

Client :

Contractor :



Address :
Tangen 76
4608 Kristiansand

Address :
3 - 7 Place de l'Europe
78140 Vélizy-Villacoublay, France



E18 Langangen - Rugtvedt

Reguleringsplan E18 Preståsen-Kjørholt

Sammendrag fra innspill til planprogram og varsel om oppstart med kommentarer

Owner :



Parcel



CDE file name: NV-38-E18-LRZ2-XXXXX-XXXXXX-XXX_XX-XXXX_XXX-XXXXXX-XXXXXX-ADM -RAP-2000_02

Pagination : 53 pages

Rev.	Date	Action	Owner			Approved by EGC
			Prepared	Reviewed	Authorized	
01	2021-08-16	Til intern gjennomgang Eiffage og Nye Veier	AHA	LKR	SHA	
02	2021-08-20	Leveranse til Porsgrunn kommune	AHA	LKR	SHA	GD

NV38E18	LRZ2	XXXXX	XXXXXX	XXX_XX	XXXX_XXX	XXXXXX	XXXXXX	ADM	RAP	2000	02	FI
Client / Area / Complex	Zone	Entity	Space	Functional system	Constructive system	Component	Temp. / Sub-components	Discipl./ Profess.	Type	Number	Rev	Ste

PIMS Nye Veier Document Number

NV38E18LR-ADM-RAP-2000

REVISJONER

Rev..	Dato	Beskrivelse av revisjoner
01	2021-08-16	Til intern gjennomgang Eiffage og Nye Veier
02	2021-08-20	Leveranse til Porsgrunn kommune

Innholdsfortegnelse

1. SAMMENDRAG	4
2. GENERELT	5
3. MOTTATTE UTTALELSER.....	6
4. SAMMENDRAG OG KOMMENTARER	9
5. VEDLEGG.....	53

1. SAMMENDRAG

Varsling av oppstart av planarbeid for detaljreguleringsplan for E18 Preståsen – Kjørholt ble kunngjort i Telemarksavisa 18. november 2020, Porsgrunn Dagblad samt Porsgrunn kommune sine nettsider 19. november 2020. Det ble også sendt varsel i form av brev/e-post til grunneiere, naboer og gjenboere, og offentlige myndigheter og interesseorganisasjoner. Det er mottatt 42 uttalelser til varslings av oppstart som er oppsummert og kommentert i dette notatet.

Planprogram for strekningen ble kunngjort og sendt ut på høring 21. mai med høringsfrist 5. juli 2021. Det er mottatt 20 merknader til planprogrammet som er oppsummert og kommentert i tabellen i kap. 4.

Mottatte uttalelser fra offentlig myndigheter trekker frem forhold til jernbane, sammenkobling med ny rv. 36, trafikkfordelinger og trafiksikkerhet, bærekraftige løsninger, naturmangfold, jordvern, kulturminner, forurensning, støy, luftkvalitet, og anleggsfasen som viktige elementer i planarbeidet. Privatpersoner og interesseorganisasjoner er opptatt av flere av de samme elementene som sammenkobling med ny rv. 36, støy og luftkvalitet, jordbruksareal og forhold i anleggsfasen. Nærmiljø og friluftslivinteresser blir også trukket frem i stor grad, og flere er bekymret for sine boforhold ved ny E18, og ønsker innløsning av bolig.

2. GENERELT

Varsling av oppstart av planarbeid for detaljreguleringsplan for E18 Preståsen – Kjørholt ble kunngjort i Telemarksavisa 18. november 2020, Porsgrunn Dagblad samt Porsgrunn kommune sine nettsider 19. november 2020. Frist for uttalelser ble satt til 10. januar 2021. Det ble sendt varsel i form av brev/mail til følgende:

- Grunneiere
- Naboer og gjenboere
- Offentlige myndigheter
- Interesseorganisasjoner

Den 4. mai, i sak 25/21 bestemte Utvalg for miljø- og byutvikling at forslag til planprogram for reguleringsplan for E18 Preståsen-Kjørholt, planid 841, skal sendes ut på høring og offentlig ettersyn. Høringsperioden var mellom 21. mai og 5. juli 2021. Planprogrammet ble sendt i form av brev/mail til de samme mottakerne som ved varsel om oppstart.

3. MOTTATTE UTTALELSER

Det er mottatt 42 uttalelser til varsling av oppstart, herav 9 uttalelser fra offentlige myndigheter og 33 uttalelser fra private aktører og interesseorganisasjoner.

Det er mottatt 21 uttalelser ved høring av planprogrammet, herav 8 uttalelser fra offentlige myndigheter og 13 uttalelser fra private aktører og interesseorganisasjoner.

Uttalelsene er mottatt fra følgende aktører:

Nr.	Offentlige myndigheter og aktører	Datert
1	Bane NOR	08.12.2020, 23.06.2021
2	Bypartiet v/ Tomas Bakken	31.12.2020
3	Direktoratet for mineralforvaltning	10.01.2021
4	Forsvarsbygg	04.12.2020
5	Skagerak Nett AS	10.01.2021
6	Skien kommune	10.01.2021, 05.07.2021
7	Statens vegvesen	09.01.2021, 05.07.2021
8	Statsforvalteren i Vestfold og Telemark	11.01.2021, 01.07.2021
9	Vestfold og Telemark fylkeskommune	11.01.2021, 02.07.2021
10	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	10.06.2021
11	Fiskeridirektoratet	31.05.2021
12	Grenland landbrukskontor	13.07.2021

Nr.	Private aktører og interesseorganisasjoner	Datert
13	Bjørnsen, Bjørn	10.01.2021
14	Bjørn (ukjent etternavn)	10.01.2021
15	Dalene, Jorunn	10.01.2021, 05.07.2021
16	Eidanger Bondelag / Telemark Bondelag	04.01.2021, 28.06.2021
17	Fellesforum for Heistad, Brattås og Skjelsvik, Hvalsåsen Velforening, Skavrakåsen Velforening	08.01.2021, 04.07.2021
18	Grenland Havn	29.06.2021
19	Hammelow-Berg, Atle	03.01.2021, 05.07.2021

20	Heistad Speidergruppe	08.01.2021
21	Heistad Trialklubb v. Stig Olsen	06.01.2021
22	Heistad, Lars Ludvigsen	30.11.2020
23	Hvalsåsen velforening	04.07.2021
24	Høstfet, Arne Martin	06.01.2021
25	Johansen, Sven Roger	29.12.2020
26	Karlsen, Ivar	10.01.2021
27	Kjørholt, Stein Helge	10.01.2021
28	Kristensen, Frode Ellingbø	06.01.2021
29	Kristensen, Tor-Ivar	06.01.2021, 26.05.2021
30	Ludvigsen, Lars og Liv	30.05.2021
31	Ludvigsen, Benny	Ukjent dato
32	Lunde, Beate	09.01.2021
33	Løkslid, Jan	04.12.2020
34	Mæhle, Tor Erling	02.12.2020, 30.05.2021
35	Namløs, Siw	10.01.2021
36	Nord-Varhaug, Katrin	09.01.2021
37	Samuelsen, Hilde og Per	10.01.2021
38	Sandberg, Christine Øveraas	09.01.2021
39	Simones, Elin	05.01.2021
40	Simonsen, Ronny	05.07.2021
41	Skavrakåsen velforening	01.07.2021
42	Solvang Borettslag	09.01.2021
43	Ståland, Asle og Linda	08.01.2021
44	Sølverød, Nils Magnus	05.01.2021
45	Torpe, Dagfinn	20.12.2020
46	Trygslund, Jan	10.01.2021, 02.07.2021
47	Trygslund, Ole Jørgen og Grønli, Malin Ødegård	10.01.2021
48	Tveitanlia borettslag v/ Harald Mørch Uldal	02.01.2021

49	Ulvatne, Bjørn-Erik	06.12.2020
50	Ungdomsrådet i Porsgrunn	08.01.2021
51	Ørstvet, Mette I. og Unni	06.01.2021

4. SAMMENDRAG OG KOMMENTARER

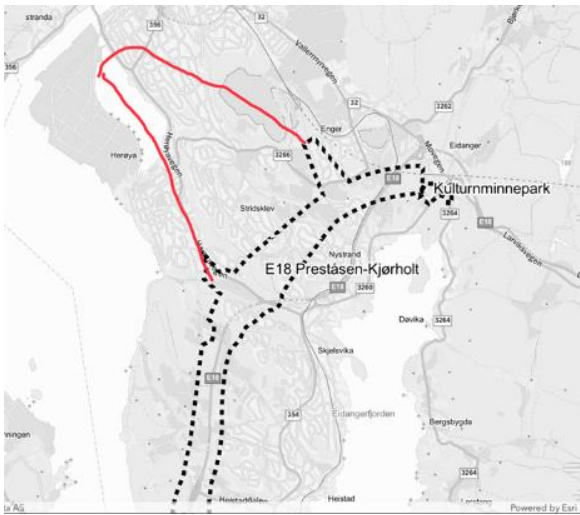
Uttalelsene svares ut innenfor tre kategorier i kolonnen for kommentarer.

1. Uttalelsen tas til orientering – betyr at informasjonen tas med videre, men tas ikke konkret inn i planforslaget på nåværende tidspunkt. De forhold som faller inn under forslagsstillers ansvarsområde eller som forslagsstiller kan påvirke, tas med som innspill til videre arbeid.
2. Uttalelsen tas til følge – betyr at uttalelsen tas med i planforslaget. Hvordan det tas med beskrives.
3. Uttalelsen tas ikke til følge – uttalelsen tas ikke med i planforslaget eller i det videre arbeidet.

Enkelte uttalelser faller utenfor de tre kategoriene over. Dette er uttalelser som er den innsendtes mening/ønske, men som ikke er et forslag til endring av planforslaget.

Det er mange av uttalelsene som må følges opp senere i planprosessen, da de omfatter konkrete forhold som ikke er avklart på nåværende tidspunkt. Nedenfor har forslagsstiller oppsummert og kommentert innspillene basert på kjennskap til planforslaget per august 2021.

	Sammendrag	Kommentarer
1	Bane NOR	
	<p>Uttale til varsel om oppstart, 8.12.2020</p> <p>Bane NOR skriver i uttalelsen at planen har berøringspunkter med Brevikbanen og Vestfoldbanen. Driften til disse må påvirkes minst mulig, og det bes om at eventuelle konsekvenser dokumenteres. Bane NOR kan kreve at nødvendige tiltak sikres i planen eller som privatrettslige avtaler. Bane NOR kan også kreve uhindret tilgang til prosjekteringsgrunnlaget.</p> <p>Det gjøres oppmerksom på at en rekke forutsetninger må aksepteres før Bane NOR kan godkjenne løsningen hvor deres areal brukes som riggområde og utlatingstunnel. De vil blant annet kreve at tilgangen deres til rømningstunnelen er uforstyrret, sikkerhet for at rømningsvei alltid er åpen og tilgjengelig, og at anleggstunnel blir støpt igjen etter ferdigstilling. De vil også sette vilkår til at løsningen dokumenteres, for en eventuell bruk av tunnelen og områder i dagen, og krav til tilbakestilling. Det vil være nødvendig å inngå avtaler om eventuelt erverv av grunn og rettigheter. Bane NOR er tilfreds med at Nye Veier allerede har startet denne prosessen.</p> <p>Bane NOR krever at jernbanen ivaretas i planen, og at intensjonen i regulering for Vestfoldbanen i tunnel videreføres. Planen bør utformes slik at tiltak i forbindelse med drift,</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering og vil følges opp i videre arbeider med planforslaget.</p> <p>Nye Veier vil ivareta jernbanens interesser i planen, og ha dialog med Bane NOR om eventuelle arbeider som påvirker jernbanen.</p>

	<p>vedlikehold og mindre utvikling kan utføres uhindret. Brevikbanen må også sikres i planen. Det minnes om søknadsplikten i jernbanelovens §10. Dersom det skal gjøres endringer som kan påvirke bruk av planoverganger, ber Bane NOR om dialog, og at det ikke utføres tiltak som kan gi ulovlig ferdsel på jernbanen.</p> <p>Ved nærføring til jernbanen vil Bane NOR kreve at dette prosjekteres og kvalitetssikres overfor dem. Dette gjelder også dersom veien kan forandre grunnforhold, vannstrømning eller annet som kan påvirke jernbanen. Påvirkning på jernbanen bør inngå i ROS-analysen.</p> <p>Bane NOR viser videre til krav til planlegging i nærheten av jernbanen, deres veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging, og deres tekniske regelverk. Det forventes at forslagsstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides forslag til reguleringsplan.</p> <p>Bane NOR som grunneier har følgende merknader: Den viktigste interessen er utviklingen av Eidanger sandtak. Det er avhengig av overskuddsmasser fra ny E18 som varslet plan skal legge til rette for.</p> <p>Uttale til planprogram, 23.6.2021</p> <p>Viser til uttale ved varsel om oppstart og har ikke særskilte merknader til planprogrammet.</p>	<p>Påvirkning på jernbanen vil inngå i ROS-analysen dersom dette er aktuelt.</p> <p>Relevante krav, regler og veiledere vil følges i planarbeidet.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering.</p>
<p>2</p>	<p>Bypartiet v/ Tomas Bakken</p>	
	<p>Bypartiet v/ Tomas Bakken skriver i uttalelsen at Statens vegvesen og Nye Veier bør utnytte muligheten til å få til en fremtidsrettet kobling mellom E18 og ny rv. 36. Planområdet bør derfor utvides med området markert i rødt på figuren nedenfor.</p> 	<p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Ny rv. 36 utarbeides som en separat plan av Statens vegvesen, og det er varslet en separat planavgrensning for dette arbeidet. Selv om det er to separate planer er det dialog mellom Nye Veier og Statens vegvesen angående sammenkobling av veiene, slik at det sikres en fremtidsrettet løsning.</p>

	<p>Den fremtidige koblingen mellom E18 og rv. 36 bør bygges i Preståstunnelen, samtidig som dagens veinett beholdes som lokalvei. I Preståstunnelen bygges en planfri kryssløsning mot Oslo, Kristiansand og Skien, hvor fase 1 er Øyekast – Preståstunnelen og fase 2 er videre til Skien. Det er i uttalelsen lagt ved illustrasjoner for sammenkobling.</p> <p>Et attraktivt kryss vil avlaste fv. 32 over Vallermyrene.</p> <p>Hovedmengden av trafikken mellom Grenland og E18 skal til/fra Vestfold/Oslo. Moheim og fv. 32 vil forbli det naturlige rutevalget for mange, om ikke et bedre alternativ bygges.</p> <p>Etter fase 1 kan veien utvides videre som ny rv. 36 mot Skien. Den største fordelen med en slik løsning er at behovet for en arealkrevende kryssløsning i dagen på Eidangerhalvøya faller bort. I tillegg vil man få et tydelig skille mellom lokal- og gjennomgangstrafikk.</p> <p>Både Herøyatunnel og ny rv. 36 til Skien forutsettes bygget ut som minimum firefelts vei, først og fremst med motorveistandard.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering. Planarbeidet er nå i en tidlig fase, og konkrete forslag til løsninger vil utredes og vurderes i videre planarbeid.</p> <p>Det er Statens vegvesen som har ansvaret for planarbeidet knyttet til ny rv.36. Ny E18 planlegges som firefelts motorvei. Det er samarbeid mellom Nye Veier og Statens Vegvesen om disse planene.</p>
3	Direktoratet for mineralforvaltning	
	<p>Direktoratet for mineralforvaltning (DMF) skriver i uttalelsen at rett utenfor planområdet ligger karbonatforekomsten Dalen-Kjørholt av nasjonal betydning. Forekomsten har dannet grunnlag for gruvevirksomheten Dalen Gruve. Forekomsten Bjørntvedt, industrimineral av regional betydning, ligger nord for planområdet.</p> <p>Planområdet går også gjennom registrerte sand- og grusressurser av lokal betydning ved Eidanger og Herregårdsbekken.</p> <p>Planområdet unngår problemstillinger tilknyttet ressursene av nasjonal betydning, og er innskrenket i forhold til tidligere forslag. DMF kan ikke se at planforslaget legger opp til direkte påvirkning av gruveområder eller ytterligere båndlegger ressursene i området. Eventuell påvirkning forventes utredet i videre planarbeid på linje med øvrige utredningstema. Det vises til hjemmesiden deres for mer informasjon.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering.</p>
4	Forsvarsbygg	
	<p>Forsvarsbygg ser ikke at deres arealbruksinteresser blir berørt, og har derfor ingen kommentarer til planarbeidet.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering.</p>
5	Skagerak Nett AS	
	<p>Skagerak Nett har etter energiloven områdekonsesjon Porsgrunn kommune.</p> <p><i>Elektriske anlegg i planområdet</i></p>	

<p>Nettselskapet har elektriske anlegg i planområdet som må hensyntas. Det er viktig at det ikke iverksettes tiltak som kan medføre forringelse av adkomst til anleggene. Skagerak Nett definerer videre krav og anbefalinger knyttet til håndtering av elektriske anlegg. Omlegging av eksisterende anlegg er tidskrevende og bør tas hensyn til ved utarbeidelse av eventuelle bestemmelser om særskilt rekkefølge for gjennomføring.</p> <p><i>Anlegg etablert etter områdekonsesjon</i></p> <p>Nettselskapet har høyspenningsskabler innenfor planområdet. Normalt kan det iverksettes tiltak 1 meter inntil kabelgrøften. Det er viktig at fremtidig tilkomst ikke hindres, og det må ikke gjøres inngrip i terrenget som medfører endring i overdekning over kabler.</p> <p>Nettselskapet har høyspenningsluftledninger innenfor planområdet som må hensyntas. Ledningene har et byggeforbudsbelte på 6 meter. Nettselskapet ber om at byggeforbudsbeltet registreres i planen som en hensynssone (faresone) med kode 370 – høyspenningsanlegg. Det må ikke gjøres inngrep i terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.</p> <p>Det vil bli behov for å sette av arealer til nettstasjoner avhengig av effektbehovet til planområdet. Nettselskapet ber om at forslagsstiller oppgir hvilket effektbehov planforslaget har.</p> <p>Det må settes av nok areal til frittliggende nettstasjon. For nettstasjoner over 8 kvm må det skilles ut egen tomt. Skagerak Nett definerer videre krav og anbefalinger knyttet til plassering av nettstasjon.</p> <p>Det er viktig å synliggjøre byggegrenser mot nettstasjoner, og følgende må spesifikt ivaretas med bestemmelser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der nettselskapet har angitt behov for plassering av ny nettstasjon, må det reguleres et areal til slikt formål. • Nettstasjoner tillates oppført i forbindelse med strøm til stedbunden næring i LNFR-område samt i areal regulert til utbyggingsformål. • Nettstasjoner tillates oppført også utenfor regulerte byggegrenser og kommer i tillegg til tillatt utnyttelsesgrad. • Nettstasjoner tillates oppført inntil 1 m fra eiendomsgrense og det er generelt 5 m byggegrense rundt nettstasjoner. <p>Arealer som skal brukes til nettstasjoner avsettes til arealformål bebyggelse og anlegg, underformål «Andre typer bebyggelse og anlegg», energianlegg kode 1510.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering. Elektriske anlegg innenfor planområdet vil bli tatt hensyn til i planarbeidet, og krav knyttet til dette vil ivaretas.</p> <p>Høyspenningsskabler innenfor planområdet vil bli tatt hensyn til i planarbeidet, og krav knyttet til dette vil ivaretas.</p> <p>Høyspenningsluftledninger innenfor planområdet vil bli tatt hensyn til i planarbeidet, og krav knyttet til dette vil ivaretas.</p> <p>Behov for nettstasjon innenfor planområdet vil bli vurdert i planarbeidet.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering.</p>
--	--

	<p>De som utløser tiltak i strømforsyningsnettet må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket.</p> <p>Det er viktig at ny bebyggelse og anlegg ikke kommer i konflikt med nettselskapet sine anlegg. Dersom planen forutsetter omlegging av at eksisterende høyspenningsanlegg må det settes av arealer til nye traseer og/eller nettstasjon(er) med minst like gode vilkår.</p> <p>Det vil bli behov for legging av nye høyspentkabler i /langs ny veitrasé. Omfang av dette og antall kabler må nettselskapet komme tilbake til.</p> <p>Spenningsnivået for ledningsanleggene må ikke påføres planen. Høyspentkabler under bakken tegnes ikke inn på plankartet. Det vises til beredskapsforskriften § 6-2 og NVEs veiledning til beredskapsforskriften pkt. 6.2.9.</p> <p>Vedlagt ligger utklipp av, så langt, kjente krysningspunkter av eksisterende nettanlegg langs ny veitrasé.</p>	
6	Skien kommune	
	<p>Uttale til varsel om oppstart, 10.01.2021</p> <p>Skien kommune skriver i uttalelsen at Byutredning Grenland (2018) viser at kapasitet på vei er viktig for næringstransporten. Noen av de viktigste næringsområdene i landet ligger i Grenland, og realisering av ny E18 og å styrke rv. 36 er viktig for kommunene. Rv. 36 utgjør en prioritert veiforbindelse mellom Øst- og Vestlandet, og Statens vegvesen har nylig startet arbeidet med kommunedelplanen. Målet er å flytte trafikk fra fv. 32 til rv. 36, bedre framkommeligheten, og bidra til attraktiv by- og næringsutvikling. Kobling mot rv. 36 og lokalvegnett fra E18 skal ivareta trafikkavvikling og trafiksikkerhet, og fungere for både person- og næringstransport. Det er viktig å utforme et oversiktlig vegsystem med god forutsigbarhet.</p> <p>Lokaltrafikken vil utgjøre en stor andel av trafikkmengdene. Dette må hensynstas ved utforming av kryss og lokalveger, siden utformingen vil ha stor betydning for trafikdens fordeling.</p> <p>Skien kommune ber om at det vektlegges at E18 skal betjene et stort byområde og region. Det må legges til grunn at rv. 36 skal være et tydelig førstevalg for gjennomfartstrafikken gjennom Skien og Porsgrunn. Konsekvensutredningen må belyse trafikkmengde, nullvekstmålet og fordeling av trafikk på vegnettet i byområdet.</p> <p>Planarbeidet legger opp til at påkoblingen rv. 36 - E18 i retning Oslo skal skje ved Skjelsvikdalen, og tilsvarende på Kjørholt i</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Lokaltrafikk tas med i trafikkberegninger og vurderinger av utforming av kryss og lokalveger.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering.</p>

	<p>retning Kristiansand. Det synes som et bra grep å flytte den nordgående påkoblingen fra Rød til Skjelsvikdalen, da man i mindre grad trenger å kjøre sørover når reisemålet er Oslo.</p> <p>Multiconsult peker på utfordringer med omforent konsept, som at trafikkfordeling i to halve kryss kan være vanskelig å forstå for trafikanter og at det kan være kapasitetsproblemer i rundkjøringer/kryss. Skien kommune påpeker at stigningsforholdene ved påkoblingspunktene til ny E18 er viktige faktorer for næringstrafikken i Grenland og for CO2 – regnskapet.</p> <p>Det vises til innspill datert 19.10.18 angående reguleringsplanen for E18 Langangen – Rugtvedt.</p> <p>Det må legges til rette for at Skjelsvik kollektivterminal gir en best mulig kopling mellom ekspressrutene langs E18 og det lokale bussrutenettet.</p> <p>Skien kommune konstaterer at det er viktig med et nært samarbeid mellom NV og Statens vegvesen om arbeid for rv. 36 for å ivareta regionens interesser.</p> <p>Uttale til planprogram, 05.07.2021</p> <p>Planprogrammet har tatt opp i seg de kommentarene kommunen hadde ved oppstartsvarselet.</p> <p>Skien kommune vil understreke betydningen av et nært samarbeid med det pågående prosjektet for rv. 36, for å finne de mest samfunnstjenlige løsningene. To nasjonale hovedveger skal ivaretas i planarbeidet. God kapasitet, god trafikkavvikling og gode kryssløsninger er viktig for næringstransporten i byområdet og alle trafikantgrupper.</p> <p>Tiltak og løsninger på E18 gjennom byområdet må bidra til gode løsninger som bygger opp under målene i en byvekstavtale. Dette bør «løftes opp», og omtales som et eget punkt i planprogrammet.</p>	<p>Det vil i planarbeidet ses på ulike påkoblingsmuligheter mellom rv. 36 og E18.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Nye Veier har tett dialog med Statens vegvesen angående arbeidet med ny rv. 36.</p> <p>Uttalelsen tas til etterretning</p> <p>Nullvekstmålet er lagt til i planprogrammet og tiltakets konsekvens for nullvekstmålet vil bli beskrevet i planbeskrivelsen og temarapport for trafikk.</p>
7	Statens vegvesen	
	<p>Uttale til varsel om oppstart, 09.01.2021</p> <p>Statens vegvesen uttaler seg som vegeier og statlig fagmyndighet. Statens vegvesen forutsetter at føringene fra innsigelsessaken i KMD 24.02.2020, samt oppnådd enighet</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering.</p>

<p>mellom Statens vegvesen og Nye Veier, legges til grunn i planarbeidet.</p> <p><i>Trafikale virkninger for lokalvegnettet</i></p> <p>Det er viktig at lokalvegnettet til og fra E18 planlegges og ivaretas for at E18 blir en god hovedferdselsveg til og fra Grenland. Det er viktig at:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dagens E18 må opprettholdes som lokalveg mellom Skjelsvikdalen og Kjørholt, også med tanke på lokalvegnettet som omkjøringsveg ved uønskede hendelser og planlagte aktiviteter på E18. • Det må planlegges for fullt kryss i Skjelsvikdalen evt. delt kryssløsning ihht. «omforent løsning». Det er viktig at krysskapasitet er tilstrekkelig, og at det arealmessig er mulig for kobling til ny rv. 36. Det er nylig varslet planoppstart med kommunedelplan for ny rv. 36, og det er viktig at dette samkjøres med ny E18. • Fv. 32 sin funksjon som hovedveg mellom Skien/Porsgrunn og E18 (Moheim) må ivaretas i retning Vestfold/Oslo. Kryss må utformes slik at denne trafikken ikke forflytter seg til annet vegnett som ikke er beregnet for det. <p><i>Trafikksikre løsninger</i></p> <p>Det er viktig at det planlegges for trafikksikre løsninger ved:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trafikksikkerhetstiltak og fremkommelighetstiltak for alle trafikantergrupper. • Å hindre feilkjøring på ramper. • Kryss mellom rampene fra E18 og lokalvegnettet må utformes slik at tilbakeblokkeringer ut på E18 unngås. • Planlegging for gode gang- og sykkelforbindelser samt kollektivtrafikk og ekspressruter. Det må tilrettelegges for overgang mellom lokale busser og ekspressbusser samt mellom bil og ekspressbusser. <p><i>Klima, miljø m.m.</i></p> <p>Det trekkes fram følgende momenter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Håndtering av flom og overvannsproblematikk. • Risikovurdering ved planlegging og bygging av infrastruktur. 	<p>Løsninger for lokalvegnettet vil avklares i videre arbeider med planforslaget.</p> <p>Det vil planlegges for tilstrekkelig krysskapasitet, og mulighet for kobling til ny rv. 36. Det er igangsatt dialog mellom NV og SVV om ny rv. 36.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering. Nye Veier vil planlegge for god framkommelighet og trafikksikre løsninger for alle trafikantergrupper. Dette er forhold som vil bli nærmere vurdert og utredet i forbindelse med planarbeidet.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering. Nye Veier vil planlegge for bærekraftige og klimavennlige løsninger, og temaer som flom, overvann, risikovurderinger, forhold til</p>
--	---

<ul style="list-style-type: none"> • Å legge til rette klima- og miljøvennlige løsninger. • Hensynta intensjonene i Bypakke Grenland-samarbeidet og ATP-Grenland. • Det må gjøres nødvendige trafikkberegninger lokalt og overordnet/regionalt (Grenland) med tanke på konsekvenser for eksisterende vegger/vegnett. <p>Uttale til planprogram, 05.07.2021</p> <p>Planarbeidet knyttet til ny rv.36 gjennom Grenland er startet opp, og ny E18 og ny rv.36 er tenkt koblet sammen i området ved Skjelsvik.</p> <p><i>Planlegging Rv. 36 og E18</i></p> <p>Det er viktig at en finner fram til en god kryssløsning som har tilstrekkelig kapasitet som er logisk og effektivt utformet. Dette må gjelde både i nå-situasjonen og i framtidig situasjon. Det er viktig å påpeke at det er to nasjonale hovedveger (rv. 36 og E18) som skal ivaretas i planarbeidet.</p> <p>SVV viser til KMD sin avgjørelse i innsigelsessaken for reguleringsplan Lanner-Kjørholt datert 24.04.2020. Det forutsettes at det bygges videre på føringene fra innsigelsessaken, samt oppnådd enighet mellom Statens vegvesen og Nye Veier. Men det er samtidig viktig at de trafikkmessige forholdene knyttet til etableringen av ny rv.36 ivaretas. Omforent løsning baserer seg på at SVV og Nye veier sammen skal se på felles løsninger.</p> <p><i>Trafikale virkninger for lokalvegnettet</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Det er viktig å klarlegge trafikkmengden til/fra E18. Vi forutsetter at dette dokumenteres gjennom en trafikkvurdering hvor trafikkmengder og kapasitet i vegsystemet klarlegges. • Dagens E18 må opprettholdes som lokalveg mellom Skjelsvikdalen og Kjørholt. • Det må planlegges for tilstrekkelig krysskapasitet, og arealmessig mulighet for kobling til ny rv. 36. • Fv. 32 sin betydning og funksjon mellom Skien/Porsgrunn og E18 (Moheim) må ivaretas i retning Vestfold og Oslo-området. Det er derfor viktig at kryss og utforming av disse planlegges slik at denne trafikken ikke forflytter seg til annet vegnett som ikke er beregnet for dette. <p><i>Trafikksikre løsninger</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Det må planlegges trafikksikkerhetstiltak og framkommelighetstiltak for alle trafikantgrupper. • Viktig å hindre feilkjøring på ramper. • Kryss mellom rampene fra E18 og lokalvegsystemet må utformes og dimensjoneres slik at en unngår 	<p>Bypakke og ATP vil bli nærmere vurdert og utredet i forbindelse med planarbeidet.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Det planlegges for tilstrekkelig krysskapasitet både i nå-situasjonen og i en mulig framtidig rv. 36-løsning. Dette er arealkrevende og det er satt i gang en tett dialog mellom Nye Veier og SVV om dette.</p> <p>Trafikkvurdering av blant annet trafikkmengder og kapasitet utarbeides og legges ved planforslaget.</p> <p>Dagens E18 vil opprettholdes som lokalveg.</p> <p>Planforslaget ønsker å bidra til/har som mål å redusere trafikkbelastning på lokalt vegnett. Dette blir synliggjort i planforslaget i egen temarapport for trafikk, samt i planbeskrivelsen.</p> <p>Nye Veier vil planlegge for god framkommelighet og trafikksikre løsninger for alle trafikantgrupper. Dette er forhold som vil bli nærmere vurdert og utredet i</p>
--	---

	<p>tilbakeblokkeringer ut på E18 og rv. 36. Dette må belyses/dokumenteres i kapasitetsberegningene</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det skal være T-kryss til Lundedalen, og ikke rundkjøring. <p><i>Kollektiv</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Det er viktig at gang-og sykkelforbindelsen til Herøya ivaretas i planarbeidet. Videre må det tilrettelegges for overgang mellom lokale busser og ekspressbusser samt mellom bil og ekspressbusser. Det er avgjørende at en finner fram til et god tkollektivknutepunkt som gir korrespondanse med lokalbussene. • Skjelsvikdalen er i dag et regionalt kollektivknutepunkt, og det vil være naturlig å bygge videre på dette. <p><i>Klima og miljø</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Planlegging for håndtering av flom og overvannsproblematikk. • At det gjøres nødvendig risikovurdering ved planlegging og bygging av infrastruktur. • Å legge til rette for og styrke klima-og miljøvennlige løsninger. • Hensynta intensjonene i Bypakke Grenland-samarbeidet og ATP-Grenland som er vår felles regionale plan for samordnet areal og transport. • Det må gjøres nødvendige trafikkberegninger lokalt og overordnet/regionalt (Grenland) med tanke på miljømessige konsekvenser for eksisterende veger/vegnett. 	<p>forbindelse med planarbeidet.</p> <p>Eksisterende og nye gang- og sykkelforbindelser samt anlegg for kollektivtrafikken vil beskrives i planforslaget.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering. Nye Veier vil planlegge for bærekraftige og klimavennlige løsninger, og temaer som flom, overvann, risikovurderinger, forhold til Bypakke og ATP vil bli nærmere vurdert og utredet i forbindelse med planarbeidet.</p>
8	Statsforvalteren i Vestfold og Telemark	
	<p>Uttale til varsel om oppstart, 11.01.2021</p> <p>Statsforvalteren har merket seg at NV er innforstått med at deler av planområdet i Skjelsvikdalen og sør for Brattås er omfattet av KU-plikten. Dette har sammenheng med viktige naturtyper og rødlistearter.</p> <p><i>Naturmangfold</i></p> <p>Statsforvalteren har i epost datert 07.10.20 sendt NV prinsipielle betraktninger om naturverdier og utfordringer knyttet til veiprosjektet (se vedlegg til kopi av uttalelse). Det pekes på spesielt rikt naturmangfold Planområdet rommer generelt en særlig høy tetthet i nasjonal målestokk av sjeldne og/truede arter og naturtyper (utvalgte og av nasjonal verdi). Naturverdier av nasjonal art bør tillegges stor vekt ved avveining av ulike hensyn, inkl. kostnadmessige hensyn. Det vises til naturmangfoldlovens §11 om at tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet fra tiltaket.</p>	<p>Forslagsstiller er enig i vurderingen av KU-plikt for temaet naturmangfold.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering. Det vil bli lagt stor vekt på å vurdere virkninger for naturmangfold i planarbeidet. Dette utgjør også et eget utredningstema.</p>

<p>Inngrep som rassikring i fjellskrenter i planområdet er kritisk for verdifulle naturforekomster/habitater. Statsforvalteren har anmodet om et anleggsteknisk utviklingsarbeid for å redusere slike naturinngrep knyttet til tunnelportaler. Alternativer med kryss og tunnelportaler i Skjelsvikdalen og sør for Brattås har aktualisert problemstillingen. Problemstillingen anbefales nedfelt i et miljøoppfølgingsprogram som forankres i bestemmelsene.</p> <p>Statsforvalteren anmodet om at den samlede veikorridoren gjøres så smal som mulig, og antar dette fordrer et fysisk skille som støyskjerm el. mellom motorveien og lokalvei parallelt med ny E18.</p> <p>Statsforvalteren har anbefalinger om revegetering med lokal kalkkrevende vegetasjon. Miljøavdelingen kan gi mer detaljerte råd om dette.</p> <p>Reguleringsplan fra 2019 inneholdt krav om økologiske kompensasjonsarealer for vernet natur, utvalgte naturtyper gjennom en kompensasjonsplan, og Statsforvalteren legger til grunn at det videreføres for ny reguleringsplan. Ny utvalgt og rødlistede naturtype <i>åpen grunnlendt kalkrik mark i boreonemoral sone må inkluderes.</i></p> <p><i>Samfunnssikkerhet og beredskap</i></p> <p>Det minnes om pbl. § 4-3 som omfatter ROS-analyse, og vises til DSBs veileder <i>Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017)</i>. Noen risikomomenter i anleggsfasen er: steinsprang, grunnforhold/ grunnbrudd, trafikkulykker og akutt forurensning. Noen risikomomenter i driftsfasen er: trafikkulykker, brann i tunnel, oppstuvning av bilkø på ramper samt steinsprang i dagsoner.</p> <p>I løpet av de senere år har det inntruffet hendelser som innebærer full stengning av ny E18 i fylket. Dette påfører sekundærveinettet og deres nærmiljøer stor belastning. Det er viktig at E18 anses å være kritisk infrastruktur av nasjonal betydning. Fylkesberedskapssjefen ber om at konsekvensene av vegløsningene utredes med vekt på samfunnssikkerheten i et utvidet perspektiv. Det vises til Samferdselsdepartementets prosjektrapport <i>Samfunnssikkerhet og samfunnsøkonomisk metode (SAMSØM)</i>.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering og følges opp i videre planarbeid.</p> <p>Arbeidet med økologisk kompensasjon vil videreføres og nedfelles i nytt planforslag.</p> <p>Planforslaget vil omfatte ROS-analyse i henhold til DBS sin veileder.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering. ROS-analysen vil inneholde vurdering av dette. Eksisterende E18 vil benyttes som omkjøringsveg ved stengning av ny E18</p>
--	---

<p><i>Støy, nærmiljø og folkehelse</i></p> <p>Statsforvalteren påpeker at det er stor usikkerhet knyttet til støy fra tunnelportaler, kulvert eller dagsone ved Skjelsvikdalen og det bes om at dette drøftes i støyrapporten. Statsforvalteren har forståelse for dette lokalt engasjement for kulvert, selv om støyberegninger ikke har dokumentert stor ulikhet mellom kulvert- og dagløsning. Også dagstrekningene mellom Brattås og Kjørholt vil medføre økt støybelastning med mindre det iverksettes effektive skjermingstiltak.</p> <p>Kartlagte friluftsområder i Naturbase dokumenterer svært verdifulle friluftsområder ved dagstrekningen fra Brattås til Kjørholt, samt ved åser og skrenter på hver side av Skjelsvikdalen og ved Kjørholt. Det anbefales derfor at støysonkartene viser støynivå ned til 40 dB fordi dette nivået er relevant for friluftsliv og naturopplevelse, se pkt. 2.3 i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016).</p> <p>Evt. avvikssituasjoner med stengning hvor E18-trafikken blir ledet på fylkesveier/lokalveier, vil medføre stor belastning på nærmiljøene i form av trafikkfare, støy og luftkvalitet. Ut fra et folkehelseperspektiv vil utvilsomt en parallell lokalvei langs E18 mellom Kjørholt og Skjelsvik (inkl. dagens Brattåstunnel) representere en vesentlig mer robust og nærmiljøvennlig avlastningsvei med tanke på avvikssituasjoner.</p> <p><i>Forurensning</i></p> <p>Spredning av miljøgifter, partikler salt og mikroplaster er uønsket, og det forutsettes at reguleringsplanen beskriver effektive rens tiltak og regulerer nok areal til dette. Avrenningsintensiteten vil øke vesentlig og påvirke bekkene som renner mot Frierfjorden i vest eller Eidangerfjorden i øst. Overvannsutslipp uten fordrøynings tiltak vil medføre en vesentlig økt vannføring i bekkene. Det bes derfor om at det planlegges tiltak som både har tilfredsstillende rens effekt og en akseptabel fordrøynings effekt før utslipp til bekker nær motorveien.</p> <p>Det minnes om at vannforskriftens mål for overflatevann er at tilstanden skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på god økologisk og god kjemisk tilstand. Tiltak som forringer tilstanden eller gjør det vanskeligere å oppnå en forbedring er ikke tillatt uten særskilt tillatelse.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering. Utforming av E18 i Skjelsvikdalen og støy vil vurderes i videre planarbeid. Nye Veier vil forholde seg til retningslinje (T-1442/2016) for behandling av støy i arealplanlegging. Utforming av støysonkart vil utformes i tråd med retningslinjen.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering. Eksisterende E18 vil benyttes som omkjøringsveg ved stengning av ny E18.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering. Forurensning, inkludert vannforurensning, forurenset grunn og luftforurensning som beskrives her, vil utredes gjennom planarbeidet. I tillegg vil fordrøyning pga. økning i overvannsmengde, vurderes.</p> <p>Nye Veier vil forholde seg til gjeldende regler og forskrifter, inkludert vannforskriften.</p>
---	---

<p>Det er sannsynlig at ny E18 vil krysse områder med forurenset grunn i Skjelsvikdalen. Miljødirektoratet er myndighet for deponiet på eiendommene gbnr. 58/473 og 58/474 (Eramet Porsgrunn – Skjelsvikdalen).</p> <p>Ved berøring av forurenset grunn gjelder bestemmelsene i forurensningsforskriftens kap. 2, med krav om tiltaksplan. Området bør være undersøkt som ledd i planprosessen. Inngrep i deponier er mer komplisert og krever tilleggsvurderinger. Deponigass er en særlig utfordring. Det kan være nødvendig å legge restriksjoner på arealbruk eller ta andre hensyn. Statsforvalteren antar at tunnelportaler i Skjelsvikdalen og sør for Brattås kan være noe kritiske med tanke på grenseverdier for luftkvalitet. Det vises til kap. 7 i Forurensningsforskriften og Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520). Påvirkningen må utredes slik som beskrevet i planvarselet.</p> <p><i>Landbruk</i></p> <p>Dagstrekningen mellom Brattås og Kjørholt er omgitt av dyrka mark med svært god jordkvalitet ved eiendommene Røed/Rønningen, Ås og Klepp. Smal veikorridor vil ha positiv betydning for både jordvern og naturmangfold. Omforent konsept innebærer et større beslag av fulldyrka jord ved Røed/Rønningen enn nyere konsepter som krysser Skjelsvikdalen lengre øst. Det er derfor ikke grunn til å forvente økte konflikter med nasjonale jordvernmål. Det bemerkes likevel at arealplanleggingen så langt som mulig må søke å unngå omdisponering av jordbruksarealer til utbyggingsformål. Det bes om at planbeskrivelsen inkluderer et presist arealregnskap for permanent og midlertidig omdisponering av dyrka og dyrkbar mark.</p> <p><i>Anleggsfasen</i></p> <p>Anleggsfasen vil påføre boområder, naturområder, kulturminner, vassdrag og landbruksområder en særlig belastning, og faren for grunnbrudd/skred er større i denne fasen, spesielt i områder med marin leire. Belastning på vannmiljø og fare for akutt forurensing med drivstoff, hydraulikkolje eller andre kjemikalier er også stor i anleggsfasen.</p> <p>Et så omfattende og langvarig anleggsarbeid omfattes av forurensningslovens plikt til å unngå forurensning (§7), og er</p>	<p>Det blir gjort grundige undersøkelser og miljøtekniske arbeider knyttet til forurenset grunn og deponi i Skjelsvikdalen. Utstrekning av kartlagt forurenset grunn inngår i vurderinger av løsning i Skjelsvikdalen. Nye Veier vil forholde seg til gjeldende regler og forskrifter i planarbeidet, inkl. forurensningsforskriften og retningslinje for behandling av luftkvalitet, og luftkvalitet vil bli utredet i planarbeidet.</p> <p>Nye Veier vil i planarbeidet søke å begrense negative konsekvenser for dyrka mark, naturmangfold, og andre ikke-prissatte verdier i størst mulig grad. Et arealregnskap for frafall av dyrket og dyrkbar mark kan utarbeides.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering. Risiko og virkninger knyttet til anleggsfasen vil bli vurdert og kommentert i planarbeidet.</p>
---	---

<p>ikke unntatt fra denne plikten etter §8. Det er positivt at prosjektledelsen allerede har avtalt møte med miljøavdelingen.</p> <p>Støy fra anleggsvirksomheten er en belastning for befolkning og dyreliv. Det vises til kapittel 4 i støyretningslinje T-1442/2016 og til dialogen med miljøavdelingen. Det oppstår ofte mange bekymringsmeldinger knyttet til vibrasjoner fra tunnelsprengning.</p> <p>Det kan oppstå varige skader på jordsmonnet på dyrka mark som midlertid omdisponeres ved anleggsarbeid.</p> <p>Det bes derfor om at så lite areal som mulig av dyrka mark reguleres til midlertidig anleggsområde. Det bør innhentes bistand av høy jordbruksfaglig kompetanse ved preparering og rehabilitering. Dette gjelder også</p> <p>kartlegging og oppfølging av plantesykdommer og problemugras. Midlertidig anleggsbelte på naturlig mark bør også begrenses så mye som mulig.</p> <p>Det minnes om faren for å spre fremmede arter i anleggsfasen og vises til forskrift om fremmede organismer kapittel V.</p> <p>Anleggsarbeidet vil generere et betydelig overskudd av sprengt stein. Det ikke er nødvendig å regulere permanente deponier fordi det er betydelig etterspørsel innenfor kommunen, nabokommuner, og det legges til rette både for utskipping via Versvika og dumpertransport til Bjørntvedtbruddet i Porsgrunn.</p> <p>Det anbefales at viktige mål, utfordringer og tiltak i anleggsfasen nedfelles i et miljøoppfølgingsprogram som del av planmaterialet, og at programmets krav til dokumentasjon og oppfølging sikres i bestemmelsene. Miljøoppfølgingsplanen må detaljeres i takt med prosjekteringen fram mot anleggsstart.</p> <p>Uttale til planprogram, 01.07.2021</p> <p>Henviser til sin uttalelse ved varsel om oppstart og at vurderingene i denne står ved lag.</p> <p>Statsforvalteren er tilfredse med at det vil bli utarbeidet en helhetlig konsekvensutredning for dagsonen i hele planområdet, noe som vil gjøre planmaterialet og utredningen mer konsistent og forståelig.</p> <p><i>Støy, nærmiljø og folkehelse</i></p>	<p>Nye Veier vil forholde seg til retningslinje (T-1442/2016) for støy.</p> <p>Nye Veier vil i planarbeidet søke å begrense negative konsekvenser for dyrka mark og andre ikke-prissatte verdier i størst mulig grad. Dette gjelder også i forbindelse med anleggsarbeider.</p> <p>Nye Veier vil forholde seg til gjeldende regler og forskrifter i planarbeidet, inkludert forskrift om fremmede arter.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Innholdet i miljøoppfølgingen vil vurderes som en del av planarbeidet.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering.</p>
--	--

<p>Når det gjelder retningslinjer av betydning for planen, minner vi for ordens skyld om at det nylig er fastsatt ny Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021).</p> <p>I planprogrammet pkt 5.6.2, siste setning, står det <i>at det ikke er behov for ytterligere registreringer eller undersøkelser</i> for strekningen Preståsen-Kjørholt. Statsforvalteren ber Nye Veier revurdere dette opp mot skjerpede intensjoner og innhold i regjeringens nye Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029.</p> <p><i>Samfunnssikkerhet</i></p> <p>Nødvendige risiko- og konsekvensreducerende tiltak som kommer frem i ROS-analysen må også reflekteres i reguleringsbestemmelsene. Områder med risiko- og sårbarhet skal avmerkes i planen som hensynssone kfr. §§ 11-8 og 12-6, samt vises til i plankartet. Slik blir ROS-analysen en premiss for planforslaget, inkludert bestemmelsene.</p> <p>Utredning av den reelle faren skal ifølge KMDs rundskriv H-518 ikke skyves til byggesak.</p> <p>Ellers gjelder fortsatt anbefalingen om at risikomomenter i driftsfasen, som trafikkulykker, brann i tunnel, oppstuvning av bilkø på ramper og steinsrang, inkluderes i ROS-analysen.</p> <p><i>Naturmangfold</i></p> <p>Statsforvalteren støtter behovet for å gjennomføre supplerende artskartlegginger spesielt innenfor utvalgte og rødlistede naturtyper.</p> <p>Det påpekes at tidligere fremviste kryssløsninger i Skjelsvikdalen spenner fra svært ugunstige for naturverdiene til akseptable. Rassikring i forbindelse med tunnelportaler har erfaringsmessig potensiale til å skade særlig rikt naturmangfold, og det anmodes om at dette vies særlig oppmerksomhet og utviklingsarbeid.</p> <p>Statsforvalteren legger til grunn at omforente løsninger om kompensasjon for vernet natur og utvalgte naturtyper nedfelt i reguleringsbestemmelser til opprinnelig reguleringsplan fra 2018 blir videreført i den endelige reguleringsplanen for strekningen Preståsen – Kjørholt.</p> <p><i>Naturressurser</i></p> <p>Statsforvalteren peker på at jordvernet gradvis er gitt økt vekt i den nasjonale arealpolitikken, og så sent som i januar. Viser her til brev datert 08.01.2021 fra statsrådene i Landbruks- og matdepartementet (LMD) og KMD.</p>	<p>Etter råd fra Miljødirektoratet og avklaring fra Porsgrunn kommune vil retningslinje som var gjeldende ved planoppstart benyttes for denne reguleringsplanen (T-1442/2016).</p> <p>Ny handlingsplan for fysisk aktivitet vil benyttet som grunnlag for konsekvensutredningen.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Det vil bli utarbeidet en ROS-analyse og en trafiksikkerhetsvurdering som begge vil følge som vedlegg til planforslaget.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering. Å unngå skade på naturmangfold, både i form av permanente og midlertidige arealbeslag har vært prioritert i prosjektet.</p> <p>Uttalelsen tas til følge. Reguleringsbestemmelser om kompensasjon videreføres.</p>
---	---

	<p>Statsforvalteren har merket seg at konsekvensutredningen vil vise arealregnskap for permanent og midlertidig disponering av landbruksarealer for det endelige planforslaget. Så minner de om at jordvernet i tillegg til arealbeslag også handler om arrondering av jordbruksteiger. Det er uheldig med oppsplitting som medfører at gjenværende teiger blir små eller tungdrevne ut fra deres utforming.</p> <p><i>Vannmiljø</i></p> <p>Statsforvalteren forutsetter at planprogrammet krever utredning av effektive rense- og fordrøyningstiltak, og at reguleringsplanen sikrer tilstrekkelig areal til slike tiltak.</p> <p>De har merket seg at det pågår forundersøkelser i berørte bekker med sikte på å foreta detaljerte utredninger for hver vannforekomst, og gjør oppmerksom på at databasen Vannnett har samlet bekker på hhv. øst- og vestsiden av Eidangerfjorden i (kun) to bekkefelt. Dette tilsier at konsekvensutredningen i dette prosjektet bør gå noe mer detaljert til verks og utrede situasjon og konsekvenser for den enkelte bekk som blir berørt av overvannsutslipp.</p> <p><i>Anleggsfasen</i></p> <p>Statsforvalteren markerer at disponering og transport av overskuddsmasser må utredes i et bredt samfunnsperspektiv, som inkluderer behovet for slike masser på regionalt nivå.</p> <p>Fra jordbruksareal som blir permanent omdisponert, skal matjordsjiktet tas vare på og disponeres primært til forbedring av annen dyrka mark gjennom en matjordplan i tråd med fylkeskommunens veileder, kfr. dokumentet Veileder til matjordplan, revidert nov. 2019. Vi ber om at forslaget til planprogram klargjør dette utredningskravet.</p> <p>De støtter kravet i forslaget til planprogram om at det skal utarbeides et miljøoppfølgingsprogram i forbindelse med reguleringsarbeidet, og anbefaler at miljøoppfølgingsprogrammet både omfatter anleggsfasen og påfølgende driftsfase, inkl. spørsmål som overvåking av rensetiltak, luftkvalitet, resultat av økologisk kompensasjon m.fl. Anbefaler videre at føringer fra MOP sikres i reguleringsbestemmelsene.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Konsekvenser ved oppsplitting vil bli del av konsekvensutredningen.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Det blir sikret arealer nødvendige for rensetiltak som følge av tiltaket. I tillegg vil det gjennomføres vurderinger av behov for fordrøyning som følge av økt andel tette flater. Det legges særlig vekt på å identifisere flaskehals i nedstrøms resipienter.</p> <p>Det utarbeides en egen massehåndteringsplan for tiltaket som vil følge som vedlegg til planforslaget.</p> <p>Det settes dokumentasjonskrav om matjordplan i reguleringsbestemmelsene.</p> <p>Det utarbeides en MOP som følger som vedlegg til planforslaget</p>
<p>9</p>	<p>Vestfold og Telemark fylkeskommune</p>	
	<p>Uttale til varsel om oppstart, 11.01.2021</p> <p>Regionale planer og føringer for samordnet areal- og transportplanlegging i Grenland</p> <p>Ny E18 er et nasjonalt viktig samferdselstiltak, og kryssløsning vil påvirke transportstrømmene i Grenland. Det er viktig å bidra til å nå felles vedtatte mål for regionen som nullvekst i personbiltrafikken, bedre framkommelighet for næringstrafikken, og skape et attraktivt sted.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Planarbeidet vil forholde seg til overordnede planer og føringer.</p>

<p>Grenland er ett av ni prioriterte byområder i NTP 2018-2029 og kan derfor forhandle om byvekstavtale. Fylkeskommunen viser til en rekke vedtatte føringer og pågående samferdselsprosesser, og ber om at disse følges opp i planarbeidet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regional plan for samordna areal og transport i Grenland (ATP-Grenland), • Vedtak i Bystrategi Grenland-samarbeidet • KVV-konseptet for utvikling av transportsystemet • Bypakke Grenland fase1 (2015-2025) med revisjon 2020. • Byutredning Grenland (2018). Mandat for forhandlinger om byvekstavtale som omfattet oppstart av arbeidet med å revidere ATP Grenland og felles vedtatte temastrategier. • Planarbeid for ny rv. 36 <p>Det er viktig at planprosessen med detaljert avklaring av kryssløsning mellom rv. 36 og E18 sees i sammenheng og koordineres mot de andre prosessene i byområdet og at de to planprosessene samordnes, og at oppdaterte og detaljerte transportmodeller belyser virkningene av de ulike kryssløsningene.</p> <p>Rv. 36 har en sentral rolle i hovedvegssystemet og skal være førstevalg som gjennomfartsveg i Porsgrunn og Skien og videre oppover i fylket og til E134. Målet er å flytte trafikk fra fv. 32 til rv. 36, bedre framkommelighet, og bidra til attraktiv by- og næringsutvikling. Det er viktig å utforme et oversiktlig vegsystem med god forutsigbarhet for trafikanter. Området er i stor grad påvirket av lokaltrafikk. Utforming av kryss og lokalveger har stor betydning for hvordan trafikken vil fordele seg.</p> <p>Øvrige merknader om samferdsel</p> <p>Konsekvenser for eksisterende veger som får endret trafikk mønster må utredes, og de berørte veienes trafikkmengder og funksjon må beskrives. Det må utredes behov for tiltak i eksisterende vegnett som følge av nytt trafikk mønster. Sammenheng i gang-/sykkelvegnettet må ivaretas. Valg av sted for bomstasjoner vil påvirke trafikkmengder på parallelle veier. Plasseringen bør derfor inngå i planarbeidet.</p> <p>Det må belyses hvordan framtidig trafikk vil fordele seg mellom fv. 32 og rv. 36. Trafikken ved Moheim i dagens kryss E18/rv. 36 kan bli endret med utbygging av ny E18 som igjen kan medføre behov for arealbruksendringer. Disse momentene må utredes.</p>	<p>Nye Veier vil opprettholde dialog med Statens vegvesen angående ny rv. 36 og sammenkobling til denne.</p> <p>Eksisterende situasjon og konsekvenser for alle typer trafikk vil utredes i planarbeidet. Det vil utføres trafikkberegninger for å vurdere fordeling av trafikk basert på oppdaterte trafikkmodeller. Bomstasjonen er bestemt i St.prop. 81-S (2018-2019).</p>
---	--

<p>Omklassifisering i tidligere reguleringsplan må gjennomgås på nytt og eventuelt revideres. Forslag til omklassifisering skal være en del av planforslaget. Det må tas stilling til en parallell veg mellom Skjelsvik og Kjørholt og klassifisering av denne.</p> <p>Løsningenes virkninger på kollektivtransporten må utredes i planarbeidet, og vurdere konsekvenser for busspassasjerer, fylkeskommunen og de kommersielle ekspressrutene. Det må legges til rette for best mulig kopling mellom ekspressrutene langs E18 og det lokale bussrutenettet. Dette må skje ved Skjelsvik kollektivterminal.</p> <p>Det må legges til rette for at ny E18 kan brukes ved omkjøring ved å la all trafikk skje i veibanene for en kjøreretning samtidig som veibanene for motsatt kjøreretning stenges. Det må være rekkefølgebestemmelser for tiltak i eksisterende vegnett som må være ferdig utført før den nye E18 åpner.</p> <p>Fylkeskommunen forutsetter at hensynet til myke trafikanter blir ivaretatt.</p> <p>Jordvern</p> <p>Fylkeskommunen anmoder om at minst mulig dyrka/dyrkbare mark tas, og forutsetter at det foreligger en landbruksfaglig vurdering fra lokal landbruksmyndighet ved offentlig ettersyn, og vurdering av hvorvidt det anbefales å omdisponere den dyrka/dyrkbare marken i planområdet. Ved omdisponering skal det utarbeides en matjordplan som skal følge saken og sikres i bestemmelsene.</p> <p>Klima og energi</p> <p>Fylkeskommunen anbefaler at det i forbindelse med planarbeidet blir utarbeidet et klimabudsjett hvor effekten av klimatiltak ved bygging, drift og vedlikehold av veianlegget beskrives. Det oppfordres til å optimalisere veistrekningen for å redusere klimagassutslipp og samtidig sette klimakrav i anskaffelsen av byggeprosjektet. Klima- og miljøhensynet er forankret i regional klimaplan for Telemark (2019-2026), hvor det er vedtatt at klimatilpasning skal inn i alle regionale og kommunale planer –også reguleringsplaner.</p> <p>Det bør innregnes et klimapåslag for utredninger i reguleringsplanfasen. Fylkeskommunen oppfordrer til å unngå nedbygging av myr i henhold til regional klimaplan.</p>	<p>En skisse som viser forslag til omklassifisering av veg vil følge planen til offentlig ettersyn.</p> <p>Virkninger og konsekvenser for kollektivtransport vil bli vurdert og kommentert i planarbeidet.</p> <p>Behov for beredskapsveg ved omkjøring vil vurderes i planarbeidet. Nye Veier vil forholde seg til krav i Statens vegvesen sine håndbøker.</p> <p>Rekkefølgebestemmelser for tiltak i eksisterende veinett vil vurderes som en del av planarbeidet. Myke trafikanter vil hensyntas i planarbeidet.</p> <p>Nye Veier vil i planarbeidet søke å begrense negative konsekvenser for dyrka mark og andre ikke-prissatte verdier i størst mulig grad. Vurderinger knyttet til dette vil bli en del av planarbeidet. Det settes krav om matjordplan i bestemmelsene til planen.</p> <p>Nye Veier ønsker å planlegge for klimavennlige og bærekraftige veganlegg, og vil legge overordnede planer og retningslinjer for dette til grunn i planarbeidet. Totalentreprenør er valgt blant annet med bakgrunn i klima og miljøprofil. CEEQUAL vil benyttes som miljøsertifiseringssystem. Klimautslipp vil dokumenteres i planforslaget.</p>
---	---

<p>Automatisk freda kulturminner</p> <p>Det er flere automatisk fredede kulturminner i planområdet. Fylkeskommunen sin kunnskap tilsier at flere slike kan være bevart, og de må derfor utføre en arkeologisk registrering før endelig uttalelse til planforslaget. Det vises til kulturminneloven §9, samt oversendt budsjett og vilkår for undersøkelsen som må fylles ut og returneres for bestilling av registrering.</p> <p>Automatisk fredete kulturminner skal primært bevares og vises som hensynssone d i plankartet med sosi-kode H730_#. Hensynssone d vil som regel ikke være tilstrekkelig for å ta vare på kulturminnet, og må/bør derfor omgis av en hensynssone c som buffer med sosi-kode H570_#. Avgrensingen av hensynssone c skal skje i samråd med regional kulturminneforvaltning. Tiltakshaver bes om å ta kontakt i god tid før planen legges ut til offentlig ettersyn. Begge hensynssoner skal følges av bestemmelser som sikrer kulturminnet.</p> <p>Fylkeskommunen redegjør for adgangen til å søke dispensasjon fra kulturminneloven for automatisk fredede kulturminner som ikke kan sikres gjennom planen. Eventuelle vilkår om arkeologisk utgraving før tiltak i planen blir realisert innarbeides i reguleringsbestemmelsene.</p> <p>Det vises til meldeplikten etter kulturminneloven §8 andre ledd. der tiltakshaver selv står ansvarlig. Det anbefales at meldeplikten innarbeides i fellesbestemmelsene med forslag til tekst.</p> <p>Nyere tids kulturminner</p> <p>I oversendt varsel og under utredningstemaet omtales kun automatisk fredete kulturminner. Dette må endres og forholdet til nyere tids kulturminner må registreres, Det må defineres et influensområde som påvirkes av tiltaket. Avbøtende tiltak som buffersoner ol. må også beskrives.</p> <p>Påvirkninger på eksisterende gamle veier og gammel bebyggelse tett inntil veien bør være et tema.</p> <p>Mye er registrert tidligere, men eksisterende KU er så overordnet at fylkeskommunen anser at man på reguleringsnivå må ned i detaljeringen og beskrive objekter i større grad, for hele det varslede planområdet og ikke bare utvidelsen, for at utredningen skal følge detaljeringnivået og det skal være mulig å sette seg inn i saken i sin helhet.</p> <p>Det gis føringer for plankart også for nyere tids kulturminner med hensynssoner og buffersoner.</p> <p>Planfaglig veiledning</p> <p>På grunn av planarbeidets forhistorie, må det i planbeskrivelsen fremkomme tydelig hvilke planendringer som</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering, og kontakten med fylkeskommunen vil videreføres før arkeologiske registreringer.</p> <p>Uttalelsen tas til følge. Dialogen med fylkeskommunen vil videreføres og føringene for plankart følges opp.</p> <p>Uttalelsen tas til følge. Bestemmelser om kulturminner som søkes dispensasjon for vil innarbeides hvis dette blir aktuelt.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering. Behov for eventuelle dispensasjoner vil vurderes i videre planarbeid, og fylkeskommunen vil eventuelt kontaktes om dette.</p> <p>Nyere tids kulturminner vil også inkluderes i utredning av kulturminner og kulturmiljø, og følger valgt metodikk i V712, der nyere tids kulturminner er viktig. Kartleggingen av verdier vil synliggjøre influensområdet for fagtema. Eventuelle avbøtende tiltak vil bli beskrevet. Eventuelle verneverdige kulturmiljø og kulturminner vil reguleres med hensynssone kulturmiljø.</p> <p>Kulturminne- og kulturmiljøverdiene i</p>
---	---

<p>er foretatt siden forrige offentlig ettersyn, og hvordan nye regionale føringer er fulgt opp.</p> <p>Uttale til planprogram, 02.07.2021</p> <p>Viser til uttale av 11.01.2021 hvor det ble gitt innspill om tema som må utredes, og har følgende kommentarer til noen utredningstema:</p> <p>Overordnede planer</p> <p>Tiltak og løsninger på E18 gjennom byområdet må bidra til gode løsninger som bygger opp under nullvekstmålet i en byvekstavtale, og dette må tydeliggjøres i planprogrammet.</p> <p>Løsningen som velges for E18 kan både påvirke effekten og kostnadene i kommende rv.36-prosjekt. Forholdet mellom både planlegging, gjennomføring og finansiering av de to statlige vegene E18 og rv.36 må omtales i planprogrammet og utredes nærmere.</p> <p>Samferdsel</p> <p>Konsekvenser for eksisterende veger som får endret trafikkmønster må utredes. Dette kan gjelde riks-, fylkes- og kommunale veier. De berørte veienes trafikkmengder og funksjon må beskrives. Det må utredes om det blir behov for tiltak i eksisterende vegnett som følge av nytt trafikkmønster, herunder hensyn til myke trafikanter. Ny transportanalyse må benyttes som grunnlag i planleggingen.</p> <p>Rekkefølgebestemmelser må utarbeides for tiltak i eksisterende vegnett, som må være ferdig utført før den nye E18 åpner.</p> <p>Kobling mellom Rv 36 og E18 må utredes med bakgrunn i oppdaterte og detaljerte transportmodeller som belyser hvilke virkninger ulike kryssløsninger får for trafikkmengde, nullvekstmål og fordeling av trafikk.</p> <p>Det må videre gjøres beregninger med og uten bom på ny E18 for å se hvor stor trafikk det vil bli igjen på dagens vegnett. Foreslått bompassering vil sannsynligvis medføre at flere velge å benytte parallelt vegnett. Vi ber derfor om at bompassering utredes videre. Det må også utredes hvordan framtidig trafikk vil fordele seg mellom Fylkesveg 32 og Riksveg 36. Endringer i trafikkmengde kan medføre behov for endret arealbruk.</p>	<p>planområdet vil beskrives i planforslaget.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Forholdet til nullvekstmålet vil beskrives i planforslaget.</p> <p>Det er opprettet dialog med Statens vegvesen rundt planlegging av fremtidig rv. 36. Nye Veiers planforslag vil ikke hindre en fremtidig kobling mellom E18 og rv. 36.</p> <p>Det vil utføres trafikkberegninger for å vurdere fordeling av trafikk som grunnlag for ny trafikkanalyse. Denne vil følge som vedlegg til planforslaget.</p> <p>Nye Veier vil følge gjeldende lovverk og retningslinjer (NA-97/13) for omklassifisering.</p> <p>Uttalelsen tas til følge.</p> <p>Fremtidig vegnett er dimensjonert for fremtidig situasjon uten bom. Konsekvenser uten bom er beregnet og resultatene står i temarapport for trafikk som følger som vedlegg til reguleringsplanen. Bompassering er avgjort i</p>
--	--

	<p>Det må sørges for at gang-og sykkelvegnettet blir sammenhengende og funksjonelt. Der det må bygges nye veger for gående og syklende, bør disse bygges som sykkelveg med fortau på hovedrutene.</p> <p>Omklassifisering av eksisterende veier må vises som en del av planen. Under forrige reguleringsplanprosess ble det laget forslag til omklassifisering. Dette må gjennomgås på nytt.</p> <p>Virkninger på kollektivtransporten må utredes for å klarlegge konsekvensene for busspassasjerer, lokale ruter og ekspressbussruter, samt fylkeskommunen som lokal kollektivtransportansvarlig. Det må legges til rette for best mulig kopling mellom ekspressrutene langs E-18 og det lokale bussrutenettet.</p> <p>Det bør tas inn i planprogrammet at anleggsgjennomføringen, herunder trafikkavvikling, massetransport og TS, skal omtales i planarbeidet.</p> <p><i>Kulturarv</i></p> <p>I oversendte materiale uttrykkes ikke tilstrekkelig hva som skal konsekvensutredes når det gjelder kulturminner. Nyere tids kulturminner; dvs kulturminner fra etter 1536, har ikke samme automatiske fredning som kulturminner fra etter 1536. Dermed må de håndteres i planarbeidene og få sitt vern gjennom plan- og bygningsloven. Planprogrammet må være tydeligere på at nyere tids kulturminner skal utredes.</p> <p>For temaet kulturminner og kulturmiljø må man beskrive kulturminne- og kulturmiljøverdiene i planområdet som er fra nyere tid og tiltakets påvirkning på disse. Dette må gjøres for hele det varslede planområdet og ikke bare utvidelsene.</p>	<p>stortingsprop. 81s(2018/2019).</p> <p>Standard for nye forbindelser for myke trafikanter vil beskrives i planforslaget og konsekvenser blir belyst.</p> <p>Uttalelsen tas til følge.</p> <p>Virkninger for kollektivtrafikk vil bli beskrevet i planforslaget.</p> <p>Uttalelsen tas til følge. Punkt om anleggsgjennomføring tas med i planprogrammet.</p> <p>Kommentaren tas til følge ved at omtale av nyere tids kulturminner tas inn i planprogrammet.</p> <p>Der tiltaket medfører endringer og påvirkning vil beskrivelsene detaljeres. Siden større deler av tiltaket ligger i tunnel, vil detaljering ikke være aktuelt for kulturmiljø som ikke blir berørt.</p>
10	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	
	<p>DSB sender generelt svar som standard på alle plansaker og ber om at det tas kontakt hvis det er behov for direkte involvering fra dem.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering.</p>
11	Fiskeridirektoratet	
	<p>Fiskeridirektoratet her ingen merknader til planprogram og planarbeidet.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering.</p>

12	Grenland landbrukskontor	
	<p>Konsekvenser for landbruk og friluftsliv synes ivaretatt på tilfredsstillende måte i planprogrammet.</p> <p>Det er viktig at det er mulighet for vilt å passere fra øst til vest på Eidangerhalvøya, samt at det etableres gode viltgjerdar der den nye E18 ligger i dagen. Forhold til vilt og viltkryssninger er derfor et viktig tema som må omhandles i det videre arbeidet.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Uttalelsen tas til følge. Vilthensyn blir omtalt i temarapport for naturmangfold som følger planforslaget på høring.</p>
13	Bjørnsen, Bjørn	
	<p>Bjørnsen ønsker at backup-kabelen til industriområdet i Lundedalen ved Heistad går fra den kommende E18-traseen ved Rønningen sør for Brattåstunnelen, i stedet for som i dag fra Ørstvedmyra industriområde ved Herøyaveien i Skjelsvikdalen.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering.</p>
14	Bjørn (etternavn ikke oppgitt)	
	<p>Dagens E18 nord for Lundedalen industriområde ved Heistad skal bli lokal stamvei. Det er skissert en rundkjøring for av- og påkjørsel fra kommende E18 og industriområdet. Rundkjøringen gjør det enkelt å kjøre til de tre adressene Versvikveien 70, 72 og 74 ved Rønningen og Rød rett nord for E18. Mye av trafikken dit foretas helt fra Herøyaveien i Skjelsvikdalen, på en svingete og bakkete vei som planlegges stengt for motorisert ferdsel. Innkjøringa til den planlagte rensedammen ved Rønningen sør-vest for Brattås vil også utbedre dagens vei, og navn på veien kan eksempelvis være Rønningen eller Rødsveien dersom ikke Industriveien beholdes.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering. Detaljer som plassering av rundkjøringer, veier, o.l. er forhold som blir belyst i planforslaget.</p>
15	Dalene, Jorunn	
	<p>Uttale til varsel om oppstart, 10.1.2021</p> <p>Dalene er beboer i Planetveien på Brattås, og har erfaring med mye og plagsom støy fra dagens E18 (sørsiden av Brattåstunnelen). Det er stor sannsynlighet for at støybelastningen øker med ny E18. Dalene har observert at det har blitt tegnet et støykart, men finner ikke hva som ligger til grunn for kartets ulike støysoner.</p> <p>Erfaringen er at støy fra E18 i retning sør for Brattåstunnelen tidvis er så sjenerende at vinduer ikke kan åpnes. Hensynet til beboere bør veie tungt, og negative helsekonsekvenser for beboere i nærområdet som følge av støy må hensynstas.</p> <p>En god løsning for å ivareta støyproblematikken er å bygge miljøtunnel og støyskjerming på sørsiden av Brattåstunnelen.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering. Det har blitt utarbeidet støykart i forbindelse med kommunedelplan for E18 Langangen – Rugtvedt, men det er usikkert om det siktes til dette kartet. Det vil bli utarbeidet nye støyberegninger basert på nye trafikkberegninger for de løsninger som blir valgt.</p> <p>Nye Veier vil legge til grunn nasjonale retningslinjer for behandling av støy og luftkvalitet. Ved eventuelle overskridelser av</p>

	<p>Mangel på støytiltak vil i ytterste konsekvens føre til helseplager. Det kan også føre til at vinduer må være lukket, og verdiforringelse av boligen.</p> <p>Dalene ser frem til en god løsning på støyproblematikken som ivaretas beboernes helse, og som gjør det mulig å ha åpne vinduer og sitte ute i hagen.</p> <p>Uttale til planprogram, 05.07.2021</p> <p>Støyplagene fra dagens E-18 er betydelige. Med dagens E-18 er eiendommen eksponert for støy både fra sør og nord for Brattåstunnelen. Det er derfor svært positivt at planen for ny E-18 viser tunnel gjennom Skjelsvikdalen siden det vil fjerne støy fra nordsiden. Er bekymret for støy fra sørsiden grunnet 4- felts veg og halvt kryss på Rød.</p> <p>Det er bra at det skal gjøres nye støyberegninger, men vil bemerke at det kan være betydelige avvik mellom beregning av og faktisk målt støy.</p> <p>Miljøtunnel fra sørsiden av utløpet til Preståstunnelen vil gi beboere bedre helse i form av mindre støy, i tillegg til at boligområdet vårt fortsatt vil være attraktivt å bo i.</p>	<p>grenseverdier vil det legges opp til avbøtende tiltak.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering. Konkrete løsninger og eventuelle tiltak mot støy vil vurderes og utredes i videre arbeider. Se også kommentar ovenfor.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering. Konkrete løsninger og eventuelle tiltak mot støy vil vurderes og utredes i videre arbeider. Det er ikke lenger aktuelt med kryss på Rød. Se også kommentar ovenfor.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering</p>
<p>16</p>	<p>Eidanger Bondelag/Telemark Bondelag</p>	
	<p>Uttale til varsel om oppstart 04.01.2021</p> <p>I varslingsbrevet pekes på fem temaer (naturmangfold, kulturminner og kulturmiljø, støy og luftforurensing) som anses som viktige å utrede gjennom et eget utredningsprogram. Ivaretagelse av dyrka mark omfattes ikke av et eget utredningsprogram, men vil bli omtalt i planbeskrivelsen som eget tema.</p> <p>Eidanger Bondelag vil understreke viktigheten av at dyrka mark blir ivaretatt. Det må innebære at minst mulig omdisponeres til vegformål, og at det legges opp til god arrondering, og godt fungerende adkomst/tilførselsveier til dyrka mark. Det pekes spesielt på kryssløsningen ved Kjørholt, som beslaglegger mye verdifull dyrka mark i den østlige delen av kryssområdet. Eidanger Bondelag vil sterkt henstille til at det vurderes en kryssløsning som reduserer behovet for omdisponering av dyrka mark, ved at for eksempel vegløsningene etableres med mindre avstand mellom veiene. Slik løsningen presenteres i plangrunnlaget, virker det som fyllinger vil båndlegge unødvendig mye dyrka mark.</p> <p>En E18 løsning etablert lenger øst i Skjelsvikdalen vil være svært ønskelig, da det medfører mindre omdisponering av dyrka mark, i tillegg til fordeler knyttet til problematikk med kvikkleire og avstand til bebyggelse.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Naturressurser blir en del av konsekvensutredningen i planforslaget.</p> <p>Ny Veier vil i planarbeidet søke å begrense negative konsekvenser for dyrka mark og andre ikke-prissatte verdier i størst mulig grad.</p> <p>Det blir satt krav om matjordplan i reguleringsbestemmelsene.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering.</p>

	<p>Eidanger Bondelag forventer og å bli konsultert og orientert om framdriften i det kommende arbeidet med detaljreguleringsplan og konsekvensutredningen.</p> <p>Uttale til planprogram, 28.6.2021</p> <p>Viser til uttale ved varsel om oppstart og har ikke særskilte merknader til planprogrammet.</p>	<p>Nye Veier vil opprettholde dialog med Eidanger Bondelag.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering.</p>
<p>17</p>	<p>Fellesforum for Heistad, Brattås og Skjelsvik, Hvalsåsen Velforening, Skavrakåsen Velforening</p>	
	<p>Uttale til varsel om oppstart, 08.01.2021</p> <p>Det presiseres innledningsvis at rammen for arbeidet er gjeldende reguleringsplan (saksnr. 17/04993) og vedtaket av 24.03.20 i KMD (saksnr. 19/4936-30). Nye Veier viser i hovedsak til kommunedelplanen for E18 Langangen – Rugtvedt i varselet. Det minnes også om vedlegg 20 i vedtaket i Porsgrunn bystyre av 13.06.19 hvor det står: «Punkt 4: Nye Veier AS aksepterer en løsmassetunnel/lukket løsning i Skjelsvikdalen». Det forventes at Nye Veier gjennom reguleringsplanen bygger videre på vedtak om saken i PK og KMD.</p> <p>Det påpekes at det er viktig at valg av løsning i Skjelsvikdalen ikke gir uheldige føringer for valg av løsning for bygging av ny rv. 36. Det er viktig å finne en best mulig løsning samlet sett.</p> <p>Nye Veier argumenterer i eget notat for at den utvidede avgrensningen ikke omfattes av krav om KU. Det er diskutabelt at planarbeidet ikke er omfattet av §6. Utvidelsen er stor og endringene vil gi vesentlige endringer i konsekvenser for tilstøtende områder. I tillegg er løsningen med nordvendt halvt kryss i Skjelsvikdalen og tilpasninger til ny rv. 36 en vesentlig endring.</p> <p>Den foreslåtte omforente løsningen fra Statens vegvesen og Nye Veier er en vesentlig endret løsning sammenlignet med vedtatt plan.</p> <p>Fellesforumet er uenig med Nye Veier om at friluftsliv ikke er et tema i det nye planarbeidet. Skissert løsning på Kjørholt nevnes spesielt, da denne vil avgrense bo, natur og friluftsområder på vestsiden av planområdet. Det er viktig at man utreder alternative løsninger, og at alle relevante tema blir godt og tilstrekkelig belyst, og at det tas høyde for om nødvendig å supplere med utredninger underveis i planarbeidet. Det forutsettes at temaer som krever ytterligere utredninger vil få nødvendig oppmerksomhet.</p>	<p>I det videre planarbeidet vil det gjøres vurderinger av linjeføring og ulike kryssløsninger med sikte på å finne en best mulig løsning.</p> <p>Løsmassetunnel/lukket løsning i Skjelsvikdalen er en av løsningene som vurderes i videre planarbeid.</p> <p>Nye Veier AS har dialog med Statens vegvesen for å finne en god sammenkobling mellom rv. 36 og ny E18.</p> <p>Det vil utarbeides en konsekvensutredning som følger planforslaget.</p> <p>Friluftsliv blir sett på som et viktig tema i planarbeidet og blir en del av konsekvensutredningen.</p>

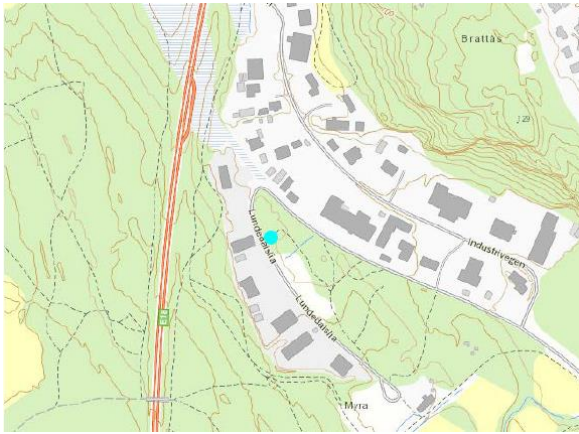
<p>Det antydes at utvidet planområde i Skjelsvikdalen skyldes gang- og sykkelveg, men får ikke denne til å stemme med formålet. Dersom det er andre årsaker til denne valgte avgrensningen, må dette komme tydelig frem i planen.</p> <p>Det kreves gode støyskjermingstiltak med fokus på hele boområder. Støyskjermer ved veianlegg vil ikke gi god støyskjerming for boområder som ligger høyere enn ny E18.</p> <p>Nye Veier har tidligere gitt en begrunnelse om at det ikke kan gjøres støyskjermenende tiltak på areal utenfor planområdet. Det kreves derfor at det blir gjort utvidelser av varslet planområde i:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Skjelsvikdalen mot Mauråsen, Skrapeklev og Brattås. Se figur 1 i vedlagt uttalelse. • Kjørholt/Heistaddalen mot Skavrakåsen. Se figur 2 i vedlagt uttalelse. <p>Det vises til tidligere høringsuttalelse datert 18.10.18, hvor det står at intensjonene om å ivareta friluftsliv ønskes i større grad forankret juridisk. I innspillets kapittel 1-3 er det listet opp 8 punkter som ønskes inntatt i juridisk bindende plandokumenter, 5 punkter som er særskilt for byggeperioden og 5 punkter som er særskilt for driftsperioden.</p> <p>Det vises til referater datert 28.08.2017 og 10.03.2018. Det er viktig at utsagn og planelementer som nevnes her etterleves slik at intensjoner og konklusjoner fra forrige regulering blir etterlevd.</p> <p>Fellesforumet har mål om blant annet minst mulig arealbruk, vurdering om å redusere veibredde, lav vegbane mellom Steinbrekka og Brattås for å unngå støy, beholde og forbedre friluftskorridorer, miljøtunneler og andre støydempende tiltak, og en fartsgrense på maks 100 km/t for å begrense støy og arealbruk. De ønsker også at avvik fra vegnormen vurderes på Kjørholt for å minimere arealbeslag og tilrettelegge for gode kryssinger, og at støydemping baserer seg på beste tekniske løsninger.</p> <p>Det vises til Samferdselsdepartementets uttalelse av 7.01.20 om enighet om ny kryssløsning. Enigheten består av ny lokalvei på østsiden av ny E18 og sørvendt kryss på Kjørholt. Dette kan bety store negative konsekvenser for boligområdet</p>	<p>Årsak til endelig planavgrensning vil fremkomme i planforslaget. Planavgrensningen kan snevres inn i forbindelse med planarbeidet.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Nødvendige støyskjermingstiltak vil vurderes i planarbeidet, også for boliger utenfor planområdet som blir berørt av støy.</p> <p>Behov for lokale støyskjermingstiltak blir vurdert i forbindelse med byggesak. Lokale støyskjermingstiltak mot boliger kan utføres utenfor planområdet, og forslagsstiller ser det derfor ikke som nødvendig å utvide planområdet slik figurene viser. Støyskjerming langs veianlegget inkluderes i planforslaget.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering. Konkrete løsninger til kryss, parallellvei og overganger/underganger vil vurderes i videre planarbeid.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering.</p>
--	---

	<p>vest for Kjørholt. Kjørholt er den viktigste koblingen for Heistad mot friluftslivet vest for E18. Fellesforum krever en grønn korridor for å opprettholde en god kryssløsning. En kan forlenge Steinbrekkkatunnelene, senke E18, og legge lokk over E18 i den nordlige delen av Kjørholt slik at myke trafikanter kan krysse motorveien.</p> <p>Uttale til planprogram, 04.07.2021</p> <p>Gjentar en del punkter fra varsel om oppstart, men ønsker å rette oppmerksomheten mot følgende særskilte forhold:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utvidelse av planområdet til minimum å gjelde første og andre linje boliger i Tellusveien og Haukveien, samt Mauråsvegen og Skrapeklevvegen i Skjelsvikdalen, for planlegging og etablering av best mulig støyskjerming av boligområdene. • Utvidelse av planområdet sydover inn i Kjørholtunnelene slik at ramper for på/avkjøring sydover og sydfra kan utredes for utforming i fjell. Formål: Minimere arealbeslag på Kjørholt og spare boligområdene. • Uansett løsning for påkjøringsramper mm. må det være sterkt fokus på skjerming av boligområder på Kjørholt for å ivareta bo og oppvekstmiljøet på Kjørholt, både øst og vest for veien. • Sikker og tiltalende adkomst til friområder vest for Kjørholt, med minst en romslig undergang for å få best mulig tilgang til friområder og natur. • Dypest mulig skjæring av veibanen nord for Steinbrekka for optimal støydemping • Ivareta og forbedre kryssningsløsninger for utøvelse av friluftsliv mm, i Lundedalen, Ås, Grava og Kjørholt. • Reduksjon av forurensing og støy til nivåer som ligger merkbart innenfor absolutte grenseverdier i lover og forskrifter. • Velforeningene er opptatt av at det nå ikke blir gjort valg som gir uheldige konsekvenser for optimale løsninger i planprosessen med RV36 og dermed en disharmonisk sammenblanding av de to planprosessene. • Forlenge Preståstunnelen/Hvalsåstunnelen ut i Lundedalen nord for Hvalsåsen for å sikre en grønn forbindelse og at gående og vilt kan krysse ny og eksisterende E18 uten å komme i direkte kontakt med vegbanene. 	<p>Eventuelle behov for støytiltak på eiendommene beregnes og vurderes som en del reguleringsplanen. Eventuelle behov for støytiltak vurderes ut fra om det er overskridelser av gjeldende retningslinjer (T-1442/2016). Dette blir synliggjort i planforslaget.</p> <p>Lokale støyskjermingstiltak mot boliger kan utføres utenfor planområdet, og forslagsstiller ser det derfor ikke som nødvendig å utvide planområdet.</p> <p>Uttalensene tas til orientering.</p> <p>Planlegging av ny E18 samkjøres med planleggingen av fremtidig løsning for rv. 36</p>
<p>18</p>	<p>Grenland Havn</p>	
	<p>Grenland Havn IKS er godt fornøyd med trafikkprinsippet som legges til grunn for planen og forutsetter at alle av- og påkjøringer med ramper dimensjoneres for godstransporter. Brevikterminalen har mye spesialtransporter med dispensasjoner i bredder, lengder og maksimale akseltrykk.</p>	<p>Det nye E18-anlegget inkl. kryssområder dimensjoneres for modulvogntog som er høyeste klasse ihht vegnormalene.</p>

	<p>De ber om at funksjonaliteten for Brevikterminalen med tilhørende tilførselsårer ivaretas både for utbyggings- og driftsfasen. Det planlegges for betydelig utvidelser og nyetableringer på industriområdene, spesielt på Frier Vest, men også på Herøya. Vi håper den økte påvirkning dette medfører vil bli vurdert i trafikkanalysene utover den rene framskrivningen.</p>	<p>Trafikkberegningene baserer seg på vedtatte utbyggingsplaner og befolkningsprognoser.</p>
19	Hammelow-Berg, Atle	
	<p>Uttale til varsel om oppstart, 03.01.2021</p> <p>Hammelow-Berg viser til sin uttalelse fra offentlig ettersyn for kommunedelplan for E18 Langangen-Rugtvedt og hvordan den ble svart ut av SVV. Det refereres til uttalelser angående støy og vibrasjoner, som oppsummeres i 3 punkter.</p> <p>1. Hammelow-Berg skriver at det ble sagt på et åpent informasjonsmøte med Statens vegvesen at de erstatter ALLE skader som oppstår på hus/eiendom i anleggstiden, ikke bare skader som er påført som følge av anleggsdrift slik Statens vegvesen har kommentert i merknadsbehandlingen. Hammelow-Berg synes at denne feilopplysningen og rettelsen i ettertid er bekymringsverdig useriøs. Husene på Røyskattlia er bygget i perioden 1994-1996, før det var en standard for hva bygninger skulle tåle.</p> <p>Hammelow-Berg ber om konkrete svar på:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hva som utbygger IKKE vil anse som skade påført som følge av anleggsdriften og som dermed ikke gir grunnlag for erstatning til huseier. • Hvilke kriterier og grenseverdier og hvilke standarder/forskrifter/regelverk som legges til grunn for avgjørelse om utbyggeren vedkjenner seg erstatningsansvar eller ikke. • Hvordan bygningene kartlegges FØR anleggsarbeidene starter opp. • Hvem som gjennomfører kartlegginger. • Hvem som vurderer eventuelle rapporterte skader fra huseiere. • Hvem som har ansvaret for hvor vibrasjonsmålere monteres. • Hvem som har ansvaret for at vibrasjonemålere til enhver tid fungerer. • Huseieres rett til å se samtlige vibrasjonsmålinger – også de som ikke har vibrasjonemåler montert på eget hus. 	<p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Ved utlegging av planforslag til offentlig ettersyn, vil berørte på nytt bli direkte varslet og få anledning til å uttale seg. Denne gang til et konkret forslag til rammer og føringer for arealbruk for det aktuelle området.</p>

<ul style="list-style-type: none"> Hvem som betaler de som vurderer de innrapporterte skadene og hvorvidt skadene er forårsaket av anleggsarbeidet eller ikke. <p>Hammelow-Berg presiserer at en seriøs utbygger ikke vil ha problemer med å svare konkret på hvert eneste punkt ovenfor.</p> <p>2. Hammelow-Berg ber også om svar på spørsmål fra uttalelse til offentlig ettersyn for kommunedelplanen angående elektroniske tennere. Det er dokumentert at sprengningene blir langt bedre synkront og kontrollert ved bruk av lunte – noe som medfører mindre risiko for vibrasjons-peaker som ofte kan medføre skade på bygninger, samt renere sprengningsprofil og dermed også redusert støy og kostnad ved pigging.</p> <p>3. Det bor voksne, barn og psykisk utviklingshemmede voksne på Røyskattlia. Alle har behov for god og normal søvn over tid. Sprengning av to parallelle tunnel-løp vil ta mange måneder som vil medføre merkbar støy. Støyen dette medfører: Boring for sprengstoff, boring for injisering, injisering mot vann, sprengning, opplasting og bortfrakting av sprengstein og pigging. Pigging vil antagelig oppleves som den verste delen av støyen, men kan reduseres kraftig ved bruk av elektroniske tennere.</p> <p>Dette er ikke uttrykk for uvilje mot utbygging av E18, men menneskene som påvirkes i mange måneder og opptil 1 år i form av støy, vibrasjoner og støv – vil måtte hensyntas og ivaretas. Et forstyrret søvnmønster over lang tid vil utvilsomt føre til helsebelastninger som igjen kan føre til alvorlig sykdom. Slitne folk uten normal søvn kan f.eks. utgjøre en fare for seg selv og andre ved bilkjøring, osv. Det er utvilsomt et etisk samfunnsansvar for utbygger og for kommunen å ivareta beboerne i området.</p> <p>Hammelow-Berg ber om KONKRETE svar om hvilke tiltak Porsgrunn kommune vil kreve og hvilke tiltak utbygger selv vil definere og utføre for å ivareta disse menneskene. Noen muligheter er erstatningsbolig over tid, hotellopphold, begrensninger i arbeidet (f.eks på tidsrom). Elektroniske tennere vil som nevnt medføre redusert støy og vibrasjoner og redusert risiko for skader på hus.</p> <p><i>Nytt punkt</i></p> <p>Hammelow-Berg ber om konkret informasjon om nøyaktig HVOR eventuelle ventilasjonskanaler fra tunnelene vil komme opp i dagen, og hva dette vil medføre av støy og forurensning til omgivelsene, naturen og beboere i området, samt konsekvenser dette igjen kan føre til – sammen med eventuelle planlagte/fastsatte tiltak for å begrense dette, sammen med akseptkriterier og målemetoder.</p> <p>E18 utbyggingen ønskes velkommen, men beboere skal kunne leve sine liv uten å påføres nedsatt livskvalitet, få ødelagt søvn hyppig over lang tid, samt risikere å måtte stå økonomisk</p>	<p>Detaljer som type sprengning og lignende vil vurderes på et senere tidspunkt i prosessen. Informasjon om sprengningsmetoder tas med i videre arbeider. Det er krav til elektroniske tennere.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering. Nye Veier vil forholde seg til retningslinjer for behandling av støy (T1442/2016) og luftkvalitet i både anleggsfase og driftsfase. Ved grenseoverskridelser settes det inn avbøtende tiltak.</p> <p>Konkrete tiltak mot støy og luftforurensning vil vurderes i planarbeidet, og er ikke avklart på nåværende tidspunkt.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering. Dette spørsmålet omfatter detaljer som ikke kan svares ut på nåværende tidspunkt siden Nye Veier fortsatt er tidlig i reguleringsprosessen. Hvor eventuelle ventilasjonskanaler vil komme opp i dagen avklares senere. Virkninger/</p>
--	--

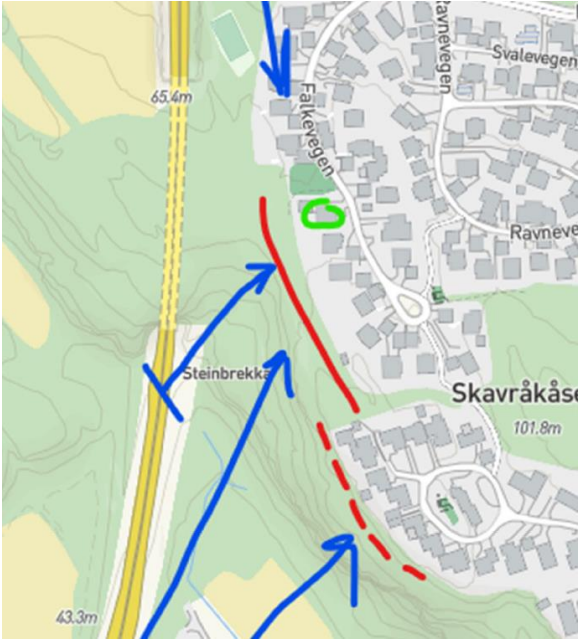
	<p>ansvarlig for skader som måtte oppstå på boliger og annet under anleggsarbeidene. Hus og andre konstruksjoner har stått slik de står i mange tiår uten andre skader enn hva man måtte finne ved befaringen. At husene er bygget i henhold til de gjeldene forskrifter som gjaldt på den tiden er viktig å merke seg. Ingen kunne forutse eventuelle forskrifter som kom mange år etterpå.</p> <p>Uttale til planprogram, 05.07.2021</p> <p>Viser til kapittel 5.7.1 på side 31, og har følgende innspill til siste setning som der står skrevet: "Området ved Hovet må undersøkes grunnet bebyggelse fundamentert potensielt på løsmasser og dermed setningspotensiale".</p> <p>Røyskattlia ligger i grenselandet mellom Hovet og Stridsklev, og samtlige hus på Røyskattlia er bygget på løsmasser. Hver eneste vår oppstår det huller både i veien hele veien fra hovedveien og rundt hele Røyskattlia (bilder vedlagt uttalelsen).</p> <p>Anmoder om at Røyskattlia tas med i de undersøkelsene som er omtalt i kapittel 5.7.1 for Hovet med tanke på løsmasser og dermed setningspotensiale.</p> <p>Ønsker å få informasjon om kryssing av Skjelsvikdalen vil skje med bru eller i tunnel.</p> <p>Informerer om at han vil leie inn eget uavhengig geoteknisk konsulent til å kartlegge tilstanden på eiendom og bolig både før, under og etter sprengningsarbeidene slik at det ikke er et firma som er leverandør betalt av byggherren som skal stå alene med dette ansvaret. Ønsker å få dette dekket av byggherre.</p>	<p>konsekvenser for blant annet støy, forurensning, natur, mm. vil bli vurdert og kommentert i planforslaget.</p> <p>Det blir gjennomført grunnundersøkelser i områder som blir berørt av planforslaget ihht til gjeldende lover og forskrifter.</p> <p>Kryssing av Skjelsvikdalen vil skje i tunnel. Dette blir nærmere beskrevet i planforslaget.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering. Det vil bli mulighet for å komme med uttale når planforslaget blir lagt ut til offentlig ettersyn høsten 2021.</p>
<p>20</p>	<p>Heistad Speidergruppe</p>	
	<p>Heistad Speidergruppe holder til i speiderhus i Lundedalslia 46, gbnr. 64/3 på Heistad. Speiderhuset er viktig utgangspunkt for friluftsliv på Heistad og brukes av mange flere enn speiderne.</p> <p>Hvordan vil prosjektet løse det? Hvordan vil anleggsarbeidet påvirke aktiviteten? Porsgrunn kommune har sett for seg steindeponi på nærliggende tomter. Hvordan tenker man om dette i forhold til HMS?</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Speiderhuset i Lundedalslia 46 ligger utenfor varslet planområde, og vil derfor ikke direkte berøres av utbyggingen. I forhold til omkringliggende friluftsområde vil Nye Veier i planarbeidet søke å begrense negative konsekvenser for friluftsliv og andre ikke-prissatte</p>

	<p>Kommuneplanen regulerer området til næring. Hva tenkes om friluftaktivitet/liv i etterkant av prosjektet? Lundedalen planlegges stengt for å skille tungtrafikk og myke trafikanter.</p>	<p>verdier i størst mulig grad. Virkninger og konsekvenser av tiltaket vil bli vurdert og kommentert i arbeidet med planforslaget.</p> <p>Spørsmål om kommuneplanen må henvendes til kommunen.</p>
21	Heistad Trialklubb v/ Stig Olsen	
	<p>Heistad Trialklubb holder til på gbnr. 64/3 og 64/18. Trialklubben er usikre på om de blir berørt av utbyggingen.</p>  <p>Klubben er en viktig aktør for å fange opp uorganisert ungdom i byen/kommunen. Det vises til høringsuttalelse knyttet til kommuneplanprosessen med utfyllende info om klubben.</p>	<p>Gnbr. 64/3 og 64/18 ligger utenfor varslet planområde og vil derfor ikke direkte berøres av utbyggingen. I forhold til omkringliggende friluftsområde vil Nye Veier i planarbeidet søke å begrense negative konsekvenser for friluftsliv og andre ikke-prissatte verdier i størst mulig grad. Virkninger og konsekvenser av tiltaket vil bli vurdert og kommentert i arbeidet med planforslaget.</p>
22	Heistad, Lars Ludvigsen	
	<p><i>Innspill fra naboer i Friervegen</i></p> <p>Det ønskes at veien videreføres i Smart utgave slik at naboene blir mindre berørt av støy og arealforbruket går ned. Det forutsettes at eksisterende løp inngår i firefeltsveien.</p> <p>Heistad betviler lovligheten av å varsle oppstart før det foreligger en detaljert plan, og anser dette som uhørt. Heistad har sendt en rekke e-poster om dette tidligere uten å få svar.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Eksisterende E18 vil benyttes som omkjøringsveg og blir ikke en del av ny E18.</p> <p>Berørte naboer og interessenter, samt offentlige etater varsles både ved igangsetting av planarbeid, og ved utlegging av planprogram og planforslag til offentlig</p>

		<p>ettersyn. Prosessen med varsel om oppstart er forankret i plan- og bygningsloven § 12-8. Ved igangsetting av planarbeid er ikke detaljer på plass, og hensikten med varselet er å innhente innspill og synspunkter som er relevante for det videre planarbeidet. Ved utlegging av planforslag til offentlig ettersyn vil berørte få anledning til å uttale seg til et konkret forslag til rammer og føringer for arealbruk for det aktuelle området.</p>
23	Hvalsåsen velforening	
	<p>Hvalsåsen velforening representerer rundt 200 boliger (~600 beboere) i Siriusvegen, Planetvegen, Kometvegen og Tellusvegen på Hvalsåsen i Porsgrunn kommune.</p> <p>Velforeningen ønsker å minne om vedlegg 20 signert Magne Ramlo og Morten Lossius i vedtaket i Porsgrunn bystyre av 13.06.2019 hvor Nye Veier AS aksepterer følgende løsning: <i>Punkt 4: Nye Veier AS aksepterer en løsmassetunnel/lukket løsning i Skjelsvikdalen Vi forventer at reguleringsplanen bygger videre på vedtak om saken i PK og KMD og at det etableres en lukket løsning for ny E18 i Skjelsvikdalen.</i></p> <p>Velforeningen forventer at reguleringsplanen bygger videre på vedtak om saken i PK og KMD og at det etableres en lukket løsning for ny E18 i Skjelsvikdalen. De påpeker at det er viktig at valg av løsninger i Skjelsvikdalen for E18 ikke gir uheldige føringer for planlegging og bygging av ny RV36.</p> <p>Det er viktig at det blir utredet løsninger som er best mulig samlet sett med tanke på bl.a. boforhold, forurensing, friluftsliv, trafikkavvikling og arealbeslag.</p> <p>Planavgrensning. Velforeningen forstår ikke begrunnelsen for utvidet planområde i Skjelsvikdalen og ber om at det ikke blir gjort valg som gir negative konsekvenser for planlegging av ny rv. 36.</p> <p>Støy. Krever gode støyskjermingstiltak som fokuserer på hele boområder og ikke kun tiltak på enkeltboliger. De fleste store boområder ligger høydemessig over ny E18 og støyskjermer ved veianlegg vil alene i disse tilfellene ikke gi tilfredsstillende støyskjerming. Å legge kjørebanelene lavest mulig i terrenget vil bidra positivt til at støyforurensningen kan kraftig reduseres. Ønsker utvidelse av planområdet for å ta med støytiltak for boområdene Mauråsen, Skrapeklev og Brattås.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering</p> <p>Planforslaget vil vise detaljerte løsninger for tunnel og kryssløsninger i Skjelsvikdalen. Planarbeidet er samkjørt med Statens vegvesen sin planlegging av rv. 36.</p> <p>Planavgrensningen er utvidet blant annet for å kunne gi gode koblinger mot fremtidig rv. 36.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering Nye Veier vil forholde seg til gjeldende retningslinjer for behandling av støy (T-1442/2016) og luftkvalitet i både anleggsfase og driftsfase. Ved</p>

	<p>Velforeningen vil at det planlegges for støydempende tiltak for tunnelmunningene i Skjelsvikdalen, og at kommunen setter strenger krav til utbygger med hensyn til støyskjermingstiltak.</p> <p>På begge sider av Skjelsvikdalen og i Lundedalen er det viktige naturtyper og kulturminner. Velforeningen vil at naturinngrep i Skjelsvikdalen/Hvalsåsen/Lundedalen ved etablering av ny E18 minimeres og at det planlegges for sikringstiltak i form av nett/gjerde i stedet for utrenskning.</p> <p>Ved Lundedalen ønkser de at løsmassetunnel for ny E18 forlenges et godt stykke ut i Lundedalen for å unngå luftforurensning for Hvalsåsen, samt sikre grønn korridor. Lundedalen er den viktigste friluftsforsbindelsen mellom boligområdene på Skjelsvik og Brattås i øst og friluftsområdene vest for dagens E18.</p> <p>Velforeningen vil at Porsgrunn kommune setter strenge krav til utbygger med hensyn til støyskjermingstiltak (støyskjermer) som bidrar til reduksjon av støy for boligene langs Tellusvegen, mot Lundedalen. Dette arealet ligger ikke innenfor planområdet og må inkluderes.</p>	<p>grenseoverskridelser settes det inn avbøtende tiltak.</p> <p>Virkninger for naturmangfold vil beskrives i konsekvensutredningen, og avbøtende tiltak for skredsikring vil bli beskrevet.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering. Støyskjermingsbehov vil utredes også for boliger som ligger utenfor planens avgrensning.</p>
24	Høstfet, Arne Martin	
	<p>Høstfet skriver i uttalelsen at det er viktig at lukket løsning i Skjelsvikdalen videreføres. Sør for Brattåstunnelen mot Kjørholt bør en vurdere hele strekket i tunnel. Det vil sikre at områdene mellom Skjelsvik og Brattås i fremtiden kan benyttes til boliger. Det vil også gjøre løsningen i Skjelsvikdalen enklere fordi man kan gå dypere med tunnelen.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering. I KMDs vedtak om reguleringssaken legges til grunn et halvt kryss på Kjørholt som del av omforent løsning. Det er denne løsningen som nå blir regulert.</p>
25	Johansen, Sven Roger	
	<p>Johansen har tidligere vært i kontakt med Fagernæs i Nye Veier om innløsning. Johansen ønsker innløsning av eiendom 70/19 Friervegen 100 pga. støy. Innløsningen ønskes før utbyggingsstart.</p> <p>Det kreves at innspill han tidligere har sendt Porsgrunn kommune også legges ved dette innspillet.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering. Om det er aktuelt med innløsning av eiendom eller ikke vil vurderes når forslag til tiltak og konsekvenser av dette er vurdert og utredet i forbindelse med planarbeidet. Spørsmål om innløsning må derfor svares på senere i prosessen.</p> <p>Uttalelsen legges ved høringsinnspillet.</p>
26	Karlsen, Ivar	
	<p>For beboere ved Kjørholt er det uakseptabelt at de også ved denne utbyggingen av E18 blir mest berørt. Utbyggingen på 1990-tallet gjorde store inngrep, og en lever med trafikkstøy. Planene ved Steinbrekka vil gjøre det vanskelig å skjerme</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering. Virkninger og beregning av støy og luftforurensning knyttet til utbyggingen vil bli</p>

	<p>boligen for støy. Det blir store naturinngrep og nedbygging av jordbruksområder. Det er uforståelig at det er behov for 6 felts motorveg mellom Skjelsvik og Kjørholt. Planen har flere ulemper enn fordeler. Vedtatt plan fra 2019 er mer fornuftig og skånsom.</p> <p>Karlsen er bekymret for verdiforringelse av egen eiendom.</p>	<p>vurdert i videre planarbeid, og Nye Veier vil forholde seg til gjeldende retningslinjer i både driftsfase og anleggsfase. Ved grenseoverskridelser settes det inn avbøtende tiltak. I det videre planarbeidet vil det gjøres vurderinger av linjeføring og ulike kryssløsninger med sikte på å finne en best mulig løsning.</p>
27	Kjørholt, Stein Helge	
	<p>Utfylling ved innløpet i forbindelse med lokalvei/beredskapsvei fra Kjørholt mot Skjelsvikdalen må minimaliseres for å hindre nedbygging av dyrka mark og boplasser. En kan heller se på muligheten for å utnytte området der de to rundkjøringene er i dag.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering. Nye Veier søker å begrense nedbygging av dyrka mark i størst mulig grad, og vil vurdere dette temaet sammen med andre viktige verdier i området.</p>
28	Kristensen, Frode Ellingbø	
	<p>Løsningen med halvt kryss ved Kjørholt er svært uheldig. Det forringer minst 15 eiendommer, og vil gjøre området ubeboelig mtp. støy. Vil eiendommene bli innløst? Kristensen bor selv i Friervegen 111, og lurar på hvordan sørgående påkjøringsrampe vil bli støyskjermet. De er ikke mot ny E18, men mener løsningen som er skissert er meget dårlig. Kristensen tenker på skolevei og viktig turrunde. Det kan bli vanskelig å bli boende her med skissert løsning.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>I KMDs vedtak om reguleringssaken legges til grunn et halvt kryss på Kjørholt som del av omforent løsning. Det er denne løsningen som nå blir regulert.</p> <p>Virkninger og beregning av støy og luftforurensning knyttet til utbyggingen vil bli vurdert i videre planarbeid, og Nye Veier vil forholde seg til gjeldende retningslinjer (T-1442/2016) i både driftsfase og anleggsfase.</p>
29	Kristensen, Tor-Ivar	
	<p>Uttale til varsel om oppstart, 06.01.2021</p> <p>Kristensen bor i Falkevegen 35 og er bekymret for støysituasjonen i Falkevegen, Ravnevegen og Haukevegen. De er mye støy i dag fra E18 i områdene nord og sør for Steinbrekkatunnelen. Tungtrafikk og motorsykler er spesielt belastende. Ny rundkjøring under Skavraåsen blir liggende slik at langsgående støyskjerming ikke har effekt for den</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering. Virkninger og beregning av støy knyttet til utbyggingen vil bli vurdert i videre planarbeid, og Nye Veier vil forholde seg til gjeldende</p>

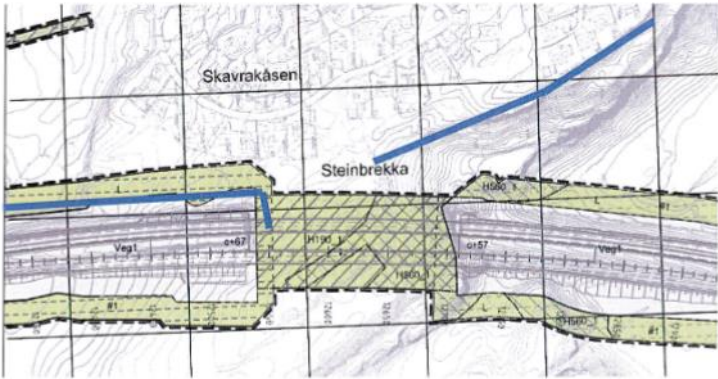
	<p>høyereliggende bebyggelsen. En ber derfor om lokale støyttiltak, kanskje i form av voll med skjerm på toppen. Vedlagte skisser viser hvor de får støypåvirkning fra og hvor det er ønskelig å plassere støyskjerm.</p> <p>Tursti og dyretråkk fra Falkevegen forbi dagens tunnelportal må erstattes av ny sti inne ved fjellveggen og ut på Friervegen ved nr. 81/83 dersom det anlegges rundkjøring.</p>  <p>Uttale til planprogram, 26.05.2021</p> <p>Viser til uttale ved varsel om oppstart og har ikke særskilte merknader til planprogrammet.</p>	<p>retningslinjer i både driftsfase og anleggsfase. Ved grenseoverskridelser settes det inn avbøtende tiltak. Plassering av lokale støyttiltak, som støyskjermer o.l., vil bli vurdert i videre arbeider med planforslaget.</p> <p>Eventuelle omlegginger og erstatning av stier og veier vil bli vurdert og kommentert i planarbeidet. Innspillet noteres og informasjonen tas med i videre arbeider.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering</p>
<p>30</p>	<p>Ludvigsen, Lars og Liv</p> <p>Ønsker svar på tidligere mailer som ikke er besvart. Bli direkte berørt som grunneier og ønsker detaljplanen oversendt.</p>	<p>Planprogrammet som ble sendt på høring er en beskrivelse av hvordan detaljplanen skal utarbeides. Selve detaljreguleringsplanen skal sendes på høring høsten 2021. Det vil da bli mulighet</p>

		for å se konsekvenser for de enkelte grunneiere og å uttale seg om dette.
31	Ludvigsen, Benny	
	Ønsker å ta stilling til planen når denne kommer på høring.	Uttalelsen tas til følge. Reguleringsplanforslaget vil bli lagt ut på offentlig ettersyn høsten 2021 og da kan alle sende inn sine synspunkt til saken.
32	Lunde, Beate	
	<i>Dyreliv og flora ved Steinbrekka og Klepp.</i> Lunde håper det blir tatt hensyn til orkideer og dyreliv. En bør ikke lage fyllinger, og det må være kryssingsmulighet over eller under E18. Lunde håper at undergang ved Friervegen opprettholdes.	Uttalelsen tas til orientering. Nye Veier vil i planarbeidet søke å begrense negative konsekvenser for naturmangfold og friluftsliv, og andre ikke-prissatte verdier i størst mulig grad.
33	Løkslid, Jan	
	<i>Tunneltverrslag fra Preståstunnelen til Bane Nors rømningstunnel i Pasadalen.</i> Det står i beskrivelsen at «Tverrslagstunnelen kan benyttes til å frakte tunnelmasser til Bjørntvedtbruddet uten å måtte gå på offentlig vei». Løkslid stiller spørsmål til om tverrslagstunnelen vil være en ren anleggstunnel, eller om den blir en permanent rømningsvei.	Tverrslagstunnelen til Bjørntvedtbruddet var et forslag i tidlig planfase som ikke lenger er aktuell.
34	Mæhle, Tor Erling	
	Uttale til varsel om oppstart 02.12.2020 Mæhle bor i Siriusvegen 79 i Porsgrunn. Hans eiendom er sterkt berørt av støy og eksos. Flytting av krysset ned til Lundedalen forsterker problemet. Krysset ser ikke ut til å være inne i støyberegningene. Boligen blir ubeboelig og må løses inn hvis planene gjennomføres. Se på hvordan Larvik er tilknyttet E18 med to av- og påkjøringer. Det samme kan gjøres i Porsgrunn ved Lannerheiene og Rugtvedt, i tillegg til å få lagt E18 i tunnel fra Moheim til Kjørholtstunnelen. Dette gir stor miljøgevinst, og penger spart på reduserte kryss og innløsning av hus. Vedlagt ligger brev til politikerne i Porsgrunn datert 11.5.2017. Uttale til varsel om oppstart 02.12.2020 Har merknad til påkjøringskryss til Lundedalen og er bekymret for mer støy og luftforurensning som følge av denne. Ønsker å få lagt E18 i tunnel fra Moheim til Kjørholt.	Uttalelsene tas til orientering. Virkninger og beregning av støy og luftforurensning knyttet til utbyggingen vil bli vurdert i videre planarbeid, og Nye Veier vil forholde seg til gjeldende retningslinjer (T-1442/2016) i både driftsfase og anleggfsfase. Ved grenseoverskridelser settes det inn avbøtende tiltak. Ny adkomst til Lundedalen blir en del av planforslaget og tilhørende konsekvensutredning.
35	Namløs, Siw	


	<p>Det er viktig å ta vare på matjord som har langsiktig verdi.</p> <p>Det er stor lokal interesse for å ta vare på Friervegen som turvei. Hvordan er det tenkt å ivareta denne verdien for lokalmiljøet?</p> <p>Planene vil forringe Namløs sin livskvalitet ved at Friervegen 61 får veien mye nærmere. Hun er spesielt bekymret for lysforurensning. Det er behov for skjerming av lys og støy fra veien.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering. Jordvern er et viktig tema, og Nye Veier søke å begrense negative konsekvenser for jordbruk, friluftsliv, og andre ikke-prissatte verdier i størst mulig grad.</p> <p>Nye Veier vil i planarbeidet vurdere konsekvenser for friluftsliv, inkludert turstier, og se på eventuelt avbøtende tiltak. Konkrete løsninger til dette vil avklares i videre planarbeid.</p> <p>Virkninger av støy, luftforurensning og lysforurensning knyttet til utbyggingen vil bli vurdert og kommentert i videre planarbeid. Nye Veier vil forholde seg gjeldende retningslinjer.</p>
36	Nord-Varhaug, Katrin	
	<p>Nord-Varhaug bor på Hvalsåsen på Brattås. Det er viktig å minimalisere støy og støv fra ny E18. Hun er bekymret etter å ha sett video som viser ny E18 på bro over Skjelsvikdalen, og ønsker lukket løsning med miljøtunnel slik NV har forpliktet seg til og som tidligere er vedtatt. Løsningen ble sterkt anbefalt av Porsgrunn kommune og lokalbefolkningen.</p> <p>Det er viktig at nærområdet blir minst mulig skadet av utbyggingen. Nord-Varhaug bruker naturen daglig, og det er fine joggestier som bør beskyttes i anleggsperioden.</p> <p>Hun er bekymret for anleggstrafikk i nærområdet i byggefasen. Anleggstrafikk bør i minst mulig grad følge skoleveier.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering. Virkninger og beregning av støy og luftforurensning knyttet til utbyggingen vil bli vurdert i videre planarbeid, og Nye Veier vil forholde seg til gjeldende retningslinjer (T-1442/2016) i både driftsfase og anleggsfase. Ved grenseoverskridelser settes det inn avbøtende tiltak. Løsning ved Skjelsvikdalen vil bli en lukket miljøtunnel med tilhørende kryssløsning.</p> <p>Nye Veier vil i planarbeidet søke å begrense negative konsekvenser for friluftsliv og andre ikke-prissatte verdier i størst mulig grad.</p> <p>Trafikksikkerhet i anleggsperioden vil bli vurdert i planarbeidet, og det vil bli lagt stor vekt på en</p>

		trafiksikker løsning og gjennomføring.
37	Samuelsen, Hilde og Per	
	<p>Samuelsen er beboere på Hvalsåsen, Brattås. Det forventes at Nye Veier forholder seg til lokalbefolkningens anbefalinger og kommunens vedtak. Samuelsen er allerede sterkt belastet av støy og svevestøv fra rv. 36. Det vil viktig å begrense dette fra anleggsarbeid og ny E18. Det ønskes lukket løsning med miljøtunnel over Skjelsvikdalen.</p> <p>Det forventes at skade på nrområdet fra anlegget minimeres, da det er et viktig nrområde for barn og unge. Det vises til kommunens mål i langsiktig handlingsplan om at «<i>Porsgrunn skal være en god kommune å bo i med gode oppvekstmiljø i hele kommunen</i>». Det er viktig at beboerne hensyntas ved utbyggingen.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering. I det videre planarbeidet vil det gjøres vurderinger av linjeføring og ulike kryssløsninger med sikte på å finne en best mulig løsning. Virkninger og beregning av støy og luftforurensning knyttet til utbyggingen vil bli vurdert i videre planarbeid, og Nye Veier vil forholde seg til gjeldende retningslinjer (T-1442/2016) i både driftsfase og anleggsfase. Ved grenseoverskridelser settes det inn avbøtende tiltak. Det blir en lukket løsning for ny E18 gjennom Skjelsvikdalen, men kryssløsning med rv. 36 i dagen.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering. Nye Veier vil i planarbeidet søke å begrense negative konsekvenser for nærmiljø, friluftsliv, og andre ikke-prissatte verdier i størst mulig grad.</p>
38	Sandberg, Christine Øveraas	
	<p>Det vises til slide 32 i framlegget og de utfordringene som der påpekes støttes. Lokalveien fra Heistad til Skjelsvik har vært sterkt belastet under arbeidet på broen ved Brevik. Det er ikke ønskelig med mye trafikk her mtp. barnetetthet, skolevei og boliger.</p> <p>Friervegen er en viktig turvei for lokalbefolkningen. Det er synd om de flotte gårdene som det er få av på halvøya blir sterkt berørt.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering. Det vil bli utført trafikkberegninger, og virkninger og konsekvenser for trafiksikkerhet og andre relevante tema vil bli vurdert i arbeidet med planforslaget.</p> <p>Nye Veier vil i planarbeidet søke å begrense negative konsekvenser for nærmiljø, friluftsliv, og andre ikke-prissatte verdier i størst mulig grad.</p>
39	Simones, Elin	

	<p>Det tas for lite hensyn til friluftsområder på Grava som er svært mye brukt. Heistad er Porsgrunns største bydel, og mange beboere bruker lokale friluftsområder. Hvordan er områdene forsøkt skånet? Hvordan blir inngrep kompensert? Hva skjer med Frierstien? Har de som har utarbeidet planene kjennskap til verdien av turområdene? Vegutbyggingen har ikke stor verdi lokalt. Det fremstår som et offer for at turister fra mer sentrale strømer skal komme seg raskere til fritidsboliger. Det bør tydelig komme frem hva som er gjort for å bevare bruksverdien av de mye brukte naturområdene. Bevaring av friluftsområder er av større betydning enn tilrettelegging for mer bilbruk.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering. Nye Veier vil i planarbeidet søke å begrense negative konsekvenser for nærmiljø, friluftsliv, og andre ikke-prissatte verdier i størst mulig grad. I planarbeidet blir både befaringer, offentlige databaser, og innspill fra ulike aktører og beboere benyttet for å få kjennskap til ulike områder.</p>
40	Ronny Simonsen	
	<p>Bor i Falkevegen på Heistad og har spørsmål knyttet til støyberegninger og støytiltak.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Er det noe vi må foreta oss nå, eller blir vi ivaretatt når det gjelder evt. støytiltak på vår eiendom? 2. Vil det komme noen til oss for å foreta støymålinger? Evt. når på året vil dette skje? Vi har en liten skog mellom oss og dagens E18 og vi opplever at støyen fra E18 er vesentlig høyere hos oss på høst/vinter da løvet på trærne er borte og det er våtere veibane/piggdekk. 3. Vil evt. støytiltak komme på plass før byggestart? 4. Hvem tar en evt. slik avgjørelse på om eiendommen skal løses inn eller ikke? 5. Hva slags støytiltak kan være aktuelt å gjøre for oss for at vi skal kunne fortsette å bo i huset vårt? 	<p>Eventuelle behov for støytiltak på eiendommen beregnes og vurderes som en del reguleringsplanen. Hvilke konkrete støytiltak som skal gjennomføres detaljeres i neste fase under prosjekteringen.</p> <p>Det vil ikke foretas målinger i planfasen. Alle vurderinger i planfasen gjøres for et fremtidig vegsystem og utføres derfor med beregninger etter gjeldende metodikk.</p> <p>Reguleringsbestemmelsene legger opp til at nødvendige støytiltak skal være opparbeidet og ferdigstilt før anlegget (det nye veganlegget) tas i bruk.</p> <p>Nye Veier vil gå i dialog med hver enkelt grunneier om innløsning der dette er aktuelt.</p> <p>Eventuelle behov for støytiltak vurderes ut fra om det er overskridelser av gjeldende retningslinjer. Dette blir synliggjort i planforslaget.</p>
41	Skavrakåsen velforening	

	<p>Velforeningen ønsker at Porsgrunn kommune setter strengere krav til Nye Veier og Eiffage enn det lovverket tilsier og viser til tre konkrete tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Støyskjerming langs strekningen mot Skavrakåsen slik at ingen på Skavrakåsen påvirkes negativt • Valg av lavest mulig høydeprofil på ny trasé ved Ås • Planområdet utvides mot Falkeveien og Haukeveien for å inkl. støyskjerming <p>Velforeningen vil at det legges inn konkrete, støyreducerende tiltak i plandokumentet, og foretrekker at det bygges miljø- eller løsmassetunnel på hele strekningen. Som minimum vil foreningen ha støyskjermer på vegens østre side sør og nord for Steinbrekkatunnelen.</p>  <p>Bilde 1: Ny E18 ved Skavrakåsen. Vårt minstekrav for støyreducerende tiltak illustrert med blå linje (støyskjermer).</p> <p>Velforeningen ber Porsgrunn kommune om at nye tunneler gjennom Steinbrekka blir så lange som mulig.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Eventuelle behov for støytiltak vurderes ut fra om det er overskridelser av gjeldende retningslinjer (T-1442/2016). Dette blir synliggjort i planforslaget.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering.</p>
<p>42 Solvang Borettslag</p>		
	<p>Det vises til informasjon i informasjonsmøter, møte med prosjektledelse og informasjon på Nye Veiers hjemmeside. Borettslaget er opptatt av kryssløsning, støy fra ferdig vei og støy i anleggsfasen. De er også spent på langsiktige konsekvenser knyttet til inngrep i nærområdet, verdi på eiendommer, trafikkbildet og framtidig støy ved uteområder og uteplasser. Ettersom kryssløsning ikke foreligger vil det ikke bli kommentert nå. Det bes om at en tar hensyn til borettslaget som allerede ligger i umiddelbar nærhet til eksisterende vei.</p> <p>Borettslaget ønsker å bli tatt med i diskusjoner og møter om løsninger, og fortsette den gode dialogen med prosjektledelsen. Å få informasjon så tidlig som mulig, vil være vesentlig.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering. Konsekvenser og virkninger av utbyggingen, som støy, inngrep i nærområder, trafikk, mm., vil bli vurdert og kommentert i planarbeidet.</p>

43	Ståland, Asle og Linda	
	<p>Som beboere på Hvalsåsen over Brattåstunnelen blir Ståland påvirket av både anleggsfase og driftsfase. Permanente løsninger må ta hensyn til støy og luftkvalitet. Det vil bli en meget krevende utbyggingsperiode for beboere ved Skjelsvikdalen.</p> <p>Det er meget viktig at det blir en lukket løsning for E18 gjennom Skjelsvikdalen med et halvt kryss. Nedsenket løsning er foretrukket, og trenger ikke bli så kostbart som presentert i media.</p> <p>Ståland er mest bekymret for framtidig trafikkbelastning på rv. 36. Rv. 36 kan samlet sett gi mer støy enn E18. Det er viktig med støyberegninger for både E18 og rv. 36 samlet i Skjelsvikdalen. Opplevd støy og målt støy er relativt forskjellig, dette må hensyntas.</p> <p>Vegetasjonsfeltet mellom Skjelsvikdalen og Brattås er meget viktig å ivareta for å skjerme mot trafikken i Skjelsvikdalen. Det burde inntas klare restriksjoner og krav for å ivareta dette. Bebyggelsen på Hvalsåsen må støyskjermes. Utslipp fra tunnel må plasseres slik at det ikke får store konsekvenser for nærliggende bebyggelse. En så stor trafikkåre burde legges mest mulig bort fra tettbebygde strøk.</p> <p>Anleggsfasen vil medføre en stor belastning, med blant annet mye trafikk og støy. Kravene til anleggsgjennomføring burde spesifiseres i størst mulig grad. Dette gjelder særlig restriksjoner på tidspunkt og støy. All tipping og lasting bør skje inne i tunnel. Entreprenørarbeidene må ha klare restriksjoner med tanke på rystelser for de som bor over tunnelen med liten overdekning. Sprenging etter kl. 2000 er uheldig. Man må i denne fasen ikke se for lett på disse utfordringene og legge opp til at en entreprenør skal løse dette.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering. Virkninger og beregning av støy og luftforurensning knyttet til utbyggingen vil bli vurdert og kommenter i videre planarbeid, både med tanke på anleggsfase og permanent situasjon. Nye Veier vil forholde seg til gjeldende retningslinjer (T-1442/2016) i både driftsfase og anleggsfase. Ved grenseoverskridelser settes det inn avbøtende tiltak. Det blir en lukket løsning for ny E18 gjennom Skjelsvikdalen, men kryssløsning med rv. 36 i dagen.</p> <p>I planarbeidet med ny E18 vil støyberegninger fra eksisterende rv. 36 sammen med ny E18 ligge til grunn, da plassering av ny rv. 36 ikke er fastsatt.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering. Bevaring av vegetasjonsfelt og eventuelle krav knyttet til støyskjerming vil bli vurdert i videre planarbeid.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering. Krav om tiltak mot støy og rystelser i anleggsfasen vil vurderes som en del av planarbeidet.</p>
44	Sølverød, Nils Magnus	
	<p>Sølverød er eier av gbnr. 50/6. Deler av eiendom ved Tveitanveien er lagt inn i planområdet pga. mulig tunnel mot Bane Nors rømningstunnel i Pasadalen.</p>	<p>Det vil ikke bli utført kulturminne-registreringer der hvor ny E18 går i tunnel. Dersom dagsoner som ikke</p>

	<p>Det er to fredete kulturminner på eiendommen. Vil det bli en kulturminneregistrering?</p> <p>Eiendommen er en jordbrukseiendom med ca. 63 daa fulldyrket jord. Vil det bli konsekvensutredet hvor vidt tunnelarbeider kan endre grunnvannets veier og funksjonalitet på jordbruksdrenering, evt. dokumentasjon av dette på senere tidspunkt?</p>	<p>er registrert i forbindelse med tidligere reguleringsplaner vil berøres av tiltaket, vil det utføres registreringer for disse aktuelle områdene.</p> <p>Tunnel mot Pasadalen er ikke lenger aktuell.</p>
45	Torpe, Dagfinn	
	<p>Ved bygging av ny E18 sør for Hvalsåsen blir tilgangen fra Brattås til friluftsområdet mellom Frierfjorden og dagens E18 sterkt begrenset, spesielt i anleggsperioden.</p> <p>Det eksisterer en dårlig kjerrevei/ sti fra Hvalsåsen ned til Versvikvegen, i et område som ikke berøres av anleggsvirksomhet. Ved å opparbeide stien til "barnevognstandard" vil befolkningen ha en adkomst til friluftsområdet utenom anleggsområdet. Stien bør gå fra Versvikvegen til lekeplassen ved Skrikeråsvegen, i det minste frem til Siriusvegen.</p> 	<p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Veier vil i planarbeidet søke å begrense negative konsekvenser for nærmiljø, friluftsliv, og andre ikke-prissatte verdier i størst mulig grad. Eventuelle kompenserte tiltak vil bli vurdert i planarbeidet. Eventuelle omlegginger og erstatning av stier og veier vil bli vurdert og kommentert i planarbeidet. Innspillet noteres og informasjonen tas med i videre arbeider.</p>
46	Trygsland, Jan	
	<p>Uttale til varsel om oppstart, 10.01.2021</p> <p>Trygsland skriver at hans gårdsbruk vil bli rasert av monsterekrysset sør for Steinbrekkatunnelen fordi det tar mye dyrket jord. Det tar også plassen til gårdssagen. I tidligere planer for ny E18 ble ikke eiendommen berørt. Trygsland driver 6 andre mindre gårder langs E18 og er opptatt av å bevare kulturlandskapet. Miljøforurensinger som eksos, støv, lyd og lys forringer bokvaliteten. Boforholdene i Frierveien 81 og 83 blir ødelagt. Utformingen av krysset må kunne gjøres bedre. Frierveien under E18 er viktig for landbruksdriften.</p> <p>Krysset må kunne ligge der det er i dag med å la rampene gå inn i tunnelen eller i ekstra sving nordover. Avkjøring sørfra bør</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering. Det jobbes med vurderinger av linjeføring og ulike kryssløsninger med sikte på å finne en best mulig løsning, i tråd med føringer fra KMD. Nye Veier vil i planarbeidet søke å begrense negative konsekvenser for naturressurser, kulturmiljø, friluftsliv og andre ikke-</p>

	<p>beholdes som i dag for å spare areal og få større avstand til Frierveien 81 og 83.</p> <p>Det er ikke rett at området bare har næringsbebyggelse og veianlegg som beskrevet i varselet. Det er boliger, landbruk og turområde med tursti fra Frierveien opp Steinbrekka til Skavrakåsen.</p> <p>Informasjonen fra Nye Veier til grunneiere og berørte er veldig dårlig.</p> <p>Uttale til planprogram, 02.07.2021</p> <p>Samme punkter som til varsel om oppstart.</p>	<p>prissatte verdier i størst mulig grad.</p> <p>Miljøforurensninger vil også bli vurdert i planarbeidet.</p> <p>Det er i varselet beskrevet at veistrekningen går gjennom både boligbebyggelse, næringsbebyggelse og LNF-områder (landbruks- natur- og friluftsområder). Det er utvidet område (altså området som ikke er en del av tidligere plan) som beskrives med næringsbebyggelse og veianlegg. Alle relevante temaer, inkludert friluftsliv, nærmiljø og jordbruk, vil vurderes i planbeskrivelsen.</p> <p>Innspill om informasjon tas til følge. Det vil bli gitt mer detaljert informasjon når en har kommet lenger i planprosessen, og dermed har et konkret forslag til rammer og føringer for arealbruk for det aktuelle området.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering.</p>
47	<p>Trygsland, Ole Jørgen og Grønli, Malin Ødegård</p>	
	<p>Ved Heistad med mye bebyggelse og behov for friluftsliv- og landbruksområder må støy dempes bedre enn ved dagens E18. Det anbefales miljøtunnel på store deler av strekningen. En fin plass for miljøtunnel er mellom Steinbrekka og Kjørholttunnelen. Det vil sikre problematikken rundt støy, forurensning, turområder og dyreliv.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering. Virkninger og beregning av støy knyttet til utbyggingen vil bli vurdert i planarbeidet, både med tanke på anleggsfase og permanent situasjon. Nye Veier vil forholde seg til gjeldende retningslinjer (T-1442/2016) i både driftsfase og anleggsfase. Ved</p>

<p>Monsterkryss ved Steinbrekka fremstår som lite gjennomtenkt. Det medfører uakseptabel støy, forurensning og naturinngrep, og unødvendig nedbygging av dyrket mark. Delt kryss er ikke et fremtidsrettet kryss. Kryss bør bygges i forbindelse med ny fremtidig kobling mot rv. 36.</p> <p>Krysset ved Steinbrekka strekker seg for langt nordover. Det må bygges en overgang ved Kjørholtunnelen for å sikre atkomst til Kjørholt Vestre, Stranda og Friervegen. Rampene bør kunne føres inn og ut av tunnelen ved dagens kryssløsning.</p> <p>Steinbrekkakrysset vil gi dramatisk naturinngrep ved gbnr. 70/31. Eiendommen blir ubeboelig. En vil få reduserte solforhold, mye støy og forurensning, og en 14 m. høy fylling rett ved husvegg og uteområde. Trygsland frykter for deres og barnas sikkerhet. Planene og mulighetene for eiendommen blir trolig vanskelig/ umulig å gjennomføre. Det vises til befaringsreferat 02.09.20 fra Mats Victor Levin.</p> <p>Kryssløsningen anses som katastrofal og raserende for gårdsbruket gbnr. 70/6 og hus 70/43. Gården har vært under sterkt press siden forrige E18 utbygging. Det er viktig at det tas spesielle hensyn til de få gårdsbruk med egen drift som er igjen. Sagbruk vil også gå tapt.</p> <p>Trygsland er uenig i vurderingen av at «det utvidete planområdet ikke er i bruk til friluftsliv». Området er preget av dyrket mark, bebyggelse og tur/skoleveier. Det har et rikt dyreliv. Det er uakseptabelt at en ikke vil utrede friluftsliv og landskapsbilde. Trygsland stiller seg spørrende til Nye Veier sin tilbakeholdenhet på alternativer til nydyrking av landbruksjord og evnen til å formidle viktig informasjon til berørte.</p> <p>Det anbefales at gbnr. 70/3 omreguleres fra næring og bolig til LNF.</p> <p>Friervegen og stien langs Steinbrekka er mye brukt som tur- og skolevei, og det anses som meget viktig at disse opprettholdes. Landbruksundergang mellom Steinbrekka og Kjørholtunnelen må også opprettholdes. E18 bør bygges så smal som mulig for å skåne dyrebare områder.</p> <p>Det stilles spørsmålstegn ved innløsning av gbnr 65/58 før ny reguleringsplan foreligger. Dette antyder at Nye Veier allerede har bestemt trase og kryssløsning før den offisielle høringen er gjennomført.</p> <p>Det ytres ønske om at Porsgrunn kommune står opp for sine innbyggere og verner om viktige landbruks- og boareal. Videre ønskes at kommunen vil være behjelpelig med nye bosteder med samme potensial som de har i dag. Det forutsettes at</p>	<p>grenseoverskridelser settes det inn avbøtende tiltak.</p> <p>Uttalelsen tas til orientering. Det jobbes med vurderinger av linjeføring og ulike kryssløsninger med sikte på å finne en best mulig løsning. Nye Veier vil i planarbeidet søke å begrense negative konsekvenser for naturressurser, landskap og andre ikke-prissatte verdier i størst mulig grad.</p> <p>Arealet ved Steinbrekka er ikke en del av det utvidede planområdet. Med det utvidede planområdet menes arealer som ikke er med i planområdet til vedtatt kommunedelplan (hovedsakelig områder ved Skjelsvikdalen). Friluftsliv vil utredes på lik linje med de andre temaene i konsekvensutredningen. Konsekvenser og virkninger for landskapsbilde vil beskrives i planbeskrivelsen. Nye Veier vil i planarbeidet søke å begrense negative konsekvenser for friluftsliv og andre ikke-prissatte verdier i størst mulig grad</p> <p>Uttalelsen tas til orientering. Grunnervervsprosessen pågår.</p> <p>Når det er utarbeidet et planforslag vil dette, etter behandling i kommunen,</p>
---	--

	<p>kommunen vil kreve nytt offentlig ettersyn når konkrete kryss og løsninger foreligger.</p> <p>T1442 og T-1520 må være minimumskrav. Det bør benyttes lyddempende asfalt på strekningen.</p>	<p>legges ut til høring og offentlig ettersyn, slik at berørte på nytt har anledning til å uttale seg. Denne gang til et konkret forslag til rammer og føringer for arealbruk for det aktuelle området.</p> <p>Nye Veier vil forholde seg til nevnte retningslinjer.</p>
48	Tveitanlia borettslag v/ Harald Mørch Uldal	
	<p>Styret i Tveitanlia borettslag har stor bekymring for tunneltverrslag fra nye E18 under Preståsen og fram til Bane Nors rømningstunnel, Pasa-Eidangertunnelen. Ved bygging av Bane Nors rømningstunnel opplevde borettslaget sterke rystelser og skader som etter deres syn var relatert til anleggsarbeidet. Det ble ikke utbetalt erstatninger fordi husene var for gamle. Hele vann/avløpsnettlet måtte i etterkant skiftes ut for mer enn 10 mill.</p> <p>Styret ber om at det ikke velges et tverrslag til denne tunnelen. En foreslår at det velges en linje lenger mot vest, slik at tverrslaget kommer ut i friluft på vestsiden av Pasa avfallsanlegg. Linjen kan da gå under dyrket mark fra Tveten jordene, Øst Grenland folkehøgskole, og under dyrket mark vest for åsen Tveitanlia er lokalisert på.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering. Tverrslagstunnel til Pasadalen er ikke lenger en aktuell løsning.</p>
49	Ulvatne, Bjørn-Erik	
	<p>Ulvatne stiller spørsmål per e-post 6.12.20 om hvordan fv. 354 vil bli påvirket av trafikk i anleggsfasen. Tidligere var det vanlig at E18 ble stengt ved kryss 51 eller ved Langangen - for å så ha omkjøring på fv. 354. Det vises til kart som forklaring. Ulvatne ønsker informasjon om hvordan omkjøringene kommer til å påvirke fv. 354, og hvilke perioder det er snakk om.</p>	<p>Ulvatne har fått svar fra Nye Veier pr. e-post 7.12.20. I e-posten beskrives det at Nye Veier har et overordnet mål om å minimere ulempe for tredjeperson for å begrense behov for å legge om trafikken på lokalt veinett (fv. 354).</p> <p>Strekning ligger på parsell 2 som skal reguleres av entreprenøren. Det vil derfor tidligst bli trafikkomlegginger i 2022. Mer kan ikke svares ut før en kjenner entreprenørens planer. Det vises til Nye Veiers nettsider og Facebook-profil for fortløpende informasjon.</p>
50	Ungdomsrådet i Porsgrunn	

	<p>Ungdomsrådet jobber for at Porsgrunn skal være et godt sted å vokse opp. Gode turstier og trygge nabolag er viktige. Lukket løsning gjennom Skjelsvikdalen vil være best for boligfeltene Hovet og Brattås. Skjelsvikdalen brukes som sykkelvei til byen.</p> <p>Ungdomsrådet er bekymret for lang byggetid med trafikk på nye steder som kan skape farlige situasjoner for barn og unge og forstyrre turgåing.</p> <p>Lundedalen er mye brukt av ungdom fra Heistad barne- og ungdomsskoler, flere barnehager idrettslag og andre.</p> <p>Det er viktig med tett kommunikasjon mot aktørene for å finne gode løsninger for de mange barna som bor her.</p> <p>Ungdomsrådet er særlig positive til den planlagte sykkelveien i Skjelsvikdalen.</p>	<p>Uttalelsen tas til orientering. Løsning ved Skjelsvikdalen vil bli vurdert i arbeidet med planforslaget.</p> <p>Trafikale konsekvenser i anleggsperioden, inkludert konsekvenser for myke trafikanter vil vurderes i planarbeidet. Nye Veier vil i planarbeidet søke å begrense negative konsekvenser for friluftsliv og nærmiljø, og andre ikke-prissatte verdier i størst mulig grad. Eventuelle kompenserende tiltak vil også bli vurdert i planarbeidet.</p>
51	Ørstvet, Mette I. og Unni	
	<p>Ørstvet viser til brev 5.02.2014 til Statens vegvesen Region sør og 4.11.2016 til Nye Veier.</p> <p>De bor på Ørstvedt gård, gnr./bnr.58/3 og 58/4, og stiller spørsmål ved om deres skogareal vil bli berørt av utbyggingen? Spørsmålet gjelder også anleggsdrift.</p>	<p>Eiendommene med gnr./bnr. 58/3 og 58/4 ligger utenfor planområdet, og deres skogareal vil derfor ikke bli direkte berørt av tiltaket eller anleggsdriften.</p>

5. VEDLEGG

- Kopi av mottatte uttalelser