Lokal forankring innebærer at Nye Veier og kommunenes fagpersonell, forut for underutvalgsmøter, åpne kontordager og folkemøter, i fellesskap går gjennom og avklarer utfordringer og muligheter i arealforvaltning og arealdisponering som aktualiseres i planprosessen. Dette må komme tydelig fram som en del av arbeidsgangen planprogrammet viser til.
3. Utsending av saksdokumenter til IKP-styret, må følge vanlig saksgang for kommunestyrer, minst 10 dager før styremøtet. Dette må stadfestes i planprogrammet.

Høringsuttalelse til Planprogram for ny E18 fra Tvedestrand til Bamble

Kommunedirektørens forslag til vedtak

1. Planprogrammet må vise til aspekter som gjør tidligere utsilte korridorer/traséer, aktuelle nå. Dette bør inngå som en del av planprogrammets mål om å representere et samlet svar på innsigelser og merknader til planforslaget som lå ute til offentlig ettersyn sommeren 2021.
2. Lokal forankring innebærer at Nye Veier og kommunenes fagpersonell, forut for underutvalgsmøter, åpne kontordager og folkemøter, i fellesskap går gjennom og avklarer utfordringer og muligheter i arealforvaltning og arealdisponering som aktualiseres i planprosessen. Dette må komme tydelig fram som en del av arbeidsgangen planprogrammet viser til.
3. Utsending av saksdokumenter til IKP-styret, må følge vanlig saksgang for kommunestyrer, minst 10 dager før styremøtet. Dette må stadfestes i planprogrammet.

Vedlegg

Utvidet varslingskart - E18 Tvedestrand-Gjerstad
Verdioptimaliseringsrapport, NV161122
Planprogram - E18 Tvedestrand-Gjerstad

Bakgrunn (Fakta)

Det har vært en lang prosess med planlegging av ny E18 fra Grimstad til Bamble. Fire ulike eksterne konsulenter har bidratt i prosessen på vegne av Nye Veier (NV): Rambøll og Asplan Viak var inne i første del av prosessene med utarbeiding av kommunedelplan, Cowi var så inne i den første runden med utarbeiding av en felles reguleringsplan for strekningen Tvedestrand-Bamble, mens Sweco har en rolle i foreliggende runde med utarbeiding av forslag til nye reguleringsplaner for tre delstrekk, Tvedestrand-Gjerstad, Gjerstad og Gjerstad-Bamble.

Det ble først satt ned et interkommunalt styre (IKP-styret) for arbeidet, som består av alle de berørte kommunenes ordførere/varaordførere. IKP-styret vedtok planprogram for ny E18 fra Grimstad til Bamble, våren 2019. Det ble så utarbeidet en interkommunal kommunedelplan for hele strekningen. Denne ble vedtatt av alle berørte kommuner høsten 2019. 17. februar 2020 vedtok IKP-styret NVs opplegg for bompengefinansiering, og bompengeproposisjonen kom på plass.

Senere har det blitt gjort en todeling av prosessen, slik at strekningene Grimstad-Arendal og Tvedestrand-Bamble følger hver sine løp. Arbeidet ble delt i to reguleringsprosesser.

Planprogram for strekningen Tvedestrand-Bamble ble vedtatt av IKP-styret 04.11.2020. Forslag til reguleringsplan, som i hovedsak fulgte eksempellinjene fra kommunedelplanen, ble lagt ut på høring i juni 2021. Denne planen ble aldri vedtatt grunnet svært mange innsigelser som fordyret utbyggingen i en slik grad at prosjektet ikke var gjennomførbart innenfor økonomisk ramme. I tillegg kom klima, natur og miljø inn som enda sterkere fokusområder. Blant annet legges fartsgrensen på ny E18 til 100 km/t i stedet for 110 km/t. Dette medfører endrede krav til kurvatur mm.

I november 2022 la NV fram en Verdioptimaliseringsrapport (vedlagt) med en egen miljøindikatorrapport. Her foreslås det mye større grad av gjenbruk av eksisterende E18, enn det som var lagt opp til i reguleringsplanen som ble lagt ut på høring i 2021. Verdioptimaliseringen understreket også nytten av å gjenbruke kunnskapsgrunnlag og igangsatt offentlig planprosess. Samtidig ble det foreslått å dele prosessen med regulering av strekningen Tvedestrand-Bamble i tre, Tvedestrand-Gjerstad, Gjerstad og Gjerstad-Bamble, i tre litt ulike løp. Den midterste strekningen, gjennom Gjerstad, er foreslått som siste strekning som reguleres. Det ble vedtatt av IKP-styret å gå videre med prosessene som det legges opp til i Verdioptimaliseringsrapporten.

Planprogrammet som ligger ute på høring nå, med høringsfrist 21. mai, er planprogrammet for strekningen Tvedestrand-Gjerstad (vedlagt). Den overordnede hensikten med planprogrammet er å redegjøre for plan- og utredningsarbeidet. Planprogrammet har i tillegg som mål å representere et samlet svar på innsigelser og merknader til planforslaget som lå ute til offentlig ettersyn sommeren 2021. Verdioptimaliseringen anbefalte å videreføre planprosessen med en oppdatert og sammenstilt konsekvensutredning av fire veikorridorer og mulige kombinasjoner. Det er derfor det som legges opp til i det videre arbeidet. Det skal holdes et informasjonsmøte på nye Fjordheim på Søndeled 3. mai 2023.

Vurderinger
Planprogrammet beskriver i hovedsak det som er viktig for prosessen videre. Vi mener likevel at flere forhold bør beskrives bedre, eller komme mer tydelig fram, bl.a. administrativ medvirkning i kommunene.

SVV tok i forrige uke opp at det er ønskelig å få en oversikt over hva som gjør at korridorer som er silt ut i tidligere prosesser, nå er aktuelle. Dette kunne vi tenke oss at planprogrammet beskriver på en tydelig måte. Er det kun så enkelt som at fartsgrensen er redusert fra 110 til 100 km/t, eller er det også andre aspekter som spiller inn?

Prosessbeskrivelser for medvirkning fra eksterne berørte parter, med særskilt omtale av barn og unge involvering, er godt ivaretatt. Derimot trenger planprogrammet et skarpere fokus på involvering av kommunenes planavdelinger. Tendensen har vært at vi mottar dokumenter som skal vedtas i IKP-styret fra tre-fire dager før til dagen før styret gjør sine vedtak. For å ivareta gode demokratiske prosesser bør det stadfestes i planstrategien at kommunens planavdelinger tas med i drøftinger på et så tidlig stadium som mulig, og at relevante dokumenter oversendes kommunens administrasjon for gjennomgang minst ti dager før ting skal vedtas. Dette er vanlig praksis for alle saker som skal vedtas politisk. Målet er å få til gode prosesser innad i den enkelte kommune, og å gi kommunens representant i IKP-styret best mulig forutsetninger til å delta i å treffe vedtak i IKP-styret. Det handler i det store og hele om å få til så gode demokratiske prosesser som mulig, når vi vet at interkommunalt samarbeid kan utfordre lokaldemokratiet.

Konklusjon
Gjerstad kommune ønsker at planprogrammet viser til aspekter som gjør tidligere utsilte korridorer/traséer aktuelle nå. Det bør være del av planprogrammets mål å representere et samlet svar på innsigelser og merknader til planforslaget som lå ute til offentlig ettersyn sommeren 2021.

Lokal forankring innebærer at Nye Veier og kommunenes fagpersonell, forut for underutvalgsmøter, åpne kontordager og folkemøter, i fellesskap går gjennom og avklarer utfordringer og muligheter i arealforvaltning og arealdisponering som aktualiseres i planprosessen. Dette må komme tydelig fram i arbeidsgangen i som planprogrammet

beskriver. I tillegg må utsending av saksdokumenter til IKP-styret følge vanlig saksgang for kommunestyrer, minst sju dager før styremøtet.

15.05.2023

RISØR KOMMUNE
Samfunnsutvikling

NYE VEIER AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Dato:	16.05.2023
Vår ref:	23/1874-9
Deres ref:	
Saksbeh.:	Berit Weiby Gregersen
Tlf.	

Innspill fra Risør kommune til planprogram og utvidet grense E18 Tvedestrand - Gjerstad

Vedlagt er Risør kommune sitt innspill til kunngjøring om utvidet grense for detaljreguleringsplan og høring av planprogram for E-18 Tvedestrand – Gjerstad.

Innspillet ble enstemmig vedtatt i sak 23/23 av Formannskapet 11.05.2023.

Med hilsen

Berit Weiby Gregersen
Samfunnsplanlegger

Brevet er ekspedert elektronisk, og har derfor ingen signatur.

Kopi til: VEGÅRSHEI KOMMUNE
GJERSTAD KOMMUNE
GRIMSTAD KOMMUNE
ARENDAL KOMMUNE
BAMBLE KOMMUNE
KRAGERØ KOMMUNE
TVEDESTRAND KOMMUNE

RISØR KOMMUNE
Samfunnsutvikling

Saksframlegg

Arkivsak-dok. 23/1874-4
Saksbehandler Berit Weiby Gregersen

Utvalg	Møtedato
Formannskapet	

Innspill fra Risør kommune til kunngjøring om utvidet grense for detaljreguleringsplan og høring av planprogram for E-18 Tvedestrand - Gjerstad

Kommunedirektørens forslag til vedtak
Saksframlegget oversendes til Nye Veier AS som Risør kommunes høringsinnspill til utvidet grense for detaljreguleringsplan og planprogram for E18 Tvedestrand – Gjerstad.

Vedlegg
Planprogram E18 Tvedestrand - Gjerstad
Varslingskart

Kort resymé

Det interkommunale plansamarbeidet (IKP) vedtok 23.03.2023 å legge planprogram og utvidet plangrense for strekningen E18 Tvedestrand – Gjerstad ut på høring. Høringsfristen er satt til 23.05.2023.

Dette er en videreføring og utvidelse av detaljreguleringsplanarbeidet som ble igangsatt i 2020. Målet med konsekvensutredningen er å vurdere om det finnes et mer samfunnsøkonomisk lønnsomt alternativ for utbygging av ny E18 på denne strekningen enn planforslaget som var på høring i 2021.

Planprogrammet beskriver det planlagte plan- og utredningsarbeidet som igangsettes nå. Det gir en status i det pågående planarbeidet, beskriver tiltaket og utredningsalternativer og angir aktuelle problemstillinger for den påfølgende konsekvensutredningen. Det gir også en beskrivelse av organisering, roller og ansvar og medvirkningsprosessen fremover.

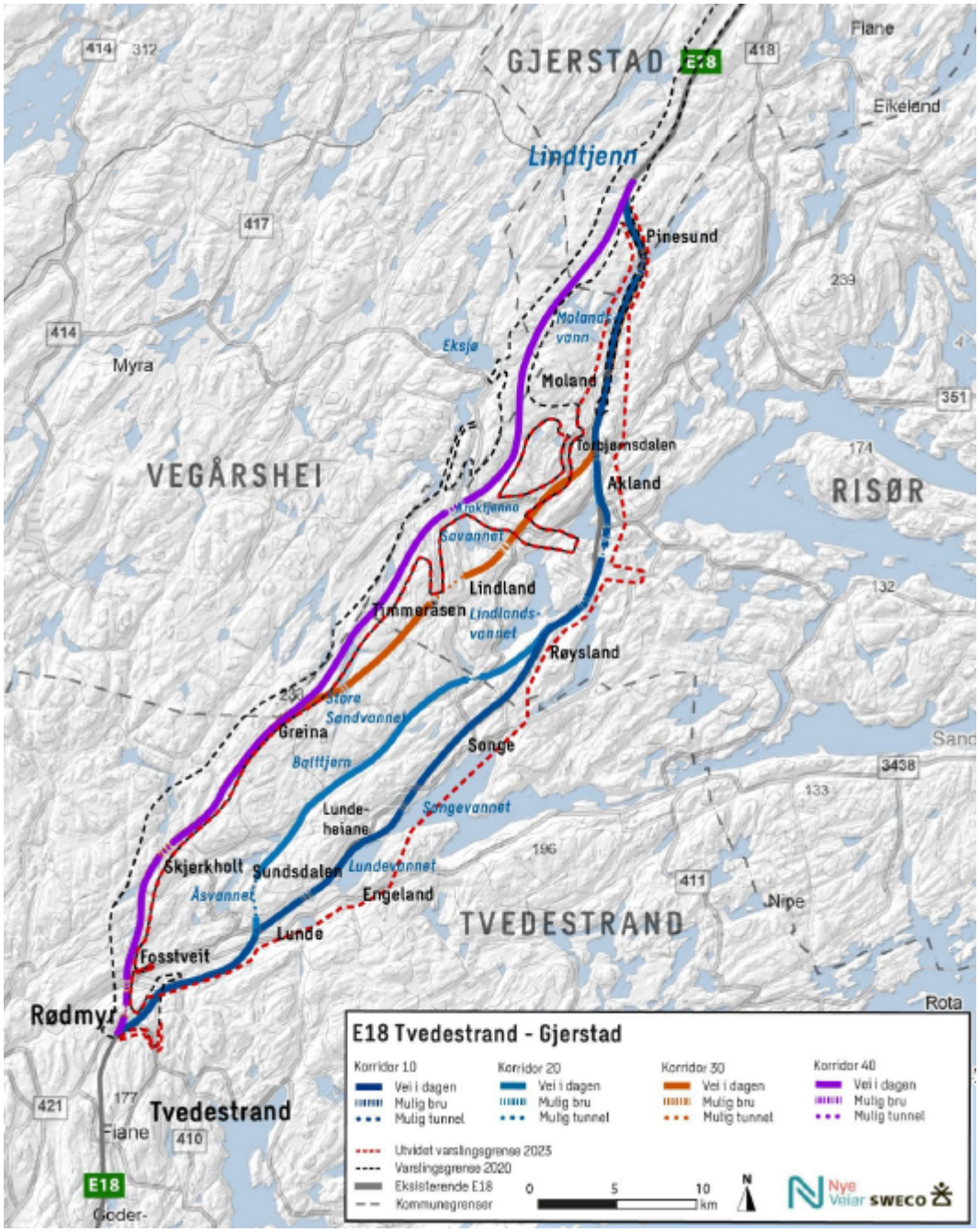
Risør kommune, ved formannskapet vil fremheve at vi ser det som svært viktig i en fremtidig samfunnsutvikling å få på plass en sammenhengende, effektiv og trafikksikker motorvei som også ivaretar kommunens interesser, lokalbefolkningen og natur og klima på en best mulig måte. Risør kommune er positive til at det vurderes flere alternative traseer for ny E18, og imøteser en konsekvensutredning som kan gi en best mulig faglig vurdering av de forskjellige temaene og problemstillingene for de ulike traseene. Risør kommune vil vektlegge betydningen av en god dialog og godt samarbeid mellom Nye Veier, plankonsulent, nabokommunene og de ulike fagmyndighetene gjennom hele prosessen, og ber om at våre innspill tas med videre i arbeidet.

Saksopplysninger

Oppstart av detaljreguleringsplanen for Tvedestrand – Bamble ble igangsatt høsten 2020. Planforslag for hele strekningen lå på høring sommeren 2021. Summen av innkomne merknader og innsigelser viste at det ikke var tilslutning til planen slik den forelå, og det var ikke mulig å oppnå et samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt. På denne bakgrunn har prosjektet gjennomgått en verdioptimalisering. Ved nytt oppstart av planarbeidet er strekningen mellom Dørdal - Tvedestrand delt i tre delstrekninger. Dette planprogrammet gjelder for strekningen fra Pinesund til Tvedestrand.

Etter verdioptimaliseringen med påfølgende silingsprosess er det fire aktuelle korridorer som skal tas med videre i planarbeidet som vist i kartet under. Det skal gjennomføres konsekvensutredning for de fire alternative traseene som resulterer i en rangering av de fire traseene. Deretter starter detaljreguleringsplanarbeidet med den traseen som bli anbefalt og valgt på bakgrunn resultatene av konsekvensutredningen.

For å kunne vurdere gjenbruk av eksisterende vei, som en del av verdioptimaliseringsprosessen, legges det nå opp til planlegging av 4-felts motorvei med 100 km/t som fartsgrense. For gjenbruksalternativene vil gjenbruk av kryss, ramper, bruer og underganger vurderes. Utvidelse av eksisterende E18 med to nye felt foreslås lagt på den ene siden av veien. Lokalveinettet skal tilpasses ny E18, noen steder vil det være behov for nye lokale veier eller oppgradering av eksisterende veier, eventuelt kan det være nødvendig med fjerning eller nedskalering av eksisterende veier.



Kartet viser fire alternative korridorer som skal tas med videre i planarbeidet:

1) *Gjenbruk av hele strekningen langs eksisterende E18 (mørk blå linje)*
2) *Gjenbruk av hele strekningen langs eksisterende E18 bortsett fra strekningen Balttjerndalen, mellom Lunde og Røysland. (lys blå linje)*
3) *En variant av reguleringsplanforslaget fra 2021 som kobler seg til eksisterende E18 sør for Moland. (rød linje)*
4) *En variant med verdioptimalisering av reguleringsplanforslaget fra 2021. (lilla linje)*

Planprogrammet gir en redegjørelse for plan- og utredningsarbeidet. Det gir en status i det pågående planarbeidet, en beskrivelse av tiltaket og utredningsalternativer, og angir aktuelle problemstillinger for den påfølgende konsekvensutredningen. Planprogrammet gir også en oversikt over de forskjellige aktørene i planarbeidet, deres særskilte roller og ansvar. I tillegg foreslår planprogrammet en medvirknings- og beslutningsprosess frem til endelig vedtatt plan. Planprogrammet representerer et samlet svar på innsigelser og merknader til planforslaget som lå ute til offentlig ettersyn.

Siden dette er en videreføring av del av tidligere planforslag for E18 Tvedestrand-Bamble, er omfanget av planprogrammet og beskrivelsene av utredningstemaene mindre detaljerte enn det planprogrammet som fulgte den første oppstartsmeldingen 28.08.2020.

Økonomi

Ikke relevant i denne sammenheng

Kommuneplan

Utbygging av E18 er et svært viktig for samfunnsutviklingen både for Risør kommune og for regionen for øvrig.

Folkehelse og levekår

Temaet vil bli utredet under utredningsområdet «Friluftsliv/by- og bygdeliv».

Klima og miljø

Hensynet til klima og miljø er en av årsakene til at Nye Veier har gjennomført en verdioptimalisering og skal konsekvensutrede mer gjenbruk av eksisterende E18. Temaet vil bli utredet under utredningsområdene «Naturmangfold» og «Naturressurser».

Næringsperspektiv

Næringsperspektivet vil være en del av utredningstemaet «Friluftsliv/by- og bygdeliv», og vil være et perspektiv i vurdering av gjenbruk av eksisterende E18 kontra reguleringsplanforslaget fra 2021 (indre linje).

Vurderinger

Etter kommunedirektørens vurderinger vil det viktigste både for Risør kommune og for hele regionen være at vi får på plass en sammenhengende, effektiv og trafikksikker motorvei som også ivaretar kommunens interesser, lokalbefolkningen og natur og klima på en best mulig måte. Det anses derfor for positivt at det nå gjennomføres en konsekvensutredning av de fire alternativene, for å sikre at vi velger den beste løsningen for fremtidig E18. Samtidig er det viktig at prosessen går raskt og effektivt, slik at veien blir realisert innen så kort tid som mulig.

Som Nye Veier presiserer i forslag til planprogram, er dette en planprosess som bygger på eksisterende kunnskap og utredninger som er gjennomført i kommunedelplan- og reguleringsplanprosessen frem til nå. Vi vil dermed vise til kommunens tidligere innspill til både planprogrammet og til reguleringsplanen for Dørdal - Tvedestrad, og forutsetter at disse innspillene tas med videre i planprosessen.

Kommunedirektøren har følgende innspill til planprogrammet og den utvidete grensen for E18 Tvedestrand – Gjerstad:

- Det er viktig at de ikke-prissatte fagtemaene kommer tydelig frem i konsekvensutredningen, og at resultatene fremstilles på en oversiktlig og forståelig måte. Dette er viktig for å ivareta medvirkningen fra innbyggerne og for å gi en forklaring på Nye Veier sine vurderinger av konsekvensutredningene.
- Det er viktig at konsekvensutredningen for temaet «Friluftsliv, by- og bygdeliv» også omfatter avbøtende tiltak som del av utredningen i de områdene hvor bebyggelse blir liggende nær traseen. For Risør kommune sin del vil det være avgjørende at det i traseen som velges til slutt, er hensyntatt boligområder i nærheten av traseen, og at kostnader knyttet til avbøtende tiltak blir en naturlig del av fremtidig planlegging og gjennomføring.
- Kommunen bidrar gjerne for å få til en god medvirkning med innbyggerne, lokalt næringsliv, lag og foreninger, og særlig rettet mot barn og unge. Kommunene har egne ungdomsråd som med fordel kan benyttes i en medvirkningsprosess, og dette kan gjerne beskrives i planprogrammet.
- I Risør kommune vil særlig Søndeled og Søndeled skole kunne bli påvirket av gjenbruksalternativene, siden fv 418 benyttes som omkjøringsvei. Selv om Søndeled ikke er en del av utredningsområdet, må konsekvenser for trafikksikkerhet ved Søndeled og Søndeled skole også konsekvensutredes.
- God dialog og samarbeid mellom kommunen og Nye Veier vil være svært viktig gjennom planprosessen, og vi ønsker en åpen og god kommunikasjon med Nye Veier og deres konsulent for å bidra til en effektiv planprosess. Planprogrammet må gi en bedre beskrivelse av den planlagte medvirkningen og samarbeidet i planprosessen.

Kommunedirektørens konklusjon
Saksframlegget oversendes til Nye Veier AS som Risør kommunes høringsinnspill til utvidet grense for detaljreguleringsplan og planprogram for E18 Tvedestrand – Gjerstad.

RISØR KOMMUNE
Samfunnsutvikling

NYE VEIER AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Dato:	22.05.2023
Vår ref:	23/1874-15
Deres ref:	
Saksbeh.:	Berit Weiby Gregersen
Tlf.	

Innspill fra Ungdomsrådet i Risør kommune til E18 Tvedestrand - Gjerstad

Ungdomsrådet i Risør kommune ble orientert om høring av planprogram og utvidet grense for detaljreguleringsarbeidet for strekningen Tvedestrand – Gjerstad i møtet 9. mai 2023.

Ungdomsrådet vedtok følgende innspill til arbeidet:

- Ungdomsrådet mener at, av de ikke prissatte konsekvensene, er klima, bygdeliv og naturmangfold det som bør vektlegges mest. Om konsekvensene er i konflikt bør klima vektlegges aller mest.
- Ungdomsrådet foreslår å arrangere et felles møte om E18 for ungdomsrådene i Tvedestrand, Gjerstad og Risør, og andre engasjerte ungdom, når konsekvensutredningen har kommet en del lenger.
- Ungdomsrådets innspill sendes direkte til Nye veier

Med hilsen

Berit Weiby Gregersen
Samfunnsplanlegger

Brevet er ekspedert elektronisk, og har derfor ingen signatur.

Tvedestrand kommune
Forvaltning og plan

NYE VEIER AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Dato:	19.05.2023
Vår ref:	21/4099-21
Deres ref:	
Saksbeh.:	Martin Due-Tønnessen
Tlf.	906 18 528

Høringsinnspill til planprogram for E18 - Tvedestrand til Gjerstad

Tvedestrand kommunestyre har vedtatt et høringsinnspill til planprogrammet for ny E18 mellom Tvedestrand og Gjerstad.

Protokollen fra kommunestyret vil ikke være klart før høringsfristen, men kommunestyrets vedtak fulgte vedtaket fra Teknikk, plan og naturutvalget, som behandlet saken i første instans.

Vedlagt ligger protokoll fra teknikk plan og naturutvalget, og saksfremlegg fra saken. Protokoll fra kommunestyret ettersendes så fort dette foreligger.

Vi ser frem til et godt samarbeid i saken videre.

Med hilsen

Martin Due-Tønnessen
Miljø, plan og prosjektrådgiver

Brevet er ekspedert elektronisk, og har derfor ingen signatur.

Saksprotokoll

Planprogram ny E18 Tvedestrand - Gjerstad

Arkivsak-dok.	21/4099
Saksbehandler	Martin Due-Tønnessen

Behandlet av	**Møtedato**	**Saknr**
1 Teknikk-, plan- og naturutvalget 2019-2023	09.05.2023	23/23
2 Kommunestyret 2019-2023	16.05.2023	23/43

Kommunedirektørens forslag til vedtak
Teknikk- plan og naturutvalget har følgende innspill til planprogrammet:

Kommunestyret mener at det er et demokratisk organ som fatter vedtak for korridor for ny E18, før arbeid med ny reguleringsplan blir igangsatt. Dette kan enten være kommunestyret i hver enkelt kommune, eller styret for det interkommunale plansamarbeidet (IKP).

Kommunestyret i Tvedestrand peker på at å bruke eksisterende vei på strekningen Songe – Lunde vil være vanskelig å akseptere, på grunn av forventede ulemper for beboere og næringsliv både under og etter byggefasen, samt arealmessig stort tap av dyrka mark.

Kommunestyret peker på at gjenbruksalternativet av gamle E-18 vil medføre høyere støybelastning for våre innbyggere når fart økes og vegen er omsluttet av fjell på vestsiden.
Det pekes også på utfordringer med grunnforholdene ved Lundevann.

For øvrig oversendes hele saksfremlegget som høringsinnspill med de merknader som fremkommer her.>

Teknikk-, plan- og naturutvalget 2019-2023 har behandlet saken i møte 09.05.2023 sak 23/23

Møtebehandling

Sektorleder Anne Karén Birkeland og ordfører orienterte om saksgangen.

Knut B. Aall (XTRA) fremmet følgende forslag:

Kommunestyret i Tvedestrand har følgende innspill til planprogrammet for ny E18 Tvedestrand-Gjerstad:

1. En av årsakene til at dette prosjektet stanset i august 2021 var at kostnadene ble mye større enn den økonomiske rammen som Stortinget hadde bevilget. De siste 2 årene har gitte en meget stor prisstigning innen bygg og anlegg. Derfor virker det nå meningsløst å starte utredning av den samme strekningen før det er bevilget en vesentlig større økonomisk ramme.

2. Bygging av 4-felts motorvei gjennom kommunen er utvilsomt det mest inngripende tiltaket i vår kommune noensinne. De øvrige kommunene blir mindre berørt av dette prosjektet enn oss. Kommunestyrets oppgave er å ivareta de lokale interessene.

3. Det er kommunestyret som skal fatte vedtak om korridor for ny E18. Vi aksepterer ikke en prosess hvor et aksjeselskap beslutter dette.

4. Kommunestyret er meget kritisk til en prosess hvor innspillene til trasevalg må skje som innspill til planprogrammet. Forholdene i den tidligere vedtatte korridoren er kjent, men de 3 øvrige korridorene er nye for oss. Det bør legges opp til en prosess hvor vi har mer informasjon om hver av alternativene før vi skal uttale oss om dem.

5. Som følge av foreslått prosess må kommunestyret nå uttale seg om de alternative korridorene, på tross av at en ikke har hatt befaringer eller høringer på 3 av dem.
   Kommunestyret rangerer de 4 alternative traseene som følger:

a) Alternativ 10 –Kommunestyret kan ikke akseptere denne traseen, da den vil rasere flere boligområder og store jordbruksarealer.
b) Alternativ 20 –Kommunestyret er meget kritiske til denne traseen da den også gir ganske stor negativ innvirkning på boligområder og jordbruksarealer)
c) Alternativ 30 – Denne traseen kan trolig aksepteres, men vi er kritisk til kryssing av Sandvann og usikkert med manglende detaljkunnskap om den trassen. Her er behov for mange og lange tunneler av hensyn til natur, vilt, friluftsliv støy og arealbeslag.
d) Alternativ 40 – Dette fremstår som det tryggeste alternativet, da vi kjenner den korridoren best og den i svært liten grad berører boligområder og jordbruksarealer.
   Denne korridoren ble enstemmig valgt av kommunestyret i 2019. Av hensyn til natur, vilt, friluftsliv støy og arealbeslag er det nødvendig med flere lengre tunneler.

Votering

Kommunedirektørens forslag: 7 stemmer og tilrådd.

Knut B. Aall (XTRA) sitt forslag: 2 stemmer og falt (XTRA).

Teknikk-, plan- og naturutvalget 2019-2023 innstilling
Teknikk- plan og naturutvalget har følgende innspill til planprogrammet:

Kommunestyret mener at det er et demokratisk organ som fatter vedtak for korridor for ny E18, før arbeid med ny reguleringsplan blir igangsatt. Dette kan enten være kommunestyret i hver enkelt kommune, eller styret for det interkommunale plansamarbeidet (IKP).

Kommunestyret i Tvedestrand peker på at å bruke eksisterende vei på strekningen Songe – Lunde vil være vanskelig å akseptere, på grunn av forventede ulemper for beboere og næringsliv både under og etter byggefasen, samt arealmessig stort tap av dyrka mark.

Kommunestyret peker på at gjenbruksalternativet av gamle E-18 vil medføre høyere støybelastning for våre innbyggere når fart økes og vegen er omsluttet av fjell på vestsiden.
Det pekes også på utfordringer med grunnforholdene ved Lundevann.

For øvrig oversendes hele saksfremlegget som høringsinnspill med de merknader som fremkommer her.

Tvedestrand kommune
Forvaltning og plan

Saksframlegg

Arkivsak-dok. 21/4099-19
Saksbehandler Martin Due-Tønnessen

Utvalg	Møtedato
Teknikk-, plan- og naturutvalget 2019-2023	09.05.2023
Kommunestyret 2019-2023	

Planprogram ny E18 Tvedestrand - Gjerstad

Kommunedirektørens forslag til vedtak
Teknikk- plan og naturutvalget har følgende innspill til planprogrammet:

Kommunestyret mener at det er et demokratisk organ som fatter vedtak for korridor for ny E18, før arbeid med ny reguleringsplan blir igangsatt. Dette kan enten være kommunestyret i hver enkelt kommune, eller styret for det interkommunale plansamarbeidet (IKP).

Kommunestyret i Tvedestrand peker på at å bruke eksisterende vei på strekningen Songe – Lunde vil være vanskelig å akseptere, på grunn av forventede ulemper for beboere og næringsliv både under og etter byggefasen, samt arealmessig stort tap av dyrka mark.

Kommunestyret peker på at gjenbruksalternativet av gamle E-18 vil medføre høyere støybelastning for våre innbyggere når fart økes og vegen er omsluttet av fjell på vestsiden.
Det pekes også på utfordringer med grunnforholdene ved Lundevann.

For øvrig oversendes hele saksfremlegget som høringsinnspill med de merknader som fremkommer her.>

Vedlegg
NV42E18TG-PLA-PLN-0001 Planprogram

Bakgrunn for saken (fakta)
Nye Veier ønsker å utvide planområdet for ny E18 mellom Tvedestrand og Gjerstad hvor de vil vurdere 4 forskjellige traseer gjennom planområdet. Det foreslåtte utvidede planområdet ligger nå i hovedsak utenfor eksisterende kommunedelplan for ny E18, og tiltaket må derfor konsekvensutredes (KU).
Etter konsekvensutredningen vil Nye Veier igangsette et nytt reguleringsplanarbeid for en av de 4 aktuelle traseene. Frist for uttalelse for vedlagte planprogram er satt til 21. mai 2023.

Problemstilling
Hva er viktig at blir tatt med i planprogrammet som sikrer at lokale hensyn blir tilstrekkelig ivaretatt?

Faglige merknader/historikk
Nye Veier starter nå opp en ny prosess for å kunne bygge E18 billigere og mer bærekraftig på strekningen Tvedestrand til Gjerstad.

Det ble gjennomført en kommunedelplanprosess som ble ferdig i 2019, og ut fra dette arbeidet ble det laget et forslag til reguleringsplan i 2021 for ny E18 som er i tråd med kommunedelplanen. Kommunestyret har gitt en høringsuttalelse til dette planforslaget der det ble pekt på en rekke større og mindre forhold. Det ble blant annet pekt på

- Ønske om mer bruk av tunnel
- Nytt vegnett rundt Amtmannsvingen bør gjennomgås på nytt
- Ønske om mer detaljtegninger for broer, viltpassasjer etc.
- Ønske om kompenserende tiltak for friluftslivsområder knyttet til støyvoller etc
- Hensyn til vilt
- Hensyn til verna vassdrag
- Ønske om detaljer i reguleringsplanen som sikrer gode løsninger for omgivelsene
- Tydelige planbestemmelser som avklarer hva som er tillatt og hva som ikke er tillatt

I høringsuttalelsen sa kommunestyret også at hvis det ble en ny runde knyttet til veglinjer, ville kommunestyret ikke at man skulle følge dagens trase gjennom kommunen (nå kalt linje 10).

Etter høringen satte Nye Veier i gang en prosess med en verdioptimalisering.

Nye Veier oppgir at hensikten med verdioptimaliseringen var å utvikle prosjektet slik at det er realiserbart både innen kostnadsrammene og øker bærekraften gjennom å redusere belastningen på natur og miljø. Nye Veier oppgir at det i økende grad stilles spørsmål ved om samfunnet er villig til å akseptere konsekvensene for arealbeslag og klimahensyn ved utbygging av vei. Klima, natur og miljø er kommet sterkere inn som premiss i infrastrukturutbygging og må løftes høyere opp i målhierarkiet i prosjektet blant annet for å unngå unødvendig arealbeslag. Et gjenbruksalternativ kan muliggjøre mindre beslag av nye arealer til veien og redusere belastningen på ikke-prissatte tema.

I etterkant av forrige prosess har Nye Veier avklart at de får dispensasjon til å bygge 4-felts motorvei med 100 km/t fartsgrense, utgangspunktet var 110 km/t. Det gir muligheter for en smidigere veglinje med mindre inngrep og større muligheter for å gjenbruke eksisterende veg.

Nye Veier har nå identifisert 4 veglinjer som de ønsker å jobbe videre med (kalt 10, 20, 30 og 40, der 10 ligger lengst øst og 40 lengst vest. Veglinjene er vist i planprogrammet med ca. løsning.

Den vestligste veglinja (40) følger omtrent samme trase som veglinja som var på høring. Denne løsningen følger grensa mot Vegårshei frem til Skjerkholt, hvor vegen går ned til Røhmyr. I forbindelse med kommunedelplanprosessen i 2019 var kommunen enstemmige på at de ønsket denne korridoren. Denne korridoren vil ikke belaste dagens trafikksystem i nevneverdig grad og man vil også kunne benytte dagens E-18 som omkjøringsvei dersom traseen blir realisert, og dagens E-18 kan benyttes til vanlig bruk i framtiden for lokaltrafikk.

Den neste veglinjen (30) går fra toplanskrysset på Moland gjennom Torbjørnsdal og krysser midt på Sandvann før den går opp til Vegårshei grense, og følger samme trasè som den vestligste løsningen frem til Røhmyr. Også denne linjen vil kunne etableres uten å belaste dagens trase nevneverdig.

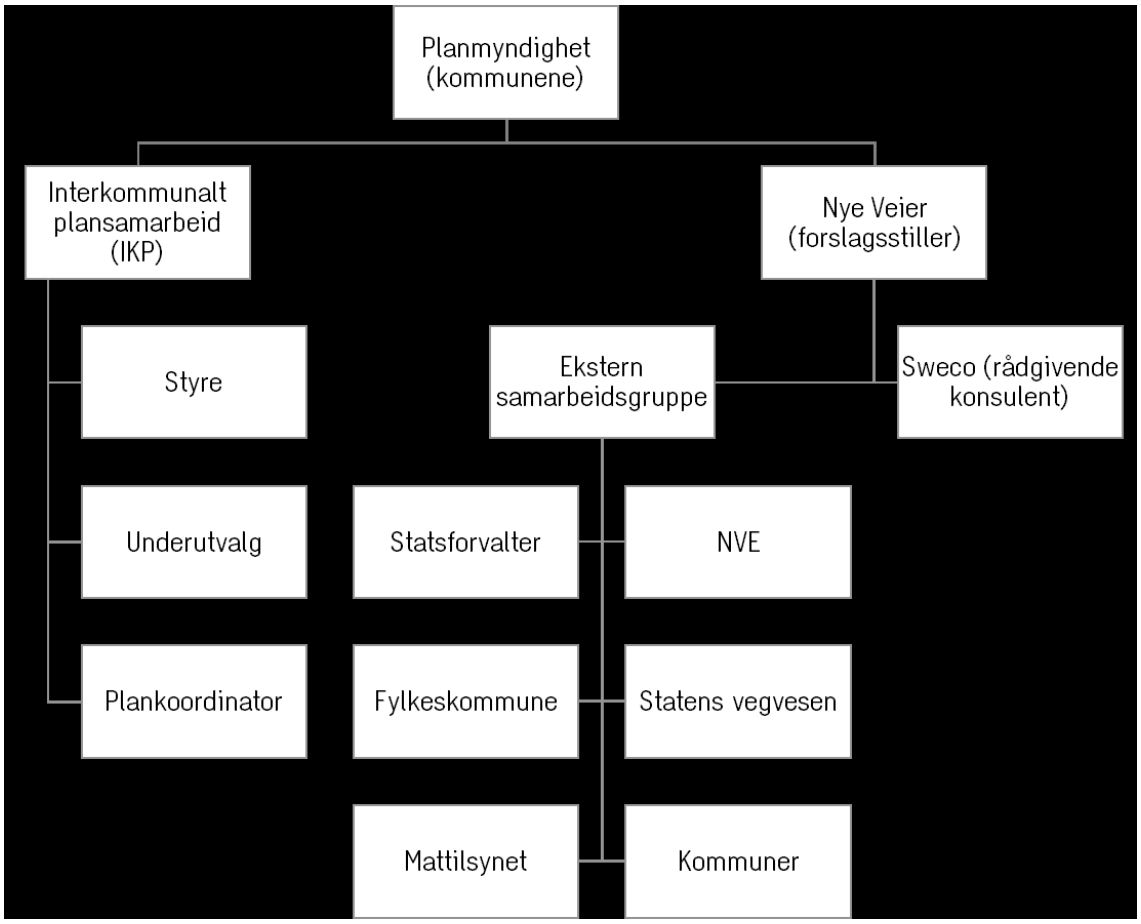
De to siste løsningene (20 og 10) følger dagens E18 fra Røhmyr til Lunde. Her går den ene løsningen i tunnel inn i en dal nordøst for Åsvann, og følger dalsøkket frem til den passerer nordvest for bebyggelsen ved Løvdal Trevare og Bordalen. Derfra krysser veien Lindlandsveien og går videre til den treffer dagens trase rett nordvest for gamle Røysland skole.

Den siste traseen (10) følger dagens E18 trasè på hele strekket gjennom Tvedestrand kommune. Traseen vil ha stor påvirkning på bygdesamfunn på Songe og Lunde. Tiltaket vil medføre store inngrep i dyrka mark, særlig ved Lundeslettene, og traseen berører flere gårdsbruk.

Det er vanskelig å gi en konkret vurdering av traseene når man ikke vet i hvilken grad løsningene som foreslås innebærer kompenserende tiltak knyttet til støy etc. Det er imidlertid åpenbart at å bruke dagens trasé forbi Songe vil ha størst samlet negativ effekt for de som bor og er etablert langs veien. Det er også vanskelig å se at det finnes gode løsninger under byggeperioden som ikke vil gi betydelige utfordringer for de som bor og som ferdes langs veien. På Songe er det et betydelig næringsliv med behov for jevnlig tungtransport. Administrasjonen er bekymret i forhold til at næringslivet vil få utfordringer under byggeperioden, og også etter byggeperioden hvis det ikke finnes fullgode alternative veier hvis toplanskrysset i Songedumpa ikke blir videreført.

I tillegg vil gjenbruksalternativene ta uforholdsmessig store arealer av dyrka mark. I forhold til gjenbruk er det også verdt å peke på at en firefelts vei med viltgjerde setter helt andre krav til underganger/overganger enn en tofeltsvei uten viltgjerde.

Prosessen videre består av å velge hvilken trase som skal velges ut fra verdioptimaliseringsverktøyet, for så å lage et nytt forslag til reguleringsplan for en av traseene. Normalt velges traseen for en ny vei i en kommunedelplanprosess, før det lages en reguleringsplan. Nye Veier har valgt reguleringsplannivå i denne prosessen.



Figur 2-1: Figuren viser noen av de mest sentrale aktørene i planarbeidet.

Slik det er beskrevet skal det være en prosess der underutvalget som består av ordførerne og andre utvalgte politikere involveres i prosessen, Nye Veier gjør valget av trasè ut fra verdioptimaliseringen og avsatte midler, og styret i det interkommunale plansamarbeidet orienteres om hvilket valg Nye Veier har tatt.

Det er ikke nevnt hvordan medvirkning fra bygdesamfunn eller grunneiere i forbindelse med valg av korridor skal foregå. Etter det man leser i planprogrammet kommer medvirkning i fokus først når reguleringsplanen kan legges ut til offentlig ettersyn. Imidlertid har Nye Veier åpnet for å være tilstede ved lokale møter og politiske utvalgsmøter.

Fra administrasjonens side vurderes det at hvis de foreslåtte veglinjene var relativt like i forhold til fordeler og ulemper, så ville valgene vært enkle å ta. Men her foreligger ulike verdier som skal evalueres opp mot hverandre.
Selv om vi er forelagt 4 ulike traseer så tar vi også hensyn til hva som er vedtatt tidligere.
Samtidig er det viktig at man kan samarbeide så langt det lar seg gjøre med øvrige kommuner for å kunne korte ned behandlingsforløpet. Det er imidlertid i Tvedestrand kommune at flest innbyggere kan bli rammet og både administrasjon og politikere er svært opptatt av innbyggernes ve og vel.

I planprogrammet skriver Nye Veier at planprogrammet er et svar på innspillene som har kommet i planarbeidet. I planprogrammet er det ikke funnet vurderinger for hvordan håndtere de utfordringene som kommunen peker på.

Kommunedirektøren forutsetter at Nye Veier tar nødvendige hensyn til de momentene som kommunen allerede har påpekt ved utarbeidelse av ny reguleringsplan.

Planprogrammet er laget på et overordnet nivå. Det innebærer at det ikke er mulig å sette seg inn i hvilke konsekvenser som skal utredes, og hvordan forskjellige momenter blir vektlagt på nåværende tidspunkt.

Planprogrammet sier noe om hvilke konsekvensutredninger som skal lages. Her vil man følge Statens vegvesen sine håndbøker.

Planprogrammet til forrige reguleringsplan var omfattende og beskrivende i forhold til utfordringer i planarbeidet. Det er derfor viktig at man hensyntar også det forrige planprogrammet i forhold til beslutningsgrunnlaget, samtidig som man benytter verdioptimaliseringen ved det videre arbeidet.

Tidligere vedtak
Kommunestyret i Tvedestrand gav uttalelse til første gangs høring av reguleringsplan for ny E18 i sak 21/52.

Gjeldende regelverk på området
Plan- og bygningsloven §12-9 omfatter Behandling av planprogram for planer med vesentlige virkninger
Vegloven

Overordnede plandokumenter/retningslinjer
SPR og RPR (Lovdata):
Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen
Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging
Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag

Økonomi/gjeldende budsjettforutsetninger
Samarbeidet for ny E-18 er vedtatt gjennom budsjettforhandlingene høsten 2022.

Folkehelse
I et folkehelseperspektiv har planlegging over flere år for valg av ny E-18 trasé vært en belastning for en del innbyggere. Noen boliger er allerede innløst med hensyn på den vestligste linjen. Det å bli forelagt nye traseer og ny prosjektering har gitt usikkerhet og uforutsigbarhet.
Kommunen er opptatt at støyforhold og -ulemper ikke skal øke for våre innbyggere. Støyløsninger, omkjøringsmuligheter og valg av trase påvirker i stor grad innbyggerne våre.

Alternative løsninger og konsekvenser

Konklusjon
Planprogrammet som nå legges ut på høring skal danne grunnlaget for videre planprosess og som beskrevet ovenfor av kommunedirektøren.
Tvedestrand kommunestyre fatter vedtak for videre arbeid med planprosessen som her beskrevet.

Tvedestrand, 12.04.2023

Kommunedirektøren

Vegårshei kommune
Samfunn og infrastruktur

SWECO NORGE AS
Postboks 80 Skøyen
0212 OSLO

Marius Fiskevold

Dato: 25.04.2023
Vår ref: 21/1907-32
Deres ref:
Saksbeh.: Lars Mosberg Midbøe
Tlf.

Melding om vedtak - Innspill til planprogram E18

Kommunestyret har behandlet saken i møte 18.04.2023 sak 23/17

Følgene vedtak ble fattet:

Kommunestyret vedtak

1. Vegårshei kommune støtter det videre arbeidet med utredning- og konsekvensutredning i forbindelse med nytt planprogram.
2. Det forventes at Fylkesvei 416 og muligens også 417 krever økt fokus på trafikkavvikling under anleggsfasen og ved midlertidige uforutsette hendelser. Det bemerkes at dagens standard er lite egnet til et slikt formål og at eventuelle oppgraderinger bør ses i sammenheng med kommunens merverdi av en bedret standard på tilførselen østover.

Med hilsen

Lars Mosberg Midbøe
Rådgiver plan, utvikling og folkehelse

Brevet er ekspedert elektronisk, og har derfor ingen signatur.

Vegårshei kommune

SÆRUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 21/1907-26
Saksbehandler Lars Mosberg Midbøe

Innspill til planprogram E18

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Kommunestyret	18.04.2023	23/17

Kommunestyret har behandlet saken i møte 18.04.2023 sak 23/17

Møtebehandling

Votering: Enstemmig.

Kommunestyret vedtak

1. Vegårshei kommune støtter det videre arbeidet med utredning- og konsekvensutredning i forbindelse med nytt planprogram.
2. Det forventes at Fylkesvei 416 og muligens også 417 krever økt fokus på trafikkavvikling under anleggsfasen og ved midlertidige uforutsette hendelser. Det bemerkes at dagens standard er lite egnet til et slikt formål og at eventuelle oppgraderinger bør ses i sammenheng med kommunens merverdi av en bedret standard på tilførselen østover.

Innspill til planprogram E18

Kommunedirektørens forslag til vedtak
1.Vegårshei kommune støtter det videre arbeidet med utredning- og konsekvensutredning i forbindelse med nytt planprogram.
2. Det forventes at Fylkesvei 416 og muligens også 417 krever økt fokus på trafikkavvikling under anleggsfasen og ved midlertidige uforutsette hendelser. Det bemerkes at dagens standard er lite egnet til et slikt formål og at eventuelle oppgraderinger bør ses i sammenheng med kommunens merverdi av en bedret standard på tilførselen østover.

Vedlegg:
Planprogram

Dokumenter:

Aktuelt lov og regelverk:

Saksopplysninger:

Bakgrunnen for planprogrammet
Forrige planforslag lå ute til offentlig ettersyn høsten 2021. Summen av innkomne merknader og innsigelser viste at det ikke var tilslutning til planforslaget slik det forelå, og det var ikke mulig å oppnå et samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt.

I 2022 ble det gjennomført en verdioptimalisering av prosjektet som pekte på at økt grad av gjenbruk kan øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten på strekningen mellom Tvedestrand og
Gjerstad. Tre korridorer med ulik grad av gjenbruk ble identifisert. Verdioptimaliseringen understreket også nytten av å gjenbruke kunnskapsgrunnlag og igangsatt offentlig planprosess. Verdioptimaliseringen anbefalte derfor å videreføre planprosessen med en oppdatert og sammenstilt konsekvensutredning av fire veikorridorer og mulige kombinasjoner.

Påvirkning av planforslag
Vegårshei kommune er ikke direkte berørt i nytt varslingsområde gjennom arealbeslag, men det understrekes at planforslag fra 2021 fortsatt vil være med i videre vurderinger opp mot nye foreslåtte traselinjer. Og at de ulike traselinjene i varslet planområdet vil gi ulike påvirkninger og ringvirkninger for Vegårshei kommune.
Det bemerkes spesielt viktigheten av økt fokus på aktualiteten av F416 og muligens også F417 som omkjøringsvei når det nå ses på muligheter for gjenbruk av eksisterende E18-trase. I forbindelse med reguleringsplanforslaget fra 2021, ville eksisterende traselinje kunne brukes under utbygging og omkjøringsvei ved midlertidige stenginger. F416 og F417 vil for dette formålet være dårlig egnet for større trafikkmengder, tungtransport og vinterføre grunnet høy grad av kurvaturer og smal bredde.

Konsekvenser i forhold til kommuneplanen:

Foreslått varslingsområde vil være positivt for de arealene som i dag er avsatt til LNF og i forrige høringsrunde ble vurdert nedbygd. Det foreligger ingen næringsarealer som ville hatt et betydelig konkurransefortrinn ved de ulike trasevalgene.

Miljømessige konsekvenser:
Større grad gjenbruk av eksisterende veitrase vil gi et arealregnskap med positive ringvirkninger for karbonlagring og biomangfold.

Likestillingsmessige konsekvenser:
Ikke relevant

Konsekvenser for barn/unge:
Ikke relevant

Beredskapsmessige konsekvenser:
Økt sannsynlighet for trafikkavvikling på F416 vil kunne ha negativ innvirkning av varslet planavgrensning dersom det ikke gjøres utbedringer av dette strekket.

Konsekvenser for folkehelse:
Varslet planavgrensning vil være positivt for friluftslivet med i større grad sammenhengende naturområder. Og positivt med tanke på støyproblematikken rundt fritidsbebyggelsen rundt Eksjø fra planforslag 2021.

Økonomiske konsekvenser:
Ikke relevant

Kommunedirektørens vurdering:
Det vil være mange viktige hensyn som må vektes opp mot hverandre i en slik prosess som en nå står overfor ved fastsettelse av en nasjonal firefelts hovedvei. Det ble i forrige høringsrunde fra arealene i og tett opp mot Vegårshei gitt en rekke innspill som blir tatt med i utarbeidelsen av kommende planforslag. Forutsetningen som ble gitt for disse innspillene har opp mot nytt varslet planavgrensning i størst grad bedret seg. Men vil naturligvis fortsatt være gjeldene å se opp mot foreslått planavgrensning, eksempelvis de sammenhengende større natur-, friluft, leve og trekkområder for fugl og vilt. Noe som er ivaretatt av planprogrammet.

Trafikkavvikling er i hovedsak den faktoren som anses å kunne være forverret fra forrige planforslag. Vegårshei kommune har behov for bedret tilførselsveier østover med tanke på trafikksikkerhet opp mot å imøtekomme den generelle befolkningsveksten i regionen og som pendlerkommune. Eventuell trafikkavvikling for varslet planområdet bør ses i sammenheng og vektes med Vegårshei kommunes behov for bedret tilførselsvei østfra dersom det er snakk om flere omkjøringsalternativer med behov for eventuelle oppgraderinger.

24.04.2023

LAG
ORGANISASJONER
FORENINGER
POLITISKE PARTIER

Høringsinnspill til planprogrammet for E18 Tvedestrand – Gjerstad

Statens veivesens Håndbok i konsekvensanalyser er en grundig utprøvd og kjent metodikk. Vi vil likevel utfordre kriteriene som legges til grunn, dvs hva som vektlegges ved utvelgelse av trase.

I Håndbok V712 Konsekvensanalyser, beskrives prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Et utredningstema under ikke-prissatte konsekvenser er «Friluftsliv, by- og bygdeliv». Det defineres som «Landskapet slik folk opplever og bruker det». Denne definisjonen er ikke dekkende for det som vi opplever er truet.

Vi foreslår at ytterligere ett utredningstema legges til grunn i tillegg til det som allerede står beskrevet i Håndbok om konsekvensanalyser. Vi mener at **Boligområder har en egen verdi** og at relaterte konsekvenser derfor må vurderes.

Vi ser i planprogrammet at virkninger for lokalt næringsliv skal utredes. Vi mener at virkningen av å få firefelts vei gjennom bygdene for våre bomiljøer også bør utredes. De negative miljøkonsekvensene ved å bo tett på hovedferdselsårer med støy og forurensning (som allerede er utredningstemaer), kan medføre at våre bygdesamfunn vil oppleve fraflytting. Grendeskoler får mindre rekruttering og kan bli nedlagt. Konsekvensene vil bli irreversible og kan på sikt påvirke bosettingsmønsteret med økt sentralisering. Dette innebærer samfunnsøkonomiske konsekvenser som bør tematiseres. Men vi mener uansett at boligområder og bomiljøer som en verdi bør vektlegges som et eget tema, også løsrevet fra lønnsomhet. Tilhørighet og tilknytning til bygda er en verdi i seg selv.

Vi mener at følgende omstendigheter i tiden har hatt stor påvirkning og gjort oss spesielt utsatte og sårbare og derfor trenger vi et ekstra vern:

Økonomiske innstramninger

Økonomiske innstramninger bidrar til mindre penger å bygge vei for, og det har vært press på å nedskalere noen veiprosjekter. Nye Veier så at strekningen Tvedestrand – Bamble var en strekning der man kunne gjenbruke vei. Gjenbruk og utvidelse til fire felt rammer flere bygder. Bygging av tunneler som potensielt kan bevare både natur- og kulturlandskap, fremstår lite aktuelt fordi det er en kostbar løsning.

I tidligere veiprosjekter har det vært bedre økonomi og høyere krav til veistandard. Det har tidligere vært mye bygging av tunneler for å skåne natur- og boligområder. For eksempel har strekningen på noen få mil mellom Sande og Tønsberg 12 tunneler.

Hensyn til klima og natur

Forslag til detaljert reguleringsplan for ny E18, såkalt indre trase, var høsten 2021 ute til offentlig ettersyn og høring i de 8 kommunene; Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør, Tvedestrand, Arendal og Grimstad. To uker før høringsfristen for reguleringsplanen for ny E18, tok Nye Veier initiativ til et ekstraordinært informasjonsmøte i det interkommunale plansamarbeidet. I forkant av møtet kom det fram i et notat at Nye Veier nå ønsket å vurdere å gjenbruke deler av dagens E18 på strekningen fra fylkesgrensa i Telemark til Tvedestrand, i stedet for i hovedsak å bygge en helt ny trasé.

I tillegg til vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet lanserte Nye Veier et nytt kriterium for utvelging av trase; hensyn til klima og natur. En konsekvens av det var at hensyn til boligområder ville bli mindre vektlagt, ble det orientert om.

Det har tidligere vært en regel ved veiplanlegging å vektlegge kulturlandskap, folks boliger, nærmiljø og landbrukseiendommer, dyrket mark og matjord tyngst ved veibygging. Nå kan bygder ofres for å innfri miljøhensyn. Vi opplever det som en verdiforskyvning.

Fravik fra veinormalen

Mer gjenbruk skal innfri krav om vern av uberørt natur. Men mer gjenbruk forutsetter senkede krav til veistandard. Nye Veier søkte Veidirektoratet om å fravike «veinormalen» og fikk raskt svar sommeren 2022 med godkjenning om å gå ned på veistandard. Fartsgrensen kunne da gå ned fra 130 km/t til 100 km/t. Dessuten kunne det tillates mer kurvatur og stigninger, samt bygging av en smalere firefeltsvei. Denne endringen ble omtalt som å «skrive om læreboka». At læreboka ble omskrevet og premissene for veibygging plutselig ble endret, medfører at flere bygder nå ligger utsatt til for å få firefelts motorvei tvers gjennom. Særlig utsatt er området Tvedestrand og Risør.

I tidligere veiprosjekter vet vi at man har tillatt mer kurvatur for å unngå å ramme boligområder. Nå vil man både tillate mer kurvatur og samtidig ramme boligområder.

Konklusjon

Endring av premissene for veibygging og nye veistandarder har fått negative konsekvenser for boligområder og bygder langs E18. Økonomiske innstramninger, endring av veinormalen og økt hensyn til klima og miljø har gjort at hensyn til bebyggelse og bygder blir lavere rangert og vi står nå praktisk talt uten vern.

I dag vektlegges klima, økonomisk- og samfunnsmessig lønnsomhet ved bygging av veier. I samfunnsøkonomisk lønnsomhet ligger de prissatte og ikke-prissatte konsekvensene. Vårt anliggende ligger under de ikke-prissatte konsekvensene. Dette er ikke så målbart og selvfølgelig et vanskeligere område å beregne verdien av. Vi mener at hensyn til boligområder må tillegges en egen verdi og at dette punktet må implementeres i utredningstemaer og konsekvensanalyser. Vi frykter at uten at dette blir innlemmet i planprogrammet, vil det heller ikke bli tatt hensyn til når avveininger mellom ulike konsekvenser skal gjøres og vedtak fattes.

Statsforvalters oppgave er å se helheten og ivareta nasjonale interesser innen mange ulike områder og dessuten rette opp i mangler. På bakgrunn av dette ber vi om at statsforvalter ser på endringene som er beskrevet i høringsinnspillet, og bidrar i å rette opp ubalansen som har oppstått, ved å vektlegge boligområder som en egen verdi.

Hilsen Akland Vel

leder Gerd Langmyr
Kviåsen 18
4994 Akland

Er det spøsmål eller annet om høringsinnspillet?
Ta kontakt med Kjersti Grannes på telefon 941 87 740

Kartinnsynsløsningen

Angelstad Jaktlag v/ Kay Henning Holum
Alle kommuner
Dato: 21.05.2023

Innspill:
Innspill fra Angelstad-jaktlag angående «Utvidelse av varslingsgrense».
Angelstad-jaktlag har vært aktive i hele prosessen i arbeidet med planlegging av ny E18, vi har kommet med innspill til løsninger for viltet i området, både i Medvirkningsportalen, underveis i møter på befaringer, ved høringsuttalelser og mer.

Angelstad-jaktlag står fremdeles på tidligere innsendte uttalelser, og ønsker på ny å spille inn at det i forbindelse med utbygging av ny E18 trasé gjennom - eller forbi - Angelstad-jaktlag er viktig å etablere gode vilttiltak for hele E18 traséen.

Ved forrige høringsrunde for Korridor-40 påpekte vi at det er svært viktig med gode viltoverganger med tanke på hjort, rådyr og elg som vil bli hindret i sine trekkruter på tvers av en ny E18-trasé, dette anser vi som viktig uavhengig av hvilken korridor som til slutt velges. Angelstad jaktlag vil fremdeles spille inn alle punktene fra forrige høringsrunde, og ber at det holdes fokus på vilt og bruk av naturen for rekreasjon i videre arbeid med å finne en ny trasé.

Spesielt vil vi trekke frem at elgbestanden i området er sterkt redusert, men det kan virke som om bestanden er i ferd med å ta seg noe opp, Angelstad-jaktlag anser det derfor som svært viktig å ikke legge hindringer for elgens vandringer og leveområder.
Med hensyn til trafikksikkerhet vil det også etableres viltgjerder for å hindre påkjørsel av hjortevilt på motorvei, disse viltgjerdene vil også virke som en barriere for trekkende hjortevilt, det er derfor viktig med tilstrekkelig mengde viltoverganger ved valg av endelig trasé.

Vi må anta at det med bakgrunn i Statsforvalters syn på Korridor-40, vil være aktuelt å benytte arealer lengre syd i planområdet, og at det derfor vil oppstå nye utfordringer i forhold til viltets trekkruter. Vi opplever også en del vandring av hjortevilt mellom Angelstad og områdene sør for Storelva, og at viltet har flere krysningspunkter av Storelva på strekningen fra Rømyr til Lundevann, vi ser at etablering av viltgjerder på denne strekningen vil ha sterk innvirkning på viltets vandring nord/syd av Storelva dersom ikke gode viltpassasjer etableres på strekningen.

En motorvei i skogsområdene vil også tilføre støy som vil være til sjenanse for dyreliv og personer som benytter området for rekreasjon, vi vil derfor påpeke viktigheten av at det etableres støyvoller og annen støyskjerming i området, for å begrense denne forurensningskilden. Vi ser det viktig at ikke masser føres ut av traseen, men at de benyttes for å etablere støyskjerming. Dersom dagens trasé, og høyde, mellom Rømyr og Lunde benyttes vil støyskjerming være svært viktig, da dagens E18 ligger høyt i terrenget og allerede genererer mye støy, noe som kan forventes å bli verre dersom ikke støyen hensyntas.

Angelstad-jaktlag er positive til den utvidede varslingsgrensen, og slik vi oppfatter signalene fra Statsforvalter samt tidligere utredninger vil Korridor-10 og Korridor-20 fremstå som de mest fordelaktige alternativer, disse korridorene fremstår også for Angelstad-jaktlag som de mest fordelaktige, da de legger opp til en stor grad av gjenbruk. En ny E18 vil være det største arealmessige inngrepet i Tvedestrand kommune gjennom tidene, men for Korridor-10 og Korridor-20 legges det opp til at dette inngrepet krever mindre bruk av urørt natur, det ser vi som det mest gunstige for alle som benytter seg av naturen. Angelstad-jaktlag ser også at viltet vil få stor fordel ved bruk valg av Korridor-20 som legger opp til en tunnel ved Lunde og en ved Bordalsheia, tunneler i disse områdene vil bidra til å gi gode viltpassasjer for hjorteviltet.

Kay Henning Holum
Sekretær Angelstad-jaktlag

Innspill fra Angelstad-jaktlag angående «Utvidelse av varslingsgrense».

Angelstad-jaktlag har vært aktive i hele prosessen i arbeidet med planlegging av ny E18, vi har kommet med innspill til løsninger for viltet i området, både i Medvirkningsportalen, underveis i møter på befaringer, ved høringsuttalelser og mer.

Angelstad-jaktlag står fremdeles på tidligere innsendte uttalelser, og ønsker på ny å spille inn at det i forbindelse med utbygging av ny E18 trasé gjennom - eller forbi - Angelstad-jaktlag er viktig å etablere gode vilttiltak for hele E18 traséen.

Ved forrige høringsrunde for Korridor-40 påpekte vi at det er svært viktig med gode viltoverganger med tanke på hjort, rådyr og elg som vil bli hindret i sine trekkruter på tvers av en ny E18-trasé, dette anser vi som viktig uavhengig av hvilken korridor som til slutt velges. Angelstad jaktlag vil fremdeles spille inn alle punktene fra forrige høringsrunde, og ber at det holdes fokus på vilt og bruk av naturen for rekreasjon i videre arbeid med å finne en ny trasé.

Spesielt vil vi trekke frem at elgbestanden i området er sterkt redusert, men det kan virke som om bestanden er i ferd med å ta seg noe opp, Angelstad-jaktlag anser det derfor som svært viktig å ikke legge hindringer for elgens vandringer og leveområder.

Med hensyn til trafikksikkerhet vil det også etableres viltgjerder for å hindre påkjørsel av hjortevilt på motorvei, disse viltgjerdene vil også virke som en barriere for trekkende hjortevilt, det er derfor viktig med tilstrekkelig mengde viltoverganger ved valg av endelig trasé.

Vi må anta at det med bakgrunn i Statsforvalters syn på Korridor-40, vil være aktuelt å benytte arealer lengre syd i planområdet, og at det derfor vil oppstå nye utfordringer i forhold til viltets trekkruter. Vi opplever også en del vandring av hjortevilt mellom Angelstad og områdene sør for Storelva, og at viltet har flere krysningspunkter av Storelva på strekningen fra Rømyr til Lundevann, vi ser at etablering av viltgjerder på denne strekningen vil ha sterk innvirkning på viltets vandring nord/syd av Storelva dersom ikke gode viltpassasjer etableres på strekningen.

En motorvei i skogsområdene vil også tilføre støy som vil være til sjenanse for dyreliv og personer som benytter området for rekreasjon, vi vil derfor påpeke viktigheten av at det etableres støyvoller og annen støyskjerming i området, for å begrense denne forurensningskilden. Vi ser det viktig at ikke masser føres ut av traseen, men at de benyttes for å etablere støyskjerming. Dersom dagens trasé, og høyde, mellom Rømyr og Lunde benyttes vil støyskjerming være svært viktig, da dagens E18 ligger høyt i terrenget og allerede genererer mye støy, noe som kan forventes å bli verre dersom ikke støyen hensyntas.

Angelstad-jaktlag er positive til den utvidede varslingsgrensen, og slik vi oppfatter signalene fra Statsforvalter samt tidligere utredninger vil Korridor-10 og Korridor-20 fremstå som de mest fordelaktige alternativer, disse korridorene fremstår også for Angelstad-jaktlag som de mest fordelaktige, da de legger opp til en stor grad av gjenbruk. En ny E18 vil være det største arealmessige inngrepet i Tvedestrand kommune gjennom tidene, men for Korridor-10 og Korridor-20 legges det opp til at dette inngrepet krever mindre bruk av urørt natur, det ser vi som det mest gunstige for alle som benytter seg av naturen. Angelstad-jaktlag ser også at viltet vil få stor fordel ved bruk valg av Korridor-20 som legger opp til en tunnel ved Lunde og en ved Bordalsheia, tunneler i disse områdene vil bidra til å gi gode viltpassasjer for hjorteviltet.

Kay Henning Holum
Sekretær Angelstad-jaktlag

Ødegård, Marie Kristine

Emne:	VS: Høringssvar - Utvidet planområde og planprogram for ny E18 Tvedestrand - Gjerstad
Vedlegg:	Høringssvar - Utvidet planområde og planprogram for ny E18 Tvedestrand-Gjerstad, 20052023.pdf

Fra: Fortidsminneforeningen Aust-Agder lokallag <aust-agder@fortidsminneforeningen.no>
Sendt: fredag 19. mai 2023 23:58
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Kopi: post@tvedestrand.kommune.no; post@vegarshei.kommune.no; post@risor.kommune.no; postmottak@gjerstad.kommune.no; postmottak@agderfk.no; postmottak@ra.no; Fortidsminneforeningen Agder <agder@fortidsminneforeningen.no>; Fortidsminneforeningen Aust-Agder lokallag <aust-agder@fortidsminneforeningen.no>
Emne: Høringssvar - Utvidet planområde og planprogram for ny E18 Tvedestrand - Gjerstad

Hei Marius 😊

Håper du har hatt en fin uke!

Det vises til kunngjøring om utvidet varslingsgrense og høring av planprogram for detaljregulering for E18 Tvedestrand – Gjerstad datert 30. mars 2023, med høringsfrist satt til 21. mai 2023. Vi i Fortidsminneforeningen ønsker med dette å komme med våre merknader i saken.

Fortidsminneforeningen ber om at man tar spesielt hensyn til bærekraftige bygningsmiljøer bygget før 1945 slik at disse kulturmiljøene kan bestå, brukes og tas vare på i mange generasjoner fremover. Disse bygningsmiljøene er i stor grad bygget i materialer av høy kvalitet. I et klimaregnskap må også bevaring av disse, vis av å rive/bygge nytt eventuelt bli vurdert. Det er gjort grundige arkeologiske registreringer for alternativ 40, dette må
også gjøres for alternativ 10, 20 og 30. Sammen med den bygde kulturarven vil man først da få et bedre grunnlag for en konsekvensutredning og hvilken korridor man til slutt beslutter seg for.

Les mer i vårt høringssvar vedlagt. Ha en god helg 😊

Beste hilsen,
Torgrim Landsverk
Styreleder

Fortidsminneforeningen, Aust-Agder lokallag
Gamle Tollboden (Ikke betjent),
Nedre Tyholmsvei 7
4836 Arendal

aust-agder@fortidsminneforeningen.no
www.fmfaustagder.no

Fortidsminneforeningen er en frivillig organisasjon som kjemper for at verdifulle kulturminner og kulturmiljøer skal tas vare på, slik at kommende generasjoner også skal kunne glede seg over dem. Støtt oss, bli medlem og bli grasrotgiver!

Fortidsminneforeningen
Aust-Agder lokallag

Sweco Norge AS
v/Marius Fiskevold
Pb. 80
0212 Oslo

E18TG@sweco.no

Dato: 20. mai 2023

Deres sak:

Høringssvar - Utvidet planområdet og planprogram for ny E18 Tvedestrand - Gjerstad.

Det vises til kunngjøring om utvidet varslingsgrense og høring av planprogram for detaljregulering for E18 Tvedestrand – Gjerstad datert 30. mars 2023, med høringsfrist satt til 21. mai 2023. Vi i Fortidsminneforeningen ønsker med dette å komme med våre merknader i saken.

Fortidsminneforeningen har som formål å arbeide for bevaring av vårt lands verneverdige kulturminner, samt å skape allmenn forståelse for verdien av disse. Vi skal være den ledende frivillige organisasjonen i det norske kulturmiljøvernet. Våre hovedoppgaver er blant annet å arbeide for å styrke tradisjonshåndverket og bygningsvernet, engasjere oss i lokale vernesaker, stedsutvikling og påvirke kulturminnepolitikken i Norge.

Vår konklusjon: *Fortidsminneforeningen ber om at man tar spesielt hensyn til bærekraftige bygningsmiljøer bygget før 1945 slik at disse kulturmiljøene kan bestå, brukes og tas vare på i mange generasjoner fremover. Disse bygningsmiljøene er i stor grad bygget i materialer av høy kvalitet. I et klimaregnskap må også bevaring av disse, vis av å rive/bygge nytt eventuelt bli vurdert. Det er gjort grundige arkeologiske registreringer for alternativ 40, dette må også gjøres for alternativ 10, 20 og 30. Sammen med den bygde kulturarven vil man først da få et bedre grunnlag for en konsekvensutredning og hvilken korridor man til slutt beslutter seg for.*

Planprogrammet viser at det per i dag er fire mulige alternativer (korridorer) som er aktuelle for ny E18 mellom Tvedestrand og Gjerstad. Alle de fire alternativene innebærer en viss grad av gjenbruk av areal fra dagens E18, noen mer enn andre. Alternativene som er varslet er:

- Alternativ 10: Gjenbruk av eksisterende E18.
- Alternativ 20: Gjenbruk av eksisterende E18 bortsett fra strekningen i Balttjerndalen, mellom Lunde og Røysland.
- Alternativ 30: En variant av optimalisert reguleringsplanforslag 2021 som kobler seg til eksisterende E18 sør for Moland.
- Alternativ 40: En optimalisering av reguleringsplanforslaget 2021 for 100 km/t.
- Andre korridorkombinasjoner vil også være aktuelle.

ALTERNATIV 10 - VIKTIGE HENSYN:

Bygde kulturminner fra før 1945, kulturmiljøer i landbruket, kulturlandskap og automatisk freda arkeologiske minner.

Alternativ 10 er det alternativet som innebærer størst grad av gjenbruk av eksisterende vei, nesten hele dagens E18 sørøst for Smalmyrhalsen i Gjerstad kommune er tenkt gjenbrukt ved dette alternativet.

Samtidig går dette alternativet rett gjennom mange områder der det bor folk, og hvor det vil berøre flere viktige bygnings- og kulturmiljøer om veien utvides.

Disse kulturmiljøene er:

- Tveite, Ramlett og Lunde i Tvedestrand kommune
- Sundsdal i Tvedestrand kommune
- Songe i Tvedestrand kommune
- Røysland i Risør kommune
- Den gamle postvegen og Vestlandske hovedvei, Risør kommune
- Øylandsdalen i Risør kommune
- Akland i Risør kommune
- Sagmoen og Torbjørnsdalen i Risør kommune.
- Fredet gravfelt på Moland i Risør kommune.
- Moland i Risør kommune.

Alle disse kulturmiljøene med tilhørende landskap vil bli sterkt forringet ved nærføring av firefelts E18. Støy, lys og forurensingsplager vil sammen med fysiske barrierer, visuell forringelse og fysisk ødeleggelse av landskap, mulig tap av bygninger og andre kulturminner, bidra til at verdien og kvaliteten av kulturmiljøene svekkes eller at kulturminner går tapt.

Som kjent er det viktig for kulturmiljøene at der bor folk som kan ta vare på gamle hus og uthus, kulturlandskapet, gamle veifar, ferdselsårer og andre kulturminner. Ved å legge et så stort veianlegg nær steder der folk bor, vil en svekke både bokvalitet og bolyst. I værste fall vil dette også kunne bidra til at gamle, bevaringsverdige hus og gårdsmiljøer blir stående tomme, uten folk som tar vare på dem.

Mange av disse hensynene gjelder også for alternativ 20.

ALTERNATIV 30 og 40 - VIKTIGE HENSYN:

Bygde kulturminner fra før 1945, kulturmiljøer i landbruket, kulturlandskap og automatisk freda arkeologiske minner.

Alternativ 30 og spesielt alternativ 40 er de alternativene som vil berøre færrest bebodde områder. Samtidig går også disse alternativene rett gjennom områder som er bebygd, og hvor det vil kunne berøre flere viktige kulturminner og kulturmiljøer.

Disse kulturmiljøene er:

- Ved alternativ 30 vil det kunne føre til negative konsekvenser for kulturmiljøet på Moland, i Risør kommune. Det er få alternative løsninger, da området på den andre siden av dagens E18 også er bebygd.
- Ved alternativ 30 vil det freda gravfeltet på Moland forringes sterkt eller muligens gå tapt.
- Ved alternativ 30 vil kulturmiljøet i Sagmoen forringes sterkt eller muligens gå tapt, det sammen med hele grenda Torbjørnsdalen, i Risør kommune.
- Ved alternativ 40 vil det kunne føre til negative konsekvenser for kulturmiljøet Knutebekken, i Risør kommune, om en velger å fylle igjen med stein. Konsekvensene kan begrenses betydelig ved å legge ny vei over Knutebekken i bru med overhengende spenn/bue eller lignende.
- Ved alternativ 30 og 40 vil det kunne føre til negative konsekvenser for kulturmiljøene på Skjerkholt, Noddeland, Modalen, Angelstad og Fosstveit, i Tvedestrand kommune. Konsekvensene kan begrenses betydelig ved å legge ny vei helt vest, på eller vest for varslingsgrensen gitt i 2020.

Alle disse kulturmiljøene med tilhørende landskap vil kunne bli sterkt forringet ved nærføring av firefelts E18. Støy, lys og forurensingsplager vil sammen med fysiske barrierer, visuell forringelse

og fysisk ødeleggelse av landskap, muligens også tap av bygninger og andre kulturminner, bidra til at verdien og kvaliteten av kulturmiljøene svekkes eller at kulturminner går tapt.

Som kjent er det viktig for kulturmiljøene at der bor folk som kan ta vare på gamle hus og uthus, kulturlandskapet, gamle veifar, ferdselsårer og andre kulturminner. Ved å legge et så stort veianlegg nær steder der folk bor, vil en svekke både bokvalitet og bolyst. I værste fall vil dette også kunne bidra til at gamle, bevaringsverdige hus og gårdsmiljøer blir stående tomme, uten folk som tar vare på dem.

ARKEOLOGISK REGISTRERINGER:

I forbindelse med tidligere vedtatt korridor (Alternativ 40) ble det registrert mange kulturminner, mens det ikke finnes tilsvarende mengde registrerte kulturminner langs de andre veikorridorene. Det er mye som tilsier at det finnes mange flere kulturminner langs alternativ 10, 20 og 30 enn det som er registrert i dag.

Det er derfor viktig at det også langs de andre alternativene foretas arkeologiske undersøkelser med registrering slik at konsekvensutredningen for disse alternativene tar høyde for de arkeologiske kulturminnene i disse områdene. Vi forstår av planprogrammet at dette er planlagt utført, men stresser viktigheten av dette før man vurderer hvilket alternativ en skal gå for. Sammen med den bygde kulturarven, vil man da etter vårt syn få et bedre grunnlag for en konsekvensutredning.

KLIMAHENSYN:

På oppdrag fra Riksantikvaren har SINTEF analysert en rekke casestudier og gjort systematisk gjennomgang av norske og internasjonale publikasjoner om livssyklusanalyse. Rapporten viser tydelig at det mest bærekraftige bygget er det som allerede er bygd. Analysen viser at rehabilitering er et bedre alternativ enn å rive i en 30-årshorisont mot 2050, da det kan ta opptil 80 år før et nybygg utligner klimagassutslippet fra byggeprosessen.

I Riksantikvarens klimastrategi for kulturmiljøforvaltningen 2021-2030 har man som mål at kulturmiljø skal forvaltes gjennom samordnet arealbruk og arealplanlegging, slik at klimagassutslipp reduseres og kulturhistoriske verdier og interesser ivaretas. Videre skal bygninger bevares og brukes, slik at klimagassutslipp reduseres og kulturmiljø ivaretas.

Dette tas med fordi et mål i detaljreguleringen er å begrense klimagassutslipp, med en høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet, hvor også ikke-prissatte verdier og konsekvenser skal vurderes.

SAMMENDRAG:

Gjenbruk av bygningsmasse er bra for hensynet til kulturminner. Ved å bevare bygde kulturminner tar en samtidig hensyn til klima og miljø. Men ved å gjenbruke gammel E18 slik man ved flere av de nye alternativene legger opp til her, ser vi at mange kulturminner og bygningsmiljøer rammes hardt. Dette samstemmer for eksempel heller ikke godt med tanke på kommuneplanbestemmelsene, slik som §2-12 pkt. b) i Risør kommune.

Vi ønsker at man tar spesielt hensyn til de bygningsmiljøer bygget før 1945 slik at disse kulturmiljøene kan bestå, brukes og tas vare på i mange generasjoner fremover. Dette er bygninger som er bygget med materialer av høy kvalitet og som med vanlig vedlikehold trolig kan stå i flere generasjoner til.

Vi ønsker Nye Veier og kommunene i planområdet lykke i det videre arbeidet med planprosessen, og vil til slutt takke dere for at vi har blitt tatt med i høringslisten og ber om at vi får fortsette å bli høringsinstans i denne saken, frem til endelige veialternativ er vedtatt.

Beste hilsen,
Fortidsminneforeningen, Aust-Agder lokallag
v/Torgrim Landsverk
Styreleder

KOPI:
- Tvedestrand kommune
- Risør kommune
- Vegårshei kommune
- Gjerstad kommune
- Riksantikvaren
- Agder Fylkeskommune v/Seksjonen for kulturminnevern og kulturturisme
- Fortidsminneforeningen, Agder avdeling

Sweco Norge A/S
v/ Marius Fiskevold
E18TG@sweco.no

Kristiansand, 23.05.2023

Dette brevet sendes på vegne av Aust-Agder Turistforening og Norges jeger- og fiskerforbund Aust-Agder.

E18 Tvedestrand – Gjerstad, planprogram

Innspill fra Forum for natur og friluftsliv Agder

***To store kriser preger verden i dag – klimakrisen og naturkrisen**. Den største trusselen er arealendringer. Inngrepene gjøres stykkevis og delt, og medfører at både naturmangfoldet og friluftslivet forringes. For å stanse tapet av naturmangfold, samt bremse den globale oppvarmingen, må arealforbruket stoppes. Ivaretakelse av naturen er grunnlaget for et bærekraftig samfunn.*

Bakgrunn

Nye Veier utarbeider et planprogram som skal beskrive det videre arbeidet med konsekvensutredning for strekningen E18 Tvedestrand-Gjerstad. I planprogrammet beskrives hva som skal utredes og hvordan det skal tilrettelegges for medvirkning. Nye Veier ønsker nå innspill til utvidet varslingsgrense og forslag til planprogram.

Forum for natur og friluftsliv Agder (FNF Agder) har tidligere i planprosessen gitt følgende uttalelser og innspill:

- Høringsuttalelse til reguleringsplan for E18 Tvedestrand-Bamble
- Brev til Nye Veier om utforming av ny E18 gjennom Tvedestrand, Risør og Vegårshei
- Innspill til forslag til kommunedelplan for E18 Dørdal-Grimstad
- Innspill til planprogram for E18 Dørdal-Grimstad

Vi regner med at tidligere innspill fremdeles tas med i planprosessen. I forhold til planprogrammet som nå er på høring, og til utvidet varslingsgrense, har vi i tillegg følgende innspill:

Sammendrag

- FNF Agder anbefaler Nye Veier å kartlegge hvilke foreninger og lag som har interesser innenfor planområdet, og at disse kontaktes og inviteres inn i planarbeidet.
- Nye Veier må i størst mulig grad se på hvilke løsninger som vil være de mest naturvennlige i det videre planarbeidet, og velge de beste løsningene for naturmangfoldet.
- Nye Veier må i tillegg til avbøtende tiltak også utrede mulige kompenserende tiltak for naturmangfold og friluftsliv.

Generelt

Arealendringer er den største trusselen for naturmangfold. Norge har nå skrevet under på en naturavtale som blant annet sier at vi skal verne og bevare 30 prosent av hav- og landområder innen 2030. I tillegg skal vi restaurere 30 prosent ødelagt natur innen 2030. Uten å ta vare på naturen, så løser vi ikke klimakrisen. Arealendringer fører til betydelige klimagassutslipp, samtidig som det naturlige opptaket av klimagasser reduseres. En robust natur med et mangfold av arter må til for at også fremtidens borgere skal få et godt liv. Derfor er FNF Agder glade for at Nye Veier har tatt et skritt tilbake og sett nærmere på hvordan en i større grad kan gjenbruke dagens E18 for strekningen mellom Tvedestrand og Gjerstad.

Medvirkning

Lokale foreninger og lag kan sitte med kunnskap som ikke kommer frem i databaser eller kartløsninger. FNF Agder anbefaler Nye Veier å kartlegge hvilke foreninger og lag som har interesser innenfor planområdet, og at disse kontaktes og inviteres inn i planarbeidet.

Utredningsalternativer

Forslaget til planprogram viser til at utredningen vil ta utgangspunkt i fire korridorer, der også kombinasjoner av disse vil kunne være aktuelle.

Nye Veier må i størst mulig grad se på hvilke løsninger som vil være de mest naturvennlige i det videre planarbeidet, og velge de beste løsningene for naturmangfoldet. Å forbruke natur må ikke sees på som en enkel og billig løsning. Vi kjenner ikke grensen for hvor mye natur vi trenger for fremtiden, eller hvor mye vi kan ødelegge før naturmangfoldet tar varig skade og blir redusert. Ved å legge til rette for faunapassasjer der viltets trekkruter allerede er, er et eksempel på naturvennlige løsninger som spiller på lag med naturen, i stedet for å ødelegge det.

Nye Veier må i tillegg til avbøtende tiltak også utrede mulige kompenserende tiltak for naturmangfold og friluftsliv. Er det deler av dagens E18 som kan restaureres og tilbakeføres til natur slik at arealregnskapet blir mindre negativt? Eller andre tiltak som kan kompensere for arealtapet veiutbyggingen vil medføre?

Vennlig hilsen

Forum for natur og friluftsliv Agder

Camilla Moseid
Koordinator
FNF Agder

Kopi til:

Statsforvalteren i Agder
Agder fylkeskommune
Tvedestrand kommune
Risør kommune
Gjerstad kommune
Vegårshei kommune

Høringsuttale

«Tvedestrand – Gjerstad» fra Norges Naturvernforbund og Naturvernforbundet i Arendal

Sweco Norge AS v/Marius Fiskevold

E18 Tvedestrand - Gjerstad: Viktig med sikker og møtefri vei!

Strekningen vil ha den klart dårligste standard mellom Oslo og Kristiansand etter at Langangen – Rugtvedt blir fullført. Det er høy risiko for møteulykker på det meste av strekningen. Derimot har strekningen Vinterkjær – Sannidal god kapasitet, er møtefri med planfrie kryss, og det er ikke behov for ny vei i et 2060-perspektiv.

Østlige traseer gir mest nytte for Risør og minst ødelagt natur.

Korridorene kalt 10 og 20 (traseer lagt mest møt øst) vil gi de minst omfattende naturinngrepene. Korridor 10 følger i stor grad dagens trase, og disse korridorer vil kreve vurdering av virkninger i Songe-området og andre tettsteder. Ved å kombinere 2/3-feltsvei med fartsgrense 90 km/t vil veien kunne legges i dagens trase også forbi tettsteder som Songe og Akland. Det kan da vurderes 2 felt forbi disse og vil sammen med støytiltak gi akseptable forhold for berørte lokalsamfunn. De østlige traseene vil også gi mest nytte for Risør kommune da plassering av E-18-kryss og vil gi kortest reisetid for reiser innad i region Agder.

Derimot vil de vestlige traseene (korridor 30 og 40) begge kreve store inngrep i en helt ny trase i hovedsakelig urørt natur, og særlig korridor 40 vil gi en ugunstig trase med tanke på trafikk til/fra sentrum i Risør kommune.

Sannsynlig trafikkgrunnlag og reviderte veistandarder tilsier utredning av 2/3-feltsvei med midtdeler.

Strekningen Grenstøl - Vinterkjær har lav trafikk sammenlignet med andre parseller langs E18. I tillegg er to forhold er endret siden forrige runde med planprogram fra august 2020. **Det ene** er forventet revisjon av veistandarder hvor det åpnes for mer fleksible konsepter og standarder bedre tilpasset forventet trafikkmengde. Blant annet er «innslagspunktet» for 4-felts vei foreslått hevet til ÅDT 15 000. Trafikken er ifølge Nye Veiers planprogram beregnet til å kunne øke fra dagens ca 9000 - 11 000 til maksimalt 16 500 kjøretøy/døgn (prognose år 2060). De reviderte NTP-prognosene for trafikkutvikling fra TØI tyder på at man ikke vil se så stor økning i ÅDT som Nye Veier planlegger ut fra (16 500 ÅDT i år 2060). Det er også grunn til å forvente at det vil komme ny teknologi som fremmer bruk av veien på tider med ledig kapasitet. Det er også viktig at veier ikke bygges slik at det fremmer hyppigere og lengre bilreiser, men at man heller har fokus på et mer attraktivt kollektivtilbud. Ved å benytte foreslått revidert norm for veistandard vil møtefri og planfri 2/3-felts vei gi tilfredsstillende kapasitet og standard. Dersom 4 felt er nødvendig vil også fartsgrense 90 km/t kunne gi et langt bedre kort- og langsiktig natur- og klimaavtrykk.

Det andre er naturavtalen vedtatt i Montreal (2022) som gir føringer mot å unngå unødige naturinngrep. Dette gir sterke incitamenter til å utbedre eksisterende trase, og taler imot unødig høy standard som 110 km/t og 4 felt dersom trafikkgrunnlaget mangler. Mellom Grenstøl og Vinterkjær tilsier trafikkmengden både nå og i 2060 ikke behov for slik vei. Lavere fartsgrense (90 eller 100 km/t) vil også ha dempende effekt på trafikken og også gi langt lavere energiforbruk for personbilene.

Vurdering og konklusjon for Tvedestrand - Gjerstad:

Trafikken på veien er i dag forholdsvis lav og godt under hva som krever 4 felt*. Behovet for å kutte klimagassutslipp, redde natur og hindre andre miljøulemper tilsier at det ikke er rom for en trafikkvekst som utløser behov for 4 felt.* Fartsgrense 90 km/t er høy nok for tungtrafikken. Siden det ikke foreligger kapasitetsproblemer vil det være marginal forskjell i nytte for personbil og busstrafikk med 90 vs. 100/11O km/t. Med vedtatt internasjonal naturavtale vil man legge større vekt på å unngå naturinngrep når dette ikke gir stor nytte. Dette taler for at korridorene også 10 og 20 også må gis full utredning i form av møtefri 2/3-felts vei. Slik standard foreligger allerede videre østover mot Sannidal og det blir derfor en lang strekning med lik standard.

For øvrig vil størst mulig gjenbruk og utbedring av dagens trase også gi «mest sikker vei for pengene» og gir mulighet til å omdisponere ledige midler til andre viktige prosjekter.

Oslo/Arendal 160523

Holger Schlaupitz for Norges Naturvernforbund

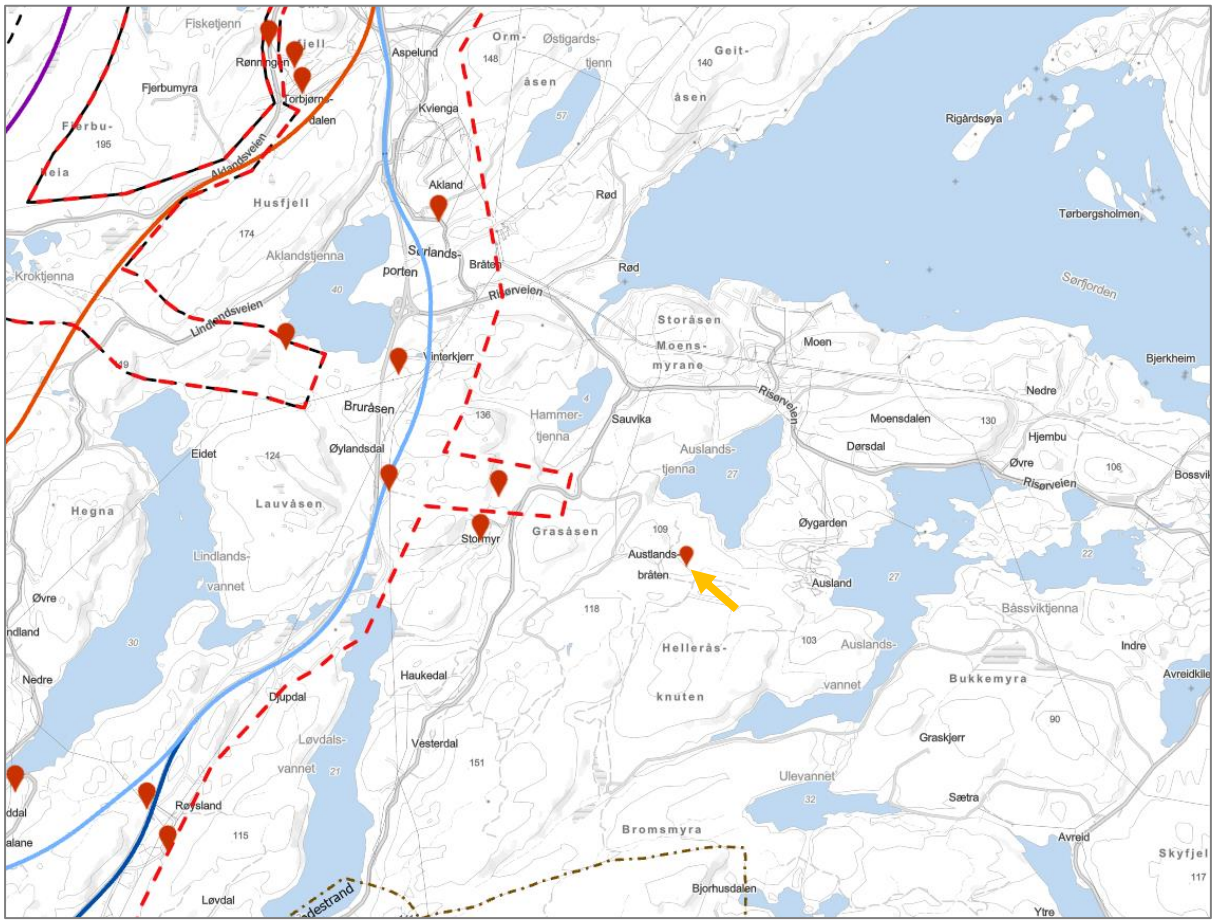
Knut Brørvik for Naturvernforbundet i Arendal

Kontakt: Knut Brørvik, tlf 48101892, kbrorvik@gmail.com

Kartinnsynsløsningen

Risør Viltlag v/ Terje Wiik
Alle kommuner
Dato: 09.05.2023

Innspill:
Se vedlagt fil for innspill.
Innspillet er på vegne av Risør Viltlag.



Innspill til Ny E-18 Risør, 20.05.2023

Innspill til Ny E-18 mellom Tvedestrand og Gjerstad

Til Nye Veier og Sweco

Risør Viltlag er invitert til å gi innspill til å gi innspill til planprogram for detaljregulering av ny E-18 Tvedestrand – Gjerstad.

Risør Viltlag ga flere innspill til forrige program i 2021. Viltlaget vil med dette opprettholde hoved punktene i innspillene, og påpeke viktigheten av å sikre gode og mange nok viltpassasjer for viltets mulighet til å uhindret kunne vandre til begge sider av E-18.

Risør Kommune har en spesiell topografi med tre lange fjorder som går langt inn i kommunen i retning øst-vest. Fjordene virker som en barriere for vandring, selv om noen dyr svømmer over eller går på isen om vinteren så er det ikke like effektivt som sammenhengende land. E-18 med kontinuerlig viltgjerder vil være enda en stor barriere i retning sør-nord for naturlig vandring, og dermed også hindre en sunn utvikling av viltet.

I et litt større perspektiv kan man si at området mellom Tvedestrand i sør og Sannidal i Nord og E-18 i vest danner et isolert område.

Det er spesielt viktig for elg og hjort at man har en god utveksling av dyr for at man i fremtiden kan ha en levedyktig hjorteviltstamme i god kondisjon.

Uansett hvilken trasé som blir valgt for utbygging av ny E-18, er det viktig å bygge gode og mange nok viltpassasjer.

Viltlaget vil komme med mer detaljerte innspill når planene for valgt trasé blir lagt ut på høring, og ønsker å bidra med lokalkunnskap for hvor viltpassasjene bør legges.

Med vennlig hilsen

Risør Viltlag
v/leder Terje Wiik,
Mail: terje.wiik@nov.com
Tel: 90602901

Simensen, Iselin Been

Fra:	Knut henning Thygesen <knuthenningthygesen@gmail.com>
Sendt:	tirsdag 9. mai 2023 11:06
Til:	SM_NO_E18TG
Kopi:	post@risor.kommune.no
Emne:	høring planprogram Rødt Risør Gjersted Tvedestrand

Til sweco/Nye Veier
Fra Rødt Risør ved Knut Henning Thygesen, leder

https://www.nyeveier.no/prosjekter/e18/e18-tvedestrand-gjerstad/

INNLEDNING/SAMMENDRAG

Rødt mener det vil gi et godt grunnlag for en demokratisk politisk behandling at alle fire traseene mellom Gjerstad/Pinnesund og Tvedestrand utredes, men mener det er en stor svakhet dersom de folkevalgte og offentligheten ikke får mulighet til å vurdere en firefeltsvei oppimot en 2-feltsvei med forbikjøringsfelt, midtdeler og 90 km/t på hele strekningen, en liknende standard vi har mellom Kragerø og Vinterkjær. Om det ikke gjøres, vil vi si det er en kardinalfeil. Både samfunnsøkonomisk. mht energisparing, redusere utslipp og mht demokratisk faglig basert besluttningsgrunnlag.

Rødt er uenig i at hele strekningen – uansett trafikkgrunnlag mellom Oslo og Stavanger – skal ha firefeltsvei. Trafikken varierer kollosalt på ulike strekninger. Vi mener at hele strekninger med lite og svært lite trafikk, som Kragerø Tvedestrand, skal ha to pluss en vei med midtdeler og 90 km/t for å spare miljø, naboer og økonomi. Det bør uansett være med i planprogrammet, slik at dette alternativet er utredet faglig.

Vi vil understreke at Nye veier står helt fritt overfor Stortinget til å legge inn en faglig utgreiing av tofeltsvei med forbikjøringsfelt på strekningen Pinnesund/Akland-Grenstøl av samme standard som strekningen Gjerstad-Vinterkjær (2 pluss 1 vei med midtdeler, 90 km/t) Lite tilsier at strekningen vil bli overbelasta og trenge firefelter innen 2050.

Kragerø-Vinterkjær er svært god og kjøre på, har lav trafikktetthet (ÅDT) og det er nær sagt aldri i nærheten av å være kødannelser.

Vi er enige i at strekningen Akland-Tvedestrand trenger oppjustert standard som gir stor kjøresikkerhet og er av minst like god kvalitet som Kragerø-Vinterkjær. Parsellen Kragerø-Tvedestrand er samlet sett den minst trafikkerte mellom Oslo og Kristiansand.
En to-pluss-en-vei er like trygg, like god å kjøre på og mer miljøvennlig og samfunnsøkonomisk i uoverskuelig framtid.

NYE VEIERS GRUNNLAG FOR PLANPROGRAMMET
Nye veier legger til grunn verdioptimalisering og skisserer fire mulige alternativer innenfor en varslingsgrense mellom Gjerstad og Tvedestrand gjennom Risør.

Mål for planarbeidet er "Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050 er det overordnede og langsiktige målet i Nasjonal transportplan 2022-2033."

Målet for reguleringen er:
1. Høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Både prissatte og ikke-prissatte verdier og konsekvenser skal vurderes.
2. Lavest mulig klimagassutslipp.

3. Arbeidet skal legge til rette for at hele prosjektet skal sertifiseres som minst «very good» i henhold til standarden Breeam Infrastructure.(som er et strengt miljøsertifiseringssystem)

RØDTs HØRINGSHISTORIKK I DENNE SAKEN:
Fra før er en indre firefelts trase for 110km/t med ny veiforbindelse ned til Vinterkjær og Ausland vedtatt etter anbefaling fra Nye Veier. Rødt har uttalt seg kritisk til det trasevalget i tidligere høringer og også i avstemninger foreslått i *hovedsak* å følge nåværende trase for hele strekningen Kragerø Tvedstrand med ønske om å utredet 2- og 3-felts vei med midtdeler for 90 km/t og midtdeler.

I våre høringsuttalelser og i kommunestyrebehandlingen har vi pekt vi på
– At prosjektet ville ha blitt den største miljørasering av natur i østregionens historie og i praksis være irreversibel.
- At klimaregnskapet for traseen er oppsiktsvekkende negativt, med 500.000 CO2-ekvivalenter i anleggs- og driftsfasen, 1% av årlig totalt utslipp av CO2e
– At veien vil pålegge trafikantene en innbetaling til bomselskapet, banken og staten på i underkant av 4 mrd. kroner.
– At prosjektet trolig vil kunne bidra til å svekke østregionen som felles arbeidsregion, noe som strider mot et viktig premiss kommunen hadde for å gå inn i arbeidet med prosjektet.
– At en nye E-18 vil bli liggende enda lenger fra regionens tettest befolkede område Risør by og øke kjørelengden for lokaltrafikk om ny E-18 blir brukt.
– At trasévalget vil flytte veien bort fra Risørs største arbeidsplass, industriområdet på Moland.
– At trafikkmengden (ÅDT) er den laveste mellom Oslo og Kristiansand og trenger ikke, ut ifra trafikkmengde, fire felt.
– At den planlagte fartsøkningen fra dagens 80km/t, til 110-120-130, vil øke energiforbruket kraftig for persontrafikken, fordi strøm og bensin/dieselforbruket øker eksponensielt fra 80km/t og oppover. Høy hastighet er en energi/klimaversting. Det er den billigste måten å redusere energiforbruk og utslipp på.
– At en firefeltsvei vil være en faktor som kan bidra til å øke biltrafikken, mens det politiske målet er å redusere bilbruken i framtida og føre mer trafikk over fra bil til tog, båt og buss.
– Og sist, men ikke minst: prosjektet har en samfunnsøkonomisk nettoverdi på minus 2,7 milliarder kroner. (2021)

RØDTs KOMMENTAR TIL PLANPROGRAMMET:
Rødt er fornøyd med at tidligere plan for en indre trase blir revurdert. Vi deler Nye Veiers synspunkt på at de fire traseene blir analyseet for optimalisering. Å få vurdert flere alternativer og satt de opp imot hverandre gir grunnlag for en demokratisk politisk prosess.

For en styrket demokratisk prosess der grunnlaget for politisk beslutning skal legges til grunn med en brei faglig vurdering som basis, må et alternativ for en annen løsning enn firefelts vei inn i vurderingsgrunnlaget! Rødt mener det må utredes en løsning for en trygg 2 pluss en-vei med midtdeler og 90 km/t, lik strekningen fra Gjerstad til Vinterkjær, helt til Tvedestrand. Ikke minst dersom et gjenbruksalternativ er ønskelig, vil muligheten for tofelts med forbikjøringsfelt kunne gi en helt annen økonomi- og miljøoptimalisering enn en firefelts. Og ikke minst: kunne minimalisere belastningen for bomiljøene langs veien. Men også for de andre traseene vil en nedjustert veitype være gunstig for alle parametre.

Strekningen Kragerø Tvedestrand er den minst trafikkerte strekningen mellom Oslo og Kristiansand. ÅDT er under dagens krav som utløser firefelt, og langt under sansynlig framtidig anbefalt/foreslått krav til ÅDT som trolig vil ligge på 15-16 ÅDT mot 12 i dag. For ikke å sammenlikne med andre europeiske land der trafikkgrunnlaget må være langt høyere for å utløse firefelt. Å redusere fartsgrensa til 90km/t for personbiler vil være en umiddelbar innsparing på energiforbruk og utslipp. For tungtransporten er fartsgrensa uansett 90km/t, så for næringslivet vil fartsreduksjonen for persontrafikk ikke ha noen negativ betydning. For den regionale trafikken og Risør er det en fordel at veien kommer nærmest mulig Vinterkjær.

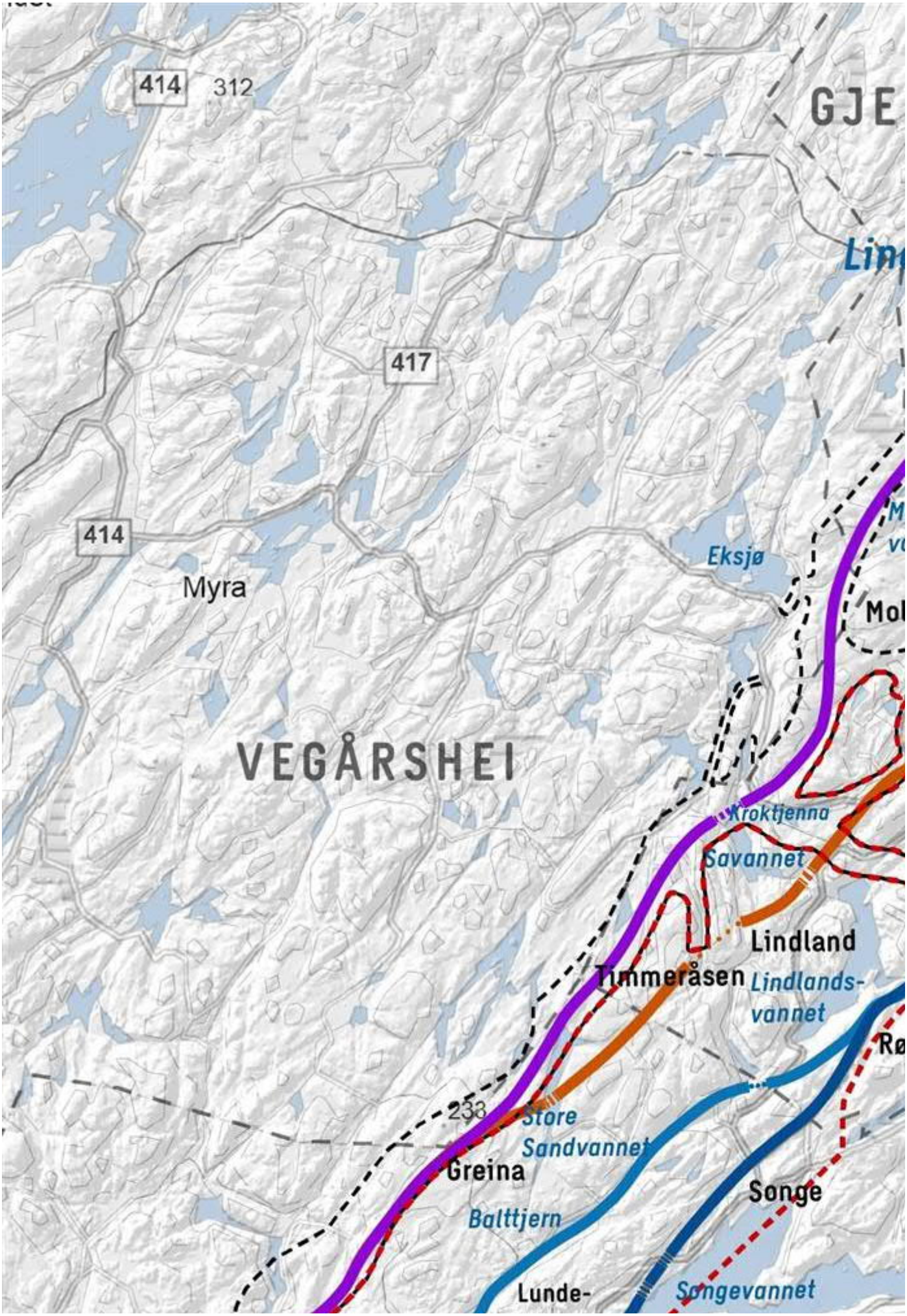
VEKTING AV VERDIFAKTORER
Vi mener vektingen av ulike verdier for valg av trase, fart og antall felt er uklar og bør synliggjøres/avklares. – Hvor mye skal naturbeslag, miljø, klimaregnskap, trygghet, fart/kjøretid, bosetting langs veien, behovet for

regional person- og godstrafikk, den teknologiske utviklingen av bilen, antatt vekst/reduksjon i ÅDT, økonomi og bompenger, veie i en anbefaling av trasevalg.

BILENS BETYDELIGE TEKNOLOGISKE UTVIKLING ER HOLDT UTENFOR PROSJEKTET
Vi mener at det er en svakhet for prosjektet at det ikke er gitt noen faglig analyse for bilens teknologiske utvikling og hva det kan bety for trafikken (kjørekomfort, sikkerhet, tidsbruk) Det ligger i veivalggrunnlaget en antakelse for trafikkvekst bygd på stor usikkerhet. Det bør også regnes inn en antakelse om at bilen om ti, tjue år er en helt annen enn i dag og at den teknologiske utviklingen av bilen trolig vil endrer seg vel så mye framover som den har gjort det siste tiåret. Det vil bety større sikkerhet, gjevnere fart, autonom kjøring osv. Dette er vesentlig når en beregner vei inn i framtida. Hvis ikke kan vi i dag gjøre store overinvesteringer med store miljø- og økonomiske konsekvenser vi vil angre på.

AREALBESLAG.
Vi mener at arealbeslag/nedbygging av natur må tas med i punktene under "Mål for regulering". Nedbygging av natur er nå blitt en viktig del av stortingets miljøpolitikk og tilsvarende for Risør kommune og Agder fylkeskommune. Det er aktualisert etter FNs naturmangfoldsvedtak.

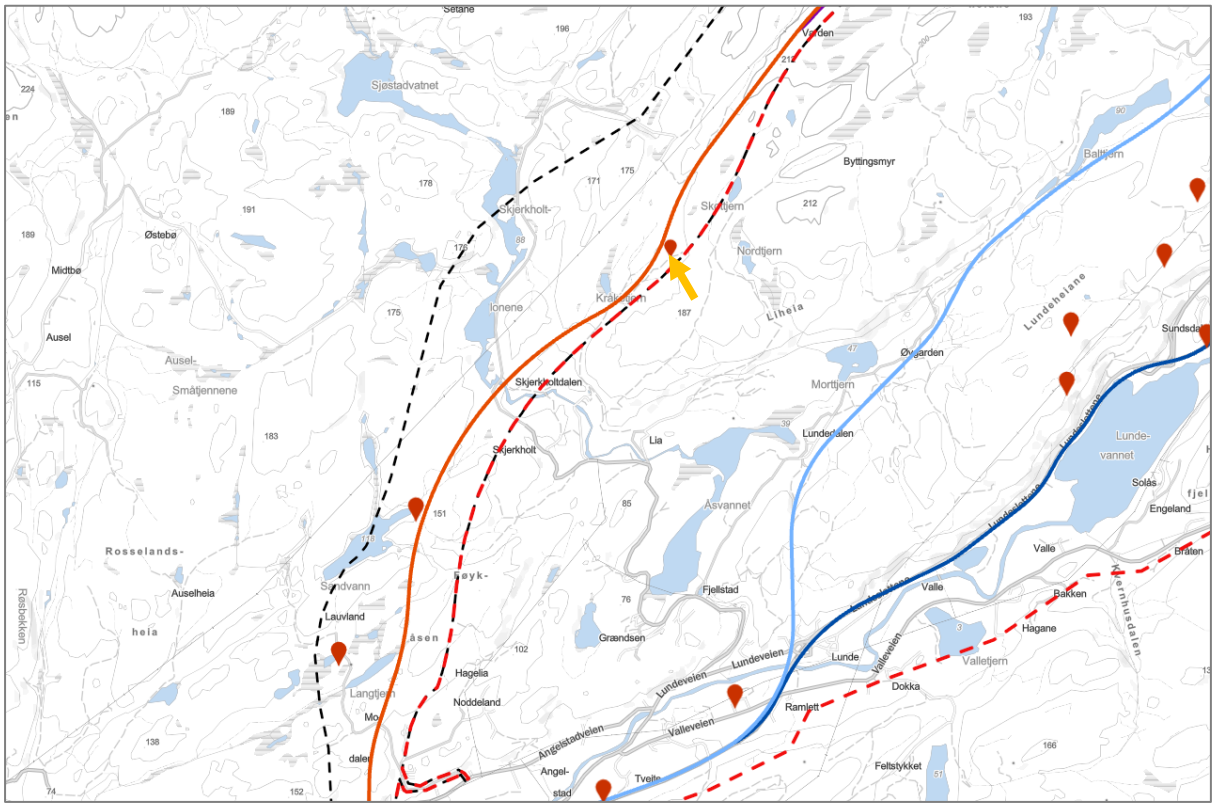
NYE VEIER:
Nye Veier kunngjør utvidelse av varslingsgrense og høring av planprogram for detaljregulering for E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tildligere planforslag for E18 Tvedestrand - Bamble).


414
312
GJE
417
414
Myra
Eksjø
VEGÅRSHEI
Kroktjenna
Savannet
Lindland
Timmeråsen
Lindlands-
vannet
233
Store
Sandvannet
Greina
Balttjern
Songe
Lunde-
Songevannet

Kartinnsynsløsningen

Skjerkholt Jaktlag v/Ole J. Granerud
Tvedestrand kommune
Dato: 09.05.2023

Innspill:
Vedlagt følger kopi av tidligere innspill til Ny E18 gjennom Tvedestrand, og ber om at det blir vurdert også i kommende runder.



INNSPILL TIL REGULERINGSPLAN FOR NY E18 FRA SKJERKHOLT JAKTLAG

Sammen med barrierevirkningen er støyforurensning de to største utfordringene knyttet til E18 utbyggingen.

Besluttet trasé mellom Tvedestrand og Gjerstad går gjennom mangfoldig og artsrikt naturområde. Slik den er lagt, vil fragmentering av dagens sammenhengende habitater få en stor negativ konsekvens for en en rekke viltarter. Gode avbøtende tiltak er derfor avgjørende for å ivareta naturmangfoldet i trå med gjeldende lover og derektiver.
Det kan virke som at NyeVeier (NV) ikke har til hensikt å følge anbefalinger knyttet til faunapassasjer og føre var prinsippet i naturmangfoldsloven. De signaler som gis er tvert imot at dette ikke er forenlig med mandatet om å bygge billig.

Leser vi vegvesenets egne manualer, eks. V134 er det ekstraordinære krav knyttet til faunapassasjer når man deler opp større urørte naturområder. Da inngår også krav om tunell løsning i tillegg til over/ underganger for å sikre naturlige og mer sammenhengende krysningspunkter over trasèen.
Det er viktig at man opprettholder kravet om etablering av passasjer i et omfang og størrelser som er forenlig med de seneste forskningsrapporter og anbefalinger på området. Vi viser bla. til rapport 316 utarbeidet for statens vegvesen.
Denne viser at opptimal effekt først oppnåes ved 40 meters bredde og frekvens på 1 passasje pr 1 km, ved kryssing av motorveg. NV har en tendens til å mene at langt mindre løsninger er ok og utelater dermed å ta innover seg all fakta.

Ut over dette må det tas høyde for føre var prinnsippet i naturmangfoldsloven. Norge har også forpliktelser knyttet opp mot en rekke standarder der hensyn til faunaen helt ned til insektsnivå må ivaretas. Det er nylig oppdaget en forekomst av Dvergflaggermus ved Fosstveit.
Dette er en rødlisteart som må hensyntaes. Trasèen berører også rike storfuglbiotoper med leikområder. Her må sikre overflygnings trekk lokaliseres og ivaretas.

Med bakgrunn i de feil som er gjort ved anlegging av veikrysset ved Grenstøl må det sikres at viltet får naturlige trekk utenom det nye krysset og planlagt industriområde ved krysset mellom E18 og fv 416 i Barlindalen .

En ny E18 trasé med 110 sone vil påføre nærområder i stor utstrekning en massiv støyforurensning. Dette vil ramme beboere, naturopplevelser og frilufts*livet* i overskuelig fremtid. Hvordan veien legges i terrenget er avgjørende for utfallet. Ut over dette må man stille krav til å etablere støyvoller/ skjerm for å minimere fremtidig belastning også i områder uten nær bebyggelse. I dag er det kun krav til støydempende tiltak i tilknytning til bolig der støyen kommer over et vist nivå. Men med støyforurensningen vi nå blir påført må det være legitimt å be om avbøtende tiltak for nærområder og friluftsinteresser. Vi viser til avbøtende tiltak Arendal kommune fikk i bymarka til flere titals millioner og mener øst-kommunene kan kreve kompanserende tiltak.

Kommentarer til forslag til reguleringsplan:

Bru over Skjerkholtlonene fungerer dårlig som viltpassasje.
Det må sikres tilfredsstillende plass så vilt kan passere mellom brukar/fyllinger og vannet eller egen viltpassasje på begge sider av brua

Veipassasje ved Kloppemyr må utvides til fullverdig bred viltpassasje og det må etableres en tunell der veien passerer det høyeste området på trasèen ved Hallandsheia. Dette er avgjørende ikke bare for hjortevilt.
Dessverre har det vært altfor lite fokus på det faktum at Tvedestrand kommunes siste område med en levedyktig bestand av storfugl og orrfugl ligger midt i ny veitrassee. Der Nye Veier vil bygge ny motorvei på høydedraget opp mot Varden, og videre østover ligger spillmyrene der storfugl og orrfugl har laget nytt liv til nye generasjoner med skogsfugl i hundrevis av år. Dette området, og nevnte spillmyrer vil bli fullstendig ødelagt. De fuglene som eventuelt fortsatt klarer å formere seg i området på begge sider av veien vil leve utrygt når de beveger seg på vingene over motorveien. Siden veien er planlagt høyt i terrenget ved siden av eksisterende høyspentlinje, vil veitrafikken bli en enda større barriere og fluktfelle enn tidligere. Siden fuglene vil måtte oppnå en unaturlig høy flygehøyde ved passering av veien for å unngå krasj med biler over denne ene barrieren, og deretter en felle til når høyspentlinja skal passeres. Det er en kjensgjerning at høyspentlinjer er en av de verste unaturlige avtagere av norsk skogsfugl. Når det nå kommer en motorvei parallelt med høyspentlinja vil det bli katastrofalt for den lokale skogsfuglebestanden som faktisk er den siste virkelig verdifulle i vår kommune.

Overskuddsmasse må benyttes til støyvoller langs veien i stedet for massedeponier, og deponier og fyllinger. må ha et tykt jordlag på toppen som kan gi grunnlag for skogplanting, viltåkre eller dyrket mark.

Skjerkholt Jakttlag
14.09.2021

Ole Jørgen Granerud

Høringsinnspill til planprogrammet for E18 Tvedestrand – Gjerstad

Statens veivesens Håndbok i konsekvensanalyser er en grundig utprøvd og kjent metodikk. Vi vil likevel utfordre kriteriene som legges til grunn, dvs hva som vektlegges ved utvelgelse av trase.

I Håndbok V712 Konsekvensanalyser, beskrives prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Et utredningstema under ikke-prissatte konsekvenser er «Friluftsliv, by- og bygdeliv». Det defineres som «Landskapet slik folk opplever og bruker det». Denne definisjonen er ikke dekkende for det som vi opplever er truet.

Vi foreslår at ytterligere ett utredningstema legges til grunn i tillegg til det som allerede står beskrevet i Håndbok om konsekvensanalyser. Vi mener at Boligområder har en egen verdi og at relaterte konsekvenser derfor må vurderes.

Vi ser i planprogrammet at virkninger for lokalt næringsliv skal utredes. Vi mener at virkningen av å få firefelts vei gjennom bygdene for våre bomiljøer også bør utredes. De negative miljøkonsekvensene ved å bo tett på hovedferdselsårer med støy og forurensning (som allerede er utredningstemaer), kan medføre at våre bygdesamfunn vil oppleve fraflytting. Grendeskoler får mindre rekruttering og kan bli nedlagt. Konsekvensene vil bli irreversible og kan på sikt påvirke bosettingsmønsteret med økt sentralisering. Dette innebærer samfunnsøkonomiske konsekvenser som bør tematiseres. Men vi mener uansett at boligområder og bomiljøer som en verdi bør vektlegges som et eget tema, også løsrevet fra lønnsomhet. Tilhørighet og tilknytning til bygda er en verdi i seg selv.

Vi mener at følgende omstendigheter i tiden har hatt stor påvirkning og gjort oss spesielt utsatte og sårbare og derfor trenger vi et ekstra vern:

Økonomiske innstramninger

Økonomiske innstramninger bidrar til mindre penger å bygge vei for, og det har vært press på å nedskalere noen veiprosjekter. Nye Veier så at strekningen Tvedestrand – Bamble var en strekning der man kunne gjenbruke vei. Gjenbruk og utvidelse til fire felt rammer flere bygder. Bygging av tunneler som potensielt kan bevare både natur- og kulturlandskap, fremstår lite aktuelt fordi det er en kostbar løsning.

I tidligere veiprosjekter har det vært bedre økonomi og høyere krav til veistandard. Det har tidligere vært mye bygging av tunneler for å skåne natur- og boligområder. For eksempel har strekningen på noen få mil mellom Sande og Tønsberg 12 tunneler.

Hensyn til klima og natur

Forslag til detaljert reguleringsplan for ny E18, såkalt indre trase, var høsten 2021 ute til offentlig ettersyn og høring i de 8 kommunene; Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør, Tvedestrand, Arendal og Grimstad. To uker før høringsfristen for reguleringsplanen for ny E18, tok Nye Veier initiativ til et ekstraordinært informasjonsmøte i det interkommunale plansamarbeidet. I forkant av møtet kom det fram i et notat at Nye Veier nå ønsket å vurdere å gjenbruke deler av dagens E18 på strekningen fra fylkesgrensa i Telemark til Tvedestrand, i stedet for i hovedsak å bygge en helt ny trasé.

I tillegg til vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet lanserte Nye Veier et nytt kriterium for utvelging av trase; hensyn til klima og natur. En konsekvens av det var at hensyn til boligområder ville bli mindre vektlagt, ble det orientert om.

Det har tidligere vært en regel ved veiplanlegging å vektlegge kulturlandskap, folks boliger, nærmiljø og landbrukseiendommer, dyrket mark og matjord tyngst ved veibygging. Nå kan bygder ofres for å innfri miljøhensyn. Vi opplever det som en verdiforskyvning.

Fravik fra veinormalen

Mer gjenbruk skal innfri krav om vern av uberørt natur. Men mer gjenbruk forutsetter senkede krav til veistandard. Nye Veier søkte Veidirektoratet om å fravike «veinormalen» og fikk raskt svar sommeren 2022 med godkjenning om å gå ned på veistandard. Fartsgrensen kunne da gå ned fra 130 km/t til 100 km/t. Dessuten kunne det tillates mer kurvatur og stigninger, samt bygging av en smalere firefeltsvei. Denne endringen ble omtalt som å «skrive om læreboka». At læreboka ble omskrevet og premissene for veibygging plutselig ble endret, medfører at flere bygder nå ligger utsatt til for å få firefelts motorvei tvers gjennom. Særlig utsatt er området Tvedestrand og Risør.

I tidligere veiprosjekter vet vi at man har tillatt mer kurvatur for å unngå å ramme boligområder. Nå vil man både tillate mer kurvatur og samtidig ramme boligområder.

Konklusjon

Endring av premissene for veibygging og nye veistandarder har fått negative konsekvenser for boligområder og bygder langs E18. Økonomiske innstramninger, endring av veinormalen og økt hensyn til klima og miljø har gjort at hensyn til bebyggelse og bygder blir lavere rangert og vi står nå praktisk talt uten vern.

I dag vektlegges klima, økonomisk- og samfunnsmessig lønnsomhet ved bygging av veier. I samfunnsøkonomisk lønnsomhet ligger de prissatte og ikke-prissatte konsekvensene. Vårt anliggende ligger under de ikke-prissatte konsekvensene. Dette er ikke så målbart og selvfølgelig et vanskeligere område å beregne verdien av. Vi mener at hensyn til boligområder må tillegges en egen verdi og at dette punktet må implementeres i utredningstemaer og konsekvensanalyser. Vi frykter at uten at dette blir innlemmet i planprogrammet, vil det heller ikke bli tatt hensyn til når avveininger mellom ulike konsekvenser skal gjøres og vedtak fattes.

Statsforvalters oppgave er å se helheten og ivareta nasjonale interesser innen mange ulike områder og dessuten rette opp i mangler. På bakgrunn av dette ber vi om at statsforvalter ser på endringene som er beskrevet i høringsinnspillet, og bidrar i å rette opp ubalansen som har oppstått, ved å vektlegge boligområder som en egen verdi.

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: Underskrifter
Vedlegg: 20230521163620145.pdf; 20230521162536589.pdf; 20230521162530421.pdf; 20230521162524659.pdf; 20230521162459448.pdf; 20230521162451019.pdf; 20230521162440870.pdf; 20230521162429189.pdf; 20230521162410961.pdf

---

Fra: Ellen M. Olsen <Ellen@toreolsen.no>
Sendt: søndag 21. mai 2023 16:41
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Kopi: marianne.landaas@tvedestrand.kommune.no; sfagpost@statsforvalteren.no
Emne: Underskrifter

Hei,

Vedlagt følger underskrifter fra mange av Songes innbyggere.

Vi ber om å bli hørt slik at vår bygd ikke blir rasert

Med vennlig hilsen / Best regards

SONGE VEL
Ellen Mitchell-Olsen
Leder

OPPROP.

NY E18 MELLOM TVEDESTRAND OG GJERSTAD.

Vi her på Songe har stor motstand av å bruke eksisterende E18 som ny trasse mellom Tvedestrand og Gjerstad!

Vi mener dette er å ødelegge både for oppvekstmiljø, utvanning av bygdesamfunnet samt å påtvinge de gjenværende husstander en økt trafikkstøy, støv og forurensing. Det er veldig forundringsverdig at en ikke utreder mer på hva dette har å si for fastboende mennesker og deres oppvekst og miljøgrunnlag. For oss som bor på Songe er det kun Alt. 40 som er «salgbar». Det sies at denne traseen ligger i uberørt naturområde, men det er ikke sant. Her ligger det allerede en stor kraftlinje som opptar en god del landområdet. Og i stedet for å dele opp eiendommer ved de andre alternativer, ligger denne på bytte mellom Vegårshei og Tvedestrand Kommune. Samt den også skiller mellom to grunneiere og to jaktlag.

Nå er det viktig at dere og lytter til de berørte parter i denne saken.

Vi undrer oss også på hvordan dere skal løse trafikkproblemene mens bygging pågår og ikke minst avlastningsvei? Det er ikke noe alternativ hverken over Laget eller Vegårshei for store semitrailere på vinterstid. Dette vil skape stor utforing for utbygger og for de som skal komme fram.

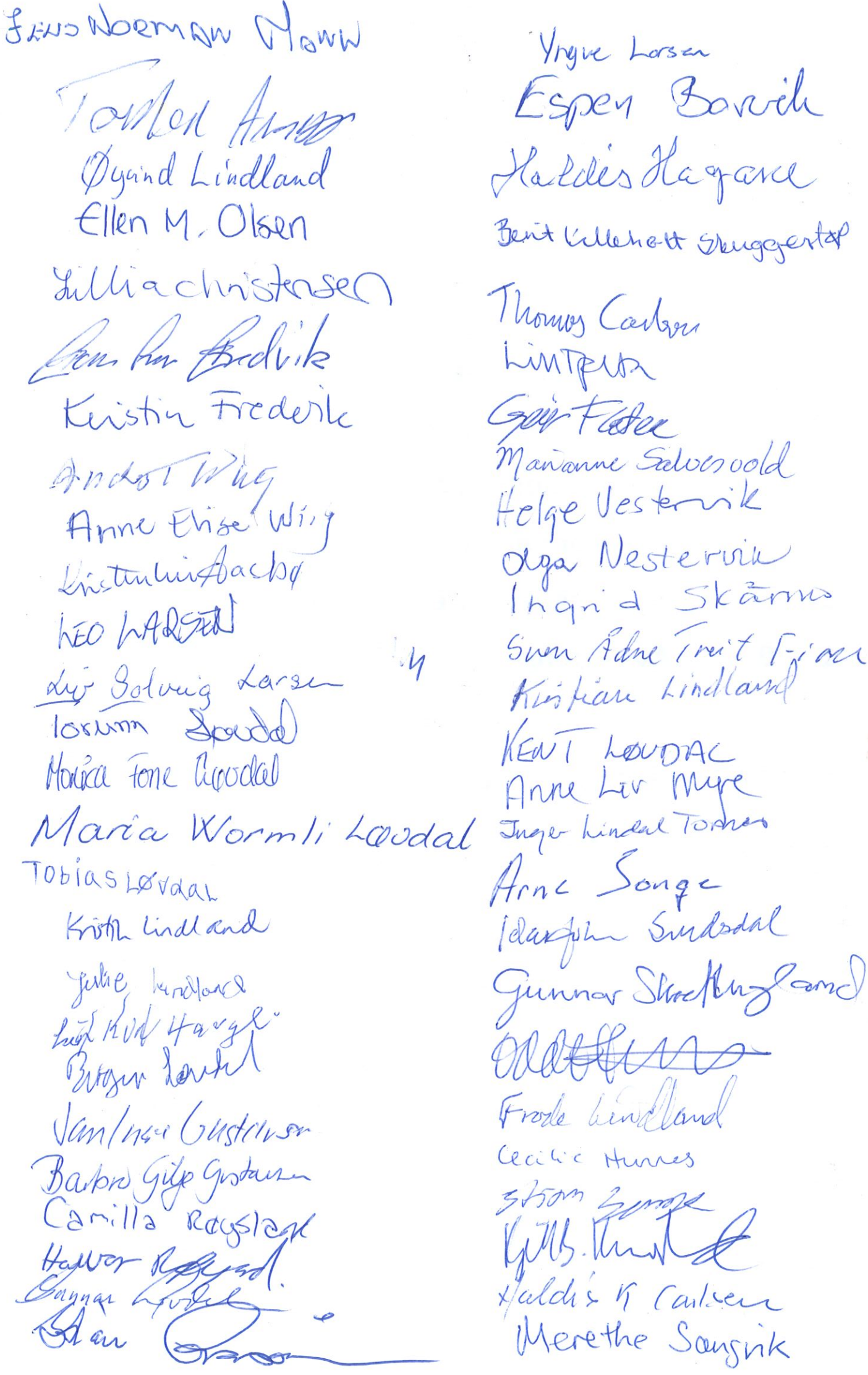
Vi som underskriver dette oppropet, er imot å la nåværende E18 bli gjenbrukt som den nye E18 da det vil føre med seg fatale konsekvenser for byga vår !

Odd Knutsen
Thor Olav Sawrd
Gerd Joreid.
Bjørn Jørgensen
Svend E. Pettersen
BERIT JOHANSEN
Kirsten Hvidsberg
Gerd Reidun Kiled
Torodd Kilen
Anne Kathrine Eikenes
Adrian Eikenes
Benjamin Klungtveit
Emilia Eikenes
Kevin Walaker

Lene Mantin Svang
Christin Sawik
Heidi Eriksen
Torjus Sundsdal
Lillian Sundsdal
Jorunn Grosås
Ellen Sundsdal
Dagfinn Kaarstad
Unni Hvidsberg Haugli
Siri Hagen
Frode Hagen

Anne Kristin Lindland
Morten Lindland
Knut Vangstad
Synnøve Iversen Løvdal
Laks Kristian Kile
Vegar Andreas Grasåsen.
Nicolai T. Hagan
Christoffer T. Hagan
Susanne Grieg
Lisbeth T. Hagan
Marianne H. Gundersen
Ellen H. Gundersen
Kristian H. Gundersen
Anne Elisabeth Løvdal
Adam Gozdecki

Ivar Kilen
Harald Vik
Anne Hr Bekken
Unni Kilen
Kjell Tore Høgane
Mathias Høgane
Nicolay Høgane
ÅSE Bent Vaale
Eskil Holden
Nina Høgane
Inge Rappleth
GEORGI IVANOV
Nicolas Maier



Gustav

Tor Bjørnstad

Jon Henrik Bjørnstad

Elena Culai

Christian Ramleth

Anne M

Mona Ramleth

Anders Lunde

Bjørn Ramleth

Anne Heline Ramleth

Baard Nilssen

Camilla Heibag Nilssen

Live Nilssen

Kjetil Haugstvedt

Line Haugstvedt

Ragnar Løfstad

Ingebjørg Løfstad

Torunn Løfstad

Kenneth Kapstad

Ole Sall

Janne Olsen

Tor Falk Haland

Pål Asheim

Arild Bjørnstad

Tarjei Kilen

Arne Valle

K. Nordahls Tryk

Oddbjørn Vestvik
Esther Eggerud
Simon Engeland
Bente Dahle
~~Hotton - Dahle~~
J. Stenk-Hansen
Øystein Flaten
Inger Aasbø Flaten
Odd Bjørn Sundsdal
Ebba Kristine Sundsdal
Olav Sundsdal
Grethe Berit Sundsdal,
Ingrids. Valle
Stig Valle
Sønnøve Marie Songe
Toralf Songe.
Gunleik Linndal
Ingebjørg Sevik
Liv Lunnig Lødal
Martin Fettstykket
Einar Vestvik
Christina Solheim
Tonje Vestvik
Torleiv Drangsland
Einar G. Stettingland
Ingrid J. Røysland

Håkon Christensen
Elin Røysland
Anne Grete Skrettingland
Marianne L. Lindrupsen
Paul Lindtrøen
Kjell Rune Løvdal
TORE SUNDSDAL
ANNE-LISE "
Steinar Jeppestøl
Gerd Jeppestøl
Elin P. Sundsdal
Bonnie Høgevik
Nils G. Graasås
Else Marie B. Graasås
Charlotte Ringsby
Therese Ringsby
Arnt Kr
Ann-Kristin Hodnekvæ
Alex K
Liv Kirsten Løvdal
Andreas Skuggestø
Siri Torbjørnsdal
Odd Sundsdal
Signy Ann Songe
Rolf Stea
Arne Cu Wiig
Inger Grete Sundsdal

Mona Kvifte
Kjell Kvifte
[illegible]
Lillian Try
Lars E. Holme
Silje Holmen
Frild Øbru.
Helge Åsheim.
Unni Åsheim
Lars Tore Åsheim
Gro Hagane
Kristin H. Solimany
Behrooz Solimany
Ivar Seppedal.
Marianne Alexandra Seppestøl
Svein Kvifte
Gunhild Kvifte
[illegible]
Helen Baldec
Hans Munkevik
[illegible]
Nils [illegible]
Wenche Ramleth
Silje Ramleth
Johannes Ramleth Kvastad
Ann Mari Ramleth

Kari Vesterås

Jens Carlsen

Kjersti M. Løvdal

Åsmund Løvdal

Kristin Lokke Sundsdal

John Arne Sundsdal

Karin Margarethe Tiane

Kathrine Stenk Hansen

Ingeborg S. Reiersen

Line Tveit Tiane

Marc Van Opstal

Ole Rino Stenk-Hansen

Kjell Ø. D

Aslaug Nes Dalen

Jaana Lindland

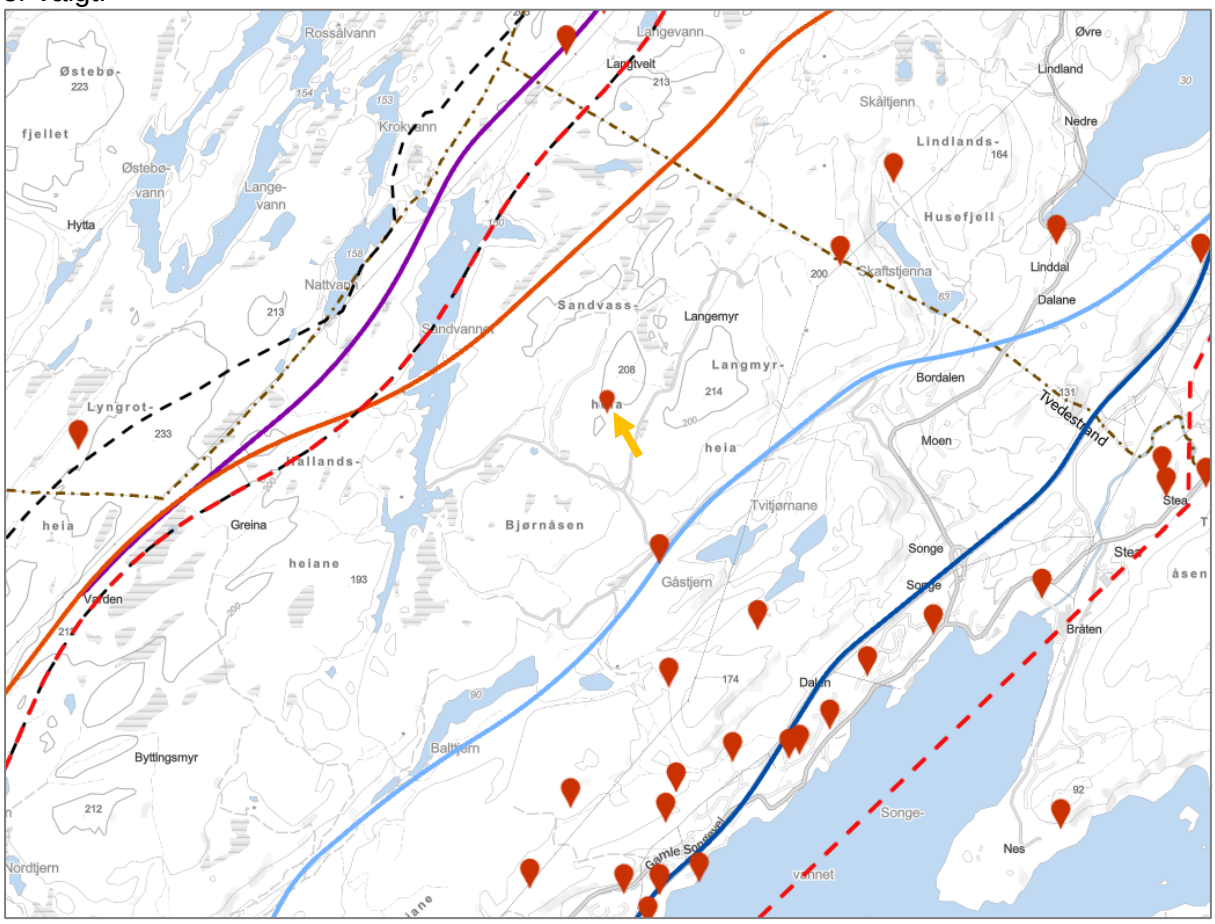
Bjørn Atle Sandberg

Anne Kristin Lindland
Morten Lindland
Knut Vangstad
Synnøve Iversen Løvdal
Lars Kristian Killen
Vegar Andreas Grasåsen.
Nicolai T. Hagan
Christoffer T. Hagan
Susanne Grieg
Lisbeth T. Hagan
Marianne H. Gundersen
Ellen H. Gundersen
Kristian H. Gundersen
Anne Elisabeth Løvdal
Adam Gozdecki

Kartinnsynsløsningen

Tvedestrand Viltlag v/ Ole Jørgen Granerud
Tvedestrand kommune
Dato: 09.05.2023

Innspill:
Vi viser tidligere innspill fra Tvedestrand Viltlag, og vedlegger kopi av innspill fra høsten 2018. Vi forutsetter at vi vil få muligheter til å uttale oss senere i prosessen, når endelig trasé er valgt.



Innspill nr 2 fra Tvedestrand Viltlag til meldingsportalen for ny E 18 Grimstad - Dørdal

Først vil vi gjenta det som ble meldt i forrige innspill om at en 4-felts motorvei fra Grenland til Kristiansand skaper en barriere for viltets bevegelighet som vi ikke vet konsekvensene av. Deform vil vi påpeke viktigheten av å benytte "føre var" prinsippet i planlegging av nye veistrekninger. Dette inngrepet er irreversibelt og har betydning for både folk og fauna i generasjoner framover. Det er derfor nødvendig å legge stor vekt på ikke prissatte konsekvenser. Fritidsaktiviteter som jakt, fiske og andre friluftsysler vil sannsynligvis bli høyere verdsatt i framtida.

Vi er kjent med at en ny rapport fra forskning rundt viltpassasjer over E6 og Gardermobanen viser at de normer for viltpassasjer som er benyttet ved tildligere utbygginger ikke er tilstrekkelige. Vi støtter derfor Tvedestrand kommunes vedtak om kommunedelplanen,som gjengis her:

Kommunestyret vil allerede nå understreke det faktum at utredningsområdet i Tvedestrand har flere arealer med veletablerte og gode bomiljø, med aktive gårdsbruk/viktige landbruksarealer og viktige kulturminner. Fra kommunens side vil hensynet til disse verdiene og landskapshensyn bli høyt vektlagt når kommunedelplankorridor og avbøtende tiltak skal fastsettes.
Kommunestyret støtter innspillet fra grunneiere og viltmyndigheter i dialogmøtet om at det må etableres viltpassasjer med tilstrekkelig antall og størrelse, og at det bør etableres tunneler for de viktigste passasjene fremfor bygde underganger/overganger. Følgende bes presisert under pkt. 1.7 i planprogrammet:
De funn som er gjort i rapport nr. 316 fra Statens Veivesen om elgforskningsprosjekt i Akershus skal benyttes for planlegging og utforming av faunapassasjene i planområdet, blant annet slik at bredden på under/overganger ikke kan bli mindre enn 40 lm og at det velges tunnel for de viktigste passasjene.
Basert på kunnskapsgrunnlaget fra konsekvensutredningene og forskningsrapporten må det legges inn hensynsoner i kommunedelplanen som viser faunapassasjenes lokalisering.
Virkninger for lokalveinettet må belyses, og avbøtende tiltak for ulemper innarbeides i

Foreløpig er det bare området Rømyr / Bergehagane som vi kan si noe konkret om. Dette er det området hvor det er mest kryssing av hjortevilt på dagens E18 gjennom Tvedestrand kommune, og som derfor må vies spesiell oppmerksomhet mht. viltpassasje.

Vi er opptatt av at man tar hensyn til arealbruk og plassering i landskapet. Det er ikke likegyldig hvor veien plasseres for lokalmiljøet og fremtidig naturopplevelse. Legges veien i terrengdrag med god mark mister man ikke bare viktig produksjon av skog men også gode biotoper for biologisk mangfold. Begge deler vil få større betydning i framtida. Velger man å legge veien høyt og lite skjermet blir støybelastningen ekstra stor osv (stikkord effektive støyvoller der naturlig skjerming ikke er gjennomførbart). Har en dette med seg inn i prosessen kan resultatet blir bedre enn utfallet av strekningen som er under bygging nå. Her er det mange steder blitt ekstremt store fyllinger, som gir en dårlig visuell opplevelse og støyforurensning over store arealer. Disse poengene er særdeles viktige i vårt område da veien uansett valgt trassè vil ligge langsetter heidragene.

Tvedestrand Viltlag
v/ Ole Jørgen Granerud

tlf 90 79 49 82
epost: ole.granerud@gmail.com

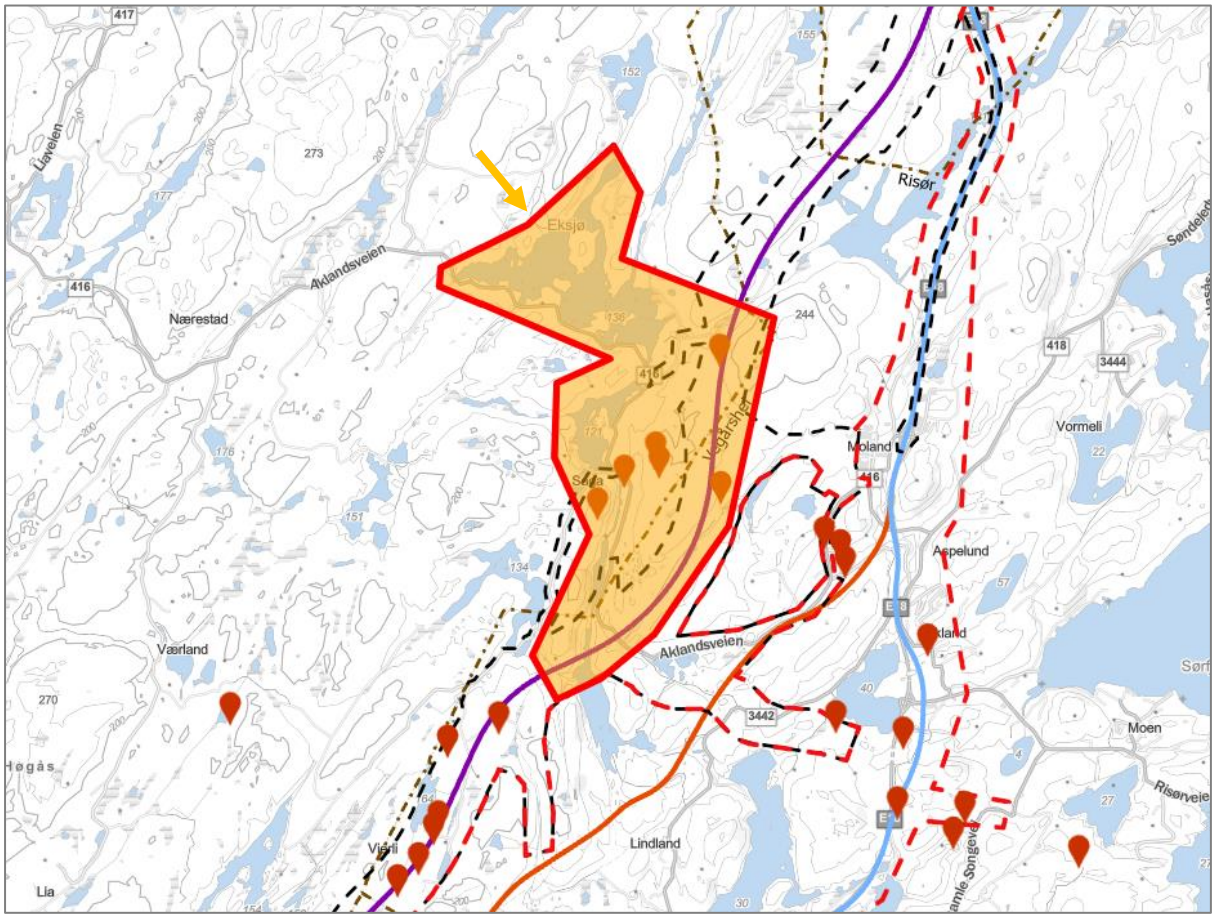
Kartinnsynsløsningen

Vegårshei historielag v/ Andrea Maini
Vegårshei kommune
Dato: 21.05.2023

Innspill:
Merknad til prosjektet E18 Tvedestrand-Gjerstad – indre trasé - Kulturminner langs Eksjøvassdraget (varig verna vassdrag).

Det er behov for utredning av konsekvensane for kulturminnene langs dette varig verna vassdraget i samband med vassdragskryssing av den indre E18-traséen (korridor 40). Vedlagt følgjer ein del skjema frå kulturminner i Eksjøvassdraget, varig verna vassdrag (med grunnlag i både natur og kulturminner).

Alle desse kulturminnene er registrert i kommunen og har vore sendt til fylket.
Dette er eit innspel frå Vegårshei historielag.



KULTURMINNER LANGS VASSDRAG I AUST-AGDER

Vassdrag:	Nærestadvassdraget
Kultur minne: Type og lokalitetsnavn	Eksjø bomfeste.

Kommune:	Vegårshei	Top. enhet:			
Gårdsnavn:	Simonstad	Gnr.	31	Bnr.	4
Eiendom:	Øya	Vei og gateadr			
Lokalitet:		Terrengtype:			

Kartbladnummer el. kartbladnavn: (øk. kartverk 1:5000)		BT 018-5-4							
Reg. nr. på kartet:		912080							
Kulturminne	Koordinat x og Y	punkt	83929	linje	35381	flate			

Stedsnavn:	Sagodden
Lokal uttale:	
Stedsnavnets betydning:	Sagodden har navnet etter saga som sto nedenfor Øylondammen.
Kilde:	

KM-VERNEVVERDI (fylles ikke ut foreløpig)					
Lavere verneverdi	☐	Høy verneverdi	☐	Svarthøy verneverdi	☐

Registrert av:	Øystein Værland	Dato:	30/8 2005

Arkiv nr.		Kommune	Vegårshei	Krets		Løpenr.	

KM_TYPE		
1. Naturfenomen	☐	Naturfenomen m. Kulturhistoriske assosiasjoner, ikke vesentl. Ingrep
3. Usynlig kulturminne	☐	Ikke synlig kulturminne -)under bakken, u. vann, helt eller delvis fjernet
4. Andre synlige kulturminner	☐	Kulturminner som ikke tilhører typene 5 – 11
5. Ruin eller tuft av bygning	☐	Synlige bygningsrester uanset alder
6. Grøntområde – Hager, parker	☐	
7. Minnesmerke	☐	Statue, bautastein, runestein, o. l.
8. Teknisk kulturminne	☒	Kanal, tømmerrenne, tlegraf-linje, kaianlegg, jernbane, bro, vei m. m.
10. Agrart kulturlandskap	☐	Dyrkingsspor, beiteområde og liknende

KM_ASS (fylles ut kun for objekt under KM_TYPE har verdien naturfenomen)							
1. Historisk hendelse	☐	2. Personhistorie	☐	3. Literatur	☐	4. Tro	☐
5. Tradisjon	☐	6. Sagn	☐	7. Annet	☐		
Utfyllende opplysninger føres på siste side							

KM_DATERING / KM_DATKVAL	Før 1537	1537-1600	1600-1700	1600-1625	1626-1650	1651-1675	1676-1700	1700-1800	1800-1825	1826-1850	1851-1875	1876-1900	1900-2000	1900-1925	1926-1950	1951-1975	1976-200	2000-2025	Dokumentert	Sannsynlig	Udokumentert
Byggeår	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ombygging	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Revet/brent/ falt i ruin	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Utfyllende opplysninger om datering: I bruk så lenge fløtinga pågikk.

	KM_FUNK_OP	KM_FUNK_NÅ
	Opprinnelig funksjon	Nåværende funksjon
Bolig/bosetning	☐	☐
Energiforsyning	☐	☐
Fiske	☐	☐
Handel	☐	☐
Ferdsel/samferdsel	☐	☐
Hendelse/tro/tradisjon	☐	☐
Produksjon/industri	☐	☐
Jakt/fangst	☐	☐
Landbruk	☒	☐
Vannforsyning/renov.	☐	☐

Utdypeende forklaring: Permanent tømmerbom (jernbom) for å hindre at tømmeret fløt utover Eksjø, når fløtinga pågikk gjennom Øylondammen.

KM_BETEGNELSE								
DAM	☐	Type:	Fløte	☐	Magasin	☐	Kombinasjon	☐
		Byggemåte:	Stein	☐	Kiste	☐	Jord	☐
			Bukke	☐	Flake	☐	Betong	☐
		Reguleringsmåte:	Nåle	☐	Planke	☐	Luke	☐
		Annen type dam:						

ELVELØPS-UTBEDRING	☐	Tømmerrenne	☐	Vedrenne	☐			
		Bom (lense), styrebom	☐					
		Skjerm	Stein	☐	Tre	☐	Betong	☐
		Materiale	Tre	☐	Jern	☐	Betong	☐
		Annen elveutbedring:						

VARPING	Varpfeste	☒	Annet	☐

TØMMERFLØTING ELLERS	Utslagsplass	☐	Tømmeropptaksplass	☐	Sorteringsplass	☐
	Annet	☐				

VANNKRAFT, HÅNDVERK OG INDUSTRI										
KVERN	☐	Flom	☐	Årgangs	☐					
MØLLE	☐	Bygde	☐	Salgs	☐					
SAG	☐	Oppgangs	☐	Sirkel	☐	Flom	☐	Årgangs	☐	
		Gård	☐	Bygde	☐	Salgsproduksjon	☐			
STAMPE	☐									
KRAFT VERK	☐	Elektrisk kraftproduksjon			☐					
HAND VERK	☐	Garveri	☐	Fargeri	☐					
VANN KRAFT	☐	Kvernkall	☐	Overfallshjul	☐	Støthjul	☐	Vannturbin	☐	
Annet håndverk eller industri		☐								

SKOGSHÅNDVERK	☐	Tjæremile	☐	Kolmile	☐	Håndsagstiling	☐

SAM-FERDSEL	☐	Sti	☐	Sledevei	☐	Kjørevei	☐
		Vadested	☐	Bro	☐	Ilandskjøringssted	☐
		Båtstø	☐	Fergeplass	☐	Roskifte	☐

FISKE	☐	Ålekar	☐		
Annen fast fiskeinnr.	☐	Fiskeplass	☐	Annet	☐

Vaskeplass	☐	Badeplass	☐

HISTORISK HENDELSE M.M.					☐	
Ullyke	☐	Sagn	☐	Annet	☐	
ANNET KULTURMINNE (skriv betegnelse):						

Hovedmateriale	Tre	☐	Jord	☐	Stein	☐	Murstein	☐	Metall	☒
KM_MAT	Betong	☐	Glass	☐	Støpestein	☐	Intet	☐	Ukjent	☐

Konstruksjon, materialbruk: Jernbolter på begge sider til å feste bommen i.

Mål:	L:		B:		H:	**Mål i meter, eventuelt med en desimal!**

Tilstand:

Personer (og eventuelt firmaer) med tilknytning til kulturminnet	
Byggherre	Songe Tresliperi?
Håndverkere	
Tidligere eiere/ brukere	
Nåværende eier(-e)/ brukere	
Presoner som kan gi mer Informasjon om kulturminnet	Per Heimdal

Litteratur, arkivreferanser m.m. eldre fotografier og / eller tegninger finnes hos:	

FOTOGRAFERING								
Fototeknikk:	Negativ fargefilm	☐	Dias	☐	Digitale	☒	Annet	☐
Film, bildenr.								
Fotografens navn	Øystein Værland							

Eksjø bomfeste for ”jernbom” ved sagodden



KULTURMINNER LANGS VASSDRAG I AUST-AGDER

Vassdrag:	Nærestadvassdraget
Kultur minne: Type og lokalitetsnavn	Eksjø-dammen.

Kommune:	Vegårshei	Top. enhet:			
Gårdsnavn:	Nærestad	Gnr.	32	Bnr.	4
Eiendom:	Nærestad	Vei og gateadr			
Lokalitet:		Terrengtype:			

Kartbladnummer el. kartbladnavn: (øk. kartverk 1:5000)		BT 018-5-4 Koordinater vannmerket på side 3							
Reg. nr. på kartet:		912078 = dam. 912079 = vannmerke							
Kulturminne	Koordinat x og Y	punkt	83377	linje	35568	flate			

Stedsnavn:	Eksjø-dammen
Lokal uttale:	
Stedsnavnets betydning:	Dam for å stemme opp Eksjø.
Kilde:	

KM-VERNEVVERDI (fylles ikke ut foreløpig)					
Lavere verneverdi	☐	Høy verneverdi	☐	Svarthøy verneverdi	☐

Registrert av:	Øystein Værland	Dato:	30/8 2005

Arkiv nr.		Kommune	Vegårshei	Krets		Løpenr.	

KM_TYPE		
1. Naturfenomen	☐	Naturfenomen m. Kulturhistoriske assosiasjoner, ikke vesentl. Ingrep
3. Usynlig kulturminne	☐	Ikke synlig kulturminne -)under bakken, u. vann, helt eller delvis fjernet
4. Andre synlige kulturminner	☐	Kulturminner som ikke tilhører typene 5 – 11
5. Ruin eller tuft av bygning	☐	Synlige bygningsrester uanset alder
6. Grøntområde – Hager, parker	☐	
7. Minnesmerke	☐	Statue, bautastein, runestein, o. l.
8. Teknisk kulturminne	☒	Kanal, tømmerrenne, tlegraf-linje, kaianlegg, jernbane, bro, vei m. m.
10. Agrart kulturlandskap	☐	Dyrkingsspor, beiteområde og liknende

KM_ASS (fylles ut kun for objekt under KM_TYPE har verdien naturfenomen)							
1. Historisk hendelse	☐	2. Personhistorie	☐	3. Literatur	☐	4. Tro	☐
5. Tradisjon	☐	6. Sagn	☐	7. Annet	☐		
Utfyllende opplysninger føres på siste side							

KM_DATERING / KM_DATKVAL	Før 1537	1537-1600	1600-1700	1600-1625	1626-1650	1651-1675	1676-1700	1700-1800	1800-1825	1826-1850	1851-1875	1876-1900	1900-2000	1900-1925	1926-1950	1951-1975	1976-200	2000-2025	Dokumentert	Sannsynlig	Udokumentert
Byggeår	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☒	☐
Ombygging	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Revet/brent/ falt i ruin	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Utfyllende opplysninger om datering: Denne dammen ble trolig bygget i 1930åra. Før det var dammen i Eksjø lengre nede, i utløpet av den gamle brua.

	KM_FUNK_OP	KM_FUNK_NÅ
	Opprinnelig funksjon	Nåværende funksjon
Bolig/bosetning	☐	☐
Energiforsyning	☐	☐
Fiske	☐	☐
Handel	☐	☐
Ferdsel/samferdsel	☐	☐
Hendelse/tro/tradisjon	☐	☐
Produksjon/industri	☐	☐
Jakt/fangst	☐	☐
Landbruk	☒	☐
Vannforsyning/renov.	☐	☐

Utdypeende forklaring: Dammen bygd for tømmerfløting.

KM_BETEGNELSE								
DAM	☒	Type:	Fløte	☒	Magasin	☒	Kombinasjon	☒
		Byggemåte:	Stein	☐	Kiste	☐	Jord	☐
			Bukke	☐	Flake	☐	Betong	☒
		Reguleringsmåte:	Nåle	☐	Planke	☒	Luke	☐
		Annen type dam:Det er 5 damluker, alle "tverrstemt". Midtluka er til fløting.						

ELVELØPS-UTBEDRING	☐	Tømmerrenne	☐	Vedrenne	☐			
		Bom (lense), styrebom	☐					
		Skjerm	Stein	☐	Tre	☐	Betong	☐
		Materiale	Tre	☐	Jern	☐	Betong	☐
		Annen elveutbedring:						

VARPING	Varpfeste	☐	Annet	☐	

TØMMERFLØTING ELLERS	Utslagsplass	☐	Tømmeropptaksplass	☐	Sorteringsplass	☐	
	Annet	☒	Vannmerke som viser max tillatt høyde i Eksjø.*				

VANNKRAFT, HÅNDVERK OG INDUSTRI											
KVERN	☐	Flom	☐	Årgangs	☐						
MØLLE	☐	Bygde	☐	Salgs	☐						
SAG	☐	Oppgangs	☐	Sirkel	☐	Flom	☐	Årgangs	☐		
		Gård	☐	Bygde	☐	Salgsproduksjon	☐				
STAMPE	☐										
KRAFT VERK	☐	Elektrisk kraftproduksjon			☐						
HAND VERK	☐	Garveri	☐	Fargeri	☐						
VANN KRAFT	☐	Kvernkall	☐	Overfallshjul	☐	Støthjul	☐	Vannturbin	☐		
Annet håndverk eller industri			☐								

SKOGSHÅNDVERK	☐	Tjæremile	☐	Kolmile	☐	Håndsagstiling	☐

SAM-FERDSEL	☐	Sti	☐	Sledevei	☐	Kjørevei	☐
		Vadested	☐	Bro	☐	Ilandskjøringssted	☐
		Båtstø	☐	Fergeplass	☐	Roskifte	☐

FISKE	☐	Ålekar	☐		
Annen fast fiskeinnr.	☐	Fiskeplass	☐	Annet	☐

Vaskeplass	☐	Badeplass	☐

HISTORISK HENDELSE M.M.					☐
Ullyke	☐	Sagn	☐	Annet	☐
ANNET KULTURMINNE (skriv betegnelse): * Dette vannmerke (Bolt i fjell) var en streng regulering av dammen. Kom vannstanden over merket, gikk vannet inn på dyrka mark. Koordinater på vannmerket er X=83467 Y= 35504.					

Hovedmateriale	Tre	☒	Jord	☐	Stein	☐	Murstein	☐	Metall	☐
KM_MAT	Betong	☒	Glass	☐	Støpestein	☐	Intet	☐	Ukjent	☐

Konstruksjon, materialbruk: Hovedmatriale er betong, damfestene på sidene samt søylene mellom damlukene. Brua over dammen er av tre. Det er også noen "forlengere" av dammen i begge endene (på skrå i forhold til dammen). Denne dammen (brua) ble nyttet som gangvei til Limyra.

Mål:	L:	15,5m*	B:	0,9m	H:	1,2m	**Mål i meter, eventuelt med en desimal!**

Tilstand: Dammen er inntakt og står delvis oppdemt.

Personer (og eventuelt firmaer) med tilknytning til kulturminnet	
Byggherre	Grunneiere i vassdraget ? muligens-+ Songe Tresliperi?
Håndverkere	
Tidligere eiere/ brukere	
Nåværende eier(-e)/ brukere	Odd Inge Nærestad
Presoner som kan gi mer Informasjon om kulturminnet	Per Heimdal

Litteratur, arkivreferanser m.m. eldre fotografier og / eller tegninger finnes hos:	Protokoll Songe Tresliperi

FOTOGRAFERING								
Fototeknikk:	Negativ fargefilm	☐	Dias	☐	Digitale	☒	Annet	☐
Film, bildenr.								
Fotografens navn	Øystein Værland							

Eksjø dam oppstrøms



Eksjø dam nedstrøms



KULTURMINNER LANGS VASSDRAG I AUST-AGDER

Vassdrag:	Nærestadvassdraget
Kultur minne: Type og lokalitetsnavn	Fossen saga.

Kommune:	Vegårshei	Top. enhet:			
Gårdsnavn:	Nærestad	Gnr.	32	Bnr.	19
Eiendom:		Vei og gateadr			
Lokalitet:		Terrengtype:			

Kartbladnummer el. kartbladnavn: (øk. kartverk 1:5000)		BT 018-5-4							
Reg. nr. på kartet:		912076							
Kulturminne	Koordinat x og Y	punkt	83147	linje	35546	flate			

Stedsnavn:	Fossen
Lokal uttale:	
Stedsnavnets betydning:	Foss i elva.
Kilde:	

KM-VERNEVVERDI (fylles ikke ut foreløpig)					
Lavere verneverdi	☐	Høy verneverdi	☐	Svarthøy verneverdi	☐

Registrert av:	Øystein Værland	Dato:	30/8 2005

Arkiv nr.		Kommune	Vegårshei	Krets		Løpenr.	

KM_TYPE		
1. Naturfenomen	☐	Naturfenomen m. Kulturhistoriske assosiasjoner, ikke vesentl. Ingrep
3. Usynlig kulturminne	☐	Ikke synlig kulturminne -)under bakken, u. vann, helt eller delvis fjernet
4. Andre synlige kulturminner	☐	Kulturminner som ikke tilhører typene 5 – 11
5. Ruin eller tuft av bygning	☒	Synlige bygningsrester uanset alder
6. Grøntområde – Hager, parker	☐	
7. Minnesmerke	☐	Statue, bautastein, runestein, o. l.
8. Teknisk kulturminne	☒	Kanal, tømmerrenne, tlegraf-linje, kaianlegg, jernbane, bro, vei m. m.
10. Agrart kulturlandskap	☐	Dyrkingsspor, beiteområde og liknende

KM_ASS (fylles ut kun for objekt under KM_TYPE har verdien naturfenomen)							
1. Historisk hendelse	☐	2. Personhistorie	☐	3. Literatur	☐	4. Tro	☐
5. Tradisjon	☐	6. Sagn	☐	7. Annet	☐		
Utfyllende opplysninger føres på siste side							

KM_DATERING / KM_DATKVAL	Før 1537	1537-1600	1600-1700	1600-1625	1626-1650	1651-1675	1676-1700	1700-1800	1800-1825	1826-1850	1851-1875	1876-1900	1900-2000	1900-1925	1926-1950	1951-1975	1976-200	2000-2025	Dokumentert	Sannsynlig	Udokumentert
Byggeår	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ombygging	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Revet/brent/ falt i ruin	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐

Utfyllende opplysninger om datering: Saga ble bygget ca. ? som moderne vannsag med turbindrift. Den brandt i 1924 .

	KM_FUNK_OP	KM_FUNK_NÅ
	Opprinnelig funksjon	Nåværende funksjon
Bolig/bosetning	☐	☐
Energiforsyning	☐	☐
Fiske	☐	☐
Handel	☐	☐
Ferdsel/samferdsel	☐	☐
Hendelse/tro/tradisjon	☐	☐
Produksjon/industri	☒	☐
Jakt/fangst	☐	☐
Landbruk	☒	☐
Vannforsyning/renov.	☐	☐

Utdypeende forklaring: Vannsag med turbin.

KM_BETEGNELSE								
DAM	☐	Type:	Fløte	☐	Magasin	☐	Kombinasjon	☐
		Byggemåte:	Stein	☐	Kiste	☐	Jord	☐
			Bukke	☐	Flake	☐	Betong	☐
		Reguleringsmåte:	Nåle	☐	Planke	☐	Luke	☐
		Annen type dam:						

ELVELØPS-UTBEDRING	☐	Tømmerrenne	☐	Vedrenne	☐			
		Bom (lense), styrebom	☐					
		Skjerm	Stein	☐	Tre	☐	Betong	☐
		Materiale	Tre	☐	Jern	☐	Betong	☐
		Annen elveutbedring:						

VARPING	Varpfeste	☐	Annet	☐

TØMMERFLØTING ELLERS	Utslagsplass	☐	Tømmeropptaksplass	☐	Sorteringsplass	☐
	Annet	☐				

VANNKRAFT, HÅNDVERK OG INDUSTRI										
KVERN	☐	Flom	☐	Årgangs	☐					
MØLLE	☐	Bygde	☐	Salgs	☐					
SAG	☒	Oppgangs	☐	Sirkel	☒	Flom	☐	Årgangs	☒	
		Gård	☐	Bygde	☐	Salgsproduksjon	☒			
STAMPE	☐									
KRAFT VERK	☐	Elektrisk kraftproduksjon			☐					
HAND VERK	☐	Garveri	☐	Fargeri	☐					
VANN KRAFT	☐	Kvernkall	☐	Overfallshjul	☐	Støthjul	☐	Vannturbin	☐	
Annet håndverk eller industri			☐							

SKOGSHÅNDVERK	☐	Tjæremile	☐	Kolmile	☐	Håndsagstiling	☐

SAM-FERDSEL	☐	Sti	☐	Sledevei	☐	Kjørevei	☐
		Vadested	☐	Bro	☐	Ilandskjøringssted	☐
		Båtstø	☐	Fergeplass	☐	Roskifte	☐

FISKE	☐	Ålekar	☐		
Annen fast fiskeinnr.	☐	Fiskeplass	☐	Annet	☐

Vaskeplass	☐	Badeplass	☐

HISTORISK HENDELSE M.M.					☐	
Ullyke	☐	Sagn	☐	Annet	☐	
ANNET KULTURMINNE (skriv betegnelse):						

Hovedmateriale	Tre	☒	Jord	☐	Stein	☒	Murstein	☐	Metall	☐
KM_MAT	Betong	☐	Glass	☐	Støpestein	☐	Intet	☐	Ukjent	☐

Konstruksjon, materialbruk: Saga var av tre. Det er noen rester igjen av grunnmurene (Holdestein)

Mål:	L:		B:		H:	**Mål i meter, eventuelt med en desimal!**

Tilstand:

Personer (og eventuelt firmaer) med tilknytning til kulturminnet	
Byggherre	
Håndverkere	
Tidligere eiere/ brukere	
Nåværende eier(-e)/ brukere	Songe Tresliperi?
Presoner som kan gi mer Informasjon om kulturminnet	

Litteratur, arkivreferanser m.m. eldre fotografier og / eller tegninger finnes hos:	Gammelt bilde av saga

FOTOGRAFERING								
Fototeknikk:	Negativ fargefilm	☐	Dias	☐	Digitale	☒	Annet	☐
Film, bildenr.								
Fotografens navn	Øystein Værland							



Fossen (Eksjø sag) ca.1920



Sagtomta nå (2005)

KULTURMINNER LANGS VASSDRAG I AUST-AGDER

Vassdrag:	Nærestadvassdraget
Kultur minne: Type og lokalitetsnavn	Fossen renner.

Kommune:	Vegårshei	Top. enhet:			
Gårdsnavn:	Nærestad	Gnr.	32	Bnr.	4
Eiendom:		Vei og gateadr			
Lokalitet:		Terrengtype:			

Kartbladnummer el. kartbladnavn: (øk. kartverk 1:5000)		BT 018-5-4					
Reg. nr. på kartet:		912077					
Kulturminne	Koordinat x og Y	punkt	83260	linje	35540	flate	Inntak ren.

Stedsnavn:	Fossen
Lokal uttale:	
Stedsnavnets betydning:	Foss i elva.
Kilde:	

KM-VERNEVVERDI (fylles ikke ut foreløpig)					
Lavere verneverdi	☐	Høy verneverdi	☐	Svarthøy verneverdi	☐

Registrert av:	Øystein Værland	Dato:	30/8 2005

Arkiv nr.		Kommune	Vegårshei	Krets		Løpenr.	

KM_TYPE		
1. Naturfenomen	☐	Naturfenomen m. Kulturhistoriske assosiasjoner, ikke vesentl. Ingrep
3. Usynlig kulturminne	☐	Ikke synlig kulturminne -)under bakken, u. vann, helt eller delvis fjernet
4. Andre synlige kulturminner	☐	Kulturminner som ikke tilhører typene 5 – 11
5. Ruin eller tuft av bygning	☐	Synlige bygningsrester uanset alder
6. Grøntområde – Hager, parker	☐	
7. Minnesmerke	☐	Statue, bautastein, runestein, o. l.
8. Teknisk kulturminne	☒	Kanal, tømmerrenne, tlegraf-linje, kaianlegg, jernbane, bro, vei m. m.
10. Agrart kulturlandskap	☐	Dyrkingsspor, beiteområde og liknende

KM_ASS (fylles ut kun for objekt under KM_TYPE har verdien naturfenomen)							
1. Historisk hendelse	☐	2. Personhistorie	☐	3. Literatur	☐	4. Tro	☐
5. Tradisjon	☐	6. Sagn	☐	7. Annet	☐		
Utfyllende opplysninger føres på siste side							

KM_DATERING / KM_DATKVAL	Før 1537	1537-1600	1600-1700	1600-1625	1626-1650	1651-1675	1676-1700	1700-1800	1800-1825	1826-1850	1851-1875	1876-1900	1900-2000	1900-1925	1926-1950	1951-1975	1976-200	2000-2025	Dokumentert	Sannsynlig	Udokumentert
Byggeår	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ombygging	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Revet/brent/ falt i ruin	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

Utfyllende opplysninger om datering: Tømmer-renne i bruk til 1960? .

	KM_FUNK_OP	KM_FUNK_NÅ
	Opprinnelig funksjon	Nåværende funksjon
Bolig/bosetning	☐	☐
Energiforsyning	☐	☐
Fiske	☐	☐
Handel	☐	☐
Ferdsel/samferdsel	☐	☐
Hendelse/tro/tradisjon	☐	☐
Produksjon/industri	☐	☐
Jakt/fangst	☐	☐
Landbruk	☒	☐
Vannforsyning/renov.	☐	☐

Utdypeende forklaring: Tømmer-renne for å fløte tømmeret forbi fossen.
Koordinatene er avsatt der renna begynner. Her var det en stenge-anordning i elva, slik at tømmeret ble ledet inn i renna. På elvas østside er det også rester av steinrenne. Det var til turbinhjulet på saga.

KM_BETEGNELSE								
DAM	☒	Type:	Fløte	☐	Magasin	☐	Kombinasjon	☐
		Byggemåte:	Stein	☐	Kiste	☐	Jord	☐
			Bukke	☐	Flake	☐	Betong	☐
		Reguleringsmåte:	Nåle	☐	Planke	☐	Luke	☐
		Annen type dam:Den gamle Eksjødammen lå her ved innløpet av rennene.						

ELVELØPS-UTBEDRING	☒	Tømmerrenne	☐	Vedrenne	☐			
		Bom (lense), styrebom	☐					
		Skjerm	Stein	☒	Tre	☒	Betong	☐
		Materiale	Tre	☐	Jern	☐	Betong	☐
		Annen elveutbedring: Demning for å lede vannet i rett renne.						

VARPING	Varpfeste	☐	Annet	☐

TØMMERFLØTING ELLERS	Utslagsplass	☐	Tømmeropptaksplass	☐	Sorteringsplass	☐
	Annet	☐				

VANNKRAFT, HÅNDVERK OG INDUSTRI										
KVERN	☐	Flom	☐	Årgangs	☐					
MØLLE	☐	Bygde	☐	Salgs	☐					
SAG	☐	Oppgangs	☐	Sirkel	☐	Flom	☐	Årgangs	☒	
		Gård	☐	Bygde	☐	Salgsproduksjon	☐			
STAMPE	☐									
KRAFT VERK	☐	Elektrisk kraftproduksjon			☐					
HAND VERK	☐	Garveri	☐	Fargeri	☐					
VANN KRAFT	☐	Kvernkall	☐	Overfallshjul	☐	Støthjul	☐	Vannturbin	☐	
Annet håndverk eller industri			☐							

SKOGSHÅNDVERK	☐	Tjæremile	☐	Kolmile	☐	Håndsagstiling	☐

SAM-FERDSEL	☐	Sti	☐	Sledevei	☐	Kjørevei	☐
		Vadested	☐	Bro	☐	Ilandskjøringssted	☐
		Båtstø	☐	Fergeplass	☐	Roskifte	☐

FISKE	☐	Ålekar	☐			
Annen fast fiskeinnr.	☐	Fiskeplass	☐	Annet	☐	

Vaskeplass	☐	Badeplass	☐

HISTORISK HENDELSE M.M.					☐
Ullyke	☐	Sagn	☐	Annet	☐
ANNET KULTURMINNE (skriv betegnelse):					

Hovedmateriale	Tre	☒	Jord	☐	Stein	☒	Murstein	☐	Metall	☐
KM_MAT	Betong	☐	Glass	☐	Støpestein	☐	Intet	☐	Ukjent	☐

Konstruksjon, materialbruk: Tømmer-renna var på ca.120m, derav 110m med stein.
(Ca.10m av tre som delvis er råtnet bort) Renna mot saga var for det meste av stein.

Mål:	L:	120m	B:		H:		**Mål i meter, eventuelt med en desimal!**

Tilstand: Steinrenne god.

Personer (og eventuelt firmaer) med tilknytning til kulturminnet	
Byggherre	
Håndverkere	
Tidligere eiere/ brukere	Per Heimdal
Nåværende eier(-e)/ brukere	Odd Nærstad (32/4) og Songe Tresliperi? (32/19)
Presoner som kan gi mer Informasjon om kulturminnet	

Litteratur, arkivreferanser m.m. eldre fotografier og / eller tegninger finnes hos:	Protokoller Songe Trsliperi

FOTOGRAFERING								
Fototeknikk:	Negativ fargefilm	☐	Dias	☐	Digitale	☒	Annet	☐
Film, bildenr.								
Fotografens navn	Øystein Værland							

Fossen tømmer-renne til høyre. Renne til venstre er inntak til vannturbinen sag.



Renna ned mot saga



KULTURMINNER LANGS VASSDRAG I AUST-AGDER

Vassdrag:	Nærestadvassdraget
Kultur minne: Type og lokalitetsnavn	Rundholt-dammen.

Kommune:	Vegårshei	Top. enhet:			
Gårdsnavn:	Nærestad	Gnr.	32	Bnr.	1 og 14
Eiendom:	Nærestad	Vei og gateadr			
Lokalitet:		Terrengtype:			

Kartbladnummer el. kartbladnavn: (øk. kartverk 1:5000)		BT 018-5-4					
Reg. nr. på kartet:		912068					
Kulturminne	Koordinat x og Y	punkt	82183	linje	35435	flate	

Stedsnavn:	Rundholt
Lokal uttale:	
Stedsnavnets betydning:	
Kilde:	Per Heimdal

KM-VERNEVVERDI (fylles ikke ut foreløpig)					
Lavere verneverdi	☐	Høy verneverdi	☐	Svarthøy verneverdi	☐

Registrert av:	Øystein Værland	Dato:	30/8 2005

Arkiv nr.		Kommune	Vegårshei	Krets		Løpenr.	

KM_TYPE		
1. Naturfenomen	☐	Naturfenomen m. Kulturhistoriske assosiasjoner, ikke vesentl. Ingrep
3. Usynlig kulturminne	☐	Ikke synlig kulturminne -)under bakken, u. vann, helt eller delvis fjernet
4. Andre synlige kulturminner	☐	Kulturminner som ikke tilhører typene 5 – 11
5. Ruin eller tuft av bygning	☐	Synlige bygningsrester uanset alder
6. Grøntområde – Hager, parker	☐	
7. Minnesmerke	☐	Statue, bautastein, runestein, o. l.
8. Teknisk kulturminne	☒	Kanal, tømmerrenne, tlegraf-linje, kaianlegg, jernbane, bro, vei m. m.
10. Agrart kulturlandskap	☐	Dyrkingsspor, beiteområde og liknende

KM_ASS (fylles ut kun for objekt under KM_TYPE har verdien naturfenomen)							
1. Historisk hendelse	☐	2. Personhistorie	☐	3. Literatur	☐	4. Tro	☐
5. Tradisjon	☐	6. Sagn	☐	7. Annet	☐		
Utfyllende opplysninger føres på siste side							

KM_DATERING / KM_DATKVAL	Før 1537	1537-1600	1600-1700	1600-1625	1626-1650	1651-1675	1676-1700	1700-1800	1800-1825	1826-1850	1851-1875	1876-1900	1900-2000	1900-1925	1926-1950	1951-1975	1976-200	2000-2025	Dokumentert	Sannsynlig	Udokumentert
Byggeår	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ombygging	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Revet/brent/ falt i ruin	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Utfyllende opplysninger om datering: Denne dammen ble trolig bygget i 1930åra tilpasset fløtning m.m. Det har vært dam her tidligere til den gamle saga som var her.

	KM_FUNK_OP	KM_FUNK_NÅ
	Opprinnelig funksjon	Nåværende funksjon
Bolig/bosetning	☐	☐
Energiforsyning	☐	☐
Fiske	☐	☐
Handel	☐	☐
Ferdsel/samferdsel	☐	☐
Hendelse/tro/tradisjon	☐	☐
Produksjon/industri	☐	☐
Jakt/fangst	☐	☐
Landbruk	☒	☐
Vannforsyning/renov.	☐	☐

Utdypeende forklaring: Denne "nye" dammen er mest tilpasset for tømmerfløting, men også lagt til rette for sideluke til ålkar. Det er ikke rester igjen av selve ålkaret.

KM_BETEGNELSE								
DAM	☒	Type:	Fløte	☒	Magasin	☐	Kombinasjon	☐
		Byggemåte:	Stein	☐	Kiste	☐	Jord	☐
			Bukke	☐	Flake	☐	Betong	☒
		Reguleringsmåte:	Nåle	☐	Planke	☒	Luke	☐
		Annen type dam:						

ELVELØPS-UTBEDRING	☐	Tømmerrenne	☐	Vedrenne	☐					
		Bom (lense), styrebom	☐							
		Skjerm	Stein	☐	Tre	☐	Betong	☐		
		Materiale	Tre	☐	Jern	☐	Betong	☐		
		Annen elveutbedring:								

VARPING	Varpfeste	☐	Annet	☐

TØMMERFLØTING ELLERS	Utslagsplass	☐	Tømmeropptaksplass	☐	Sorteringsplass	☐	
	Annet	☐					

VANNKRAFT, HÅNDVERK OG INDUSTRI										
KVERN	☐	Flom	☐	Årgangs	☐					
MØLLE	☐	Bygde	☐	Salgs	☐					
SAG	☐	Oppgangs	☐	Sirkel	☐	Flom	☐	Årgangs	☐	
		Gård	☐	Bygde	☐	Salgsproduksjon	☐			
STAMPE	☐									
KRAFT VERK	☐	Elektrisk kraftproduksjon			☐					
HAND VERK	☐	Garveri	☐	Fargeri	☐					
VANN KRAFT	☐	Kvernkall	☐	Overfallshjul	☐	Støthjul	☐	Vannturbin	☐	
Annet håndverk eller industri			☐							

SKOGSHÅNDVERK	☐	Tjæremile	☐	Kolmile	☐	Håndsagstiling	☐

SAM-FERDSEL	☐	Sti	☐	Sledevei	☐	Kjørevei	☐
		Vadested	☐	Bro	☐	Ilandskjøringssted	☐
		Båtstø	☐	Fergeplass	☐	Roskifte	☐

FISKE	☒	Ålekar	☐			
Annen fast fiskeinnr.	☐	Fiskeplass	☐	Annet	☐	Tilrettelagt med dam for ålkar

Vaskeplass	☐	Badeplass	☐

HISTORISK HENDELSE M.M.						
					☐	
Ullyke	☐	Sagn	☐	Annet	☐	
ANNET KULTURMINNE (skriv betegnelse):						

Hovedmateriale	Tre	☒	Jord	☐	Stein	☐	Murstein	☐	Metall	☐
KM_MAT	Betong	☒	Glass	☐	Støpestein	☐	Intet	☐	Ukjent	☐

Konstruksjon, materialbruk: Dammen i hovedløpet er av tre i en høyde på 2m, men det har vært tredam ytterligere 1m opp (er inntakt i en lengde av 3m i dammens vestside). Det er en 20m lang betongdam på siden (mot øst). Her er det 2 åpninger for å regulere vannet. På midten av "betongskjermen" er en åpning på B=0,9m H=1,5m. Nærmest hoved-dammen har det vært en tredamluke B=3,5m oh H=1,5m. Denne åpningen har vært brukt ved en kassebordsag som var i drift 1930-1940. (Se vannhjul av jern)
I et lite sideløp mot nordøst er det betongdam for ålekar. L=4,5m, B=1m, H=0,9m, bredde åpning =0,8m.

Mål:	L:	*11m	B:	0,1m	H:	2m	**Mål i meter, eventuelt med en desimal!**

Tilstand: Betongdammen i god stand, tredammen har begynnende forfall.

Personer (og eventuelt firmaer) med tilknytning til kulturminnet	
Byggherre	Grunneiere i vassdraget ? muligens-+ Songe Tresliperi?
Håndverkere	
Tidligere eiere/ brukere	
Nåværende eier(-e)/ brukere	Astrid Myhre og Osmund Rundholt
Presoner som kan gi mer Informasjon om kulturminnet	Per Heimdal

Litteratur, arkivreferanser m.m. eldre fotografier og / eller tegninger finnes hos:	Protokoller Songe Tresliperi

FOTOGRAFERING								
Fototeknikk:	Negativ fargefilm	☐	Dias	☐	Digitale	☒	Annet	☐
Film, bildenr.								
Fotografens navn	Øystein Værland							

Rundholtdam nedstrøms – fløterløp til venstre.



Dammen sett ”oppstrøms” fra.



KULTURMINNER LANGS VASSDRAG I AUST-AGDER

Vassdrag:	Nærestadvassdraget
Kultur minne: Type og lokalitetsnavn	Rundholt-saga. (Den gamle) (+ kassebordsag)

Kommune:	Vegårshei	Top. enhet:			
Gårdsnavn:	Nærestad	Gnr.	32	Bnr.	14
Eiendom:	Rundholt	Vei og gateadr			
Lokalitet:		Terrengtype:			

Kartbladnummer el. kartbladnavn: (øk. kartverk 1:5000)		BT 018-5-4 Koodinater nyere Kassebordsag= x=82178 y=35460							
Reg. nr. på kartet:		912069							
Kulturminne	Koordinat x og Y	punkt	82197	linje	35452	flate			

Stedsnavn:	Rundholt
Lokal uttale:	
Stedsnavnets betydning:	
Kilde:	Per Heimdal og Josef Stebekk

KM-VERNEVVERDI (fylles ikke ut foreløpig)					
Lavere verneverdi	☐	Høy verneverdi	☐	Svarthøy verneverdi	☐

Registrert av:	Øystein Værland	Dato:	30/8 2005

Arkiv nr.		Kommune	Vegårshei	Krets		Løpenr.	

KM_TYPE		
1. Naturfenomen	☐	Naturfenomen m. Kulturhistoriske assosiasjoner, ikke vesentl. Ingrep
3. Usynlig kulturminne	☐	Ikke synlig kulturminne -)under bakken, u. vann, helt eller delvis fjernet
4. Andre synlige kulturminner	☐	Kulturminner som ikke tilhører typene 5 – 11
5. Ruin eller tuft av bygning	☒	Synlige bygningsrester uanset alder
6. Grøntområde – Hager, parker	☐	
7. Minnesmerke	☐	Statue, bautastein, runestein, o. l.
8. Teknisk kulturminne	☒	Kanal, tømmerrenne, tlegraf-linje, kaianlegg, jernbane, bro, vei m. m.
10. Agrart kulturlandskap	☐	Dyrkingsspor, beiteområde og liknende

KM_ASS (fylles ut kun for objekt under KM_TYPE har verdien naturfenomen)							
1. Historisk hendelse	☐	2. Personhistorie	☐	3. Literatur	☐	4. Tro	☐
5. Tradisjon	☐	6. Sagn	☐	7. Annet	☐		
Utfyllende opplysninger føres på siste side							

KM_DATERING / KM_DATKVAL	Før 1537	1537-1600	1600-1700	1600-1625	1626-1650	1651-1675	1676-1700	1700-1800	1800-1825	1826-1850	1851-1875	1876-1900	1900-2000	1900-1925	1926-1950	1951-1975	1976-200	2000-2025	Dokumentert	Sannsynlig	Udokumentert
Byggeår	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ombygging	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Revet/brent/ falt i ruin	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Utfyllende opplysninger om datering: Den gamle saga som har stått her, har en dokumentasjon på at var i bruk ca.1850. Den er trolig adskillig eldre en det.
I 1930-40 ble det bygget en enkel kassebordsag drevet med vannkraft. Jernkallen står her enda. (Se bilde s.5)

	KM_FUNK_OP	KM_FUNK_NÅ
	Opprinnelig funksjon	Nåværende funksjon
Bolig/bosetning	☐	☐
Energiforsyning	☐	☐
Fiske	☐	☐
Handel	☐	☐
Ferdsel/samferdsel	☐	☐
Hendelse/tro/tradisjon	☐	☐
Produksjon/industri	☒	☐
Jakt/fangst	☐	☐
Landbruk	☒	☐
Vannforsyning/renov.	☐	☐

Utdypeende forklaring: Det står rester av den gamle saga - steinhaug som kanskje var feste for vannhjul?

KM_BETEGNELSE								
DAM	☐	Type:	Fløte	☐	Magasin	☐	Kombinasjon	☐
		Byggemåte:	Stein	☐	Kiste	☐	Jord	☐
			Bukke	☐	Flake	☐	Betong	☒
		Reguleringsmåte:	Nåle	☐	Planke	☒	Luke	☐
		Annen type dam:						

ELVELØPS-UTBEDRING	☐	Tømmerrenne	☐	Vedrenne	☐					
		Bom (lense), styrebom	☐							
		Skjerm	Stein	☐	Tre	☐	Betong	☐		
		Materiale	Tre	☐	Jern	☐	Betong	☐		
		Annen elveutbedring:								

VARPING	Varpfeste	☐	Annet	☐

TØMMERFLØTING ELLERS	Utslagsplass	☐	Tømmeropptaksplass	☐	Sorteringsplass	☐
	Annet	☐				

VANNKRAFT, HÅNDVERK OG INDUSTRI										
KVERN	☐	Flom	☐	Årgangs	☐					
MØLLE	☐	Bygde	☐	Salgs	☐					
SAG	☒	Oppgangs	☒	Sirkel	☐	Flom	☐	Årgangs	☐	
		Gård	☐	Bygde	☒	Salgsproduksjon	☒			
STAMPE	☐									
KRAFT VERK	☐	Elektrisk kraftproduksjon			☐					
HAND VERK	☐	Garveri	☐	Fargeri	☐					
VANN KRAFT	☐	Kvernkall	☐	Overfallshjul	☐	Støthjul	☐	Vannturbin	☐	
Annet håndverk eller industri			☐							

SKOGSHÅNDVERK	☐	Tjæremile	☐	Kolmile	☐	Håndsagstiling	☐

SAM-FERDSEL	☐	Sti	☐	Sledevei	☐	Kjørevei	☐
		Vadested	☐	Bro	☐	Ilandskjøringssted	☐
		Båtstø	☐	Fergeplass	☐	Roskifte	☐

FISKE	☐	Ålekar	☐			
Annen fast fiskeinnr.	☐	Fiskeplass	☐	Annet	☐	

Vaskeplass	☐	Badeplass	☐

HISTORISK HENDELSE M.M.					☐	
Ullyke	☐	Sagn	☐	Annet	☐	
ANNET KULTURMINNE (skriv betegnelse):						

Hovedmateriale	Tre	☐	Jord	☐	Stein	☒	Murstein	☐	Metall	☐
KM_MAT	Betong	☐	Glass	☐	Støpestein	☐	Intet	☐	Ukjent	☐

Konstruksjon, materialbruk: Vannhjulet som ligger igjen fra kassebogdsaga er av jern.

Mål:	L:	ca.8m	B:	ca.6m	H:	*1,6m	**Mål i meter, eventuelt med en desimal!**

Tilstand: De oppgitte mål er antydning til "grunnmur". I det ene hjøne er det en solid steinmur 1,4mx1,4m H=1,6m. Trolig har sagbygningen ligget i denne høyde.

Personer (og eventuelt firmaer) med tilknytning til kulturminnet	
Byggherre	
Håndverkere	
Tidligere eiere/ brukere	
Nåværende eier(-e)/ brukere	Osmund Rundholt
Presoner som kan gi mer Informasjon om kulturminnet	Per Heimdal og Josef Stebekk

Litteratur, arkivreferanser m.m. eldre fotografier og / eller tegninger finnes hos:	

FOTOGRAFERING								
Fototeknikk:	Negativ fargefilm	☐	Dias	☐	Digitale	☒	Annet	☐
Film, bildenr.								
Fotografens navn	Øystein Værland							



Rundholtsaga
Rester av den
gamle saga.



I 1930 åra ble det anlagt en kassebordsag
I dette fossestryket.

KULTURMINNER LANGS VASSDRAG I AUST-AGDER

Vassdrag:	Nærestadvassdraget
Kultur minne: Type og lokalitetsnavn	Rundholtratet (skjermer).

Kommune:	Vegårshei	Top. enhet:			
Gårdsnavn:	Nærestad	Gnr.	32	Bnr.	1 og 14
Eiendom:	Nærestad, og Rundholt	Vei og gateadr			
Lokalitet:		Terrengtype:			

Kartbladnummer el. kartbladnavn: (øk. kartverk 1:5000)		BT 018-5-4					
Reg. nr. på kartet:		912070					
Kulturminne	Koordinat x og Y	punkt	82120	linje	35445	flate	

Stedsnavn:	Rundholt
Lokal uttale:	
Stedsnavnets betydning:	
Kilde:	Per Heimdal

KM-VERNEVVERDI (fylles ikke ut foreløpig)					
Lavere verneverdi	☐	Høy verneverdi	☐	Svarthøy verneverdi	☐

Registrert av:	Øystein Værland	Dato:	30/8 2005

Arkiv nr.		Kommune	Vegårshei	Krets		Løpenr.	

KM_TYPE		
1. Naturfenomen	☐	Naturfenomen m. Kulturhistoriske assosiasjoner, ikke vesentl. Ingrep
3. Usynlig kulturminne	☐	Ikke synlig kulturminne -)under bakken, u. vann, helt eller delvis fjernet
4. Andre synlige kulturminner	☐	Kulturminner som ikke tilhører typene 5 – 11
5. Ruin eller tuft av bygning	☐	Synlige bygningsrester uanset alder
6. Grøntområde – Hager, parker	☐	
7. Minnesmerke	☐	Statue, bautastein, runestein, o. l.
8. Teknisk kulturminne	☒	Kanal, tømmerrenne, tlegraf-linje, kaianlegg, jernbane, bro, vei m. m.
10. Agrart kulturlandskap	☐	Dyrkingsspor, beiteområde og liknende

KM_ASS (fylles ut kun for objekt under KM_TYPE har verdien naturfenomen)							
1. Historisk hendelse	☐	2. Personhistorie	☐	3. Literatur	☐	4. Tro	☐
5. Tradisjon	☐	6. Sagn	☐	7. Annet	☐		
Utfyllende opplysninger føres på siste side							

KM_DATERING / KM_DATKVAL	Før 1537	1537-1600	1600-1700	1600-1625	1626-1650	1651-1675	1676-1700	1700-1800	1800-1825	1826-1850	1851-1875	1876-1900	1900-2000	1900-1925	1926-1950	1951-1975	1976-200	2000-2025	Dokumentert	Sannsynlig	Udokumentert
Byggeår	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ombygging	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Revet/brent/ falt i ruin	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Utfyllende opplysninger om datering: Siste fløting her var trolig på 1960 tallet. .

	KM_FUNK_OP	KM_FUNK_NÅ
	Opprinnelig funksjon	Nåværende funksjon
Bolig/bosetning	☐	☐
Energiforsyning	☐	☐
Fiske	☐	☐
Handel	☐	☐
Ferdsel/samferdsel	☐	☐
Hendelse/tro/tradisjon	☐	☐
Produksjon/industri	☐	☐
Jakt/fangst	☐	☐
Landbruk	☒	☐
Vannforsyning/renov.	☐	☐

Utdypeende forklaring: Skjermer for å styre tømmeret under fløting.

KM_BETEGNELSE								
DAM	☐	Type:	Fløte	☐	Magasin	☐	Kombinasjon	☐
		Byggemåte:	Stein	☐	Kiste	☐	Jord	☐
			Bukke	☐	Flake	☐	Betong	☐
		Reguleringsmåte:	Nåle	☐	Planke	☐	Luke	☐
		Annen type dam:						

ELVELØPS-UTBEDRING	☒	Tømmerrenne	☐	Vedrenne	☐			
		Bom (lense), styrebom	☐					
		Skjerm	Stein	☐	Tre	☒	Betong	☐
		Materiale	Tre	☐	Jern	☐	Betong	☐
		Annen elveutbedring:						

VARPING	Varpfeste	☐	Annet	☐

TØMMERFLØTING ELLERS	Utslagsplass	☐	Tømmeropptaksplass	☐	Sorteringsplass	☐
	Annet	☐				

VANNKRAFT, HÅNDVERK OG INDUSTRI										
KVERN	☐	Flom	☐	Årgangs	☐					
MØLLE	☐	Bygde	☐	Salgs	☐					
SAG	☐	Oppgangs	☐	Sirkel	☐	Flom	☐	Årgangs	☐	
		Gård	☐	Bygde	☐	Salgsproduksjon	☐			
STAMPE	☐									
KRAFT VERK	☐	Elektrisk kraftproduksjon			☐					
HAND VERK	☐	Garveri	☐	Fargeri	☐					
VANN KRAFT	☐	Kvernkall	☐	Overfallshjul	☐	Støthjul	☐	Vannturbin	☐	
Annet håndverk eller industri			☐							

SKOGSHÅNDVERK	☐	Tjæremile	☐	Kolmile	☐	Håndsagstiling	☐

SAM-FERDSEL	☐	Sti	☐	Sledevei	☐	Kjørevei	☐
		Vadested	☐	Bro	☐	Ilandskjøringssted	☐
		Båtstø	☐	Fergeplass	☐	Roskifte	☐

FISKE	☐	Ålekar	☐		
Annen fast fiskeinnr.	☐	Fiskeplass	☐	Annet	☐

Vaskeplass	☐	Badeplass	☐

HISTORISK HENDELSE M.M.					☐
Ullyke	☐	Sagn	☐	Annet	☐
ANNET KULTURMINNE (skriv betegnelse):					

Hovedmateriale	Tre	☒	Jord	☐	Stein	☐	Murstein	☐	Metall	☐
KM_MAT	Betong	☐	Glass	☐	Støpestein	☐	Intet	☐	Ukjent	☐

Konstruksjon, materialbruk: Treskjermer som er festet til steinfyllinger og lignende gjerne med jernbolter.

Mål:	L:	*ca.60m	B:	0,1m	H:	1m	**Mål i meter, eventuelt med en desimal!**

Tilstand: Treskjermene har begynnende forfall. Målene som er oppgitt, angir en skjerm på østsiden på ca.20m, samt to skjermer på vestsiden på til sammen 40m. Se bilder.

Personer (og eventuelt firmaer) med tilknytning til kulturminnet	
Byggherre	Grunneiere i vassdraget ? muligens-+ Songe Tresliperi?
Håndverkere	
Tidligere eiere/ brukere	
Nåværende eier(-e)/ brukere	Astrid Myhre og Osmund Rundholt
Presoner som kan gi mer Informasjon om kulturminnet	Per Heimdal

Litteratur, arkivreferanser m.m. eldre fotografier og / eller tegninger finnes hos:	Protokoller Songe Tresliperi

FOTOGRAFERING								
Fototeknikk:	Negativ fargefilm	☐	Dias	☐	Digitale	☒	Annet	☐
Film, bildenr.								
Fotografens navn	Øystein Værland							

Rundholt ratet sett mot sør



Rundholdt ratet stt mot den gamle saga



KULTURMINNER LANGS VASSDRAG I AUST-AGDER

Vassdrag:	Nærestadvassdraget
Kultur minne: Type og lokalitetsnavn	Sagfossen dam (fløterløp) + ålkar

Kommune:	Vegårshei	Top. enhet:			
Gårdsnavn:	Nærestad	Gnr.	32	Bnr.	1 og18
Eiendom:	Sagen	Vei og gateadr			
Lokalitet:		Terrengtype:			

Kartbladnummer el. kartbladnavn: (øk. kartverk 1:5000)		BT 018-5-4 Koordinater Ålkar= x82344 y=35376 Se koordinater for 2 andre damluker på side 2.							
Reg. nr. på kartet:		912071 = Fløterdam. 912072 = ålkar							
Kulturminne	Koordinat x og Y	punkt	82354	linje	35366	flate			

Stedsnavn:	Saga
Lokal uttale:	
Stedsnavnets betydning:	
Kilde:	Per Heimdal

KM-VERNEVVERDI (fylles ikke ut foreløpig)					
Lavere verneverdi	☐	Høy verneverdi	☐	Svarthøy verneverdi	☐

Registrert av:	Øystein Værland	Dato:	30/8 2005

Arkiv nr.		Kommune	Vegårshei	Krets		Løpenr.	

KM_TYPE		
1. Naturfenomen	☐	Naturfenomen m. Kulturhistoriske assosiasjoner, ikke vesentl. Ingrep
3. Usynlig kulturminne	☐	Ikke synlig kulturminne -)under bakken, u. vann, helt eller delvis fjernet
4. Andre synlige kulturminner	☐	Kulturminner som ikke tilhører typene 5 – 11
5. Ruin eller tuft av bygning	☐	Synlige bygningsrester uanset alder
6. Grøntområde – Hager, parker	☐	
7. Minnesmerke	☐	Statue, bautastein, runestein, o. l.
8. Teknisk kulturminne	☒	Kanal, tømmerrenne, tlegraf-linje, kaianlegg, jernbane, bro, vei m. m.
10. Agrart kulturlandskap	☐	Dyrkingsspor, beiteområde og liknende

KM_ASS (fylles ut kun for objekt under KM_TYPE har verdien naturfenomen)							
1. Historisk hendelse	☐	2. Personhistorie	☐	3. Literatur	☐	4. Tro	☐
5. Tradisjon	☐	6. Sagn	☐	7. Annet	☐		
Utfyllende opplysninger føres på siste side							

KM_DATERING / KM_DATKVAL	Før 1537	1537-1600	1600-1700	1600-1625	1626-1650	1651-1675	1676-1700	1700-1800	1800-1825	1826-1850	1851-1875	1876-1900	1900-2000	1900-1925	1926-1950	1951-1975	1976-200	2000-2025	Dokumentert	Sannsynlig	Udokumentert
Byggeår	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ombygging	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☒	☐
Revet/brent/ falt i ruin	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Utfyllende opplysninger om datering: Det står skrevet 1959 i støypen på den midterste dammen.

	KM_FUNK_OP	KM_FUNK_NÅ
	Opprinnelig funksjon	Nåværende funksjon
Bolig/bosetning	☐	☐
Energiforsyning	☐	☐
Fiske	☐	☐
Handel	☐	☐
Ferdsel/samferdsel	☐	☐
Hendelse/tro/tradisjon	☐	☐
Produksjon/industri	☐	☐
Jakt/fangst	☐	☐
Landbruk	☒	☐
Vannforsyning/renov.	☐	☐

Utdypeende forklaring: Dam for tømmerfløting og vannsag. 1 luke for tømmerfløting og 2 luker for vannsaga. Den ene luka for vann til vannhjulet (X=82370 Y=35370), den andre luka (X=82365 Y=35386) for tømmer fram til sagbenken.
I sør enden av hoved-dammen er det en luke for ålkar. Rester av ålkaret finnes vest for fløtnings-dammen. (X= 82344 Y=35376). Egen åleluke i dammen.

KM_BETEGNELSE								
DAM	☒	Type:	Fløte	☒	Magasin	☐	Kombinasjon	☐
		Byggemåte:	Stein	☒	Kiste	☐	Jord	☐
			Bukke	☐	Flake	☐	Betong	☒
		Reguleringsmåte:	Nåle	☒	Planke	☒	Luke	☐
		Annen type dam:						

ELVELØPS-UTBEDRING	☐	Tømmerrenne	☐	Vedrenne	☐			
		Bom (lense), styrebom	☐					
		Skjerm	Stein	☐	Tre	☐	Betong	☐
		Materiale	Tre	☐	Jern	☐	Betong	☐
		Annen elveutbedring:						

VARPING	Varpfeste	☐	Annet	☐

TØMMERFLØTING ELLERS	Utslagsplass	☐	Tømmeropptaksplass	☐	Sorteringsplass	☐
	Annet	☐				

VANNKRAFT, HÅNDVERK OG INDUSTRI										
KVERN	☐	Flom	☐	Årgangs	☐					
MØLLE	☐	Bygde	☐	Salgs	☐					
SAG	☐	Oppgangs	☐	Sirkel	☐	Flom	☐	Årgangs	☐	
		Gård	☐	Bygde	☐	Salgsproduksjon	☐			
STAMPE	☐									
KRAFT VERK	☐	Elektrisk kraftproduksjon			☐					
HAND VERK	☐	Garveri	☐	Fargeri	☐					
VANN KRAFT	☐	Kvernkall	☐	Overfallshjul	☐	Støthjul	☐	Vannturbin	☐	
Annet håndverk eller industri			☐							

SKOGSHÅNDVERK	☐	Tjæremile	☐	Kolmile	☐	Håndsagstiling	☐

SAM-FERDSEL	☐	Sti	☐	Sledevei	☐	Kjørevei	☐
		Vadested	☐	Bro	☐	Ilandskjøringssted	☐
		Båtstø	☐	Fergeplass	☐	Roskifte	☐

FISKE	☒	Ålekar	☒			
Annen fast fiskeinnr.	☐	Fiskeplass	☐	Annet	☐	Egen luke for ålkaret,1m bred.

Vaskeplass	☐	Badeplass	☐

HISTORISK HENDELSE M.M.					
					☐
Ullyke	☐	Sagn	☐	Annet	☐
ANNET KULTURMINNE (skriv betegnelse):					

Hovedmateriale	Tre	☐	Jord	☐	Stein	☒	Murstein	☐	Metall	☐
KM_MAT	Betong	☒	Glass	☐	Støpestein	☐	Intet	☐	Ukjent	☐

Konstruksjon, materialbruk: Det har trolig vært steindam i alle 3 utløpa. Nå er det kun inntak for tømmeret til sagbenken som er i stein. Fløtningsløpet og løpet til vannhjulet er nå av betong. (Står 1959 i betongen)
De oppgitte mål gjelder fløtningsdammen. Bredda på fløtningsløpet er 2m, og H=2m, men effektiv demmehøyde = 1,3m.
Dam midt (i betong) er 3m lang, 1m bred og 1,7m høg med åpning på 1,4m.
Dam øst (Steindam) er 7m lang, h 1,6m og åpning 1,2m.

Mål:	L:	13m	B:	1m	H:	*1,3m	**Mål i meter, eventuelt med en desimal!**

Tilstand: God

Personer (og eventuelt firmaer) med tilknytning til kulturminnet	
Byggherre	A/S Songe Treslipri dammene i betong.
Håndverkere	
Tidligere eiere/ brukere	
Nåværende eier(-e)/ brukere	Astrid Myhre (32/1) og Songe Tresliperi?(32/18/)
Presoner som kan gi mer Informasjon om kulturminnet	Per Heimdal.

Litteratur, arkivreferanser m.m. eldre fotografier og / eller tegninger finnes hos:	Protokoll Songe Tresliperi

FOTOGRAFERING								
Fototeknikk:	Negativ fargefilm	☐	Dias	☐	Digitale	☒	Annet	☐
Film, bildenr.								
Fotografens navn	Øystein Værland							

Saga fossen (fløterløp)



Saga fossen fløterløp. Redskapsbu for fløtinga til venstre.



KULTURMINNER LANGS VASSDRAG I AUST-AGDER

Vassdrag:	Nærestadvassdraget
Kultur minne: Type og lokalitetsnavn	Sagfossen sag (+dammer)

Kommune:	Vegårshei	Top. enhet:			
Gårdsnavn:	Nærestad	Gnr.	32	Bnr.	18
Eiendom:	Sagen	Vei og gateadr			
Lokalitet:		Terrengtype:			

Kartbladnummer el. kartbladnavn: (øk. kartverk 1:5000)		BT 018-5-4 Koordinater dam vannhjul= x82370 y=35370 --------"------- " sagbenk=x82365 Y=35386							
Reg. nr. på kartet:		912073=sag,..074=dam vannhj,..075=dam sagbenk							
Kulturminne	Koordinat x og Y	punkt	82362	linje	35400	flate			

Stedsnavn:	Saga
Lokal uttale:	
Stedsnavnets betydning:	
Kilde:	Per Heimdal

KM-VERNEVVERDI (fylles ikke ut foreløpig)					
Lavere verneverdi	☐	Høy verneverdi	☐	Svarthøy verneverdi	☐

Registrert av:	Øystein Værland	Dato:	30/8 2005

Arkiv nr.		Kommune	Vegårshei	Krets		Løpenr.	

KM_TYPE		
1. Naturfenomen	☐	Naturfenomen m. Kulturhistoriske assosiasjoner, ikke vesentl. Ingrep
3. Usynlig kulturminne	☐	Ikke synlig kulturminne -)under bakken, u. vann, helt eller delvis fjernet
4. Andre synlige kulturminner	☐	Kulturminner som ikke tilhører typene 5 – 11
5. Ruin eller tuft av bygning	☒	Synlige bygningsrester uanset alder
6. Grøntområde – Hager, parker	☐	
7. Minnesmerke	☐	Statue, bautastein, runestein, o. l.
8. Teknisk kulturminne	☒	Kanal, tømmerrenne, tlegraf-linje, kaianlegg, jernbane, bro, vei m. m.
10. Agrart kulturlandskap	☐	Dyrkingsspor, beiteområde og liknende

KM_ASS (fylles ut kun for objekt under KM_TYPE har verdien naturfenomen)							
1. Historisk hendelse	☐	2. Personhistorie	☐	3. Literatur	☐	4. Tro	☐
5. Tradisjon	☐	6. Sagn	☐	7. Annet	☐		
Utfyllende opplysninger føres på siste side							

KM_DATERING / KM_DATKVAL	Før 1537	1537-1600	1600-1700	1600-1625	1626-1650	1651-1675	1676-1700	1700-1800	1800-1825	1826-1850	1851-1875	1876-1900	1900-2000	1900-1925	1926-1950	1951-1975	1976-200	2000-2025	Dokumentert	Sannsynlig	Udokumentert
Byggeår	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐
Ombygging	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Revet/brent/ falt i ruin	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐

Utfyllende opplysninger om datering: Saga brant i 1921.

	KM_FUNK_OP	KM_FUNK_NÅ
	Opprinnelig funksjon	Nåværende funksjon
Bolig/bosetning	☐	☐
Energiforsyning	☐	☐
Fiske	☐	☐
Handel	☐	☐
Ferdsel/samferdsel	☐	☐
Hendelse/tro/tradisjon	☐	☐
Produksjon/industri	☒	☐
Jakt/fangst	☐	☐
Landbruk	☒	☐
Vannforsyning/renov.	☐	☐

Utdypeende forklaring: Vannsag i produksjon fra ca.1900 til ca.1920. Damanlegg for saga med 2 luker. Den ene luka for vann til vannhjulet, nå i betong (X=82370 Y=35370), den andre luka i stein (X=82365 Y=35386) for tømmer fram til sagbenken. Hvor vannhjulet sto, vises ved at der er sprengt ut ei hole i fjellet på sida av grunnmuren.

KM_BETEGNELSE								
DAM	☒	Type:	Fløte	☒	Magasin	☐	Kombinasjon	☐
		Byggemåte:	Stein	☒	Kiste	☐	Jord	☐
			Bukke	☐	Flake	☐	Betong	☒
		Reguleringsmåte:	Nåle	☐	Planke	☒	Luke	☐
		Annen type dam:						

ELVELØPS-UTBEDRING	☐	Tømmerrenne	☐	Vedrenne	☐			
		Bom (lense), styrebom	☐					
		Skjerm	Stein	☐	Tre	☐	Betong	☐
		Materiale	Tre	☐	Jern	☐	Betong	☐
		Annen elveutbedring:						

VARPING	Varpfeste	☐	Annet	☐

TØMMERFLØTING ELLERS	Utslagsplass	☐	Tømmeropptaksplass	☐	Sorteringsplass	☐
	Annet	☐				

VANNKRAFT, HÅNDVERK OG INDUSTRI										
KVERN	☐	Flom	☐	Årgangs	☐					
MØLLE	☐	Bygde	☐	Salgs	☐					
SAG	☒	Oppgangs	☐	Sirkel	☒	Flom	☐	Årgangs	☒	
		Gård	☐	Bygde	☐	Salgsproduksjon	☒			
STAMPE	☐									
KRAFT VERK	☐	Elektrisk kraftproduksjon			☐					
HAND VERK	☐	Garveri	☐	Fargeri	☐					
VANN KRAFT	☐	Kvernkall	☐	Overfallshjul	☐	Støthjul	☐	Vannturbin	☐	
Annet håndverk eller industri			☐							

SKOGSHÅNDVERK	☐	Tjæremile	☐	Kolmile	☐	Håndsagstiling	☐

SAM-FERDSEL	☐	Sti	☐	Sledevei	☐	Kjørevei	☐
		Vadested	☐	Bro	☐	Ilandskjøringssted	☐
		Båtstø	☐	Fergeplass	☐	Roskifte	☐

FISKE	☐	Ålekar	☐			
Annen fast fiskeinnr.	☐	Fiskeplass	☐	Annet	☐	

Vaskeplass	☐	Badeplass	☐

HISTORISK HENDELSE M.M.						
					☐	
Ullyke	☐	Sagn	☐	Annet	☐	
ANNET KULTURMINNE (skriv betegnelse):						

Hovedmateriale	Tre	☐	Jord	☐	Stein	☒	Murstein	☐	Metall	☐
KM_MAT	Betong	☐	Glass	☐	Støpestein	☐	Intet	☐	Ukjent	☐

Konstruksjon, materialbruk: Det står iggjen mur av deler av sagbygningen. De oppgitte mål er bare deler av grunnmuren. *Deler av mur vises i en lengde på ca.15m, men sagbygningen har vistnok vært betydelig lengre. Den har i østlig retning støtt i mot terrenget, der det var tøkeplass for plank/bord. Der var vei inn mot "hovedveien".

Mål:	L:	11m*	B:	10m	H:	2,5m	**Mål i meter, eventuelt med en desimal!**

Tilstand: Steinmur i bra stand

Personer (og eventuelt firmaer) med tilknytning til kulturminnet	
Byggherre	
Håndverkere	
Tidligere eiere/ brukere	Torjus Værland (1868-1954)
Nåværende eier(-e)/ brukere	Songe Tresliperi?(32/18)
Presoner som kan gi mer Informasjon om kulturminnet	Per Heimdal.

Litteratur, arkivreferanser m.m. eldre fotografier og / eller tegninger finnes hos:	Vegårshei historielag m.m.

FOTOGRAFERING								
Fototeknikk:	Negativ fargefilm	☐	Dias	☐	Digitale	☒	Annet	☐
Film, bildenr.								
Fotografens navn	Øystein Værland							

Fossen saga rester av grunnmur





KULTURMINNER LANGS VASSDRAG I AUST-AGDER

Vassdrag:	Nærestadvassdraget
Kultur minne: Type og lokalitetsnavn	Saga ved Øya også kalt Simonstadsaga

Kommune:	Vegårshei	Top. enhet:			
Gårdsnavn:	Simonstad	Gnr.	31	Bnr.	3
Eiendom:	Øya	Vei og gateadr			
Lokalitet:		Terrengtype:			

Kartbladnummer el. kartbladnavn: (øk. kartverk 1:5000)		BT 018-5-4 Koordinater dam for vannhjulet se side 2.							
Reg. nr. på kartet:		912081							
Kulturminne	Koordinat x og Y	punkt	84486	linje	35449	flate			

Stedsnavn:	Øya
Lokal uttale:	
Stedsnavnets betydning:	
Kilde:	

KM-VERNEVVERDI (fylles ikke ut foreløpig)					
Lavere verneverdi	☐	Høy verneverdi	☐	Svarthøy verneverdi	☐

Registrert av:	Øystein Værland	Dato:	30/8 2005

Arkiv nr.		Kommune	Vegårshei	Krets		Løpenr.	

KM_TYPE		
1. Naturfenomen	☐	Naturfenomen m. Kulturhistoriske assosiasjoner, ikke vesentl. Ingrep
3. Usynlig kulturminne	☐	Ikke synlig kulturminne -)under bakken, u. vann, helt eller delvis fjernet
4. Andre synlige kulturminner	☐	Kulturminner som ikke tilhører typene 5 – 11
5. Ruin eller tuft av bygning	☒	Synlige bygningsrester uanset alder
6. Grøntområde – Hager, parker	☐	
7. Minnesmerke	☐	Statue, bautastein, runestein, o. l.
8. Teknisk kulturminne	☒	Kanal, tømmerrenne, tlegraf-linje, kaianlegg, jernbane, bro, vei m. m.
10. Agrart kulturlandskap	☐	Dyrkingsspor, beiteområde og liknende

KM_ASS (fylles ut kun for objekt under KM_TYPE har verdien naturfenomen)							
1. Historisk hendelse	☐	2. Personhistorie	☐	3. Literatur	☐	4. Tro	☐
5. Tradisjon	☐	6. Sagn	☐	7. Annet	☐		
Utfyllende opplysninger føres på siste side							

KM_DATERING / KM_DATKVAL	Før 1537	1537-1600	1600-1700	1600-1625	1626-1650	1651-1675	1676-1700	1700-1800	1800-1825	1826-1850	1851-1875	1876-1900	1900-2000	1900-1925	1926-1950	1951-1975	1976-200	2000-2025	Dokumentert	Sannsynlig	Udokumentert
Byggeår	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐
Ombygging	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Revet/brent/ falt i ruin	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Utfyllende opplysninger om datering: Simonstadsaga var såkallt "privilegert sag" er nevnt allerede i 1620. Fra 1727 gikk den over til å være gårdssag for Simonstad. .

	KM_FUNK_OP	KM_FUNK_NÅ
	Opprinnelig funksjon	Nåværende funksjon
Bolig/bosetning	☐	☐
Energiforsyning	☐	☐
Fiske	☐	☐
Handel	☐	☐
Ferdsel/samferdsel	☐	☐
Hendelse/tro/tradisjon	☐	☐
Produksjon/industri	☒	☐
Jakt/fangst	☐	☐
Landbruk	☒	☐
Vannforsyning/renov.	☐	☐

Utdypeende forklaring: Fra sideløp i Øylondammen var det eget løp for vann til saga og for tømmeret som skulle skjæres. Ca.50m nedstrøms Øylondammen (vestre løp) Var det en dam (x=84520 y=35450) som førte vann inn til vannhjul for saga. Likeledes var det en "kanal" fra dette bassenget hvor tømmeret kunne føres fram til sagvelta. Her på velta var det trolig noen stokker som fungerte som bunnen i et ålkar. Vannet forsvant og tømmeret stoppet opp.
Slik saga lå, var det gerit å rulle stokkene inn på sagbenken.

KM_BETEGNELSE								
DAM	☒	Type:	Fløte	☐	Magasin	☒	Kombinasjon	☐
		Byggemåte:	Stein	☒	Kiste	☐	Jord	☐
			Bukke	☐	Flake	☐	Betong	☐
		Reguleringsmåte:	Nåle	☐	Planke	☒	Luke	☐
		Annen type dam:Eget løp for saga, med inntaksdam og dam for vannhjul m.m.						

ELVELØPS-UTBEDRING	☐	Tømmerrenne	☐	Vedrenne	☐					
		Bom (lense), styrebom	☐							
		Skjerm	Stein	☐	Tre	☐	Betong	☐		
		Materiale	Tre	☐	Jern	☐	Betong	☐		
		Annen elveutbedring:								

VARPING	Varpfeste	☐	Annet	☐

TØMMERFLØTING ELLERS	Utslagsplass	☐	Tømmeropptaksplass	☐	Sorteringsplass	☐
	Annet	☐				

VANNKRAFT, HÅNDVERK OG INDUSTRI										
KVERN	☐	Flom	☐	Årgangs	☐					
MØLLE	☐	Bygde	☐	Salgs	☐					
SAG	☒	Oppgangs	☒	Sirkel	☐	Flom	☐	Årgangs	☐	
		Gård	☒	Bygde	☐	Salgsproduksjon	☒			
STAMPE	☐									
KRAFT VERK	☐	Elektrisk kraftproduksjon			☐					
HAND VERK	☐	Garveri	☐	Fargeri	☐					
VANN KRAFT	☐	Kvernkall	☐	Overfallshjul	☐	Støthjul	☐	Vannturbin	☐	
Annet håndverk eller industri			☐							

SKOGSHÅNDVERK	☐	Tjæremile	☐	Kolmile	☐	Håndsagstiling	☐

SAM-FERDSEL	☐	Sti	☐	Sledevei	☐	Kjørevei	☐
		Vadested	☐	Bro	☐	Ilandskjøringssted	☐
		Båtstø	☐	Fergeplass	☐	Roskifte	☐

FISKE	☐	Ålekar	☐		
Annen fast fiskeinnr.	☐	Fiskeplass	☐	Annet	☐

Vaskeplass	☐	Badeplass	☐

HISTORISK HENDELSE M.M.					☐
Ullyke	☐	Sagn	☐	Annet	☐
ANNET KULTURMINNE (skriv betegnelse):					

Hovedmateriale	Tre	☒	Jord	☐	Stein	☒	Murstein	☐	Metall	☐
KM_MAT	Betong	☐	Glass	☐	Støpestein	☐	Intet	☐	Ukjent	☐

Konstruksjon, materialbruk: Saga var trolig av tre, kun noe av grunnmur av stein igjen.

Mål:	L:	ca.8m	B:	ca.4m	H:		**Mål i meter, eventuelt med en desimal!**

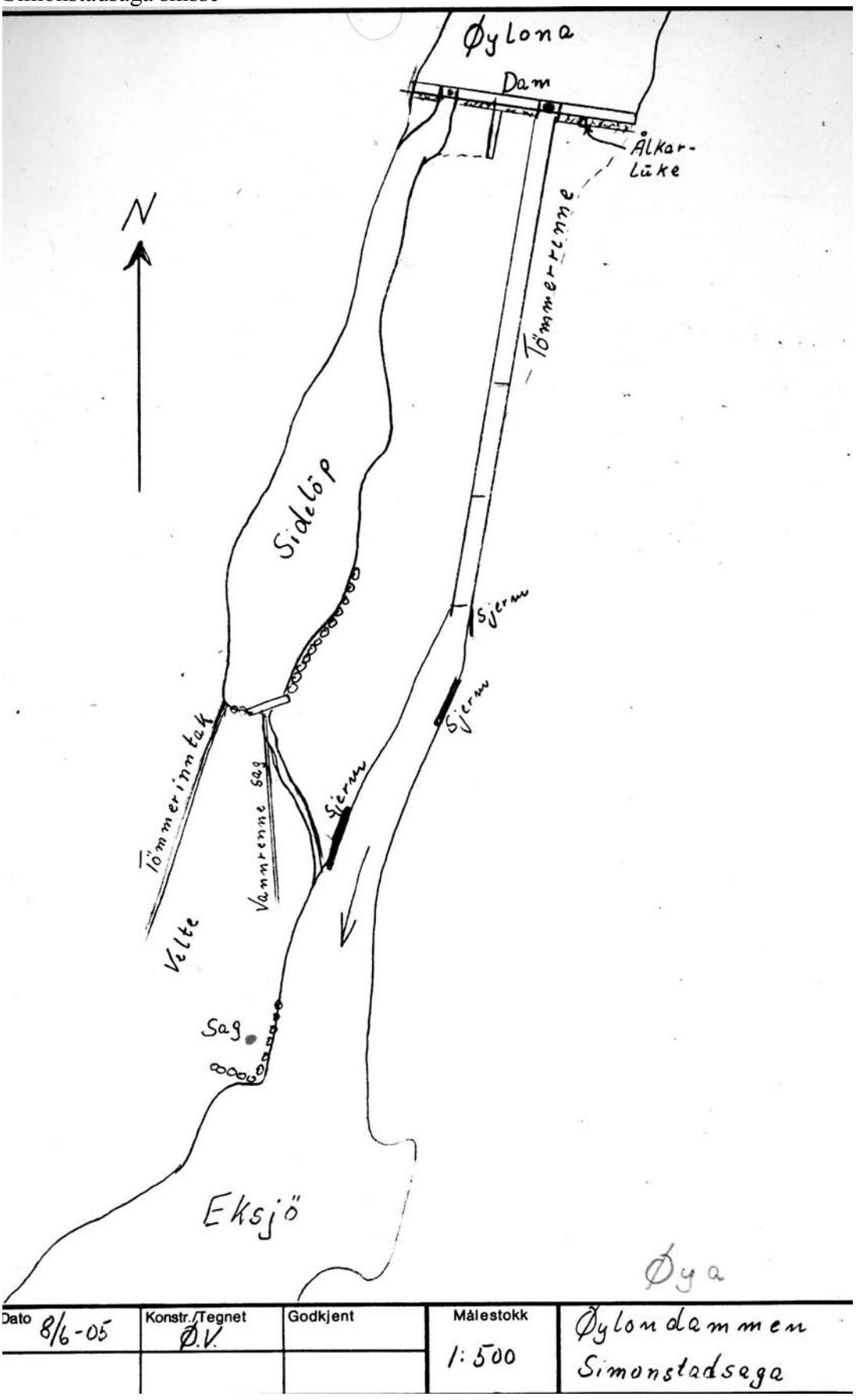
Tilstand: Kun litt av steinmur igjen. Samt rester av dammen og "kanalen" ned til velta.

Personer (og eventuelt firmaer) med tilknytning til kulturminnet	
Byggherre	
Håndverkere	
Tidligere eiere/ brukere	
Nåværende eier(-e)/ brukere	Lars Simonstad
Presoner som kan gi mer Informasjon om kulturminnet	Per Heimdal, Johannes Thorstveit

Litteratur, arkivreferanser m.m. eldre fotografier og / eller tegninger finnes hos:	

FOTOGRAFERING								
Fototeknikk:	Negativ fargefilm	☐	Dias	☐	Digitale	☒	Annet	☐
Film, bildenr.	Se skisse side 5 og bilde side 6.							
Fotografens navn	Øystein Værland							

Simonstadsaga skisse



Simonstadsaga (grunnmur til venstre)



Saga ligger til høyre for skjerm



GRUNNEIERE
PRIVATPERSONER
NÆRINGSLIV

30.03.2023 13:22:08 AR544885131

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	KRISCIUNIENE AIDA
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Bukkebladkjærveien 7	58	26

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hvis det noen viktig til meg d.gjerne vite alt

30.03.2023 13:22:08 AR544885131

Signert av

AIDA KRISCIUNIENE på vegne av KRISCIUNIENE AIDA 30.03.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

30.03.2023 13:22:08 AR544885131

30.03.2023 13:22:08 AR544885131

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: Ny E18 gjennom Songe/Lindland

Fra: Ann-Kristin Hødnebø <annk.hodnebo@gmail.com>
Sendt: fredag 19. mai 2023 18:41
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: Ny E18 gjennom Songe/Lindland

Hei!

Vi er som resten av songebeboere svært frustrert over planene som ser ut til å ha landet angående ny E18.

Det skrives i mediene om at det er trase nr 10 og 20 som gjenstår som alternativer, og det virker som indre linje (alternativ 40) er helt utelukket.

Dette må jeg si som flere av innbyggerne på Songe, at kommer brått på. Vi ble informert på et møte tidligere om at alternativer gjennom Songe ville bli for dyrt, da det ville bli både bruer og tunneller.

Etterpå var spaden så og si var satt i jorda i indre linje da det ble landet på at denne egnet seg bedre. Skog ble hogd, og flere husstander ble løst inn. Her ville heller ingen husstander bli berørt.

Så ble det hele lagt på is, og skulle vurderes på nytt med miljøbriller på.
Nå vurderes gjenbruk av eksisterende vei, og dette betyr uansett om det blir alternativ 10 eller 20 at hele Songe blir rasert som bygd.

Hvor er hensynet til eksisterende befolkning?

Hensynet til alle som har investert både energi, tid og penger i egen eiendom?

Har det ingen betydning?

Vi er bare fire av alle oss på Songe som så inderlig ønsker å beholde bygda som den er, men jeg vet at flere med oss ønsler med alt vi har at alternativ 40 vil bli det endelige valget når ny E18 skal bygges.

Hilsen Alexander Mitchell Knutsen, Celina Mitchell Hødnebø, Dennis Mitchell Hødnebø og Ann-Kristin Hødnebø

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: Innspill nye e-18 tvedestrand -Brokelandsheia
Vedlegg: 2626_001.pdf

Fra: Anders Lunde <anders@lunde-gaard.no>
Sendt: søndag 21. mai 2023 22:12
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: Innspill nye e-18 tvedestrand -Brokelandsheia

Hei
Sender denne
Dersom dette ikke er riktig adresse , vennligst gi tilbakemelding
Jeg fikk ikke lastet opp vedlegg pga dataproblem med ASP i dag

Vh
Anders Lunde
Lundeveien 107
4903 Tvedestrand

Tel 90852981

Fra: No-reply Lunde-gaard <no-reply@lunde-gaard.no>
Sendt: søndag 21. mai 2023 20:44
Til: Anders Lunde <anders@lunde-gaard.no>
Emne: Attached Image

Anders Lunde

Lundeveien 107

4903 vedestrand

Tel 90852981 -email : anders@lunde-gaard.no

Nye Veier AS

Kommentarer til linje 10,20,30,40

Jeg er eier av gnr 53 bnr 1,4,24, og gnr 73 bnr 3,20 i Tvedestrand Kommune

Alle de 4 alternativene vil berøre meg sterkt, derfor nevnes de viktigste tingene.

Det presiseres herved at det påberopes rett til ytterligere kommentarer.

Dersom Nye Veier ikke aksepterer det, må tilbakemelding til undertegnede gis snarlig.

Jeg vil først si litt om tidligere uttalelser fra Nye veier og ordførere i de forskjellige kommuner.

Det er sagt fra flere hold at miljø og klima gevinsten er veldig viktig når en lander på en trase.

Det kan neppe være godt dokumentert fra noe hold at å legge ny vei i Trase 10 eller 20

at dette skal gi noen form for gevinst.

Tvert om, å ødelegge bygdesamfunn ved å legge en ny E18 der, og rive

mange huser for å lage vei samt alle de som skal puste inn støvet fra bilene daglig,

det skaper stor frustrasjon allerede nå i vårt lille lokalsamfunn.

Vi som innbyggere kan ikke tillate en slik utvikling der mange beboere må gå fra

hus og hjem, samt verdifull dyrka mark skal gå tapt for alltid.

Flertallet av Dalens beboere i Tvedestrand kommune ønsker ikke at bygda skal bli en transportkanal .

Linje 10

Denne linje vil jeg hevde er unødvendig å kommentere, da den i realiteten ikke lar seg gjennomføre.

Gårdene på Lunde har noen av de aller beste jordene i bygda Dalen og Holtsogndalen .

Det er helt utenkelig at det er mulig å gjenbruke eksisterende e18 her.

Her er det viktig å notere seg at det samlede areal dyrka mark i aust Agder er svært lite,

og det areal som er, har en meget høy verdi for hele fylket og landet som sådann.

På Songe i Tvedestrand eksisterer det enda mindre dyrket mark.

Det aksepteres ikke at det tas dyrka mark hverken på Songe eller Lunde

Hvis en ser på alternativene 10 og 20 så er det faktisk en stor prosentandel dyrka mark av Dalens total areal dyrka mark som vil bli tatt.

I tillegg til dette er det viktig å merke seg at Lunde gård med de 4 gårdsbrukene er et veldig gammelt klyngetun og ett a de 11 gjennværende i Norge. Husene på gårdene på Lunde er fra tidlig 1600 tallet det kan dokumenteres beboelse der i lang tid tilbake på 1400 tallet.

Tidligere er gårdene på Skjerkholt, Grændsen samt Sundsdalen gått ut fra Lunde.

Gårdene på Lunde er også bevaringsverdige ihht Riksantikvaren

Gårdene på Lunde har allerede blitt fratatt betydelige jordbruksarealer til tidligere veibygging

Gårdene er for å regne som store i vårt område og blant de største i Tvedestrand Kommune.

Det er allerede tatt mye dyrka mark fra Lunde Gårdene, vi kan ikke fortsette å la dette skje.

Ved å legge den nye E18 i både trase 10 og 20 vil gårdene bli hardt berørt og ikke minst ubeboelige.

Dagens støynivå er langt over det som er tillatt, vi kan ikke akseptere at dette eskalerer ytterlige.

Grunnforholdene langs strekningen Lundevann til og med Butjenna er særdeles dårlige.

Det samme gjelder grunnen der dagens bro går over Storelva.

Det vil bli altfor mange husstander som blir berørt på denne traseen.

Linje 20

I ler vil det gå med mye dyrka mark på gårdene på Ramleth, gårdene på Tveite samt noe på Lunde og Bjørnstad. Dette er ikke i tråd med de retningslinjer som er gitt fra departementet om beslaglegging av dyrka mark til vei.

De fleste gårdene her vil til slutt ikke være drivverdige.

Denne trase nr 20 vil ta mange hus og også næringsgrunnlag fra gårdene.

Det hjelper ikke å få en erstatningsum for denne jorda, dette vil påvirke alle fremtidige generasjoner.

Det synes enkelt å legge en vei her, men i dette området som er det aller mest produktive i skogene til Lunde gårdene samt Songe gårdene så vil hele Baltjenn vassdraget også tas ut i fra de kart som trase ligger i.

Nettopp dette området fra Lundedalen og videre inn i Baltjenn vassdraget til Songe,

så er det jo nettopp dette området som er uberørt natur av de traseene som er foreslått.

Vi kan da virkelig ikke ta de områdene av skogen som er mest produktiv i så stor en grad.

Linje 30 og 40

Disse 2 alternativene ta betydelige arealer skog, flere hundre mål av min skog.

Dette har jeg ingen problem med å akseptere, da en plass må nødvendigvis veien gå.

Jeg har ikke spesielle innvendinger på linje 30 og 40 da disse ansees som gode løsninger begge 2.

Jeg er og eier av eiendommen Porsveien 50 på Akland i Moland industriområde.

Her har vi i Lunde Gård Engros as ca 20-25 ansatte. Jeg mener samtlige på industriområdet kan leve med både alternativ 30 og 40.

Her er det bare snakk om at bedriftene får tre-fire minutter lengre vei til E 18

Det går fint.

Litt oppsummering

Det er blitt veldig mange som bekymrer seg nå for om linje 10 eller 20 skulle bli valgt.

Nå må Nye Veier bygge en vei for fremtiden!

Vi godtar ikke løsninger med å gjenbruke vei som ikke kan bygges ut i fremtiden.

Jeg har dokument fra Statens Vegvesen fra den gang i 1970 da dagens E18 ble bygd.

Der uttalte Statens Vegvesen at veien ble bygd for 100 år inn i fremtiden

Allerede i 1990 begynte diskusjonene om ny vei igjen.

Konklusjonen er at Statens Vegvesen tok grundig feil.

La oss ikke gjøre det samme igjen !

Anders Lunde

Anders Lunde

.....

21.05.2023

08.05.2023 07:15:46 AR550450690

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	WIIG ANDERS TRYGVE
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	73	116

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Jeg går for Hallandsheia.

08.05.2023 07:15:46 AR550450690

Signert av

ANDERS TRYGVE WIIG på vegne av WIIG ANDERS TRYGVE 08.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

08.05.2023 07:15:46 AR550450690

08.05.2023 07:15:46 AR550450690

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: E18 Tvedestrand - Gjerstad.

Fra: Andre Torbjørnsdal <nedrebraten@hotmail.com>
Sendt: søndag 21. mai 2023 22:17
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: E18 Tvedestrand - Gjerstad.

Dere ber oss sende dere innspill til forslag til planprogram. Hvordan skal den vanlige mann i gata komme med forslag til dere, når dere ikke kan bli enig selv ?? Jeg fatter ikke hvordan dere kan bruke så inderlige mye med tid og penger på å lage enda en ny plan for ny trase/gjenbruk mellom Gjerstad og Grenstøl. Her sitter dere med en ferdig plan på bordet, hvor det nesten bare er å sette spaden i bakken , og begynne å bygge vei. Men så er det plutselig snakk gjenbruk av eksisterende vei. Dere skal altså gjenbruke en vei som deler av den er bygget i 2004, og allerede da var for liten for dagens trafikk. Også da veien videre fra Akland til Tvedestrand som er mye eldre. Trodde virkelig dere hadde lært av dette. Veien mellom Akland og Tvedestrand har krevet mange Ulykker og dødsfall, jeg sitter ikke med statistikker, men vet det har vært en del ulykker på denne strekningen. Skal ikke lengre tilbake en 2022 da det gikk et liv i trafikken på denne strekningen. Bare dette er grunn nok til å få en fortgang på denne prosessen og begynne å bygge ny vei med standard for fremtiden. Og ikke gå tilbake i tid. Hvordan skal dere gjøre det i fremtiden når det skjer en ulykke på denne veien om dere velger gjenbruk? Hva skal dere gjøre med omkjøring på denne strekningen om/når det skjer en hendelse? Det er ikke forsvarlig å legge om trafikken over vegårshei eller om laget. disse veiene er ikke bygget for dagens standard. Det trenger ikke være en hendelse engang, det vil alltid komme en tid der det er behov for å sperre denne veien grunnet vedlikehold og andre ting. Hva med trafikken under selve byggingen, hvor skal den gå om dere velger gjenbruk ? Dere er veldig fokusert nå på gjenbruk og finne løsninger for dette. Dere skal verne naturen og ikke eksponere denne for veibygging. Men hva med alle de menneskene som blir eksponert for veistøv og støy ved å velge gjenbruk, og alle de menneskene som blir berørt på en negativ måte ved å velge gjenbruk , det virker dessverre ikke til å bety noe. Her er mange hus og hjem som blir berørt samt gamle gårder. Og alt dette kan unngås ved å velge indre trase. Igjen så virker det for meg som at det å verne litt natur stiller sterkere en å verne mennesker. Her må dere se galskapen. det henger ikke på greip. Men igjen, så er jeg bare en vanlig mann i gata som ikke ønsker at denne veien skal ødelegge for alle disse menneskene som blir berørt.

Mvh Andre Torbjørnsdal

Virusfri.www.avast.com

21.05.2023 21:37:23 AR552295693

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	SOMMERFELT ANDREAS
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	56	54

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hei Sweco.

Først og fremst støtter vi uttalelsen som Akland Vel har sendt inn, og her er noen flere punkter som berører oss.

21.05.2023 21:37:23 AR552295693

21.05.2023 21:37:23 AR552295693

Jeg og min familie bor på Akland 45, som en av de nærmeste naboene til skjæringa på gamle E-18, som var hovedfartsåre til og fra sørlandet frem til 1964. Vi har privat utkjøring ca 40m nord/øst for skjæringa. Gamle e-18 blir fra tid til annen brukt som omkjøringsvei, gjerne på bilistenes egne initiativer, men like fullt omkjøring når det er kø eller ulykker på dagens e-18. Her kjører bilene fort og uansvarlig, og her går mine barn frem og tilbake for å treffe venner, tanter, onkler og besteforeldre. Hvis den nye E-18, som visstnok skal lages for 50 år, blir lagt i dagens trasé, skal da skjæringa fortsatt bli brukt som omkjøring? Hvor er tanken at trafikken skal gå ved alvorlige ulykker? Her er det ikke kapasitet. Det kan da umulig være kapasitet over Lindlandsveien, Vegårshei (Liaveien og Grytingsveien) heller for vogntog og lastebiler i tillegg til all trafikk som passerer på E-18 daglig?

Her vi bor har vi allerede en del støy fra dagens E-18, og ser på ny E-18 i dagens trasé med lokal vei parallelt, altså totalt 6 kjørefelt(!) med skrekk og gru. Det er ikke til å komme unna at trafikken i fremtiden statistisk sett vil øke. Vi frykter også i den forbindelse økt forurensing her vi bor. Støy og forurensing vil gi redusert bokvalitet for oss som blir boende langs den eventuelt nye veien. Vi tenker da på alle de tusen bilene som passerer rett forbi huset vårt hver eneste dag, i alle de årene fremover som veien er tenkt å vare. E-18 er ikke tenkt som en lokal vei, men som hovedferdselsåre fra Østlandet til Sørlandet. Det ligger også en flott opparbeidet badeplass ved Aklandstjenna som blir tilnærmet ubrukelig i fremtiden hvis veien blir liggende i eksisterende trasé forbi Akland, grunnet støy og forurensing.

Vi har selv tre små barn i alderen 2 til 8 år, som vi ønsker at skal ha venner og familie i nærheten, som de skal kunne gå og sykle til. De går og skal gå på Søndeled barneskole, og som Akland Vel har skrevet noe om, så er Akland en forholdsvis stor grend med flere unge som går og skal gå på Søndeled skole. Frykten vår er at dersom veien blir liggende her blir det fraflytting og barnetallene i skolekretsen vil synke og det vil sette skolens eksistens i fare. Skolevei vil også være berørt og farlig i byggeperioden. Dersom det blir fraflytting er det stor sannsynlighet for at disse flytter ut av kommunen. Med tanke på natur og miljø så kan en jo i denne sammenheng også lure på i hvilke hus disse menneske som må flytte skal bo i? Nye hus og byggefelt opptar også uberørt natur, det produseres også utrolig store mengder avfall og søppel i en byggeprosess. Det er ikke nok byggeklare tomter eller regulerte felt i Risør kommune til alle disse. Sannsynligheten er vel også liten for at de som er vant til å bo på romslige tomter med god plass ønsker seg inn i Risør sentrum, eller omkringliggende områder.

Vi vil at bygda og menneskene som bor her blir tatt på alvor og at indre linje nok en gang blir vedtatt. Det er for mange hus og mennesker som blir berørt ved gjenbruk av dagens trasé, og menneskene bør og må veie mer enn naturlandskap hevdes å være uberørt, men det ligger tross alt allerede høyspentlinje i området.

Signert av

ANDREAS SOMMERFELT på vegne av SOMMERFELT ANDREAS 21.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

21.05.2023 21:37:23 AR552295693

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: Innspill

Fra: Jan Oeystein Heidal <jaoe-he@online.no>
Sendt: fredag 19. mai 2023 23:43
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: Innspill

Torbjørnsdalen er vårt lille paradis. Etter lang tid på utkikk etter en rolig sted å bo fant vi en frodig dal med er nydelig lite hus, og de mest fantastiske naboer man kunne ønske seg. Et trygt, lite rede for den lille familien vår. Vi visste ingenting om planene, korridor 30, og fikk først vite om det en uke etter vi flyttet inn. Vi har kun bodd her i under to måneder og vet derfor ikke all verdens om området og hva det kan tilby enda, men allerede har vi funnet turstier vi, og andre, nyter. Det er et rikt dyreliv og vi har sett hauk, ørn og ugle, titalls andre fugler, hare, rådyr, edderkopper og humler. Våre herlige naboer trakk et lettelsens sukk etter forrige runde og kunne endelig fikse på husene, eiendommene og pusse opp innvendig. Hus, småbruk, som har vært der i generasjoner og som fortsatt huser disse familiene. Slike planer hadde vi også for redet vårt, men det må nå stå på vent for å se om det lille samfunnet her blir rasert eller ei. Vi skjønner heller ikke hvorfor noen bedrifter skal kunne ha så mye å si for hvor en vei som skal vare i 50-100 år går.

Vi hører at gjenbruksveien blir smalere enn ønskelig. At veiskulderen ikke blir bred nok. Da vi i dag kjørte hjemover fra Brokelandsheia passerte vi en havarert motorsykkel. Føreren satt med rumpa uti veien mens folk durte forbi i 90 kilometer i timen! Det var farlig, skummelt, og han hadde faktisk ikke noe valg der han stod.

Vi har lett lenge etter et sånt her sted. Sentralt, men landlig. Det er ikke så mangle slike plasser. Det vil være hjerteskjærende å miste denne vakre dalen til en trasé som ikke blir optimal når man samtidig vet at trasé 40 var godkjent for flere år siden. En trasé som vil kunne oppfylle den standarden en ny vei krever og fortjener - uten kompromisser på bredde og fart - og uten å ødelegge gård, grunn og ikke minst hjemmene til de mange fine folkene som det bor her.

Vennlig hilsen,

Anette og Jan Øystein Heidal
(har sendt inn via medvirkningsportalen også, men fikk den ikke opp på lista over innspill og sender derfor hit også)

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: E18 Tvedestrand - Gjerstad
Vedlegg: E18 Tvedestrand - Gjerstad.docx

Fra: Anne Helene Ramleth <ahramleth@gmail.com>
Sendt: søndag 21. mai 2023 12:51
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: E18 Tvedestrand - Gjerstad

Hei,

Jeg har mottatt varsel i Altinn og prøvd å sende inn mitt innspill der, men da jeg ikke lyktes med det, sender jeg innspillet som et vedlegg til denne e-posten.

Vennlig hilsen

Anne Helene Ramleth
Valleveien 103
4903 Tvedestrand

Gårdsnummer 60/bruksnummer 6.

Mobil 90102692

E18 Tvedestrand - Gjerstad

Jeg mener at dersom det skal bygges ny E18 fra Tvedestrand til Gjerstad, må en velge alternativ 30 eller 40 av de fire alternativene som er lagt fram. Ved å velge alternativ 10 eller 20 vil langt flere hus og mennesker bli berørt, og det vil gå mye mer matjord. Jeg mener at hus og gårder, kulturlandskap og dyrket mark må telle mer enn skog og utmark.

Når det gjelder mitt nærområde vil jeg gjøre oppmerksom på at her finner vi noen av de eldste gårdene i Tvedestrand. Både Tveite , Ramleth, Lunde og Songe har vært ryddet før år 400 e. Kr.

Tveite, Ramleth og Lunde er allerede sterkt berørt av nåværende E18 som ble bygget for 30 år siden. Prosessen den gang medførte en stor belastning for oss som bor her. Skal vi nå oppleve dette på nytt ? Vi hadde senket skuldrene og sett fram mot å få det litt fredeligere her dersom ny E18 ble lagt utenom bebyggelsen slik det så ut til i 2020. Dersom dagens E18 nå blir utvidet til 4-felts motorvei, er jeg redd det blir vanskelig å motivere unge til å overta og drive disse gårdene videre. Innløsing av bolighuset er heller ikke noe alternativ på en gård, da det er en del av helheten og ikke kan flyttes langt unna. Det er også mange gamle og verneverdige hus her. For min egen del er det ingen ting å gå på dersom alternativ 10 eller 20 velges, da det allerede nå bare er 20 meter fra hushjørnet til støyskjermen, og 30 meter til asfalten på nåværende E18.

Man må også tenke på at denne veien sannsynligvis blir liggende her i minst 100 år til. Særlig langs linje 10, men også langs linje 20 bor det mange mennesker som da må leve med alle ulempene i mangfoldige år. De kan i stedet få det bedre dersom alternativ 30 eller 40 velges. For ingen kan vel akseptere at bygder må fraflyttes på grunn av en vei ? Jeg er også oppatt av å ta vare på kulturlandskapet som har blitt til gjennom mange generasjoners arbeid og slit. Det er viktig å bevare dette for ettertiden.

Langs linje 30 og 40 er det allerede innløst hus og folk har flyttet. Disse linjene går også delvis langs en stor kraftlinje hvor naturen dermed ikke er helt uberørt. Dette er viktige argumenter for å velge ett av disse alternativene.

Jeg tenker at dersom det er helt utelukket å bygge ut alternativ 30 eller 40, må det lages midtdeler der det mangler på nåværende E18, og man må fortsette å bruke denne veien. Man kan ikke rasere bygdene.

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: Velg indre korridor

-----Opprinnelig melding-----
Fra: Anne Kristine Lindland <aklindland@gmail.com>
Sendt: tirsdag 16. mai 2023 23:04
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: Velg indre korridor

Gå for indre korridor, noe annet vil være galskap!

Natur med høyspentmaster bør ikke veie tyngre enn innbyggere, familier og et helt lokalsamfunn.
Av to onder; Bygg i allerede berørt natur og bevar berørte bygder!

Vi som bor her vet så inderlig godt at det trengs ny vei. Dagens E18 er ikke trygg nok. Men vi ønsker at Songe skal leve videre som et levende lokalsamfunn. Dersom dagens E18 skal gjenbrukes fremfor ny trasé, raseres bygda. Mange vil miste sine hjem. Bokvaliteten for de som ikke direkte rammes, vil bli dårligere og det vil også bli vanskelig å få solgt dersom en ønsker det.

Kommunegrensa ved Lindland/Røysland skal endelig flyttes, etter flere tiårs kamp. Hovedargumentet og hele poenget er at vi er én bygd; Songe.
Så vær så snill, ta hensyn til folk og hus. Ikke splitt Songe på nytt!!

Hilsen
Anne K Lindland

09.05.2023 17:41:05 AR550844251

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	RØYSLAND ANNE KAREN
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	73	196

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Det pekes på at å bruke eksisterende vei på strekningen Songe – Lunde vil være vanskelig på grunn av det vil bli store ulemper for beboere og næringsliv både under og etter byggefasen, og at det vil bli arealmessig stort tap av dyrka mark.

09.05.2023 17:41:05 AR550844251

Gjenbruksalternativet av gamle E-18 vil medføre høyere støybelastning for oss innbyggere på Songe når fart økes og vegen er omsluttet av fjell på vestsiden.

Det er også store utfordringer med grunnforholdene ved Lundevann.

Ny veg må legges i som vist i trace nr 40. Innbyggerne som har fått innløst sine eiendommer har blitt holdt for narr hvis ikke vegen blir lagt i trace nr 40.

Signert av

ANNE KAREN RØYSLAND på vegne av RØYSLAND ANNE KAREN 09.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

09.05.2023 17:41:05 AR550844251

09.05.2023 17:41:05 AR550844251

02.05.2023 08:42:32 AR5494704452

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	EIKENES ANNE METTE
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Gamle Songevei 111	53	45

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Jeg håper vi kan få beholde Songe som den bygda den er nå.
Håper den nye veien blir lilla strekning, korridor 40.
Korridor 10 og 20 blir av flere lokale omtalt som lite forsvarlig pga kvikkleire ved Lunde.

02.05.2023 08:42:32 AR5494704452

Signert av

ANNE METTE EIKENES på vegne av EIKENES ANNE METTE 02.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

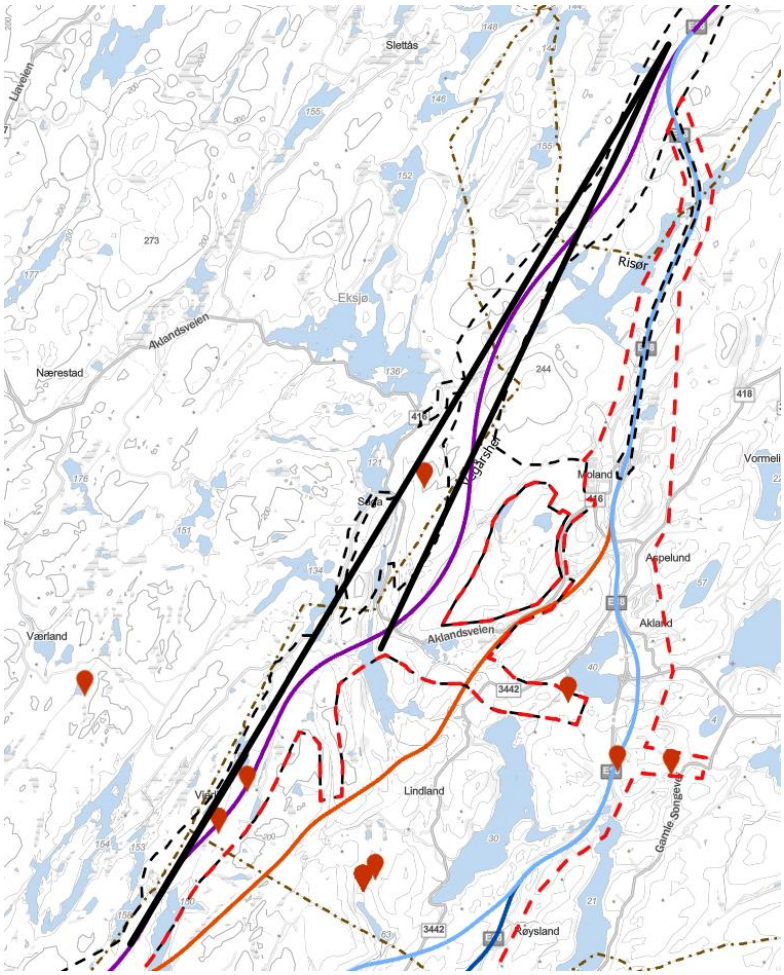
02.05.2023 08:42:32 AR549470452

02.05.2023 08:42:32 AR549470452

Kartinnsynsløsningen

Anne Mette Eikenes
Tvedestrand kommune gbnr. 53/45
Dato: 07.05.2023

Innspill:
Vi må få beholde Songe som den bygda den er nå. Korridor 40 er beste alternativ.



12.04.2023 17:03:23 AR546659390

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	HOLST-PEDERSEN ANN-TOVE F
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Rykenevn111 4824 Bjorbekk	33	39

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Håper på en snarlig avgjørelse.

12.04.2023 17:03:23 AR546659390

Signert av

ANN-TOVE FERSNES HOLST-PEDERSEN på vegne av HOLST-PEDERSEN ANN-TOVE F 12.04.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

12.04.2023 17:03:23 AR546659390

12.04.2023 17:03:23 AR546659390

Simensen, Iselin Been

Fra:	Cecilie Strandene <cecilie.strandene@gmail.com>
Sendt:	fredag 31. mars 2023 15:35
Til:	SM_NO_E18TG
Kopi:	Arndt Sverre ❤ Moland
Emne:	E18 Tvedestrand - Gjerstad

Henviser til mottatt varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for E-18 Tvedestrand -Gjerstad.

Vi ser av de nye planene, at dersom ny E-18 mellom Tvedestrand -Gjerstad blir lagt i korridor 10 eller 20, vil veien komme betraktelig nærmere vår bolig.

Huset vårt ligger på en høyde slik at støy fra allerede eksisterende vei er til stor sjenanse. Vi har tidligere sendt inn klage på støy og asfaltstøv ang. eksisterende vei til Statens Vegvesen.

Skulle om formodning ny E-18 bli lagt til korridor 10 eller 20 vil vi kreve oppreisning og utbetaling av bolig/eiendom av betydelig størrelse på grunn av mer krevende boforhold både under bygging av vei og økt trafikk nærmere bolig.

Mvh,
Arndt Sverre Moland &
Cecilie Strandene

Sendt fra min iPhone

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: Høring E18 Tvedestrand -Gjerstad

Fra: Arne Mo <arne.mo3@gmail.com>
Sendt: søndag 21. mai 2023 22:12
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: Høring E18 Tvedestrand -Gjerstad

Høringsnotat fra grunneier Gnr 59/3, Tvedestrand kommune
Alternativ 10 og 20 forbi Tveite vil ta en stor del dyrket mark på vår eiendom som brukes som beitemark, og er avgjørende for dyrehold og melkeproduksjon på gården det gjelder . Beitemark som forsvinner er kritisk for virksomheten, som ikke kan miste areal uten risiko for avvikling.
Ny E18 vil bety at bro over dagens E18 vil forsvinne. Fire -fem gårder mister dermed kontakt med egen skog og mulighet for skogsdrift. Tømmertransporten i dag går fra felles leggerplass over broen.
Broen er også viktig for jakt og friluftsliv for mange beboere på Tveite, Ramleth og Lunde.
Dalen fra Tveite til Lunde er smal og består i dag i hovedsak av gamle gårdseiendommer hvor landbruk har vært drevet i hundreder av år. Med firefelt motorvei, utvidet veinett for lokal gjennomferdsel og trafikk samt fjerning av dyrket mark vil dalen endre karakter til en gjennomferdselsåre. Bevaring av jordbrukslandskapet på strekningen settes ytterligere i fare hvis gårdseiendommene med dyrehold på strekningen må avvikle.

Arne Mo
Mobil 930 33 915

Sendt fra E-post for Windows

30.03.2023 16:05:00 AR544935033

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	LORENTZEN AUD
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	57	18

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hei! Bra å høre at prosjektet pågår enda. Mange som venter på en avgjørelse.
Når det gjelder meg selv, er jeg villig til å bli innløst. Eiendom er på ca 12 mål.

30.03.2023 16:05:00 AR544935033

Lykke til!

Signert av

AUD LORENTZEN på vegne av LORENTZEN AUD	30.03.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

30.03.2023 16:05:00 AR544935033

30.03.2023 16:05:00 AR544935033

03.05.2023 23:31:02 AR549965680

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	CARLSEN BETTINA KRISTINA
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Gamle Songevei 115	53	94

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Jeg ønsker ikke gjenbruk av dagens E18. Dagens e18 logger 43m fra hjørnet av huset til gul stripe på E18 i luftlinje. Huset er fra 2014 og ved gjenbruk frykter vi at huset blir borte eller at E18 kommer nærmere enn dags dato, og det vil bli uutholdelig på grunn av støy. Hadde vi visst at gjenbruk var ett alternativ i 2013 hadde vi aldri valgt å bygge hus der. Alle indikasjoner gikk ut

03.05.2023 23:31:02 AR549965680

på at veien kom til å komme på heia bak huset.
Og når det i november 2017 var flom over E18 på Lundeslettene og eneste omkjøringvei var Gjeving eller Vegårshei som begge gir betydelig lenger reisevei. Da var det iallefall bra at det var planlegging av ny vei i kommingen som ikke trengte å gå over myrene på Lunde, og der dermed ikke ville være noe vi kom til å komme over igjen. Hvilken av de indre linjene som blir valgt er uten betydning for meg, men jeg håper dere tar hensyn til hus og hjem for å skåne disse mest mulig. Turområder ol. kan skapes på lik linje som de i område Eydehavn/Krøgenes/Longum/Arendal.

Signert av

BETTINA KRISTINA CARLSEN på vegne av CARLSEN BETTINA KRISTINA 03.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

03.05.2023 23:31:02 AR549965680

03.05.2023 23:31:02 AR549965680

30.03.2023 13:22:58 AR5448854O6

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	SUNDSDAL BJARNE
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Nedre Sundsdalsvei 4 4909 Songe	53	29

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Ønsker ny vei velkommen.
Ønsker bare 1. ting: Pass på at det blir en tidsriktig og bred nok omkjøringsvei..
Eks: Gamle E-18.

30.03.2023 13:22:58 AR5448854O6

Signert av

BJARNE SUNDSDAL på vegne av SUNDSDAL BJARNE 30.03.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

30.03.2023 13:22:58 AR544885406

30.03.2023 13:22:58 AR544885406

06.04.2023 20:54:40 AR545964876

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	HAGANE BJØRN
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Gamle Songevei 113,4909 SONGE	53	23

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hvist dere skal bruke gjenbruk av eksisterende E18, må dere utbedre/bygge ny gamles Songevei som blir omkjøringsvei,her er ikke plass til to trailere i dagens standard,og hvist det skjer vil jeg ikke kunne bo her mere med E18 som nærmeste nabo på ene siden og omkjøringsveg påtunet.

06.04.2023 20:54:40 AR545964876

Hilsen
Bjørn Hagane,

Signert av

BJØRN HAGANE på vegne av HAGANE BJØRN	06.04.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

06.04.2023 20:54:40 AR545964876

06.04.2023 20:54:40 AR545964876

Ødegård, Marie Kristine

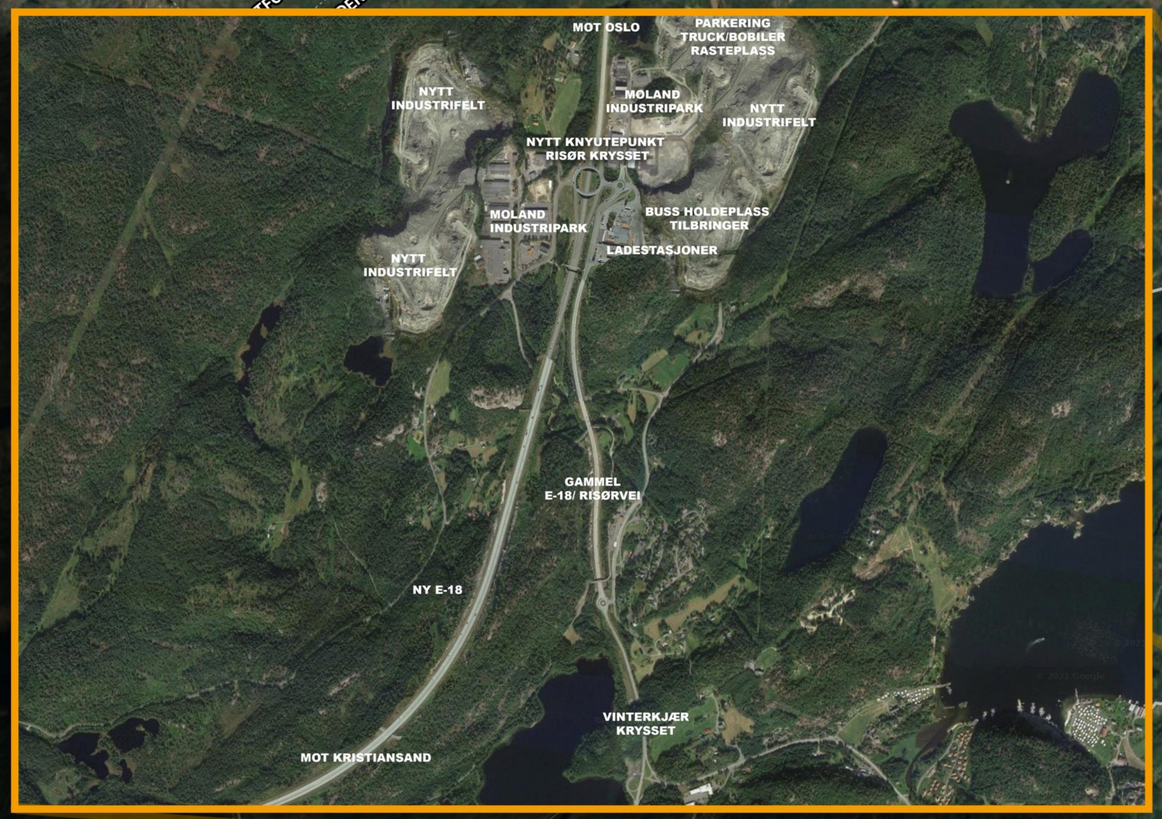
Emne: VS: 2023/203-14 - E 18
Vedlegg: ne e18 v2.jpg; Nye_E-18_v2.jpg

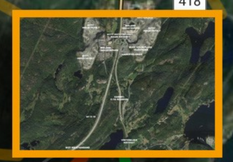
Fra: Bjørn Stiansen <bjs@sjjh.no>
Sendt: søndag 21. mai 2023 16:53
Til: Post <post@nyeveier.no>
Emne: E 18

> Det er ikke ofte du mottar e-post fra bjs@sjjh.no. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Hei Jeg mener dette er det beste alternativet for Ny E 18 Akland Tvedestrand se forslag . Da unngår dere mye klager fra Akland,Songe. Tror det blir også rimeligere. Kort vei til masse. Gjenbruk veien fra Gjerstad er bra,
Fin avkjøring til Risør. Den ligger klar.
Bruk Alt 30 med påkobling til ALT 40

Bjørn Stiansen









VILTOVERGANG

Sundebru
Gryting
Den Lille Dyrehage
Fiane
Eikeland
Svart
Hansjø
Ilsjø
AGDER
VESTFOLD OG TELEMARK
Breidungen
Søndeled
Sivik
Barmen
Krana
Risør
Kastellet
Hødn
Selåsvatn
Flaten
Nesgrenda
Grisen Storsenter
Tvedestrand
Østerå
Songe
Songevannet
Krokvåg
Askerøya
Lyngør
Gjeving
Krabbesund
Fie
Google

E18 417 418 414 415 416 411 351


MOT OSLO
PARKERING
TRUCK/BOBILER
RASTEPLASS
NYTT
INDUSTRIFELT
MOLAND
INDUSTRIPARK
NYTT
INDUSTRIFELT
NYTT KNYUTEPUNKT
RISØR KRYSSET
MOLAND
INDUSTRIPARK
BUSS HOLDEPLASS
TILBRINGER
LADESTASJONER
NYTT
INDUSTRIFELT
GAMMEL
E-18/ RISØRVEI
NY E-18
VINTERKJÆR
KRYSSET
MOT KRISTIANSAND

30.03.2023 15:14:31 AR5449229800

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	BERGENDAL BO EIGIL
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Skjerkholtveien 84	52	6

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Jeg går ut ifra at korridor 40, mer eller mindre, er ute av bildet pga pris. Jeg synes derfor at korridor 30 virker mest fornuftig i forhold til minst mulig avvik fra oprinnelig plan. Alternativt korridor 10 ut ifra egne interesser.
Jeg ønsker overhodet ikke korridor 20.

30.03.2023 15:14:31 AR5449229800

Signert av

BO EIGIL BERGENDAL på vegne av BERGENDAL BO EIGIL 30.03.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

30.03.2023 15:14:31 AR544922980

30.03.2023 15:14:31 AR544922980

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: E18 Tvedestrand-Gjerstad

Fra: Brit Camilla Skrettingland <brit.camilla@hotmail.com>
Sendt: søndag 21. mai 2023 23:55
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: E18 Tvedestrand-Gjerstad

Til den det måtte gjelde!
Dere er i gang med å planlegge ny E18. En vei som det selvfølgelig er behov for. Problemet er at det for oss som bor på Songe så virker det som at dere har mistet all sunn fornuft!!
I det hele tatt å vurdere å ødelegge, og da mener jeg ødelegge, en bygd for å kunne spare penger er for meg og veldig mange andre helt uforståelig. Alt kan ikke kjøpes for penger og det gjelder livene til mennesker. Mennesker som har bodd i bygda både i lang og kort tid.
Songe er ei bygd med et enormt godt samhold og dersom dere ødelegger dette vil det ikke lenger være samfunnsnyttig med en ny vei.
Jeg er enormt glad i naturen, men jeg ville ikke tenkt meg om et sekund om hva jeg ville valgt om valget stod mellom å redde bygda eller skogen. Bygda hadde kommet først uansett. Det er faktisk familier og mennesker det er snakk om her.
Tenk dere om nå om det var deres bygd som stod i fare for å bli ødelagt?
Når det er sagt så kan man jo nevne omkjøringsmulighetene i byggeperioden. Fra høsten 2023 skal alle skolebarn 1.-7. klasse transporteres med buss fra Songe til Tvedestrand for å komme seg på skolen. Skal virkelig disse barna sitte i buss i over 2 timer hver dag bare fordi dere skal ta et valg som ikke henger på greip???
Skjerp dere!
Å velge trasé 40 er det eneste logiske valget i denne prosessen! Nå må dere åpne øynene og se at det er nære vennskap som blir revet i stykker ved å velge feil trasé, for folk kommer til å måtte flytte og det er ikke mange ledige tomter og hus i nærheten!
Brit Camilla Skrettingland

Sendt fra Outlook for iOS

09.05.2023 10:33:44 AR550729103

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	LINDLAND BRITT INGUNN
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	53	92

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Jeg synes at koridor 40 er det beste alternativet. Det er allerede kjøpt ut mange boliger som blir berørt av dette, skal dere velge å gå for de andre alternativene, er det flere boliger som blir berørt.

09.05.2023 10:33:44 AR550729103

Signert av

BRITT INGUNN LINDLAND på vegne av LINDLAND BRITT INGUNN 09.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

09.05.2023 10:33:44 AR550729103

09.05.2023 10:33:44 AR550729103

28.04.2023 00:00:24 AR549040456

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	RUNDHOLT DAG TERJE
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Aklandsveien 1177	32	14

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	32	15

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Jeg ønsker det indre alternativet.

28.04.2023 00:00:24 AR549040456

Signert av

DAG TERJE RUNDHOLT på vegne av RUNDHOLT DAG TERJE 27.04.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

28.04.2023 00:00:24 AR549040456

28.04.2023 00:00:24 AR549040456

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: "E18 Tvedestrand-Gjerstad"

Fra: Eirik Loftesnes <eirikloftesnes@gmail.com>
Sendt: søndag 21. mai 2023 20:48
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Kopi: ingunn.lovdal@statsforvalteren.no
Emne: "E18 Tvedestrand-Gjerstad"

Mine innspill:

1. Skulle tro at Noregnasjonen ved kommuner, statsforvalter, miljødepartementet inkludert bastarden Nye Veier også er forpliktet til å følge opp nylig vedtatte miljøkonvensjoner, type FNs naturavtale av 2022??
https://www.fn.no/om-fn/avtaler/miljoe-og-klima/fns-naturavtale

2.
Spent på å se hvordan valg av korridor 30 og 40 lar seg begrunne juridisk på bakgrunn av FNs naturavtale og følgende:
"Arealforbruk og arealendringer er hovedårsak til tap av naturmangfold"
Kilde: Naturpanelets (IPBES) Tilstandsrapport for naturen på jorda, 2019:
https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1555/m1555.pdf

3
Det framstår som ganske opplagt at mye lokaltrafikk mellom i alle fall Risør og Tvedestrand ikke vil benytte seg av trase 30 og 40, så lenge dette innebærer kjøring langt pokker i vold opp i høydedraga inn i skauen mot Vegårshei, med bompenger og kurvatur som krever energi og drivstoffbruk av en anna verden, sommer som vinter, (inkludert brøyting og snøfall).
Ein anna faktor er at langt fra alle benytter seg av 110 km/t fartsgrenser.
Et åpent spørsmål er også hvor mange kjørende østfra som vil komme til å benytte seg av dagens E18-trase for å komme seg til Tvedestrand, dersom trase 30 eller 40 kommer til å bli valgt.
Har en datagrunnlag sikkert nok for at det vil lønne seg, tidsmessig, økonomisk og energimessig??
Sagt på en anna måte: Hvor mye trafikk er det ikke på den fylkesvei 421 mellom Tvedestrand og Arendal? Eller hvor håpløs energi (og naturkrevende) er ikke den nye E18-traseen mellom Tvedestrand og Arendal, som ser ut til å ha langt mindre stigning enn trase 30 og 40 mellom Tvedestrand og Gjerstad?

5.
Med bakgrunn i den nye motorveien mellom Tvedestrand og Arendal hvor langt flere enn planlagt velger å kjøre fylkesvei 421, kan en fastslå at resultatet av å velge en ny trase for å bygge en overdådig motorveg, er at støy -og miljøplagene av hovedveger har blitt spredd ut over langt større områder. Fra å tidligere samle støy -og miljøplager i en akse langs gamle E18, er nå også store høytliggende skogsområder maltraktert og knust til det ugjenkjennelige, samtidig som det fortsatt er betydelig trafikk på nåværende fylkesvei 421 nede i bygdene (der bygdefolk flest i Austre Moland bor). På mange måter kan en si at støy -og miljøplagene har blitt doblet, inkludert spredning til tidligere uhilda pletter.
Med hvilke andre argumenter enn en absurd lav verdifastsettelse av natur skulle det være formålstjenlig for storsamfunnet å flytte dagens E18-trase mellom Tvedestrand og Gjerstad langt pokker i vold for å redusere plager og skadevirkninger fra en hovedtrase, med overnevnte faktorer (inkludert overbyggende internasjonale miljøvernavtaler) tatt i betraktning?

Mvh
Eirik Guldal Loftesnes

Nøringsetvegen 138
6036 Mauseidvåg

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: E18 gjennom Songe

Fra: Eldar Nes Dalen <eldarnesdalen@gmail.com>
Sendt: søndag 21. mai 2023 22:05
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: E18 gjennom Songe

Hei.

Vil gjerne få komme med innspill på hvor E18 må legges fra Tvedestrand til Gjerstad.

Gjenbruk av dagens trasé gjennom Songe vil være katastrofe for Songe som bygd.
Det vil splitte bygda, folk må flytte, blir mye støy og lignende.
I tillegg er det også veldig dårlige grunnforhold i lange områder lange Lundevann og lundeslettene.

Trasé bør legges lengst inn mot kommunegrense mot Vegårshei, så trasé 40 bør benyttes, det bør legges opp til 2-3 tuneller så dyr får fortsette å krysse der, og gi tilgang til turområder.
Det er ett enormt dyretråkk som går i området Sandvann/Skjerkholt.
Dette krysser også ned mot Lunde og over mot Tveite igjen. Så tuneller bør planlegges på flere plasser.

En reel omkjøringsvei vil heller ikke finnes om dagens trasé blir valgt da omkjøring om Vegårshei eller Laget er meget lite gunstig. For ikkje å si helt idioti å legge opp til.

Nå har Røysland og Lindland kjempet i 40 år pluss for å få komme inn i Tvedestrand og nå er det endelig vedtatt i Risør at det er OK, og Tvedestrand ønsker de velkommen.
Ville vært litt av en velkomst å ødelegge hele bygda med en E18 trase brasende i gjennom og hus må rives.

Håper dere ser fornuftig på dette og velger bygd, lokalsamfunn og mennesker foran skogen lengst inne.

Mitt råd igjen: Bruk indre trase og hold bygda Songe, Lindland, Røysland i livet!!!

Verdens beste folk bor her og har ett flott miljø som ikkje må ødelegges!!!

Med

Hilsen

🤠 Eldar Nes Dalen 🤠

Last ned Outlook for iOS

04.05.2023 22:40:50 AR550163095

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	RINGSBY ELSE LINDLAND
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Gamle Songevei 119	53	44

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Går for alternatv 40,for og bevare lokalsamfunnet og ha et trafikkbilde som fungerer under

04.05.2023 22:40:50 AR550163095

bygging. Har bodd helt inntil E-18 i 38 år og sett alle utfordringer med trafikkavvikling under utfordrene værforhold(snø-flom)med alternative avlastningsveier.

Signert av

ELSE LINDLAND RINGSBY på vegne av RINGSBY ELSE LINDLAND 04.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

04.05.2023 22:40:50 AR550163095

04.05.2023 22:40:50 AR550163095

12.04.2023 19:39:40 AR546680667

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	MITCHELL-OLSEN ELLEN
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Gamle Songevei 366	73	40
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
BEVAR BYGDA		

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

12.04.2023 19:39:40 AR546680667

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Jeg synes det vil være tragisk om dere velger linjen som går igjennom Songe. Den vil rasere bygda vår. Jeg eier en bedrift her på Songe (Tore Olsen Produksjon AS) og ser at dette vil ramme mange av våre ansatte. Håper virkelig at dere vil velge den indre linjen som tar litt urørt natur og ikke så mange hus. Innbyggerne på Songe ønsker dette (i hvert fall de fleste.)

Takk!

Signert av

ELLEN MITCHELL-OLSEN på vegne av MITCHELL-OLSEN ELLEN 12.04.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

12.04.2023 19:39:40 AR546680667

12.04.2023 19:39:40 AR546680667

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: E18 Tvedestrand -Gjerstad

Fra: ELLEN SUNDSDAL <ellesun@online.no>
Sendt: fredag 19. mai 2023 19:38
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: E18 Tvedestrand -Gjerstad

Jeg er strekt i mot gjenbruk av veieier gjennom Songe!!
Da blir bygda vår totalt rasert og plassen min som har vært i familiens eie iover 110 år, blir borte!! Jeg har 500 m strandlinje og det betyr mye for meg og hele storfamilien! Eiendommen er familiens samlingspunkt !

Songe er ei god bygd å bu i ! Med ny firefelts vei gjennom bygda, kommer det til å ødelegge for mange enkeltmennesker og bygda som helhet! Bygda blir delt i to og mange mister hus og heim og kommer sikkert da til å flytte fra Songe!

Hva med omkjøringsveier?
Konflikt med lokalvei?

Er virkelig ikke bomiljøer viktigere enn litt skog og fjell ??

Nei til ny vei gjennom bygda…
Ja til ny vei vekk fra nåværende bebyggelse !!!

Hilsen Ellen Sundsdal
Nedre Sundsdalsvei 31
4909 Songe

Har prøvd meg på uttalelser på Medvirkningsportalen, men har ikke fått noen kvittering på at de er mottatt !

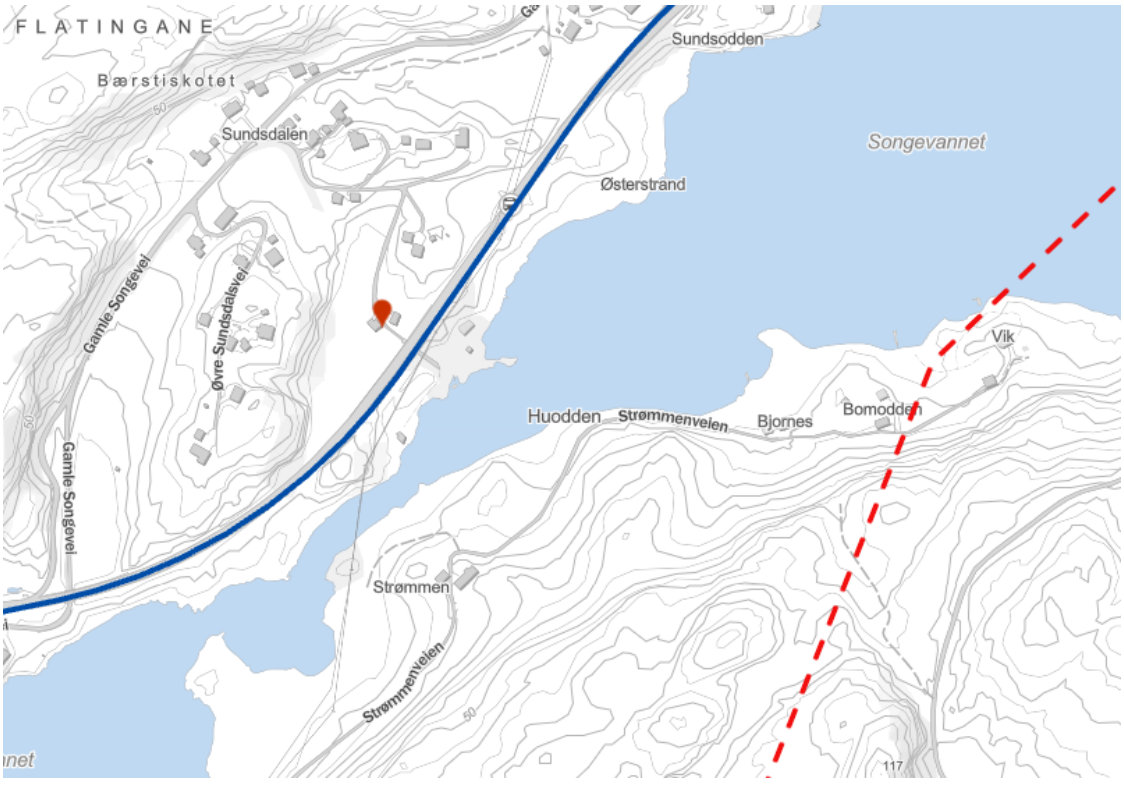
Kartinnsynsløsningen

Ellen Sundsdal
Tvedestrand kommune gbnr. 53/5
Dato: 04.05.2023 og 19.05.2023

Innspill:
La bygda vår leve og legg veien vekk fra nåværende trasé! Det blir tragisk for bygda om dagens vei blir valgt! Mange hus og eiendommer blir ødelagt. Jeg kommer til å miste min eiendom med 500 m strandlinje! Det vil jeg aldri kunne få igjen et annet sted! Dagens trasé bør være lokalvei og omkjøringsvei!!

Vennligst ikke ødelegg bygda vår med 4 felts vei i korridor 10!!!! Mange mister sine eiendommer og Songe blir ingen hyggelig plass å bo! Har selv 500 m strandlinje! Det vil jeg aldri få igjen! Eiendommen har vært i familien i 110 år og jeg ønsker at den fortsatt skal være det!

Det er ingen brukbare omkjøringsveier , så vi trenger dagens vei til det!!
Ta hensyn til folk og folks liv og bygda vår!



20.05.2023 09:36:37 AR552249123

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	KJELDSBERG FINN
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Akland 12	56	25

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Vi protesterer på det sterkeste på valg av trase som raserer Akland. Nå må det være på tide å ta hensyn til mennesker kontra skog. Ettersom en ny vei er til for mennesker med dårlig tid - må også hensyn gis til mennesker som bor langs den unødvendige veien.

20.05.2023 09:36:37 AR552249123

Akland er ikke bare en liten bygd - det er også ett historisk kulturlandskap med røtter og gårdsdrift tilbake på 16-1700 tallet. Her finner man også historiske veisnutter som omtales som Gamle Sørlandske og er idag yndet for veteranbiler og andre historiske kjøretøyer.

Legg ny vei unna folk og folks liv !!!

Signert av

FINN KJELDSBERG på vegne av KJELDSBERG FINN 20.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

20.05.2023 09:36:37 AR552249123

20.05.2023 09:36:37 AR552249123

I N N S P I L L P L A N P R O G R A M I O M R Å D E T A K L A N D

E18 Tvedestrand – Gjerstad.

Trafikkøkning og vedtatt trase

Fra bosetting på Akland ble etablert i det kommunale boligfeltet, har trafikken økt enormt, noe som trafikkdata fra Statens Vegvesen viser. Det er i samfunnet mindre bruk av godstog, og stor vekst i tungtransport. Trafikken skjer kontinuerlig, gjennom hele døgnet. Vareleveransen skal helt fram til bedrift- eller butikkdøra.

Svevestøv av fossilkjøretøy gir innbyggerne en uønsket forurensning, og antall tunge private elbiler som øker blant valgte kjøretøy, gir ikke mindre forurensning.

Støy fra den økende trafikken slår tilbake fra Husfjell på Akland, og gir stor støymengde for innbyggere. Eksempelvis oppfrisking av oppbremsingsstriper like før rundkjøring på Akland smeller som skudd med hjelp fra fjellvegg, og forplanter seg. Stigning av vei fra rundkjøring og østover gir stor støy ved akselerer. Ved gjenbruk av firefeltsvei vil fortsatt Husfjell ligge der som en støyforsterker. Dette (støy, forurensning og opplevelsen av å bo ved en trafikkmaskin) påvirker bomiljøet negativt.

Vi har de siste 20 årene hørt at det kommer til å bli en ny europavei som blir lagt til en annen trase enn dagens. Framtidsutsiktene på en annen E18-plassering har gjort oss tålmodige. Planene om at nåværende E18 skal bort fra området, har også gjort at flere har investert i framtida på Akland.

I mars 2019 kom Nye Veiers foretrukne alternativ for ny E18. Planstyret og politikerne var enige om trasevalget, og vi så fram til en annen støy-hverdag på Akland. Nå fikk vi et konkret tidsperspektiv, og det medvirket til økt tilflytting av unge innbyggere.

Innbyggertall i Akland grunnkrets talte 258 i 2021 (tall fra Regional plan for senterstruktur og handel). I 2022 viser tall fra statistisk sentralbyrå 274 risørinnbyggere på Akland. Vi har i løpet av ett år en økning på 16 nye innbyggere, eller ca. 7 % økning.

Dykker vi litt ned i tallene viser de 60 barn under 20 år, det er 160 i alderen 20–66 år, og vi har 41 pensjonister. I aldersgruppen 30 til 49 år har vi 70 personer.

Tallene fra statistisk sentralbyrå viser altså god tilvekst av yngre risørborgere på Akland. Fellesnevnerne og det mange søker, er et miljø med nærhet til natur og arbeidsplasser, sentral beliggenhet med nærhet til knutepunkter mot kommuner øst i Agder.

Tilskudd av nye innbyggerne gir også grunnlag for å opprettholde barnehage og skole i distriktet.

Vår bekymring er at bomiljøet nå kan rakne. Blir E18 utvidet i eksisterende trase, har flere unge sagt de vil vurdere å flytte. Bort fra støy og forurensning, bort fra området, og fra kommunen. Bort fra stedet de hadde tro på.

Når nærmiljøet begynner å miste folk, gir dette en negativ fraflyttingstrend i kretsen. Ønsker naboen seg bort, skaper det liknende tanker hos andre.

Verdivalg av motorvei - for framtiden *Landbruksinteresser, folkehelse, oppvekstsvilkår for barn, nærmiljø med støy og forurensning og mulighet for avlastningsveger og alternative ruter for trafikk er viktige fokusområder ved beslutning om veitrase. Vern av bomiljøer må bli vektlagt stort i denne prosessen.*

Vi vet at en firefelts motorvei gjennom bygda vil være dødsstøtet for vårt lokalmiljø som i dag har mange fine kvaliteter. Vi har tilgang til natur og et rikt utbygd løypenett og flere turmål med gapahuker i vårt område. Vår badeplass som er lokalmiljøets rekreasjonssted for barn, ungdom og voksne vil komme til å bli lagt i randen av den fire felts veien, og mange generasjoners dugnadsarbeid og investering med lokale midler forsvinner med trafikkstøy og forurensning. I tillegg til sommeraktiviteter brukes Aklandstjenna til is-aktiviteter på vinteren, dette vil ikke oppleves som kvalitetstid for barn, unge og voksne med en motorvei tett på.
Vi har et historisk miljø med gårder fra 1600-, 1700- og 1800-tallet og kulturlandskap med formål bevaring som vil bli sterkt berørt. Vi har historiske veier med gammel postvei og gamle Vestlandske hovedvei gjennom vårt bomiljø.

Korridorvalg

Indre trase korridor 40 er blitt vedtatt brukt, og berørte personer/boliger er allerede kjøpt ut, flyttet fra sitt hjem. Indre linje ligger da klart for bruk, og det er allerede en bred 420 kv linje som går i området som av dette inngripen, ikke er uberørt natur.

Over 800 berørte ved valg av ytre trase (gjenbruk korridor 10 og 20) viser en stor inngripen i hvert sitt hjem, gjenbruk vil gi stor inngripen i landbruksområder, natur og miljø ved utvidelse av veinett, omkjøringer og midlertidige veier under bygging, forurensning i miljøet av svevestøv, eksos, støy, gjennom store deler av døgnet. Ved bygging av avlastingsveier vil også uberørt natur bli brukt.

Avlastingsveier og bomiljø

Med en firefelts motorvei og midtdeler og kanskje med en lokalvei ved siden av, blir Akland et særdeles lite attraktivt boligområde. Vi synes dette er svært kortsiktig tenkt, også med tanke på miljø. Med tanke på samfunnssikkerhet og beredskap vil gamle E18 egne seg som avlastningsvei ved ulykker og katastrofer. I strekningen gamle riksvei (fra Kvienga til risørveien via Skjæringa) oppleves det økt trafikk og bruk av vei når det er ulykker/hovedferdselsårene stengt. Bomiljøet som ligger så tett på veien som det er i området, oppleves det skremmende og utrygt. Geolokalsjoner i kjøretøyene som benyttes av stortransport og andre kjøretøy gjør at mange bruker denne snarveien til og fra Risørveien.

Gjenbruk av nåværende E18

Jeg lurer på hva kriteriene for når gjenbruk av E18 ikke er riktig? Når blir omkostningene ved fortsatt gjenbruk for store? Tidligere har kulturlandskap, folks boliger, nærmiljø og landbrukseiendommer, dyrket mark og matjord veid tyngst ved veiplanlegging og veibygging. Har boligområder noen egenverdi på lik linje med naturområder og naturhensyn? Skal hensyn til oss, våre barn og barnebarn, våre hjem, vårt

lokalmiljø, vår livskvalitet og vår helse gis vekt og betydning, eller skal dette ofres av hensyn til natur/miljø i denne traseen som allerede er brukt?

Vi ønsker at fagmyndigheter/politikere har fokus på at dette også er et verdivalg og ikke bare et spørsmål om kost/nytte. Med de ulike trasevalgene blir menneskelige hensyn og hensyn til natur og miljø satt opp mot hverandre. Vi ber at det sees på helhetlig i prosjektet som gir bærekraftige lokalmiljøer nå og i fremtiden.

Skole og bosetting i distriktene

Valg av gjenbruk av nåværende E18 i bomiljøet ved Akland vil utløse reaksjoner for barnefamilier som sokner til Søndeled skole. Skolen og oppvekstsenteret på Søndeled gjør grendene og tettstedene rundt attraktive, som igjen styrker mulighet for ytterligere vekst og utvikling.

For å ha en attraktiv kommune trenger vi et levende distrikt. Dette er innbyggere oppvekstsenteret og barneskolen på Søndeled er helt avhengig av, for å trygge dens eksistens.

Akland Vel's fanesaker er å jobbe for bokvalitet og trafikksikkerhet. Vi vet at bosetting trenger skoler, og skoler trenger barnefamilier. For å beholde barnefamiliene på Akland og andre tettsteder som sokner til Søndeled skole, og å fortsatt ha attraktive boområder, må det ligge et par viktige forutsetninger til grunn.

Det ene er hjemmene som har attraktivt bo- og levevilkår, det andre er trygg barneskole og et godt oppvekstsenter. De viktigste ressursene vi har i kommunen er menneskene i de ulike lokalsamfunnene.

E18-trasevalget på Akland og skolestruktur på Søndeled, er valg våre lokalpolitikere skal ta. Usikkerheten ved trasevalget påvirker og rammer lokalsamfunnet, og kan svekke muligheten for at Søndeledskolen vil bestå. Vi ber om at både Nye Veier og Sweco tar innspill med i arbeidet for Vurdering/valg av trase.

Hilsen Gerd Langmyr, Akland-beboer og leder i lokal velforening.

Kviåsen 18, 4994 Akand
Tlf 992 73 666

Gunhild og Kristian Konnestad
Moland
4994 Akland

Moland, 21. mai 2023

Sweco Norge AS
v/Marius Fiskevold
Pb. 80
0212 Oslo
E18TG@sweco.no

Innspill til planprogram og utvidet varslingsgrense for ny E18 Tvedestrand - Gjerstad

Vi vil med dette komme med våre merknader til planprogram og utvidet varslingsgrense for ny E18 Tvedestrand - Gjerstad.

Merknader til planprogrammet

Bakgrunn for ny start. I planprogrammets innledning står det beskrevet hva programmets bakgrunn er. Det har tidligere vært utarbeidet et planforslag som ble lagt ut til offentlig høring 25.6.2021. Det står at «Summen av innkomne merknader og innsigelser viste at det ikke var tilslutning til planforslaget slik det forelå, og det var ikke mulig å oppnå et samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt.» Vi kan ikke huske at man etter høringen prøvde å forhandle ut de innsigelsene som forelå slik man gjorde tidligere i prosessen (2019). Vi mener dette burde vært gjort før man i realiteten startet på nytt. Vi ser det som demokratisk betenkelig at man velger å forkaste tidligere vedtatte planer før man har prøvd å løse disse innsigelsene.

Nedskalert standard for ny E18. I planprogrammet legges det opp til at vegstandarden på den nye veien skal være lavere enn de veistrekningene som tidligere er bygd langs E18 de siste årene. Det at man velger å bygge for 100 km/t istedenfor 130 km/t gjør at man kanskje kan bygge en billigere vei, med kurvatur som muliggjør mer gjenbruk av eksisterende vei. Men det gjør også at man får en dårligere vei, en vei som gjør at veistandarden blir ujevn og dermed kan gi en dårligere trafikksikkerhet. I tillegg står det å lese i planprogrammet at «Gjenbruk av eksisterende vegkorridor kan føre til at det må søkes ytterligere fravik fra gjeldende normer», noe som gir en uforutsigbarhet når det gjelder veistandarden.

Gjenbruk og muligheter for utvidelse. Hvis man først velger å lage veien med en lavere standard enn tilsvarende veiprosjekter den senere tiden, synes vi det er viktig å kunne ha mulighet for å utvide og høyne standarden på veien slik at den samsvarer mer med veien ellers, f.eks. E18 mellom Arendal og Tvedestrand. Det kan være vanskelig å få til hvis man velger å bygge gjennom områder der folk bor.

Gjenbruk og vei for fremtiden. Ved å velge en lavere veistandard enn opprinnelig tenkt i prosjektet, vil man risikere å bygge en vei som om noen år har for dårlig standard. Det har dessverre skjedd før, bl.a. med nåværende E18 mellom Akland og Brokelandsheia. Denne veien ble åpnet i 2004. Allerede 11-12 år etterpå var det aktuelt å se på muligheter for å bygge ny vei. Dette er på ingen måte bærekraftig eller ønskelig. Når man først bygger vei, bør standarden være så god at man vet man kan bruke veien i all overskuelig framtid. Dette er så store investeringer, både økonomisk og på andre måter, at man må være helt sikker på at veien kan brukes i svært lang tid. Vi er redd for at en gjenbruksløsning med en lavere veistandard vil utløse ønske/krav om ny vei om relativt få år og dermed vil store investeringer være bortkastet. Her snakker vi ikke bare om investeringer i form av penger, men det vil også innebære tap/forringelse av kulturmiljøer, bomiljøer, dyrket mark, landskapsødeleggelser, plager i form av støy, forurensning, lysforurensning etc.

Gjenbruk og anleggsperioden. Vi som bor på Moland har friskt i minne hvordan anleggsperioden var da dagens E18 ble bygd. Arbeidet med veien var for oss svært inngripende i dagliglivet da støy fra boring gjorde at vi store deler av uka ikke kunne oppholde oss utendørs. Sprengningsarbeidet medførte også at vi rett som det var ble oppringt med beskjed om hvordan vi skulle forholde oss, enten om vi fikk beskjed om at «nå må dere holde dere innendørs, i østre enden av huset til sprengningen er over» eller at vi måtte kjøre ut av området, noen ganger også etter at barna hadde lagt seg. Dette pågikk over en periode på 2,5 år. I et barns liv er det en svært lang periode, men i en voksens liv er det også en lang periode når belastningen er så stor. V mener det er en svært underkommunisert ulempe i denne sammenhengen og ønsker at dette utredes i det videre planarbeidet. Vi er særlig bekymret for hvordan belastningen vil bli for beboere der dagens E18 evt. gjenbrukes. Vi er også bekymret for omkjøringsalternativer i anleggsperioden, vil all E18-trafikken ledes om Søndeled? Og hvilke konsekvenser vil det få for beboere der, evt. for skolebarna? Vil man kunne bruke Fjordheim som treffsted for barn og unge slik man gjør nå? Vil lokaltrafikken evt. ledes om Vegårshei? Hvilke konsekvenser vil det ha for beboere og landbruksvirksomhet (f. eks. i Rønningen, Torbjørnsdal) langs denne veien? Alle disse problemstillingene ønsker vi nærmere utredet i det videre planarbeidet.

Hva er gjenbruk? Vi savner en redegjørelse for hva gjenbruk i denne sammenhengen betyr. Er det at man gjenbruker arealet der veien går nå, eller er det at man gjenbruker veien slik den ligger? Eller er det at man gjenbruker masse, materialer, bruer etc.? Gjenbruk har en positiv klang og ved å kalle noe gjenbruk, har man i mange tilfeller oppnådd en velvilje hos mange, men det er viktig at man vet hva som i dette tilfellet ligger i begrepet. Dette bør komme fram i det videre planarbeidet.

Gjenbruk gjennom bomiljøer og kulturmiljøer. Vi stiller store spørsmål ved å legge opp til mulig gjenbruk av dagens E18 gjennom kulturmiljøer og områder der folk bor, som f. eks. Akland, Moland, Torbjørnsdal, Røysland, Sundsdal, Songe og Lunde. Dette vil gi plager i form av forurensing, støy, lysforurensning, ødeleggelser i landskapet, nedsatt trivsel, nedsatt bokvalitet, nedsatt bolyst, nedsatt tilflytting, fraflytting, ødeleggelse og tap av dyrket mark etc. Det å legge en så stor vei gjennom kulturmiljøer og bområder har man i mange år forsøkt å unngå, og det har

vært bred enighet om at det har vært en hensiktsmessig strategi. Nå velger man, som et «stunt», å snu opp-ned på dette for å se om man kan oppnå fordeler (billigere vei (men med dårligere standard), naturhensyn) på bekostning av mange som bor langs veien. Man kan ikke sammenligne ny E18 med eksisterende E18, og på den måten rettferdiggjøre at E18 skal gå gjennom boområder, siden den allerede gjør det. Ny vei med 4 felt vil være mye mer dominerende i landskapet. Kryssløsninger tar også mye mer plass.

Alle alternativene er gjenbruk
Alle de fire alternativene har en grad av gjenbruk. Vi synes derfor det blir feil å kalle to av dem for gjenbrukslinjer, slik punkt 3.4 i planprogrammet sier, selv om de innebærer større grad av gjenbruk.

Hensynet til naturen
Hensynet til natur og miljø har vært et av hovedargumentene for å utrede flere alternativer enn den allerede vedtatte korridoren. Man må her huske på at det vedtatte alternativet innebærer at deler av dagens E18 tilbakeføres til natur, slik at man i realiteten kan si at naturen «går i null». Man taper ikke store naturarealer til vei fordi det tas igjen andre steder.

Utvidet varslingsgrense
Vi vil her nevne noen viktige hensyn å ta innenfor den utvidete varslingsgrensen.

Kulturmiljøet på Moland ligger innenfor hensynssone bevaring (H570) og har ifølge Evaluering av hensynssoner for kulturminner i Risør kommune 2014 – 2025 høy lokal og regional verdi. Det er viktig å bevare både bygningene, den dyrkede marka, Postveien som går fra Akland via Moland til Homme og sammenhengen mellom kulturmiljøet på Moland, Postveien og Kirkeveien fra Vegårshei.

Arkeologisk kulturminne på Moland. På Moland ligger et automatisk fredet kulturminne bestående av 12 gravhauger fra yngre bronsealder/jernalder. Dette er viktig å bevare for ettertiden, men det er også viktig at det ikke blir liggende inni en «trafikkmaskin» slik at formidlingsverdi og opplevelsesverdi svekkes ytterligere. Vi viser her til Riksantikvarens veileder om utilbørlig skjemming, jf. kulturminneloven § 3. https://www.riksantikvaren.no/veileder/veileder-utilborlig-skjemming/

Kulturmiljøet på Akland ligger også innenfor hensynssone bevaring og ifølge Evaluering av hensynssoner for kulturminner i Risør kommune 2014 – 2025 har kulturmiljøet her høy lokal og middels regional verdi. Her er det også viktig å bevare dyrket mark, gammel gårdsbebyggelse, Postveien og sammenhengen mellom kulturmiljø og Postveien.

Badeplassen i Aklandstjenna er viktig for lokalbefolkningen, men dessverre preget av mye støy i tillegg til innsyn fra E18. Dette ødelegger mye for opplevelsen av å bruke en ellers så vakker badeplass. Badeplassen brukes av mange, ikke bare aklandsfolk, og det er viktig å unngå at den forringes ytterligere.

Kulturminner i skogen. Det finnes mange kulturminner rundt forbi i skogen her på Moland, f.eks. grensesteiner, gamle brukar, kolbonner, veier etc. Vi regner med at dette vil bli registrert i løpet av den videre planprosessen. Ett eksempel på dette er Riggussteinen som det knytter seg et spesielt sagn til. Dette kan man lese om i Søndeled Gårdshistorie, Søndeled 3, utgitt i 1974. Vi synes derfor det er viktig å bevare selve Riggussteinen.

Vi viser ellers til vårt høringssvar til Nye Veier om reguleringsplan E18 Bamble – Tvedestrand datert 15.9.2021.

Vennlig hilsen

Gunhild og Kristian Konnestad

14.04.2023 11:30:13 AR546967200

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	SKJERKHOLTDALEN GUNNAR
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	53	11

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Uttalelse i forbindelse med oppstart av reguleringsplanarbeid E 18 Tvedestrand-Gjerstad
Gunnar Skjerkholtdalen Lundedalen 14.04.2023
Jeg Gunnar Skjerkholtdalen driver med næringsvirksomhet på eiendommen. Gårdsnr. 53 Bruksnr. 11

14.04.2023 11:30:13 AR546967200

Et enkeltmannsforetak hvor næringsinntektene består av følgende:
Utleie til turister – stort sett Tyske
Stallutleie til hest og beite
Birøkt 60 kuber
Utleie av en helårsbolig
Utleie av en hall til to forskjellige firmaer
Litt vedproduksjon
Litt snøbrøyting

Jeg har selv bygd opp eiendommen helt fra bunnen av. Har holdt på i 40 år og er nå helt ferdig med oppbyggingen.
Jeg har jobbet 50% i Fylkeskommunen -Tvedestrand VGS og resten av tiden på eiendommen. Siden jeg har brukt mye av min energi her i Lundedalen så har jeg også satset mye av min fremtidige pensjon nettopp på eiendommen, som jeg trives å jobbe med.
Eiendommen er arealmessig liten - 49 mål. Ligger idyllisk til med utsikt ut over Åsvannet
Har drevet med turistutleie i 30 år nå, da primært til Tyske turister - av den enkle grunn at de er meget opptatt av stillheten og naturen her inne. Har skrevet kontrakt med Novasol og kontrakten blir automatisk fornyet hvert år i april måned- så jeg kontraktbindes nå på våren for sesongen 2024 , altså 1-1 ½ år fremover i tid.
Hvis traseen inn ved Åsvannet / Balttjerndalen - Balttjern blir valgt, finner vi det helt umulig å drive noen av disse virksomhetene videre pga støy og bråk fra E 18. Dette er noe jeg tidligere, i forrige runde informerte om.
Det er ikke på noen som helst måte aktuelt å selge bare en liten bit av eiendommen til veibyggingen, siden eiendommen i utgangspunktet er svært liten og veien kommer for nære til å drive med de virksomhetene jeg har. Så for min del er det bare en måte å gjøre dette på og det er å bli løst helt ut. Personlig, for vår del har vi valgt å bygge opp og bo på denne eiendommen pga dens beliggenhet og stillheten her inne.
Hilsen Gunnar Skjerkholtdalen

Signert av

GUNNAR SKJERKHOLTDALEN på vegne av SKJERKHOLTDALEN
GUNNAR 14.04.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

14.04.2023 11:30:13 AR546967200
14.04.2023 11:30:13 AR546967200

Ødegård, Marie Kristine

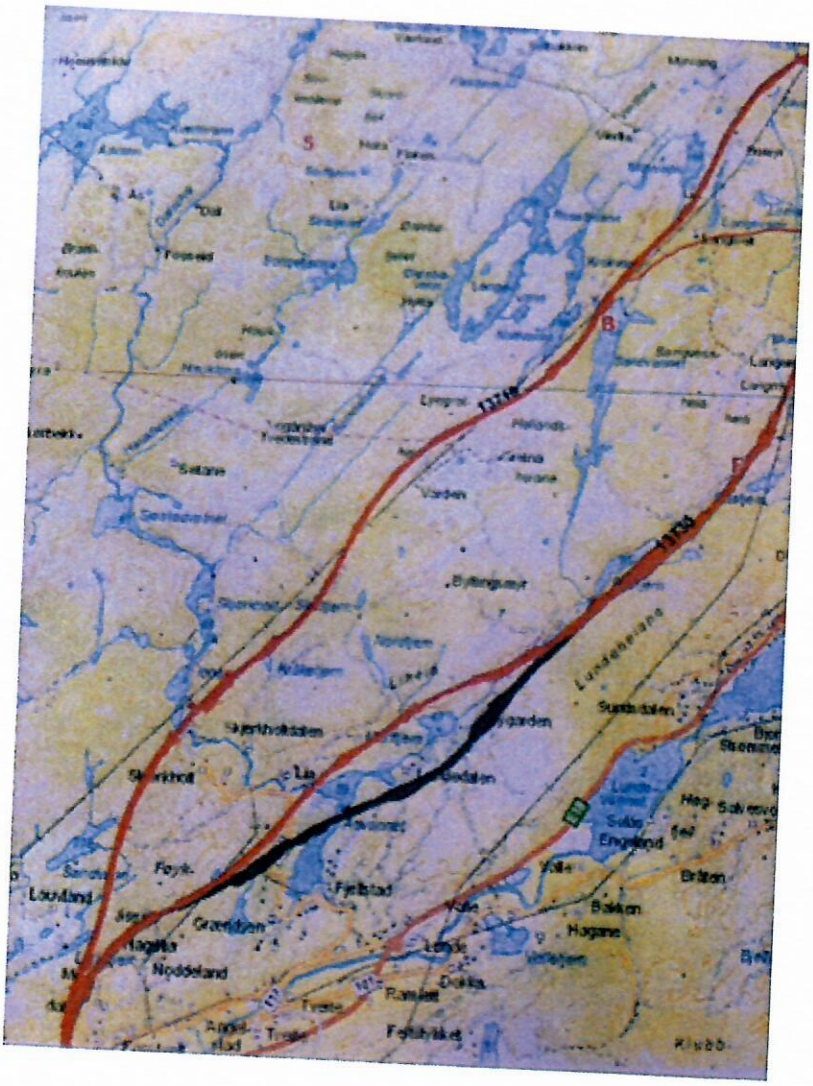
Emne: VS: innspill til medvirkningsportalen Tvedestrand - Gjerdstad
Vedlegg: morten.pdf

Fra: halvor skjerkholt <h.skjerkholt@hotmail.com>
Sendt: fredag 19. mai 2023 08:23
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Kopi: ingunn.lovdal@statsforvalteren.no
Emne: innspill til medvirkningsportalen Tvedestrand - Gjerdstad

Hei, legger ved miljørapporten til Morten Eriksen. Han er villig til en mer utdypende rapport vis det er ønskelig. Mulig han lager den etter en ny grundigere befaring som er planlagt i juni dette året. Mens tiden har gått så er også Nøklefjell og Vakerknatten barskogvernområdet, blitt en realitet. Dette ligger nær opptil den gjeldene korridor grensa. Området er også under utvidelse. Det er jo også ønskelig med noe avstand fra verneområdet og til et større natur inngrep. Viser ellers til tidligere innsendte dokumentasjoner over området her. Skjerkaboka, skrevet av Øyvind Bjorvatn , tar føre seg alt av historisk dokumentasjon.(De av veiplanleggerene som ønsker denne , skal få den kostnadsfritt.) Sammen med arkeologiske utgravinger og dokumentasjon fra Stats forvalteren i Agder.
Det burde brukes mer tid på å planlegge en ny vei ferdig skjermet. I ei tid der alt for mye natur bygges ned så er ingenting bedre en tuneller. Sørlandet er i dag på bedringens vei vis vi tenker på sur nedbør. Fisken er tilbake i vannene og kalking er nærmest over. Også kalkrevende planter er på vei tilbake, eks blåveis. La ikke ny vei være med og ødelegge nye store områder.
Hallansheia, som er det øverste heidraget øst for Skjerkholt og vest for Gjerdstad, ligger altså ca 50 m høyere over havet enn Østerholtheia. Dette vil ha betydning for snøforholdene på vinteren. Dette er jo praktiske ting men kansje viktigere er det at disse snøforholda skaper vinterklima forholdsvis langt ut mot kysten. Her streifer blant annet Liryper om vinteren. På grund av snøforholdene så er det også mye brukt som turterreng vinterstid. Mens veien er bar nærmere Tvedestrand, så går vi på ski her oppe.
I ei tid der flere og flere biler går elektrisk, så blir jo klimaet bedre og bedre inne i tuneller. Dette burde gi utslag i lettere og bygge lengre tuneller.
Det er noe som heter at «alle vil ha veien , men ingen vil ha den». Men vi kommer ikke utenom at det er folk som bruker veien. Dyrelivet trenger den ikke.
Derfor burde det være mer fokus på å legge veiene der folk bur, i tuneller, i betong tuter, gode støyskjermer osv. Da slåes flere fluer i en smekk, veien blir nærme slik at tilførselsveier blir kortere. Samtidig som den blir skjermet i folkerike strøk , så spares naturen også. Altså vinn, vinn. Vi er i startgropa i ei tid der trevirke blir mer og mer viktig. Det spørs om ikke det blir nærmest krav om noen år om å legge en vis prosent av veiene i tuneller, la oss være føre var. Nye Veier er inne på nye tanker, bruk de rett
Mvh Halvor Skjerkholt

Sendt fra E-post for Windows

E - 18 Dørdal - Tvedestrand.


Nodeland
Fjelldal
Fjelldalen
Fjelldalen
Fjelldalen

Utredning av deler av område planlagt for bygging av nye E-18 ; fra Tvedestrand, gjennom Skjerkholt og østover mot Dørdal.

Oppdraget er privat, og utredes med hensyn på fugle- og dyrelivet. Spesielt vil to hovedområder bli grundig undersøkt, og også naturlige tilstøtende arealer, med direkte forbindelser av bekker, tjern, vassdrag, høydetraséer og daltraséer. Dette fordi dyre- og fuglelivet ofte beveger seg ulogisk, menneskelig sett, i naturen. Det vil derfor ofte være unaturlige og overraskende resultater for hvilke sammenhenger naturtypene frembringer. Også de individuelle variasjonene er svært innfløkte, og vil i tillegg variere utifra hvilke andre arter som finnes i området. Dette siste vil være svært tidkrevende, men jeg nevner dette i innledningen, for at vi skal forstå kompleksiteten.

To hovedområder ; Møbbheia og Nøkkelfjell.

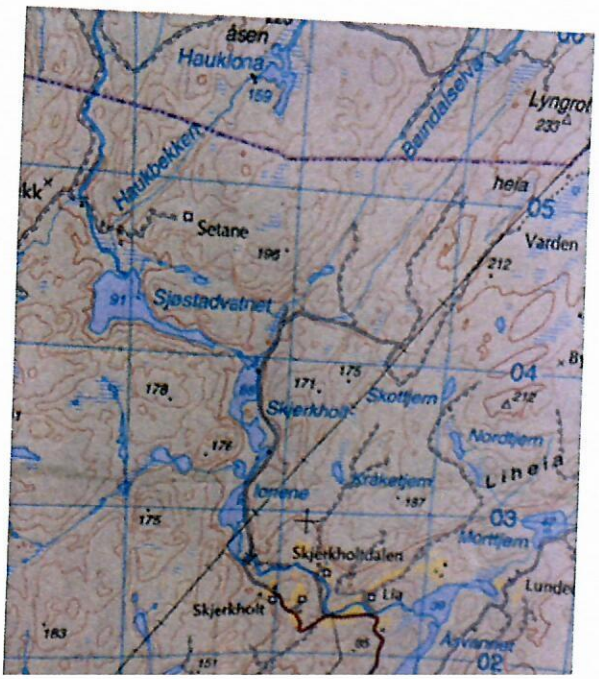
Møbbheia.

Møbbheia er området nord/vest for gården Skjerkholt, begrenset av gården i sør/øst, nordover begrenset av Skjerkholtlonas nedre del i øst, og ca. 1 km. i alle retninger.

Nøkkelfjell.

Nøkkelfjell er begrenset i sør av Møbbheia, i øst av Skjerkholtlona, i nord av Sjøstadvatnet, og ca. 1,5 km. vestover.

Begge områdene er undersøkt i sammenheng, siden de er begrenset mot hverandre. Begge områdene er totalt sett begrenset av Sjøstadvatnet i nord, samt Skjerkholtlona, senere omtalt som lona, i øst, og inneholder samlet flere vann, tjern og bekker. Dette influerer den utrolige mangfoldige artslista.



Begrensninger.

Oppdraget er utført flere døgn i perioden april og mai 2019, og til alle døgnets timer.
Begrensninger i tid gjør rapporten ufullstendig. Flere av trekkfuglene har ikke innfunnet seg i områdene, og de som allerede er der eksponerer seg lite i denne tidlige fasen av deres biologiske utvikling så tidlig i året.
Det samme gjelder utviklingen av dyrelivet. I denne tidlige fasen av deres biologiske utvikling, er individene i en lite eksponerende fase, og mange er vanskelig å oppdage.
Herpetiler og insekter, er absolutt i en altfor tidlig fase av året.

Fugler.

Fugler er observert av undertegnede.
Det er også tatt med historiske observasjoner, men da er dette bemerket. Dette fordi mange arter ikke opptrer årlig, men allikevel regnes som regulære, eller å ha tilknytning til området.
Fuglene er i vår tid offentlig gradert etter sårbarhet, for å lettere identifisere deres status i norsk natur. Jeg har utelatt denne klassifiseringen, men gitt min egen kommentar hvis nødvendig.
Jeg har ikke laget liste etter prioritering, men fulgt den offentlige, internasjonale orden, med norske og latinske navn.

Storskarv (Phalacrocorax carbo) ; 1 overflygende
Gråhegre (Ardea cinerea) ; 1 fanget småfisk og frosk
Kortnebbgås (Anserbrachyrhynchus) ; ca. 70 ind. overflygende, men som så ut til å lande i nordre del av Skjerkholtlona.
Stokkand (Anas platyrhynchos) ; to par med hekkeadferd
Krikkand (Anas crecca) ; 1 hann
Kvinand (Bucephala clangula) ; 4 hanner





Måltrost- og svarttrostreir

Havørn. (Haliaeetus albicilla) ; regulær, men sjelden i omkringliggende områder med tilknytning til lona.

Fiskørn. (Pandion haliaetus) ; regulær i omkringliggende områder, og har også hekket innenfor undersøkelsesområdet.

Musvåk. (Buteo buteo) ; hekker iår i nærheten av området, og varmer små unge i reir i furu, og har tidvis hekket innenfor området.

Vepsevåk. (Pernis aspivorus) ; 1 seilende over området i kurtiseadferd.

Hønsehauk. (Accipiter gentilis) ; har regulært hekket like utenfor området.

Spurvehauk. (Accipiter nidus) ; 1 sett to gngr. Hekker trolig.

Lerkefalk. (Falcosubbuteo) ; 1 seilende over lona, for å jage musvåk. Lerkefalk hekker to steder i Aust-Agder, det første reiret funnet i 2016, men hekket trolig også i 2015. Det andre reiret i fylket ble funnet i 2018 av undertegnede, på en lokalitet svært likt Skjerkholtlonene. Denne er avhengig av produksjon av øyenstikker, som er perfekt i lona.

Lirype (Lagopus l. Lagopus) ; ekskrementer fra vandringer i vinter.

Storfugl. (Tetrao urogallus) ; 1 tiur skremt opp. Leik i umiddelbar nærhet, og med regulært tilhold. En av de ytterst få gjenværende storfugl-leiker i Tvedestrands nærhet.

Orrfugl. (Tetrao tetrix) ; ekskrementer.

Trane. (Grus grus) ; par ved lona.

Skogsnipe. (Tringa ochropus) ; par med hekkeadferd.

Strandsnipe (Actitis hypoleucos) ; flere par med hekkeadferd. Denne har på landsbasis stor tilbakegang.

Rugde. (Scolopax rusticola) ; sakalt «rugdetrekk» sent kveld, og tidlig morgen. Dette er revirhevding og hekkeadferd.

Brushane. (Philomachus pugnax) ; flere er sett på myrene rundt lona på vårtrekk tidligere år.

Ringdue. (Columba palumbus) ; flere par i området, samt ett reir der dua ruget på to egg i eikeskogen nord mot Sjøstadvatnet, der det er søkt om frivillig vern.

Kattugle. (Strix aluco) ; reir i hul stamme, der hann overleverte smågnager til hunn i skumringen.

Hubro. (Bubo bubo) ; har hatt tilhold for noen år siden.

Isfugl. (Alcedo atthis) ; har tilhold i elva forbundet med lona.

Svartspett (Dryocopusm martius) ; revirhevding med tromming og lyd.

Grønnspett (Picus viridis) ; revirhevdinyg med lyd.

Flaggspett. (Dendrocopus major) ; revirhevdinyg med tromming.

Sandsvale. (Riparia riparia) ; flere fanget insekter over lona.

Låvesvale. (Hirundo rustica) ; flere fanget insekter over lona.

Trepiplerke. (Anthus trivialis) ; syngende hann.

Linerle. (Motacilla alba) ; flere individer.

Vintererle. (Motacilla cinerea) ; par med hekkeadferd ved utløpet av lona, samt par lenger ned i elva.

Gjerdesmett (Troglodytes troglodytes) ; syngende og næringssøkende hann.

Fossekall. (Cinclus ciclus) ; Norges nasjonalfugl, individ ved utløpet av lona, og hekker flere steder i elva med tilknytning til lona.

Rødstrupe (Erithacus rubecula) ; syngende hanner flere steder.

Rødstjert. (Phoenicurus phoenicurus) ; syngende hann betyr revir.

Måltrost. (Tirdus philomelos) ; flere individer.

Rødvingetrost(Turdus iliacus) ; flere steder.

Svarttrost (Turdus merula) ; reir med egg to steder.

Munk. (Sylvia atricapilla) ; syngende hanner flere steder.

Gulsanger. (Hippolais icterina) ; to syngende hanner ; en ved lona, og en i elva nedenfor.

Løvsanger (Phylloscopus trochilus) ; flere syngende hanner.

Bøksanger. (Phylloscopus sibilatrix) ; 1 syngende hann ved lona, og en syngende hann i eikeskogen mot Sjøstadvatnet, der det er søkt om frivillig vern.

Gransanger. (Phylloscopus collybita) ; flere syngende hanner.

Fuglekonge. (Regulus regulus) ; flere syngende hanner, samt 1 ind. med reirmaterialer i nebbet.

Svarthvit fluesnapper (Ficedula hypoleuca) ; flere syngende hanner.

Kjøttmeis. (Paris major) ; flere steder.

Svartmeis. (Paris ater) ; 1 syngende hann med revir adferd i granskogen nord mot Sjøstadvatnet.

Blåmeis. (Parus caeruleus) ; flere syngende hanner.

Spettmeis. (Sitta europaea) ; revirhevdende to steder.

Nøtteskrike. (Garrulus glandarius) ; reir i råtten, åpen hul stamme.

Kråke. (Corvus frugilegus) ; individer noen steder.

Ravn. Corvus Corax) ; 1 0verflygende individ to ganger.

Stær. (Sturnus vulgaris) ; Næringssøkende i nedre del av område.

Bokfink. (Fringilla coelebs) ; par flere steder.

Bjørkfink. (Fringilla montifringilla) ; stor flokk på trekk furasjerte ved lona.

Gråsisik. (Carduelis flammea) ; overflygende par.

Grønnfink. (Carduelis chloris) ; 2 syngende ind.

Grønnsisik (Carduelis spinns) ; flere steder.

Dompap (Pyrrhula pyrrhula) ; 2 par.

Kjernebiter (Choccothraustes coccothraustes) ; individ i søndre del av området.

Gulspurv. (Emberiza citronella) ; 1 syngende hann, samt individ et annet sted.

Flere arter er ikke listet opp, p.g.a. usikre observasjoner.

Pattedyr.

Observasjonene er gjort av undertegnede, men bygger også på historiske observasjoner. I likhet med fugler, opptrer dyr irregulært i korte perioder, men sett over lengre tidsrom, kan det allikevel kalles regulært. Flere dyrearter har tilhold, og er nært knyttet til området.

Padde. (Bufo bufo) ; flere ind.
Frosk. (Rana temporaria) ; flere ind.
Stålorm. (Anguis fragilis) ; 1 ind.
Buorm (Natrix natrix) ; ham etter hamskifte.
Dvergflaggermus (Pipistrellus pipistrellus) ; to ind. fanget insekter over lona.
Hare (Lepus timidus) ; sportegn flere steder.
Ekorn. (Sciurus vulgaris) ; 1 ind. sett, samt flere sportegn.
Bever. (Castor fiber) ; 1 ind. sett I lona, samt flere sportegn.
Klatremus. (Clethrionomys glareolus) ; 1 ind sett, samt flere sportegn. Denne arten opptrer visse år i store mengder, og vil i «oaser» som Skjerkholtlonene tiltrekke seg flere predatorer som ulike ugler.
Vånd (Arvicola terrestris) ; flere sportegn i tilknytning til områdene rundt gården.
Skogmus. (Apodemus sylvaticus) ; flere sportegn.
Rødrev. (Vulpus vulpus) ; 1 ind. sett.
Grevling. (Meles meles) ; flere sportegn.
Rådyr. (Capreolus capreolus) ; 2 ind. sett, samt flere sportegn.
Hjort. (Cervus elaphus) ; 2 ind. sett, samt flere sportegn.
Elg. (Alces alces) flere sportegn.

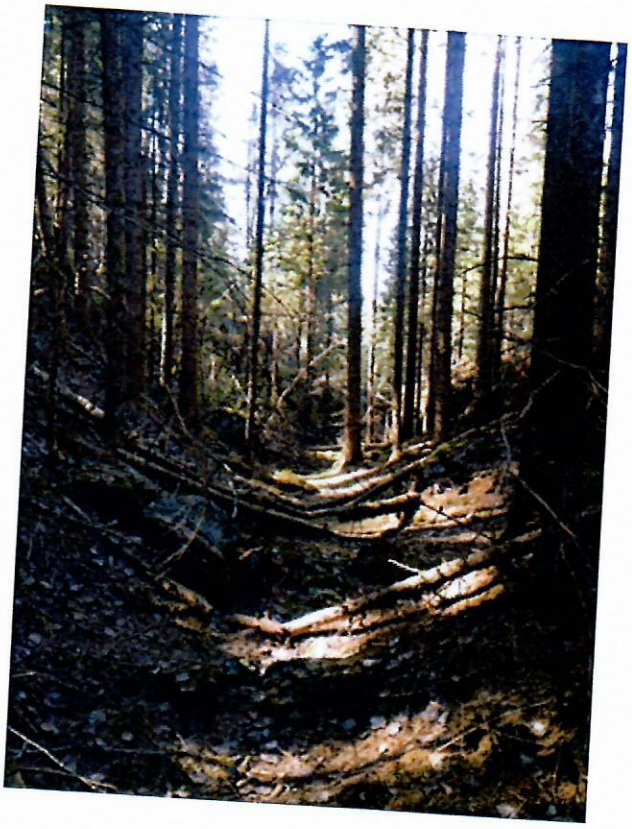


Buorm













Nøtteskrikereir i hul stamme

Forklarende opplysninger, og beskrivelse av undersøkelsesområdet.

De to områdene som er undersøkt, grenser mot hverandre, og er undersøkt under ett. Møbbheia innehar et lavere fuglemangfold enn Nøkkelfjell, men pattedyrmangfoldet er omtrent like stort. Hele området må sees i sammenheng med kulturlandskapet og innmark i sør. Flere arter henter næring og føde her, men yngler i skogsområder. Dette skjer til en viss grad også omvendt. Skjerkholtlonene er selve «hovedpulsåra» i området. Skjerkholtlonene er selve vannkilden til alt liv i området. Dette er den østlige grensen av området. I nord grenser området mot videreførelsen av vassdraget gjennom Sjøstadvatnet, og innover skogsområdet mot Vegårshei. Den vestre delen er et sammenhengende skogsområde, bare avbrutt av småveier gjennom Midtbø, helt ut mot riksvei 415 mot Vegårshei.

Konklusjon.

Fuglelivet som er undersøkt i området, gir et lavere bilde på sannheten enn virkeligheten. Tidspresset og tidspunktet er ugunstig. Tiltross for mine forutsetninger, er artsmangfoldet svært høyt, og innehar også sjeldne, sårbare arter. Utifra den varierte naturtypen, vil jeg kunne finne flere arter enn opplistet, hvis undersøkelsen hadde utspilt seg over et lengre perspektiv, ikke minst sett i sammenheng med toppår for smågnagere. Smågnagere er matkilde for flere kjøttspisende predatorer, som igjen blir en besparelse for de artene som unngår å bli spist, og som da lever opp. Dette er en runddans som gir oppblomstrende effekt for artenes antall. Skjerkholtlonene med dennes myrlendte kantoner, gir i tillegg næring til svært mange arter, både stasjonære og trekkfugler på vei videre.

Dyrelivet i området er svært variert, og inneholder flere arter enn forventet. Dette fordi området er kuppert og varierende, med koller, knauser, myr, tjern, vann og bekker, og med varierende, og stedvis nærmest urørte skogsområder. Her er gammelskog med både eik og gran. Dyrelivet finner skjul og føde, og har alle forutsetninger for å være i upåvirket natur fra mennesker til enhver tid. Men i likhet med fuglene som forflytter seg når kulde og næringsgrunnlaget taes bort i de kaldeste månedene, vandrer dyrene for å finne føde. Både fugler og dyr trenger da større områder å søke i, og blir derfor mindre stasjonære. Disse trekkmønstrene er gjennom årrekker skapt i faste mønstre. Det er derfor svært viktig å ta vare på dette naturens fenomen, og ikke bryte opp for store deler av sammenhengen. De største dyrene i det undersøkte området, har vandringsmønster fra skogsområdene i nord og øst, og krysser Skjerkholtlonene i den nordlige og sørlige enden, der det er naturlig å passere. Slik har naturens underfundigheter besvart evolusjonens forhindrende utvikling av innavl og utslettelse. Dette er nemlig kjernen i min filosofi. Menneskene fortrenger livsgrunnlaget for flere arter. Det er derfor svært viktig at vi tar vare på de rikeste naturområdene. Grunneier har søkt om frivillig skogvern for området Nøkkelfjell, vest for Skjerkholtlonenes nordligste ende, begrenset not Sjøstadvatnet i nord.

Anbefaling.

Ny E-18 bør ikke krysse Skjerkholtlonene som hovedplanen viser.
Et vassdrag av denne typen, som jeg allerede har nevnt, er selve «hovedpulsåren» i området, og med denne omkringliggende naturtypen, er en så voldsom inngripen ikke tilrådelig.
E-18 bør ligge nærmere allerde utbygde områder, og i langt større grad i tunneller.

Rapporten er utarbeidet av

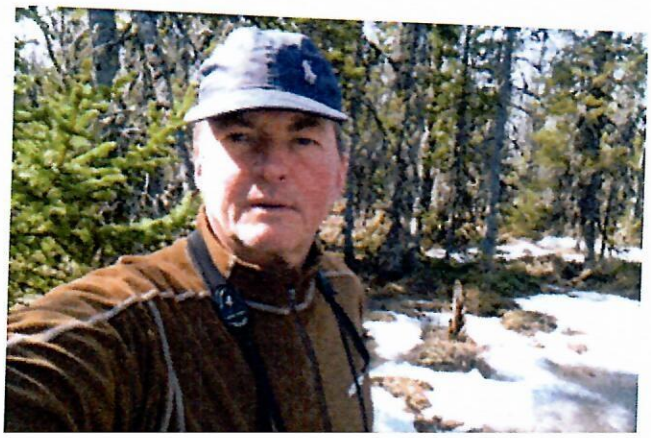
Morten Erichsen,
Grønlandsvn. 20,
4900 Tvedestrand.

3-årig utdannelse i økonomi ved BI
1-årig utdannelse på Markedshøyskolen
Tilleggsutdannelse i juridiske fag ved Universitetet
Tilleggsutdannelse Naturoppsyn på Evenstad.

Mitt kunnskapsfelt og ekspertise, er fugler, og deres hekkebiologi og adferd.
Min troverdighet brukes i flere sammenhenger til korrekturlesing og samråding i disse feltene.

Referanser

Vidar Selås, professor ved Landbrukshøyskolen på Ås
Roald Bengtson, filosof
Christian Steel, generalsekretær i SABIMA
Arild Pfaff, SNO
Roar Solheim, Agder Naturmuseum
Torvild Selås, politiet



08.05.2023 18:01:58 AR550639114

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	ELVSÅSHAGEN HARALD
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Molandsveien 85	58	4

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Fra Moland til Brokelandsheia er det bygd 3 felts vei for en del år tilbake hvor det ut fra trafikkprognose ikke er grunnlag for 4 feltsvei i de neste flere tiår. Denne traseen må gjenbrukes hvor det fremstår uansvarlig å bruke penger på utvidelse sett i forhold til landets økonomiske situasjon. Den samfunnsøkonomiske nytten av 4 felts vei er ikke dokumentert.

08.05.2023 18:01:58 AR550639114

Signert av

HARALD ELVSÅSHAGEN på vegne av ELVSÅSHAGEN HARALD 08.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

08.05.2023 18:01:58 AR550639114

08.05.2023 18:01:58 AR550639114

21.05.2023 12:24:04 AR552279162

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	BAKKA SVEN IVAR
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Valle Veien 3	59	9
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	59	183

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

vedrørende planarbeid for utbygging av E18.

21.05.2023 12:24:04 AR552279162

Jeg er er eier av tveite gård, gårds nr. 59, br nr 9 og driver melkeproduskjon i ett av områdene som vil bli berørt av eventuell ny E18. Dette gjelder trase 10, og 20.
Ved en utbygging i nevnte trase, vil dette medføre bortfall av mine beiteområder.
siden vi driver melkeproduksjon i gammelt båsfjøs, er vi avhengige av nærliggende beiter for og enklere kunne slippe dyra ut og inn for melking to ganger i døgnet. Vi er også pålagt fra staten og ha ett visst areal for å få ut det vi har av naturgjødsel, noe som også vil kunne bli påvirket av en eventuell ny e18. dette er ting jeg håper vil bli tatt med i vurderingen, når ny E18 trase skal velges.
iI tillegg til dette vil vårt innhus komme for nær eventuell trase, og tun og lagerplass, vil bli betraktelig redusert, men dette regner jeg med er ting som i samarbeid kunne blitt løst minnelig.
så min innvendig, eller motargument for trase, 10 eller 20, er at melkedrifta vil måtte legges ned pga mangel på beite i nært område. jeg leier også areal for beite hos nabogård, som også vil falle bort ved valg av nevnte traseer. så problemet her er at den dyrka marka dere tar fra Tveite gårdene, ikke kan kompenserers med nye jorder i umiddelbar nærhet.
Mvh
Helen og Sven Ivar Bakka

Signert av

SVEN IVAR BAKKA på vegne av BAKKA SVEN IVAR 21.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

21.05.2023 12:24:04 AR552279162

21.05.2023 12:24:04 AR552279162

21.05.2023 12:02:54 AR552278562

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	FOKUS PRODUKSJON AS
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	73	76

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	73	158

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Ved å velge Alt 10 vil man ødelegge leveområdene for store deler av Songes befolkning.

21.05.2023 12:02:54 AR552278562

Fordeler man måtte mene man oppnår med denne løsningen kan ikke oppveie de fatale konsekvensene dette ville få for menneskene som lever her.
Alt 40 er løsningen som berører færrest mulig mennesker og ligger i samme område som en stor høyspentlinje og kan ikke beskrives som uberørt natur.
Næringslivet på Songe og Akland bør være godt fornøyd med Alt 40.

Signert av

HELGE VESTERVIK på vegne av FOKUS PRODUKSJON AS 21.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

21.05.2023 12:02:54 AR552278562

21.05.2023 12:02:54 AR552278562

21.05.2023 11:42:53 AR552277908

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	VESTERVIK HELGE
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Nedre Sundsdalsvei 18	53	82

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Alt 10:
En motorvei gjennom dette området vil få enorme konsekvenser for oss som bor her.
Alt for mange hjem må ofres for å bygge veien og for de som blir igjen vil boområdene være ødelagt for alltid.

21.05.2023 11:42:53 AR552277908

Støv, støy og utslipp fra ikke minst tungtrafikk vil bli til helseplager og mistrivsel.
Veien vil lage en barriere mot store deler av Songevannet, Lundevannet får motorvei på hele vestsiden og lokalvei på hele nord og østsiden, friluftsområdene vil ikke lenger være friluftsområder men steinfyllinger og fjellskjæringer.
Badeplasser, turområder og fiskeplasser blir utilgjengelige og ubrukelige.
Dyrket mark blir ødelagt, spesielt i Songedumpa hvor det planlegges et stort planfritt kryss og ved Lunde.
Når det for noen år siden ble fremmet forslag om en gang og sykkelsti mellom Sundsdal og Lunde ble det avslått da grunnforholdene var for dårlige i dette området, regner med grunnforholdene fortsatt er de samme med de utfordringene det vil skape.
Trafikkavvikling i byggeperioden er vel også noe å ta med i regnestykket.

Songe er en levende bygd med innbyggere som har et stort hjerte for bygda hvor barna våre kan leke og utfolde seg i gode og trygge omgivelser.
Ved å velge Alternativ 40 vil man på en god måte unngå å ofre mennesker til fordel for skog.
Alt 40 ligger i nærmest samme trase som en stor høyspentlinje og kan vel på ingen måte kalles uberørt natur.
Her er det langt på vei en planlagt trase hvor eiendommer allerede er kjøpt ut og beboere har flyttet.
Tunellen som allerede er bygd ved Rødmyr har også riktig retning og høyde i terrenget for å passe til alt 40..
Dagens E18 gjennom Songe vil bli en veldig god lokalvei som ellers måtte bygges ny, for lokalvei må vi ha.
Natur vil man ødelegge uansett hvilke alternativer man velger men den MENNESKELIGE faktoren er og må være viktigst når slike beslutninger skal tas, det må bli en løsning som både beslutningstakere og beboere kan leve godt med videre.

Signert av

HELGE VESTERVIK på vegne av VESTERVIK HELGE 21.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

21.05.2023 11:42:53 AR552277908

21.05.2023 11:42:53 AR552277908

20.05.2023 22:20:02 AR552266462

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	ÅSHEIM HELGE
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Lundeveien 75	53	64

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hei.
Min mening er at alternativ 10,20 og 30 må skrotes en gang fol alltid.
Bygg ny og sikker E18 på indre linje (40).
Dersom det allikevel skulle ende opp med alt.10 eller 20 så ber jeg

20.05.2023 22:20:02 AR552266462

om at vår eiendom blir innløst fordi da blir vi liggende veldig nære ny E18 .
Mvh
Helge Åsheim.

Signert av

HELGE ÅSHEIM på vegne av ÅSHEIM HELGE 20.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

20.05.2023 22:20:02 AR552266462

20.05.2023 22:20:02 AR552266462

07.05.2023 19:08:56 AR550415711

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	SOMMERFELT HENNING
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	56	22

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Akland 59 4950 Risør	56	33

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Jeg støtter Akland vel sine innspill.

07.05.2023 19:08:56 AR550415711

I tillegg ser jeg at veien med alternativene som går gjennom Akland vil ha store konsekvenser for lyd både i dalen, men også til byggefeltet. Det bør derfor sjekkes opp i konsekvenser for bomiljøet. Man bør se på hva folk som nettopp har kjøpt på Akland vil gjøre i fremtiden om veien kommer. Vil de flytte fra Risør?
Veien som går over Akland, ser ut til å måtte gå over den gamle gården til Kaja Akland. Ved dette, vil den viktigste delen av den opprinnelige Akland går ødelegges. I undersøkelsene bør det også da vurderes gårdshistorie og hva disse eiendommene har hatt å si for bevaring av historie. Det første vi vet om Akland gård, er at den tilhørte lensherre Erik Munk frem til 1585, det vil si at det har vært gårdsdrift fra før 1585. Akland var et gammelt knutepunkt. De gamle husene til Kaja, som nå eies av Kjersti og Ørjan Grannes Martinsen, er godt tatt vare på, og er viktige historiske bygninger for ettertiden. I tillegg ser det ut til at Brudekleiv vil ødelegges, og miste sin historiske verdi, om deler av veien bygges om.
Det bør også utredes hva veiens lengde har og si for dekkstøv og energiforbruket. Alternativene ned mot Akland vil føre til flere høydekurver og lengre strekk, noe som kan føre til betydelige utslipp av dekkstøv, CO2 og mer energi.
Hvis alternativene som berører Akland vil bli realisert, er det viktig å ha en god flyt fra Risør til Søndeled. Det må kunne gå 6 felt fra Kvienga (Sørlandsporten kafe) til Vinterkjær. Dette vil ha betydelige konsekvenser for nærområdet på Akland, og ha store konsekvenser for området, bebyggelsen og livskvaliteten.

Signert av

HENNING SOMMERFELT på vegne av SOMMERFELT HENNING 07.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

07.05.2023 19:08:56 AR550415711
07.05.2023 19:08:56 AR550415711

21.05.2023 22:32:12 AR552299190

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	SUNDSDAL INGER GRETE
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	34	56
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	34	57
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	34	59
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	34	61
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	34	62

21.05.2023 22:32:12 AR552299190

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Den nåværende E18 var under utbygging i 1966 da var jeg 8 år og vi flyttet hit til Lindal.
Nå ønsker at det vil bli tatt en avgjørelse så raskt som mulig, som ivaretar best mulig flertallets interesser i vårt område Songe, Røysland og Lindland.
Mulighet for å få en sikker og velfungerende trasé i vårt nærområde med minst mulig støy og ulemper.

Signert av

INGER GRETE SUNDSDAL på vegne av SUNDSDAL INGER GRETE 21.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

21.05.2023 22:32:12 AR552299190

21.05.2023 22:32:12 AR552299190

15.05.2023 18:34:33 AR551851836

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	RYDBERG INGER MARIE J
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	58	14

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Jeg lurer på hva disse stipla fargene betyr og eventuelt vil utgjøre for vår eiendom og tomt?
vi er selvfølgelig imot å få E18 rett utafor tomta vår og har allerede sendt inn innspill for et par år siden.
Nå er det plutselig helt andre ideer fra dere side, og veien har brått tatt flere andre vendinger.

15.05.2023 18:34:33 AR551851836

Det er ikke lett og skrive et ordentlig innspill når dere i tillegg kan komme til å bruke forslagene på kryss av hverandre.
vi er imot bygging av ny vei da dette ødelegger natur og miljø.
Det er og områder og skog som er fredet innenfor disse forslagene.
Det er også å sette nærmiljøet opp mot hverandre med disse forslagene.
Ser ikke hvordan dere kan bygge vei på noen annen måte enn å bygge videre på den veien som allerede er fra Skjerkholt og frem til brokelandsheia.
Hvordan kan dere engang vurdere og ødelegge så mye flott natur og fauna.
Hvilke argumenter finnes for og ikke utvide eksisterende vei?- Det er jo snakk om tunneler og sprenging på de andre forslagene.
kan dere ikke bygge bro og høyne veien der det trengs? - Dere skriver så flott om miljøet, men dere snakker imot dere selv om dere mener at en helt ny vei er bedre enn den som er. -vil dere ha 100 kmt pga da unngår dere strengere krav og regler?
For det skal egentlig siktes mot 110 kmt, men er det ikke også sakt at batteritiden på elbiler fortere tømmes når de går over 90kmt? er ikke dette motsigelser i forhold til "fremtiden" og miljøet og strømmangelen det sakkes om?
syntes det er mange motsigelser med alle disse miljøargumentene som blir brukt.
Hvordan er det bedre for miljøet og bygge ny vei? -hvor stor prosentandel av vekten legger dere på penger? -Hvordan blir beboere som blir berørt kompensert?-og syntes dere selv dette er bra nok?
Lurer og på hvor mange av de som denne nye veien berører som er FOR denne veien? Vi bor på Fjerbumyra på Akland. Nå er hele eiendommen stipla inn og der vi i verste fall kunne risikere og få veien før (som da var krise) er ikke og sammenligne med de nye forslagene.
Selvfølgelig er det verst om vi skulle fått E18 rett ved tomtegrensa vår.
Vi flytta hit for og få stillhet og fred.
Er veldig bekymret for forurensing og lyd, trafikkstøy!!, og aldri stillhet igjen.
Det er masse dyre og planteliv her, også en grunn til at vi ikke vil bo i veien! Og hva med vår utkjørsel og hele eiendommen vår?
Det eneste fornuftige er og utbedre eksisterende vei.
Hele strekningen og gjennom sørlandsporten og hele veien rett frem til brokelandsheia.
Der ligger jo allerede veien, så og utvide med naturen som allerede grenser til denne ville utgjøre minst inngrep, forurensning og skader på natur og miljøet både for mennesker og dyr.
ønsker gjerne et motsvar på dette som ikke baserer seg på økonomi da dette argumentet betyr for meg like mye som "fredet natur" gjør for dere. Penger ikke kan kjøpe tilbake jordsmonn. Og hvis natur og miljø spiller en rolle så kan ikke penger gjøre det samme. Norge har råd til det.

Signert av

INGER MARIE JOHNSEN RYDBERG på vegne av RYDBERG INGER MARIE J 15.05.2023

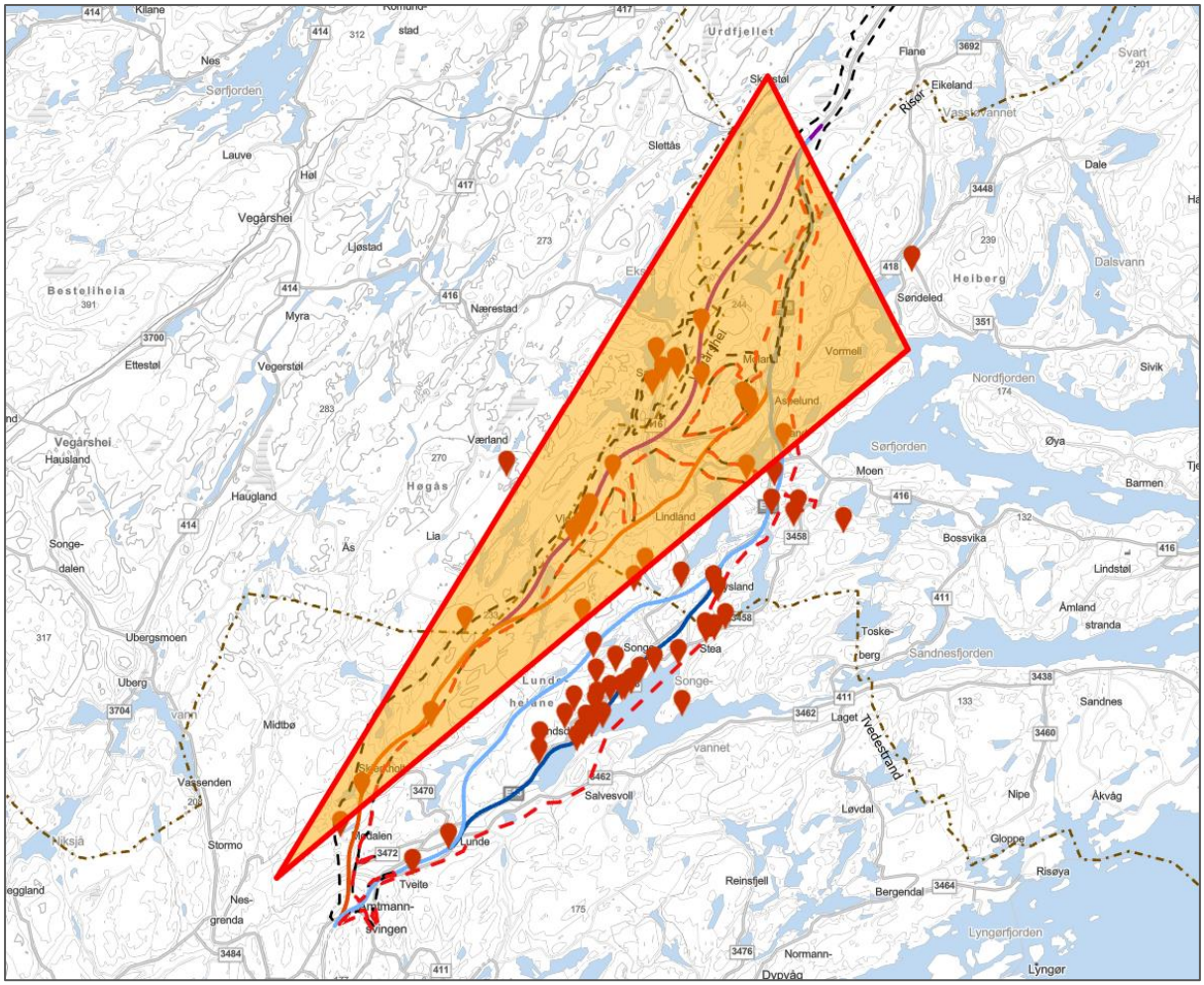
Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

15.05.2023 18:34:33 AR551851836
15.05.2023 18:34:33 AR551851836

Kartinnsynsløsningen

Inger Marie Rydberg
Alle kommuner
Dato: 07.05.2023

Innspill:
vi er imot bygging av ny vei da dette ødelegger natur og miljø. Det er og områder og skog som er fredet innenfor disse forslagene. Det er også å sette nærmiljøet opp mot hverandre med disse forslagene. Ser ikke hvordan dere kan bygge vei på noen annen måte enn å bygge videre på den veien som allerede er fra Skjerkholt og frem til brokelandsheia. Hvordan kan dere engang vurdere og ødelegge så mye flott natur og fauna. Hvilke argumenter finnes for og ikke utvide eksisterende vei? Det er jo snakk om tunneler og sprenging på de andre forslagene. kan dere ikke bygge bro og høyne veien der det trengs? - Dere skriver så flott om miljøet, men dere snakker imot dere selv om dere mener at en helt ny vei er bedre enn den som er. -vil dere ha 100 kmt pga da unngår dere strengere krav og regler? For det skal egentlig siktes mot 110 kmt, men er det ikke også sagt at batteritiden på elbiler fortere tømmes når de går over 90kmt? er ikke dette motsigelser i forhold til "fremtiden" og miljøet og strømmangelen det sakkes om? syntes det er mange motsigelser med alle disse miljøargumentene som blir brukt. Hvordan er det bedre for miljøet og bygge ny vei? -hvor stor prosentandel av vekten legger dere på penger? -Hvordan blir beboere som blir berørt kompensert? -og syntes dere selv dette er bra nok? Lurer og på hvor mange av de som denne nye veien berører som er FOR denne veien? Det er heller ikke lett og skulle skrive et innspill når det er stipla linjer overalt og dere i tillegg skriver at dere muligens kan bruke forslagene deres på kryss og tvers. Vi bor på en eiendom på Akland. Nå er hele eiendommen stipla inn og der vi i verste fall kunne risikere og få veien før (som da var krise) er ikke og sammenligne med de nye forslagene. Det er like negativt med alle forslag. Det eneste fornuftige er og utbedre eksisterende vei. Hele strekningen og gjennom sørlandsporten og hele veien rett frem til brokelandsheia. Der ligger jo allerede veien, så og utvide med naturen som allerede grenser til denne ville utgjøre minst inngrep, forurensning og skader på natur og miljøet både for mennesker og dyr. ønsker gjerne et mot svar på dette som ikke baserer seg på økonomi da dette argumentet betyr for meg like mye som "fredet natur" for dere. Penger ikke kan kjøpe tilbake jordsmonn.


Kilane
Nes
Sørfjorden
Lauve
Høl
Vegårshei
Ljøstad
Besteliheia
Myra
Nærestad
Ettestøl
Vegerstøl
Vegårshei
Hausland
Haugland
Songe-
dalen
Ås
Lia
Hægås
Værland
Ubergsmoen
Uberg
Midtbø
Vassenden
Stormo
Nes-
grenda
Tvelte
Lunde
Salvesvoll
Songe-
vannet
Støa
Lindland
Aspelund
Vormell
Urdfjellet
Slettås
Flane
Eikeland
Vaskivannet
Risør
Dale
Helberg
Søndeled
Dalsvann
Nordfjorden
Sivik
Øya
Barmen
Moen
Bossvika
Lindstøl
Åmland
stranda
Sandnesfjorden
Toske-
berg
Laget
Sandnes
Tvedestrand
Nipe
Åkvåg
Løvdal
Gloppe
Risøya
Bergendal
Reinstjell
Lyngørfjorden
Lyngør
Normann-
Dypvåg
Normann-
øyingen

21.05.2023 21:28:21 AR552295394

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	EIDET IVAR TORMOD
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Aklandsveien 1484	56	48

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Negative konsekvenser ved bruk av korridor og vei nr. 30.
Her i Torbjørnsdalen er det ca.16 hus.
Hvis veien skulle bli lagt som den har blitt planlagt tidligere vil det nok ryke med ca.7 hus.
Da er det 9 hus igjen. Det er det vi mener blir en rasert grend.

21.05.2023 21:28:21 AR552295394

Torbjørnsdalen er ramma inn av flere ganske høye fjell.
Fjella bærer lyden godt og vi er redd for mye støy.
De husene som blir igjen blir nok ikke lette å få solgt , slik at vi kan finne oss en bedre og rolig plass å bo.

Signert av

IVAR TORMOD EIDET på vegne av EIDET IVAR TORMOD 21.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

21.05.2023 21:28:21 AR552295394

21.05.2023 21:28:21 AR552295394

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: Høringssvar fra Songe med vedlegg

Fra: Jaana Lindland <jaana.lindland@enjo.no>
Sendt: søndag 21. mai 2023 19:25
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: Høringssvar fra Songe med vedlegg

Hei,

Sender på nytt da jeg glemte å be om lese- og leveringsbekreftelse som er viktge bekreftelser å få vite at min mail har kommet fram og er blitt lest.

Jeg representerer Songe: Røysland, Lindland og Sundsdal og slår ring rundt Bygda mi for ikke å bli ødelagt og splittet av firefelts motorvei.

Jeg flyttet selv til Songe for 10 mnd siden og er blitt veldig glad i bygda mi på kort tid og ser kvaliteter som samhold, felleskap og trygg bomiljø. Tanken om at bygda blir splittet og ødelagt gjør meg helt fortvilet og dette er min bakgrunn for mitt engasjement i denne saken. Jeg bor selv på toppen av Lauvåsen og ser ned til Songedumpa og E18 og hører støyen nå og tenker på skrekk og gru hvilken støy og støv det vil komme ved en fart på 100 km i timen og legge seg over bygda.

Det er gårder og hus på Songe og Lindland som er flere 100 år gamle, her bor det folk fra alle generasjoner, vi har et levende miljø ved Frikirken for alle generasjoner, levende ungdomsklubb og aktiviteter. Songes slagord er En bygd i vekst og som jeg allerede har skrevet om splittelse og det at bygd blir revet ned istedenfor vekst og tilflytting gjelder også Bygda mi.

Jeg er opptatt av forurensing i form av støy og støv og partikler fra veien som vil gi store konsekvenser for alle de som blir igjen og ikke mister sitt hjem og hus. De husene som blir igjen vil ha stor konsekvens ved å miste sin verdi og disse som er igjen klarer ikke å selge og flytte et annet levelig sted.

Jeg tenker at forurensningsloven har også noe å komme med her og jeg lurer på om har Nye Veier/ Sweco satt seg godt inn i den? Dette er nok flere enn meg som lurer på.

Det snakkes kun om klima og miljø og jeg spør da hva er som blir ødelagt for de som vil bo ved siden av 4 felt? Jo, det er nettopp dette som blir: klimaet til de rundt veien blir jo helt ødelagt og vil gi store helsemessige konsekvenser og miljø er jo mye annet enn bare trær…det er bygdemiljø, oppvekstmiljø, bomiljø og det er vann og luft. Jeg mener disse konsekvensene bør veie tungt. Jeg selv har luftveis allergier og er sikkert ikke den eneste, hva med vårt levemiljø og helse ?? Hvor skal jeg flytte da mitt hus ikke har noen verdi lenger?? Hvem skal erstatte verditapet eller helse og flere syke mennesker?

Jeg er også opptatt av å ha en ordentlig avlastningsveg via ulykker og vedlikehold. Vi fikk oppleve under ulykken som var for ikke så lenge siden at det var ingen avlastningsvei og den nåværende e18 gjennom Songe ville være et godt alternativ for dette. Ikke veien gjennom Laget eller Vegårshei. Ingen har snakket om avlastningsvei i infomøter og diskusjoner, kun om den nye veien. Vi trenger svar fra dere til dette ! Hvor skal den gå hvis gjenbruk skal trumfes gjennom ?

Kollektivtrafikken, som det snakkes varmt om å brukes, mellom Tvedestrand og Risør går nå via E18 med flere bussholdeplasser langs veien og med en 4 felt vil jo ikke dette være mulig ... hvordan tenker NV at dette skal ordnes opp i ? Sykkelvei mellom Songe og Tvedesgtrand er blitt lovet lenge nå…hvor skal dette gå ? Nåværende e18 kunne vært et fint alternativ da veien legges til et sted som gir mening og som ikke ødelegger alt dette jeg har skrevet om.

Med tanke på byggeperiode og spregning …det er kun fjell og stein rundt bygda mi…hvor skal vi bo under sprengningsperioden hvis veien legges gjennom vår bygd? Og hvor skal trafikken gå hvis trase 10 blir valgt?

Til slutt vil jeg stille et spørsmål at hvordan kan det være slik at skog og dyreliv er være mer vert å vernes og skånes istedenfor mennesker, hjemmene og husene til folk og vi snakker faktisk halve bygda i dette tilfellet hvis 4 felts motorvei legges gjennom bygda vår. Vi ser kun ET alternativ i planene som skåner hjem, bomiljøer, oppvekstmiljø, fremtiden, helsen og bygda i vekst.

Og det finnes mange alternativer til dyra som ferdes i naturen fra før hvis veien tar den del av deres område.

Jeg undrer også argumentet å skåne uberørt natur da det ligger monstermaster ved den innerste traseen…hvordan kan dette kalles uberørt natur som det ikke kan bygges vei i ? Har vi noen gang i denne prosessen fått noe informasjon om dette?

Det er mange spørsmål og mange fatale konsekvenser som jeg håper og ber dere om å vurderere NØYE

Helt til slutt vil jeg også si noe om statsforvalteres mening i dette som kun går kun for skog og natur, men hvordan er de andre oppgavene som statsforvalteren skal ivareta? Vern mot Forurensing , verne helse, miljøvern, klimavern og samfunnssikkerhet

Songe vil bli sterkt forurenset med farlig støv og ødeleggende støy som også er en del av Forurensing og alt dette virker ødeleggende på helsa, vårt miljø blir ødelagt istedenfor vernet, klimaet rundt Songe blir ekstremt dårlig.

Hvordan blir det da med samfunnssikkerheten da det ikke finnes omkjøringsvei ved ulykker og vedlikehold ? Skal skog og urørt natur gå foran samfunnsikkerheten ? Kosekvensene blir katastrofale og hvordan er disse tatt i betrakning?

Vennligst jeg BER dere å forstå hva dere er i ferd med å gjøre for oss…og ta til vettet og gå for veien som er mest fornuftigst og minst ødeleggende for oss mennesker og bygda vår.

Mvh

Jaana Lindland

Songe

Jaana Lindland

ENJOpreneur

Tlf: 951 077 67
https://enjo.no/id/eflv



Ny E18 innspill

Innspill til ny plan ang trasevalg fra Gjerstad, Brokelandsheia til Grenstøl.

Siste plan som ble informert i brev av 30/3 -23 viste vesentlige forandringer i fra tidligere trasevalg.

Men for å begynne fra begynnelsen.
Prinsippet med å bruke eksisterende E18 kan i mange tilfeller være gunstig og riktig.
Men vi må ikke la dette overskygge hva de faktiske konsekvensene av gjenbruk kan bli.

Det vil ødelegge bygder, små samfunn som er i vekst og dyrebar natur, friluftsområder som befolkningen bruker i dag, og er en del av trivselfaktoren i bygdene, stedene som gjenbruk berører. Det kommer også en vesentlig faktor inn som støy fra vei. Støy er en stor forurensningskilde, det er jo noe vi vet. Dette er en stressfaktor for bebyggelsen og kan føre til at folk flytter fra de boligene de allerede har i dag. Dette har også kommet frem i info møter tidligere, at det er signaler om. Det er viktig og se et totalt bilde på denne vei traseen som dette innlegget handler om.

For å si det med en gang, jeg mener helt klart at det er indre trase som er det klart riktige.

Hvorfor det:

Jo, her blir ikke eksisterende bygder som Moland, Akland, Røysland, Songe, og Lunde berørt. Men så er det også negative konsekvens med denne linjen, og det er at det tar en del urørt natur til vei.

Kostnadsmessig så må jo det å bygge vei i urørt natur være mere gunstig ang fremdrift i prosjektet og at det ikke må ha trafikk rundt seg hele tiden. Ved å benytte gjenbruk må en jo mest sannsynlig legge alt av nytt grunnmateriale også på den gamle eksisterende veien, og dette kommer også til å koste.

Det vil også koste med all trafikk regulering rundt veibygging når dette pågår, ikke minst masse mere CO2 utslipp, og veibyggingen vil, etter det jeg kan skjønne ta mye lengre tid. Men dette vet jo Sweco og Nye veier mere om. Men dette stoler jeg på at Sweco har regnet på og kan konkludere på. Totalkosten er det viktig å ta med seg, og hvis vi tenker på Co2 utslipp i byggeperioden, så må jo helt klart gjenbruk komme dårlig ut med alt av omkjøring, venting og diverse med en slik løsning. Vi må også tenke på hvilke alternativer vi har ved kriser. Ved å bruke gjenbruk, har vi ikke mulige gode reserve veier, det opplevde vi i vinter med kaos over med Veg.hei som er den eneste løsningen på den strekingen. Laget / Tveite er en alt for dårlig vei for omkjøring.

Så er det jo Risør kommune som har jobbet iherdig sammen med bedriftene på Siva / Moland, for at ny E18 skal gå gjennom dette området. Dette argumentet med at dette er veldig viktig mener jeg, utfra erfaring og reiser til lignende samlinger med bedrifter mellom Oslo og Stavanger, ikke har hold i virkeligheten.

Reiser en østover eller sørover, så er hovedtyngden av bedrifter vekk fra hovedferdselsåren. Det er en overdreven redsel for hva dette kan innebære både fra Risør kommune og bedriftsledere på Siva / Moland. Jeg er vel ikke så sikker på at det er den store prosenten ledere på Siva som er så skeptisk til dette.

Jeg er jo, når sant skal sies forundret over Risør Kommune at de har så fokus på dette, og ikke heller har fokus på å beholde innbyggere og bygdene som dette kan påvirke, dette er jo innbyggere som Risør

kommune har som skattebetalere, dette kan bli veldig redusert. Dette vil jo føre til at det er risiko for at folk flytter, skolen på Søndeled mister elever, og kan bli nedlagt.

Hvis denne gjenbrukslinja blir valgt, vil vi, våre barn og våre barns etterkommere være meget skuffet over hva Risør Kommune og rådende myndigheter har bestemt, og hva de egentlig prioriterte da dette ble planlagt og vedtatt. Dette er ikke fremtidsrettet, og er en gammeldags tankegang som vi må fjerne oss fra.

Vi må ha ny trase i indre linje og nye flotte tilbringerveier opp til E18, det er jo det de bygger andre plasser, så hvorfor i all verden skal vi rasere boplasser, bygder og friluftsområder i nærmiljøet ved å velge gjenbruksalternativet.

Hvis kostnadene er så mye større ved å velge indre trase, (noe jeg ikke tror) så foreslår jeg at vi heller venter til nye bevilgninger blir foretatt og da kan bygge indre linje med en vellykket trase som de fleste blir fornøyd med og våre etterkommere vil være fornøyd med.

Vennlig og bekymret hilsen

Jan Gregersen 21/5-23

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: <<E18 Tvedestrand-Gjerstad>>

Fra: Jan Marcussen <jan@gjeving.no>
Sendt: fredag 19. mai 2023 13:03
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: <<E18 Tvedestrand-Gjerstad>>

Trasevalg E-18, fra Rødmyr i Tvedestrand til Brokelandsheia i Gjerstad må ut på en begrenset høring.

Det er svært viktig at Tvedestrand kommune og innbyggerne, særlig dem som blir berørt **blir hørt** i denne viktige saken.
Nå er det i prinsippet kastet bort ca 3 år og sikkert over 100 millioner i planlegging, og man sitter igjen med de samme alternativer som man startet med.
Hvis det stemmer som opposisjonen i Tvedestrand kommunestyre hevder at ikke trasevalget som Nye Veier kommer med skal ut på høring er det skremmende.
Valg av endelig trase **MÅ** legges ut på en begrenset høring slik at folk kan få anledning til å komme med innspill.
Nå snakkes det om at trase 30 og 40 er ute pga innsigelse fra Statsforvalteren, stemmer dette ?
Hvis dette stemmer er det enda mer hårreisende at ikke befolkningen det gjelder får anledning til å bli med i en høring. Dette gjelder egentlig alle som bruker denne veien.
Etter mitt skjønn må selvsagt også kommunestyret i Tvedestrand få forslaget om trasevalg komme til behandling før endelig vedtak om hvilken trase som velges vedtas.
Det er ikke opp til Nye Veier å bestemme dette på egenhånd eller i samarbeid med Statsforvalteren.

Endelig trasevalg:

Ut i fra mitt ståsted og erfaring som både bruker av veien og tidligere medlem av Tvedestrand kommunestyre i 12 år og nestleder i planutvalget, er mitt klare råd at alternativ 30 bør velges.
Da får Statsforvalteren og de folkevalgte i regjering delvis gjennomslag for sitt ønske om mye gjenbruk av gammel vei, E-18.
Dette valget gir også mest forutsigbarhet og minst behov for innløsing av privat eiendom.
Man slipper å rasere Songe, et vitalt lokalsamfunn.

Mvh Jan Marcussen.
Gjeving Trevarefabrikk.

Gjeving.

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: E18 Tvedestrand – Gjerstad

Fra: Jan Roger Ekedal <jan.roger.ekedal@hotmail.com>
Sendt: fredag 19. mai 2023 13:32
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: E18 Tvedestrand – Gjerstad

Hei

Jeg har et par merknader til planprogram E18 Tvedestrand-Gjerstad.

Lokal medvirkning:

I planprogram for E18, Tvedestrand-Gjerstad er det på side 10 angitt følgende:

> *«Underutvalg og planadministrasjon i de berørte kommunene vil bli holdt orientert om status og fremdrift i planarbeidet gjennom dialogmøter»*

Av tilhørende skisse fremkommer det også at det ikke blir høring for valg av trase etter at det er foretatt konsekvensutredning.

Jeg ber derfor om at dette endres til at det skal gjennomføring høring hos berørte kommuner før valg av korridor tas.

Dersom dette ikke skjer, vil ikke arbeidet ha tilstrekkelig demokratisk forankring.

En høring først etter at reguleringsplanen er utarbeidet kan fremstå som en «skinnprosess» og bør unngås.

Jeg bemerker også at underutvalget ikke er gitt myndighet til å treffe innspill eller beslutninger om valg av korridor.

Trasevalg:

Korridor 10 og 20 bryter med tidligere enstemmig vedtak fattet av kommunestyret i Tvedestrand.

Å anlegge ny E18 i en av disse korridorene vil medføre alvorlige konsekvenser for både boligområder og landbruksarealer.

Disse to korridoren bør derfor skrinlegges for videre vurdering.

Med hilsen

Jan Roger Ekedal

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: E-18 Tvedestrand

Fra: Jarle Hagane <jarlehagane@gmail.com>
Sendt: onsdag 17. mai 2023 22:19
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: E-18 Tvedestrand

Trasevalg 10 kan ikke være aktuelt, så lenge vi på Songe alltid har fått høre at å lage så mye som en sykkel og gangsti ved siden av E-18, ikke går på grunn av dårlige grunnforhold og dyrka mark. I tillegg vil trasevalg 10 rasere Songe som bygd, og veldig mange hus må innløses. Deriblant mitt eget. For et par år siden fikk vi et helt klart inntrykk av at kun de indre traseene var aktuelle. Etter dette har vi pusset opp både under og overetasjen. Hagen mot E-18 er blitt påkostet mye i beplanting, siden vi nå trodde vi kunne bruke hagen med mye mindre støy enn nå. Dette har vi nå stanset, da vi igjen ikke vet om vi får beholde huset.

Trasevalg 20 unngår de dårlige grunnforholdene og dyrka mark på Lunde, men det vil likevel gå ut over mange familier på Songe. Et større kryss på Songe enn det som er nå, vil ta mye areal, også dyrket mark.

Trasevalg 30 vil kunne gjenbruke en forholdsvis bra dagens E18 med en utvidelse. Det er vel også en fordel for industriområdet på Siva/Akland. Det vil forhåpentligvis gå få hus med i dette alternativet, og det må jo være ønskelig.

Trasevalg 40 fikk man inntrykk av at Nye veier i utgangspunktet ønsket. Det gav mest vei for minst penger. Å velge bort denne nå fordi den går i uberørt natur, er da bare tull. Ifølge lokale her følger ønsket trase høyspentlinja på heia. Så vidt jeg vet krever en høyspentlinje noen flere centimeter i bredden enn en vanlig tursti. Dermed kan vi vel bare droppe å kalle trase 40 uberørt natur… I forbindelse med trasevalg 40, som var planlagt, ble det også innløst flere hus. Ikke vet jeg hvor mange millioner dette gjaldt, men når økonomi er en viktig del av dette, virker det som en helt vanvittig løsning.

Så lenge gjenbruk er et hovedfokus, må det å gjenbruke dagens E 18 som alternativ vei være en god løsning. Dagens vei mellom Tvedestrand og Akland, er langt unna ønsket standard, og med flere liv på samvittigheten. Som alternativ vei en kort periode noen ganger i året, må man derimot håpe det går bra. Når det nå skjer noe mellom Lunde og Røysland, som det jevnlig gjør, må trafikken om Laget og/eller Vegårshei. Tror en del av de som prøvde disse omkjøringsveiene i vinter, ikke var helt imponert over denne muligheten….

Dersom det skal lages en alternativ vei til trase 10, 20 eller 30 et annet sted, er jo hele argumentet med å bruke minst mulig areal og såkalt uberørt natur helt borte. Både trasevalg 10 og 20 må ha en annen vei i byggeperioden, dermed må mer areal brukes. Da må det være bedre å la dagens E-18 være alternativ vei og bygge ny vei for fremtiden inne på heia, liknende trasevalg 30 og 40.

Mitt håp er at trasevalg 40, eventuelt 30 blir brukt. Det viktigste for meg er uansett at det blir tatt en avgjørelse om kortest mulig tid, så både privatpersoner, bedriftseiere og eiendomsutviklere kan planlegge fremtiden videre. Tvedestrand er et flott område, og vil kunne utvikles mye mer bare denne veien blir avklart. Pr nå går dette på helsa løs…

Mvh

Jarle Hagane

Kartinnsynsløsningen

Jarle Hagane
Tvedestrand, gbnr. 53/50
Dato: 17.05.2023

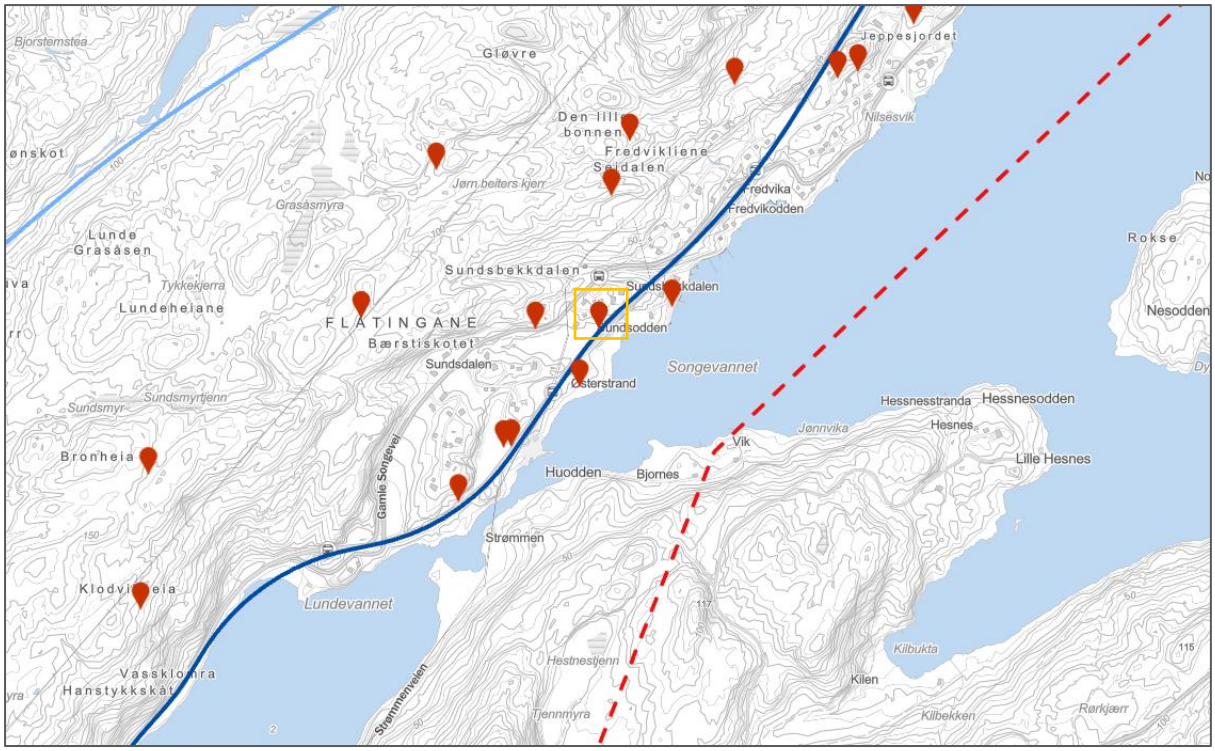
Innspill:
Trasevalg 10 kan ikke være aktuelt, så lenge vi på Songe alltid har fått høre at å lage så mye som en sykkel og gangsti ved siden av E-18, ikke går på grunn av dårlige grunnforhold og dyrka mark. I tillegg vil trasevalg 10 rasere Songe som bygd, og veldig mange hus må innløses. Deriblant mitt eget. For et par år siden fikk vi et helt klart inntrykk av at kun de indre traseene var aktuelle. Etter dette har vi pusset opp både under og overetasjen. Hagen mot E-18 er blitt påkostet mye i beplanting, siden vi nå trodde vi kunne bruke hagen med mye mindre støy enn nå. Dette har vi nå stanset, da vi igjen ikke vet om vi får beholde huset. Trasevalg 20 unngår de dårlige grunnforholdene og dyrka mark på Lunde, men det vil likevel gå ut over mange familier på Songe. Et større kryss på Songe enn det som er nå, vil ta mye areal, også dyrket mark.

Trasevalg 30 vil kunne gjenbruke en forholdsvis bra dagens E18 med en utvidelse. Det er vel også en fordel for industriområdet på Siva/Akland. Det vil forhåpentligvis gå få hus med i dette alternativet, og det må jo være ønskelig.

Trasevalg 40 fikk man inntrykk av at Nye veier i utgangspunktet ønsket. Det gav mest vei for minst penger. Å velge bort denne nå fordi den går i uberørt natur, er da bare tull. Ifølge lokale her følger ønsket trase høyspentlinja på heia. Så vidt jeg vet krever en høyspentlinje noen flere centimeter i bredden enn en vanlig tursti. Dermed kan vi vel bare droppe og kalle trase 40 uberørt natur … I forbindelse med trasevalg 40, som var planlagt, ble det også innløst flere hus. Ikke vet jeg hvor mange millioner dette gjaldt, men når økonomi er en viktig del av dette, virker det som en helt vanvittig løsning.

Så lenge gjenbruk er et hovedfokus, må det å gjenbruke dagens E 18 som alternativ vei være en god løsning. Dagens vei mellom Tvedestrand og Akland, er langt unna ønsket standard, og med flere liv på samvittigheten. Som alternativ vei en kort periode noen ganger i året, må man derimot håpe det går bra. Når det nå skjer noe mellom Lunde og Røysland, som det jevnlig gjør, må trafikken om Laget og/eller Vegårshei. Tror en del av de som prøvde disse omkjøringsveiene i vinter, ikke var helt imponert over denne muligheten …. Dersom det skal lages en alternativ vei til trase 10, 20 eller 30 et annet sted, er jo hele argumentet med å bruke minst mulig areal og såkalt uberørt natur helt borte. Både trasevalg 10 og 20 må ha en annen vei i byggeperioden, dermed må mer areal brukes. Da må det være bedre å la dagens E-18 være alternativ vei og bygge ny vei for fremtiden inne på heia, liknende trasevalg 30 og 40.

Mitt håp er at trasevalg 40, eventuelt 30 blir brukt. Det viktigste for meg er uansett at det blir tatt en avgjørelse om kortest mulig tid, så både privatpersoner, bedriftseiere og eiendomsutviklere kan planlegge fremtiden videre. Tvedestrand er et flott område, og vil kunne utvikles mye mer bare denne veien blir avklart. Pr nå går dette på helsa løs …


Bjørstemstea
Gløvre
Jeppesjordet
Den lille bonnen
Fredvikliene
Sæidalen
Nilsesvik
Jørn beiters kjerr
Grasasmyra
Fredvika
Fredvikodden
Lunde
Grasåsen
Tykkekjerra
Lundeheiane
Sundsbekkdalen
FLATINGANE
Bærstiskotet
Sundsodden
Sundsdalen
Østerstrand
Songevannet
Rokse
Nesodden
Sundsmyr
Sundsmyrtjenn
Hessnesstranda
Hessnesodden
Hesnes
Jønnvika
Vik
Lille Hesnes
Bronheia
Gamle Songevei
Huodden
Bjørnes
Strømmen
Klodvikheia
Lundevannet
Kilbukta
Hestnestjenn
Kilen
Vassklovhra
Hanstykkskåt
Strømmenveien
Tjennmyra
Kilbekken
Rørkjærr

Simensen, Iselin Been

Fra:	Jarle Songedal <jarlesongedal01@gmail.com>
Sendt:	søndag 7. mai 2023 13:49
Til:	SM_NO_E18TG
Emne:	Nye E18 Tvedestrand-Gjerstad
Vedlegg:	Screenshot_20230507_132207_OneDrive.jpg; Screenshot_20230507_132218_OneDrive.jpg; Screenshot_20230507_132153_OneDrive.jpg

Hei. Vil skrive et innspill til dere angående den nye veien.

Jeg kan starte med de 4 alternativene dere vurderer. Jeg synes ingen av de er bra, ettersom alle er problematiske.

Men jeg synes helt klart alternativ 20 er det beste. Dette kommer jeg tilbake til. Først vil jeg skrive hvorfor de andre alternativene ikke må bli noe av.

Jeg kan starte med gjenbruksalternativet som går utpå å benytte seg av hele den gamle trasseen. Dette er helt klart det dårligste alternative mener jeg. Grunnen til dette er følgende:
1. Veien går gjennom bebygde områder. Sundsdalen, Songe, Røysland og Akland vil bli svært berørt i form av støy, og mange vil miste husene sine ettersom det står mange hus nærme veien der idag.
2. Ved å legge veien her får man ingen "reservevei". Dette er en stor ulempe dersom det oppstår ulykker. Eller det må gjøres arbeid på den nye veien.
3. Byggeperioden vil bli krevende og dyr. Ettersom veien skal bygges oppå den som allerede er der vil veien bli svært dyr og ta lang tid og bygge. Det vil bli lange køer og mye omkjøring i disse årene.
Dette er grunner til at jeg mener dette er en dårlig løsning.

Så over til alternativ 40 (indre linje) som jeg også er sterkt imot.
Grunnen til dette er følgende:
1. Veien går gjennom et av de største og mest unike uberørte viltområdene vi har langs sørlandskysten, legges veien her vil man dele et stort område i to, og denne "nasjolparken" ødelegges. Ser mange mener det ikke er uberørt, ettersom det går en kraftgate her. Jeg er kjent i området og jakter mye langs denne linja. Jeg mener at denne linja ikke har noen påvirkning på området, ettersom dyrene ikke blir hindret på noen måte. En motorvei derimot er noe helt annet.
2. Man ødelegger dyrelivet. Dette området er i tillegg til et stort uberørt området også hjem til en av de flotteste hjortestammene vi har på Sørlandet, og en av grunnene til det er at de har så store områder å bevege seg i. Kommer veien her er jeg redd hjorten og ellers resten av dyrene vil lide stort.
3. Veien legges alt for høyt i terrenget. Ved å legge veien i indre linje må veien opp på over 200 moh.
Dette gjør at kotehøyden på veien blir svært varierende. Fra 60 moh i Tvedestrand til over 200 ved Hallandsheia. Før man går ned igjen. Differansen på 140 høydemeter på 6 km motorvei synes ikke hører hjemme under motorveibygging. Ettersom man skal prøve å holde veien i mest mulig lik høyde. Ulempene dette vil medføre er mange;
1. Mere utslipp pga motorene må bruke mer energi på bakkene. Dette er ikke miljøvennlig tankegang.
2. Dyrere for hver enkelt sjåfør, ettersom man bruker mer drivstoff. (Veien blir dyrere å kjøre på)
3. Vinteren blir en stor utfordring. Jeg er selv lommekjent i området på Hallandsheia. Dette er et snøland på vinteren. Ved å legge veien i dette "vinterlandet" kommer det til å bli kødannelser der. I tillegg blir det økte utgifter i form av brøyting. Vi vet jo alle om utfordringene som har vært på Østerholtheia. Dette området byr på mere snø og ligger høyere i terrenget.
4. Man ødelegger i tillegg Modalengrenda og Skjerkholt gården.
5. Hyttefeltet ved Eksjø ødelegges. Ettersom veien vil gå langs Eksjø vil hele dette idylliske området bli ødelagt av støy fra veien.

Dette er grunnene til at jeg mener at veien absolutt ikke burde legges i indre linje.

Så til alternativ 20 som jeg helt klart mener er det beste. Her er grunnene for dette:

1. Med å legge veien her får man en vei i samme høyde hele veien. Dette er miljøvennlig og økonomisk for sjåfører. I tillegg slipper man vinterkaoset i mange omganger.
2. Man slipper å ødelegge Modalengrenda og Skjerkholtgården.
3. Veien kommer nærmere dagens vei og man unngår derfor å stykke opp et altfor stort område av "nasjonalparken" som jeg så fint kaller den.
4. Sundsdalen og Songe får veien på avstand bak heia, og vil derfor ikke høre stort til veien.
5. Man kan bruke den gamle veien som reserve trase.

Altså mange positive grunner til å legge veien her. Så frem til Songe er denne fin, men derfra og videre liker jeg ikke at den skal inn på dagens vei igjen. Her kommer grunnene til at dette er en dårlig ide:
1.Ved å legge inn veien her igjen vil mange miste husene sine ved Lindlandsveien. I tillegg vil Røysland på Songe bli berørt i form av støy.
Veien går også gjennom Akland der mange hus vil bli berørt ettersom veien kommer forbi der.
2. Veilinja blir lengre enn nødvendig. Dette synes tydelig på kartet, uten at det nødvendigvis er et så stort poeng.

Uansett, så skjønner jeg ikke hvorfor dere ikke har et traseforslag som binder sammen alternativ 20 og 30. Denne trasseen hadde vært en klar vinner. Ved å kutte veien inn i Skaftstjennheia og møte alternativ 30 ved Skåltjenn, hadde dette blitt en kjempefin trasse som hadde ungått mange av problemene jeg tidligere har remset opp.

Dette er fordelene med denne trasseen, foruten det jeg tidligere har nevnt.
1. Ved å binde sammen alternativ 20 og 30 unngår man å berøre Songe og Røysland totalt. Veien kommer også bak Koftefjell slik at Lindlandsgårdene også slipper unødig støy. Da kommer veien bak de istedenfor ved vannet og idyllen som er der.
2. Man får bruke dagens E18 som reservevei. Ved å legge veien her blir hele dagens E18 en reservevei/lokalvei. Denne blir videreført til veien som går ned til Søndeled, og sørger derfor for at vi har gode reserveveier hele veien gjennom gamle Aust Agder.
3. Veien går gjennom Moland industriområde, som sørger for at de ikke får unødvendig lang vei til det nye krysset som blir etablert.
Eneste minuset med denne veien er Torbjørnsdalen som blir berørt, og her er det ca 9 husstander som må rives.

Men om man ser på det store bildet, så er dette bedre mener jeg enn å ødelegge 5-6 hustander med Lindlandsveien, for å så berøre Røysland, Lindland og Akland med støy og i tillegg ikke få noen reservevei. Regner også med det ryker noen hus på Akland. Så alt i alt er mitt forslag mye bedre.

Under legger jeg ved et bilde, så dere ikke er i tvil om hvor jeg ønsker veien koblet sammen.

Håper dere har fått litt å tenke på og gjør nøye og gode vurderinger før dere bestemmer dere.
Som sagt er dette linjen som gir best resultat, tror jeg.

Håper på en god tilbakemelding på traseforslaget mitt. Ellers lykke til med veiprosjektet.

Mvh
Jarle Songedal

Kartinnsynsløsningen

Jarle Songedal
Alle kommuner
Dato: 07.05.2023

Innspill:
Hei. Vil skrive et innspill til dere angående den nye veien.

Jeg kan starte med de 4 alternativene dere vurderer. Jeg synes ingen av de er bra, ettersom alle er problematiske.

Men jeg synes helt klart alternativ 20 er det beste. Dette kommer jeg tilbake til. Først vil jeg skrive hvorfor de andre alternativene ikke må bli noe av.

Jeg kan starte med gjenbruksalternativet som går utpå å benytte seg av hele den gamle trasseen. Dette er helt klart det dårligste alternative mener jeg. Grunnen til dette er følgende:

1. Veien går gjennom bebygde områder. Sundsdalen, Songe, Røysland og Akland vil bli svært berørt i form av støy, og mange vil miste husene sine ettersom det står mange hus nærme veien der i dag.
2. Ved å legge veien her får man ingen "reservevei". Dette er en stor ulempe dersom det oppstår ulykker. Eller det må gjøres arbeid på den nye veien.
3. Byggeperioden vil bli krevende og dyr. Ettersom veien skal bygges oppå den som allerede er der vil veien bli svært dyr og ta lang tid og bygge. Det vil bli lange køer og mye omkjøring i disse årene.

   Dette er grunner til at jeg mener dette er en dårlig løsning.

Så over til alternativ 40 (indre linje) som jeg også er sterkt imot. Grunnen til dette er følgende:

1. Veien går gjennom et av de største og mest unike uberørte viltområdene vi har langs sørlandskysten, legges veien her vil man dele et stort område i to, og denne "nasjolparken" ødelegges. Ser mange mener det ikke er uberørt, ettersom det går en kraftgate her. Jeg er kjent i området og jakter mye langs denne linja. Jeg mener at denne linja ikke har noen påvirkning på området, ettersom dyrene ikke blir hindret på noen måte. En motorvei derimot er noe helt annet.
2. Man ødelegger dyrelivet. Dette området er i tillegg til et stort uberørt område også hjem til en av de flotteste hjortestammene vi har på Sørlandet, og en av grunnene til det er at de har så store områder å bevege seg i. Kommer veien her er jeg redd hjorten og ellers resten av dyrene vil lide stort.
3. Veien legges alt for høyt i terrenget. Ved å legge veien i indre linje må veien opp på over 200 moh.

Dette gjør at kotehøyden på veien blir svært varierende. Fra 60 moh i Tvedestrand til over 200 ved Hallandsheia. Før man går ned igjen. Differansen på 140 høydemeter på 6 km motorvei synes ikke hører hjemme under motorveibygging. Ettersom man skal prøve å holde veien i mest mulig lik høyde. Ulempene dette vil medføre er mange;

1. Mere utslipp pga motorene må bruke mer energi på bakkene. Dette er ikke miljøvennlig tankegang.

2. Dyrere for hver enkelt sjåfør, ettersom man bruker mer drivstoff. (Veien blir dyrere å kjøre på)
3. Vinteren blir en stor utfordring. Jeg er selv lommekjent i området på Hallandsheia. Dette er et snøland på vinteren. Ved å legge veien i dette "vinterlandet" kommer det til å bli kødannelser der. I tillegg blir det økte utgifter i form av brøyting. Vi vet jo alle om utfordringene som har vært på Østerholtheia. Dette området byr på mere snø og ligger høyere i terrenget.
4. Man ødelegger i tillegg Modalengrenda og Skjerkholt gården.
5. Hyttefeltet ved Eksjø ødelegges. Ettersom veien vil gå langs Eksjø vil hele dette idylliske området bli ødelagt av støy fra veien.

Dette er grunnene til at jeg mener at veien absolutt ikke burde legges i indre linje.

Så til alternativ 20 som jeg helt klart mener er det beste. Her er grunnene for dette:
1. Med å legge veien her får man en vei i samme høyde hele veien. Dette er miljøvennlig og økonomisk for sjåfører. I tillegg slipper man vinterkaoset i mange omganger.
2. Man slipper å ødelegge Modalengrenda og Skjerkholtgården.
3. Veien kommer nærmere dagens vei og man unngår derfor å stykke opp et altfor stort område av "nasjonalparken" som jeg så fint kaller den.
4. Sundsdalen og Songe får veien på avstand bak heia, og vil derfor ikke høre stort til veien.
5. Man kan bruke den gamle veien som reserve trase.

Altså mange positive grunner til å legge veien her. Så frem til Songe er denne fin, men derfra og videre liker jeg ikke at den skal inn på dagens vei igjen. Her kommer grunnene til at dette er en dårlig ide:
1. Ved å legge inn veien her igjen vil mange miste husene sine ved Lindlandsveien. I tillegg vil Røysland på Songe bli berørt i form av støy. Veien går også gjennom Akland der mange hus vil bli berørt ettersom veien kommer forbi der.
2. Veilinja blir lengre enn nødvendig. Dette synes tydelig på kartet, uten at det nødvendigvis er et så stort poeng.

Uansett, så skjønner jeg ikke hvorfor dere ikke har et traseforslag som binder sammen alternativ 20 og 30. Denne trasseen hadde vært en klar vinner. Ved å kutte veien inn i Skaftstjennheia og møte alternativ 30 ved Skåltjenn, hadde dette blitt en kjempefin trasse som hadde ungått mange av problemene jeg tidligere har remset opp.

Dette er fordelene med denne trasseen, foruten det jeg tidligere har nevnt.
1. Ved å binde sammen alternativ 20 og 30 unngår man å berøre Songe og Røysland totalt. Veien kommer også bak Koftefjell slik at Lindlandsgårdene også slipper unødig støy. Da kommer veien bak de istedenfor ved vannet og idyllen som er der.
2. Man får bruke dagens E18 som reservevei. Ved å legge veien her blir hele dagens E18 en reservevei/lokalvei. Denne blir videreført til veien som går ned til Søndeled, og sørger derfor for at vi har gode reserveveier hele veien gjennom gamle Aust-Agder.
3. Veien går gjennom Moland industriområde, som sørger for at de ikke får unødvendig lang vei til det nye krysset som blir etablert.

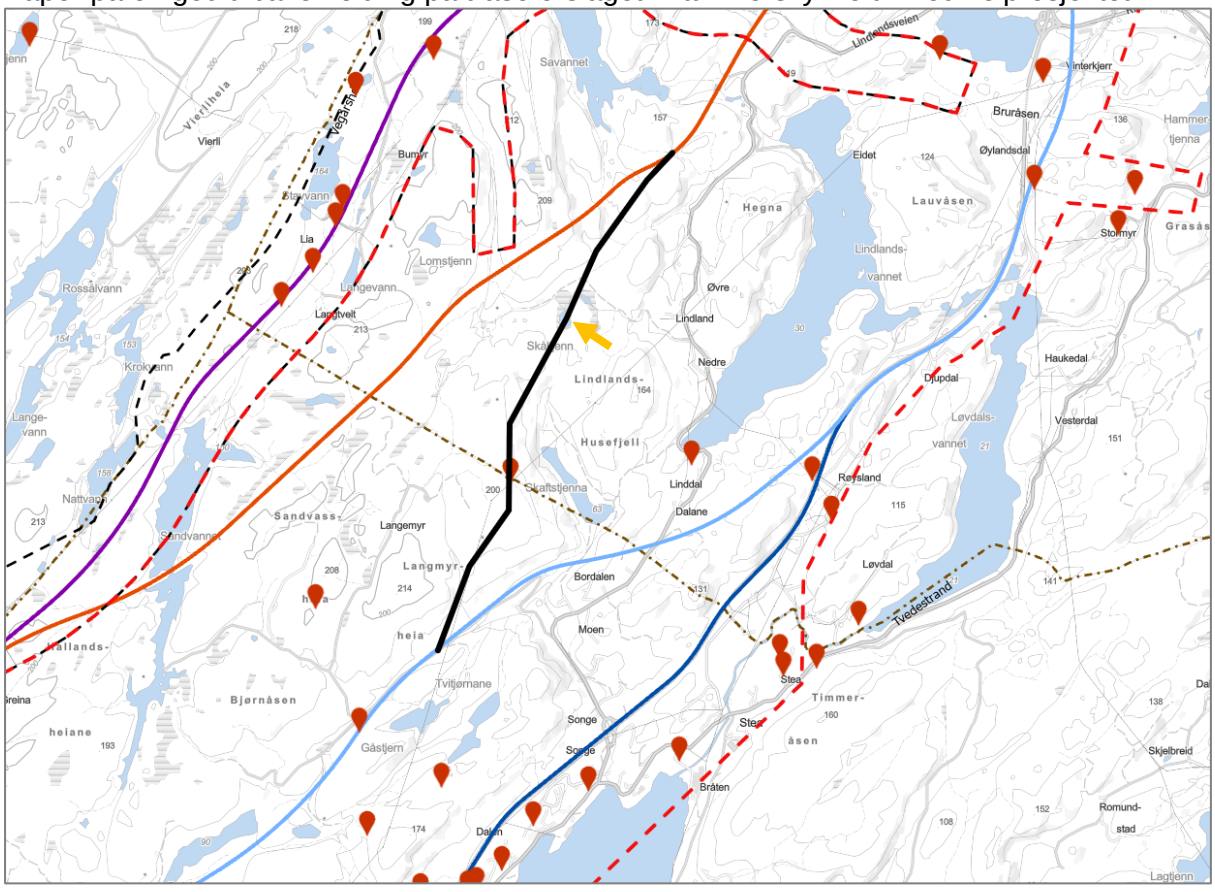
Eneste minuset med denne veien er Torbjørnsdalen som blir berørt, og her er det ca 9 husstander som må rives.

Men om man ser på det store bildet, så er dette bedre mener jeg enn å ødelegge 5-6 husstander med Lindlandsveien, for å så berøre Røysland, Lindland og Akland med støy og i tillegg ikke få noen reservevei. Regner også med det ryker noen hus på Akland. Så alt i alt er mitt forslag mye bedre.

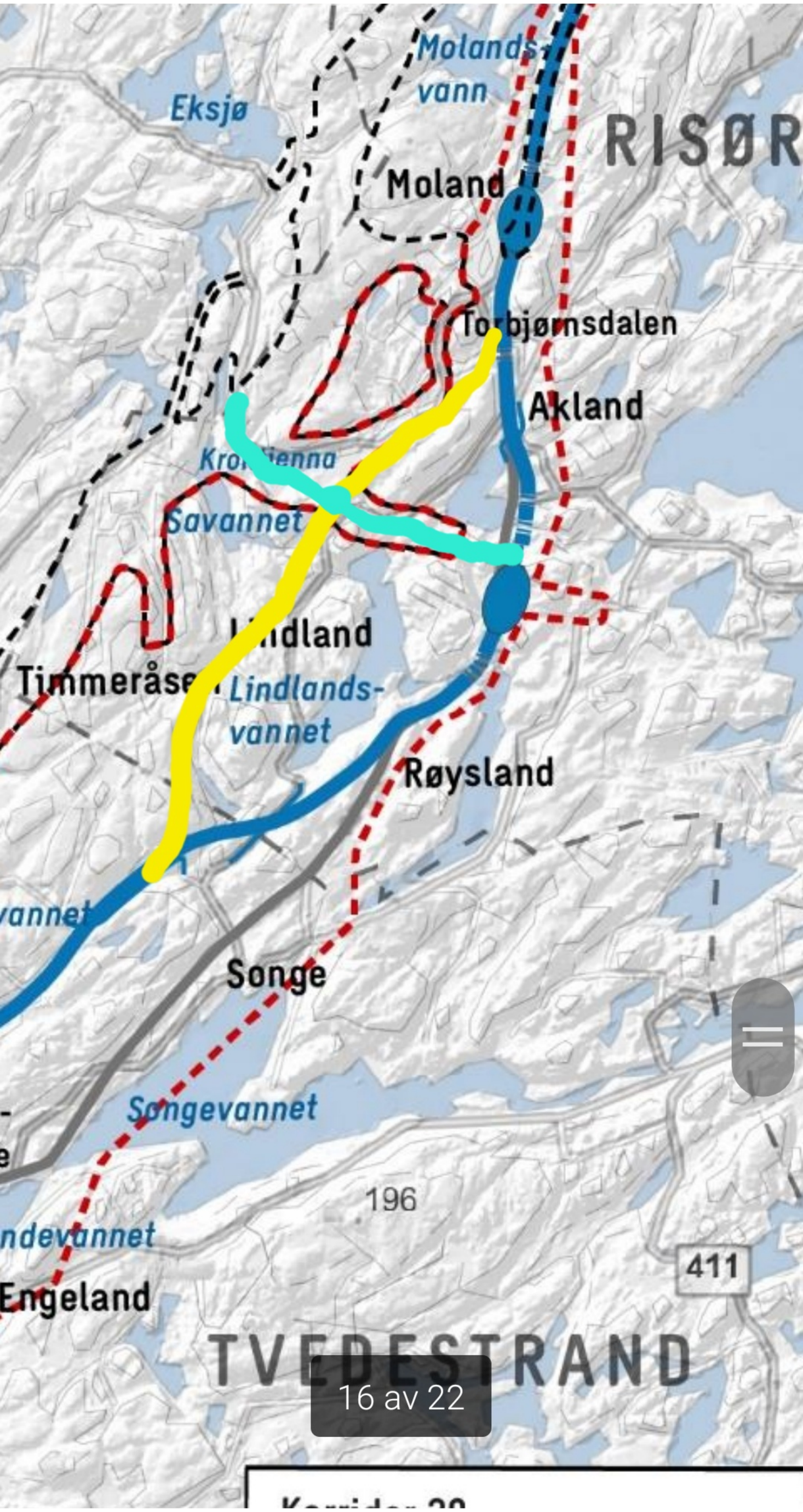
Under legger jeg ved noen bilder, så dere ikke er i tvil om hvor jeg ønsker veien koblet sammen.

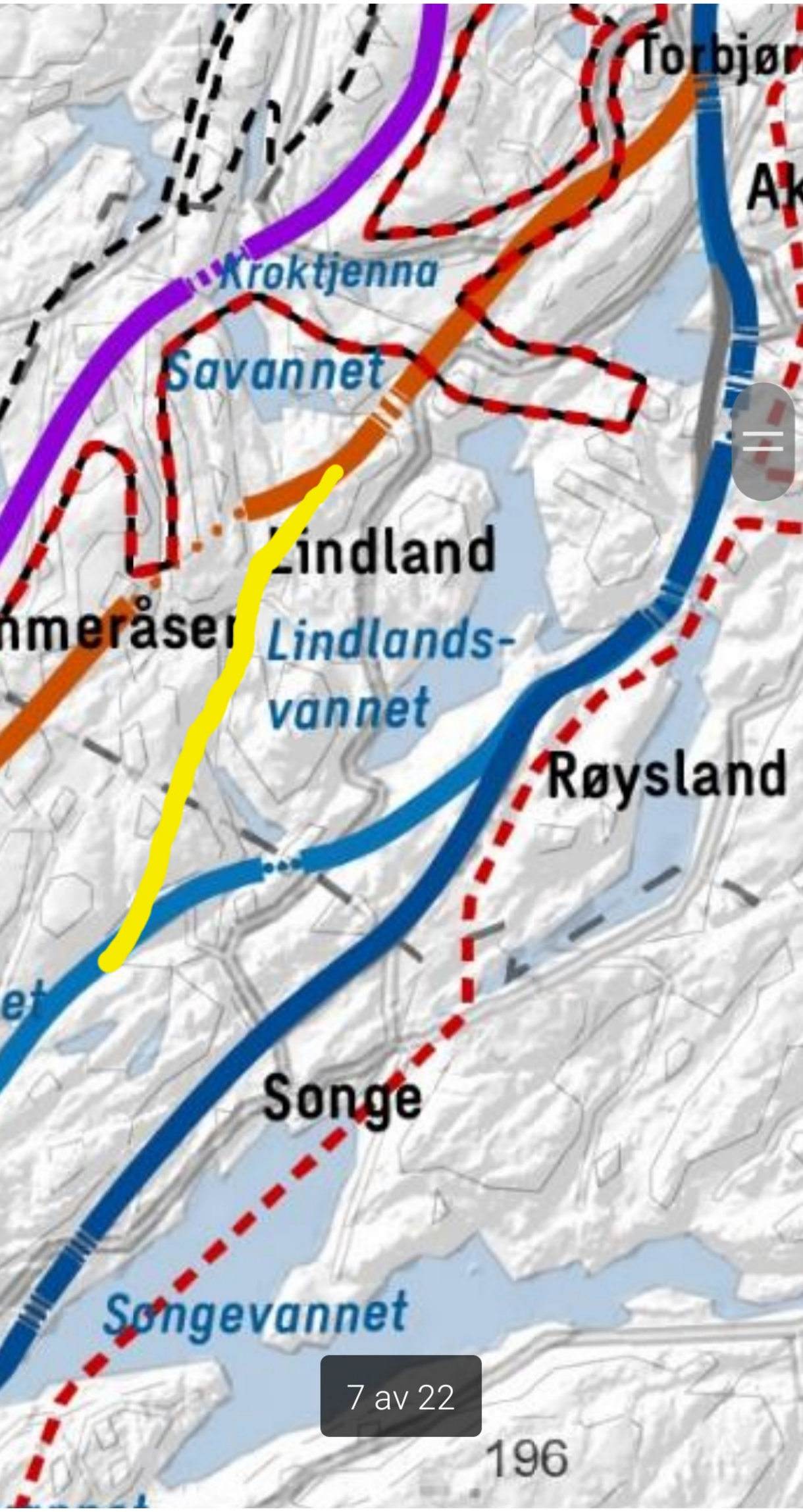
Håper dere har fått litt å tenke på og gjør nøye og gode vurderinger før dere bestemmer dere.
Som sagt er dette linjen som gir best resultat, tror jeg.

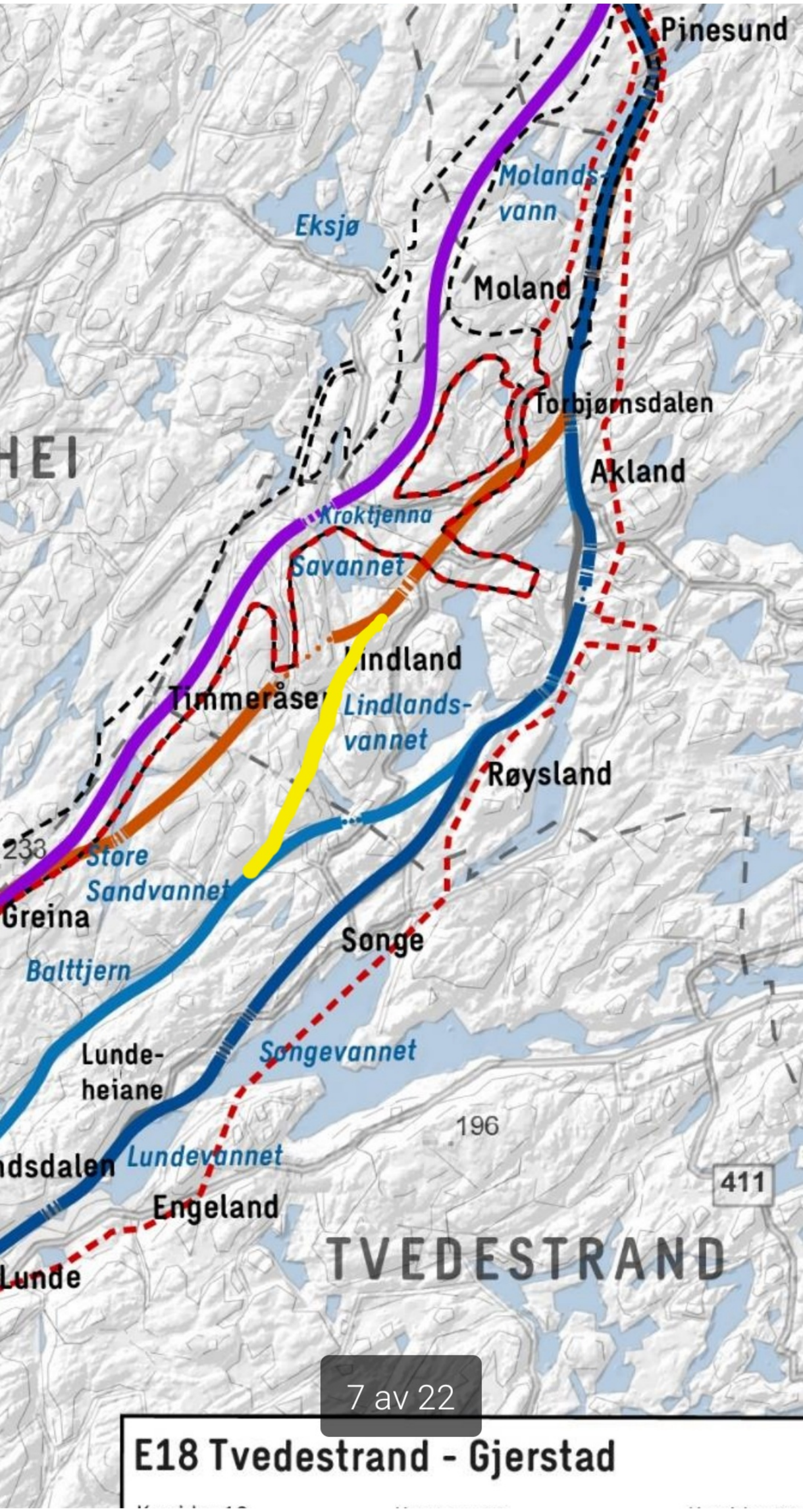
Håper på en god tilbakemelding på traseforslaget mitt. Ellers lykke til med veiprosjektet.



13:21 4G TALE1 4G 46%




Kroktjenna
Savannet
Lindland
Lindlands-
vannet
Røysland
Songe
Songevannet
196



E18 Tvedestrand - Gjerstad

Simensen, Iselin Been

Fra:	SM_NO_E18TG
Emne:	VS: Nye E18 Tvedestrand-Gjerstad
Vedlegg:	Screenshot_20230509_103614_Norgeskart outdoors.jpg

Fra: Jarle Songedal <jarlesongedal01@gmail.com>
Sendt: tirsdag 9. mai 2023 10:56
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: Re: Nye E18 Tvedestrand-Gjerstad

Sender dere et mer detaljert bilde i området. Her har jeg fått med tunneler (som er de svarte prikkene) som må bli laget for å få til denne trasseen.

Mh
Jarle Songedal


10:36
70%
Norgeskart friluftsliv
0
250m
500m
209
Lomstjenn
Skåltjenn
Lindlands-
164
Husefjell
Skaftstjenna
63
200
gemyr
ngmyr-
Lindland
3442
Nedre
Linddal
Dalane
34/51
Bordalen
131
Moen
3442

Simensen, Iselin Been

Fra:	Judith Moen <jud-mo@online.no>
Sendt:	onsdag 3. mai 2023 21:02
Til:	SM_NO_E18TG
Emne:	Innspill til ny E18.

Judith Moen
Lauvåsdalen 7
4909 Songe
G.nr.: 73 B.nr.: 90

Hei!
Jeg var på informasjonsmøte på Søndeled i kveld, 03.05.2023, angående ny E18 Tvedestrand-Bamble.
Jeg bor på Songe.

Dette er så nytt for meg, men jeg vil nå si det jeg kommer på nå, så får jeg se hvor veivalget blir etter hvert, og da kan jeg eventuelt si mere. Håper at det er til noe nytte for dere i planarbeidet, og veivalget.

Min eiendom vil ved alternativ 10 bli liggende tett inntil E18. For noen år siden ble det lagt nye kloakkrør her på Songe. Mange av dem er lagt i fjell/borehull. Bl.a fra min eiendom og ned til koblingspunkt. Jeg lurer på hva som vil skje hvis det blir mye sprengning/rystelser i fjellet der disse er lagt/boret.

Songe hadde før vi fikk vann fra Tvedestrand, vann fra Tvitjørnane. Det ligger et pumpehus ikke så langt fra E18. Hvis noe skjer med vårt nye vannanlegg, kan det være lurt å ha det gamle intakt? Dette vet nok kommunen mer om enn meg, men jeg må bare nevne det.

Jeg må også nevne våtmarksområdene ved Lundeslettene. Hva skjer med dem hvis nye E18 blir utvidet mot vassdrag/Lundevann? Her er både fugleliv og fisk (laks , ørret m.m). Songevann har to store vassdrag, der laks og ørret gyter.

Mellom Tvedestrand og Vinterkjær er det dårlige alternativer til vei i tilfelle ras/snø/ulykke på E18. Vil det bedre seg med ny E18?

Og til slutt i mitt lille brev kan jeg nevne at jeg for noen år siden observerte blåvinge på min eiendom ☺

Lykke til med ny E18!

Med vennlig hilsen
Judith Moen.

31.03.2023 12:47:55 AR5451100802

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	SALVESVOLD JØRUND
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
lauvåsen 48	73	132

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

ny e 18 må ikke legges gjennom songe.konsekvensene blir store for beboerne.

31.03.2023 12:47:55 AR5451100802

Signert av

JØRUND SALVESVOLD på vegne av SALVESVOLD JØRUND 31.03.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

31.03.2023 12:47:55 AR545100802

31.03.2023 12:47:55 AR545100802

06.04.2023 16:39:32 AR5455956963

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	AHMAD KAMERAN MOHAMAD
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	55	21

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hvis dere skal forbedre eller bygge om Risørveien 416 som går forbi min eindom, så vil jeg gjerne at dere skal legge støyskjerming langs mitt tomt.

06.04.2023 16:39:32 AR5455956963

Signert av

KAMERAN MOHAMAD AHMAD på vegne av AHMAD KAMERAN MOHAMAD 06.04.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

06.04.2023 16:39:32 AR545956963

06.04.2023 16:39:32 AR545956963

20.05.2023 10:02:13 AR552249827

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	STERK-HANSEN KATHRINE
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	73	115

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	73	172

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Det er med sjokk og vanntro at Alt 10 kommer med som noe alternativ til ny E-18. Personlig

20.05.2023 10:02:13 AR552249827

mister jeg både hjem , barndomshjem og en naturlig adkomst til både vann og frisluftsliv.
Songe som bygd blir bokstavlig talt revet i fillebiter. Hva blir igjen til resten av bygda? Hva med adkomst til hovedvei for de?
Tvedestrand kommune har ikke engang noen tomter å tilby. her kan vi risikere å måtte flytte ut av kommunen.
Alt 40 er jo mer eller mindre ferdig utredet og skal skrotes til fordel for villt og utmark. Men hvor er hensynene til villt langs alt. 10? Storelvavassdraget , og Songevann feks.
Går ikke det under villt og dyreliv?
All våtmark langs Lunde. Laks , Aure og gjedde. Hekkende fugler. All dyrket mark. Og hva blir konsekvensene av alle de små gårds og jordbrukene som påvirkes?
Med alt 30 kan det jo mer eller mindre jobbes uforstyrret i tillegg til at mye av veien allerede er utredet.
Dagens e-18 ligger bli liggende klar som en adkomst og omkjøringsvei (lik den mellom akland og brokelandsheia).

Signert av

KATHRINE STERK-HANSEN på vegne av STERK-HANSEN
KATHRINE 20.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

20.05.2023 10:02:13 AR552249827
20.05.2023 10:02:13 AR552249827

21.05.2023 23:29:16 AR552301984

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	LØVDAL KENT
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	34	30

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	35	2

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Har sett på de 4 ulike valgene mtp trasevalg av ny 4 feltsmotorvei. Det er viktig å ta vare på

21.05.2023 23:29:16 AR552301984

miljøet blir nevnt. Men hva med lokalbefolkningen som bor nær den nåværende E 18, et av valgene alternativ 10 er som å pisse på oss som bor på Songe. Det ødelegger hele lokalsamfunnet med å rasere x antall husstander. Hva med alternativ vei? Vegårshei eller Laget eller gamle Songe vei. Dette har jo vist seg å være katastrofe opptil flere ganger de siste årene. Ta nå vare på de som bor her og tenk på lokalsamfunnet. Det er kun et alternativ og det er 40.
Mvh Kent Løvdal

Signert av

KENT LØVDAL på vegne av LØVDAL KENT 21.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

21.05.2023 23:29:16 AR552301984

21.05.2023 23:29:16 AR552301984

Simensen, Iselin Been

Fra:	Kjell Birger Kvinnesland <kjell.kvinnesland@outlook.com>
Sendt:	mandag 22. mai 2023 21:05
Til:	SM_NO_E18TG
Emne:	Skolerute fra Songe vis E18

Hei
Tvedestrand kommune flytter barneskole fra Songe til Tvedestrand. Skolebussen vil da gå på eksisterende e18. Ved arbeid ved gjenbruk av e18 vil det være behov for omkjøring. Da vil skoleruta gå omvei kanskje via Vegårshei eller Laget. Vil da bli veldig lang kjøretid fir barna.

Mvh
Kjell Kvinnesland

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: Medvirkningsportalen

-----Opprinnelig melding-----
Fra: Kjell Rune Løvdal <krlovda@hotmail.com>
Sendt: søndag 21. mai 2023 22:56
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: Medvirkningsportalen

Hei!

Løsningen dere har som medvirkningsportal er helt håpløs og under enhver kritikk! Ikke mulig å komme på, og resultat av meldinger fra de som har kommet inn dukker ikke opp!

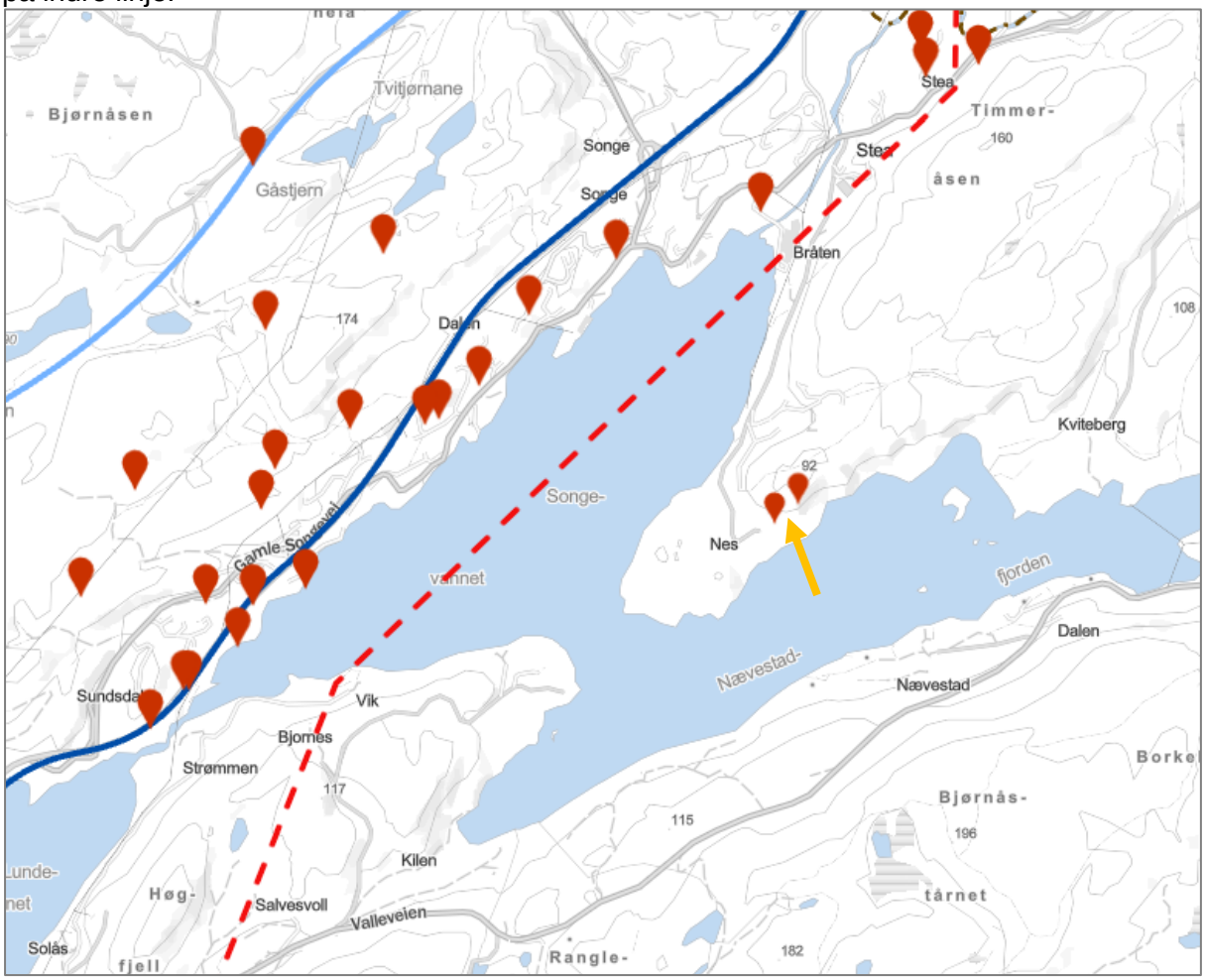
Svært useriøst.

Hilsen Kjell Rune Løvdal

Kartinnsynsløsningen

Kjell Rune Løvdal
Tvedestrand kommune
Dato: 27.04.2023

Innspill:
Det eneste riktige er å velge indre linje. Det er hensyn til mennesker og lokalsamfunnet som må og skal veie tyngst. Det handler om respekt for de som bor i området. Det oppleves mest naturlig å legge trasé inn mot kommunegrense og eiendomsgrenser, og på den måten unngå å stykke opp teiger og skape skille i bygd og eiendom. For øvrig er det av erfaring gjennom tiår både observert og felt betydelig større andel elg og rådyr i området mot blå linje, og viltbestanden er rikest i området fra Lunde i vest til Akland i øst mot dagens E18 sammenlignet med inn mot indre linje. Ta hensyn til mennesker, samfunn og dyr. Legg veien på indre linje!



Høringsinnspill om uønskede effekter ved gjenbrukslinje gjennom Akland – Kjersti Grannes, Akeland gård

Bomiljøer er ikke et kriterium Nye Veier tar hensyn til, men det er avgjørende for oss som bygd for å overleve.

Etablering, og siden utvidelse av E-18, har skjedd uten hensyn og spørsmål ved hvordan tettstedet og bygdesamfunnet Akland ville bli berørt. Trafikken med privatbiler og tungtransport døgnet rundt har økt 60% siste 20 år. Trafikkstøy, støv og luftforurensning har negative virkninger for livskvalitet og helse.

Mange hadde forventet at E18 endelig ville bli lagt utenom etablerte boområder. Akland opplever tilflytning av unge barnefamilier. Vi ønsker å tilby gode oppvekstmiljøer. Mange har bodd her i generasjoner. Mange har sterk pietetsfølelse for stedet. Nå frykter vi fraflytting og forslumming.

Med en firefelts motorvei gjennom bygda blir boområder oppdelt og fragmentert. Torbjørnsdalen og Akland henger naturlig sammen. Det er å oppfatte som to bygder, men en krets. Firefelts motorvei vil gi en barriereeffekt, med fradeling fra tur- og friluftsområder og badeplassen ved tjenna.

Landskapet blir totalt endret med sprenging av fjell. Mer dyrkbar mark blir lagt under asfalt og fyllmasser vil endre landskapet og landskapsformer. Landskapet rundt Akland gård ved Sørlandsporten er definert som «Kulturlandskap med formål bevaring».

Betydningen av ordet Akland, fra 1600-tallet Ackeland, er åkerland. Her har det vært rik og dyrkbar mark og det har vært drevet jordbruk i flere hundre år. Her er kulturhistoriske verdier med veier og gårder fra 1600-, 1700- og 1800-tallet. Deler av gamle Vestlandske hovedvei, postveien og gamle rideveier går gjennom bygda. Det er dessuten spor av veier i vårt område fra folkevandringstiden (400-500 e.Kr). Informasjon om dette ligger hos Fylkeskommunen.
Vestlandske hovedvei ble bygget siste halvdel av 1700-tallet. Akeland gård gnr 56 ligger på en sidevei fra gamle vestlandske hovedvei og fungerte som skyss-stasjon langs den gamle postveien fra 1600-tallet. Gården ligger i nåværende Fylkesvei 10. Hele fylkesvei 10 inngår i et kulturhistorisk miljø med bygninger med bygninger og landskap som ligger i hensynssone. Se Kulturminneplan H570 - Risør kommune – kommunedelplan for kulturminner.

Fylkesvei 10 ligger i hensynsone 20.
https://www.risor.kommune.no/_f/p1/i4a2c5b50-4dd7-4f91-9c18-257aa482979f/evaluering-hensynssoner-for-kulturminner-i-risor.pdf

20.05.2023 12:10:09 AR552253796

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	GRANNES KJERSTI
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	56	14
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	56	151
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	58	2
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	58	6
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	58	10

20.05.2023 12:10:09 AR552253796

Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:
	58	11

Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:
	58	13

20.05.2023 12:10:09 AR552253796

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Bomiljøer forringes:

Bomiljøer er ikke en indikator Nye Veier tar hensyn til, men det er presserende for oss som bygd å fremholde det som et argument.

Etablering, og siden utvidelse av E-18, har skjedd uten hensyn og spørsmål ved hvordan tettstedet og bygdesamfunnet Akland ville bli berørt. Trafikken med privatbiler og tungtransport døgnet rundt har økt 60% siste 20 år.
Mange hadde forventet at E18 endelig ville bli lagt utenom etablerte boområder. Hvis gjenbrukslinje realiseres vil det hindre oss i å utvikle stedet videre med planer vi har om å være et attraktivt bomiljø med nærhet til natur, skog, sjø og arbeidsplasser. Næringsutvikling og etablering av nye bedrifter og flere arbeidsplasser krever gode bomiljøer. Akland opplever tilflytning av unge barnefamilier. Vi ønsker å tilby gode oppvekstmiljøer. Mange har bodd her i generasjoner. Mange har sterk pietetsfølelse for stedet. Nå frykter vi fraflytting og forslumming.

Kvalitetsforringelse ellers ved gjenbrukslinje:

• Nærfriluftlivskvaliteter blir forringet. Fire felt vil gi en barriereeffekt, med fradeling fra turområder og rekreasjonsområdet ved tjenna.
• Fragmentering av boområder: Med fire felt vil bygda fremstå som et fragmentert område. Torbjørnsdalen og Akland henger naturlig sammen. Det er å oppfatte som to bygder, men en krets.
• Visuelt: Bruspenn over Bråten vil fremstå visuelt dominerende og forstyrrende. Landskapet blir totalt endret med sprenging av fjell. Mer dyrkbar mark blir lagt under asfalt og fyllmasser vil endre landskapet og landskapsformer. Landskapet rundt Akland gård ved Sørlandsporten er definert som «Kulturlandskap med formål bevaring».
• Trafikkstøy, støv og luftforurensning har negative virkninger for livskvalitet og helse. Støyeffekt med Husfjell i bakgrunnen påvirker i dag bosatte i Kviåsen. Støy fra bruspenn over Bråten.

Kulturhistorie, og kulturminner:

Betydningen av ordet Akland, fra 1600-tallet Ackeland, er åkerland. Her har det vært rik og dyrkbar mark og det har vært drevet jordbruk i flere hundre år. Her er kulturhistoriske verdier med veier og gårder fra 1600-, 1700- og 1800-tallet.

Historiske veier:
Vi har historiske veier som går gjennom vår bygd; både gamle Vestlandske hovedvei, postveien og gamle rideveier. Det er dessuten spor av veier i vårt område fra folkevandringstiden (400-500 e.Kr). Informasjon om dette ligger hos Fylkeskommunen.

20.05.2023 12:10:09 AR552253796

Akland gård gnr 56:
Dette er en gård og kulturlandskap med «formål bevaring».
Vestlandske hovedvei ble bygget siste halvdel av 1700-tallet og gården ligger på en sidevei fra gamle vestlandske hovedvei og fungerte som skyss-stasjon langs den gamle postveien fra 1600-tallet.
Våningshuset ble flyttet fra Setesdal til der det i dag står i 1676. Det har høyst sannsynlig vært bygninger på eiendommen før den tid.
Huset har høy kulturhistorisk verdi. Nedeneshus, som er navnet på denne typen våningshus, ble bygget på 16- og 1700-tallet. Kjennetegn ved hustypen er at det langs tunsiden løper en svalgang med trapp opp til 2.etg. Bryggerhus ble ofte bygget under felles tak, ofte adskilt med en tverrgående svalgang, kalt «breisvala».
På begynnelsen av 60-tallet ble areal fra gården Akeland ekspropriert til ny Europavei, tvers over den beste innmarken, og delte eiendommen i to med gården på den ene siden og tjenna på den andre, og ny E-18 med «Sørlandsporten» åpnet i 1963.

Jeg viser ellers til om Kulturminneplan H570 - Risør kommune – kommunedelplan for kulturminner. Kulturmiljø og bevaring av kulturminneverdier skal tas spesielt hensyn til.

Signert av

KJERSTI GRANNES på vegne av GRANNES KJERSTI 20.05.2023

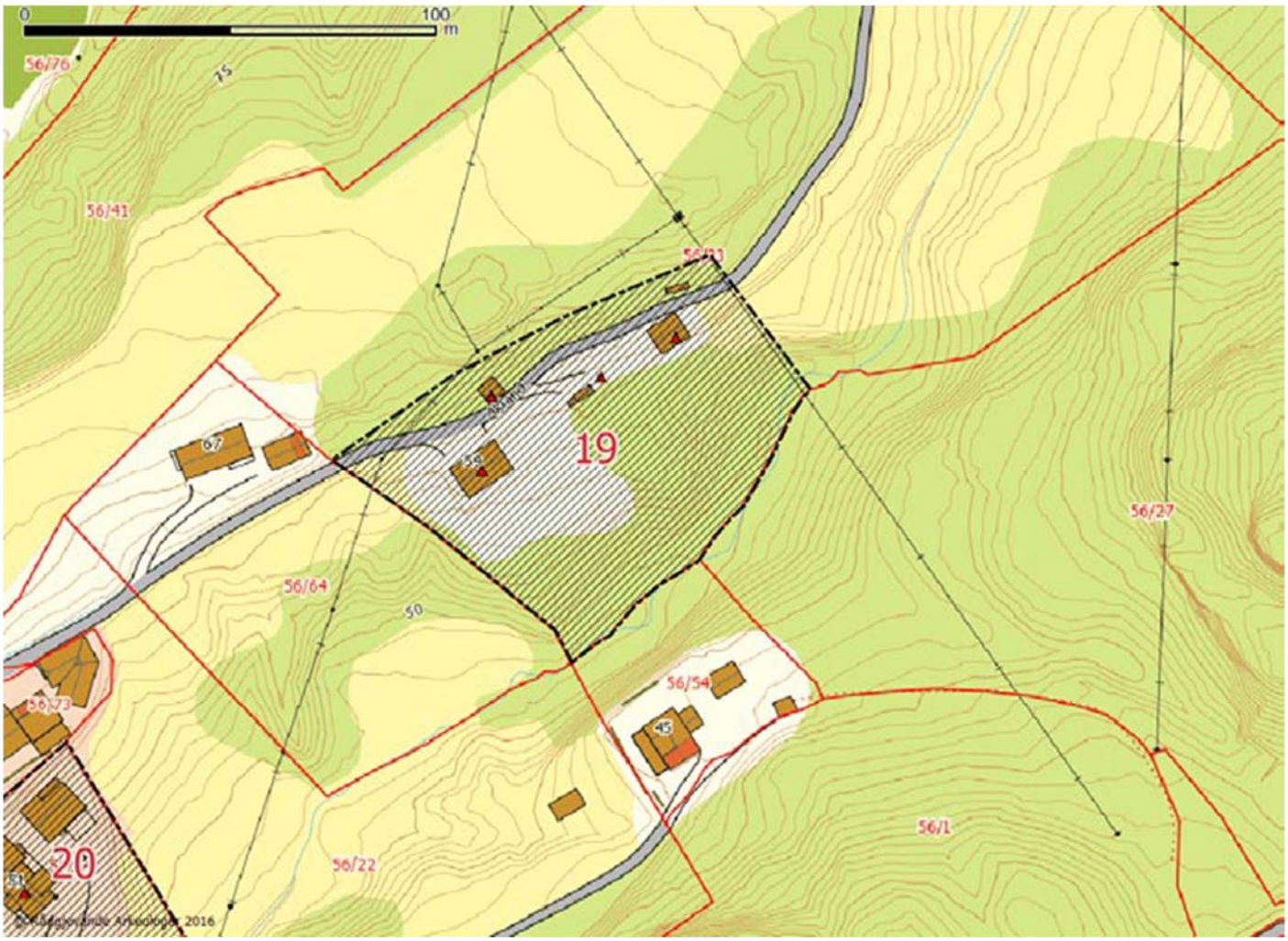
Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

20.05.2023 12:10:09 AR552253796
20.05.2023 12:10:09 AR552253796

Filvedlegg:

Pages-from-Evaluering-hensynssoner-for-kulturminner-i-Risør.pdf

Hensynssone 19: Gårdsmiljø Østigard



Kulturmiljøet

Gårdsmiljø Østigård på Akland, med gårdstun med bygningsmiljø fra 1700-tallet, og noe innmark. Miljøet omfatter: våningshus (SEFRAK ID: 90130346), stabbur (SEFRAK ID: 90130347), redskapsbod/vognskjul (SEFRAK ID: 90130348), fjøs (SEFRAK ID: 90130349). Fjøset ble revet før 2004, ruiner er synlige. Alle bygninger antatt oppført på 1700-tallet, ingen endringer registrert i Matrikkelen.

Vurdering av hensynssonens formål

Hensynssonens formål antas å ha vært å bevare kulturmiljøet med bygninger og tunstruktur.

Kulturmiljøet er vurdert til å ha høy lokal og høy regional verdi. Hensynssonen foreslås videreført. Sonen bør få eget løpenummer.

Kilder

Søndeled III: 418, 424.



Tilkomst til gårdstun fra vest, mot øst.



Våningshus (SEFRAK ID: 90130346), mot øst.



Våningshus (SEFRAK ID: 90130346) til venstre, stabbur (SEFRAK ID: 90130347), mot sørvest.



Stabbur til venstre (SEFRAK ID: 90130347), redskapsbod/vognskjul (SEFRAK ID: 90130348) til høyre, mot nordøst.

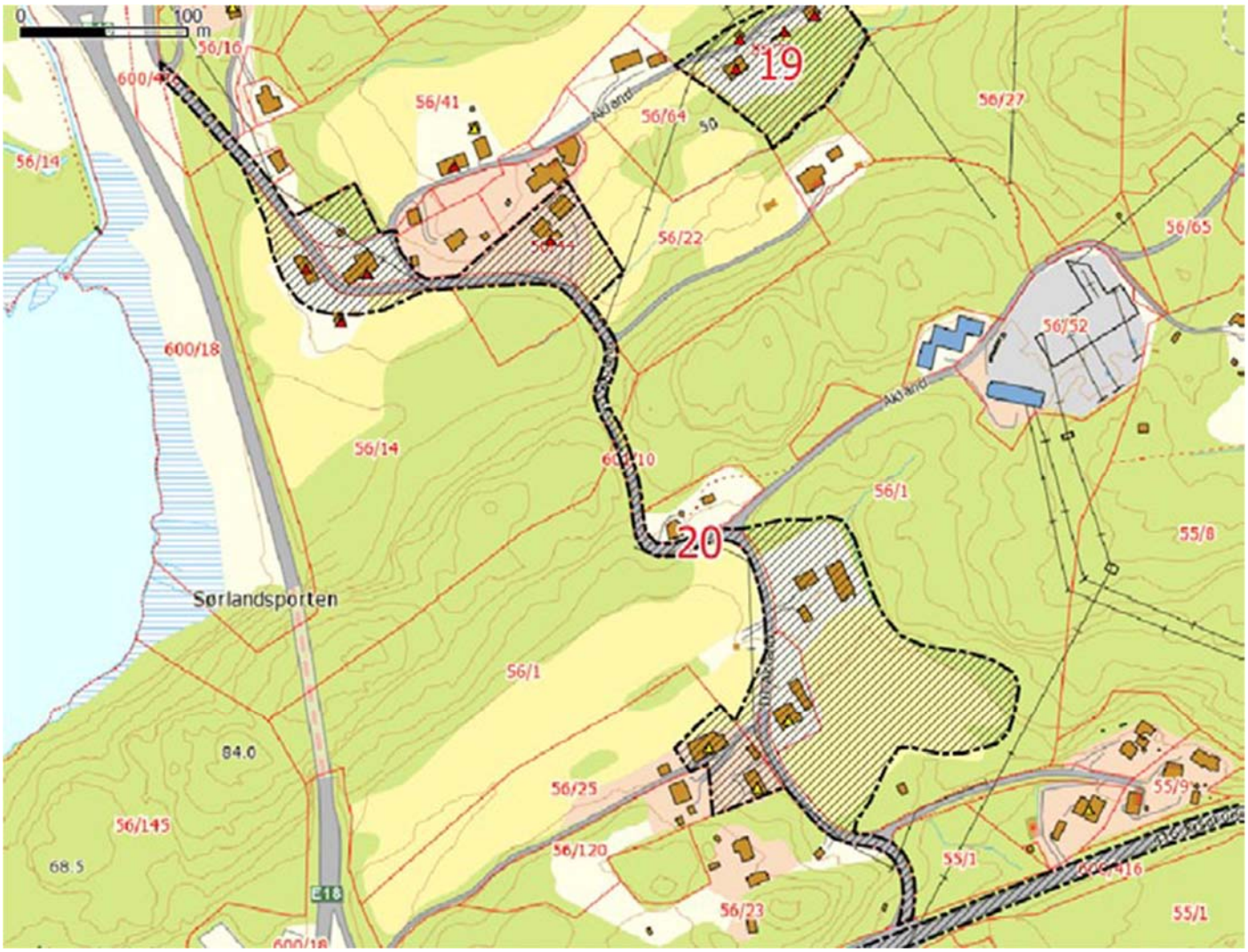


Redskapsbod (SEFRAK ID: 90130348), mot øst.



Ruin av fjøs (SEFRAK ID: 90130349), mot sørøst.

Hensynssone 20: Gårdsmiljø med post- og samferdselshistorie Akvik



Kulturmiljøet

Gårdsmiljø med post- og samferdselshistorie. Kulturmiljøet kan sies å bestå av tre lommer bundet sammen av eldre ferdselsvei. Nordre del er tunet gbnr. 56/14, midtre del Hestehagen med gamle posthuset, og søndre del med flere husmannstun og andre bolighus på Bråtane. Akland var "postgård" ca. 1650-1750, senere etablerte postverket et posthus.

Nordre del: Våningshus (SEFRAK ID: 90130341) fra 1675-99, låve (SEFRAK ID: 90130342) fra 1700-99, og stabbur (SEFRAK ID: 90130343) fra 1700-24, og et mindre nyere garasjebygg. I våningshuset er gang bygd om til soverom, ellers ingen registrerte endringer i Matrikkelen. Låven fikk ny kledning og ny låvebro i 1991. Stabburet ligger tett utenfor hensynssonen, med en tilbygd platting inn i sonen. Huset fikk ny kledning i 1982. Midtre del: Bolighus for postopnerske (SEFRAK ID: 90130365), siden brukt som eldreboliger. Ingen tidfesting av bygget er registrert i SEFRAK eller Matrikkelen, men det skal ha blitt ombygd og påbygd i 1953. Søndre del (Bråtane): våningshus (SEFRAK ID: 90130325) fra 1850-75, våningshus (SEFRAK ID: 90130326) fra 1875-99, låve (SEFRAK ID: 90130327) fra 1875-99, samt et gårdstun med våningshus og to uthus av noe yngre dato (etter 1900).

Vurdering av hensynssonen

Hensynssonens formål antas å ha vært å bevare gjenværende kulturmiljø langs veiløpet. Kulturmiljøet er vurdert til å ha høy lokal og middels regional verdi. Det bør vurderes om gbnr. 148 bør innlemmes i søndre del av sonen (alder?, relasjon til hovedbruket?). Miljøet danner en idyllisk inngangsport til søndre del av sonen. Det bør også vurderes om stabburet (SEFRAK ID: 90130343)også bør innlemmes i nordre del av sonen. Med disse merknader foreslås hensynssonen videreført. Sonen bør få eget løpenummer.

Kilder

Søndeled III: 412ff.
http://www.srhl.no/risoer/postveien.html



Nordre del, låve til venstre, (SEFRAK ID: 90130342) våningshus til høyre (SEFRAK ID: 90130341), mot sørøst.



Nordre del, låve til venstre, (SEFRAK ID: 90130342) våningshus til høyre (SEFRAK ID: 90130341), mot øst.



Nordre del, nyere garasjebygg, mot nordøst.



Nordre del, våningshus (SEFRAK ID: 90130341), mot sør.



Nordre del, stabbur (SEFRAK ID: 90130343) til venstre, låve (SEFRAK ID: 90130342) til høyre, mot vest.



Nordre del, låve (SEFRAK ID: 90130342) til høyre, mot sørvest.



Utsikt fra nordre del østover mot midtre del, mot øst.



Midtre del, posthus/eldrebolig (SEFRAK ID: 90130365) til venstre, mot nordvest.



Mellom midtre og søndre del, mot sør.



Nordgrensen for sonen går til høyre for våningshuset, mot nordøst.



Søndre del, våningshus og uthus på br. 1, til venstre for veien, mot sørøst.



Søndre del, tidligere festetomt under br. 1, tett nord for sonen i søndre del, mot nordvest.



Søndre del, dyrka slåttemark øst for veien i søndre del, mot øst.



Søndre del, våningshus (SEFRAK ID: 90130325) til venstre bak treet, våningshus (SEFRAK ID: 90130326) i midten, låve (SEFRAK ID: 90130327) til høyre, mot sør.



Søndre del, våningshus (SEFRAK ID: 90130325), mot øst.



Søndre del, våningshus (SEFRAK ID: 90130326) til venstre, yngre garasje til høyre, mot sørvest.

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: Høringsinnspill planprogram
Vedlegg: Innspill planprogram E18.pdf

Fra: Knut B. Aall <knut.aall@nes-verk.no>
Sendt: søndag 21. mai 2023 21:48
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: Høringsinnspill planprogram

Hei
Vedlagt følger et høringsinnspill til planprogrammet
for E18 Tvedestrand-Gjerstad fra fem folkevalgte i Tvedestrand.

Hilsen Knut Aall
Tlf 48 00 85 66

Høringsinnspill til planprogrammet for E18 Tvedestrand-Gjerstad

Høsten 2019 vedtok kommunene en korridor (kommunedelplan) for ny E18. De vedtakene gjelder fortsatt. Det er derfor helt uforståelig at IKP-styret nå anbefaler at Nye Veier AS kan iverksette detaljregulering av ny firefelts motorvei helt andre steder i kommunene enn den korridoren som kommunestyrene har vedtatt. Planprogrammet legger også opp til at det er aksjeselskapet Nye Veier som beslutter valg av ny korridor, men slik kan det ikke gjøres. IKP-styret eller «underutvalg» har heller ikke myndighet til å oppheve kommunale vedtak om korridorer og opprette andre. Den myndigheten er det kommunestyret i de respektive kommunene som har. Faktisk har ikke kommunestyret lov til å delegere den myndigheten til et interkommunalt plansamarbeid.
Planprogrammet må derfor endres slik at valg av korridor foretas gjennom offentlig høring og kommunal behandling etter konsekvensutredning av de 4 alternativene og før oppstart av detaljregulering.

Planprogrammet må omtale de økonomiske forutsetningene/rammene. IKP-styret vedtok 8. januar 2020 en målsetting om å redusere utbyggingskostnaden på strekningen med 25 % fra null-estimatet fra NTP 2015. Dette ble tatt til følge ved Stortingets finansiering av prosjektet. Høsten 2021 stanset prosjektet, og det ble sagt at det manglet omtrent 3 milliarder for å kunne gjennomføres.
Selv om hastigheten nå er redusert og kurvaturen mer fleksibel, virker det meningsløst å starte utredning av den samme strekningen før det er bevilget en vesentlig større økonomisk ramme, eller gitt en forklaring om at andre deler av strekningen ikke vil bli bygget ut (i strid med Stortingets forutsetninger).
Når det først skal bygges ny E18, er det helt avgjørende at det gjøres skikkelig med det samme. Både veiens kvaliteter og de lokale hensyn må bli ivaretatt på et godt vis. Eksempelvis kan man ikke siden etablere tuneller av hensyn til natur, vilt, friluftsliv, støy og arealbeslag. Selv med mange og lange tuneller, vil den aktuelle strekningen ganske sikkert ha en klart lavere utbyggingskostnad pr meter enn mange andre europavei-prosjekter. Det er ingen grunn til at vi skal akseptere lavere økonomisk vilje/evne til å ivareta lokale hensyn på vår strekning enn andre deler av E18 og E39.
For å vite at denne utredningen som nå starter opp er reell, må planprogrammet si noe om omfordeling/omprioritering av den økonomiske rammen som Stortinget har fastsatt. Det bør angis hvilken økonomisk ramme som er avsatt til denne strekningen, og det må bekreftes at hver av de 4 alternative korridorene er realistisk å gjennomføre innenfor den rammen.

Vurdering av alternative korridorer vil gjøres under høringen etter konsekvensutredningen, men vi vil nå minne om at Tvedestrand kommunestyre har et enstemmig vedtak om indre linje som nå benevnes som Alternativ 40. Kommunestyret har også sendt høringsuttalelse om at man ikke skal følge dagens trase gjennom kommunen (nå kalt Alternativ 10).

21. mai 2023

Tove Aargaard *Steinar Thorsen* *Ingeborg M. Hubertz*

Knut Aall *Jan Roger Ekedal*

Alle fem er folkevalgte i Tvedestrand

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: E18 Tvedestrand - Gjerstad
Vedlegg: Innspill E18 Tvedestrand - Gjerstad.docx

-----Opprinnelig melding-----
Fra: knut.aas@aas-gaard.no <knut.aas@aas-gaard.no>
Sendt: tirsdag 9. mai 2023 16:24
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Kopi: Fmavilo <fmavilo@fylkesmannen.no>
Emne: E18 Tvedestrand - Gjerstad

Hei.
Viser til "Kunngjøring om utvidet varslingsgrense og høring av planprogram for detaljregulering for E-18 Tvedestrand - Gjerstad."

Vedlagt innspill fra undertegnede. Håper dette kan tas med og vektlegges i vurderingen i valg av fremtidig veitrasé for strekningen Gjerstad/Risør - Tvedestrand.

Beste hilsen
Knut Aas
Vegårshei, g.nr 47, br.nr 1.

mob 412 46646

Innspill ny E-18 - Planprogram strekningen Gjerstad/Risør - Tvedestrand.

I ovenfor nevnte strekning foreligger det nå fire alternativer til ytterligere utredninger, der indre linje som har tidligere foreslått KDP-linje som utgangspunkt er en av disse. Denne veilinjen (RL-P20) går parallelt med/nær opptil kommunegrensen mellom Vegårshei og Tvedestrand/Risør, og deler et stort område irreversibelt i to.
Lavere fartsgrense (100km/t) muliggjør bedre terrengtilpasninger, men man er her fremdeles inne midt i det store naturområdet som bør bevares så stort som mulig.
Dette er det største området i planområdet som er tilnærmet uberørt av veier og inngrep sør for Sørlandsbanen, dersom man ser bort i fra kraftlinjen og noen få mindre gårdsveier. Disse inngrepene har liten eller ingen betydning verken for dyreliv eller friluftsliv.

For både Vegårshei, Risør og Tvedestrand er det av stor betydning for fremtidige generasjoner å bevare dette naturområdet minst mulig oppdelt, og så stort som mulig.
Områdets ytterpunkter strekker seg fra Fylkesvei 414 og 415 i Vegårshei, ned til E-18 ved Grenstøl i Tvedestrand, videre derfra til Akland i Risør, og FV 416 fra Akland opp igjen til Vegårshei.
Området er den viktigste biotopen for utvikling av hjortestammen som har vært under etablering i dette distriktet en del år, og er også et mye brukt tur- og rekreasjonsområde, både til friluftsliv og jaktutøvelse.
I tillegg til friluftsliv og rekreasjon er en rekke momenter spilt inn i alle tre tidligere medvirkningsportaler til Nye Veier, bla. kulturminner og fredede ferdselsårer i kommunegrenseområdet.
Bevaring bør være av interesse for alle tre nevnte kommuner. Store sammenhengende naturområder begynner å bli mangelvare så nært by- og kommunesenter.

Når det nå er så klare signaler fra offentlige myndigheter helt opp til Klima- og Miljøministeren om å skåne/unngå inngrep i naturområder så langt det er mulig samt mer gjenbruk av vei, må dette vektlegges sterkt!
I klimasammenheng er det også fokus på å unngå nedbygging av myrområder.
Det høyeste punktet på hele strekningen mellom Dørdal og Tvedestrand er Hallandsheia på grensen mellom Vegårshei og Tvedestrand. Her ligger også myrområdene Djupmyr(ene), Blautmyr og Greinamyrene som mer eller mindre alle blir berørt av RL-P20. Disse myrene har i tillegg til klimaverdien ved bevaring også stor verdi for dyre- og fugleliv i området.

Ut fra dette håper jeg ny E-18 legges så nær opptil mulig eksisterende E-18 også i strekningen Risør - Tvedestrand med så mye gjenbruk som mulig, og at dette får første prioritet i anbefalingene fra Sweco til Nye Veier og kommunene.
Alternativ RL-G31 bør være et akseptabelt alternativ både for Tvedestrand og Risør, og vil kunne bevare et stort sammenhengende gjenværende område nordvest for RL-G31 helt opp til Vegårshei sentrum.
Dette alternativet gir også god gjenbruksdekning både i Risør og Tvedestrand, og gir veien et betydelig bedre stigningsforhold enn RL-P20. (Som går opp til strekningens høyeste punkt (ca 220m) på Hallandsheia.)

Knut Aas
Vegårshei

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: Innspill til ny E18, planprogram

Fra: Ramleth, Knut Harald <Knut.Harald.Ramleth@ikt-agder.no>
Sendt: lørdag 20. mai 2023 23:24
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: Innspill til ny E18, planprogram

Hei,

Forsøkte å legge inn et innspill på medvirkningsportalen, men kan ikke se at jeg har fått noen kvittering, eller at det fremkommer i portalen på noe vis.
Sender det derfor her også:

Når man nå skal velge en ny trase er det slik vi ser det viktig at man velger en trase som kan ligge i lang tid, og vi håper at man nå faktisk tar dette innover seg og ikke lager en trase trykket inn mellom hus og små bygder. Vi registrerer at blant annet statsforvalteren har gått bort fra de indre linjene (30 og 40) på grunn av naturvernhensyn, og vi stusser vi veldig på om statsforvalteren har vært og sett i området? Det går i dag allerede en stor kraftgate med en bredde på 30-40 meter langs den traseen som er tiltenkt ny E18, og vi kan dermed ikke se at argumentet om «urørt natur» er særlig gjeldende. Vi vil derimot påstå at de to ytre linjene (10 og 20) gjør vel så skade på naturen, men ikke minst for alle menneskene som bor langs traseen. Det vil måtte innløses mange hus og mange vil måtte flytte fra sine hjem. Det er i dag også flere små gårder langs de ytre linjene, og ved å velge disse traseene (10 og 20) vil disse gårdene bli hardt rammet, og noen vil også måtte legge ned driften blant annet som følge av noe så drastisk som at hele gården trolig må rives. Dette er særdeles hardt både for dem som har dette som levebrød i dag, men det vil også være særdeles negativt for naturlandskapet og matproduksjon. For ikke å snakke om de katastrofale konsekvensene for dem som får sine hjem revet. Trenden for landbruket er dessverre at det blir stadig færre gårdsbruk i en alarmerende fart, og ved å velge de ytre linjene (10 og 20) vil man bidra til ytterligere nedleggelse av gårder. Det har i lang tid vært førende at man ikke skal bygge ned matjord, men det er nettopp dette som vil skje dersom man velger de ytterste linjene, og man kan spørre seg om man i det hele tatt har tatt dette med i beregningene når man har dratt en strek over kartet. I 2021 vedtok stortinget en oppdatert nasjonal jordvernstrategi, og i denne står det at jordvernet skal vektlegges tungt. Dette skal dermed også veie tungt når statsforvalteren skal gi sine innspill, noe vi ikke kan se er gjort her. Bare langs strekningen fra Rømyr til Lunde vil de ytre linjene ramme 8-10 gårder i større og mindre grad, og et foreløpig ukjent antall mål med dyrket og dyrkbar mark.
Det er en rekke andre argumenter for at man ikke bør velge de ytre linjene (10 og 20):

- Vanskelig å få gode omkjøringsveier ved stor grad av gjenbruk, noe som også er fremhevet av en rekke andre. Det må trolig bygges alternativ vei, noe som både vil være kostbart, unødvendig og legge beslag på ytterligere areal med de negative konsekvenser det vil utgjøre
- Utfordringer rundt trafikkavvikling i byggeperioden, ved å velge de indre linjene vil trafikkavvikling på dagens E18 bli påvirket i veldig liten grad i byggeperioden.
- Dårlige grunnforhold langs eksisterende E18
- Utfordringer med flom langs eksisterende E18
- Rasering av flere bygder, fordriver masse mennesker fra deres hjem.
- De hus som ikke må rives langs traseen vil få enda større støyplager enn det de har i dag.

Ta gjerne kontakt dersom det er noe utfyllende informasjon eller annet dere har behov for.

Med vennlig hilsen

Knut Harald Ramleth

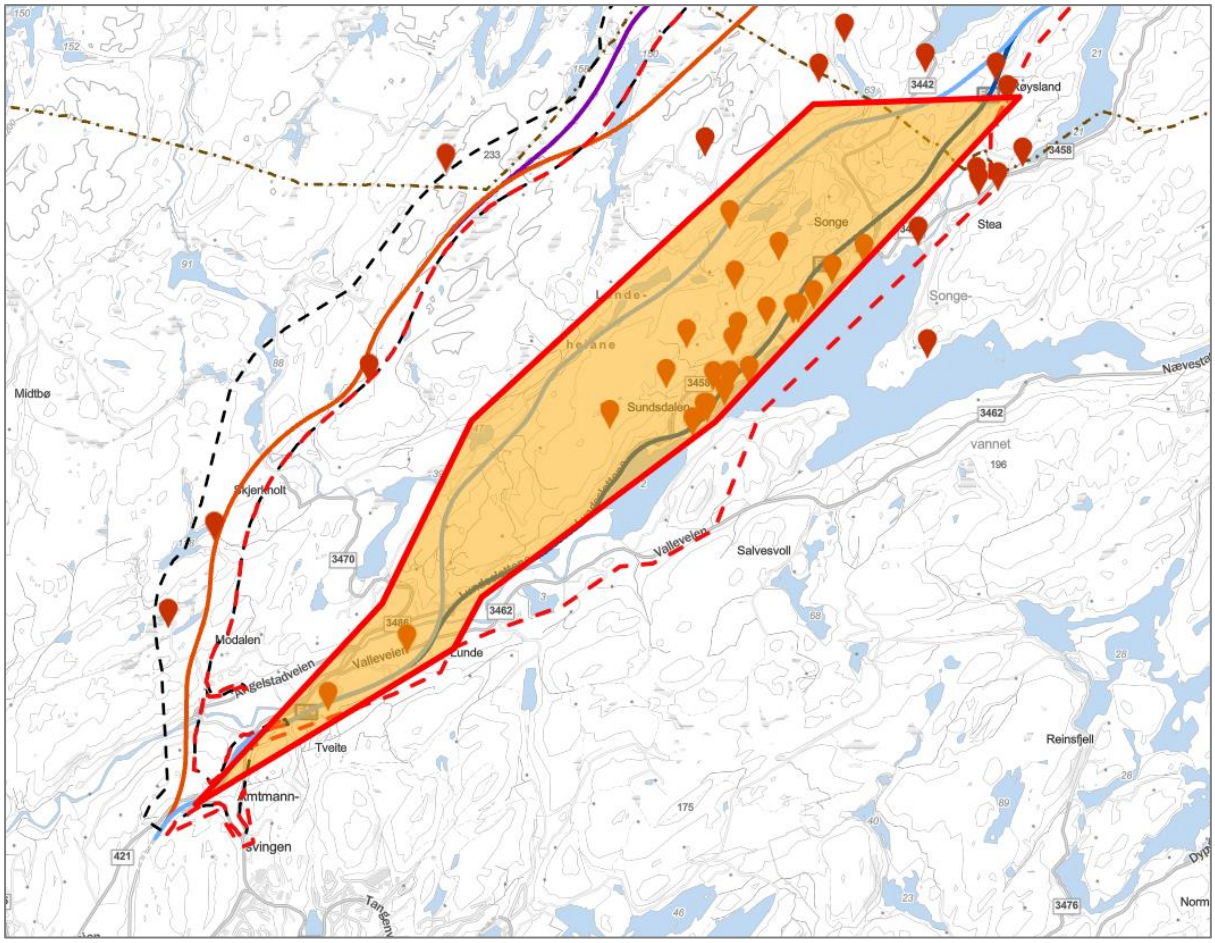
Kartinnsynsløsningen

Knut Harald Ramleth
Alle kommuner
Dato: 20.05.2023

Innspill:
Når man nå skal velge en ny trase er det slik vi ser det viktig at man velger en trase som kan ligge i lang tid, og vi håper at man nå faktisk tar dette innover seg og ikke lager en trase trykket inn mellom hus og små bygder. Vi registrerer at blant annet statsforvalteren har gått bort fra de indre linjene (30 og 40) på grunn av naturvernhensyn, og vi stusser vi veldig på om statsforvalteren har vært og sett i området? Det går i dag allerede en stor kraftgate med en bredde på 30-40 meter langs den traseen som er tiltenkt ny E18, og vi kan dermed ikke se at argumentet om «urørt natur» er særlig gjeldende. Vi vil derimot påstå at de to ytre linjene (10 og 20) gjør vel så skade på naturen, men ikke minst for alle menneskene som bor langs traseen. Det vil måtte innløses mange hus og mange vil måtte flytte fra sine hjem. Det er i dag også flere små gårder langs de ytre linjene, og ved å velge disse traseene (10 og 20) vil disse gårdene bli hardt rammet, og noen vil også måtte legge ned driften blant annet som følge av noe så drastisk som at hele gården trolig må rives. Dette er særdeles hardt både for dem som har dette som levebrød i dag, men det vil også være særdeles negativt for naturlandskapet og matproduksjon. For ikke å snakke om de katastrofale konsekvensene for dem som får sine hjem revet. Trenden for landbruket er dessverre at det blir stadig færre gårdsbruk i en alarmerende fart, og ved å velge de ytre linjene (10 og 20) vil man bidra til ytterligere nedleggelse av gårder. Det har i lang tid vært førende at man ikke skal bygge ned matjord, men det er nettopp dette som vil skje dersom man velger de ytterste linjene, og man kan spørre seg om man i det hele tatt har tatt dette med i beregningene når man har dratt en strek over kartet. I 2021 vedtok stortinget en oppdatert nasjonal jordvernstrategi, og i denne står det at jordvernet skal vektlegges tungt. Dette skal dermed også veie tungt når statsforvalteren skal gi sine innspill, noe vi ikke kan se er gjort her. Bare langs strekningen fra Rømyr til Lunde vil de ytre linjene ramme 8-10 gårder i større og mindre grad, og et foreløpig ukjent antall mål med dyrket og dyrkbar mark.

Det er en rekke andre argumenter for at man ikke bør velge de ytre linjene (10 og 20):

- Vanskelig å få gode omkjøringsveier ved stor grad av gjenbruk, noe som også er fremhevet av en rekke andre. Det må trolig bygges alternativ vei, noe som både vil være kostbart, unødvendig og legge beslag på ytterligere areal med de negative konsekvenser det vil utgjøre
- Utfordringer rundt trafikkavvikling i byggeperioden, ved å velge de indre linjene vil trafikkavvikling på dagens E18 bli påvirket i veldig liten grad i byggeperioden.
- Dårlige grunnforhold langs eksisterende E18
- Utfordringer med flom langs eksisterende E18
- Rasering av flere bygder, fordriver masse mennesker fra deres hjem.
- De hus som ikke må rives langs traseen vil få enda større støyplager enn det de har i dag.


Midtbø
Skjerkholt
Modalen
Tveite
Amtmann-
svingen
Lunde
Sundsdalen
Songe
Songe-
Stea
Røysland
Salvesvoll
vannet
196
Reinsfjell
Valleveien
Angelstadveien
3442
3458
3462
3470
3486
421
3476

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: E18 Tvedestrand - Gjerstad

Fra: Knut Olav Valle Nilsen <knuo-nil@online.no>
Sendt: mandag 22. mai 2023 08:29
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Kopi: Knut Olav Valle Nilsen <knuo-nil@online.no>
Emne: E18 Tvedestrand - Gjerstad

Avsender Knut Olav Valle Nilsen Valleveien 294 4903 Tvedestrand.

Innspill i forhold til trase valg gjenbruk Lunde – Akland. Dagens E 18.
Dette trasevalget vil vil ødelegge denne delen av dalen som boplass, hvis ikke det blir lakt inn nødvendig tiltak i form av støyskjerming, i byggeperioden og i all fremtid.
Den vil også ødelegge områder langs Storelva og Lundevann som vil bli så preget av støy at gleden med å bruke disse områdene vil forsvinne.
Strekningen er også et veldig langt og tydelig krysningspunkt for vilt. Og det er i dette området og i de andre trase alternativene veldig viktig at det kommer inn tilstrekkelig med tunell og andre muligheter for at viltet skal kunne passere og få dempet støy.
Dagens trase Lunde – Akland er ikke egnet egnet for utbygging hvis ikke veien blir lakt inn i tunell i store deler av strekningen, hvis hensyn til bo verdier, vilt og miljø i vassdrag skal bli tatt hensyn til.

Mvh Knut Olav Valle Nilsen Valleveien 294 61/16. Og Aud Berit Valle Nilsen Valleveien 292.

Sendt fra E-post for Windows

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: e18
Vedlegg: E18.docx

Fra: Kristian Juel roysland <kristianjuelroysland@hotmail.com>
Sendt: søndag 21. mai 2023 00:20
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: e18

Hei, jeg har sendt innspill i medvirknkngsportaleb, men innspillene vises ikke. Siste innspill som vises er datert 8,mai.

Jeg legger derfor ved mitt innspill her, for sikkerhet skyld.

Det er åpenbart at forslaget lengst inn tjener helheten best og er det beste alternativet for avleggelse av motorvei.

Mvh Kristian J Røysland

Området rundt dagens E18 er allerede støyutsatt og en rekke boliger ligger i gul og delvis rød støysone. En utvidelse av veien vil medføre økt støy både på grunn av høyere fart og økt trafikk. Støyplager er en vesentlig helserisiko for beboerne i området, og støyen vil i liten grad la seg dempe da det i mange områder er fjellskjæringer nord for vegen som vil gi refleksjonsstøy. Støy, trafikk og tap av boliger vil påvirke bygda Songe på en svært negativ måte. Songe er i dag en levende bygd, men med den vesentlige påvirkningen av bomiljøet en utvidelse av E18 vil gi vil dette kunne føre til fraflytting og sentralisering, som igjen krever nye boligarealer andre steder i kommunen eller i omkringliggende områder.

Dagens E18 skjærer gjennom dyrka mark både ved Songedumpa og ved Lundeslettene Lunde. Her vil det ikke være mulig å breddeutvide dagens vei uten av det vil medføre omdisponering og tap av dyrka mark, noe som vil være i strid med nasjonal jordvernstrategi. Områdene er allerede redusert og ytterligere redusering av teigene vil gjøre at de ikke lengre er drivverdige. Dyrka mark er en svært begrenset ressurs i Agder og det er derfor svært viktig å verne om den dyrka marka som finnes.

Det er kartlagt en rekke naturtyper langs dagens E 18 og flere av disse vil bli negativt påvirket av korridor 10. Noe avhengig av hvordan breddeutvidelsen blir gjort vil berøre en svært viktig lågurt eikeskog registrert som naturtypen Kongsås Ø, svært viktig rasmarklindeskog ved Atmedliene og flere lokaliteter med ulike lågurtskoger som er sårbare på Norsk rødliste for naturtyper. Det er også registrert flere hule eiker langs traséen. Disse er beskyttet som en utvalgt naturtype. I Sundsdalen er det avgrenset en lågurt alm-ling-hasselskog av svært høy kvalitet. Langs de nedre delene av Storelva og i området der elva renner ut i Lundevann er det et våtmarksområde med mye fugl, både på trekk og som hekker i området. Mye av kantvegetasjonen som tidligere besto av siv og busker er nylig fjernet slik at kvaliteten på lokalitene er midlertidig redusert, men ved naturlig tilvekst vil disse leveområdene tilbakeføres. En utvidelse av E18 i dagens trasé vil få store negative konsekvenser for naturmangfold.

Det er viktige leveområder for elg på begge sider av dagens E 18. Det vil derfor, uavhengig av trasé være viktig at en etablerer viltoverganger med tilstrekkelig bredde og vegetasjon i registrerte eksisterende trekkveier, og at disse holdes åpne og ikke bygges ned av andre utbyggingstiltak.

En utvidelse av dagens E18 gjør at veien vil ligge svært nær en rekke vannforekomster, slik som Lindlandsvann, Songevann, Lundevann og Storelva. Avrenning av næringssalter og mikroplast fra veg er en svært stor forurensningskilde. Vannforekomsten Storelva Fosstveit dam -Songevannet har allerede dårlig kjemisk tilstand, bl.a. på grunn av avrenning fra veisystemet. Utvidet trafikk i dette området vil derfor være en risiko for vannkvaliteten. Anleggsarbeid i og nært vann vil også kunne få stor negativ risiko på vannkvalitet på grunn av utslipp av partikler, næringsstoffer og eventuelle kjemikalier som benyttes i anleggsarbeid/sprengning.

Kartinnsynsløsningen

Kristian J Røysland
Alle kommuner
Dato: 20.05.2023

Innspill:
Området rundt dagens E18 er allerede støyutsatt og en rekke boliger ligger i gul og delvis rød støysone. En utvidelse av veien vil medføre økt støy både på grunn av høyere fart og økt trafikk. Støyplager er en vesentlig helserisiko for beboerne i området, og støyen vil i liten grad la seg dempe da det i mange områder er fjellskjæringer nord for vegen som vil gi refleksjonsstøy. Støy, trafikk og tap av boliger vil påvirke bygda Songe på en svært negativ måte. Songe er i dag en levende bygd, men med den vesentlige påvirkningen av bomiljøet en utvidelse av E18 vil gi vil dette kunne føre til fraflytting og sentralisering, som igjen krever nye boligarealer andre steder i kommunen eller i omkringliggende områder.

Dagens E18 skjærer gjennom dyrka mark både ved Songedumpa og ved Lundeslettene Lunde. Her vil det ikke være mulig å breddeutvide dagens vei uten av det vil medføre omdisponering og tap av dyrka mark, noe som vil være i strid med nasjonal jordvernstrategi. Områdene er allerede redusert og ytterligere redusering av teigene vil gjøre at de ikke lengre er drivverdige. Dyrka mark er en svært begrenset ressurs i Agder og det er derfor svært viktig å verne om den dyrka marka som finnes.

Det er kartlagt en rekke naturtyper langs dagens E 18 og flere av disse vil bli negativt påvirket av korridor 10. Noe avhengig av hvordan breddeutvidelsen blir gjort vil berøre en svært viktig lågurt eikeskog registrert som naturtypen Kongsås Ø, svært viktig rasmarklindeskog ved Atmedliene og flere lokaliteter med ulike lågurtskoger som er sårbare på Norsk rødliste for naturtyper. Det er også registrert flere hule eiker langs traséen. Disse er beskyttet som en utvalgt naturtype. I Sundsdalen er det avgrenset en lågurt alm-lind-hasselskog av svært høy kvalitet. Langs de nedre delene av Storelva og i området der elva renner ut i Lundevann er det et våtmarksområde med mye fugl, både på trekk og som hekker i området. Mye av kantvegetasjonen som tidligere besto av siv og busker er nylig fjernet slik at kvaliteten på lokalitene er midlertidig redusert, men ved naturlig tilvekst vil disse leveområdene tilbakeføres. En utvidelse av E18 i dagens trasé vil få store negative konsekvenser for naturmangfold.

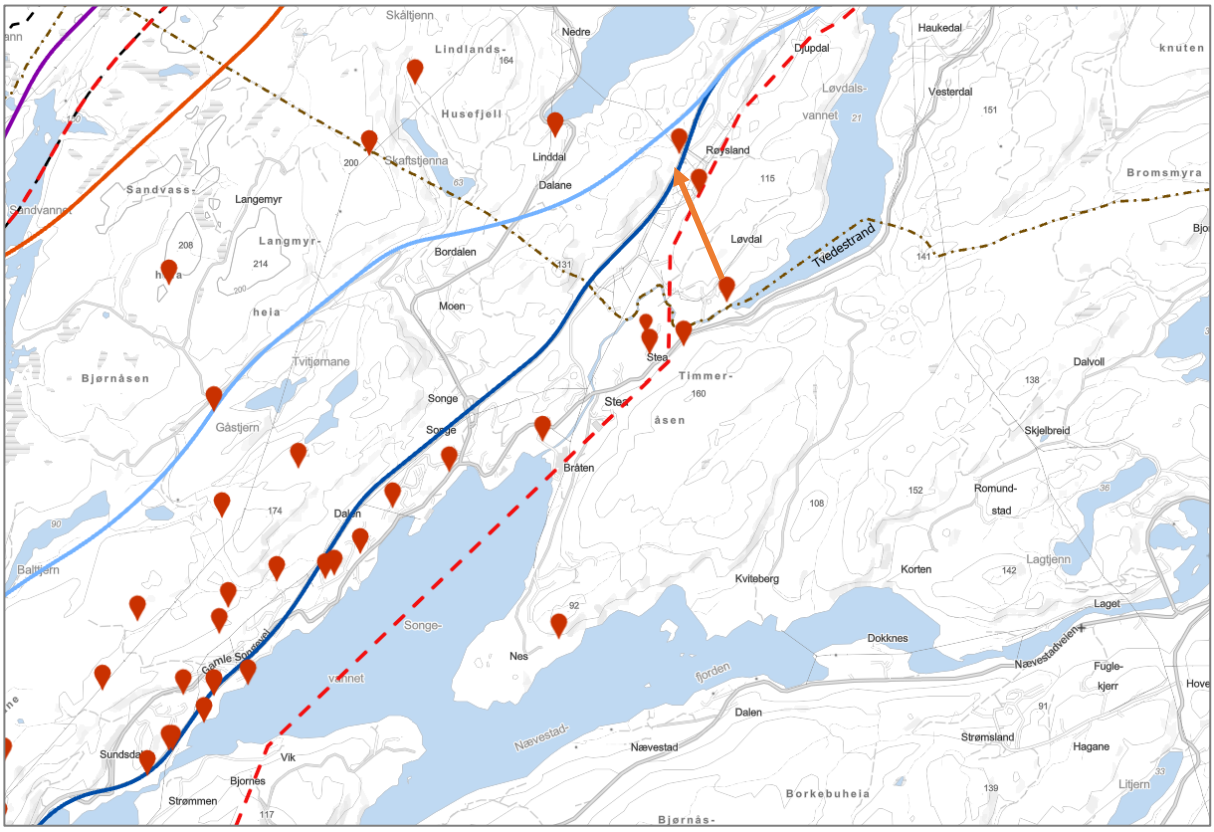
Det er viktige leveområder for elg på begge sider av dagens E 18. Det vil derfor, uavhengig av trasé være viktig at en etablerer viltoverganger med tilstrekkelig bredde og vegetasjon i registrerte eksisterende trekkveier, og at disse holdes åpne og ikke bygges ned av andre utbyggingstiltak. Det vil være vanskeligere å få til gode viltoverganger i alterntaitvet som går gjennom Songe. Det vil være enklere/enklest å få til gode viltoverganger i alterantivene lengre inn.

En utvidelse av dagens E18 gjør at veien vil ligge svært nær en rekke vannforekomster, slik som Lindlandsvann, Songevann, Lundevann og Storelva. Avrenning av næringssalter og mikroplast fra veg er en svært stor forurensningskilde. Vannforekomsten Storelva Fosstveit dam -Songevannet har allerede dårlig kjemisk tilstand, bl.a. på grunn av avrenning fra veisystemet. Utvidet trafikk i dette området vil derfor være en risiko for vannkvaliteten. Anleggsarbeid i og nært vann vil også kunne få stor negativ risiko på vannkvalitet på grunn

av utslipp av partikler, næringsstoffer og eventuelle kjemikalier som benyttes i anleggsarbeid/sprengning.

Dersom alternativene lengre inn velges vil nåværende E18 kunne benyttes som lokal vei. Dersom alternativet som går gjennom Songe velges vil det måtte bygges alternativt lokalveinett som i seg vil gi nye inngrep og tilsvarende utfordringer som nevnt over.

Tilføyelse til innspill datert 20.05.23. Alternativet lengst inn, den lilla linjen, synes å være det beste alternativet området som helhet og det vil være det beste alterantivet for anleggelse av motorvei.



Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: 2023/203-15 - Et Lokalsamfunn i fare, bevar Songe!

Fra: Lars Kristian Kilen <lars.kristian.kilen@gmail.com>
Sendt: fredag 19. mai 2023 14:42
Til: sfagpost@statsforvalteren.no; Post <post@nyeveier.no>; Anette Aanesland <anette.aanesland@nyeveier.no>; Christian Altmann <christian.altmann@nyeveier.no>; postmottak@sd.dep.no
Emne: Et Lokalsamfunn i fare, bevar Songe!

Det er ikke ofte du mottar e-post fra lars.kristian.kilen@gmail.com. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Fra innlegg jeg har skrevet inn til Tvedestrandsposten!
Original link: https://www.tvedestrandsposten.no/et-lokalsamfunn-i-fare/o/5-52-613658

Siden 1998 har jeg hatt den store gleden av å vokse opp i et så fantastisk lokalsamfunn som Songe. Her gikk jeg på barneskolen og syklet rundt som en liten utforsker sammen med vennene mine, og oppdaget alle de fantastiske stedene Songe hadde å by på

Dette er stedet der mine nærmeste venner, familie og bekjente også kaller hjem. Denne sjarmerende bygda har virkelig formet meg til den personen jeg er i dag.

Du kan derfor forestille deg hvilke tanker som fyller hodet mitt når jeg hører at det samfunnet jeg setter så høyt, nå står i fare for å bli ødelagt. Dette samfunnet, med sine flotte mennesker som har skapt utallige minner, ikke bare for meg, men for alle som kaller denne bygda hjem.

Jeg husker tydelig da den nye veien fra Tvedestrand til Arendal ble åpnet i 2019. Vi var alle så jublende glade for at E18 på Sørlandet endelig fikk den prioriteringen og oppgraderingen den så sårt trengte.

Ofte diskuterte vi hvor veien ville fortsette. Vi antok at den ville strekke seg innover landet mot skogene, ikke sant? Nå, nesten fire år senere, er jeg dypt skuffet over Nye Veier AS og prosjektets ledelse for deres seriøse overveielse av å bygge en firefelts motorvei som skal skjære rett gjennom Songe.

Men hva er egentlig begrunnelsen? De påstår at det handler om å bevare naturen... Men den indre ruten de også vurderer er allerede et bredt belte med kraftlinjer.

Det er ufattelig at de seriøst vurderer å rasere et helt lokalsamfunn med omtrent 600 mennesker for å "beskytte" naturen, noe Norge allerede har i overflod!

Derfor oppfordrer jeg på det sterkeste at statsforvalteren tar seg tid til å besøke Songe og virkelig ser hva som står på spill her.

Imens sitter vi her og venter, i spenning, på den tilsynelatende uunngåelige avgjørelsen som vil resultere i ødeleggelsen av vårt kjære bygdesamfunn, en ødeleggelse som vi aldri vil kunne få tilbake.

Mvh. Lars Kristian Kilen, 24. beboer på Songe, Tvedestrand.



Lars Kristian Kilen

COOP Sørvest SA | Extra Tvedestrand
Mobil: *+47 974 19 446*

08.04.2023 17:53:31 AR5460244448

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	CARLSEN LARS T DAHLGREN
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Lauvåsen 53	73	133

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hvis det østligste (nærmest Songe vann) valget blir brukt så vil det forringe min hverdag med stort støy nivå. Mitt (vårt) hus vil da kun ligge 92 meter fra veien. Der er i dag allerede veldig stort støy nivå, kan ikke sitte ute på verandaen til tider, og dette vil jo forverre seg med en stor motor vei med større hastighet. Hvis det blir resultatet, vil jeg be om at jeg blir kjøpt ut av

08.04.2023 17:53:31 AR5460244448

veivesenet. En annen ting er, hvilket alternativ til alternativ vei vil da bli resultatet. Slik det er i dag så er veien om Laget og Veien om Vegårshei ikke gode, brede, og sterke nok til en slik trafikk. Var det ikke bedre at veien E18 i dag, blir brukt til alternativ vei? !

Signert av

LARS THOMAS DAHLGREN CARLSEN på vegne av CARLSEN LARS T DAHLGREN 08.04.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

08.04.2023 17:53:31 AR546024448

08.04.2023 17:53:31 AR546024448

08.05.2023 17:33:38 AR550633472

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	HOVLAND MARIANN
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	73	65

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

De nye varslingsgrensene indikerer at vår eiendom kan bli direkte berørt av en eventuell utvidelse av nåværende E-18. Det har også i den senere tid fremkommet at det kan bli bygget et stort nytt veikryss i Songedumpa. Hvorvidt dette direkte vil berøre vår eiendom, kan jeg ikke se, før det evt er utarbeidet tegninger for krysset. Antar at støynivået vil øke uansett. Generelt vil jeg

08.05.2023 17:33:38 AR550633472

si at jeg synes det vil være svært uheldig med en dramatisk utvidelse av eksisterende E-18. Jeg ser for meg at dette vil berøre svært mange husstander, og dyrket mark. Jeg forstår heller ikke hvordan trafikken skal gå i byggeperioden (om Laget og Vegårshei-Gjerstad?). Disse veiene er, som dere sikkert vet, av ganske enkel standard. Jeg ser heller ikke hvordan lokaltrafikk skal ivaretas etter ferdigstillelse. Jeg var nokså sikker på at det innerste alternativet skulle velges, før det ble en "ny runde". Håper dere faller tilbake på dette alternativet, eventuelt med noen tunneler, som løser støyutfordringene. Etter hva jeg kjenner til er allerede eiendomsavklaringene gjort for dette alternativet.

Signert av

MARIANN HOVLAND på vegne av HOVLAND MARIANN 08.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

08.05.2023 17:33:38 AR550633472

08.05.2023 17:33:38 AR550633472

Simensen, Iselin Been

Fra:	marie@dinamarca.no
Sendt:	onsdag 26. april 2023 08:04
Til:	SM_NO_E18TG
Emne:	Ny E18 Tvedestrand

Hei,
I følge varslet om ny e18 Tvedestrand, ønsker jeg å vite om alternativet som skal gå nærmest Sognefjorden. Vil den veien ha innvirkning på
adresse: Gamle Songevei 130,4909 Songe.
Bør vi forberede oss på ekpropiering?

Jeg har studert kartene vi fikk som vedlegg, men syntes ikke de er nøyaktige nok.

Jeg vil også vite om Torsgate 6, Songe, vil komme inn under området for alternativet til E18 som skal gå nærmest Songevannet.

Når vil ett eventuelt arbeid tidligst igangsettes?

Mvh Marie Dinamarca

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: E18 gjennom ei bygd

Fra: marit eikaas <mariteikaas.no@gmail.com>
Sendt: onsdag 10. mai 2023 21:07
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: E18 gjennom ei bygd

Hei.

Jeg heter Marit og bor på en av gårdene nerme songedumpa.
Jeg har bodd på Songe i over 10 år nå og er blitt riktig glad i bygda mi. Her er et godt og trykt og sterkt felleskap og en god plass å bu. Men nå trues store deler av bygda å bli valsa ned. Og en 4felts vei rett gjennom bygda.
Vi eier en del av gjordene som ligger langs nåværende E18. Forsvinner de, forsvinner alle våre muligheter til dyrka mark i all framtid.
Og har ingen ønske om et nytt grennstøl kryss rett bak husveggen.
Hvis alternativet blir å legge E 18 langs nåværende vei eller å ikke bygge ny vei. Stemmer jeg ingen ny vei.
Det vil være katastrofalt for bygda om veien kommer langs nåværende vei.
Og va med omkjøring muligheter?
Hvis gammle veien blir gjenbrukt!
Lage veien og Akland veien er ikke dimensjonert for bruk som omkjøring.
Det har vist seg mange ganger!
Alt i alt bønnfaller jeg dere om å ikke legge E18 langs nåværende vei.
Hilsen Veldig bekymra Songe beboer.

06.04.2023 16:39:17 AR5455956954

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	AHMAD MODY MOHAMAD
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Risørveien 1025	55	21

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hvis dere skal bygge om eller forbedre Risørveien 416 som da går forbi min eiendom, så bil jeg gjerne ha støyskjerm langs min tomt.

06.04.2023 16:39:17 AR5455956954

Signert av

MODY MOHAMAD AHMAD på vegne av AHMAD MODY MOHAMAD 06.04.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

06.04.2023 16:39:17 AR545956954

06.04.2023 16:39:17 AR545956954

Simensen, Iselin Been

Fra:	morad <morad@okiha.com>
Sendt:	mandag 10. april 2023 14:35
Til:	SM_NO_E18TG
Emne:	Modalsveien 111

Hva med verditap på min bolig pga nye e18? Hva med all dyreliv rundt her som Hare, elg, rådyr, rev and you name it?

03.05.2023 09:44:11 AR549803227

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	SILJEDAL MORTEN
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	73	93

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Det å bygge e-18 i eksisterende trasé vil ødelegge lokalsamfunnet rundt songe enda mer en veien gjør i dag. Bygda vil bli splittet enda mere opp og støyen fra veien vil ødelegge for enda flere rundt songevann. Veinettet rundt eksisterende e-18 vil heller ikke tåle den påkjenning det vil være med diverse omkjøringer rundt bygging av vei. Det er blir bevist mang en gang ved

03.05.2023 09:44:11 AR549803227

ulykker og andre hindringer på dagens E18

Signert av

MORTEN SILJEDAL på vegne av SILJEDAL MORTEN	03.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

03.05.2023 09:44:11 AR549803227

03.05.2023 09:44:11 AR549803227

30.03.2023 22:56:27 AR544978923

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	SONGE MORTEN
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Lindlands veien 43 4909	73	5
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	73	13
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
4909 Songe	73	15

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

30.03.2023 22:56:27 AR544978923

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hei
Som grunneier på 73/5 gården i Songe dumpa stiller jeg meg ikke imot å bruke dagens trasé, men ønsker da at dere løyser ut bygninger på gården. Mvh Morten Songe

Signert av

MORTEN SONGE på vegne av SONGE MORTEN 30.03.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

30.03.2023 22:56:27 AR544978923

30.03.2023 22:56:27 AR544978923

Simensen, Iselin Been

Fra:	Nicolai Trulsvik Hagane <nicolai.hagane@gmail.com>
Sendt:	søndag 7. mai 2023 21:32
Til:	SM_NO_E18TG
Emne:	E18 Tvedestrand Gjerstad

Hei!

Jeg mener veien bør gå lilla linje/alternativ 40. Veien må selvfølgelig legges en vei, men når den kan legges slik at enn slipper og totalt splitte opp å rasere Songe som bygd, så bør valget være enkelt. At miljøvern har blitt nevnt er vel og flott det, for det er mange fine turløyper og plasser vi også gjerne ville beholdt urørt, men at x antall mål skog og stier skal veie tyngre enn folk sine hjem er for meg hinsides all fornuft. Utover det så vil det unektelig bli en mindre, eller ikke-i det-hele-tatt attraktiv plass å etablere seg, spesielt for unge. Mao vil bygda med stor sannsynlighet dø ut med den siste generasjonen som bor her. Støybildet vil bli et helt annet. Det vil også helt garantert bli forringelse av verdi på samtlige boliger som faller utenfor Statens Veivesen sine godkjente standarder for støy. Håper vi en gang for alle kan få slått spikern i kista på den indre linja, så vi slipper å leve videre i usikkerhet.

Mvh Nicolai Hagane v/Lindlandsveien 119 Gr/Br 73/146.

08.05.2023 17:45:45 AR550634477

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	LINDLAND ODD BERNT
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	73	65

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	73	195

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Lindlandsveien 10, 4909 Songe G.nr 73 B.nr: 65

08.05.2023 17:45:45 AR550634477

08.05.2023 17:45:45 AR550634477

De nye varslingsgrensene indikerer at vår eiendom kan bli direkte berørt av en eventuell utvidelse av nåværende E-18. Det har også i den senere tid fremkommet at det kan bli bygget et stort nytt veikryss i Songedumpa. Hvorvidt dette direkte vil berøre vår eiendom, kan jeg ikke se, før det evt er utarbeidet tegninger for krysset. Antar at støynivået vil øke uansett. Generelt vil jeg si at jeg synes det vil være svært uheldig med en dramatisk utvidelse av eksisterende E-18. Jeg ser for meg at dette vil berøre svært mange husstander, og dyrket mark. Jeg forstår heller ikke hvordan trafikken skal gå i byggeperioden (om Laget og Vegårshei-Gjerstad?). Disse veiene er, som dere sikkert vet, av ganske enkel standard. Jeg ser heller ikke hvordan lokaltrafikk skal ivaretas etter ferdigstillelse. Jeg var nokså sikker på at det innerste alternativet skulle velges, før det ble en "ny runde". Håper dere faller tilbake på dette alternativet, eventuelt med noen tunneler, som løser støyutfordringene. Etter hva jeg kjenner til er allerede eiendomsavklaringene gjort for dette alternativet.

Torsgate 23, 4909 Songe G.nr 73 B.nr 195

Etter hva jeg kan se, vil min eiendom bli direkte berørt av en eventuell utvidelse av nåværende E-18. Eiendommen er regulert som en hustomt. Jeg antar at hustomten vil bli helt ødelagt ved en utvidelse av E-18 til en 4-felts motorvei, siden den grenser helt inn til nåværende E-18. Detaljer vil jo fremkomme i en endelig reguleringsplan, og jeg tar det for gitt at jeg evt blir behørig kompensert for hustomten.

Generelt vil jeg si at jeg synes det vil være svært uheldig med en dramatisk utvidelse av eksisterende E-18. Jeg ser for meg at dette vil berøre svært mange husstander, og dyrket mark. Jeg forstår heller ikke hvordan trafikken skal gå i byggeperioden (om Laget og Vegårshei-Gjerstad?). Disse veiene er, som dere sikkert vet, av ganske enkel standard. Jeg ser heller ikke hvordan lokaltrafikk skal ivaretas etter ferdigstillelse. Jeg var nokså sikker på at det innerste alternativet skulle velges, før det ble en "ny runde". Håper dere faller tilbake på dette alternativet, eventuelt med noen tunneler, som løser støyutfordringene. Etter hva jeg kjenner til er allerede eiendomsavklaringene gjort for dette alternativet.

Signert av

ODD BERNT LINDLAND på vegne av LINDLAND ODD BERNT 08.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

08.05.2023 17:45:45 AR550634477

06.04.2023 14:23:14 AR545951458

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	SUNDSDAL OLAV
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Sundsbekkdalen 15	53	57
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	53	72
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	53	77
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	53	78

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på

06.04.2023 14:23:14 AR545951458

'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Ønsker å bli kontakta pr Tlf 91305219...

Signert av

OLAV SUNDSDAL på vegne av SUNDSDAL OLAV	06.04.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

06.04.2023 14:23:14 AR545951458

06.04.2023 14:23:14 AR545951458

30.03.2023 18:33:15 AR544958641

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	ALFSEN OLE JØRN
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Lauvåsen 44	73	122

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Håper inderlig at ny E-18 blir lagt i den såkalte "indre korridoren". Gjenbruk av dagens E-18 vil være en "katastrofe" for innbyggerne på Songe og Akland. Om det skulle skje, vurderer jeg å flytte fra kommunen.

30.03.2023 18:33:15 AR544958641

Signert av

OLE JØRN ALFSEN på vegne av ALFSEN OLE JØRN 30.03.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

30.03.2023 18:33:15 AR544958641

30.03.2023 18:33:15 AR544958641

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: E 18 Tvedestran Gjerstad
Vedlegg: 010A2F86-A6BB-4E60-A397-0C19FA5FB28A.jpg; 357B43C0-6121-4762-9D56-D40924370A93.jpg; 2023-05-16_Aust-Agder_Blad_16-05_2023_print.pdf; 20230521_184041.jpg; Historiske funn Aklandstjenna - Hammertjenna.pdf

Fra: Per Andre Gregersen <pgreger@online.no>
Sendt: søndag 21. mai 2023 22:13
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: E 18 Tvedestran Gjerstad

Innspill til ny E-18.

Per Andre Gregersen.
Risørveien 1050, 4950 Risør.

Jeg har noen argumenter mot vei som er planlagt gjennom min eiendom, alternativ 10 og 20. Dersom disse blir valgt vil det utgjøre at vi blir husløse. Det er det værste som bare kan skje..!

Dette gjelder G/B 56, 18/46. Vinterkjær

Jeg er ikke så god med ord men jeg skal prøve og få ned noen linjer her..

Hammerelva.:
Hammer elva er fredet / vernet. Kvaliteten på fisk og mulsing er på vei opp men det forutsetter at miljøforholdene holdes minimum på det nåværende nivå. Det er snakk om utsetting av muslinger, mest aktuelt fra Dalandsbekken og oppover mot Aklandskjenna. (Forbi min eiendom.) Ref. til rapport av Jon H. Magerøy og Bjørn Mejdell Larsen, 2018. Refererer også til Nibio`s miljøutredning ang bio / vassdrag ang E-18 Tvedestrand - Gjerstad fra 2021; Alle muslingarter er vurdert som små og sårbare, også i Hammerelva. Elva her er en av Agders viktigste når det gjelder forekomster av muslinger. Kan også nevne naturavtalen fra 2022; Ta vare på biologisk mangfold.

Litt lenger ned i elva finnes det berginnskripsjoner fra reformatorisk tid, 1500 tallet, som ikke er ferdig utredet iflg Riksantikvaren.

"Postveien".:
Over Brurknatten og ned forbi Øylandsdal og videre til Røysland går denne gamle veien. Dette er et regionalt vernet kulturminne som vil bli berørt av planforslaget. Kan også nevne at denne veien blir flittig brukt av mange mennesker til gåturer og friluftsliv.

Hulveier.:
På andre siden av min eiendom, nordvest, finnes det hulvei som ble brukt i tilknyting til gamle gravfelt enda litt lenger vestover. Denne hulveien ble også brukt som "vintervei" til og fra tjenna. Denne veibiten som er synlig på ca 50 meter på min eiendom er betegnet av Riksantikvaren som fredede kulturminner. Denne hulveien er datert tilbake til jernalder / middelalderen. Disse kulturminnene ble vernet 12.02.2020.

Men så til det aller viktigste, oss mennesker som bor i huset her.:

- Dette er en unik plass som ikke går an og kjøpe hverken lik eller tilsvarende igjen. Her har vi egen badeplass som det ofte samles både unger og ungdom i vennegjeng til alle i huset her for og leike, bade og kose seg om sommeren, og aking om vinteren.

- huset er nesten ferdig renovert og ombygd, (Kledning, isolasjon, strøm, carport, i det hele tatt så og si alt både ute og inne.) tilpasset alle som bor her. Vi er en storfamilie på 7 stk som bor her, og dette er drømmeplassen vår, og huset som da er akkurat ferdig, så og si.

- Som nevnt så er dette en unik plass, som vi har tenkt på og har planer om at dette skal gå i arv videre nedover i generasjoner. og få lov til og vokse opp på en så stor, fin og fri plass er en drøm som ikke noen må ta ifra oss og di små som er her, og di som kommer etter oss igjen. Om dere planlegger dette videre så frarøver dere oss den muligheten til og la ungene få vokse opp så fritt, landlig og sentralt.

- Dette er noe av det værste en familie kan bli utsatt for, og bli jaget fra hus og eiendom som man er så veldig glad i.

- Hvordan skal vi klare og finne en annen plass pg bo som rommer det vi trenger..? Uten at vi må begynne på nytt med renovering / tilpasning. Og plassen som nevnt får vi heller aldri kjøpt noe i nærheten av igjen.

- Jeg har brukt utallige timer både ute og inne, på hus og tomt. En carport og ny kledning, isolasjon, dører og vinduer og strøm har jeg akkurat kostet på. Det har bare stått over vinteren nå, har ikke rekt og male ferdig enda en gang. Hadde vi visst dette for noen mnd siden hadde vi naturligvis ikke startet på et sånt prosjekt, og spart noen hundre tusen hvis dere evt finner på og vil ta huset. Alt i alt ute og inne har jeg kostet på og fikset for store summer.

- Minner igjen om at bare i dette huset går det sterkt og hardt utover flere unger som er spesielt sårbare og som vi ikke vil utsette for dette med og evt ta med på et flytte, og renoveringsprosjekt. Vi vil bli boende her og la alle vokse opp fritt og landlig, trygt og godt.

- Skogen her brukes til og oss selv og flere familiemedlemmer med ved, og noe ved blir solgt om vi får noe til overs.

- Nevner at ordfører Lunden i Risør var her på befaring og var enig i at dette er en plass det er verdt og redde og kjempe for. Han lurte også på i likhet med oss selvfølgelig hvorfor det er tegnet inn et forslag om og svinge innom her bare for og rasere alt som er, for så og svinge ut igjen på dagens E-18. (Dette var ikke Lunden sine ord, men han lurte også på hvorfor svingen er tegnet innom her. Han sier at om et næringsbygg må gå, så er ikke det noe imot og miste en sånn plan som dette.)

- Hvis dette alternativet vurderes videre vil det også ta med seg nabohuset, produksjonslokaler og kontorlokaler til Bosvik AS, pluss at det vil bli mere støy og mye dårligere bokvalitet på resterende hus i "grenda" her.

- Tidligere så var det tenkt et nytt tunnelløp gjennom Brurknatten på sørsiden av den som er i dag, skrelle litt av knatten som skiller mitt hus fra dagens E-18. Dette skal jeg gladelig gå med på, og miste litt skog og fjell til fordel for og beholde huset vårt er noe jeg ikke kommer til og ha noe innspill på. Dette vil også bare strekke ut veien og gjøre den rettere, mere gjenbruk, pluss at vi selvfølgelig inne i veien her får beholde hus og hjem. Støy og boforhold forblir omtrent som det er i dag både for oss og husene videre nedover 416.

- Jeg fikk som sagt ordfører Lunden hit på befaring. Jeg var på kommunehuset i Risør og fortalte om plassen her, at sånn plass som det her ikke bare kan oppstå på nytt noen annen plass, den eksisterer, og hvis den blir ødelagt er den ikke annet enn tapt og borte. Jeg må ha folk hit for og se før di forstår hva jeg mener, som Lunden var enig i. Dermed vil jeg invitere dere på befaring så dere kan se selv hva slags plass som evt blir ødelagt og dom aldri igjen vil kunne oppstå en annen plass. Også er dette vår plass som vi vil ha og bo på i generasjoner.

Jeg jobber turnus, så vi må avtale et tidspunkt hvor jeg er hjemme og kan være med på deres befaring.

Ved befaring ønsker jeg at dere har svar på noen spørsmål.:

1. Hvordan kan denne sløyfen som går over min eiendom være mer kostnadseffektiv i forhold til og utbedre eksisterende linje.? I denne linjen over min eiendom som dere foreslår er terrenget stort preget av daler, elv og fjell, samt kraftlinjer. Hvordan kan dette være mer lønnsomt.? Etter det jeg forstår så er det her snakk om tunnel, hvorfor er dette nå en aktuell løsning når det var nettop dette med tunnel som var endel av di fordyrende faktorer som igjen ble valgt bort når det gjaldt indre linje, 40.? Og så hvis jeg forstår riktig skal det gå fra tunnelåpning og rett over i bro over elva. Dette med og byge bro er vel også en heller dyr måte og lage vei på.?

2. Hvordan forsvarer dere den planlagte linjen her i forhold til miljø, vernede områder og truede arter.?

3. Hvorfor ødelegge mer natur enn det som er nødvendig, hvis dere først skal gå for en gjenbruksmodell.?

4. Hva ligger egentlig til grunn for denne nye traseen i det hele tatt.? Er det noe som ikke kommer frem, som ikke blir fortalt i sin helhet.? Jeg føler det er noe som ikke kommer fram i lyset, var det tilfeldig at ikke kartet deres var "Riktig oppdatert" på portalen deres da jeg ringte.?

5. Hvordan skal dere taksere en plass som denne.? (Evt.) Dette er en plass av unik opprinnelse og kvalitet som ikke tar seg gjøre og skaffe igjen. Og få ha en sånn idyllisk og landlig plass, som samtidig er så sentral er ikke mulig og få tak i med dagens samfunn og alle egler som følger.

6. Hvordan forsvarer dere planlegging av ny linje som vil forringe og forverre bokvaliteten til flere berørte eiendommer / hus.? Hvordan løses dette.?

Vedlegg;
Historiske funn Aklandstjenna - Hammertjenn.
Artikkel fra Aus Agder Blad.

3 stk Bilder herfra.

Mvh.
Per Andre Gregersen.
Tlf 91755928
pgreger@online.no

Denne idyllen ville de at minstemann skulle overta:

Nå kan E18 rasere alt

Per Andre Gregersen og familien kan få ny E18 rett gjennom huset sitt på Vinterkjær, og det vil bety at barnefamilien på sju må finne seg et nytt sted å bo.

RUNA HESTMANN
runa@austagderblad.no
477 00 193



OASE: *Pappa Per Andre Gregersen sin drøm er at fire år gamle Scott skal få ha en god og fri barndom i hus og hage på Akland.* **FOTO: RUNA HESTMANN**



LUNDEN HAR VÆRT DER: *Per Andre Gregersen og familien vil gjerne ha flere av lokalpolitikerne til Akland for å se før de skal vedta korridor for ny E18 en gang til neste år.* **FOTO: RUNA HESTMANN**



UROLIG FOR FRAMTIDA: *Per Andre Gregersen har brukt noen timer på telefonen siden han oppdaget at ny E18 kan komme ut av skogen omtrent der han står på dette bildet.* **FOTO: RUNA HESTMANN**

- Verden raste sammen da dette gikk opp for oss forrige uke. Det nye kartet viser at veien vil skrå rett over her og komme ned over jordene og ut i rundkjøringa på Akland, sier Per Andre Gregersen til Aust-Agder Blad.

Han ble varslet av en våken nabo som var til stede på Nye Veiers informasjonsmøte på Søndeled 3. mai. For strekningen fra Tvedestrand og gjennom Risør ligger det fortsatt fire mulige korridorer på bordet, og to av dem vil innebære gjenbruk over Vinterkjær. Men det har aldri vært snakk om noe annet enn at den såkalte gjenbrukslinja skulle følge dagens E18. Nå viser kartet at korridoren tar av i Øylandsdal og går i ei lita sløyfe utenom dagens Vinterkjær-kryss.

- Jeg tenkte; hva i helsike, og har ikke vært meg selv siden, forteller han.

Gregersen jobber som riggsveiser i Nordsjøen og kom hjem fra jobb 1. mai.

- Jeg gledet meg til å komme igjen og hadde mye å gjøre med både hus og båt. Men nå er jeg nede i knestående. Noen vil kanskje si at jeg overreagerer, men det må være lov å kjempe for eget hus og hjem. Denne plassen er helt spesiell og perfekt for oss. Den er unik, og det er det jeg gjerne vil ha folk til å forstå. Det må bety noe, fortviler han.

Legger planene på is

Gregersen kjøpte den idylliske tomta, som ligger skjermet bak gamle Durapart på Vinterkjær, i 2012. Siden har han totalrenovert huset fra 1960, og gjort mye med tomta, som er på over 30 mål.

- Jeg var smørheldig som fikk tak i dette stedet. Det er en perfekt plass å vokse opp og planen vår har hele tida vært at minstemann skal få overta, sier han.

Det siste som kom opp, er overbygget på forsida av huset, og i sommer hadde Gregersen planer om å legge ny platting foran stuevinduet. Herfra er det utsikt utover plenen nedover mot badekulpen i bekken.

- Hadde jeg visst dette for noen måneder siden, så hadde jeg spart noen hundretusen. Jeg har lagt ned utallige timer med arbeid her og har også flere planer for tomta. Men nå sier Sweco at det kanskje er lurt å sette bremsene på inntil vi får en avklaring.

Det er tungt for familien å måtte leve med denne uvissheten. Innen utgangen av året skal Sweco komme med sin anbefaling av beste korridor til Nye Veier, og så skal Nye Veier konkludere sitt arbeid før påske 2024.

- Innvendig er huset ferdig. I kjelleren var det ingenting. Her har vi bygga tre nye soverom og stort, nytt bad, gang og garderobe. Det er varmekabler i alle rom. Utvendig har jeg skifta kledning og vinduer. Det er bare ett vindu i hele huset vi ikke har byttet.

Storfamilien teller til sammen sju. Yngstemann, Scott, er fire og går i barnehage på Søndeled. 13-åringen går på barneskole på Søndeled. De andre går på skole eller jobber både i Risør, Brokelandsheia og Tvedestrand.

- For oss er dette dønn sentralt, og samtidig så skjerma. Her har vi egen badeplass, og ungene elsker å ha med seg venner hjem hit. Alle syns dette er nitrist

Mange telefoner

Etter informasjonsmøtet på Søndeled i begynnelsen av mai, har Gregersen nærmest satt himmel og jord i bevegelse. Han har snakket med Stian Blindheim i Nye Veier, med Karl Arne Hollingsholm i Sweco, med plan- og bygningssjefen i kommunen, med samfunnsplanlegger Berit Weiby Gregersen - og med ordfører Per Kr. Lunden.

Ordføreren var også på besøk hos familien på Akland onsdag forrige, og han stilte seg også undrende til at ny vei er lagt i ny sløyfa over eiendommen til Gregersen.

- Jeg vet ikke om det vil ha noen innvirkning, men det var et godt besøk, og jeg ville bare vise ham hvor flott vi har det. Alle eiendommer er unike, men denne er helt spesiell.

Torsdag var Gregersen også til stede i formannskapet i Risør, som er kommunens underutvalg for ny E18, men dette møtet gikk han skuffet ut av.

Han forstår ikke hvorfor forslaget til gjenbrukstrase skal svinge ned og gjennom eiendommens hans.

- Det vil rasere alt dette her. Vi vil aldri verden få kjøpt oss en plass som dette igjen.

Det er heller ikke bare huset til Gregersen som vil gå med hvis dette blir korridoren som Nye Veier til slutt lander på.

Av kartet ser det også ut til at nabohuset og industribygget til Bosvik på nedsida kan gå med. Den ærverdige gamle gården på Akland, fra 1676, vil få veien enda nærmere enn dagens E18.

Verneverdige muslinger

Per Andre Gregersen har også snakket med Statsforvalteren i Agder og med Riksantikvaren.

I Hammerbekken fins det elvemuslinger, som i en forskningsrapport fra 2018 betegnes som svært verneverdige og som gjør elva til en av Agders viktigste.

På eiendommen er det også funnet såkalte hulveier, med forbindelser til gravfelt fra middelalder og jernalder. Disse hulveiene ble vernet i 2020. I tillegg er det funnet inskripsjoner i fjell i nærheten, litt lenger ned i elva, som ikke er utredet, ifølge en rapport fra 2014.

Det er altså flere ting som burde bremse eller stanse ei utbygging, mener Gregersen. Han beskriver seg selv som ekstremt hjemmekjær og sier han har det aller best når han kan pusle hjemme.

- Dette var et slag i ansiktet. Drømmen vår var at yngstemann også skulle få vokse opp her og med tida også overta. Det er surt når vi har brukt år og store summer på å få det ferdig, og for oss er det ingenting som kan erstatte dette her, sier han.

HISTORISKE FUNN I OMRÅDET AKLANDSTJENNA – HAMMERTJENNA, RISØR

Asbjørn Halvorsen

Januar 2014

Inskripsjoner i berg langs Dalansbekken mellom Aklandstjenna og Hammertjenna

Oversiktskart over det aktuelle området er vist i Figur 1.



Figur 1: Oversiktskart. Avkjøringen mot Risør ligger like øst for Aklandstjenna

Det finnes inskripsjoner i bergflater flere steder langs Dalansbekken. Området som jeg kjenner til fra egne observasjoner er ved GPS waypoint 983 i Figur 2 og som angitt med pil i Figur 3.

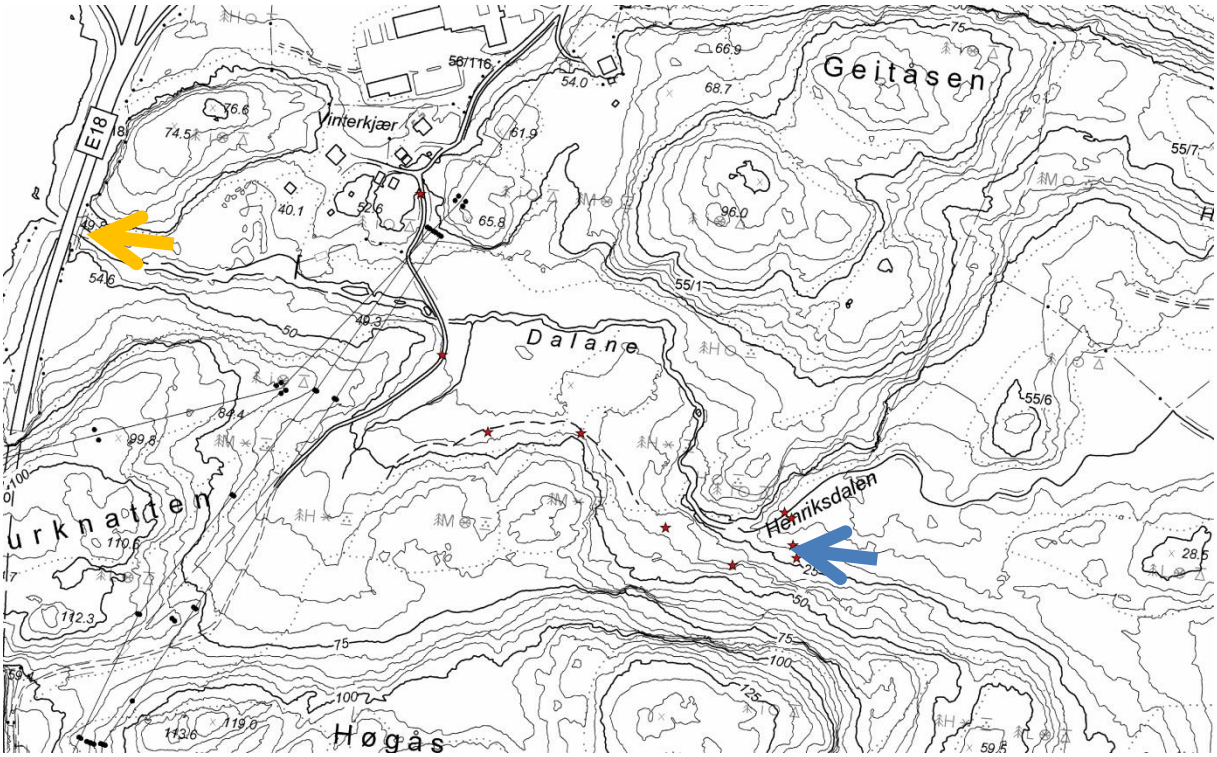


Figur 2: Oversikt på satellitt-bilde fra Google Earth. Punkt 983 viser lokalitet for inskripsjoner i Henriksdalen. Pil viser omtrentlig lokalitet for stokkebåtfunn

Inskripsjoner på bergblokker i Henriksdalen

Området ble besøkt av undertegnede i august 2013, sammen med Nils Emanuel Moen. Det er i Henriksdalen et lite fossefall, der det i tidligere tider var ei mølle. Nils Emanuel hadde tidligere fått med seg representanter fra Søndeled & Risør Historielag og fra Fylkeskommunen (Fylkesarkeologen?) for å besiktige stedet. Disse syntes å vise liten interesse for inskripsjonene og så vidt vites har det ikke vært gjort noen nærmere registrering.

Lokalitet for inskripsjoner er ved waypoint 983 i Figur 2 og som angitt med pil i Figur 3. Det er inskripsjoner både på ei plan flate på ei stor bergblokk (Figur 4), også på ei mindre blokk ved siden av. Inskripsjonene omfatter bokstaver som oppfattes som forbokstaver i navn og tall som antas å være årstall, se fotografiene i Figur 5 til Figur 10. Nils Emanuel forsto representanten fra Fylkeskommunen slik at noen av inskripsjonene kunne være gamle. Et par utgravde hull kunne være «offergroper» som ble fylt med fiskeblod for ofring. Det var muligens også risset inn kontur av fisk på steinen.



Figur 3: Områder med berginskripsjoner. Blå pil viser lokalitet i Henriksdalen, gul pil lokaliteter på begge sider av bekken ved E18



Figur 4: Henriksdalen. Inskripsjoner på plan flate på steinblokk til høyre for Nils Emanuel



Figur 5: Inskripsjoner på plan flate på bergblokk. To menneskeskapte hull sentralt i fotografiet. Offergroper?



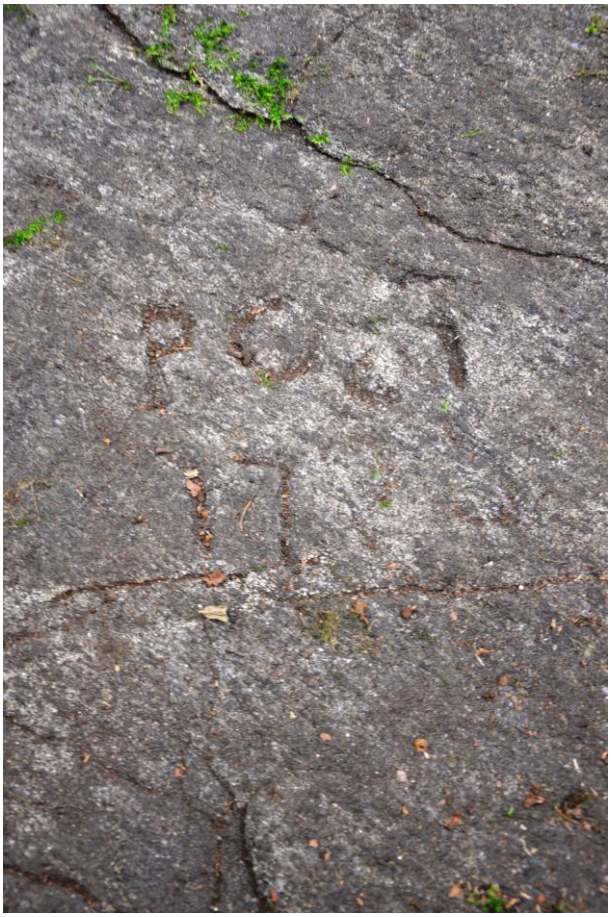
Figur 6: Plan flate på bergblokk vist i Figur 4



Figur 7: Nærfotografi av inskripsjoner på plan flate på bergblokk vist i Figur 4



Figur 8: Nærfotografi av inskripsjoner på plan flate på bergblokk vist i Figur 4



Figur 9: Nærfotografi av inskripsjoner på plan flate på bergblokk vist i Figur 4



Figur 10:Menneskeskapt grop. Offergrop?



Figur 11: Kvernstein, ligger ved siden av blokk med inskripsjoner

Inskripsjoner i øvre ende av Dalansbekken

Gunvor Øylandsdal (bosatt på Øylandal) husker at hun som barn så inskripsjoner på bergflate på sydsiden av øvre ende av Dalansbekken, der familien hadde sin vaskeplass. Hun har senere forgjeves lett etter inskripsjonene. Gunvor forteller at avdøde Ingebjørg Eriksen (gift med Normann Eriksen), bosatt på Vinterkjær, fortalte om inskripsjoner på bergflate på nordsiden av bekken i samme området. Disse opplysningene bekreftes av Peder Myre (bosatt på Akland). Han mener inskripsjonene på sydsiden av innløpet til Dalansbekken var i en spesielt løs bergart som det var lett å lage inskripsjoner i og at gjuringer (gjetergutter) lagde inskripsjoner her.

Undertegnede hadde en rask inspeksjon i området, uten å finne noen inskripsjon.

Stokkebåt-funn i Aklandstjenna

Se omtale i Risøravisa Folketanken 07.07.1938, Figur 12. Den antydede alderen er utvilsomt overdrevet.

Sist høst opplyste Peder Myre på Akland (født 1930) over telefon at han husker stokkebåten som ble funnet på farens eiendom i 1938. Den lå delvis over leira, nær strandkanten. Den ble trukket opp på en stubbkjelke og ble liggende på naboeiendommen, tilhørende lærer Torjus Røynland. Stokkebåten var i ganske dårlig forfatning, men det var ingen tvil om at det var en båt. Peder antar at det neppe er noe igjen av stokkebåten.

Ft. 07.07.38

Sensasjonelt oldtids-funn paa Akland.

En 6000 års gammel robåt?

Funnet blev gjort av Tallak Gustavsen, Oslo.

Her skjer daglig merkelige ting i Risordistriktene. Tirsdag kunne «Folketanken» melde om kjempe-jettegryta på Sild, og idag har vi en ny god-bit: ett sensasjonelt oldtidsfunn som nettop er gjort på Akland. Funnet blev gjort i Akland-tjenna, straks bortenfor Blåbærnes-odden, på Myhres grunn under Bråtane. Akland-tjenna blev senket for en del år siden, og det er nok det som vanskelig er årsak til at funnet blev gjort. Jørgen Røyneland forteller nemlig at han længe har sett en gammel stor «stokk» stikke op av feira, men det faldt han ikke inn at det var noe mere enn en stokk.

Imidlertid fant sjæffer Tarald Gustavsen, Oslo, som er blandt sommergjestene hos Karen Røyneland, at dett var en undersøkelse verdt, og han gikk til arbeidet med adskillig spenning. «Stokken» blev gravet ut og dratt på land. Tre danske gjester deltok også i arbeidet, nemlig adjunktene Frederik Vilhelm Thiesen, Axel Prior og Moding(?) Hansen. Næstved. Stor var overraskelsen da de konstaterte at «stokken» var ein gammel robåt av ein kjempe-eikestamme.

Vi erfarer at der fra sakkyndig hold er nevnt at båten er omkr. 6000 år gammel! Vi vil ikke gå de sakkyndiges opfatninger i nærmere, vi konstaterer bare at det her er gjort en fund av umåtelig stor interesse fra Sønderled eldste kulturhistorie.

Tarald Gustavsen er oprindelig Sønderled-gutt. Tarald Sevik var hans bestefar.

HALLO! HALLO!

— Risør idag: Det kan kanskje bli ennu mere regn, men varmt vær kan der i alle fall regne trygt med nå.

— Om 10 år er Finnes-toppen Agders mest berømte restaurant.

— Ola Bråten, Gjerstad, er begynt å arbeide på veien igjen ved Molandsveien efter å ha lagt tre uker i fangebetjendelse.

— Hvordan skal dette gå? Bare herredene i Troms, altså i ett eneste fylke, trenger 1 million kroner av Staten til å balansere til sine budgetter med!

— Aktuelle hjelpebøker: Hos alle bokhandlere får du nå gratis katalog over «Bøker om husbygging» og katalog over yrkeslitteratur for håndverk og industri.

— J. F. Gjesdal knifserer i et bergensblad forfagenes utsendelse av subskripsjonsverker som trekker ut i det uendelige før de blir ferdige. Som et særlig drastisk eksempel nevner han Norsk Biografisk Leksikon som efter 16 års forløp snaudt er kommet halvveis.

— Konsorchef Rindar med familie, Rjukan, feriererer i en hytte på Fjelandet.

— Paul Blesvik, Sønderled, skal bygge hus i sommer. Han har kjøpt tomt av Jens Dahle.

— Kristian Trulsvik den II, 5 år, er nå i god bedring. Men så er det også på 4. uka siden han ved et misstak drakk en eller annen båtpuss-mixtur, slikt at det

Figur 12: Folketanken 07.07.1938

Kommentarer / anmodning

Det synes noe underlig at hverken Historielaget eller representant for Fylkeskommunen viste noen interesse for inskripsjonene ved Dalanselva. Det store omfang av inskripsjoner, med datoer i alle fall tilbake til 1780-tallet, synes å være noe spesielt. Dersom det er riktig at det også er eldre inskripsjoner på bergflaten, som offerhull for fiskeblod eller avbildning av fisk, er dette utvilsomt verneverdig kulturminne. Det er fare for at ved skogsarbeid med tunge maskiner vil funnstedet / inskripsjonene lett kunne ødelegges.

Det foreslås at det i alle fall gjøres en grundig registrering av inskripsjonene, med nærmere analyse av alder.

Opplysningene om stokkebåten bør også sjekkes nærmere.







Simensen, Iselin Been

Fra:	Per-Henry Christensen <perhenry_72@hotmail.com>
Sendt:	søndag 7. mai 2023 19:33
Til:	SM_NO_E18TG
Emne:	Gjenbruk av 18 gjerstad- tvedetrand

Jeg synes gjenbruk av eksisterende e 18 er glimrende, det er etter min mening, jeg stiller meg positivt ved det. Mvh per

Sendt fra min Galaxy

04.05.2023 10:06:18 AR550022188

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	PHILIPP SILKE
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Lindlandsveien 98	73	98

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hei
Jeg synes en ny vei ødelegger for mye for innbyggerne. Den er for gjennomgående trafikk og går på bekostning av bo- og/eller livskvalitet. Det er bare i perioder mere trafikk på E18 ved Songe og jeg har aldri opplevd det som et problem.

04.05.2023 10:06:18 AR550022188

Når jeg må velge en av alternativene er det logisk at jeg velger det som er lengst vekk fra hjemmet mitt. Ingen vil vel bo ved en motorvei eller under en bro?
Så må det tas hensyn til støy/skjerming og at man kan fortsatt komme til natur og tur områder.
Jeg synes heller ikke at det billigste alternativet skal «vinne». Prosjektet er for stort og viktig.
Når jeg må investere i noe «stort» «dyrt», velger jeg det som er mest positiv, selvom jeg må spare litt til eller nedbetale litt lenger.
Håper på en god og bra løsning.

Signert av

SILKE PHILIPP på vegne av PHILIPP SILKE 04.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

04.05.2023 10:06:18 AR550022188
04.05.2023 10:06:18 AR550022188

21.05.2023 20:51:27 AR552293987

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	PORSVEIEN 50 AS
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	58	81

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

vi ønsker alternativ 30 eller 40 velkommen
linje 10 og 20 vil ikke være bra for bygdene og vi står i solidaritet med dem

21.05.2023 20:51:27 AR552293987

Signert av

ANDERS LUNDE på vegne av PORSVEIEN 50 AS 21.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

21.05.2023 20:51:27 AR552293987

21.05.2023 20:51:27 AR552293987

Simensen, Iselin Been

Fra: Reidar Malm <karireidar@outlook.com>
Sendt: onsdag 3. mai 2023 14:15
Til: SM_NO_E18TG
Emne: E18 Tvedestrand-Gjerstad

E18 Tvedestrand-Gjerstad

Innspill til planprogrammet:

Forrige gang det blei lagt fram forslag til reguleringsplan for ny E-18 fulgte det med støy-kart, bl.a et for støybildet med ferdig utbygd veg uten tiltak og et med ferdig utbygd veg med støytiltak. (for et visst antall år etter at vegen var bygd.) Poenget er at det var ikke beskrevet hvilke tiltak som lå til grunn for beregningene for ferdig utbygd veg med støytiltak. På oppfølgende spørsmål til Nye Veier var det umulig å skaffe dette til veie før det tilfeldigvis et par dager før frist for uttale utløp, dukka opp en fagmann som kunne fortelle at det lå en støyvegg på 5 meter til grunn for beregningene. (....i området vi var særlig interessert i.)

Det burde være åpenbart at det er forskjell på om tiltak som ligger til grunn for beregningene for støybildet etter utbygd veg er en støyvoll/vegg på 1 meter eller 5 meter, og dette må komme klart fram på tilsvarende støy-kart som lages i forbindelse med ny plan.

Med hilsen

Reidar Malm og Kari-Åsne Rye (tlf 95047574)

NB. Vi ønsker en bekreftelse på at dette innspillet er mottatt.

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: Oppstart av reguleringsplanarbeid E18 Tvedestrand - Gjerstad, høringsuttalelse

---

Fra: Roy Langseth <rla@imsgroup.no>
Sendt: tirsdag 16. mai 2023 18:01
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Kopi: Brønlund, Einar <Einar.Bronlund@risor.kommune.no>
Emne: Oppstart av reguleringsplanarbeid E18 Tvedestrand - Gjerstad, høringsuttalelse

Indre linje, ikke industrivennlig
For oss som driver industri på Moland i Risør er indre linje med tilbakeføring av eksisterende E18 fra Moland til Pinesund en svært dårlig løsning. Den har faktisk så mange ulemper at vi har det bedre som i dag, og ønsker da ingen ny vei dersom dette er eneste alternativ.
Vi er som næringsdrivende veldig opptatt av ny firefelts fra Oslo til Stavanger, men med denne løsningen hvor vi blir liggende i enden av en blindvei midt i skogen ville det vært bedre for oss om vår veibit ikke ble utbygget i det hele tatt, de neste 20 årene.

Smuldring: Ca. hvert andre år etableres det en ny virksomhet på Moland industriområde. Samtidig lukkes, selges eller forsvinner en annen. Dette kan ha mange grunner, blant annet at noen går av med pensjon, eller at et produkt er ved enden av sin levetid.
Dersom dette området er uattraktivt vil det på sikt føre til at etablerte bedrifter forsvinner, og nye kommer ikke til i like stor grad. Langsomt smuldrer området uten at noen tar innover seg hva som skjer.
Eksiterende bedriftseiere og konsern vil finne det mer attraktivt å utvide virksomhetene sine andre steder enn på Moland. Dette kaller vi smuldreeffekten. Denne er vår største frykt, og den er vanskelig å tallfeste eller måle på forhånd. Jeg har selv sett hvor utrolig lite som skal til før en etablering ikke blir noe av, eller flyttes til et helt annet sted.

Bærekraft:
Vi er også som bedriftseiere opptatt av FNs 17 bærekraftmål. Vi er enig på miljøsiden at dersom man bygger en ny vei og den gamle ikke lenger brukes skal man ta seg råd til som en del av prosjektet å fjerne den gamle og gi området tilbake til naturen. Næringsveien (dagens E18 mellom Moland industriområde og Pinesund) er derimot en vei det absolutt er behov for. Den har tvert imot stor samfunnsnytte. Den korter kjøreveien fra Gjerstad til industriområdet, og korter ned veien for transport til og fra industriområdet østover. Risør trenger nyetablerere og økt andel av eksportbedrifter. For å bli mer bærekraftig i fremtiden. Vi mener derfor at dersom indre linje velges er det veldig viktig at næringsveien beholdes.

Lærlinger: På Moland industriområde tar vi imot en skoleklasse med nye lærlinger hvert år. Disse blir til lokale innbyggere som produserer i Norge for fremtiden.

Det grønne skiftet: I Norge skal vi i nær fremtid slutte å leve av å pumpe opp olje fra Nordsjøen og eksportere dette. Skal vi opprettholde levestandarden vi har i dag kan vi ikke leve av å klippe håret på hverandre. Da må vi være i stand til å leve av grønn eller blå eksportvirksomhet. I Risør har vi et perfekt industriområde som allerede er planert ut og gjort klar for utvidelse. Velger vi feil i dag, vil det får store konsekvenser for hva neste generasjon industribyggere får til I Risør.

Konklusjon:
For oss er det helt avgjørende at E18 fremdeles går forbi Moland, og at eksisterende veikryss beholdes. Hvilken retning veien tar fra Moland til Tvedestrand har ingen betydning for oss som industripark. Her er alle løsninger like gode sett med industriøyne.

Ta gjerne kontakt dersom ønskelig, og jeg stiller gjerne opp dersom det er ønskelig med informasjon fra Industrien på Moland.

Best regards / Med vennlig hilsen

Roy Langseth
Chief Executive Officer
rla@imsgroup.no | Phone: +47 92 66 70 07
Kranveien 60H | 4950 Risør | Norway

Meet us at Stand No. C03-40

Nor-Shipping 2023

Oslo 6-9 June

Simensen, Iselin Been

Fra:	Rune-Andre Rosland <rune.inspection.iis@gmail.com>
Sendt:	torsdag 30. mars 2023 17:27
Til:	SM_NO_E18TG
Emne:	Ny E-18

Hei,

Vi har fått varsel om at vi kanskje kan bli berørt i forbindelse med strekningen Tvedestrand -Gjerstad, og vi lurer på hva dvs med hensyn til at vi bor innenfor varslingsgrense. ?.

Blir det da på et senere tidspunkt lagt ut et nøyaktig område som faktisk blir berørt , og hvor vi kan regne med å i verste tilfelle måtte flytte ?.

Vår adresse er Søndeledveien 134, 4994 , Akland.

Mvh

Rune A Rosland

17.05.2023 22:04:57 AR552091285

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	HAGANE SIRI
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Gamli Songevei 109	53	50

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Trasevalg 10 kan ikke være aktuelt, så lenge vi på Songe alltid har fått høre at å lage så mye som en sykkel og gangsti ved siden av E-18, ikke går på grunn av dårlige grunnforhold og dyrka mark. I tillegg vil trasevalg 10 rasere Songe som bygd, og veldig mange hus må innløses. Deriblant mitt eget. For et par år siden fikk vi et helt klart inntrykk av at kun de indre traseene var

17.05.2023 22:04:57 AR552091285

aktuelle. Etter dette har vi pusset opp både under og overetasjen. Hagen mot E-18 er blitt påkostet mye i beplanting, siden vi nå trodde vi kunne bruke hagen med mye mindre støy enn nå. Dette har vi nå stanset, da vi igjen ikke vet om vi får beholde huset.
Trasevalg 20 unngår de dårlige grunnforholdene og dyrka mark på Lunde, men det vil likevel gå ut over mange familier på Songe. Et større kryss på Songe enn det som er nå, vil ta mye areal, også dyrket mark.
Trasevalg 30 vil kunne gjenbruke en forholdsvis bra dagens E18 med en utvidelse. Det er vel også en fordel for industriområdet på Siva/Akland. Det vil forhåpentligvis gå få hus med i dette alternativet, og det må jo være ønskelig.
Trasevalg 40 fikk man inntrykk av at Nye veier i utgangspunktet ønsket. Det gav mest vei for minst penger. Å velge bort denne nå fordi den går i uberørt natur, er da bare tull. Ifølge lokale her følger ønsket trase høyspentlinja på heia. Så vidt jeg vet krever en høyspentlinje noen flere centimeter i bredden enn en vanlig tursti. Dermed kan vi vel bare droppe å kalle trase 40 uberørt natur… I forbindelse med trasevalg 40, som var planlagt, ble det også innløst flere hus. Ikke vet jeg hvor mange millioner dette gjaldt, men når økonomi er en viktig del av dette, virker det som en helt vanvittig løsning.
Så lenge gjenbruk er et hovedfokus, må det å gjenbruke dagens E 18 som alternativ vei være en god løsning. Dagens vei mellom Tvedestrand og Akland, er langt unna ønsket standard, og med flere liv på samvittigheten. Som alternativ vei en kort periode noen ganger i året, må man derimot håpe det går bra. Når det nå skjer noe mellom Lunde og Røysland, som det jevnlig gjør, må trafikken om Laget og/eller Vegårshei. Tror en del av de som prøvde disse omkjøringsveiene i vinter, ikke var helt imponert over denne muligheten….
Dersom det skal lages en alternativ vei til trase 10, 20 eller 30 et annet sted, er jo hele argumentet med å bruke minst mulig areal og såkalt uberørt natur helt borte. Både trasevalg 10 og 20 må ha en annen vei i byggeperioden, dermed må mer areal brukes. Da må det være bedre å la dagens E-18 være alternativ vei og bygge ny vei for fremtiden inne på heia, liknende trasevalg 30 og 40.
Mitt håp er at trasevalg 40, eventuelt 30 blir brukt. Det viktigste for meg er uansett at det blir tatt en avgjørelse om kortest mulig tid, så både privatpersoner, bedriftseiere og eiendomsutviklere kan planlegge fremtiden videre. Tvedestrand er et flott område, og vil kunne utvikles mye mer bare denne veien blir avklart. Pr nå går dette på helsa løs…

Signert av

SIRI HAGANE på vegne av HAGANE SIRI 17.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

17.05.2023 22:04:57 AR552091285
17.05.2023 22:04:57 AR552091285

Kartinnsynsløsningen

Siri Hagane
Tvedestrand kommune
Dato: 17.05.2023

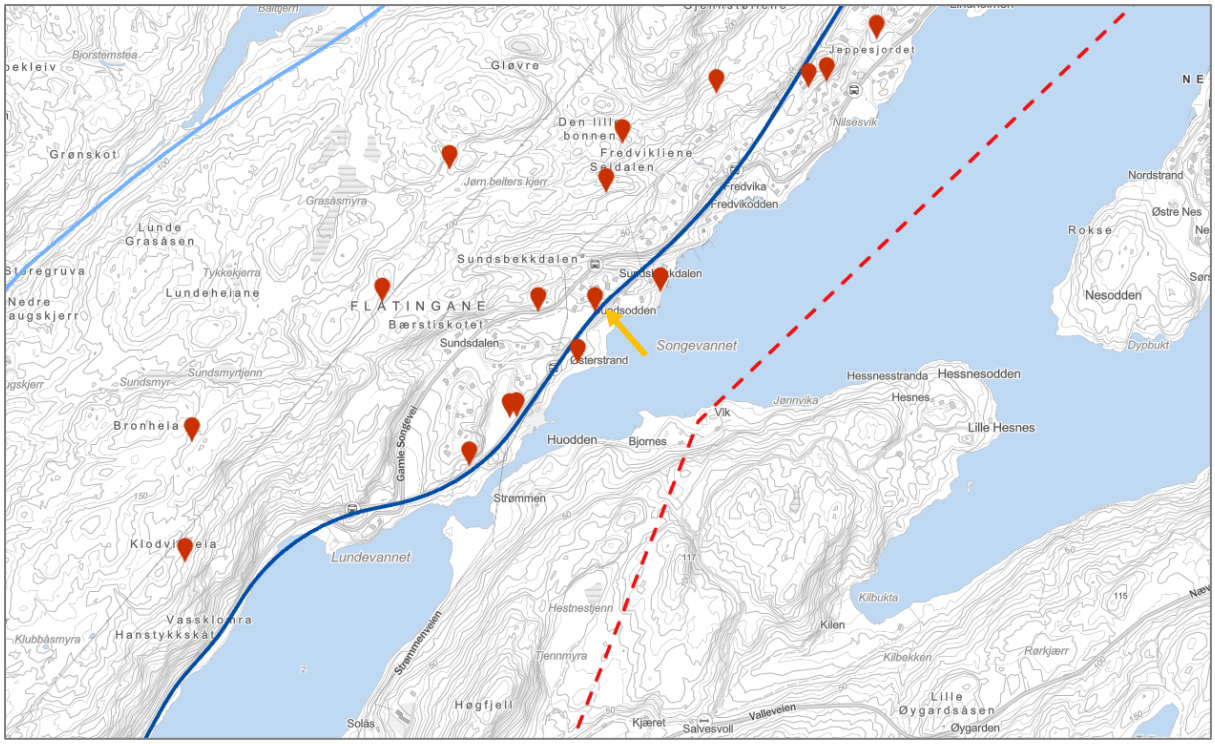
Innspill:
Trasevalg 10 kan ikke være aktuelt, så lenge vi på Songe alltid har fått høre at å lage så mye som en sykkel og gangsti ved siden av E-18, ikke går på grunn av dårlige grunnforhold og dyrka mark. I tillegg vil trasevalg 10 rasere Songe som bygd, og veldig mange hus må innløses. Deriblant mitt eget. For et par år siden fikk vi et helt klart inntrykk av at kun de indre traseene var aktuelle. Etter dette har vi pusset opp både under og overetasjen. Hagen mot E-18 er blitt påkostet mye i beplanting, siden vi nå trodde vi kunne bruke hagen med mye mindre støy enn nå. Dette har vi nå stanset, da vi igjen ikke vet om vi får beholde huset. Trasevalg 20 unngår de dårlige grunnforholdene og dyrka mark på Lunde, men det vil likevel gå ut over mange familier på Songe. Et større kryss på Songe enn det som er nå, vil ta mye areal, også dyrket mark.

Trasevalg 30 vil kunne gjenbruke en forholdsvis bra dagens E18 med en utvidelse. Det er vel også en fordel for industriområdet på Siva/Akland. Det vil forhåpentligvis gå få hus med i dette alternativet, og det må jo være ønskelig.

Trasevalg 40 fikk man inntrykk av at Nye veier i utgangspunktet ønsket. Det gav mest vei for minst penger. Å velge bort denne nå fordi den går i uberørt natur, er da bare tull. Ifølge lokale her følger ønsket trase høyspentlinja på heia. Så vidt jeg vet krever en høyspentlinje noen flere centimeter i bredden enn en vanlig tursti. Dermed kan vi vel bare droppe å kalle trase 40 uberørt natur … I forbindelse med trasevalg 40, som var planlagt, ble det også innløst flere hus. Ikke vet jeg hvor mange millioner dette gjaldt, men når økonomi er en viktig del av dette, virker det som en helt vanvittig løsning.

Så lenge gjenbruk er et hovedfokus, må det å gjenbruke dagens E 18 som alternativ vei være en god løsning. Dagens vei mellom Tvedestrand og Akland, er langt unna ønsket standard, og med flere liv på samvittigheten. Som alternativ vei en kort periode noen ganger i året, må man derimot håpe det går bra. Når det nå skjer noe mellom Lunde og Røysland, som det jevnlig gjør, må trafikken om Laget og/eller Vegårshei. Tror en del av de som prøvde disse omkjøringsveiene i vinter, ikke var helt imponert over denne muligheten …. Dersom det skal lages en alternativ vei til trase 10, 20 eller 30 et annet sted, er jo hele argumentet med å bruke minst mulig areal og såkalt uberørt natur helt borte. Både trasevalg 10 og 20 må ha en annen vei i byggeperioden, dermed må mer areal brukes. Da må det være bedre å la dagens E-18 være alternativ vei og bygge ny vei for fremtiden inne på heia, liknende trasevalg 30 og 40.

Mitt håp er at trasevalg 40, eventuelt 30 blir brukt. Det viktigste for meg er uansett at det blir tatt en avgjørelse om kortest mulig tid, så både privatpersoner, bedriftseiere og eiendomsutviklere kan planlegge fremtiden videre. Tvedestrand er et flott område, og vil kunne utvikles mye mer bare denne veien blir avklart. Pr nå går dette på helsa løs …


Bjørstemstea
Gløvre
Jeppesjordet
Grønskot
Den lille bonnen
Fredvikliene
Seldalen
Jørn belters kjerr
Grasåsmyra
Fredvika
Fredvikodden
Nordstrand
Østre Nes
Rokse
Lunde
Grasåsen
Sundsbekkdalen
Sundsbekkdalen
Tykkekjerra
Lundeheiane
FLATINGANE
Bærstiskotet
Sundsdalen
Songevannet
Østerstrand
Nesodden
Dypbukt
Sundsmyr
Sundsmyrtjenn
Hessnesstranda
Hessnesodden
Hesnes
Jønnvika
Vik
Bronheia
Gamle Songevei
Huodden
Bjornes
Lille Hesnes
Strømmen
Lundevannet
Kilbukta
Hestnestjenn
Kilen
Klubbåsmyra
Hanstykkskåt
Strømmenveien
Tjennmyra
Kilbekken
Rørkjærr
Høgfjell
Solås
Kjæret
Salvesvoll
Valleveien
Lille Øygardsåsen
Øygarden

Høringssvar E18 Tvedestrand - Gjerstad

Takk for at dere åpner for innspill i forbindelse med planlegging av ny vei Tvedestrand-Gjerstad.

Jeg har vokst opp i Tvedestrand, og skal flytte tilbake til Sørlandet nå etter å ha tatt min bachelorutdanning i Tromsø.

Jeg ønsker at veien skal legges mest mulig til den allerede eksisterende traseen, for å minimere unødvendig ødeleggelse for folk, dyr og natur.

Med FNs siste klimarapporter opplever jeg det som ulogisk å bygge stadig nye og raskere veitraseer. Jeg har forståelse for at veier må oppgraderes og ikke minst vedlikeholdes. Men siden den nye veien mellom Tvedestrand og Arendal har blitt bygd har jeg ikke opplevd noen fordeler. Det går 7 min raskere, men samtidig har busstilbudet fra min hjemplass blitt ødelagt, støynivået har økt drastisk. Når vi har bodd i Tromsø har vi kjørt opp og ned Tvedestrand-Tromsø hver sommer. Da blir det tydeligere og tydeligere - å kjøre en time lenger er en liten pris å betale for å slippe å kjøre på motorveier, ettersom det er mye mer utmattende å kjøre på motorveier.

Det er mengder av forskning som viser hvor stor innvirkning støy har på folkehelsen, og det blir stadig færre områder uten støy. Det samme gjelder lysforurensing. Etter å ha bodd i Tromsø har jeg sett at det er mulig for en by å prioritere å ta vare på frie naturområder på kommunalt nivå, og at det blir satt pris på i alle ledd. Jeg håper at byer lenger sør også kan begynne å jobbe med resten av verden - og ikke i mot - i arbeidet med å bevare et levelig klima for oss og artene rundt oss. Det er viktig at vi alle samarbeider om dette, og å bygge ny veitrase vil være helt bakvendt i 2023, nå når det er tydeligere enn noen gang at det haster å snu vår tankegang.

Jeg håper at saken blir behandlet på best mulig måte og at folk og natur kommer først i prioriteringene, ikke kortsiktig økonomi og handel. Jeg håper dere velger å benytte den traseen som allerede finnes, og jeg håper dere tar alle mulige hensyn for å spare lokalt artsmangfold og folks trivsel.

Med vennlig hilsen
Solfrid Elise Lindblom

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: Høring E18
Vedlegg: høring 21.mai 2023.docx

Fra: Solveig Smith <solveig@normassasje.no>
Sendt: søndag 21. mai 2023 18:07
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: Høring E18

Hei,

Her er mitt innspill til høring Tvedestrand – Gjerstad, E-18.

Vennligst bekreft at det er mottatt😊

Mvh.
Solveig Birgittatun Smith
Mobil: 41575087

Høringsinnlegg fra Solveig Smith

Et problem med nye veier er at ingen vil ha veien forbi huset sitt. Og dette er en helt naturlig og sunn reaksjon, for vei nær huset er ikke godt for mennesker. Støy kan gi psykisk stress, muskelspenninger og muskelsmerter. Det kan også føre til epilepsi, svekket immunsystem, søvnmangel, apati, depresjon, sinne, utmattethet, isolasjon, overvekt/fedme, tap av hørsel, tinnitus, høyt blodtrykk, hjerte- og karsykdommer, og kan også føre til ulykker på grunn av søvnmangel. I tillegg til plagsom lyd, er det flere andre ulemper, som lysforurensing, ødeleggelse av matjord, kulturlandskap, friområder, familiegårder som må fraflyttes og ulemper for kollektivtilbud og lokalmiljø.

Enda mer ulempe er nye veier for dyr og planter, som ikke har samme evne som oss til å beskytte seg. Vi forstår mer og mer i dag at natur har en egenverdi. Vi sorteres avfall, vi blir bedt om å kjøpe mindre nye klær, vi blir bedt om å rydde opp etter andre, plast og annet søppel. I år blir vi endatil frarådet å klippe plenen for mai måned er over, for ikke å forstyrre insektenes sårbare årstid. Dette er hva vi som enkeltmennesker gjør. Vi syns dette er en dråpe i havet, egentlig.

Hvorfor blir vi bedt om å gjøre disse handlingene, mens offentligheten ødelegger natur i mye større skala? De neste 20 årene skal Nye Veier bygge vei på et areal som tilsvarer nesten en fotballbane pr dag.

Konklusjon: Jeg ønsker ikke vei nær huset mitt.

Jeg driver næring til glede for fellesskapet. Jeg ber om at denne aktiviteten ikke blir hindret. Adresse Skjerkholtveien 102 og 104 i Tvedestrand.

Mitt ønske er at dagens veitrase blir benyttet i størst mulig grad, for å spare miljøet, som er mennesker, planter og dyr. Vi lever avhengig av hverandre. Skade på natur er skade for mennesker.

Jeg er glad for at dette skal bli tatt hensyn til.
Jeg hadde en uttalelse ved sist høring, fra advokat, om å bevare næringsområdet som jeg lever av. Jeg har forsøkt å finne hva jeg skrev om dette i sist høring i 2021. Det er til offentlig innsyn, sies det. Men jeg har ikke klart å finne det. Jeg håper virkelig at Nye Veier klarer å finne dette materialet. Jeg har hittil ikke klart å treffe noen i Nye Veier som klarer å finne det, og jeg har snakket med fire-fem.

Takk for god behandling i denne saken!

21.05.1923

10.04.2023 10:27:27 AR546093136

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	OLSEN STEIN ERIK
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	56	50

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hei håper nye veier går for den indre linje som vel egentlig var vedtatt. Håper dette blir alternativet så folk slipper å få veien helt innpå seg i sine bo områder og noen må gå fra gård og grund. Mvh stein Erik Olsen

10.04.2023 10:27:27 AR546093136

Signert av

STEIN ERIK OLSEN på vegne av OLSEN STEIN ERIK 10.04.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

10.04.2023 10:27:27 AR546093136

10.04.2023 10:27:27 AR546093136

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: Innspill Ny E18 tvedestrand - Gjerstad

Fra: Winterkjær, Ellen <esw@agdersparebank.no>
Sendt: søndag 21. mai 2023 23:11
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Kopi: sw@teamtec.no
Emne: Innspill Ny E18 tvedestrand - Gjerstad

Hei

Vi forsøkte i lang tid å få til å bruke medvirkningsportalen, men der var det ikke mulig å få tegnet inn i kartet. Og det var ett krav for å få sendt inn. Legger ved bilde av portalen og tegner inn her.

Vi i Akland 10 forsøker å si noe om vår opplevelse av denne prosessen. Jeg arvet eiendommen i 2020 og veiplanlegging hadde pågått lenge, vi var i kontakt med både kommune og Nye Veier for å skaffe informasjon om dette var lurt/trygt å gjøre, siden vi planla å renovere bolig og eiendom for nåtiden og fremtiden. Vi fikk info om at det var tilnærmet besluttet en trase som ikke ville berøre vår og mange andres eiendommer. Vi flyttet inn i nyrenovert hus høsten 2022. Vi ble også fortalt at område eiendommen vår ligger i, er et LNF-område. dvs det er strenge lover/krav og forskrifter på hva man kan foreta seg av bygging i vårt område. Det må vel også gjelde store inngrep som store veiprosjekter det her er snakk om. Det snakkes nå om miljø og klima. Og det er alltid riktig å ta slike hensyn for vi har bare en klode. MEN hvor mye av landet vårt er faktisk utbyd? Jo mellom 2-3 %. Er det da fornuftig å rasere de plassene som pt er bomiljøer? Blir det tatt gode bærekraft og miljø hensyn ved å rasere bort mange titalls boliger for at disse beboerne skal måtte tvinges til å bosette seg andre veier og kanskje bygge nytt? Vil det være samfunnsmessig bra å risikere at folks psykiske og fysiske helse forringes ved at man tvinges til å bo ved en svært støyende og forurensende 4 felts motorvei? Har Nye veier utredet de økonomiske konsekvensene boligeier får ved å miste sin bolig? Har alle mulighet til å etablere seg på nytt?? Jeg håper og tror at fornuften skal seire og at ingen trenger å miste sine boliger. Det er mange eksempler på hvor bra store veiprosjekter, som legges i skog og utmark, blir til slutt i forhold til naturforvaltning.

Med vennlig hilsen

Stein Winterkjær
Akland 10, 4950 Risør

○ Alle

2 **Hvem representerer du?**

○ Myndigheter
○ Organisasjon/lag/forening
◉ Grunneier
○ Annen privatperson

3 **Skriv ditt innspill**

Vi i Akland 10 forsøker å si noe om vår opplevelse av denne prosessen. Jeg arvet eiendommen i 2020 og veiplanlegging hadde pågått lenge, vi

4 **Hvilket gårds og bruksnummer gjelder innspillet?**

Gnr. 23 Bnr 56 / 135 4201 Risør kommune

5 **Plassér innspillet i kartet (Påkrevd)**

Legg til et punkt | Linje | Flate

6 **Legg ved en fil**

Velg fil

7 **Kontaktinformasjon**

Navn (påkrevd)
Stein Winterkjær

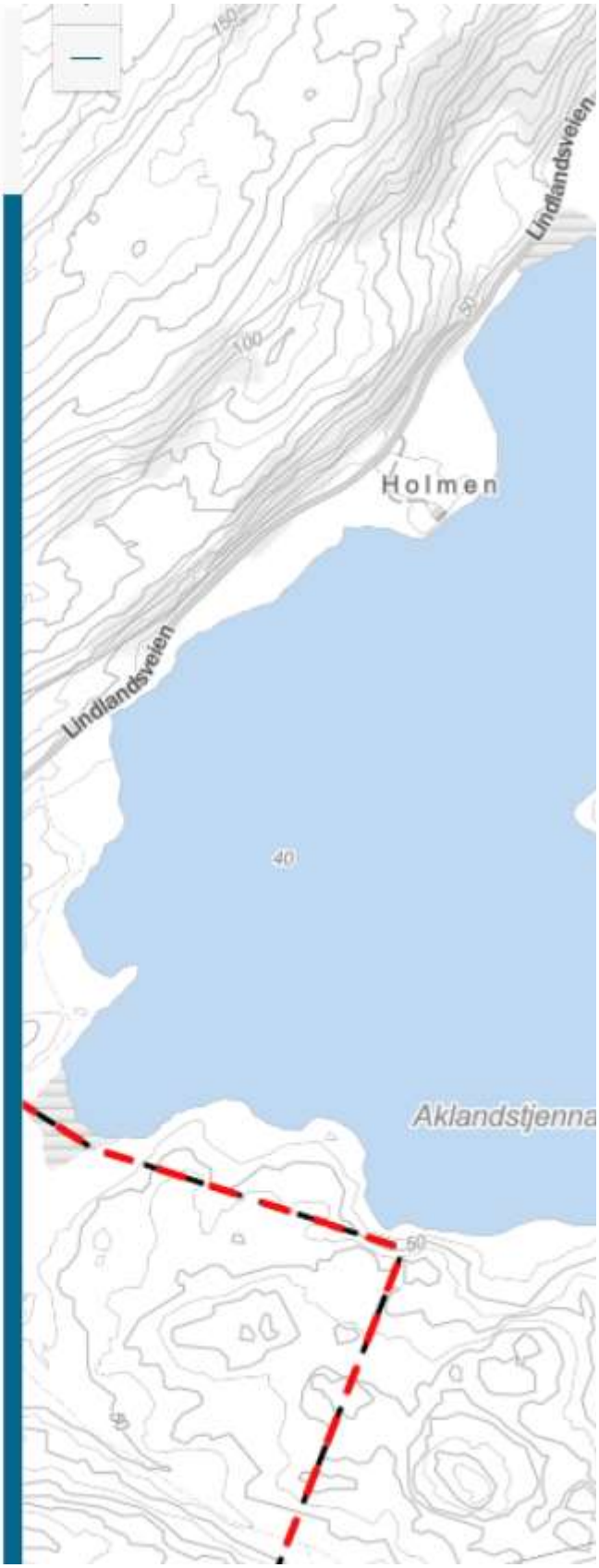
Adresse
Akland 10

Epost-adresse
sw@teamtec.no

Telefon
99613217

8 **Vilkår**

☑ Samtykke åpne vilkår



06.05.2023 09:01:07 AR550367828

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	JEPPESTØL STEINAR
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Fredviklia 29	73	113
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	73	157

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

En 4-feltsvei gjennom Songe vil rasere bygda. Det blir ikke bygd igjen, bare en vei! Det vil måtte

06.05.2023 09:01:07 AR550367828

tas mange hus, og de som blir igjen vil få et høyt støynivå fra trafikken!
Det eneste vettuge alternativet er å la veien gå der den først var planlagt, inne på skogen i grenseområdet mellom Tvedestrand og Vegårshei. Det er alternativ 40 i Tvedestrandsposten av 6. mai 2023!

Signert av

STEINAR JEPPESTØL på vegne av JEPPESTØL STEINAR	06.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

06.05.2023 09:01:07 AR550367828

06.05.2023 09:01:07 AR550367828

Simensen, Iselin Been

Fra: Steinar Lyberg <st-lybe@online.no>
Sendt: torsdag 30. mars 2023 14:53
Til: SM_NO_E18TG
Emne: Angående tilsendt varsel og ønske om et møte.

Viktighet: Høy

Hei

Jeg har fått tilsendt varsel om oppstart av regulering på min eiendom.

Jeg er nå en ny berørt part og bor like ved E18 Sørlandsportene.
Denne saken med ny vei har laget mye medieoppstyr i området her og jeg ser lite til at vår ordfører og gruppeleder trer frem som "vår mann", snarere tvert imot.
Han spretter opp som troll i eske med nye presentasjoner og uventede litt rare foruleringer rundt saken – tross beviselig sterk motstand mot hans fremstillinger.
Selv er jeg av den oppfatning at Sweco kommer til å konkludere med den riktige løsnige når den tid kommer uansett.

Jeg har svart det tilsendte varselet med et ønske om møte for å skaffe korrket informasjon i saken før det eventuellt uttales noe mer.
Dette er innsendt :
"Som varslet part i denne saken må jeg be om et oppklaringsmøte med representant fra Sweco som kan informere om sakens realiteter, konsekvenser og alternativer. Dette er viktig for at det kan reponeres på et kunnskapsbasert faktagrunnlag og ikke følelsesmessige, mediepåvirkede scenarier. Tidlgere informasjonsmøter har ikke omhandlet dette alternativet og har derfor ikke fanget vår interesse for saken. Når ny trassè nå er kommet på kartet og min eiendom er berørt så må jeg få en saklig og ryddig oppsummering rundt det hele da denne utbyggingen er preget av mye varierende medieoppslag og et ganske uoversiktlig terreng å manøvrere i når det gjelder lokal kunnskap og fakta. Sweco må ta inn over seg at dette må informeres og forklares på en slik måte at vanlige folk i gata kan få forståelse for informasjon som gis og hvilke alternativer man har. Vi som bor i berørte områder har våre vanlige liv her og føler både på et press med å måtte involvere oss og en usikkerhet ved at det blir så mange endringer i denne saken. Jeg ber om snarlig tilbakemelding om hvordan denne henvendelsen vil bli handtert."

Det er ønskelig å komme med et innspill hvor deler av området her legges i kulvert og "alle blir fornøyd", men jeg kan ikke se at det er noen fornuft i å sitte å skissere en slik løsning når dere har den beste kunnskapen for å kunne vurdere noe slikt. Jeg selv har hverken kunnskapen eller verktøyet for å fremstille dette på en god nok måte, men jeg har førstehåndskunnskap om hvordan det er å bo her og hva våre bokvaliteter og behov er i området.
Jeg er selv utbygegr og har jobbet mye med reguleringsarbeid, så jeg vet at det ofte er det minst omstridte alternativet som også er det mest lønsomme alternativet.
Vi kan spare både tid og komme frem til gode alternativer dersom det var mulig med et møte mindre og uoffesielt møte, som kanskje kan bringe ny kunnskap til bordet.
Jeg ser det som både formålstjenelig og nyttig for alle parter at noen få kan jobbe isammen om å tenke utenfor boksen her uten å grupperes i for eller imot ny vei....

Håper dette kan være veien til en god ukompliseret og spennenede dialog, og hører gjerne fra dere snarlig.

mvh
Steinar Lyberg
Akland 55
4950 Risør
mob 90609850

30.03.2023 14:32:25 AR544909531

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	LYBERG STEINAR
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	56	73

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Som varslet part i denne saken må jeg be om et oppklaringsmøte med representant fra Sweco

30.03.2023 14:32:25 AR544909531

som kan informere om sakens realiteter, konsekvenser og alternativer. Dette er viktig for at det kan reponeres på et kunnskapsbasert faktagrunnlag og ikke følelsesmessige, mediepåvirkede scenarier. Tidlgere informasjonsmøter har ikke omhandlet dette alternativet og har derfor ikke fanget vår interesse for saken. Når ny trassè nå er kommet på kartet og min eiendom er berørt så må jeg få en saklig og ryddig oppsummering rundt det hele da denne utbyggingen er preget av mye varierende medieoppslag og et ganske uoversiktlig terreng å manøvrere i når det gjelder lokal kunnskap og fakta. Sweco må ta inn over seg at dette må informeres og forklares på en slik måte at vanlige folk i gata kan få forståelse for informasjon som gis og hvilke alternativer man har. Vi som bor i berørte områder har våre vanlige liv her og føler både på et press med å måtte involvere oss og en usikkerhet ved at det blir så mange endringer i denne saken. Jeg ber om snarlig tilbakemelding om hvordan denne henvendelsen vil bli handtert.

30.03.2023 14:32:25 AR544909531

Signert av

STEINAR LYBERG på vegne av LYBERG STEINAR 30.03.2023

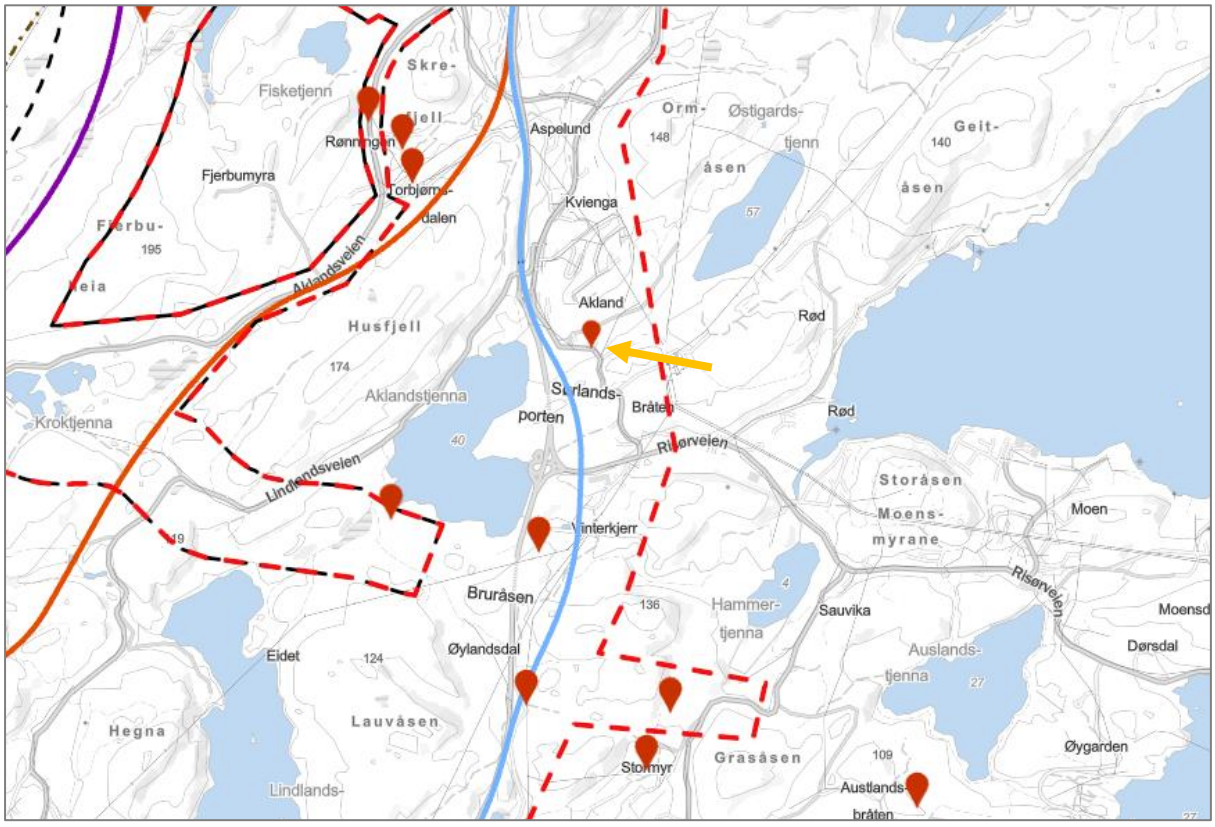
Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

30.03.2023 14:32:25 AR544909531

Kartinnsynsløsningen

Steinar Lyberg
Risør kommune
Dato: 21.05.2023

Innspill:
Å være upartisk og korrket i denne saken er ikke mulig, så det må på forhånd beklages til de som støtes av innlegget. Det er allerede innsendt en rekke punkter som omhandler verneobjekter og vernesoner, så dette bør være godt belyst. Det er en vesentlig ulempe for bo-områdene at veitrassè 10 og 20 planlegges, og dette må vies mye oppmerksomhet. Kriterier for å veie natur opp mot bo-områdene med overvekt kan umulig overgå de ulempene kommunen og beboere vil oppleve dersom trassè 10 eller 20 velges. Indre linje beskrives feilaktig som uberørt natur. Dette er ubenyttet natur og bør i høyeste grad tas i bruk. Det ligger en HS-kraflinje der i dag som er nøye planlagt over mange år og ved nøye befaring. Dagens E18 ligger langt mer tilfeldig plassert mellom gårdsbruka, som den gangen var i drift. Risør kommune vil få betydelige fordeler for kommunens utvikling ved å utvide bo-omårdene norover mot linje 30 og 40. Å bygge en ny E18 OPPÅ den gamle veien vil være svært provoserende når "alle" vet at NY vei bør bygges på NY grunn. Naturhensyn er tungtveiende og bør spille sin rolle i ny veiplanlegging. Ved å båndlegge områder for å bygge ny vei så ligger det også gode muligheter for å lage godt vern for naturen. Bruk er det beste vernet for naturen. Nye veier bygger flotte veier og lager områder rundt de nye veiene på en lsik måte at det øker tilgjengelig og bidrar til bedre bruk av områdene. Store deler av den naturen som fremstår som ubrukt er sin på grunn av sin utilgjengelighet. Jeg håper dette endres og bidrar til vekst og utvikling for kommunen ved at indre linje velges. Les vedlegget.



Enda et innlegg om ny E18. Orker DU å lese alt dette ? Neppe ….

Til deg som er nysgjerrig på hva som nå skrives så må det advares om mye tekst, lite fornuft og en relativt stor risiko for at du ikke gidder å lese hele innlegget. Det vil legges frem påstander som er vanskelig å faktasjekke og det krever en god del Googling og zooming inn og ut på kartene for å finne ut av akkurat hva som menes – i omtrent annenhver setning.

Nettop slik har vi det på Akland akkurat nå, og vi har hatt det sånn lenge med all informasjonen vi må forholde oss til i forbindelse med planene for utbygging eller ombygging av E18 gjennom denne nordligste delen av Risør. Det er våre eiendommer, hus og hjem dette gjelder.

Vi representerer vel i området 5% av av Risørs innbyggere som bor i dette distriktet. Vi utgjør randsonen av kommunen mot nord og har en uendelighet av turområder i umiddelbar nærhet av husene våre. Vi er de som bebor det flotte kulturlandskapet som skaper portalen til Risør både fra øst og vest, og vi er dessverre nesten 100% av de som berøres av denne veisaken.

Gjenbruk og natur

Ved gjenbruk av dagens E18 fra Brokelandsheia og frem til Moland så vil dette trolig la seg bygge med diverse tiltak for gjennomføringen. Industri og interesser på Moland vil kunne ivaretas og tilgang til nødvendig kappasitet for ladestasjoner vil kunne opprettes osv.

Det er derimot et vesentlig inngripende i både natur, kulturlandskap og bo-områder dersom dagens trassè utvides og svært få, om noen, av våre interesser som beboere vil kunne ivaretas med mindre det sikres gjennom ufravikelige krav fra kommunens politikere og administrasjon.

Det er også etter min menig slik at det aller beste vernet man kan gjøre overfor naturen er å ta den i bruk, stille krav, følge med og pleie.

Man må tilføre den verdi ved å omdanne den til noe nyttig og brukelig. Ubenyttet natur må ikke vernes i hjel fordi man tror det er riktig å ikke røre den, det blir feil. Nye veier KAN vei og de KAN natur. De bygger flotte veier og de tilbakestiller naturen på en måte som tilfører nye turveier med mange nye bruksmuligheter, og de må følge krav til nensomhet overfor naturen.

Gjenbruk av dagens E18 vil gi det værste av veigrunn å bygge på og det vil berøre bebyggelse, landbruk, kulturmark og våtmarksområder som Nye Veier aldri ville valgt i utgangspunktet. Naturvernet vil på en negativ måte tvinge E18 til å følge en vei som er 70 år gammel og som da fulgte fra bygdetun til bygdetun på enklest mulig vis. Det er også derfor man kan se de gamle gårdene ligger langs veien i dag, og disse er en betydelig del av både kommunen vår, oppveksten og livene våre.

Ny hovedfartsvei bør følge et optimalt terreng med blanke ark og nye kart, og må bygges godt tilbaketrukket fra disse bo-områdene som ble etablert i forrige århundre her.

Tilflytting

Det er ikke skjeldent å lese i avisa at kommunen ønsker tilflytting og at boliger og tomter er en mangelvare, i alle fall i det lavere prissjiktet som egner seg for unge førstegangsbeboere. Det er også rettet spørsmål til yngre personer for å avdekke hva som skal til for å sikre at disse flytter tilbake til sin hjemkommune Risør etter endt utdanning eller etter å ha ervervet nyttig kompetanse for eventuell etablering av et fortak eller lokke med seg en bredrift hit.

Det vil neppe lokkes med badeland eller kjøpesentre i verdensklassen, men det finnes noe her som man skal se langt etter i storbyen. Stillhet, uendelighet av skog og en mengde småvann og småveier i alle retinger. Det er også godt med luft mellom husene og lanbruket driftes innimellom alt dette på en kløktig måte. Og dette er hva vi som bor her setter pris på uten å egentlig tenke så mye på det til daglig, og det er dette de yngre kommer hjem for å oppleve etter noen år på rømmen. Jeg flyttet selv hjem hit etter noen år i storbyen og fant mange av mine gamle bekjente godt gjemt bak tuer og knauser langs de endeløse småveiene i distriktet her.

Nå utfordres denne muligheten av en langt større vei med få veikryss og høy hastighet som skal legges over dagens E18 dersom det skal ”genbrukes”.

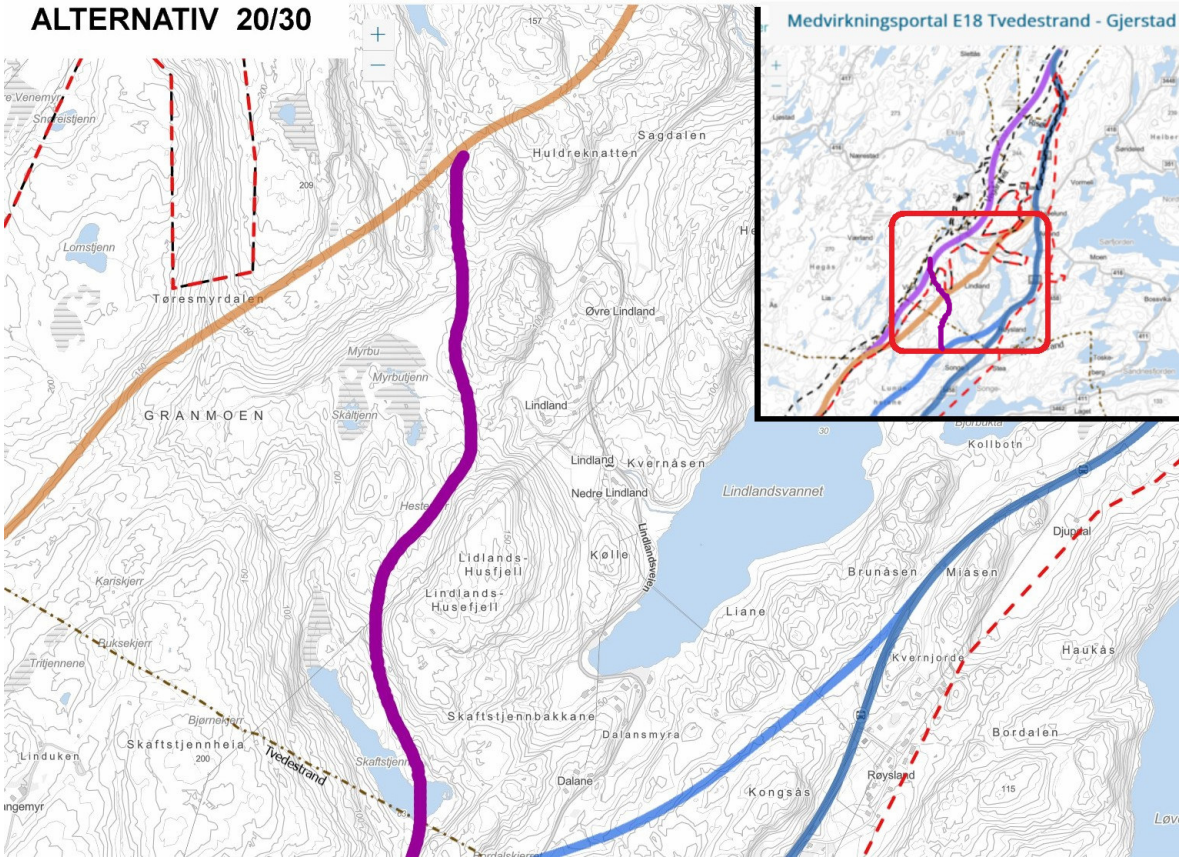
Sørlandskysten vil da få en høyhastighetsvei så nær at den vil konstant kunne høres selv om man befinner seg på Campingplassen på Moen eller hytta ute i Sørfjorden.
Slik lyd bærer svært langt på stille sommerdager.
Og man flytter kort og godt ikke til et hus ved siden av en høyhastighets motorvei frivillig, og starter i alle fall ikke opp noe arbeid med å bygge hustomter. Og da dør denne bygda ganske fort ut, og utbygging med tilflytting dør med den. Deretter følger nærbutikken, busstilbudet og skolen.
Jeg tror ikke Risør som by eller kommune er tjent med dette som en plausibel utvikling og bør derfor vurdere å ta opp kampen med statsforvalteren dersom det er der utfordringen ligger.
Vi må se oss ferdige med dagens E18. Den har tjent sin rolle med å sørge for vekst og utvikling i dette distriktet. Og da må vi jo ikke bygge NY E18 på den samme plassen !

Bør følge SWECO

Ny E18 bør derfor følge SWECO sin tidligere utarbeide løsning i indre linje og justere for nye vei- og miljøkrav som nå er lagt til grunn for de alternativene som er gjeldene.
Høyere fart og bredere vei vil føre til mer støv, mer veisalt og vil også gi støy som bærer mye lengre og følgelig bør veien legges langt vekk fra bebyggelse slik de har foreslått tidligere.
Avbøtende tiltak må også vurderes opp mot den nye vinklingen veibygging har fått i forhold til miljø. En veitrassè mellom Brokelandsheia og Grenstøl kan planlegges som to sepparate løp.
En to-felts vei østover og tilsvarende èn vestover. Med de nye reduserte kravene til vei, samt strengere miljøkrav, så vil dette gi et langt bedre avtrykk i terrenget og gi mange flere muligheter for å kunne velge gode løsninger igjennom den indre trassèen 30 eller 40.
Det vil også kunne bygges på en slik måte at man ferdigstiller den ene veien og benytter èn fil hver vei frem til trassè to er ferdig bygget helt eller i delevise strekninger. Det ble gjort slik i Larvik og det fungerte jo veldig greit. Dette bør også vurderes fremfor å bygge en samlet fire-felts vei. Og Risør kan fortsette som før med å kjøre vestover og østover på dagens E18 for å komme inn på den nye veien der det måtte passe best.

Mange alternativer

Det har vært nevnt at hybride løsninger kan være aktuellt. Ved å følge linje 30 fra Moland mot Grenstøl så bør man vurdere å trekke sydover ved Huldreknatten, svinge seg rundt Skaftstjenna mot Bordalsheia og deretter følge linje 20 mot Tvedestrand, i grove trekk.
Dette styrer unna så og si all bebyggelse og bør absolutt vurderes i planene.



Linje 30 fra øst, Huldreknatten, Skaftstjenna, Bordalsheia, linje 20 til Tvedestrand

Gjenbruksalternativet

Dersom det derimot planlegges for å benytte dagens E18 som tilkjøringsvei for østgående trafikk mellom Moland/Brokelandsheiea og Vinterkjær, så vil det være mulig å legge gjennomgkjøringen forbi bo-området i ”KULVERT” (støpt tunell oppå bakken) ifra rundkjøringen og til dagens tunell. Området bør reveggeteres ifra støyvollen ved Kvienga og hele veien frem til Vinterkjær, også oppå kulverten. Dette er positivt for naturen, badeområde, støy, støv og forrurensing fra kjøretøy. En kulvert vil snevre inn reguleringsområdet til et absolutt minimum og anleggsområdet vil kunne reduseres så mye at dagens bredde vil måtte utvides med kùn noen få meter. Og blir dette vanskelig så er det store summer å spare på å sette ned farten til 90km/t forbi dette området og bygge med kùn to filer i kulvert og med midtdeler.
I dag har vi en rundtkjøring midt på E18, så det vil uansett bli en betydelig forbedring.
Å akseptere en utredning hvor alternativet er ”åpen” veibygging og trassè på 70 meter som vil totalt rasere Akland og området forbi her må aldri aksepteres. Ikke for å hindre vei, men for å verne om bo-områdene våre.
Derfor må det komme et tydelig krav til løsning allerede FØR området skal utredes.
Det ville være en relativt stor feilsatsing for kommunen vår å ikke stå hardt på for å gjøre bebodde områder bedre å bo i etter en veiutbygging, og miljø må måles i støy, støv og natur.
Akland, Moen, Søndeled, Røysland og Lindland er alle områder med utbyggingspotensiale for boliger, men ikke med en støyete firefelts motorvei som nabo og som barriære mellom bygdene.



Kulvert fra Kvienga til Sørlandsporten

Risør taper 200 millioner kroner til egen vei
Dersom man gjenbruker dagens E18 så vil man ikke bare ha elendige byggeforhold, ramme mengder av bebygget område, ramme privatpersoner og kommende generasjon, redusere innflyttingsvilligheten og vingeklippe det meste av en aktiv bygdekultur i kommunen. Man vil også i følge min informasjon tape store pengesummer som er fremforhandlet av vår ordfører, øremerket veiforbedring av Risørveien. 200millioner kroner går man glipp av. Jeg er riktignok ikke enig i at man skal bygge en bred vei og rive en masse hus for å bygge ny vei mot Risør, men heller spre dette utover hele veistrekningen. Denne summen er lovet av Nye veier og Fylket som kompensasjon for en litt lengre påkjøring til E18 enn til Vinterkjær, men dette bortfaller med "gjenbruksalternativet". Og dette er lovet til dere som IKKE bor på Akland. Vi som bor på Akland får jo ikke noe lengre å kjøre eller får nytte av noen ny Risørvei.
Tygg litt på den. . . .

Må opptre som dilletanter
Som man kan lese så er det mye å sette seg inn i, det er fort å trå noen på tærne og saken er svært viktig for oss som berøres, så temperaturen kan bli høy.
Jeg kan med handa på hjertet si at jeg ikke evner å komme med noe kompetent innspill som fanger alle de faktorene som berører oss som utgjør nærområde til alt dette. Vi vet jo ikke en gang hvilke områder som blir nærområde til nye vei. Ikke vet vi hvordan veien utformes, og jeg fulgte absolutt ikke så godt med i botanikktimen på skolen at jeg vet hvilke skjeldne arter jeg skal lete etter og fuglereier er det vel nok av. Ravn og noen små eller store salamandre er vel kanskje ikke av interesse heller ?
Vi er altså bedt om å engasjere oss i noe vi ikke kan noe om. Vi må ikke sette noen opp imot hverandre og i tillegg skal vi altså komme med konstruktive innspill til Nye Veier om aktuelle temaer som vi mener berøres av veien.

Vi kan ikke trekke noen konklusjoner eller komme med våre innspill etter bare en kveld eller to på informasjonsmøter- og kan da umulig gjøre jobben bedre på noen få uker enn de som nå har jobbet med dette i årevis. Og i frykt for å si noe galt eller tråkke naboen på tærne, så holder de fleste tett om sine tanker og meninger. Hvis vi er så suverent gode på dette så lurer jeg på hvorfor vi ikke blir hørt på de tingene vi sier ifra om ? Er det hele et spill for galleriet ?
Når kompetente fagpersoner ikke klarer å komme til noen god løsning på det jeg mener er rikelig med tid, så lurer jeg i grunnen på hensikten med at vi "vanlige" skal brukes som rådgivende part for å spille inn viktige faktorer som skal påvirke prosessen. Skal vi med det bli årsaken til en dårlig løsning når vi ikke har kommet med god og riktig informsjon når det tas et dårlig valg for fremtiden her ?
Vi som berøres i denne saken mangler et støtteapparat å parrere med og tvinges til å opptre som dilletanter. Det er ikke for lekfolk å prate forran kameralinser og mikrofoner, særlig ikke når man egentlig ikke vet hva man prater om. Og ikke er det enkelt å vite hva man skal sette seg inn i av denne saken heller da alt ser ut til å henge i usynlige tråder og løse planer.

Ordføreren vår har en stor rolle med å lede det interkommunale plansamarbeidet for de fire kommunene vi er en del av. Det er nok uendelige mengder av informasjon som skal leses og skrives og det er frister som skal holdes, så her kreves det nok en betydelig kunnskap og forståelse for å få til et godt handtverk. Hatten av for den innsatsen. Og kanskje ordføreren vår også kunne tatt av seg den ene av sine hatter og hendet den over til en annen også. Det er ikke vondt ment, men jeg tror du har veldig mye å gjøre med denne saken og kunne trengt en å dele oppgavene med, og å jobbe sammen med for bygda og kommunen vår. Vi ønsker at det er en person med èn av dine hatter og ditt kaliber som kan bistå Akland og omegn som helhet, med relevant kunnskap bare for oss og fortelle oss det vi ikke visste at vi trengte å vite i denne saken. En som kunne lete etter snubletråder og diskutert med hver og en av oss for å finne den absolutt beste løsningen som alle kunne leve med. Og som kunne tenke bare på oss og være èn som kunne diskutere vår sak videre med deg – på våre vegne.
Det tror jeg hadde vært svært nyttig, og det hadde spart oss alle for fryktelig mye uro, støy og bekymring.

Steinar Lyberg

30.03.2023 15:31:14 AR5449274111

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	SNÆLAND-B STEINUNN HELGA
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Skjerkholtveien 84	52	6

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Jeg ville gjerne ønske at korridor 40 ble valgt. Etter det korridor 30. Senest korridor 10. Korridor 20 er helt uakseptabelt i mine tanker.

30.03.2023 15:31:14 AR5449274111

Signert av

STEINUNN HELGA SNÆLAND-BERGENDAL på vegne av SNÆLAND-B STEINUNN HELGA 30.03.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

30.03.2023 15:31:14 AR544927411

30.03.2023 15:31:14 AR544927411

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: E-18 Tvedestrand-Gjerstad

Fra: Susanne G. Giving <susanne.gg@outlook.com>
Sendt: tirsdag 9. mai 2023 23:20
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: E-18 Tvedestrand-Gjerstad

Hei,

Den nye veien bør legges til alternativ 40(indre linje) som opprinnelig var planlagt i 2019. Det er synd at turområder ved alternativ 40 blir ødelagt, men jeg håper at bolighus veier tyngre i denne saken. Problemer som vil komme ved gjenbruk av dagens e18 er bl.a omkjøringsmuligheter og at Songe som bygd vil bli rasert. Håper vi snart kan puste lettet ut over at denne uroen er over.

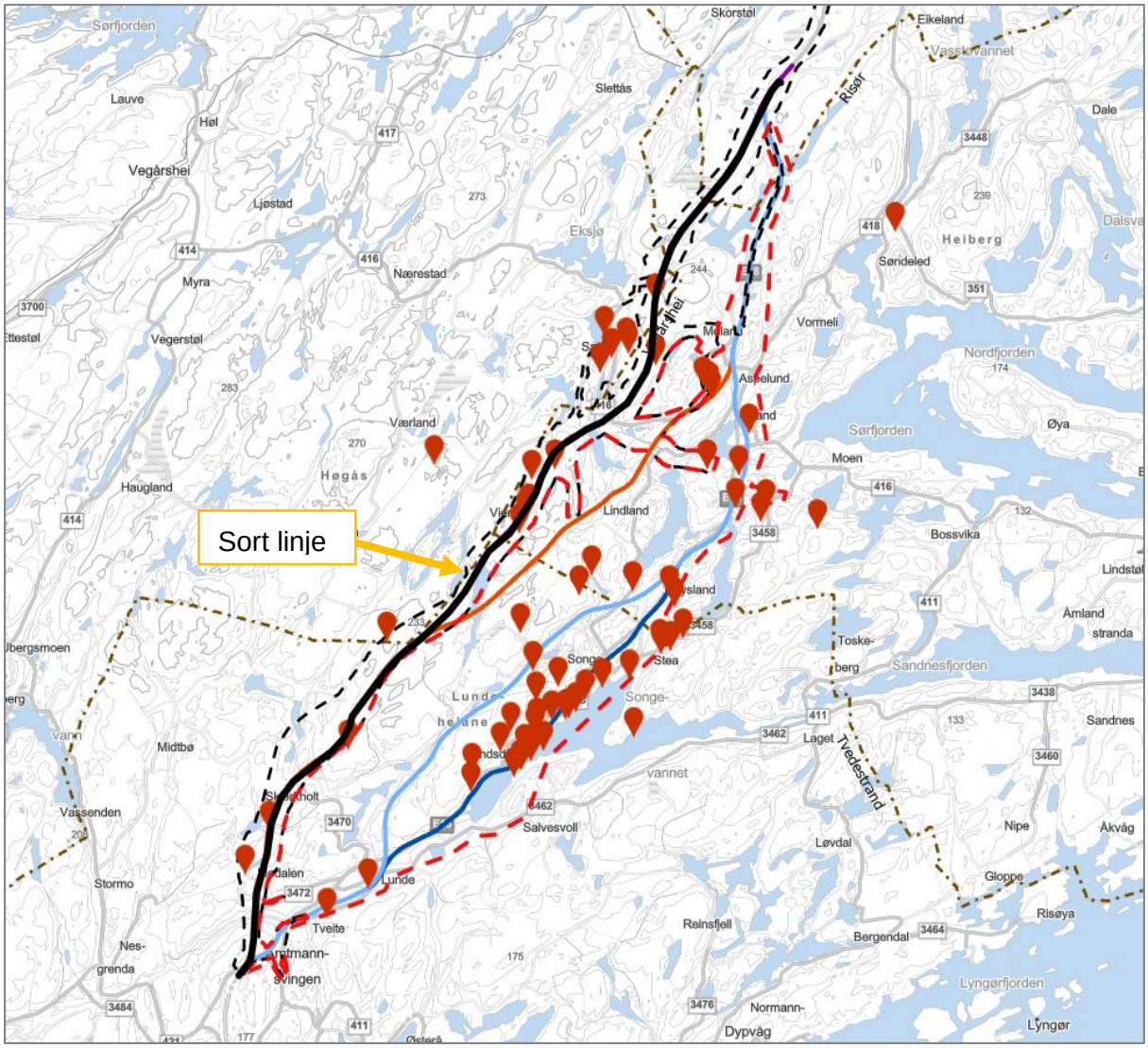
Mvh Susanne Garcia Giving
Lindlandsveien 119

Sendt fra Outlook for Android

Kartinnsynsløsningen

Susanne Garcia Giving
Tvedestrand kommune, gbnr. 73/146
Dato: 04.05.2023

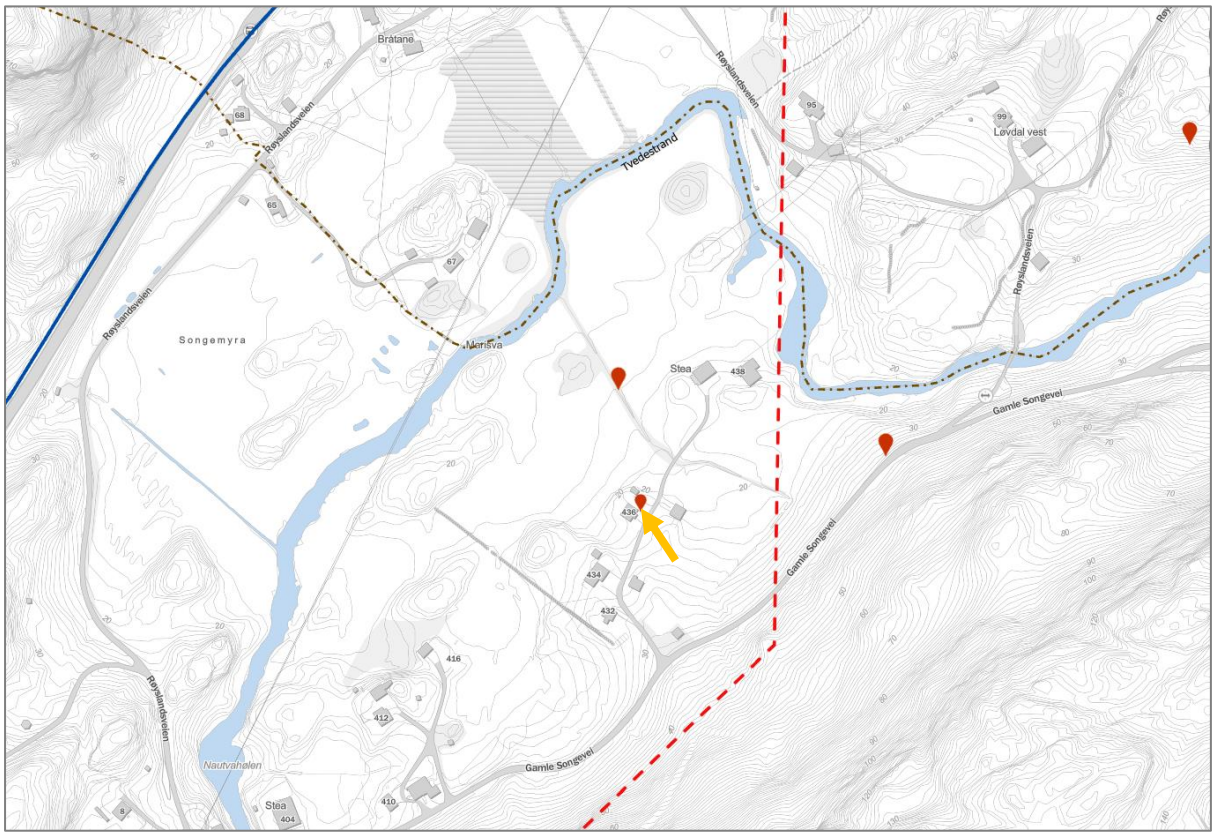
Innspill:
Veien bør legges der den berører færrest mulig bolighus. Om veien legges gjennom Songe vil en hel bygd splittes i to, noe som ville vært utrolig trist for oss som bor her. Håper vi snart kan puste lettet ut ved at veien legges der det opprinnelig var planlagt at den skulle gå.



Kartinnsynsløsningen

Terje Wiik
Tvedestrand kommune
Dato: 20.05.2023

Innspill:
Se vedlagt fil for mitt innspill.



Til Nye Veier. Stea 20.05.2023

Innspill til Ny E-18 Tvedestrand – Gjerstad

Strekning forbi Songe og Røysland.

Min Eiendom Gamle Songevei 436 ligger på Stea, på motsatt side av dalen der den eksisterende E-18 og Røysland ligger.

Vi merker tydelig støyen fra den eksisterende E-18 når det er mye trafikk og tungtrafikk, spesielt ved våt asfalt. Fjellet i bakkant (Boråsknuten) virker som en lydforsterker og kaster lyden over mot vår side av dalen.

Hvis veitrasé 10 velges (eksisterende E-18) vil det føre enda mer støyforurensning mot vår side. Selv om det blir bygget en støydempende voll, vil lyden bli kastet tilbake fra Boråsknuten og over til vår side av dalen. Vi ber derfor om at det bygges en solid støydempende voll for å minimere støyen.

En annen problemstilling ved benytte trasé 10 er spørsmålet om hvor det er tenkt at lokalveien skal legges. Gamle Songevei er ikke egnet for stor trafikk slik den er nå. Dersom trasé 10 blir valgt, vil ha en svært ødeleggende effekt for beboere i hele Stea og Røysland dalen. Vi er svært bekymret for livskvaliteten vår på Stea dersom den nye E-18 blir lagt på eksisterende E-18.

Hilsen Terje Wiik

Mail: terje.wiik@nov.com

Tel. 90602901

19.05.2023 23:24:45 AR552239287

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	CARLSEN THOMAS
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	53	94

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Jeg bor i dag 43m fra dagens E18, og er derfor berørt i denne saken.
Vi bygde huset her på Songe, i 2014. Den gangen var det en selvfølgelighet blant folk og kommune, at en evt. ny E18 aldri ville legges på samme trasé som eksisterende. Derfor bygde vi, med håp og tro på mindre støy, når E18 en gang skulle legges om.

19.05.2023 23:24:45 AR552239287

Nå står hus og hjem i fare for å forsvinne, om alternativ 10 skulle bli valgt.
Mangfoldige arbeidstimer har gått med i opparbeidelse av hus og hage.
Og dette er kun vårt hjem.
Alternativ 10 vil rasere en hel bygd, med mangfoldige hus og hjem.
Alternativ 20 er ikke mye bedre.
Bygda vår, som vi alle er glad i, vil delvis forsvinne eller splittes.
Likevel er alle husene kun materielle verdier, som kan erstattes med penger.
Hjemmene er noe annet. Bygda er noe annet. Samholdet er noe annet. Disse kan aldri erstattes med penger.
Alternativ 10 og 20 vil sende mange i bygda på flukt.
Ja, på flukt. For disse alternativene blir en invasjon. En invasjon av hus, hjem og liv.
Argumentet for å gå for disse alternativene, er miljø - unngå å ta av urørt natur.
Men hvor mye mer miljøvennlig er egentlig disse alternativene?
Som mange før meg har kommentert, så ligger alternativ 40, som er den absolutt riktige traséen, langs den allerede eksisterende kraftlinjen. Det vil si at naturen der ikke er urørt.
En annen ting, er at det må tas ganske mye av naturen også, om det skal lages nye tomter til alle som evt. mister huset sitt ved alt. 10 og 20.
Et annet miljøspørsmål er utslipp.
Byggeperioden ved alt. 10 og 20 vil nødvendigvis være en god del lenger enn alt. 40, da trafikken må gå langs hele strekningen til en hver tid. Det vil medføre mer utslipp.
OG en vesentlig større risiko for alle de som skal arbeide på denne veien. Hvor mye er et eneste liv verdt, sammenlignet med noen trær inne på heia, der alt. 40 ligger? Svaret sier seg selv.
Den eksisterende veien har allerede tatt mange liv. Skal staten la den ta enda flere?

Ved alt. 10 og 20, må det også nødvendigvis bygges mye mer vei enn ved alt. 40, da det må være en lokal vei i tillegg, for mopeder, traktorer, syklister og gående.
Vi snakker da om å bygge 6 felt med vei, pluss gang/sykkelsti.
Dette vil ødelegge mye natur, langs eksisterende trasé. Det vil også ødelegge mye landbruksområder.
Jeg mener at argumentet med miljø er svært tynt.
Det gir heller ikke mening at vi i Norge, som har enorme mengder skog, ikke kan ta noen små områder, for å lage en god, trygg og sikker vei, som ikke ødelegger livene til mangfoldige mennesker.
For alt. 10 og 20 vil ikke bare ødelegge livene til de som mister hus og hjem.
De vil også ødelegge for de som evt. blir boende i bygda. De vil få mye mer støy.
De vil miste nærheten til venner og familie, som må flytte herfra.
Jeg håper nå at Nye Veier kan raskt gå ut og forkaste alt. 10 og 20, så vi kan fortsette livene våre, som vi foreløpig har satt på pause.

Signert av

THOMAS CARLSEN på vegne av CARLSEN THOMAS 19.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

19.05.2023 23:24:45 AR552239287
19.05.2023 23:24:45 AR552239287

16.05.2023 10:11:04 AR551937575

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	BJØRNSTAD THORE
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Greinaveien 260	53	96

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Skjerkholtveien 76	54	8

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Kommentar;

16.05.2023 10:11:04 AR551937575

Hvis alt.20 velges håper jeg tunnel under Lundeheiene kan forlenges utover 700m.
Da blir viltoverganger og fastboende ivaretatt på en bedre måte.

Signert av

THORE BJØRNSTAD på vegne av BJØRNSTAD THORE 16.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

16.05.2023 10:11:04 AR551937575

16.05.2023 10:11:04 AR551937575

06.05.2023 14:30:11 AR550380035

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	DANIELSEN TOM DANIEL
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	73	186

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Har fjell rett ved siden av huset type 1 meter fra husveggen og er redd for at det kan rase ut ved spregning og mye jobb, så det bør undersøkes nøye, og vi har veldig gammelt hus fra 1924 men med nye vinduer men dårlig isolert så ved e18 nermere bør vi få støyreduksjon, men aller helst vil vi bli kjøpt ut på tidlig stadie pga støy og vei nermere samt venter barn

06.05.2023 14:30:11 AR550380035

Signert av

TOM DANIEL DANIELSEN på vegne av DANIELSEN TOM DANIEL 06.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

06.05.2023 14:30:11 AR550380035

06.05.2023 14:30:11 AR550380035

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: Vedrørende Ny e18 Tvedestrand Gjerstad.

Fra: Tor Erik Håland <torerik@greenphones.no>
Sendt: onsdag 17. mai 2023 13:28
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: Vedrørende Ny e18 Tvedestrand Gjerstad.

Ser nå at statsforvalter har kuttet ned til 2 alternative ruter for ny E18. Da har jeg ett innspill på trasse 10 som går på gjenbruk av hele gamle E18. Om man da ser bort i fra at denne strekningen vil ramme flest beboere som må flytte fra sine hjem, flom problemer langs Lundevann og mengder av landbruksareal som går med , vil jeg fokusere på miljø. Og forventer da en stor utredning om miljøkonsekvenser for dette området. Lundevann og Storelva har i dag en stor mengde med vadefugl som hekker her. Både vanlige og sjeldne arter. Storelva har også hatt Isfugl som hekker der og vet at den sjeldne Elvesangeren også har vært på besøk. Området med tilhørende våtmark ut mot gammel E18 er også habitat for store mengder vannlevende dyr, som padder og frosk ,som igjen utgjør mat for store mengder med Buorm. I tillegg så er det over flere år lagt ned ett stort arbeid med lakse og sjøørret bestanden i Storelva, Lundevann og Songevann. Ser også at det da planlegges en vei over Strømmen og Høgfjell som tilfartsvei fra Songe. Dette området er det stadig hekkende Musevåk og Hornugle. Det er også i det siste sett Glente flere ganger, men er usikker på om den hekker her enda. Så dersom denne trassen skulle velges forventer jeg en utredning fra uavhengige forskere på både innsekter, fugl og vannlevende dyr.

Vennlig hilsen Tor Erik Håland

Mvh/Best Regards

Tor Erik Håland
Salgsansvarlig
Greenphones
+47 90 29 07 73
www.greenphones.no

17.05.2023 13:46:33 AR552082878

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	HÅLAND TOR ERIK
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	61	18

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Ser nå at statsforvalter har kuttet ned til 2 alternative ruter for ny E18. Da har jeg ett innspill på trasse 10 som går på gjenbruk av hele gamle E18. Om man da ser bort i fra at denne strekningen vil ramme flest beboere som må flytte fra sine hjem, flom problemer langs Lundevann og mengder av landbruksareal som går med , vil jeg fokusere på miljø. Og forventer

17.05.2023 13:46:33 AR552082878

da en stor utredning om miljøkonsekvenser for dette området. Lundevann og Storelva har i dag en stor mengde med vadefugl som hekker her. Både vanlige og sjeldne arter. Storelva har også hatt Isfugl som hekker der og vet at den sjeldne Elvesangeren også har vært på besøk. Området med tilhørende våtmark ut mot gammel E18 er også habitat for store mengder vannlevende dyr, som padder og frosk ,som igjen utgjør mat for store mengder med Buorm. I tillegg så er det over flere år lagt ned ett stort arbeid med lakse og sjøørret bestanden i Storelva, Lundevann og Songevann. Ser også at det da planlegges en vei over Strømmen og Høgfjell som tilfartsvei fra Songe. Dette området er det stadig hekkende Musevåk og Hornugle. Det er også i det siste sett Glente flere ganger, men er usikker på om den hekker her enda. Så dersom denne trassen skulle velges forventer jeg en utredning fra uavhengige forskere på både innsekter, fugl og vannlevende dyr.

Vennlig hilsen Tor Erik Håland

Mvh/Best Regards

Tor Erik Håland
Salgsansvarlig
Greenphones
+47 90 29 07 73
www.greenphones.no

Signert av

TOR ERIK HÅLAND på vegne av HÅLAND TOR ERIK 17.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

17.05.2023 13:46:33 AR552082878

17.05.2023 13:46:33 AR552082878

16.05.2023 15:16:47 AR552024297

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	TORJUSSEN TORE GUNNAR
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Aklandsveien 1605 4994 Akland	58	8

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Hjemmeadresse: Bjørnebærstien 22 1348 Rykkinn Bærum		

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Dette gjelder eiendommen SAGMOEN G.nr.58 B.nr. 8:

16.05.2023 15:16:47 AR552024297

Vi vil at nye E18 skal gå lengst inne på heia, altså det alternativ som ble valgt i forrige runde. Vi har vært plaget med støy fra dagens E18 siden 2004, så vi har fått nok. Eiendommen er fra 1840 og gått i arv i familien.

Signert av

TORE GUNNAR TORJUSSEN på vegne av TORJUSSEN TORE GUNNAR 16.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

16.05.2023 15:16:47 AR552024297

16.05.2023 15:16:47 AR552024297

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: E18 trasévalg

-----Opprinnelig melding-----
Fra: Torhild Gregersen <tkgregersen@icloud.com>
Sendt: mandag 22. mai 2023 00:35
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: E18 trasévalg

Ber om at den tidligere indre linje blir valgt.
Vi kan ikke legge beslag på hus, gårder og grender slik de andre linjene viser. Forsvinner hus- forsvinner folk- uten folk forsvinner skolene og distriktene dør ut. Det er en utvikling som ikke er ønsket.
Vi trenger de gårdene og grendene vi har skal vi utvikle oss som kommune.

Med hilsen
Torhild Gregersen
Moen
Risør

Sendt fra min iPhone

Simensen, Iselin Been

Fra: SM_NO_E18TG
Emne: VS: E 18 strekning Gjerstad Tvedestrand

-----Opprinnelig melding-----
Fra: Torunn Lindal <torunn.lindal@gmail.com>
Sendt: torsdag 27. april 2023 22:02
Til: Post <post@nyeveier.no>
Emne: E 18 strekning Gjerstad Tvedestrand

Hei,jeg håper at det blir den innerste traseen som blir den nye 4 felts E 18 , pga den berører ferrest mennesker. Vh Torunn Lindal Sendt fra min iPhone

31.03.2023 07:47:11 AR5450077729

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	73	189

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

På bakgrunn av tidligere avgjørelser som er gjort,syntes jeg det er urimelig å berøre enda fler boliger. Og i tillegg er det urimelig å benytte gammel trasé, med tanke på feks omkjørings alternativer ved eventuell ulykker el lignende.

31.03.2023 07:47:11 AR5450077729

Signert av

TRINE METTE VALVIK SOLHEIM på vegne av SOLHEIM TRINE M VALVIK 31.03.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

31.03.2023 07:47:11 AR545007729

31.03.2023 07:47:11 AR545007729

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: E18 Tvedestrand-Gjerstad

Fra: vidar@knutsenmaskin.no <vidar@knutsenmaskin.no>
Sendt: lørdag 20. mai 2023 12:32
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Kopi: 'Vidar Knutsen' <vidar@knutsenmaskin.no>
Emne: E18 Tvedestrand-Gjerstad

TRASEVALG E-18 TVEDESTRAND TIL BROKLANDSHEIA.

Det sies fra Tvedestrand kommunestyre som jeg selv har sittet 4 år i, at ikke trasevalget som Nye veier nå kommer frem til skal ut på høring ???
Dette syntes jeg høres helt utrolig ut, og håper ikke det stemmer. Jeg undres også over om dette egentlig er lovlig ???
Det er svært viktig at dette blir lakt ut på en begrenset høring, slik at lokalbefolkningen som blir direkte berørte, blir hørt i denne viktige saken.
Etter mitt syn er det kun trase 30 og 40 som må være aktuelle og bygge veien på. Det kan ikke være slik at natur teller mer en boliger, og helsa til befolkningen i en hel bygd.
Det snakkes om at natur er så viktig ? Ja det er det også, men i trase 40 går det en høyspent linje så å si hele veien.
Hvor mye urørt natur blir det egentlig da igjen som må vike ???
Nå er det kastet bort ca 3 år på helt utrolig unødvendig PLANLEGGING som har kostet mange meter med vei.
Nå planlegges også for en vei med 100 km/t fartsgrense, hvorfor ????. Mandatet til Nye veier er og bygge 4 felts motorveier med MINST 110 km/t.
Her planlegges det nå for en vei som er tilnærmet lik Grimstad-Kristiansand. Det er allerede blitt en gammeldags vei med for lav hastighet, for skarpe kurver og for bratte bakker.
Jeg ser ofte om vinteren med svært små snøfall at det står vogntog fast i bakkene på denne veien. Er det ikke det vi skal slippe i fremtiden ???
Nå må det settes en strek for all denne unødvendige psykiske belastningen dette har for folk som bor langs dagens E-18. Nye veier as og Statsforvalteren må tenke mere på menneskene, og mindre på myr, skog og gresstuster.

Med vennlig hilsen / best regards
VIDAR KNUTSEN
Daglig leder

BRØDRENE KNUTSEN MASKIN AS
RØRKIL, 4900 TVEDESTRAND
900 80 470 / 992 52 990

This email and any files transmitted with it are confidential and intended solely for the use of the individual or entity to whom they are addressed. If you are not the intended recipient you are notified that disclosing, copying, distributing or taking any action in reliance on the contents of this information is strictly prohibited.

07.05.2023 10:28:41 AR550399545

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	STEA VIDAR
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	73	163

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hei
Mitt personelige valg er trasé 40 det innerste alternativ. Minst støy
Og beste alternativ for fremtiden og best for alle kommunene
En trenger jo ikke veien oppi alle husene.og en må jo også tenke på omkjøringsvei

07.05.2023 10:28:41 AR550399545

Gangsti for barna mere sykling mot Tvedestrand når skolene kommer ditt
Vidar stea

Signert av

VIDAR STEA på vegne av STEA VIDAR 07.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

07.05.2023 10:28:41 AR550399545

07.05.2023 10:28:41 AR550399545

30.03.2023 21:01:54 AR544970310

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	LARSEN YNGVE
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
Fredviklia 2, 4909 Songe	73	104

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Alternativene for trasé mellom Tvedestrand å Gjerstad er det kun indre alternativ som kan brukes. Dette pga alternativ trase når den nye E18 må stenges pga vedlikehold eller andre grunner. Da vil det slik som idag ikke være noen brukbar omkjøringsmulighet.
Omkjøringsmulighet idag er alternativ 1: Fra Vinterkjær ned 416 mot Risør så ved bosvik inn på

30.03.2023 21:01:54 AR544970310

411 til laget, så videre på 3462 helt til Lunde. 3462 er så smal at til tider er det ikke mulig for 2 vanlige biler ikke kan møtes en gang. Hva da når man må sende et vogntog denne veien.
Alternativ 2: Fra Moland på 416 til Myra på Vegårshei så videre på 414 til Ubergsmoen

Signert av

YNGVE LARSEN på vegne av LARSEN YNGVE 30.03.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

30.03.2023 21:01:54 AR544970310

30.03.2023 21:01:54 AR544970310

20.05.2023 10:10:50 AR552250029

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	MARTINSEN ØRJAN GRØTTEM
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	56	14
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	56	151
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	58	2
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	58	6
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	58	10

20.05.2023 10:10:50 AR552250029

Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:
	58	11

Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:
	58	13

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

I Statens veivesen Håndbok V712 Konsekvensanalyser, beskrives prissatte og ikke-prissatte konsekvenser av veiutbygging. Jeg mener at det der legges for lite vekt på hensyn til boligområder og ønsker at dette tas inn som et eget utredningstema. I området som bl.a. dekker Moland, Torbjørnsdal, Akland og Vinterkjær, er det flere hundre innbyggere som blir direkte berørt av noen av linjene som er skissert i planprogrammet. Jeg synes at hensynet til skog og uberørt natur tillegges for stor vekt i forhold til boligområder og kulturlandskap med bl.a. sterkt bevaringsverdige gårder og historiske veier.

Jeg mener at den indre linja (40) derfor er den eneste riktige å velge. Dersom det viser seg at Sweko og Nye Veier ikke kan anbefale denne linja, mener jeg at det bør tas sterke grep for å forhindre at boligområder ødelegges. I vedlagte skisse er linjene 10 og 20 modifisert noe for å unngå å rasere de ovennevnte områdene. Det vil kreve korte tunneler/skjæringer gjennom Husfjell og Lauvåsen og kanskje en kort motorveibro ved vestsiden av Aklandstjenna. I tillegg må det konstrueres slik at boligene ved nordenden av denne traseen ikke får noen ekstra belastning. Dermed vil ikke denne løsningen ramme noen boliger. Til gjengjeld vil man unngå de sterke, negative konsekvensene for bygdene våre. Dessuten vil veien bli kortere og med mindre kurvatur, både horisontalt og vertikalt.

Ved sterk grad av gjenbruk på den totale strekningen, må det kunne forsvares å bruke noe mere ressurser der en ren gjenbrukslinje vil ramme større boligområder som dette. Tunnel-løsninger bevarer områdene intakte og minimerer de negative konsekvensene av utbyggingen.

Signert av

ØRJAN GRØTTEM MARTINSEN på vegne av MARTINSEN ØRJAN GRØTTEM 20.05.2023

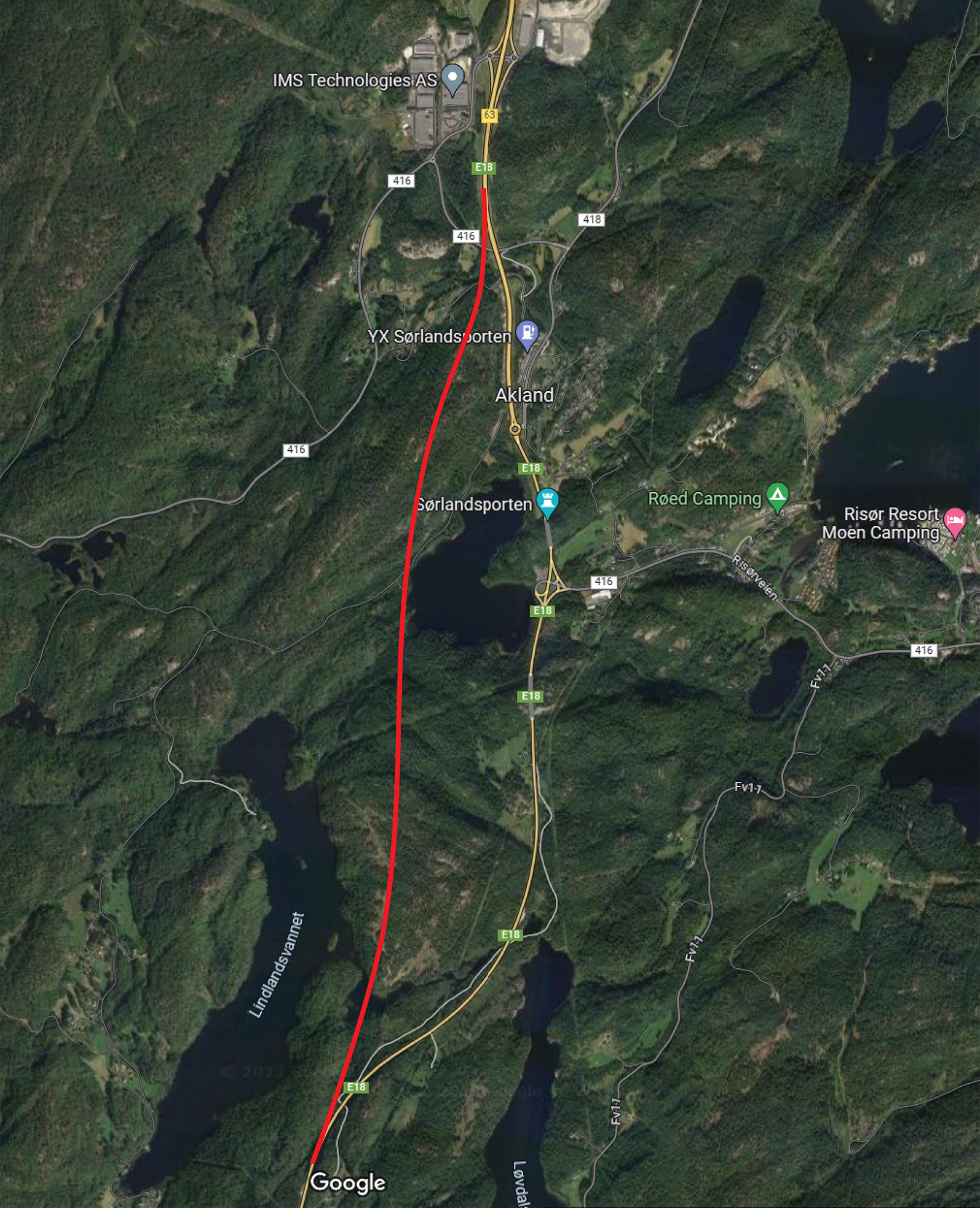
Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

20.05.2023 10:10:50 AR552250029

20.05.2023 10:10:50 AR552250029

Filvedlegg:

Akland.png


IMS Technologies AS
63
E18
416
418
416
YX Sørlandsporten
Akland
416
E18
Sørlandsporten
Røed Camping
Risør Resort
Moen Camping
Risørveien
416
E18
416
Fv171
E18
Fv171
Lindlandsvannet
E18
Fv171
E18
Fv171
Google

14.04.2023 11:17:54 AR546964140

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tve
Planident:	Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_
Kommune:	Tvedestrand

Forslagsstiller:

Navn:	Nye Veier AS
Organisasjonsnummer:	915488099

Plankonsulent:

Navn:	SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer:	967032271

Varsel er mottatt av:

Navn:	SKJULESTAD ØYSTEIN
Telefonnummer:	
E-post:	

Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	56	1
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	56	9
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	56	20
Adresse:	**Gårdsnr.:**	**Bruksnr.:**
	56	24

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på

14.04.2023 11:17:54 AR546964140

'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hei, Jeg er nylig blitt eier av eiendommen. Er det mulig å få til ett personlig møte med en saksbehandler. Ønsker mest mulig informasjon for å ha ett godt samarbeid.

Signert av

ØYSTEIN SKJULESTAD på vegne av SKJULESTAD ØYSTEIN 14.04.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

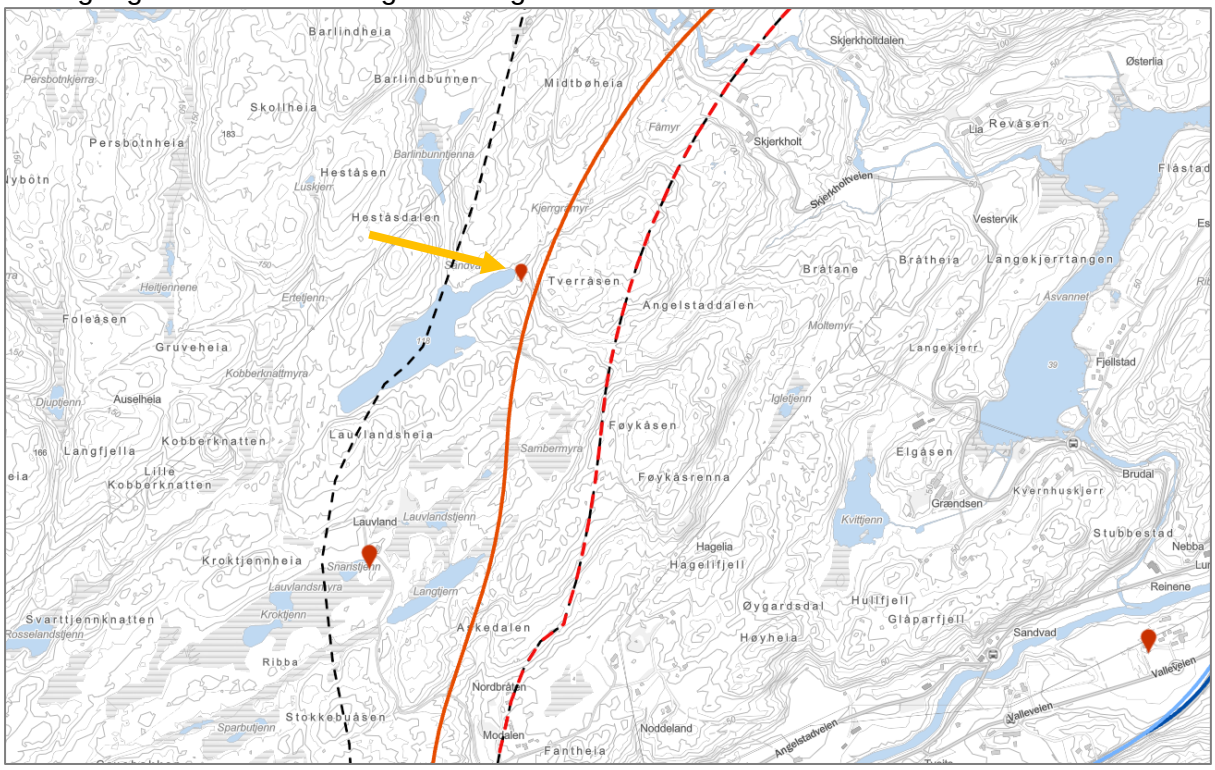
14.04.2023 11:17:54 AR546964140

14.04.2023 11:17:54 AR546964140

Kartinnsynsløsningen

Øystein Skjulestad
Risør kommune
Dato: 21.05.2023

Innspill:
Lilla linje 40 er det beste alternativet. Den berører lite boliger. Går ved kraftledninger i dag og vil ikke nedbygge dyrket mark. Utfordring med viltpasseringer lilla linje på gjøres med god planlegging ved viltgjerder overganger med tunnel forslag Tverråsen og ved passeringer ved underganger broer. Avlastningsvei vil også bli ivaretatt ved å bruke eksisterende E18.



Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: Høringssvar på ny E18 trase mellom Tvedestrand og Gjerstad

Fra: Øyvind Lindland <oyvind.lindland@gmail.com>
Sendt: lørdag 20. mai 2023 09:01
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: Høringssvar på ny E18 trase mellom Tvedestrand og Gjerstad

Mitt høringssvar er som følger:
Jeg ar for at vi skal velge alternativ 40, den innerste linjen, pga at da berører den ikke lokalsamfunnet Songe, Lindland, Røysland og Sundsdal, som da ville være en katastrofe for bygda. Å legge linjen i alternativ 10 i nåværende dagens linje ville derfor ødelegge hele bygda vår. Konsekvensene er store, både på grunn av at svært mange hus måtte ha blitt innløst, og folk måtte ha flyttet, og de som er så uheldige å bli igjen nærheten av vegen, som ikke da hadde fått innløst huset sitt, ville slitt med uholdbar støy og støv fra den nye vegen som kommer så tett på. Dette ville rett og slett ha splittet bygda med vegen gjennnom Songe.

Omkjøringsveg.
Jeg undrer meg svært på at det ikke det er tenkt på omkjøringsveg hvis nr 10 i nåværende trase blir valgt.
Da får vi nemlig akkurat slike forhold som vi har idag uten reell omkjøringsveg i det hele tatt. Det er sant, og jeg påstår at jeg vet litt hva jeg snakker om siden jeg også jobber i Statens vegvesen. Vi har gang på gang sett eksempler på at når det skjer tungt vedlikehold på veien, ulykker på vegstrekningen eller naturkatastrofer på vegstrekningen, står trafikken i kilometerlange køer i timesvis. Slik kan det ikke være, når vi bygger ny E18 til 9,3 mrd kr.
Omkjøringsvegen om Laget og Vegårshei er ikke egnet til store trailere, vogntog og spesialtransporter. Den er ikke dimensjonert for slike kjøretøyer.
Derfor må man velge alternativ 40, slik at man kan bruke nåværende E18 som omkjøringsveg hvis det da skjer noe på den nye E18 alternativ 40. Det ville vært en god løsning

Det at alternativ 40 er uberørt natur, er ikke sant, da det også går en svær kraftlinje der. Så det poenget faller litt i grus mener jeg.

ALTSÅ KORT SAGT:
- BEVAR BYGDA SONGE, IKKE ØDELEGG DEN
- TENK OMKJØRINGSVEG, MÅ HA MULIGHET TIL DET HVIS DET SKJER NOE
- TENK SIKKERHET
- TENK MILJØ, FOR STØY OG STØV I TETTBEBYGGELSE ER IKKE BRA FOR MILJØET

Hilsen
Øyvind Lindland
Lauvåsen 54, Songe
91338975

Ødegård, Marie Kristine

Emne: VS: E18 Tvedestrand - Gjerstad

-----Opprinnelig melding-----
Fra: Åshild Wiig <ashildwiig@live.no>
Sendt: torsdag 18. mai 2023 21:13
Til: SM_NO_E18TG <sm-no-10227421-105-e18tvedestrand-gjerstad@sweco.no>
Emne: E18 Tvedestrand - Gjerstad

Vi støtter bruk av indre trasé (alternativ 40).

Gjenbruk av eksisterende vei vil gå hardt utover både enkeltpersoner, familier og et helt lokalsamfunn! Det vil føre til fraflytting, oppsplitting av et lokalmiljø med dype røtter, mindre samhold og dårligere oppvekstvilkår for barn, økt støy og forurensing nær boligområder, forringelse av eiendommer, for å nevne noe. Hensyn til mennesker og lokalmiljø bør derfor uten tvil veie tyngst i denne saken. Vi ønsker at Songe skal bevares som den bygda den er i dag - uten en stor motorvei tvers gjennom.

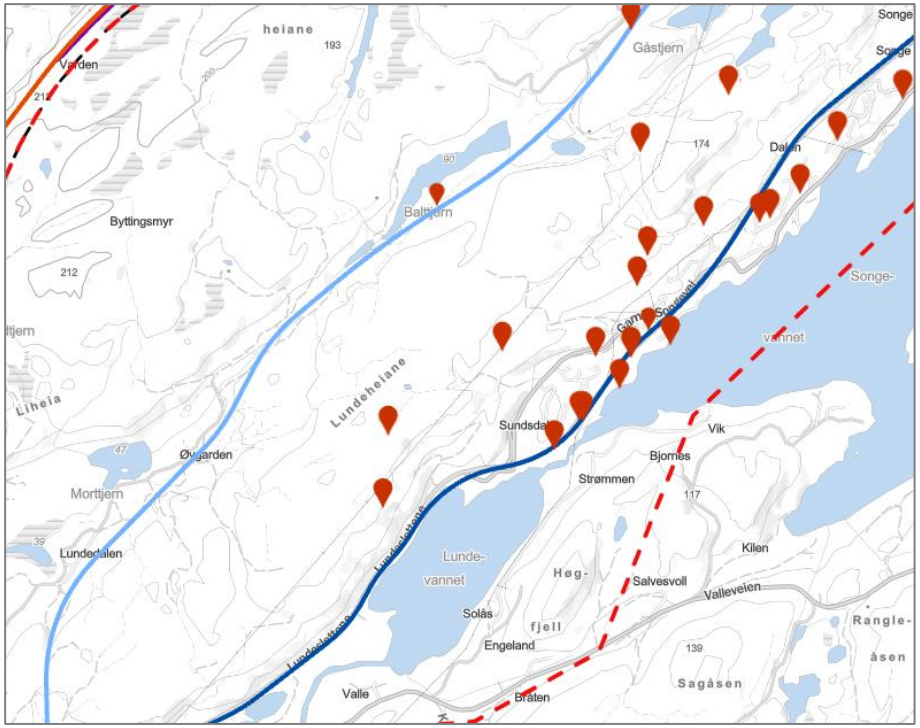
Mvh

Åshild og Arne Christian Wiig
Røyslandsveien 103
4909 Songe

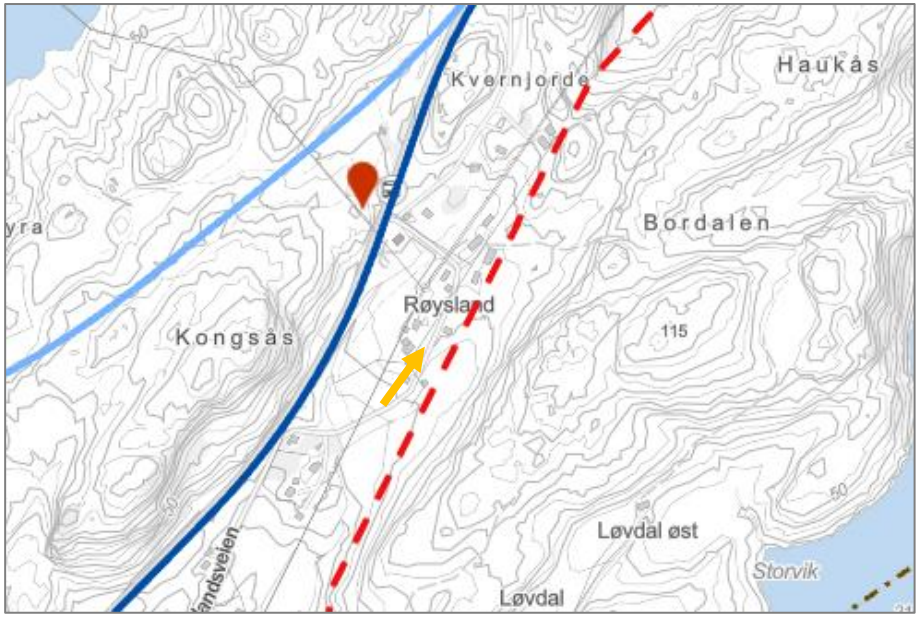
Sendt fra min iPhone

Innspill fra Kartinnsynsløsningen

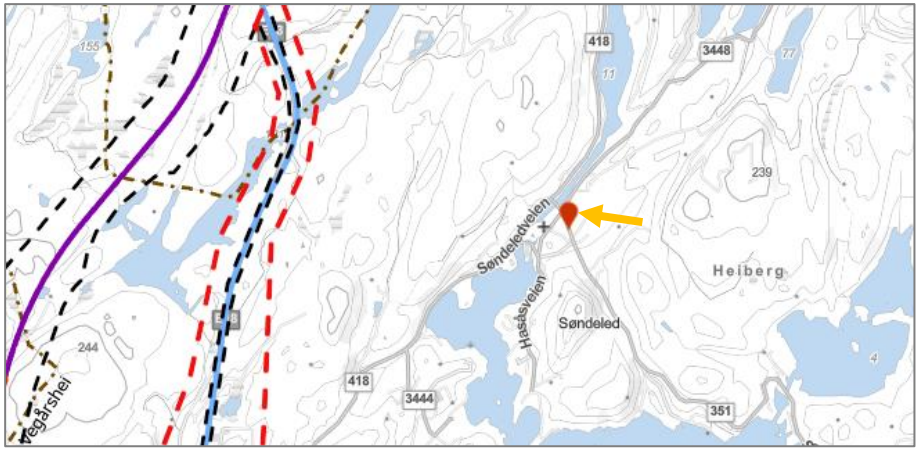
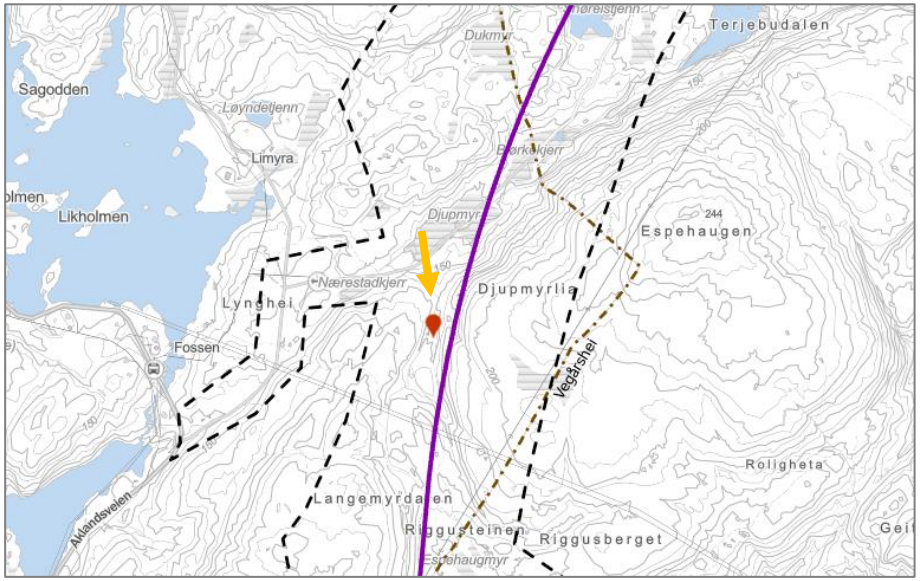
Lag og foreninger

Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
33	Eilev Angelstad/ Lavlandsveien veilag Tvedestrand	19.05.2023	Lavlandsveien veilag. Vi stiller oss positive til det utvidede varslingsområdet og mener at blå og lyseblå linje (10 og 20) må være det beste. Da sparer man mye natur og områder for viltet og turområder som kan bli verdifult på sikt og man får ikke en vei øverst i skjerkavasdraget som vil dra forurensing med seg ned i vannene nedover . Noen huser vil bli berørt her og der men bygdene består forde og på sikt vil dette være de to mest framtidsretta trasene. Istede for en tunnel fra lunde og over til lundedalen hadde det gått an og legge en kort tunnel i enden av lundevann og forbi sundsdalen og ut litt før songedumpa og fulgt den gamle trassen mot akland det kunne blitt en god besparelse på natur og miljø og en fin trasse.	

Privatpersoner og grunneiere

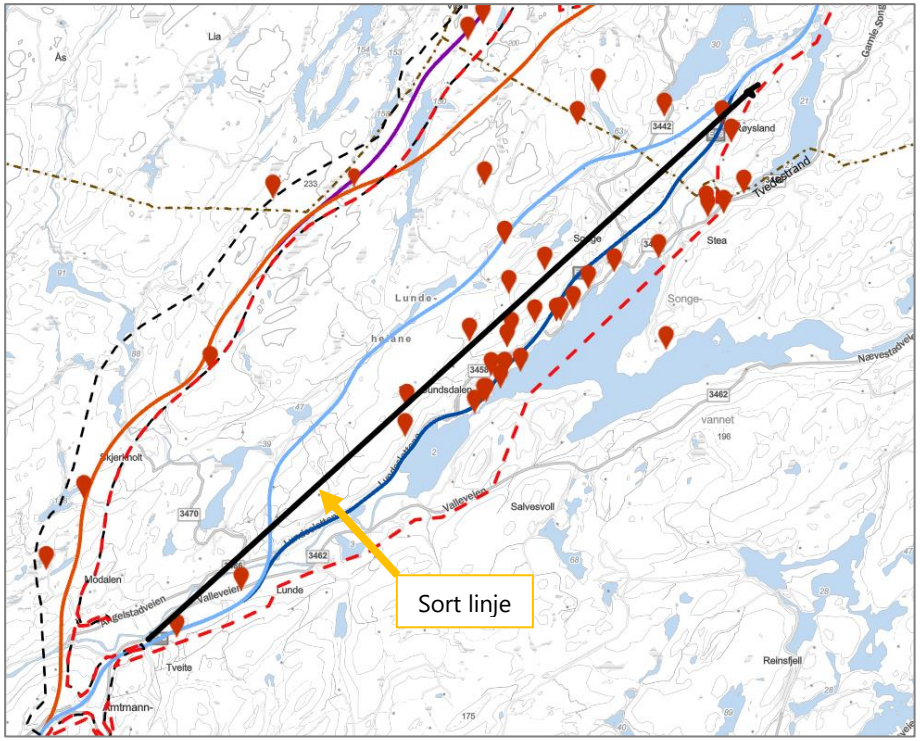
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
33	Anne Grete Skrettingland	20.05.2023	Vi mener at linje 40 er det man må gå for. Her vil minst mulig av befolkningen bli berørt. Dette må legges vekt på. Går man for linje 10 vil man raserer en hel bygd og et godt lokalsamfunn. Mange vil få veien så nærme seg at det blir uutholdelig støy, og mange har ikke lenger noen bolig. I tillegg er grunnforholdene på noen steder på denne strekningen så dårlige at det ikke vil egne seg. Lundeslettene er og ofte oversvømt. Dagens E-18 bør brukes som vei til beboerne her, og som omkjøring når det trengs. Dagens omkjøringsveier om Gjerstad, Vegårshei, Laget er trafikkfarlige ved så store mengder trafikk.	

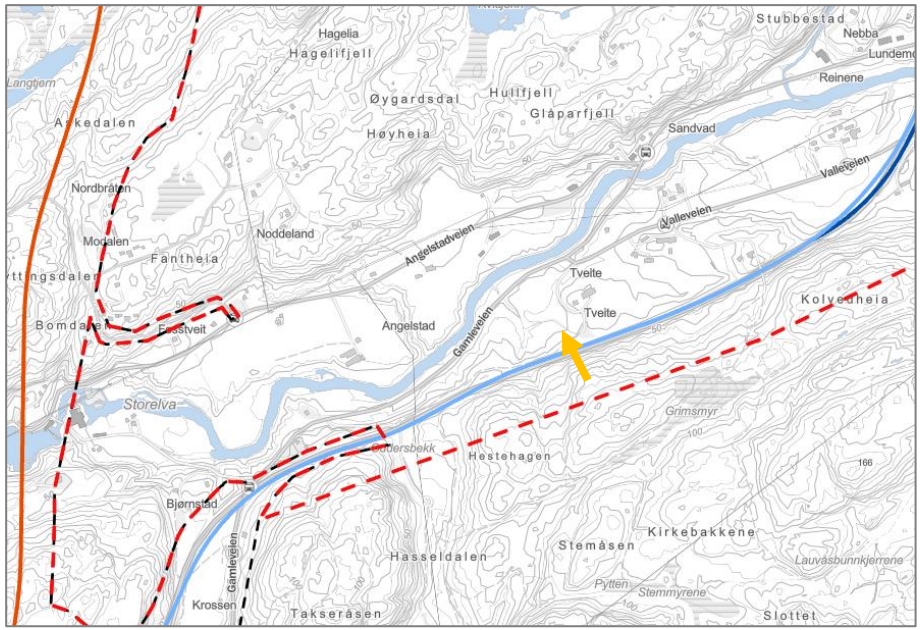
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
35	Anne Hvideberg	09.05.2023	Den mørkeblå linja vil ødelegge hele Songe, og splitte en bygd med ca 500 innbyggere som endelig samles i en kommune (etter grensejustering) Traseen vil ødelegge et 30 talls boliger og lokalmiljø. Trase 40 gir ingen reell omkjøringsvei, Gamle Songevei er ikke bred nok til møtende personbiler og kan ikke brukes til trafikkmengden i en europavei- Trase 40 - om den velges - viser at elg, skog og natur er viktigere enn levende lokalsamfunn Prosessen det legges opp til har null medvirkning. Det kan vi ikke akseptere!	

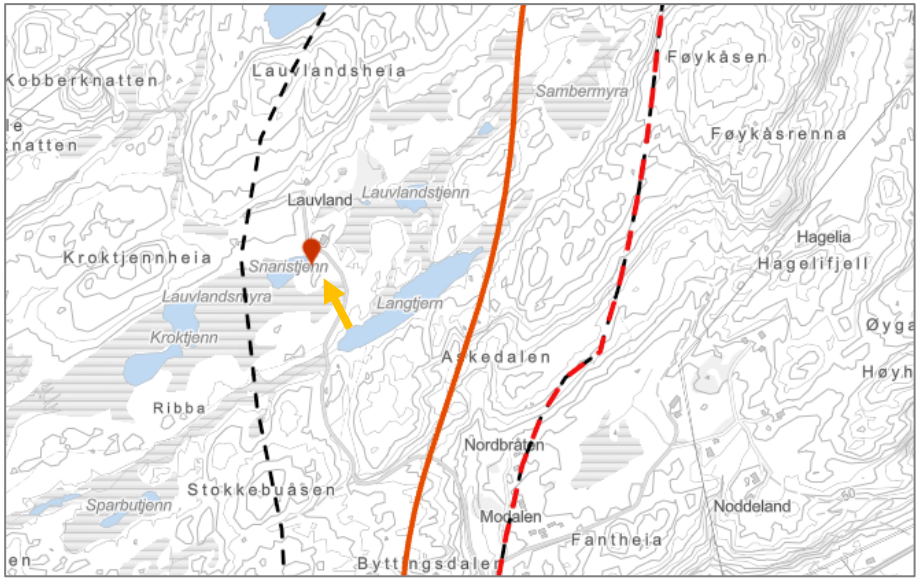
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
41	Arne Lauvhjell	21.05.2023	Indre linje (40) er den eneste akseptable utfra hensynet til boliger og dyrka mark. Akland vil bli sterkt skadelidende dersom nåværende trasé (linje 10) gjenbrukes og utvides, og det vil i ødeleggende grad gå ut over dyrka mark. Også linje 20 og 30 vil være svært uheldige ut fra de samme hensyn. Det er sterkt beklagelig at ikke indre linje blei vedtatt i 2020. Den vil også i størst grad skjerme Søndeled for støy og forurensing.	
43	Astrid Myhre	21.05.2023	Den indre traseen (40) må IKKJE veljast av desse årsakene: 1. Heile traseen går gjennom for det meste urørt natur 2. Traseen vil føre til øydelegging av fleire titals myrer/evt.om lag 10 større myrsystem. Dei fleste av desse myrene har djubde på mange meter, og ein veg gjennom desse vil føre til store utslepp av drivhusgassar 3. Traseen går langsmed og kryssar det varig verna Nærestadvassdraget, som er verna ut frå særskilde natur- og kulturkvalitetar 4. Traseen vil øydelegge eller påverke sterkt habitat til ei mengd artar på den nasjonale raudlista, av dei mest kjende er ålen. Det er ennå god bestand av ål (kjend for oss ved ålkar og fangst på eidedomen fram til ålen vart freda). Særleg kritisk for ålen og andre artar i vassdraget er a. området ved Lill-Eksjø, der det er planlagt anleggsveg og kryssing over hølen øvst i fossen ned mot Langhøl b. Anleggsveg i kanten av Kilen ved Lill-Eksjø og i vasskanten av Uvatn	

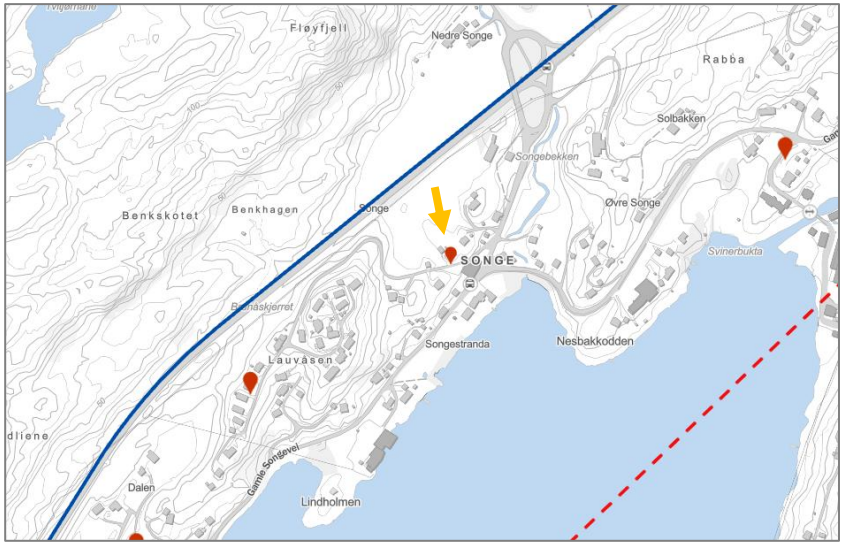
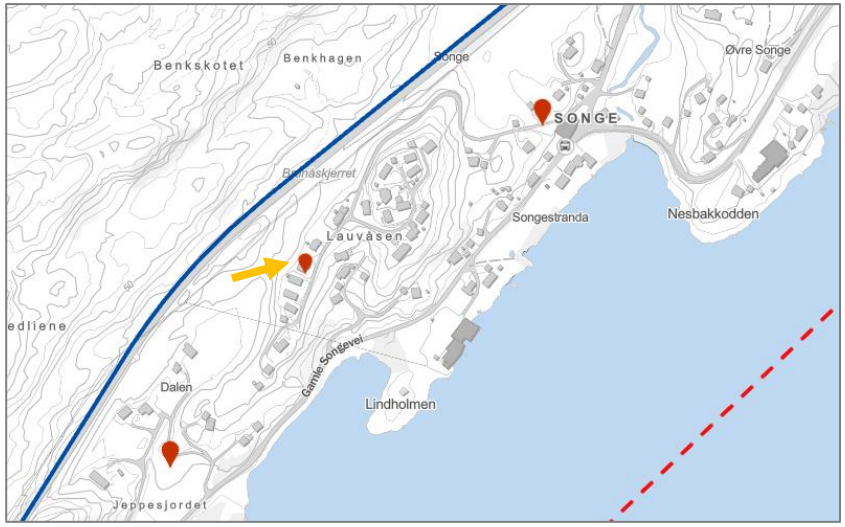
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
			c. veg frå Vegårsheikrysset ved Langhøl/Rundholt langs Langhøl som vil føre til avrenning mot Langhøl d. sjølve E18 som vil krysse Nedre Savann og Knutebekken e. E18 vil hindre åloppgang opp Knutebekken slik at heile Uvassdelen av Nærestadvassdraget ikkje vil få oppgang av ål f. E18 vil gå langsmed fleire vatn og tjern i Skjerkavassdraget og krysse vassdraget ved lonene ovanfor Skjerkholt. Også i denne delen av Vegårvassdraget vil utbygginga påverke populasjonane av raudlisteartar. Eg har tidlegare kome med innspel om korleis denne traseen vil påverke ulike raudlisteartar, her vel eg derfor å ta ål som eksempel. Det er gjort undersøkingar av bl.a. insektfaunaen i vassdraget før det varige vernet blei vedtatt, og den uvanleg artsrike insektfaunaen er eit anna eksempel på artar som vil bli påverka av inngrepa traseen vil føre med seg. 5. E18 i indre trase vil øydelegge den gamle postvegen frå Langhøl til Knuten, E18 vil gå rett over den fleire hundre år gamle, oppmura og intakte vegen langs heile denne strekninga langs Knutebekken. 6. Andre kulturminne som vil bli øydelagde av indre trase er a. husmannsplassen Pollen frå 1600-talet med rike funn frå ulike hundreår på innmarka b. eldre driftsvegar for hest og stobleplassar for tømmer i sjølve traseen og langs planlagde anleggsvegar c. den tidlegare hovudvegen frå Vegårshei til Risør over Nærestadheia/Skomakarheiene i området ved den Riggussteinen som markerer grensa mellom Moland i Risør og Nærestad på Vegårshei d. kulturminne av frå fløting og sagbruksverksemd frå 1500-talet og framover, då dette vassdraget var eit eksempel på den tidlege starten på ei industriell utvikling med følgande byutvikling i landet	

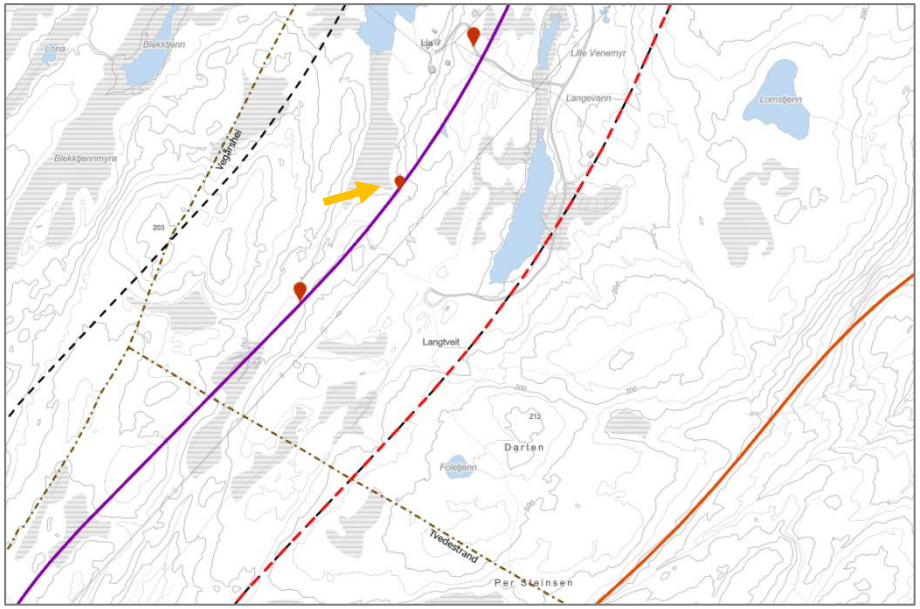
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
			6. Den indre traseen vil ligge høgt i terrenget om lag 100 m frå hovudinnsjøen Eksjø i Nærestadvassdraget. Dette er ein innsjø med om lag 50 hytter og fleire regulerte hyttetomterog tomt for villmarkscamp, plassert i terrenget for ikkje å hindre anna friluftsliv og bruk av innsjøen. Eksjø er kjend for mange små holmar og øyer, fine badefjell, varmt badevatn og flotte badeforhold og mykje brukte stader for overnatting og rasting. Alle desse stadene vil få direkte innsyn til E18, og støyen vil bli betydeleg. Det er ikkje lov med motorbåtbruk på innsjøen, og det er stor lokal og reegional bruk av innsjøen til padling og roing. Dei mange holmane og stader å starte padling frå fører til stor lokal og regional bruk av innsjøen, særleg i sommarhalvåret 7. Den indre traseen vil påverke dei søraustlege delane av Vegårshei med støy, lys og anna forureining og endre denne delen av bygda frå eit samfunn av tradisjinelle grender med intakte og attraktive gardstun i stille og naturskjøne omgjevnader for all framtid. 8. Den indre traseen gjev minst gjenbruk av dei føreslåtte traseane, og bør av denne grunnen aleine IKKJE veljast som ny E18-trase	

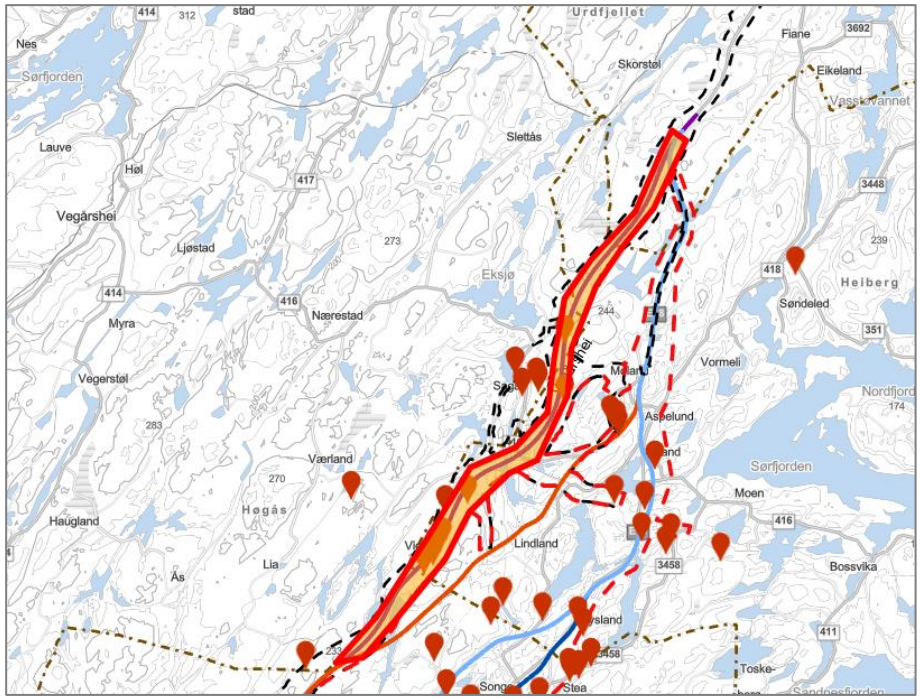
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
45	Barbro Gilje Gustavsen	07.05.2023	Korridor 10 vil ødelegge hele bygda Songe, og føre til fraflytting fra bygda. Selv bebyggelse på andre siden av Songevann blir berørt av annet støy. Songebygda er ei levende bygd med godt samhold og et godt oppvektsmiljø for barn og familier. Om veien legges på dagens vei, så mister vi ei heil bygd, noe som ikke kan erstattes. Korridor 10 går rett ved siden av et bevaringsverdig klyngetun på Lunde og over kvikkleireområder. Fjellet i området er porøst, trassen er flomutsatt, deler av dyrka mark kan nesten betegnes som våtmark der det er et rikt fugleliv. Trasseen går tvers gjennom bo områder på Lunde, Sundsdal og Røysland og Akland. Trasseen vil være svært vanskelig å bygge ut, da dette er lokalveien til folk i området og det finnes ikke noen gode omkjøringsalternativ. Både syklister, landbruksmaskiner og gående har ingen annen vei mot sentrum i kommunen, og det vil måtte bygges 6 felt istedenfor fire felt. Trasse 20 går i en typisk sørlandsnatur med kupert terreng og kratt og skog, med mye småvilt og storvilt. Lokale jegere forteller at det er her de ser mest av både elg, hjort og rådyr, i motsetning til i trase 40 som har mange færre observasjoner av vilt. At trasse 20 skal være bedre for naturen enn trasse 40 er en misforståelse. Selv om trasse 40 vil innebære litt mindre gjenbruk av vei, så er ikke naturen her uberørt, og dyrelivet blir altså mer berørt om en velger trasse 20. Trasse 40 har en brei gate med store stålkonstruksjoner. Dersom en går for denne traseen og legger den noe lavere i terrenget, og tar i bruk tunell gjennom Hallandsheia, så vil en kunne skåne både natur og menneskers boområder. Dette vil også være den veien det vil gå raskest å bygge, da boliger som berøres allerede er innløst og dagens E18 kan brukes som omkjøringsvei og berøres ikke i byggeperioden.	

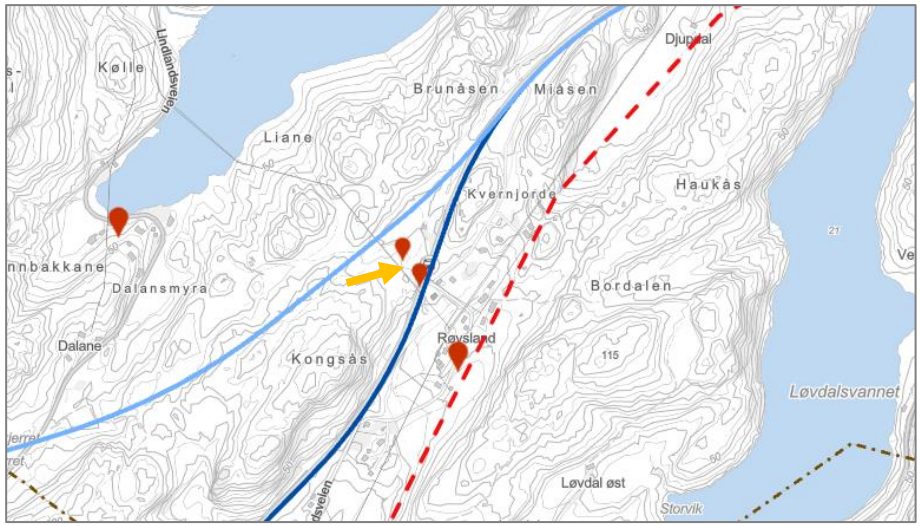
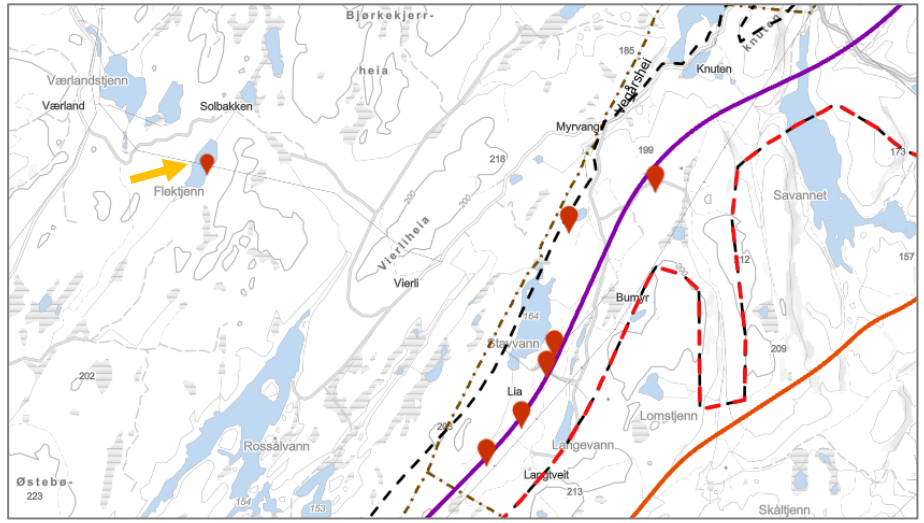
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
46	Barbro Tveite Gbnr. 59/1 Tvedestrand	21.05.2023	Eiendommen vil sterkt bli påvirket av både trase 10 og 20. Konkret vil hus på eiendommen ligge så nær begge traseér at hus må innløses og rives. Vannkilde til eiendommen utgår ved trasevalg 10 og 20. Videre vil skogsbilveier samt bro til produktiv skog måtte fjernes ved trasevalg 10 og 20. Ved valg av nevnte traseér vil store områder med dyrkbar jord bli rasert. Dette vil påvirke aktive gårdsbruk som vil avvikles. Videre er området tett på trase 10 og 20 oldtidsmerket. Antar at dette allerede er vel kjent hos både Nye Veier AS og deres underleverandører av konsulenttjenester. Oldtidsfunn fra 300 e.Kr. er funnet senest for 1 år siden. Kort oppsummert er dette noen av de konkrete punkter som trasevalg 10 eller 20 vil medføre. Videre vil valg av trase 10 og 20 medføre store endringer i bosettingsmønster i dette område. Et stort antall hus og eiendommer vil rives og erstatningstomter i nærheten av en firefelts motorvei er lite forlokkende. Mye av området som blir avsatt til ny vei er i dag dyrkbar jord. Ved å fjerne jordareal for konkret motorvei fjernes også grunnlaget for gårdsdrift da gjenværende jordareal blir for lite for bærekraftig og lønnsom drift. I et samfunnsmessig landskap der bærekraft og selvforsyning av mat er høyaktuelt er det med undring at man bevisst velger traseer som går på bekostning av dette.	

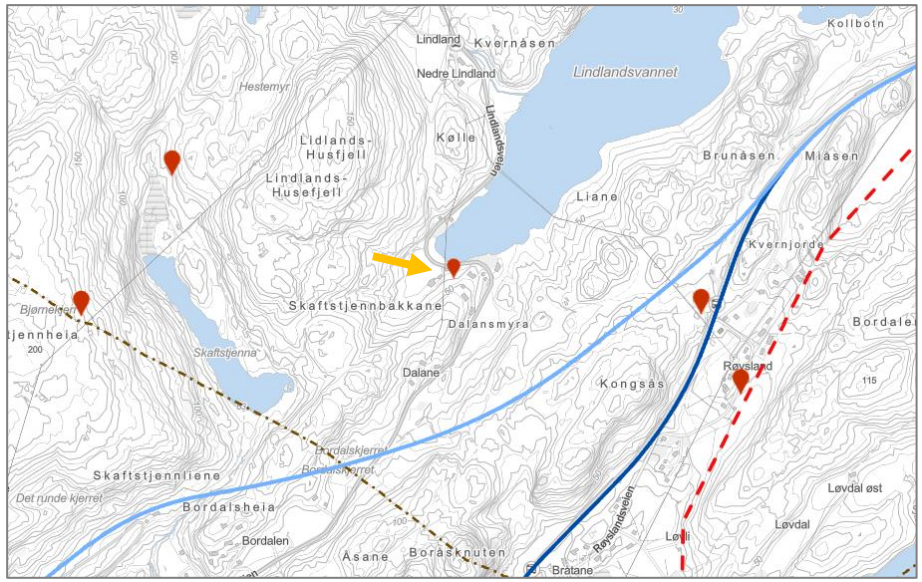
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
51	Bjørn Ludvigsen	20.05.2023	Ønsker å opprettholde tidligere innspill om støyskjerming rundt Lauvland/Langtjenn ved ett eventuelt valg av trasé 40. Stiller meg positiv til utvidet varslingsområde, og mener alternativ 20 er det beste. Her skånes mest mulig urørt natur, samt bebyggelse. Tunnel gjennom Lundeheiene vil være positivt for viltet, og viltets vandring.	

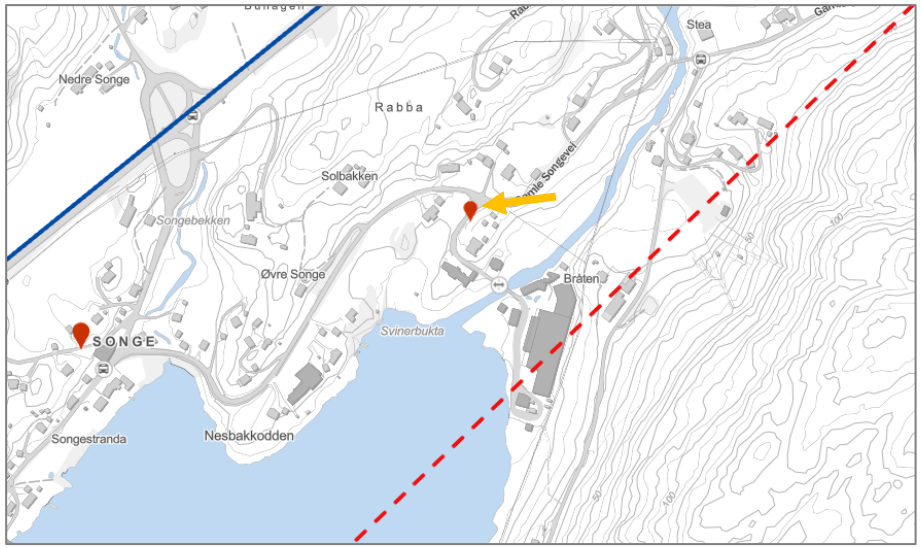
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
56	Christian Sauvik	21.05.2023	Dette med gjenbruk av dagens E-18 må være en dårlig spøk. Dere kan ikke mene at å legge så mange menneskers hjem og liv i grus kan være ett alternativ. Om ikke noen av de andre alternativene er aktuelle, er det bedre å skrinlegge ny vei, og heller gjøre tiltak for å gjøre eksisterende tryggere.Det er allerede innløst boliger på den indre traseen. Det var forferdelig for de det gjaldt den gangen. Så la nå ikke dette være forgjeves. Om dere går for ytre trasse, håper jeg at dere kan stå rakrygget å fortelle til de det vil gjelde, at dere vil legge hjemmet deres i grus. At skog og dyr er viktigere enn alle disse menneskene som er så glad i denne fine bygda. Så tenk dere nå grundig om. Og vær så snill å skrinlegg alt 10 så fort som mulig, så vi slipper å leve med denne trusselen hengene over oss.	
58	Dagfinn Kvanneid	14.04.2023	Ny E18 må legges lengst mulig bort fra eksisterende bebyggelse. Forslag fra 2021 må velges selv om flott turområde blir berørt. Området langs kommunegrensa er ikke uberørt natur, siden det allerede skjemmes av en høyspentlinje. Hensynet til gode boområder må her veie tyngre enn natur. Å legge ny vei i eksisterende trasé vil for all fremtid ødelegge Songe som ei attraktiv bygd.	

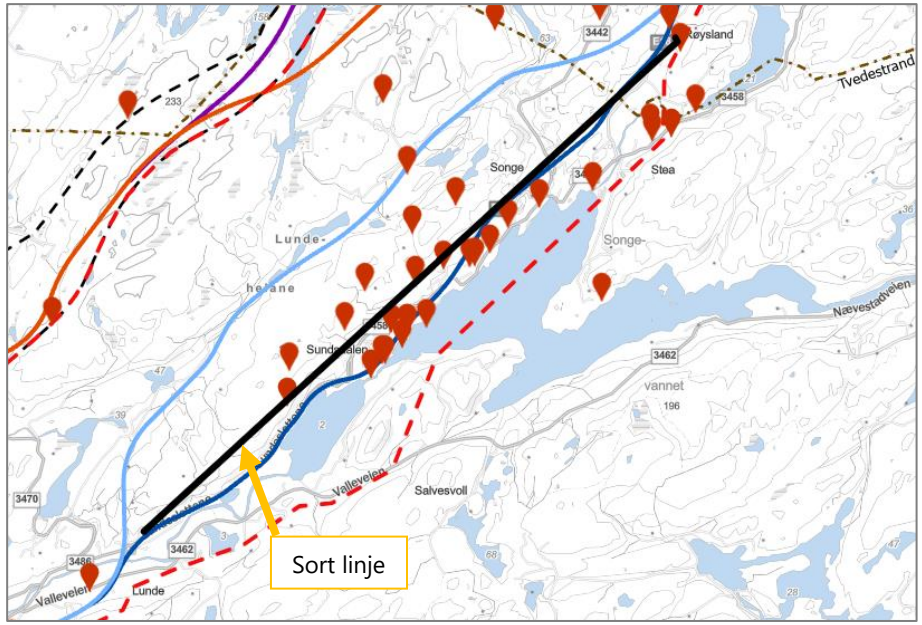
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
65	Frode Lindland	10.05.2023	Det er brukt enormt med tid på den indre linja. Vi følte valget var tatt på at det skulle bli den. Skuffelsen var derfor stor da Nye Veier plutselig snudde helt. Den indre linja er helt klart å foretrekke. Ser noen skriver om hjorteviltet. Ser også at det skrives om at den går høyt i terrenget. Men dette burde være mulig å gjøre noe med ved å legge inn noen tuneller. Da vil man komme lavere i terrenget og vil skape gode og brede viltpassasjer. Den indre linja har ikke uberørt terreng da det allerede ligger ei kraftlinje her. Den gir også klart minst konflikter med husstander. I tillegg følger den i størst grad kommunegrenser, eiendomsgrenser og jaktlagsgrenser. Linje 30 er spesielt dårlig da den deler opp eiendommer og jaktlag i større grad. Det vil også være en dårlig løsning for Torbjørnsdal. Hvorfor stilles det ikke spørsmål ved det uberørte terrenget som tas ved linje 30?Stiller også spørsmål om det utgjør det store minuset at det er noen få minutter fra krysset ved E18 til industriområdet på Moland? (ved indre linje). Alternativ 10 gjennom Songedumpa bør skrinlegges. Det ødelegger altfor mye på Røysland og Songe og det gir ingen reservevei under byggeperioden. Alternativ 20 er helt klart bedre enn 10. Men hva med konsekvenser for Lindland, Lindal og Bordalsheia? Redd dette medfører en del støy.	

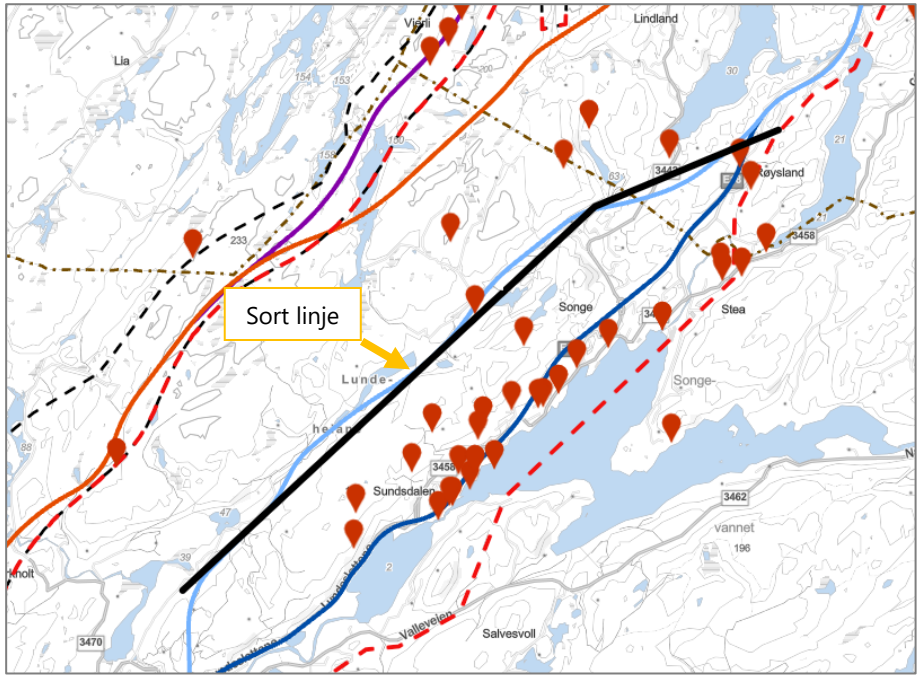
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
68	Gunnar Myhre	21.05.2023	Strekningane på E18 som allereie er opna viser oss kva me vil ha i vente: Enorme skår i landskapet, gjerne høgt i terrenget om det skulle vere økonomisk, kulturlandskap så vel som urørt natur som er smadra for all framtid. Krysset ved Grenstøl minnar mest om eit landskap frå Mars, og på Rugtvedt har den flotte sedimentærsteinsklippa som innleiar Oslofeltet vorte dekka av sement. Dette er inngrep som er heilt ute av proporsjon med noko vi har sett i dette landet før. Dei særeigne bergformene i den harde sørlandsgranitten vart forma under siste istid før landet kraup fram for elleve tusen år sidan, og naturen kjem heller ikkje igjen før ei ny istid igjen skurer fjellet, forhåpentlegvis om meir enn ti tusen år frå nå. Om me byggjar vegar kvart trettiande år vil det ikkje vere mykje natur igjen, og eg lurar på kva folk vil tenke om oss i framtida... Dette vegprosjektet skapar splid og er for mange ein eksistensiell trussel. Eg trur det beste me kan håpe på er ei moderat utbygging av den eksisterande traséen, noko langt mindre enn dei enorme kratera som allereie er laga rundt E18. Der det er mogleg å skåne natur, kulturlandskap og grender burte vegen leggjast i tunnel. Er me ikkje villige til å ta den økonomiske kostnaden som vern av natur og bygd utgjer burte me overlata dette prosjektet til neste generasjon.	

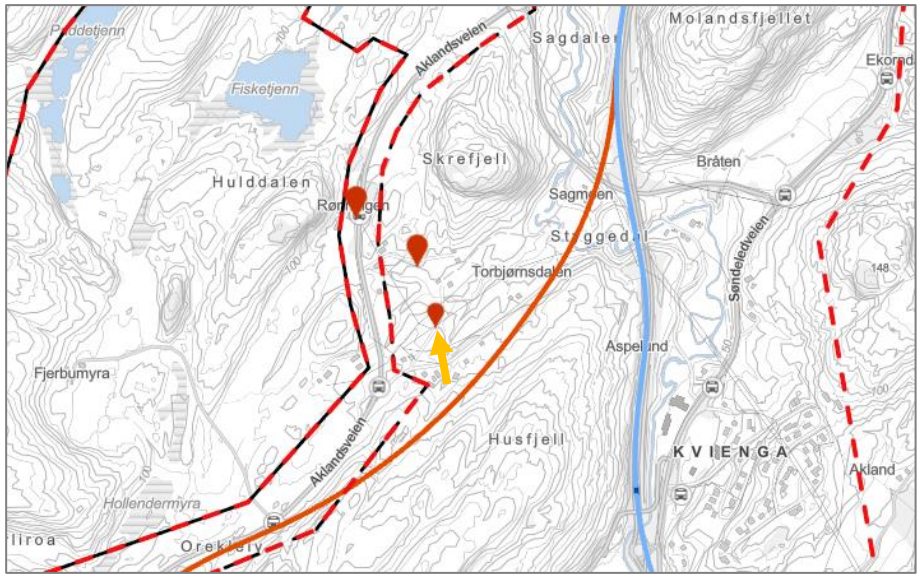
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
70	Halvor Andrè Røysland	15.05.2023	Vannledning og brønn	
72	Harald Carlsen	27.04.2023	Jeg mener den indre traseen på kommunegrensa er den eneste gode løsningen. Denne berører klart færrest mennesker og boliger. Den er også den minst kuperte. Ny avkjøring til Risør bør legges til/via Vegårsheiveien, veien mellom Vegårshei og Akland.	

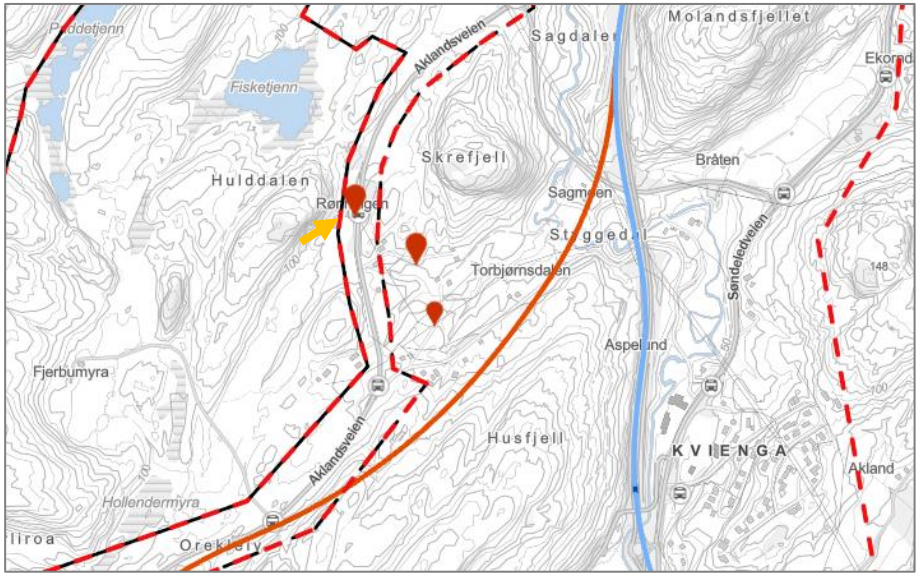
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
79	Ingeborg Steinsrud	21.05.2023	Som innbyggere på Songe ønsker vi først og fremst at den nye veien i minst mulig grad skal påvirke vår og våre naboer på negativ måte. Det vil si med støy, svevestøv, forringede omgivelser og alt annet som følger med anleggelse av ny vei. Men det innebærer også at vi ønsker en endelig avklaring, da denne prosessen generer både usikkerhet, uro, bekymring og sikkert en god porsjon dårlig nattesøvn. Det er snakk om hus, hjem og bygdene vi tilhører, samt naturen rundt. Det betyr mye for oss. Vi ønsker selvfølgelig at vi minst i mulig grad skal bli plaget av støy og naturødeleggelser nær vårt hjem i Lindal. Men vi ønsker også det samme for dem som bor på Songe, Akland, Torbjørnsdalen og Åsvann/Modalen. Således anser vi indre linje som mest gunstig. Da blir veien bygget uten at vi blir heftet ved det i byggeperioden, og veien blir trygg og sikker. Om avkjørsel til Risør flyttes nærmere industriområdet på Moland, vil man både få to gunstige effekter: mer uberørt natur og industriområdet vil ikke bli liggende i en "blindvei". Om det nå likevel blir slik at veien skal gjenbrukes hele strekket, så håper jeg at fokuset på å skåne beboere i nærområdet får høy prioritering. Dette både med tanke på inn/utsyn og støy. Målet med ny vei må være trafikksikkerhet og effektiv reise på strekningen Oslo-Kristiansand som også står seg "for evig og alltid".	

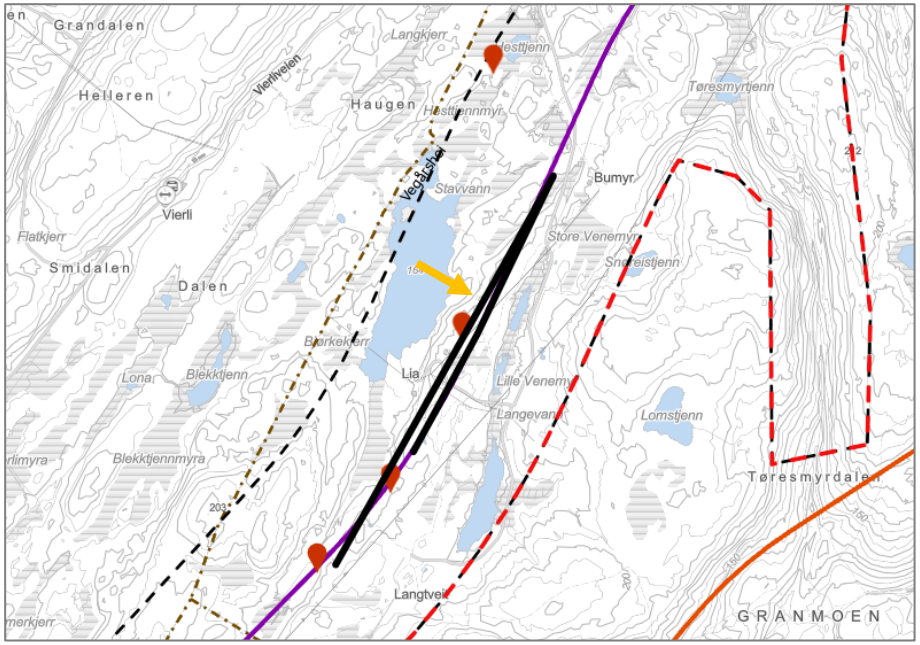
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
82	Ingrid Sundsdal Valle	28.04.2023	Den mørkeblå linja vil ødelegge hele Songe, og vi får ingen omkjøring som er holdbar. Dropp planen om gjenbruk hele veien, vi vil ikke miste bygda vår.	

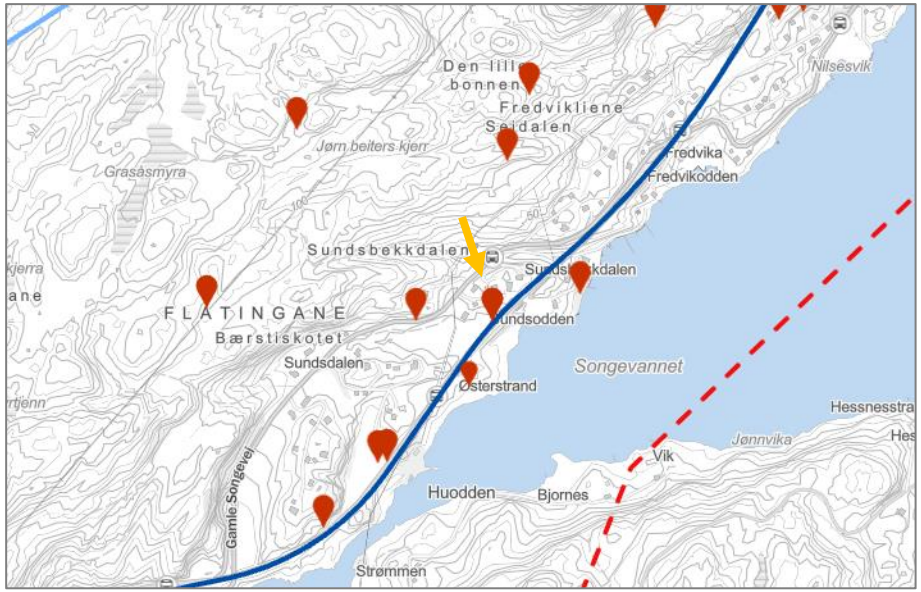
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
86	Jan Inge Gustavsen	30.04.2023	Å bygge en firefelts vei i korridor 10 vil få svært store negative konsekvenser for store deler Songe bygda. Mange huser blir berøre da dem kommer i direkte konflikt med den utvidete vei trasen. I tillegg vil svært mange hus og eiendommer i bygda bli eksponert for mye støy fra en høyhastighets fire felts motorvei. Dette vil medføre uopprettelige negative konsekvenser for bygda, noe som vil føre til stor fraflytning og slutten på ei fantastisk levende bygg. Det blir utalt at det vil bli igangsatt støyreduserende tiltak ved behov. Det viser seg at tersklene for at slikt arbeid skal igangsettes er særdeles høy. 22.02.23 publiserte tvedestrandsposten en artikkel om en husstand på Røysland som ligger kun 19 meter fra E18. Denne avstanden var for stor til at en støyskjerm ble oppført. Det betyr at det er svært få eiendommer hvor det kommer til å bli iverksatt støydempende tiltak. Man kan derfor påregne økt trafikk, økt hastighet med tilhørende uakseptabelt lydnivå rette igjennom store deler av Songe bygda. Av andre negative konsekvenser ved å velge korridor 10 kan nevnes: Unikt verneverdig gammelt klyngetun på Lunde. Korridoren går igjennom dyrka mark. Korridoren passerer storelva med vanskelige grunnforhold og kvikkleire. Lundeslettene er flomutsatt. Ved å utvide dagens trase vil man måtte bygge en lokal vei til sykelister, mopeder traktorer og andre som ikke har adgang til motorvei. Ved å utvide dagens trase, vil det også være behov for en omkjøringsvei. Kostnadskrevende å utvide eksisterende trase. Mener korridor 40 er det beste korridoren. Her er det lite	

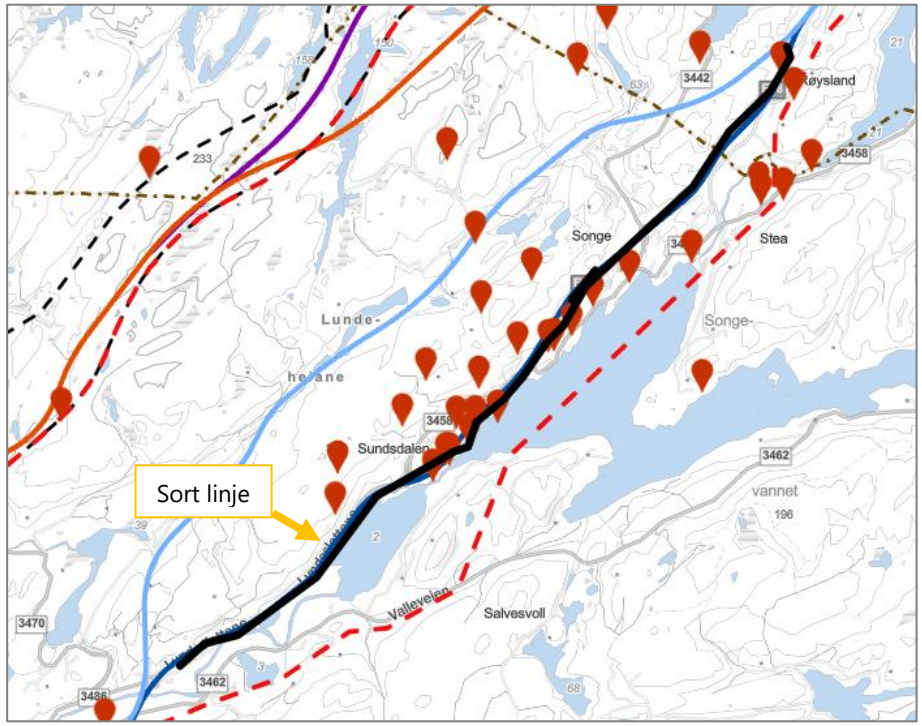
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
			bebyggelse å ta hensyn til. Berørte beboere er allerede kjøpt ut. (Det er jo en hån mot beboeren å ta fra dem gård og grunn for deretter å sette prosjektet på pause). Ellers er ikke naturen i korridor 40 urørt, da kraftlinjen allerede er oppført i området. Synes forøvrig man bør senke trasene noe. Dette vil redusere både lyd og lys forurensning. I dag ligger traseen svært høyt. Ellers bør det bygges en tunell. Det vil sikre viltovergang, tilgang til skogsarealer i tillegg til å forenkler ferdsel for allmenheten. (Ser jo at dett er blitt bygde mange tunneler på E18 både østover og vestover.)	
86	Jan Inge Gustavsen	30.04.2023	Å bygge en fire felts vei i korridor 20 vil få negative konsekvenser for Songe bygda da denne blir splittet i to. En del eiendommer langs Lindlandsvann, Moen og Bordalen vil bli eksponert for mye støy. Ellers er det mye storvilt i området til korridor 20. Det er betydelig færre dyr lengre inn i området til korridor 40. Mener at korridor 40 er det beste alternativet. Her er det lite bebyggelse å ta hensyn til. Berørte beboere er allerede kjøpt ut. Naturer til korridor 40 er ikke urørt, Statnett har allerede en 420 KV linje fra Arendal til Bamble der.	

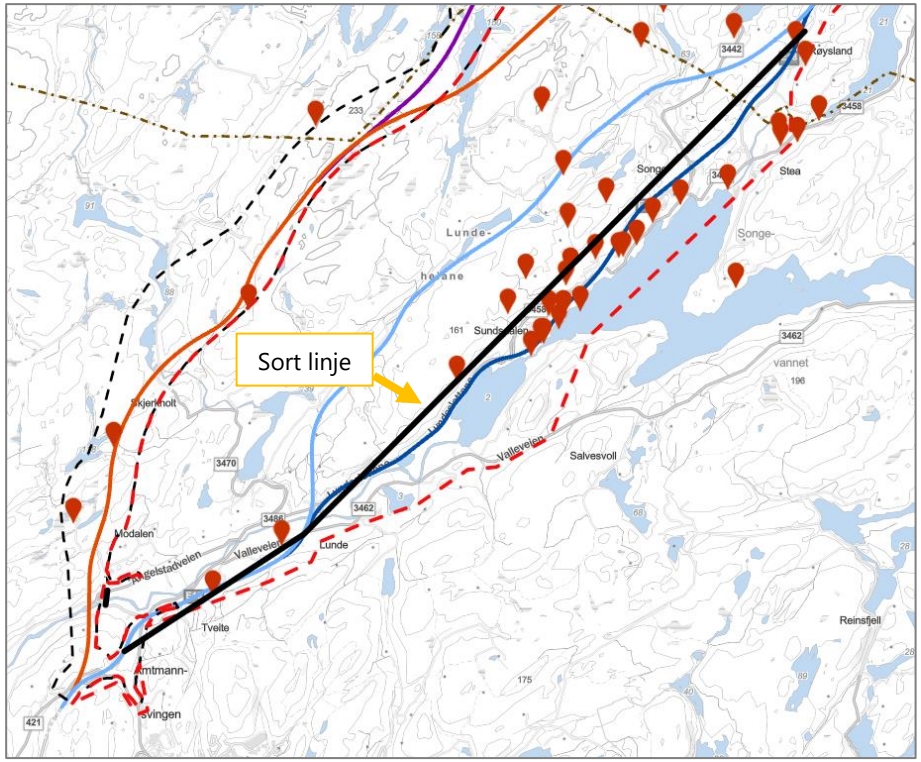
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
89	Jan Øystein Heidal	19.05.2023	Torbjørnsdalen er vårt lille paradis. Etter lang tid på utkikk etter en rolig sted å bo fant vi en frodig dal med er nydelig lite hus, og de mest fantastiske naboer man kunne ønske seg. Et trygt, lite rede for den lille familien vår. Vi visste ingenting om planene, korridor 30, og fikk først vite om det en uke etter vi flyttet inn. Vi har kun bodd her i under to måneder og vet derfor ikke all verdens om området og hva det kan tilby enda, men allerede har vi funnet turstier vi, og andre, nyter. Det er et rikt dyreliv og vi har sett hauk, ørn og ugle, titalls andre fugler, hare, rådyr, edderkopper og humler. Våre herlige naboer trakk et lettelsens sukk etter forrige runde og kunne endelig fikse på husene, eiendommene og pusse opp innvendig. Hus, småbruk, som har vært der i generasjoner og som fortsatt huser disse familiene. Slike planer hadde vi også for redet vårt, men det må nå stå på vent for å se om det lille samfunnet her blir rasert eller ei. Vi skjønner heller ikke hvorfor noen bedrifter skal kunne ha så mye å si for hvor en vei som skal vare i 50-100 år går. Vi hører at gjenbruksveien blir smalere enn ønskelig. At veiskulderen ikke blir bred nok. Da vi i dag kjørte hjemover fra Brokelandsheia passerte vi en havarert motorsykkel. Føreren satt med rumpa uti veien mens folk durte forbi i 90 kilometer i timen! Det var farlig, skummelt, og han hadde faktisk ikke noe valg der han stod. Vi har lett lenge etter et sånt her sted. Sentralt, men landlig. Det er ikke så mangle slike plasser. Det vil være hjerteskjærende å miste denne vakre dalen til en trasé som ikke blir optimal når man samtidig vet at trasé 40 var godkjent for flere år siden. En trasé som vil kunne oppfylle den standarden en ny vei krever og fortjener - uten kompromisser	

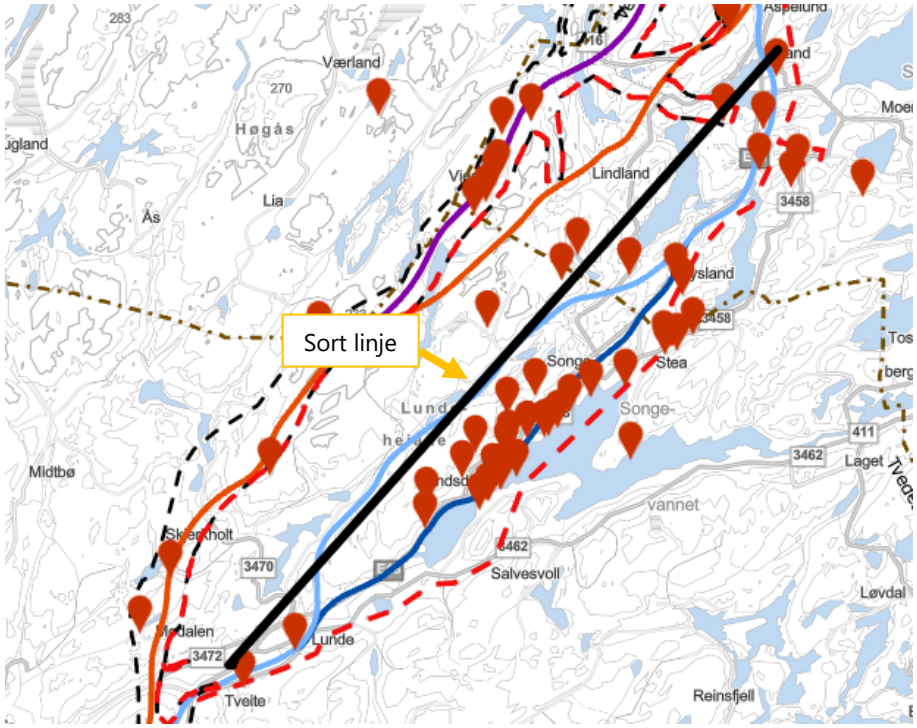
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
			på bredde og fart - og uten å ødelegge gård, grunn og ikke minst hjemmene til de mange fine folkene som det bor her.	
92	Jens Petter Rønningen	08.05.2023	Vi driver en melkegård i Torbjørnsdalen som har historie helt tilbake fra tidlig 1700-tallet. I 1970 ble fylkesvei 416 bygget tvers igjennom gården. Siden den gang har vi stadig måtte være mer og mer forsiktig ved veien ettersom trafikken hvert år øker. Omleggingen av veien frem til industriområdet på Moland vil føre til økt trafikk og da særlig tungtrafikk i Torbjørnsdalen. En rapport fra COWI, datert november 2020, beskrev at østgående ÅDT (årsdøgntrafikk) fra industriområdet var 340 kjøretøy om dagen. Hvor mange som skal i retning sør har vi ikke fått vite. Hva som er ÅDT på fylkesvei 416 igjennom Torbjørnsdalen i dag har vi heller ikke fått vite. Men det passerer i dag på langt nær ikke så ofte biler som hvert fjerde minutt, som ville utgjøre en ÅDT på 360. Vi mener at det bør utredes hvor mye trafikk vi har i dag og hvor mye trafikk vi kommer til å få på veien 416 igjennom Torbjørnsdalen. På grunn av boliger og gårdstun tett langs veien i Torbjørnsdalen må det etter vår mening settes inn tiltak. Eksempler på tiltak er nedsatt fartsgrense, fartsdumper og/eller fotoboks. Slik vi forstår det skal ikke Nye Veier gjøre noen endringer i selve Torbjørnsdalen. Men endringen av hovedveinettet og kjøremønsteret vil føre til en endring i trafikken igjennom Torbjørnsdalen, som etter vår mening Nye Veier er ansvarlig for. Som beboere i nærområdet av den potensielt nye motorveien	

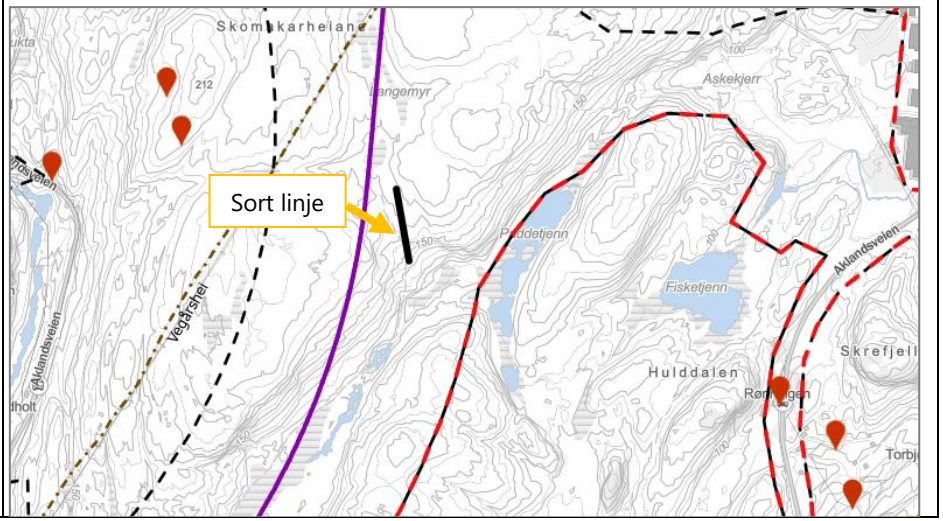
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
			ønsker vi flere bruer og tuneller. Dette er for å verne om den lokale naturen samt dyr og mennesker. Vi håper at dere tar dette med dere videre i prosessen. Med vennlig hilsen Karen, Thorleif, Per Magne, Mona og Jens Petter Rønningen.	
92	John Arne Sundsdal	07.05.2023	Ønsker bruk av lilla linje. Gjenbruk av eksisterende vei vil ødelegge hele bygda her. Mange hus vil bli berørt.	

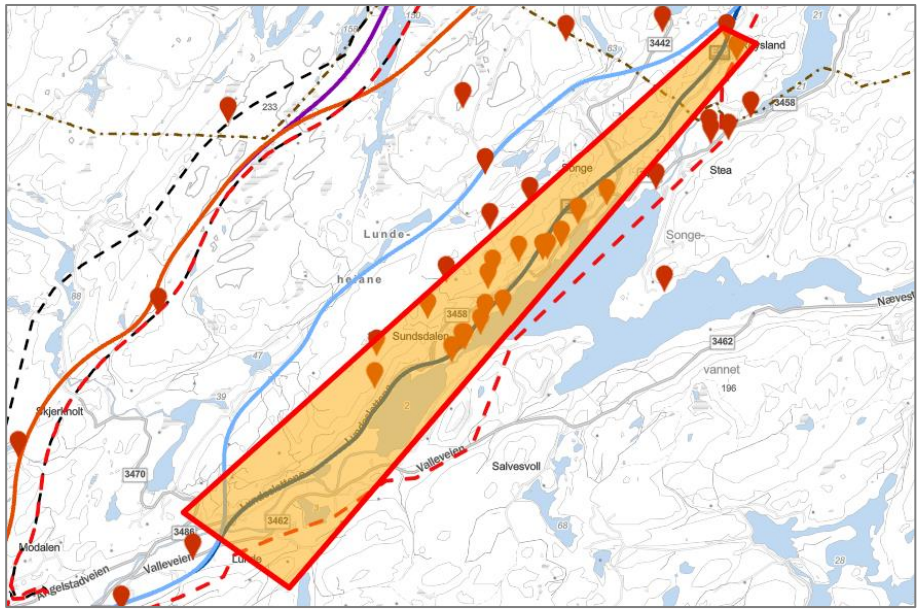
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
99	Kirsten Hirte-Milkereit	21.05.2023	Uansett hvilket alternativ som blir valgt, vil det føre til ulemper for noen. Jeg liker personlig ingen av alternativene, men jeg ønsker selvfølgelig en TRYGG vei. Trygghet i trafikken er det viktigste for alle mennesker, det er vel alle enige i. Og eksisterende vei mellom Tvedestrand og Risør er ikke trygg. Så hvilken av alternativene kan bli den tryggeste? Når det bygges en stor vei midt gjennom skog og naturområder, der det lever mange ville dyr, så kan det bli en vei med problemer. Selvfølgelig for dyrene , men også for menneskene. Det har den nye E 18 fra Arendal til Tvedestrand vist. Hvor mange ganger har det kommet elg på denne veien og hvor mange elg måtte bli avlivet? Jeg har sluttet å telle. Dessuten: er det et klokt valg å nedbygge skog og natur i en tid der vi står midt i en klimakrise og der vi forstår mer og mer hvordan alt henger sammen, at vi fakstisk ikke har „råd" til å nedbygge naturen på denne måten? Så hvis man har et valg, bør man velge det som er mest miljøvennlig, det som vil ødelegge minst mulig. Gjenbruk er en god ting! Men jeg ønsker å spørre, er det virkelig nødvendig å bygge en svær vei med 4 felt, som fører til ulemper, uansett hvor den blir bygget? Finnes det en annen måte som vil gi en trygg vei og som vil ta minst mulig areal og hus? Er det virkelig helt nødvendig å kjøre i 100km/t eller fortere på alle strekninger? Uansett hva dere velger, så ønsker jeg å gi min stemme mest til naturen, fordi den kan ikke snakke for seg selv og vi mennesker er avhengige av naturen. Alt henger sammen. Men jeg ønsker også at dere tar gode valg for menneskene. Livskvaliteten kan bli ødelagt totalt hvis man må leve med støy! Det skaper store helseproblemer. Støyskjerming er meget viktig i de tilfellene veien vil føre til støy for bebyggelse.	

Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
			Et ønske er også at i tilfelle det blir gjenbruk av eksisterende vei, så bør den nye veien være gratis fra Risør til Tvedestrand, slik at folk fra f.eks. Songe ikke må betale bom for å kjøre til butikken i Tvedestrand, dersom eksisterende vei vil bli erstatt av ny E 18 uten alternativ vei.	
100	Kirsten Hvideberg	18.05.2023	Som innbyggere på Songe vil vi påpeke at det å velge gjenbruk av gammel trase vil ødelegge bygda vår. Ved å velge gjenbruk vil ca 33 hus utløses, dette er en stor prosent andel når bygda består av i overkant av 200 hus. Ved bruk av gammel trase vil vi som har hus igjen oppleve en stor støyforurensing. Velges det gjenbruk av gammel trase vil det ikke finnes alternativer til omkjøringsvei. Veiene som nå blir brukt til omkjøringsvei, blant annet Lagveien og Gamle Songevei tilfredsstiller ikke de krav en omkjøringsvei skal ha.Hvis dere velger gjenbruk av gammel trase, så må dere tenke igjennom hvordan det berører Gamle Songevei som i sin tid var den gamle sørlandske hovedvei, denne veien er som kjent fredet.	

Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
109	Kristin Kjesbu Fredvik	10.05.2023	Trasse 10 vil skjære rett gjennom bygda Songe med mange av dens grender, og ødelegge for mye av bebyggelsen. Den vil også berøre et bevaringsverdig klyngetun på Lunde og dyrket mark. Den vil i tillegg gå gjennom et flomutsatt område med kvikkleire og porøst fjell, i tillegg til et våtmarksområde med et rikt fugleliv. Pr i dag finnes det heller ikke et reelt alternativ til lokalvei hvis eksisterende E-18 gjenbrukes. Vi har flere eksempler på det når E-18 har blitt stengt, senest ifm dødsulykke i vinter. Myke trafikanter og traktorer kan heller ikke bruke ny motorvei. E - 18 fra Sundsdal til Lunde blir fra høsten av skolevei for mange barn da Songe skole legges ned og barna skal gå i Tvedestrand. Det må da bygges ny lokal- og omkjøringsvei i tillegg til ny vei. Hvordan kan det lønne seg både ift økonomi og natur/miljø? Trasse 20 vil gå gjennom totalt urørt natur og berøre flere grender på Songe og mot Risør. Det gjøres mange flere observasjoner av stor- og småvilt i den trassen enn innover i trasse 40. Det forteller lokale jegere og jeg stiller meg bak denne påstanden, som storforbruker av dette turområdet de siste 20 årene. Trasse 40: Her er det allerede kjøpt ut mange husstander og folk har flyttet. Dette er ikke uberørt natur da en stor høyspent allerede går i denne trassen. Veien kan bygges uten at det skaper store trafikale problemer under byggeperioden og lokalvei og omkjøringsvei er sikret! Songe har allerede vært skadelidende en gang pga trassevalg gjennom bygda forrige gang E-18 ble bygd. Ikke gjør samme feilen igjen. Bygg heller vei i allerede berørt natur og bevar berørte bygder!	

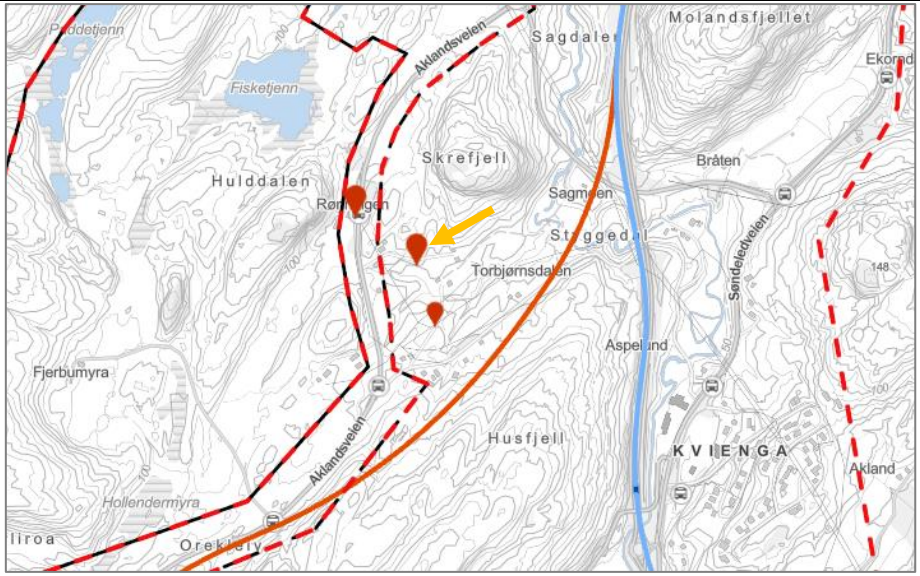
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
110	Kristin Lindland	10.05.2023	Liv i bygdene og folk i husene må være en prioritet!! Omkjøringsvei som duger både under byggeprosessen og ikke minst når ny vei står ferdig, er veldig viktig. Hva hyttefolk blir plaget av når det kommer til støy må være nedprioritert sammenlignet med hva folk skal bo i hver dag hele året Veldig ofte viser det seg at å bygge nytt er langt mer økonomisk smart enn å pusse på det gamle...Spesielt når det gamle har dårlige grunnforhold og går rett igjennom mye bebyggelse. De som snakker om å korte ned reiseveien fra E18 til Risør by, bør heller legge sin innsats ned i å opprettholde Risør som et attraktivt reisemål, slik at det er verdt å bruke ett minutt ekstra på å komme dit. Ingen tvil om at alternativ 40 er å foretrekke! Der ligger det til og med klart til å starte opp.	

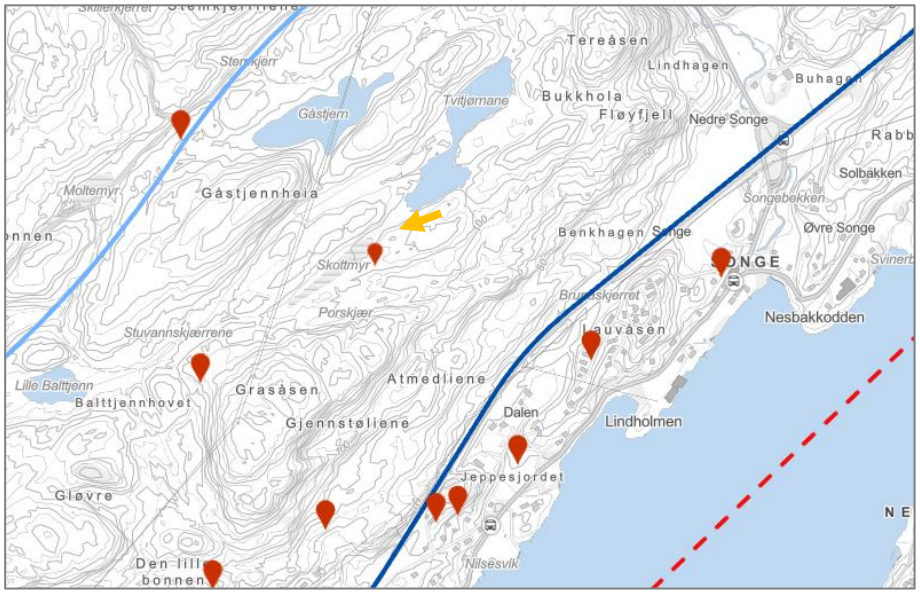
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
111	Kristin Sundsdal	09.05.2023	Ønsker indre trasé nr.40. Ønsker absolutt ikke alternativ nr.10. Da raseres hele bygda! Bygdene og menneskene som bor her bør prioriteres fremfor uberørt natur.	

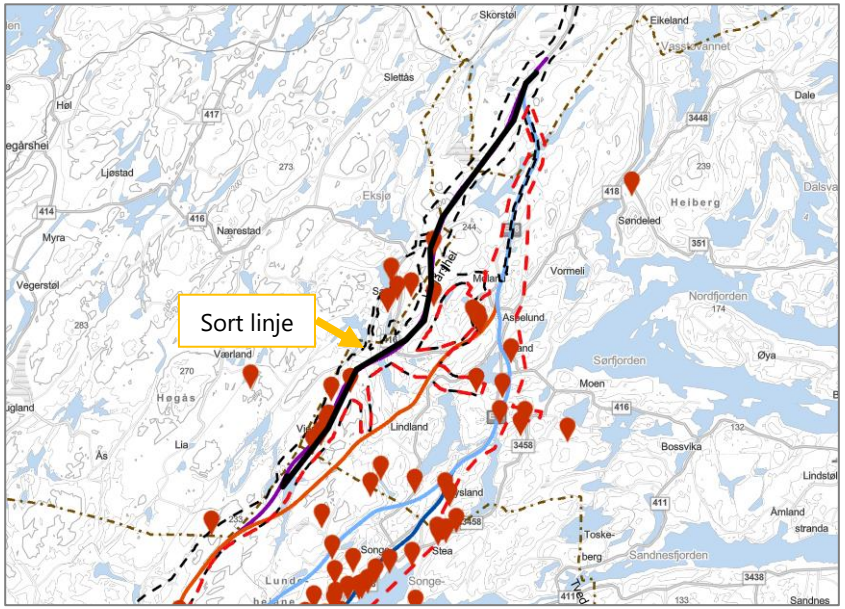
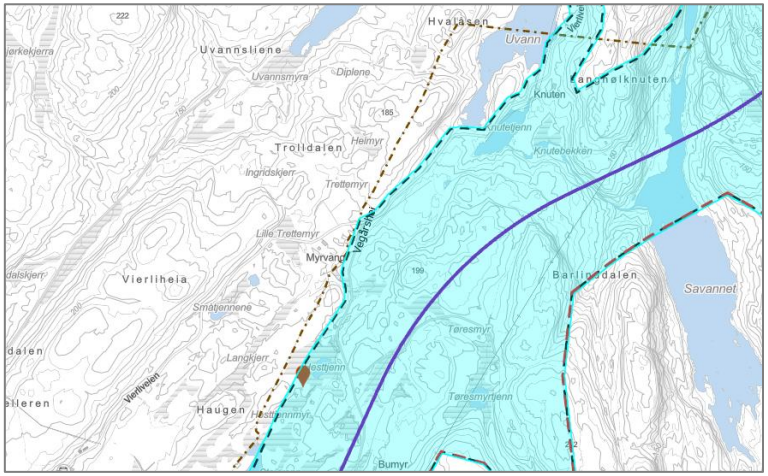
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
114	Lene Marita Solvang K.	21.05.2023	Alternativ 10 burde ikke være et alternativ i det hele tatt. Full forståelse for at et "gjenbruks-alternativ" generelt kan være en bærekraftig og god løsning i slike prosesser. Men i dette tilfelle er det helt ufattelig at det en gang står på lista. Det ligger i definisjonen av bærekraft at man må finne beste løsning innenfor rammene klima/miljø, økonomi og sosiale forhold. Det er ikke bærekraftig hvis en av disse faktorene påvirkes stort i negativ retning. Velges dette alternativet så vil de sosiale forholdene påvirkes så til de grader negativt for samfunnet Songe. Og hvis man skulle trenge en oppfriskning på hva sosiale forhold er - så er det de forhold som sier noe om hvordan mennesker har det i et samfunn, om de får oppfylt rettighetene sine, om de kan påvirke både eget liv og det samfunnet de lever i. Hvis alternativ 10 velges, så vil det berøre veldig mange boliger og familier. Hele Songe - som bygd - vil oppløses. Velges dette alternativet så vil mange boliger måttet løses inn. Hvor skal disse menneskene da bosette seg? Det er ikke nok boliger til salgs i Tvedestrand kommune til at alle disse kan få kjøpt seg lignende eiendommer/noe tilsvarende til det de har i dag. Boligmarkedet i Tvedestrand kommune har fått fart på seg i senere år og boligprisene har steget. Bygge ny bolig koster også betydelig mer enn det mange trolig vil få for de nåværende boligene sine på Songe. Så da må man kanskje måtte flytte til en helt ny kommune? Og for alle de boligene som ikke er "nærme" nok eventuell ny vei, så vil jo boligverdien forringes. Dette kan være belastende for mange, med tanke på at boligverdi er en viktig faktor for hva man f.eks kan få låne i banken. Og tro det eller ei - kanskje noen allerede har planer for fremtiden som innebærer at man er avhengig av å ha nåværende verdi på boligen? Eksempler er oppussing av bolig, kjøp av bil/båt/hytte, opplåning for å gå	

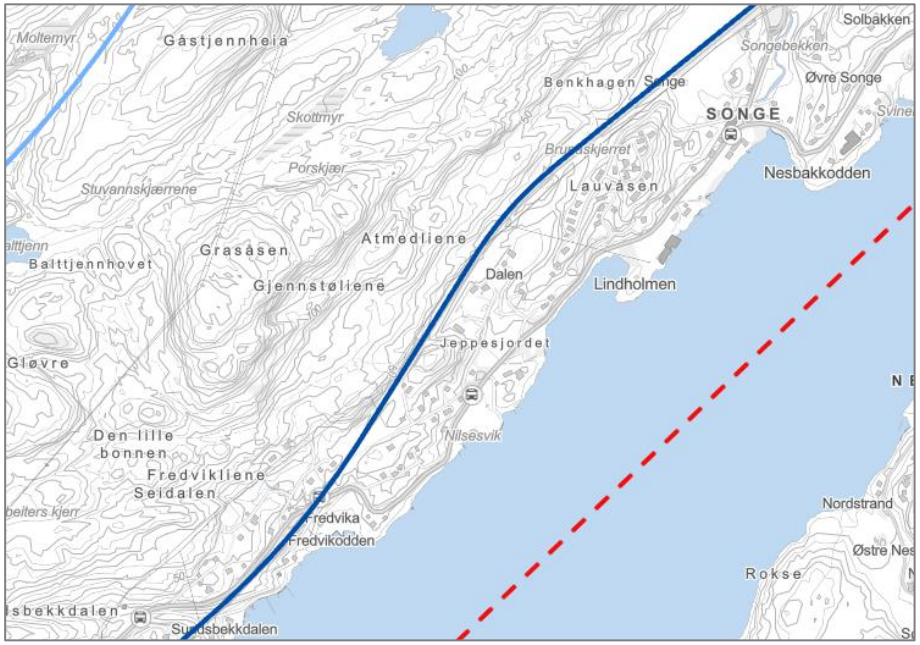
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
			ulønnet hjemme med små barn, opplåning for å realisere drømmen om å være selvstendig næringsdrivende etc etc. Verdiforringelse på bolig har store negative økonomiske konsekvenser. Og helse må også nevnes. Noen har faktisk ikke helse til å kjøpe seg et oppussingsobjekt (på nytt), eller helse til å flytte fra nåværende bolig. Denne påkjenningen kan være så stor for den enkelte at hele alternativ 10 bør skrotes bare pga det. Nåværende E18 går jo allerede gjennom Songe, og mange av oss bor nært veien uansett. Velges gjenbruksalternativet vil det by på flere år med plagsom og belastende støy fra anleggsarbeid. Dette i tillegg til alle de andre momentene som er nevnt i flere av innspillene; for dårlig grunn, flomfare på deler av strekningen, allerede berørt natur i de andre alternativene, meget kostbart alternativ, ingen muligheter for omkjøringsvei etc. Det er så uendelig mange gode grunner for å skrote alternativ 10, men den aller tyngste er jo at mennesker MÅ gå foran dyr, skog og natur. Det må selvfølgelig gjøres best mulig for dyr og natur, uansett hvilket alternativ som velges. Men det kan IKKE gå foran så mange menneskers liv, helse og økonomi. Det anmodes på det sterkeste at alle med beslutningsmyndighet og avgjørende påvirkningskraft (les: statsforvalteren) tar seg en tur på alternativ 10. Se ordentlig nøye på alle berørte boliger og kom å hils på de livene som vil endres drastisk, i negativ forstand. Vær så snill - lytt til oss på Songe. Alternativ 10 er ikke et alternativ. Indre linje (alternativ 40) er det "beste" alternativet, hvis man absolutt må velge mellom flere onder.	

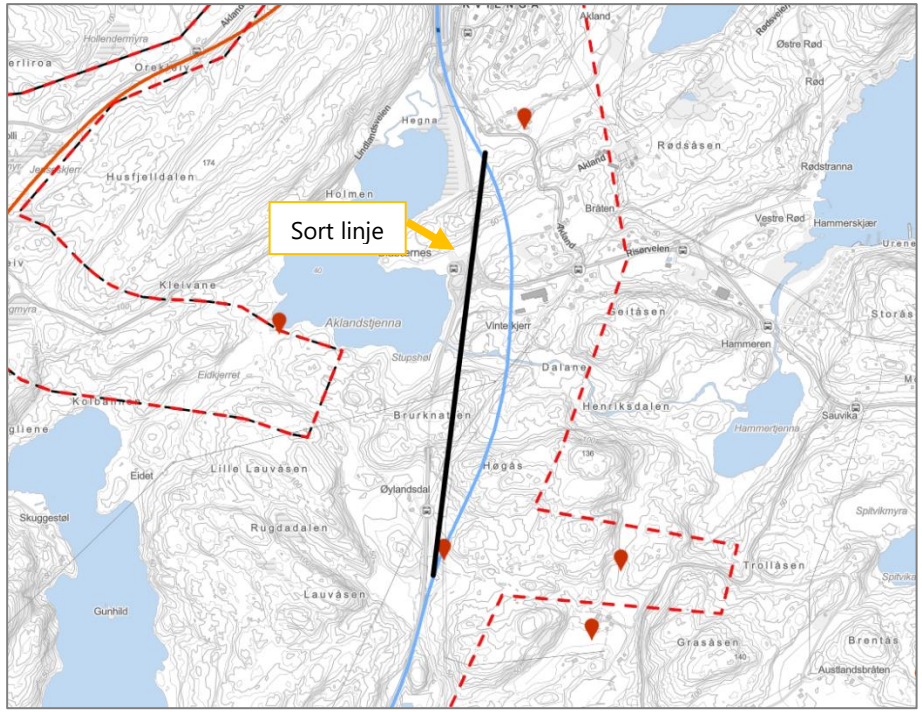
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
115	Lillian Sundsdal	13.05.2023	Gjenbruk vil ødelegge bygda vår. Grunnforholda er for dårlige ettersom jeg har hørt siden jeg var lita. Min eiendom ligger under eksisterende E-18 så den forsvinner heilt i alle fall. Jeg ønsker den indre planen som allerede er «startet» på med å kjøpe opp noen eiendommer.	

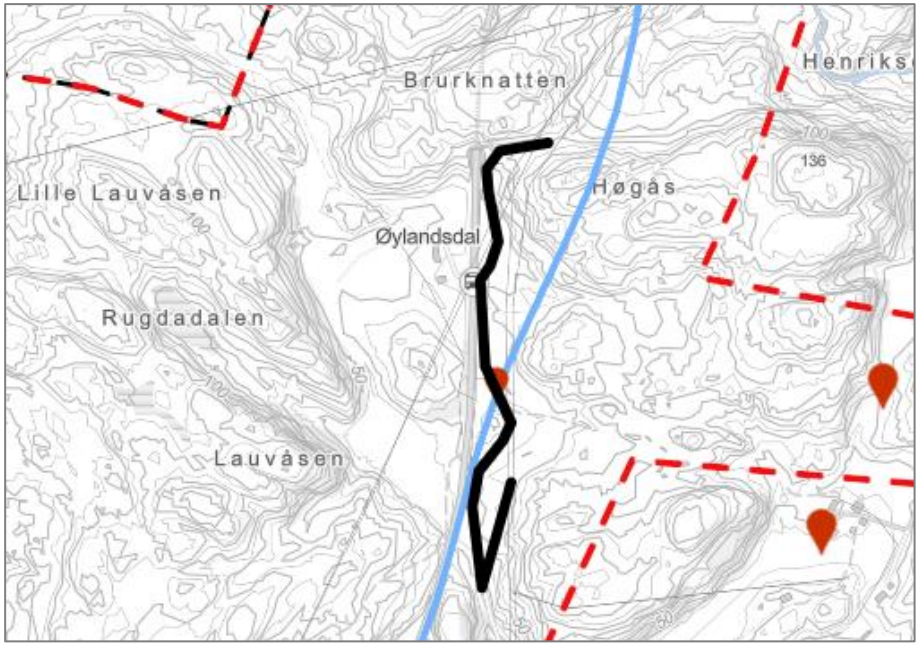
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
116	Liv Rønningen Dalane	09.05.2023	Vi må ta vare på bygder, grender og bomiljø.En 4 felts motorvei vil være svært ødeleggende for oss som bor i Torbjørnsdal og Akland. Den vil dele bygda vår og skape barrierer for ferdsel med sykkel, traktor, moped, bil og gående. Vi ønsker gode og trygge bomiljøer for alle som bor her. Flere barnefamilier og yngre mennesker har bosatt seg i området vårt, og ønsker en framtid her.Vi har gårdsbruk som driver med kjøtt og melkeproduksjon. På noen gårder har slekter bodd i generasjoner. Yngre har overtatt, eller er i ferd med å overta, og ønsker å drive eiendommen vidre.Jordteigene er ikke så store her øst i Agder. Derfor er det så viktig å ta vare på disse ressursene til matproduksjon, beite og grassproduksjon. Veg gjennom Torbjørnsdal, korridor 30, vil ødelegge grenda. Lydforholdene er slik at en fire felts motorveg vil gjøre grenda uegna som boområde, grunnet ekko som følge av topografien.Asfaltstøv, veisalt og eksos vil forurense brønner og borevannkilder i dalen her. Ny motorvei bør følge korridor 40, altså indre linje mot Vegårshei. Den vil være minst ødeleggende. Den vil knapt berøre noen bebyggelse. Den går heller ikke gjennom uberørt natur, da den i stor grad følger en stor kraftlinje. Å legge veien gjennom korridor 10, 20 eller 30, vil være svært ødeleggende for Akland, Moland og Torbjørnsdal. Ca 70 husstander blir berørt. Områder må tillegges større vekt enn skogsområder. Lykke til med videre planlegging.	

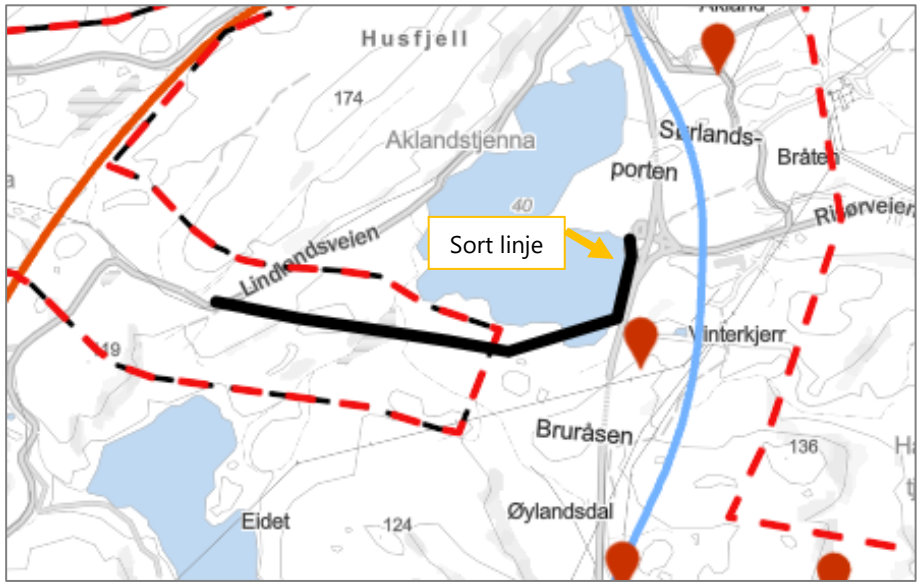
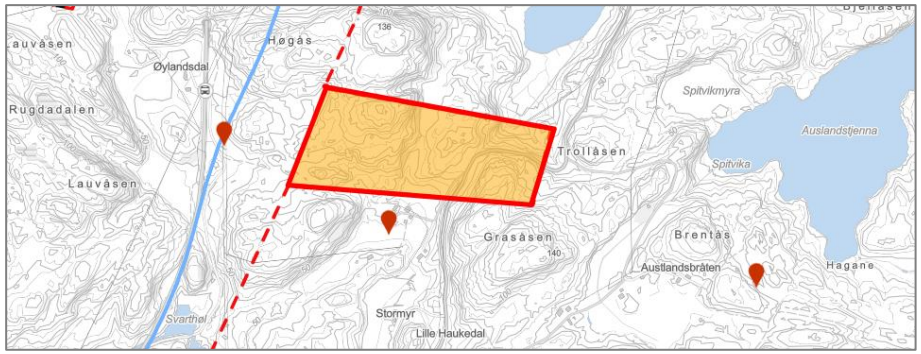
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
120	Martin	19.05.2023	Den nye motorveien må bygges for fremtiden dvs 110km/t, samt ta hensyn til folket som idag bor ved eksiterende motorvei. Det å gå konsekvent for gjenbruk syns jeg blir litt tullete da vi skal leve med denne veien i lang tid. Vi må ta hensyn til beboere som idag bor langs eksisterende E18, blir litt dumt å rasere de små levende bygdene som vi har på Songe og Akland. Få lagt den nye E18 på trasse 40. Borr tuneller hvis nødvendig/mulig slik at vi får en vei som tar hensyn til folk og dyr.	

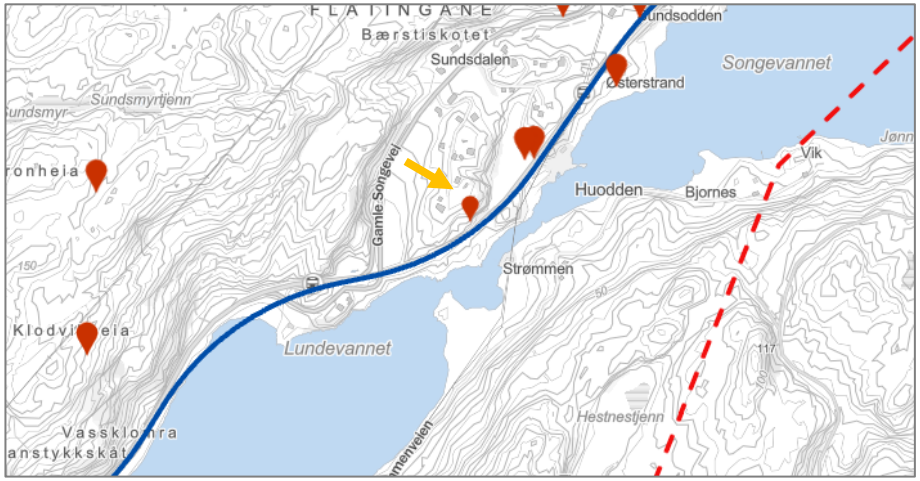
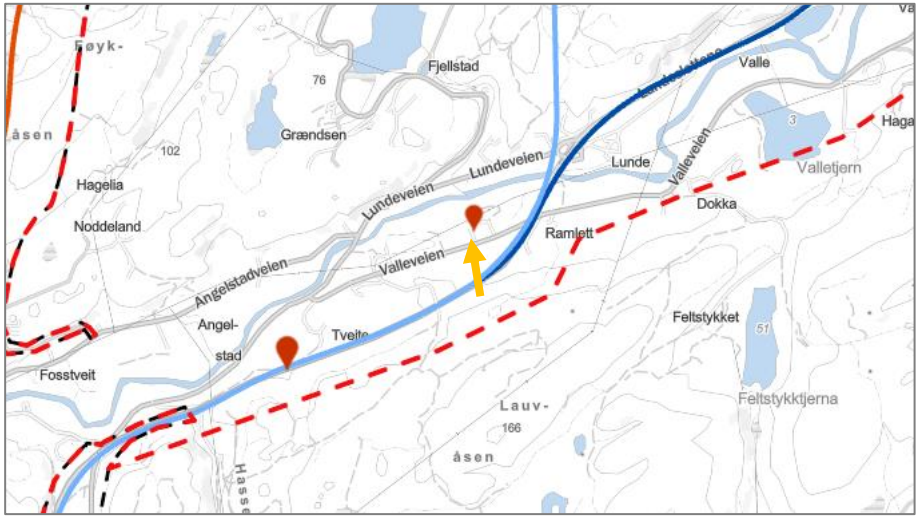
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
125	Nicolai Hagane	04.05.2023	Jeg mener veien bør gå lilla linje. Veien må legges en vei, men når den kan legges slik at enn slipper og totalt splitte opp å rasere Songe som bygd, så bør valget være enkelt. At miljøvern har blitt nevnt er vel og flott det, for det er mange fine turløyper og plasser vi også gjerne ville beholdt,men at x antall mål skog skal veie tyngre enn folk sine hjem er for meg hinsides all fornuft. Utover det så vil det unektelig bli en mindre attraktiv plass å etablere seg, og støybildet et helt annet samt forringelse av verdi på samtlige boliger som faller utenfor Statens Veivesen sine standarder for støy. Håper vi en gang for alle kan få slått spikern i kista på den indre linja, så vi slipper å leve videre i usikkerhet.	
126	Nina Gryting	12.05.2023	Ønsker trasé 40	

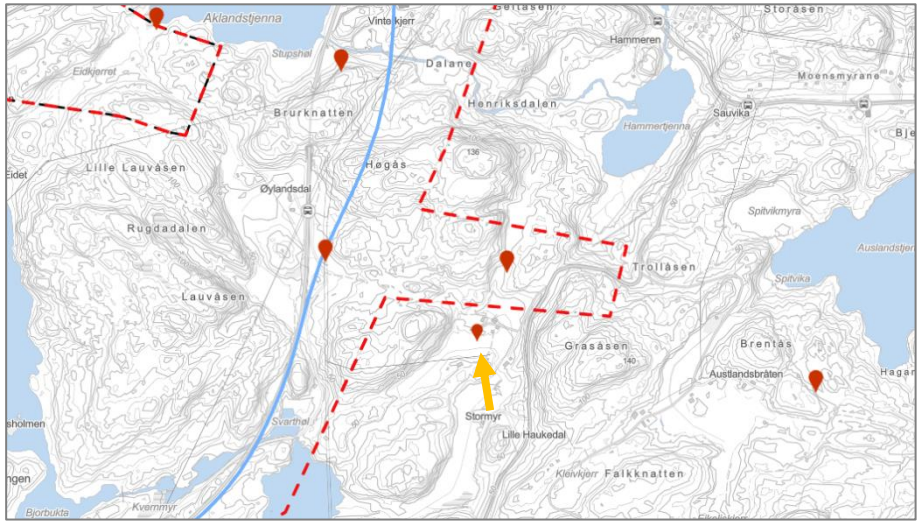
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
128	Oddbjørn Vestervik Gbnr. 73/194 Tvedestrand	21.05.2023	Hei. Har bodd 30m. fra dagens E18 i over 40 år og trives veldig godt med det. Syntes det er trist og høre at stadsforvalteren går inn for gjenbruk av dagens trasse alt 10. Dette vil få direkte innvirkning (hus innløses) på minimum 10 hus og 3 fritidseiendommer bare i Songe krets. Det blir også veldig mange som blir indirekte berørt. Her på Songe har vi ett fantastisk miljø og samhold og jeg ønker ikke at det skal bli satt opp mot noen grantær.	

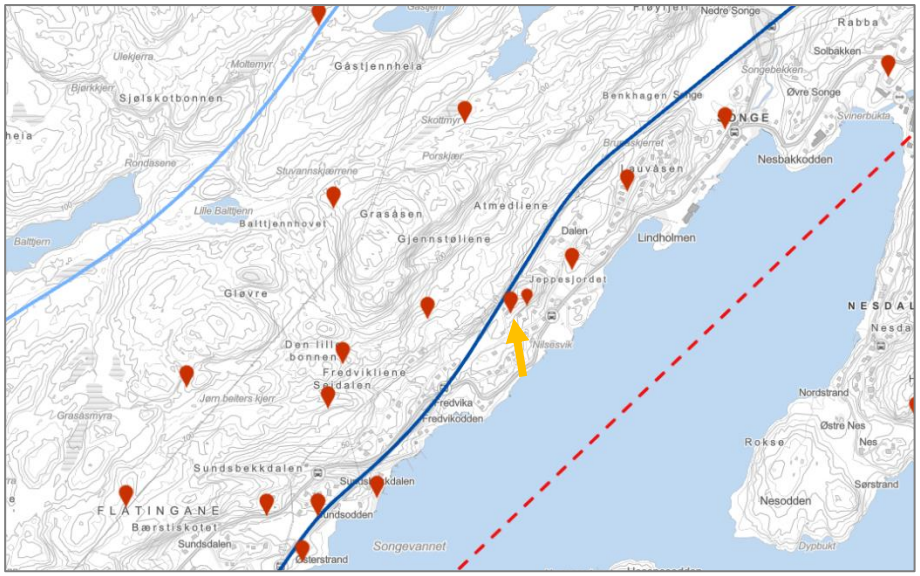
Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
146	Stian H Ingvaldsen	21.05.2023	Innspill gjelder ny sløyfe på linje 10 og 20 som går utenom eksisterende linje mellom Øylandsdal og Akland. Hvordan kan denne linjen være økonomisk forsvarlig i forhold til å utbedre nåværende vei? Denne nye sløyfen vil være i meget kupert terreng som vil måtte ha store inngrep i naturen. Denne vil også berøre vernede områder med risninger i fjell, den vil berøre elveløp med truede muslinger, og den vil og sist men ikke minst berøre familier og bedrifter som vil miste sine opparbeidede eiendommer og bedrifter. Det vil og være mange eiendommer som vil få forringet bokvalitet. Hvordan kan dette forsvares? Hva er det som gjør at denne linjen er valgt?? Her tror jeg det er mange som sitter med en del ubesvarte spørsmål på hvorfor akkurat denne linjen er valgt. Er ikke meningen med gjenbruksmodellen og ødelegge minst mulig av uberørt natur??	

Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
147	Ståle Waasjø Øylandsdal	04.05.2023	Viktig å bevare gamle sørlandske som en tilgjengelig turvei for gården Øylandsdal	

Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
147	Ståle Waasjø Øylandsdal	04.05.2023	Vi ser på forslag 30 og 40 at det er tegnet inn ett forslag til innfartvei til Risør fra Barlinddalen og Sagmyra. Denne linjen går rundt eiendommen vår og vil være en dårlig løsning for oss da vi blir rammet inn av en vei. Ser man tilbake på forslaget med FV416 som ble utarbeidet for 2 år siden så ble det tenkt vei ned langs Aklandstjenna. Dette er tegnet inn.	
147	Ståle Waasjø Øylandsdal	04.05.2023	Som nevnt i møte 3/5 av rådgiver i Sweco så var denne "avstikkeren" ett feilgrep og burde vært fjernet. Forklaringen for publikum med at den var tiltenkt "postveien" har ikke relevans. Foreslår at den tas bort ved første anledning slik at vi går fra 830 berørte eiendommer til 829 ;)	

Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
149	Talina Hagane	21.05.2023	Linje 20, 30 eller 40 må prioriteres da linje 10 vil ødelegge en hel bygd og mye mer bebyggelse vil gå tapt. Dersom linje 10 med gjenbruk av eksisterende vei blir valgt må det også lages ny alternativ vei. Dette vil være både kostbart og tidkrevende.	
152	Thor Bjørn Ramleth	21.05.2023	Vi driver i dag med oppdrett av okse og leverer årlig mellom 2,5 til 3 tonn med kjøtt. Ved å velge alternativ 10 eller 20 vil etter all sannsynlighet videre drift av gården ikke være mulig da ny E18 trase vil legge beslag på store deler av dagens beitemark og slåttemark. Man risikerer sågar at gården må fraflyttes grunnet at den blir liggende kloss inntil veien slik den er tegnet inn i kartet pr nå.	

Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
154	Thorolf Kallestad Olsen, Sara Arafa	21.05.2023	Støy fra motorveien høres til tider godt da geografien i området fører til at lyden bærer ekstra godt ned i denne dalen. Enkelte dager hører vi godt tungtransport, bil og motorsykkel. Det må støyskjerming til som kan redusere støyen i best mulig grad. I dette området og særlig rundt denne tomten er det flere kryssende dyretråkk og det beveger seg mye hjortevilt.	
156	Tom Ivar Fredvik	21.05.2023	Det er viktig å ha stort fokus på å bevare uberørt natur i mest mulig grad ved utbygging av nye motorveier, men når korridor 10 fortsatt er et alternativ, bør Nye Veier (og Statsforvalteren) ta seg en pust i bakken. Det kan ikke være slik at det kun er natur og dyreliv som skal være i fokus – hva med menneskene? Korridor 10 vil i stor grad ødelegge den levende bygda Songe med ca. 200 husstander, og med idylliske Songevann som nærmeste nabo – som i dag 21/5 kom opp i en vanntemperatur på drøyt 20 grader og med et yrende badeliv rundt vannet. En firefelts motorvei i dagens E-18 trase vil føre til at mange eiendommer forsvinner, og den økende lydforurensingen vil bli så belastende at flere vil ønske å flytte - hva blir igjen av bygda da?	

Nr.	Avsender	Dato	Innspill	Utklipp/område
			Med en av de indre korridorene, så innbyggere på Songe nå endelig mulighet for å få rettet opp litt av feilen fra 60-tallet da dagens E-18 ble bestemt, skjærende tett inntil et stort antall hus, og med dagens trafikkbelastning har gjort det livsfarlig for myke trafikanter å komme seg til sentrum. Siden det ila de to siste årene har blitt så mye viktigere for Nye Veier å ta vare på uberørt natur, kan det jo tenkes at det også har en kostnad, men det virker som det å ta være på mer natur ved å legge flere meter i tunnel er helt uaktuelt? – da er det bedre å velge korridor 10 og ofre bygda Songe?	
159	Tore V Skaaland	21.05.2023	Ved å velge indre linje over Hallandsheia, vil et unikt område og natur bli ødelagt og oppstykket for all fremtid. Ved å legge veien så høyt, vil man også få støyforurensning som vil strekke seg kilometervis ut på begge sider. Gjenbruk av gamle E18 gjennom hele Tvedestrand, vil være belastende for Songe. Lyseblå linje er et veldig bra alternativ med tanke på gjenbruk og sameksistens for mennesker, dyr og natur.	

INNKOMNE MERKNADER ETTER HØRINGSFRISTEN

DSA
Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet
Norwegian Radiation and Nuclear Safety Authority

E18 Tvedestrand – Gjerstad

Ref.:	Dato:	Saksbehandler:
23/03903-2 / 2.3.2	09.06.2023	Elin Ohlin

Innspill til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid - E18 Tvedestrand - Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tvedestrand - Bamble)

Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet (DSA) viser til brev om E18 Tvedestrand – Gjerstad – Kunngjøring om utvidet varslingsgrense og høring av planprogram for detaljregulering for E18 Tvedestrand – Gjerstad (del av tidligere planforslag for E18 Tvedestrand – Bamble, sendt 30. mars 2023. Hensikten med planarbeidet er utvidelse av varslingsgrensen for detaljregulering for E18 Tvedestrand – Gjerstad i henhold til plan- og bygningsloven §§ 3-7 og 12-8, og kunngjøring om utvidet varslingsgrense.

Vi vil gjøre oppmerksom på at det finnes naturlig forekommende radioaktive stoffer i berggrunnen i det aktuelle området. Enkelte områder kan inneholde så mye radioaktive stoffer at masser som blir gravd ut i forbindelse med veiutbyggelse må håndteres som radioaktivt avfall, og det kan forekomme utslipp av radioaktive stoffer i forbindelse med utbyggingen. Syredannende bergarter som for eksempel alunskifer og andre typer svartskifer inneholder ofte forhøyede nivåer av radioaktive stoffer. Den utvidete varslingsgrensen inneholder fire veikorridorer som skal utredes, og veikorridor «korridor 20» ligger i et område med høy aktsomhet for radon. Radon er en radioaktiv gass som i inneluft gir en økt risiko for lungekreft.

DSA vil påpeke at utslipp av radioaktive stoffer krever tillatelse i henhold til forskrift om forurensningslovens anvendelse på radioaktiv forurensning og radioaktivt avfall. I tillegg må eventuelt radioaktivt avfall håndteres forsvarlig i henhold til strålevernforskriften og leveres til mottak med tillatelse til å ta imot den typen radioaktivt avfall i henhold til avfallsforskriften kapittel 16.

Hilsen

Ingeborg Mork-Knutsen
seksjonssjef

Elin Ohlin
Rådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Postadresse *Postal address:*
Postboks 329 Skøyen
NO-0213 Oslo, Norway
T +47 67 16 25 00
F +47 67 14 74 07

Besøksadresse *Office:*
Grini næringspark 13
1361 Østerås, Norway
dsa.no
dsa@dsa.no

***Swift address*:** UNBANOKK
Bankkonto *Bank account*:
8276 01 00494
IBAN: NO76 8276 01 00494
Org.nr.: 867 668 292