

Multiconsult AS - Fredrikstad
Postboks 1424

1602 Fredrikstad

Dato: 08.12.2020
Saksref: 202011584-2
Deres ref.: 2016/128
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Stig Hagelid Fjeldstad
Telefon:
Mobil: +47 47977073
E-post: stig.hagelid.fjeldstad@banenor.no

Porsgrunn kommune - Uttalelse til varsel om oppstart av detaljreguleringsplan og utbyggingsavtale - E18 Preståsen - Kjørholt

Vi viser til brev datert 16.11. 2020.

Planen har nærføring/berøringspunkter med Brevikbanen og Vestfoldbanen. Disse er i daglig bruk og driften må bli påvirket minst mulig. Vi ber om at eventuelle konsekvenser dokumenteres tilstrekkelig. Bane NOR kan kreve at nødvendige tiltak blir sikret gjennom rekkefølgebestemmelser eller på andre måter i planen, eller som privatrettslige avtaler. Vi også kreve at Bane NOR kan få uhindret tilgang til prosjekteringsgrunnlaget for ethvert forhold som kan være nødvendig for oss.

Bruk av rømningstunnel

For løsning med bruk av vårt areal som riggområde og utlastingstunnell, så gjør vi oppmerksom på at det vil gjelde en rekke forutsetninger for dette som må aksepteres før vi kan godkjenne løsningen. Vi vil blant annet kreve at vår tilgang til rømningstunellen er uforstyrret. Vi vil kreve sikkerhet for at rømningsvei alltid er åpen og tilgjengelig og at anleggstunnel blir støpt igjen etter ferdigstilling. Bane NOR kan og vil sette ytterligere vilkår både til at løsningen dokumenteres og for en eventuell bruk av tunnelen og området i dagen, samt krav til tilbakestilling. Det vil være nødvendig å inngå avtaler om eventuelt erverv av grunn og rettigheter fra Bane NOR. Samtidig er vi tilfreds med at Nye Veier allerede har startet denne prosessen.

Jernbanens arealbehov

Bane NOR vil kreve at jernbanen ivaretas reguleringsmessig i planen. Intensjonen i gjeldende regulering for Vestfoldbanen i tunnel må videreføres. Vi vil også be om at planen utformes slik at tiltak i forbindelse med drift, vedlikehold og mindre utviklingstiltak for jernbanen kan utføres uhindret. Brevikbanen må også sikres reguleringsmessig. Vi minner om søknadsplikten i jernbanelovens §10. Dersom det skal gjøres endringer i veinettet eller etterbruken av dagens E18 som kan påvirke bruken av planoverganger, så ber vi om at dette inngår i dialogen med oss og at det ikke utføres tiltak som kan gi ulovlig ferdsel på jernbanen.

Ved nærføring til jernbanen i dagen eller tunnel vil vi kreve at dette prosjekteres og kvalitetssikres overfor oss. Prosjekteringsunderlaget må fremlegges til oss i tilstrekkelig tid til at vi kan vurdere det. Dette gjelder også dersom veien kan forandre grunnforhold, vannstrømning eller annet som kan påvirke jernbanen. Påvirkning på jernbanen bør inngå i ROS-analysen.

Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen. Informasjon om disse finnes i vår veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging: <https://www.banenor.no/Om-oss/sikkerhet2/Veileder-for-god-planlegging/> samt i vårt tekniske regelverk: <http://www.banenor.no/Marked/Leverandorinfo/Teknisk-regelverk/>.

Vi forventer at forslagstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides forslag til reguleringsplan.

Hvis det er behov for samråd med Bane NOR (jf. vår veileder) eller konkrete spørsmål der det er behov for avklaring, ta kontakt med saksbehandler så tidlig som mulig.

I tillegg har Bane NOR en rolle som grunneier. Bane NOR som grunneier har behov for å ivareta sine interesser i plansaker på linje med andre grunneiere.

Bane NOR som grunneier har derfor følgende merknader til planforslaget:

Vår viktigste interesse er utviklingen av Eidanger sandtak. Utviklingen av hele sandtaket er avhengig av overskuddsmasser fra nye E18 som varslet plan skal legge til rette for.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
Sjef Planforvaltning
Bane, Drift og Teknologidivisjonen

Stig Hagelid Fjeldstad
Planlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

Multiconsult AS - Fredrikstad, Elise Enoksen Moen

Kopi:

PORSGRUNN KOMMUNE
STATENS VEGVESEN

From: [BJØRN](#)
To: [10217934-01 - E18 Langangen-Rugtvedt](#); postmottak@porsgrunn.kommune.no
Subject: 10217394-01 E18 Preståsen - Kjørholt
Date: søndag 10. januar 2021 02:04:19

Dagen E18 nord for Lundedalen industriområde ved Heistad skal bli lokal stamvei.

Her er det skissert en rundkjøring for av- og påkjørsel fra kommende E18 og industriområdet.

Dette innspillet til planarbeidet går ut på at denne 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 i dag foretas helt fra Herøyaveien i Skjelsvikdalen på 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 der , og navn på veien kan eksempelvis være Rønningen eller Rødsveien dersom

ikke Industriveien beholdes.

E18 Preståsen-Kjørholt

Sendt inn av: Anonym bruker

Tidspunkt for innsending: 10. jan. 2021, 01:16:17

Navn

Bjørn Bjørnsen

Epostadresse

bjornnorway@hotmail.com

Rolle

Privatperson

Tittel på innspillet

Reserve strømforsyning Lundedalen industriområde

Innspill

At backup-kabelen til industriområdet i Lundedalen ved Heistad går fra den kommende E18-traseen ved Rønningen sør for Brattåstunnelen, istedenfor som idag fra Ørstvedmyra industriområde ved Herøyaveien i Skjelsvikdalen.

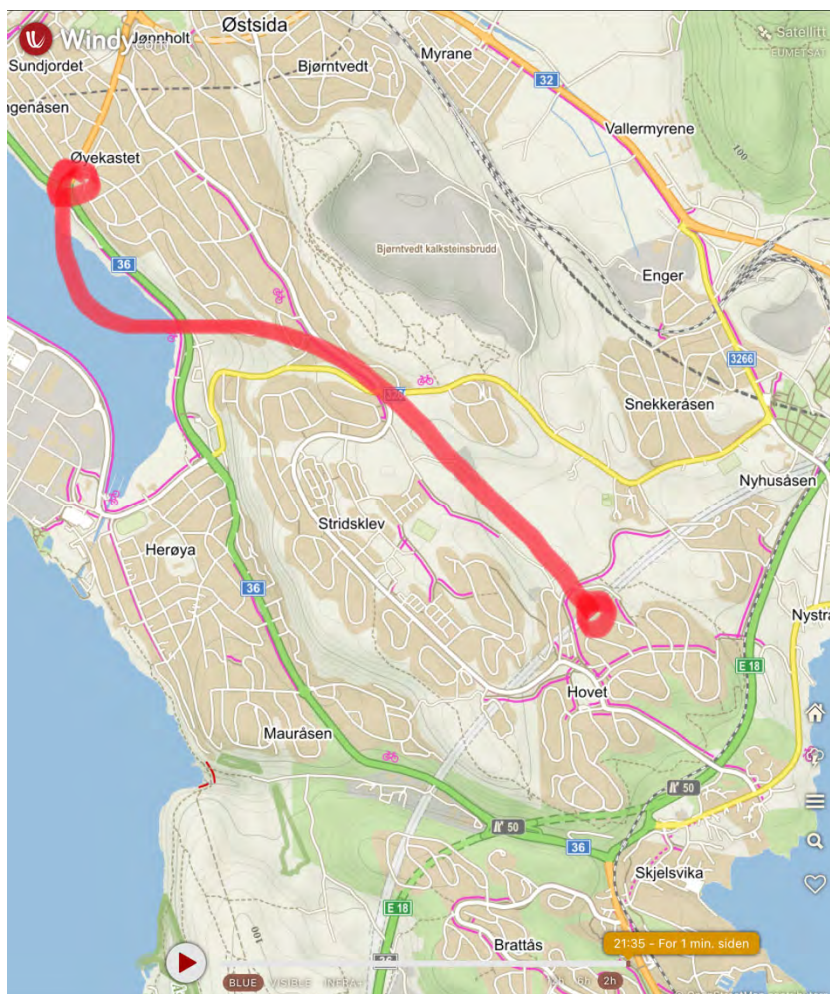
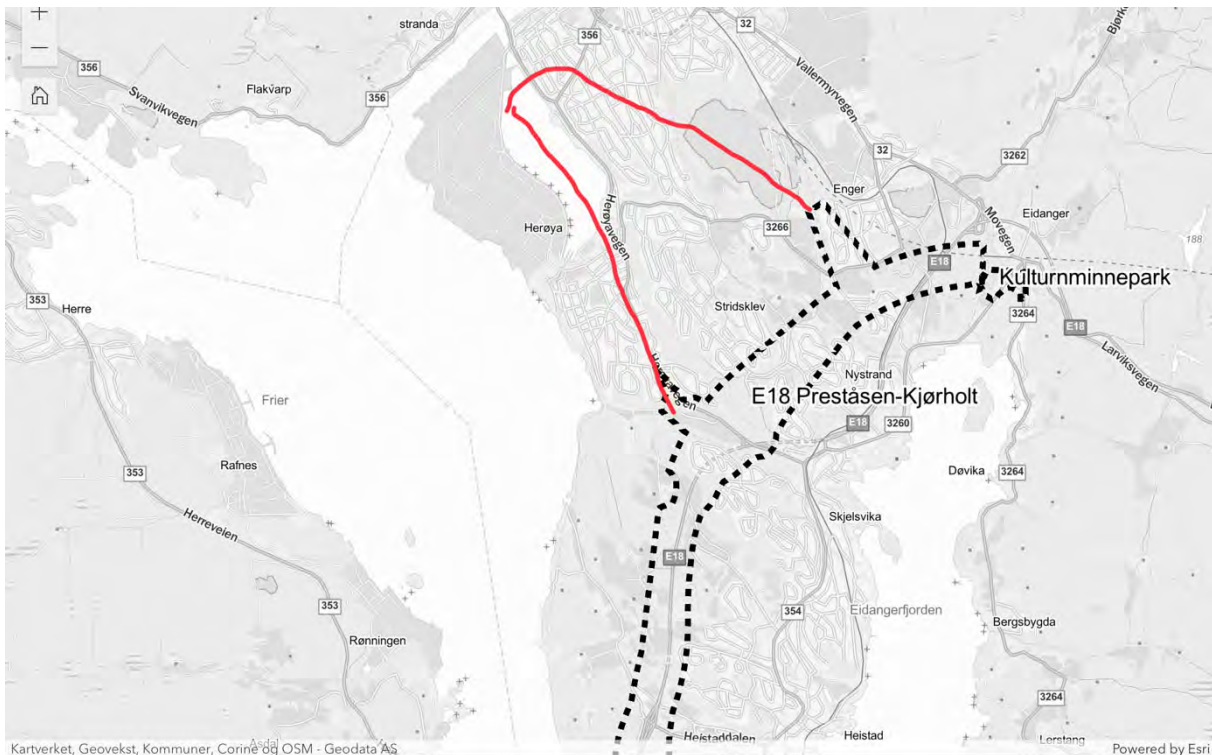
Er innspillet stedfestet?

Ja

Velg lokasjon på kartet

Breddegr.: 59,09541 Lengdegr.: 9,6663

Høringsinnspill til varsel om oppstart - E18 Preståsen-Kjørholt



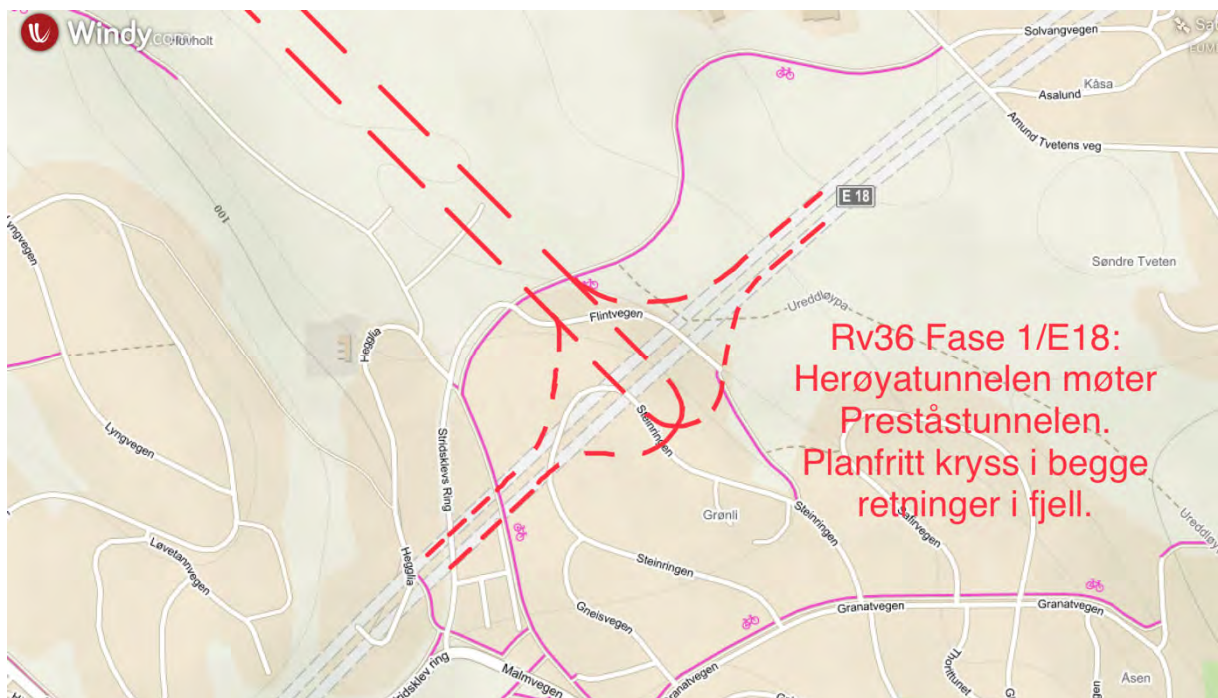
Dette innspillet gjelder hovedsakelig koblingen mellom ny E18 og ny Rv36 i Porsgrunn. Statens Vegvesen og Nye Veier bør utnytte muligheten til få til en fremtidsrettet kobling, som i det lange løp antagelig vil bli den mest samfunnsøkonomiske.

Planområdet bør derfor utvides til også å gjelde området markert i rødt.

I og med at det lenge har vært snakk om en Herøyatunnel bør denne i det minste legges tilrette for allerede nå. Den fremtidige koblingen mellom E18 og Rv36 bør bygges i Preståstunnelen, samtidig som dagens veinett beholdes som lokalvei. For å spare eksisterende bebyggelse, bør den ta utgangspunkt i dagens rundkjøring ved Øvekast i Porsgrunn og føres inn i

Preståstunnelen. Der bygges en planfri kryssløsning mot Oslo, Kristiansand og Skien. Dette kan gjøres i flere faser, der fase 1 er Øyekast – Preståstunnelen, og fase 2 er videre til Skien.

Fase 1: Kryssløsning E18/Rv36 i fjell – Preståstunnelen

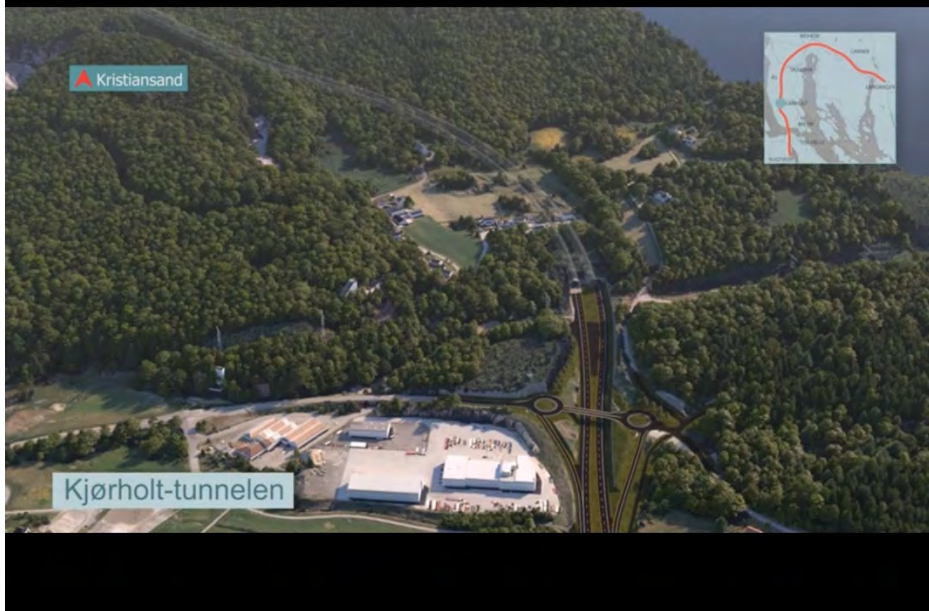


Ved å investere i et skikkelig kryss og fremtidsrettet vei, vil det nye veisystemet bli så attraktivt at det vil avlaste fylkesvei 32 over Vallermyrene. Tidligere beregninger har tross alt vist at veien fra Lanner (dagens E18) via Moheim og Vallermyrene vil ha høyere trafikk enn ny E18 fra Lanner og sørover. Dersom ikke ny Rv36 og fremtidig påkobling til E18 bygges riktig, vil det forbli situasjonen i overskuelig fremtid.



Fase 1: Dagens rundkjøring ved Øyekast som utgangspunkt for ny forbindelse til Preståstunnelen.

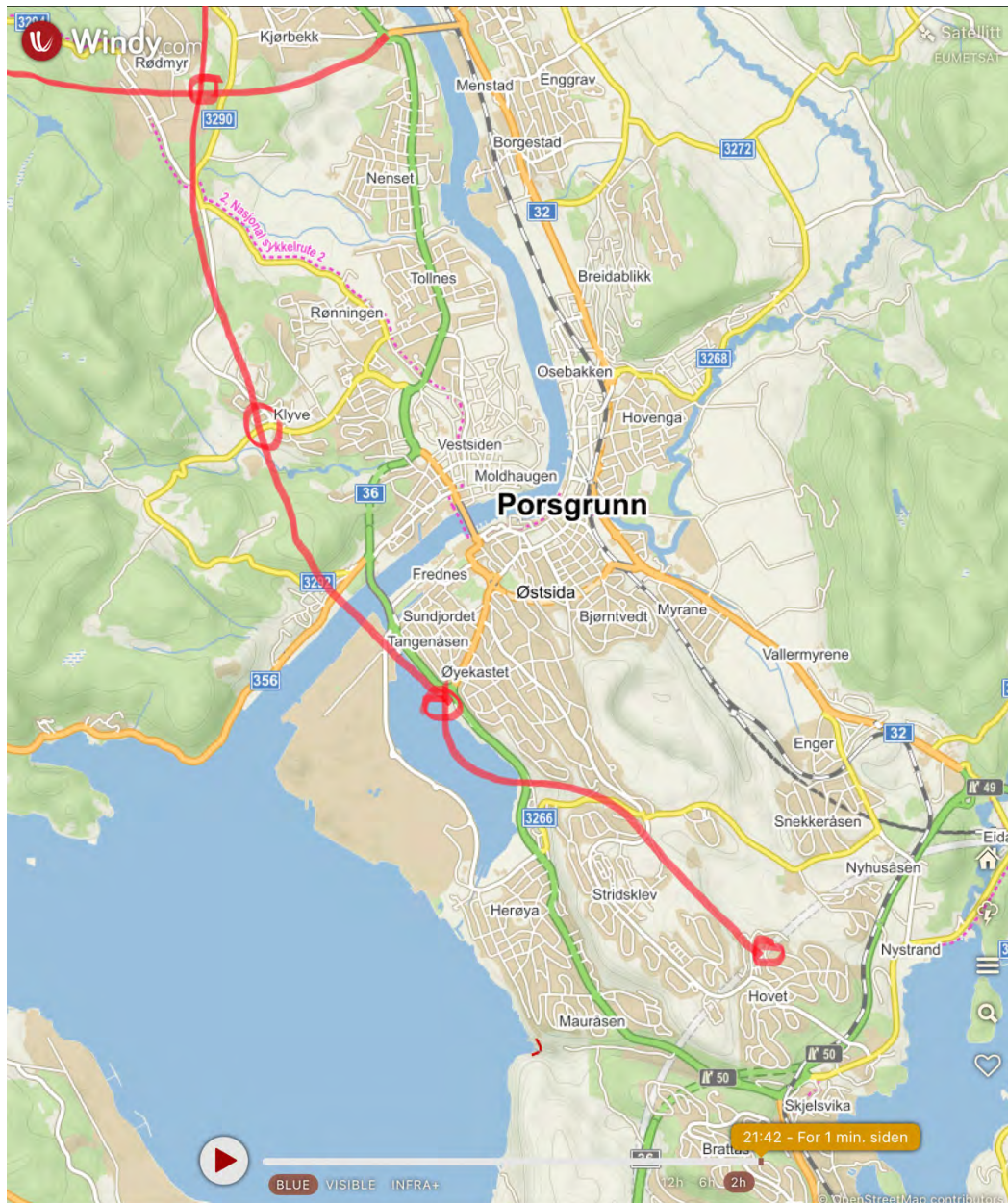
Hovedmengden av trafikken mellom Grenland og E18 skal til/fra Vestfold/Oslo. Moheim og fv32 vil derfor forbli det naturlige rutevalget for veldig mange, om ikke et bedre alternativ bygges. Å kjøre om Herøya, når man i utgangspunktet skal i motsatt retning vil være unaturlig for de fleste.



Beholder man i tillegg de tiltenkte kryssløsningene på Eidangerhalvøya vil man sørge for god påkobling også for beboerne og næringslivet der.

Slik vil flest mulig få mest nytte av det nye veisystemet.

Etter fase 1 kan veien utvides videre som ny Rv36 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.



Rv36: Ny forbindelse mellom E18 og Skien

For ordens skyld: Både Herøyatunnel og ny Rv36 til Skien forutsettes fra vår side bygget ut som minimum firefelts vei, først og fremst med motorveistandard.

For Bypartiet (Skien),
Tomas Bakken
Orrfuglvegen 13
3741 Skien
95051977
tomas.bakken@skien.kommune.no

(For mer informasjon, illustrasjonsvideo og relevante rapporter, se www.bypartiet.no)

E18 Preståsen-Kjørholt

Sendt inn av: Anonym bruker

Tidspunkt for innsending: 10. jan. 2021, 19:36:23

Navn

Jorunn Dalene

Epostadresse

jorunn.dalene@sf-nett.no

Rolle

Privatperson

Tittel på innspillet

Støytiltak ny E18

Innspill

Som beboer i Planetveien på Brattås, er erfaringen mye og ofte plagsom støy fra dagens E18 (sørsiden av Brattåstunnelen). Med ny E18, som skal være 4-felts vei samt ha økt hastighet, er det en stor sannsynlighet for at støybelastningen øker. Har observert at det i forbindelse med planlegging av ny vei har blitt tegnet et støykart, men finner ikke noe om hva som ligger til grunn for "støykartet" og de ulike støysonene. Erfaringen, etter å ha bodd på Brattås i mer enn 13 år, er at støyen fra dagens E18 i retning sør for Brattås tunnelen tidvis (avhengig av vindretning) er så sjenerende at vinduer ikke kan være åpne. Ved en så stor utbygging som ny 4-felts motorvei er, bør hensyn til beboere veie tungt. En vei som bygges for fremtiden må og skal hensynta de negative helsekonsekvensene støy har for de som bor i nærheten av veien. En god løsning for å iverksette støyproblematikken er å bygge miljøtunnel og støyskjerming på sørsiden av Brattås tunnelen. Mangel på støytiltak vil i ytterste konsekvens føre til helseplager. En mindre konsekvens, men fortsatt svært uheldig, er at støyen er så plagsom at vinduer må være lukket. Plagsom støy er jo i tillegg også noe som beboerne må betale for i form av mulig verdiforringelse av boligen.

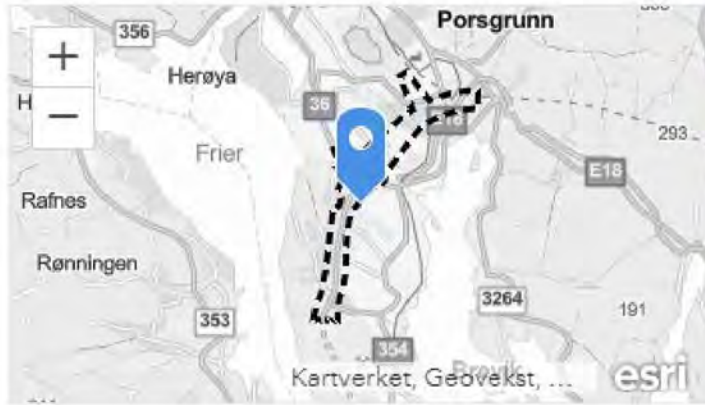
Ser frem til en god løsning på støyproblematikken som ivaretar beboernes helse i tillegg til at det skal være mulig å ha åpne vinduer samt sitte ute i hagen!

Er innspillet stedfestet?

Ja

Velg lokasjon på kartet

Breddegr.: 59,09527 Lengdegr.: 9,67154





Direktoratet for mineralforvaltning
med Bergmesteren for Svalbard

Nye Veier AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Dato: 10.01.2021
Vår ref: 20/03835-2
Deres ref:

Uttalelse til varsel om oppstart av detaljregulering for E18 Preståsen - Kjørholt i Porsgrunn kommune

POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00

E-POST post@dirmin.no

WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883

SWIFT DNBANOKK

IBAN NO5376940505883

ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR

TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 16. november 2020.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og skal bidra til størst mulig samlet verdiskaping basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

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

Om planen

Nye veier har varslet oppstart av detaljregulering og utbyggingsavtale for strekningen E18 Preståsen – Kjørholt i Porsgrunn kommune. Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for bygging av ny E18 på strekningen, og inngår i Nye Veiers utbygging av delstrekningen E18 Langangen - Rugtvedt, en del av lenken E18 Langangen – Grimstad.

Planområdet ligger i store trekk innenfor område avsatt gjennom foregående arbeid i kommunedelplan for E18 Langangen - Rugtvedt. Detaljreguleringsplanen utarbeides på bakgrunn av prinsipiell enighet etter dialogmøter mellom partene for å løse innsigelse fra Statens vegvesen til detaljreguleringen av E18 Lanner – Kjørholt. Forslaget til tiltak omfatter ny firefelts motorvei med total bredde på 23 meter. Det skal avklares omfang av nytt kryss, veier og konstruksjoner.

Forslag til ny reguleringsplan opplyses å ville være i tråd med arealdelen i gjeldende kommuneplan der E18 er vist med linjesymbol, og i hovedsak være i tråd med kommunedelplan for E18 Langangen – Rugtvedt. Der reguleringsplanens avgrensning avviker fra kommunedelplanen vurderes planarbeidet å være omfattet av forskrift om konsekvensutredninger § 8, men ikke av krav til planprogram.

DMF sin uttale til planen



Rett utenfor det foreslåtte planområdet ligger karbonatforekomsten Dalen-Kjørholt¹, som Norges geologiske undersøkelse (NGU) har vurdert til nasjonal betydning. Forekomsten har dannet grunnlag for den ekstensive gruvevirksomheten Dalen Gruve. Videre ligger Bjørntvedt² nord for det foreslåtte planområdet. Bjørntvedt er vurdert til å ha regional betydning som industrimineral.

Videre går planforslaget gjennom de registrerte sand- og grusressursene ved Eidanger³ og Herregårdsbekken⁴, som NGU har vurdert til å ha lokal betydning.

Det foreslåtte planområdet unngår problemstillinger tilknyttet ressursene som er vurdert til å ha nasjonal betydning. Planområdet er innskrenket i forhold til tidligere forslag. Det skal vurderes at tverrlagstunellen kan benyttes til å frakte tunnelmasser til Bjørntvedtbruddet uten å måtte gå inn på offentlig veg, og planforslaget er derfor noe justert her.

DMF kan ikke se at planforslaget legger opp til direkte påvirkning av gruveområder eller ytterligere båndlegger ressursene i området. Eventuell påvirkning forventer vi at utredes i det videre planarbeidet på linje med øvrige utredningstema.

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

Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad
seksjonssjef

Håvard Hammerstad
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Håvard Hammerstad

¹ NGU sin industrimineraldatabase Dalen - Kjørholt;
https://aps.ngu.no/pls/oradb/minres_deposit_fakta_NY_KS.Main?p_objid=8488&p_spraak=N

² NGU sin industrimineraldatabase Bjørntvedt;
https://aps.ngu.no/pls/oradb/minres_deposit_fakta_NY_KS.Main?p_objid=8481&p_spraak=N

³ NGU sin sand-, grus- og pukkdatabase Eidanger;
http://aps.ngu.no/pls/oradb/grus_GP_Omrade_fakta_KS.Main?p_objid=60244&p_spraak=N

⁴ NGU Herregårdsbekken;
http://aps.ngu.no/pls/oradb/grus_GP_Omrade_fakta_KS.Main?p_objid=60248&p_spraak=N



Mottakere:

Nye Veier AS

Tangen 76

4608 KRISTIANSAND S

Kopi til:

Porsgrunn kommune

Postboks 128

3901 PORSGRUNN



Multiconsult Norge AS
Postboks 1421
1602 FREDRIKSTAD

Vår saksbehandler
Jan Thorsen

Vår dato
04.01.2021
Deres dato

Vår referanse
18/00696-5
Deres referanse

E18 PRESTÅSEN – KJØRHOLT OPPSTART AV DETALJREGULERING OG UTBYGGINGSAVTALE - Innspill fra Eidanger Bondelag

Eidanger Bondelag viser til brev fra Nye Veier AS, datert 16. 11. 2020., «E 18 Preståsen – Kjørholt varsel om oppstart av detaljregulering og utbyggingsavtale».

Eidanger Bondelag har følgende innspill:

I brevet fra Nye Veier AS pekes det på fem temaer (naturmangfold, kulturminner og kulturmiljø, støy og luftforurensing) som anses som viktige å utrede gjennom et eget utredningsprogram. Eidanger Bondelag registrerer at ivaretagelse av dyrka mark ikke omfattes av et eget utredningsprogram, men vil bli omtalt i planbeskrivelsen som eget tema.

Eidanger Bondelag vil understreke viktigheten av at dyrka mark blir ivaretatt på en så god måte som mulig. Det må innebære at minst mulig dyrka omdisponeres til vegformål.

Det må og innebære at det legges opp til god arrondering, og godt fungerende adkomst/tilførselsveier til dyrka mark, både i anleggsperioden og etter at anleggsperioden er over.

Eidanger Bondelag vil spesielt peke på kryssløsningen som planlegges på Kjørholt. Løsningen slik den planlegges med ramper, beslaglegger mye verdifull dyrka mark i den østlige delen av kryssområdet. Eidanger Bondelag vil sterkt henstille til at 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.

Eidanger Bondelag vil og understreke at en E 18 løsning etablert lenger øst i Skjelsvikdalen vi være svært ønskelig, da en slik løsning vil medføre mindre behov for omdisponering av dyrka mark. Løsningen vil og ha klare fordeler knyttet til problematikk med kvikkleire og avstand til bebyggelse.

Eidanger Bondelag forventer og å bli konsultert og orientert om framdriften i det kommende arbeidet med detaljreguleringsplan og konsekvensutredningen.

Bondelagets Servicekontor AS

Norges Bondelag

Postadresse: Landbrukets hus, Bøvegen 271, 3810 GVARV, Tlf: 35 95 90 30
Besøksadresse: Landbrukets hus, Bøvegen 271, 3810 GVARV
Bankkonto: 8101.05. 91392, Org.nr.: 985063001 MVA
telemark@bondelaget.no, <http://www.bondelaget.no/telemark/>

Bankkonto: 8101.05.12891
Org.nr: 939678670

Vår kontaktperson i saken er:
Leder i Eidanger Bondelag, Svein Jonassen, tlf. 95 73 38 42.

På vegne av Eidanger Bondelag.

Med vennlig hilsen

Elektronisk godkjent, uten underskrift

Jan Thorsen

Til Nye Veier AS

Fra Fellesforum for Heistad, Brattås og Skjelsvik

Hvalsåsen Velforening

Skavrakåsen Velforening

Vi viser til brev datert 16.11.2020: E18 Preståsen – Kjørholt. Varsel om oppstart av detaljreguleringsplan og utbyggingsavtale. Vedlagte dokument inneholder en rekke innspill til planarbeidet. Dokumentet er utarbeidet av ovennevnte avsendere.

Bakgrunn for planarbeidet og kommentar til varselet

Innledningsvis ønsker vi å presisere at rammen for arbeidet er den gjeldende reguleringsplanen godkjent av Porsgrunn Bystyre den 13.06.2019 (saksnr. [17/04993](#)) og vedtaket av 24.04.2020 i Kommunal- og Moderniseringsdepartementet "Porsgrunn kommune – innsigelse til reguleringsplan for E18 Kjørholt – Lanner" (KMD, saksnr. [19/4036-30](#)). Nye Veier AS viser i hovedsak til kommunedelplanen for E18 Langangen – Rugtvedt, som ble vedtatt av Porsgrunn bystyre 03.09.2015, i varselet.

Vi ønsker også å minne Nye Veier AS om vedlegg 20 signert Magne Ramlo og Morten Lossius i vedtaket i Porsgrunn bystyre av 13.06.2019 ([link](#)) hvor Nye Veier AS aksepterer følgende løsning:

- Punkt 4: Nye Veier AS aksepterer en løsmassetunnel/lukket løsning i Skjelsvikdalen

Vi forventer at Nye Veier AS gjennom reguleringsplanen bygger videre på vedtak om saken i PK og KMD, spesielt nevnes igjen lukket tunnelloøsning i Skjelsvikdalen.

Vi vil også påpeke at det er viktig at valg av løsninger i Skjelsvikdalen for E18 med tilhørende trafikkløsninger, ikke gir uheldige føringer for valg av løsninger for byggingen av ny RV36. Det er viktig at en finner løsninger som er best mulig samlet sett med tanke på bl.a. boforhold, forurensing, friluftsliv, trafikkavvikling og arealbeslag.

Behov for utredninger

Nye Veier AS argumenterer i et eget notat at den utvidede områdeavgrensning ikke omfattes av krav om konsekvensutredning og henviser til §6 og §8 i KU-forskriften. Vi mener det er diskutabelt at planarbeidet ikke er omfattet av §6. Utvidelsen av planområdet er stor og endringene i trafikkløsninger vil gi vesentlige endringer i konsekvenser for tilstøtende områder i bydelen og kommunen som sådan. Utvidelsene i Skjelsvikdalen er arealmessig kanskje ikke store, men berører den desidert tettest befolkede delen av ny E18 med rundt 600 boliger og 1600 mennesker som bor i umiddelbar nærhet til Skjelsvikdalen. I tillegg til utvidet areal er løsningen med nordvendt halvt kryss i Skjelsvikdalen og tilpasning til ny RV36 en vesentlig endret løsning i forhold til vedtatte reguleringsplan.

På Kjørholt er den foreslåtte omforente løsningen fra Statens vegvesen og Nye Veier AS et sydvendt halvt kryss med lokalvei ved siden av. Dette er en vesentlig endret løsning sammenlignet med vedtatte reguleringsplan. Forventet arealbruk vil være vesentlig større og i sterkere grad i konflikt med andre interesser i området, særlig nevnes friluftsliv og samfunn.

Vi er helt uenig med Nye Veier AS i at friluftsliv ikke er et tema i det nye planarbeidet. Vi nevner her spesielt skissert løsning på Kjørholt hvor et halvt sørvendt kryss med parallellvei i sterk grad vil avgrense adgang til bo, natur og friluftsområder på vestsiden av planområdet.

Den løsningen som er skissert på strekningen Skjelsvikdalen - Kjørholt er vesentlig forskjellig fra reguleringsplanen og det er viktig at man utreder alternative løsninger for å sikre best mulig kontakt mellom boområdene (øst) og friluftsområdene (vest) som blir separert av ny E18.

Det er svært viktig at alle relevante tema blir godt og tilstrekkelig belyst i det videre planarbeidet og at det tas høyde for om nødvendig å supplere med utredninger underveis i arbeidet med reguleringsplanen. De samme tema som er belyst i den allerede vedtatte reguleringsplanen må også belyses bredt i den nye planen i forhold til konsekvenser av de forhold og løsninger som nå blir regulert.

Det er på nåværende tidspunkt og i den foreslåtte prosessen vanskelig å se for seg alle temaer som vil være relevant ved behandling av planen. Vi forutsetter at temaer som krever ytterligere utredninger vil få nødvendig oppmerksomhet underveis i planbehandlingen.

Planavgrensning - formål

Det antydes i varselet at utvidelse av planområdet i Skjelsvikdalen skyldes gang- og sykkelveg i forbindelse med RV36 (som ikke har noen godkjent kommunedel-/reguleringsplan). Vi får ikke den utvidede planavgrensningen i Skjelsvikdalen til å stemme med formålet om ny gang- og sykkelveg. Er det andre årsaker til denne valgte områdeavgrensning enn gang og sykkelveg må dette komme eksplisitt fram i planen. Vi 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.

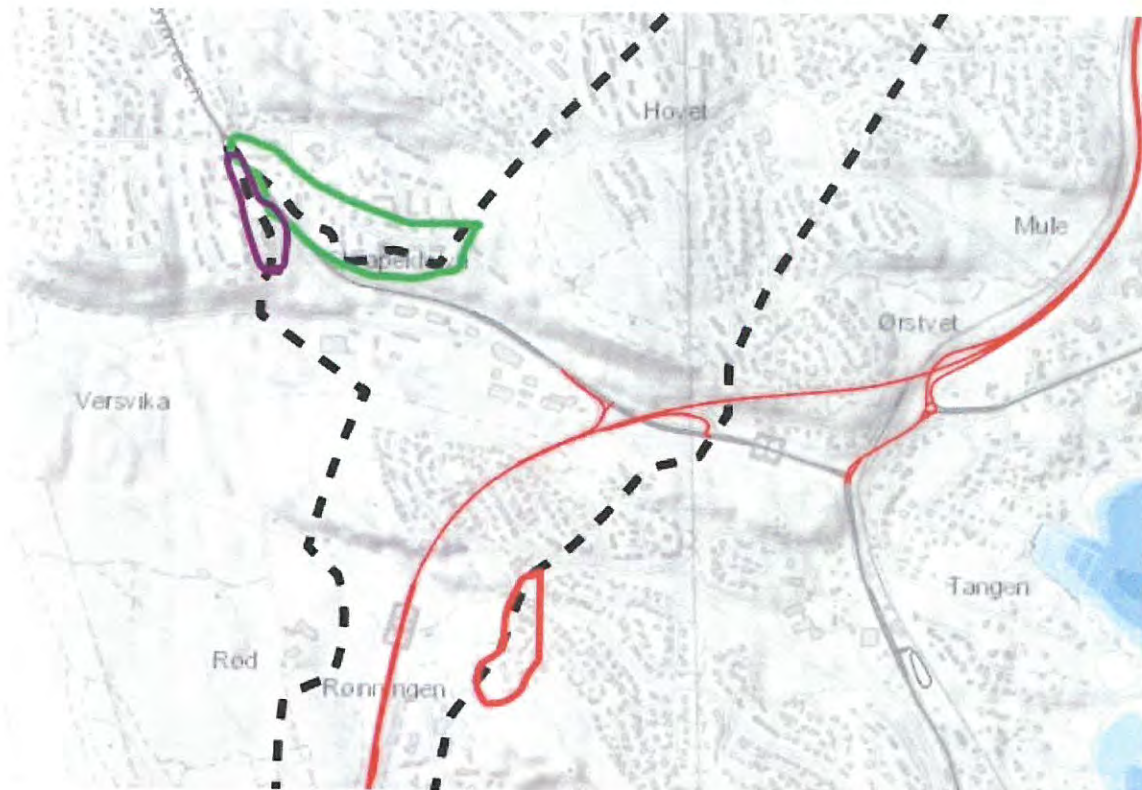
Planavgrensning - støyskjerming

I prosessen med den vedtatte reguleringsplan for ny E18 har velforeningene og Fellesforum for Heistad, Brattås og Skjelsvik (Fellesforum) vært veldig tydelig på at vi krever gode støyskjermingstiltak som fokuserer på hele boområder og ikke kun tiltak på enkelt tomter/boliger. De fleste store boområder ligger høydemessig over ny E18 og støyskjermer ved veianlegg vil i disse tilfellene ikke gi god støyskjerming.

Begrunnelsen som tidligere har blitt gitt fra Nye Veier AS er at det ikke kan gjøres støyskjerpende tiltak på areal som ikke ligger innenfor planområdet. Vi krever derfor at følgende utvidelser av planområdet blir gjort:

Skjelsvikdalen/Lundedalen: Vi krever tre utvidelser av planområdet som illustrert i Figur 1.

1. Område mot Mauråsen (Mauråsvegen, lilla linje/areal i Figur 1)
2. Område mot Skrapeklev (Skrapeklevvegen, grønn linje/areal i Figur 1)
3. Område mot Brattås (Tellusvegen, rød linje/areal i Figur 1)



Figur 1: Areal som må inkluderes for å kunne gjøre gode støyskjermingstiltak for hele boligfelt mot Skrapeklev (grønn), Mauråsen (lilla) og Brattås/Tellusvegen (rødt)

Kjørholt/Heistaddalen: Vi krever utvidelse av planområdet som illustrert i Figur 2 1.

Område mot Skavrakåsen (Haukvegen, sort linje/areal i Figur 2)



Figur 2: Areal som må inkluderes for å kunne gjøre gode støyskjermingstiltak for hele boligfeltet mot Skavrakåsen (sort linje)

Vi ber Nye Veger AS også å vurdere andre områder som ikke er nevnt og som berøres på samme måte, og at de legges inn under områdeavgrensningen. Vi forutsetter at områdeavgrensningen fastsettes slik at det er tilstrekkelig areal og hjemler til å gjennomføre aktuelle avbøtende tiltak med tanke på bl.a. støy og friluftsliv.

Tidligere innspill

I tidligere høringsuttalelse (oversendt til Porsgrunn kommune 18.10.2018) er det anmerket følgende som bes ses på som særskilt viktig:

Det ser ut som om Nye Veier har gode intensjoner for å ivareta friluftslivet på en god måte. Vi savner imidlertid at intensjonene blir mer bindende og vil foreslå en del tillegg i de juridisk bindende dokumentene; dvs. plankart- og bestemmelser. Erfaringene fra første byggetrinn på Kjørholt dokumenter godt behovet for å binde opp både byggherre og entreprenør for å sikre at planens intensjoner oppfylles.

Fellesforum krever at følgende underpunkter inntas i juridisk bindende plandokumenter:

Kapittel I

1. Alle over- og underganger for ny E18 skal byggesaksbehandles av kommunen.
2. Gangbroen over E18 på Ås må vises med eget planformål på plankartet og nevnes eksplisitt i oversikten av broer som skal bygges (vi antar at det er en inkurie at det allerede ikke er gjort). Brua må være brei nok og ha tilstrekkelig aksestrykk til at det er mulig å kjøre med løypemaskiner (ski) o.l.
3. Alle underganger må utformes på en tiltalende måte som gjør at folk ikke får vegring mot å benytte de, og da spesielt når det er mørkt. Undergangene må ha tilstrekkelig lysåpning, utformes/males i lyse farger og ha belysning
4. Alle stier må holdes åpne og ivareta sikkerhet for myke trafikanter i byggeperioden. Dersom dette ikke er mulig i perioder skal alternative stiløsninger etableres midlertidig.
5. Støyskjermer må også etableres for å ivareta viktig friluftsområder og –korridorer. Generelt må minimum samme retningslinjer og terskelverdier benyttes som i beboelsesområdene.
6. Dagens E18 skal benyttes til trafikkavvikling i anleggsperioden så langt det er praktisk mulig.
7. Omkjøring via FV 354 skal kun skje unntaksvis og da på natta.
8. Anleggstrafikk og massetransport på FV354 eller andre lokalveger i bydelen tillates ikke.

Kapittel II

Særskilt for byggeperioden:

1. Dagens E18 skal benyttes til trafikkavvikling i anleggsperioden så langt det er praktisk mulig.
2. Omkjøring via FV 354 skal kun skje unntaksvis og da på natta.
3. Anleggstrafikk og massetransport på FV354 eller andre lokalveger i bydelen tillates ikke.
4. Det må lages en egen skiltplan for å sikre at trafikk ledes inn på E18 og utenom FV354.
5. Nødvendige tiltak må gjøres for å senke attraktiviteten ved å kjøre FV354 som alternativ til E18:

- a. Redusert hastighet, f.eks. forbi skoleområdet i Lundedalen og på Skjelsvik.
- b. Miljøgater.
- c. Om nødvendig skilte gjennomkjøring forbudt.

Kapittel III

Særskilt for driftsperioden:

1. Beste tilgjengelige teknologi må tas i bruk for å sikre at omkjøringsløsninger iverksettes så raskt som råd er uten å ta i bruk tilstøtende vegsystem.
2. Alt planlagt vedlikehold og lignende skal skje uten at trafikk omdirigeres til FV354.
3. Omkjøring relatert til uforutsette hendelser må følge mønster som foran, dvs. begrenses til et absolutt minimum.
4. På- og avkjøringsramper må bygges slik at også trafikk til og fra Grenland kommer seg inn på og av E18 ved vedlikehold og lignende, uten å måtte bli omdirigert via FV354 eller annet tilstøtende vegnett.
5. Det må lages en egen skiltplan som skal godkjennes av kommunen/Statens vegvesen.

Fra møter med Nye Veier AS har Fellesforum mottatt referater som underbygger ovenstående mm. Det vises til vedlagte referater datert: 28.08.2017 og 10.03.2018. Det er særs viktig at utsagn og planelementer nevnt i disse referater etterleves slik at intensjoner og konklusjoner fra forrige reguleringsplan blir etterlevd.

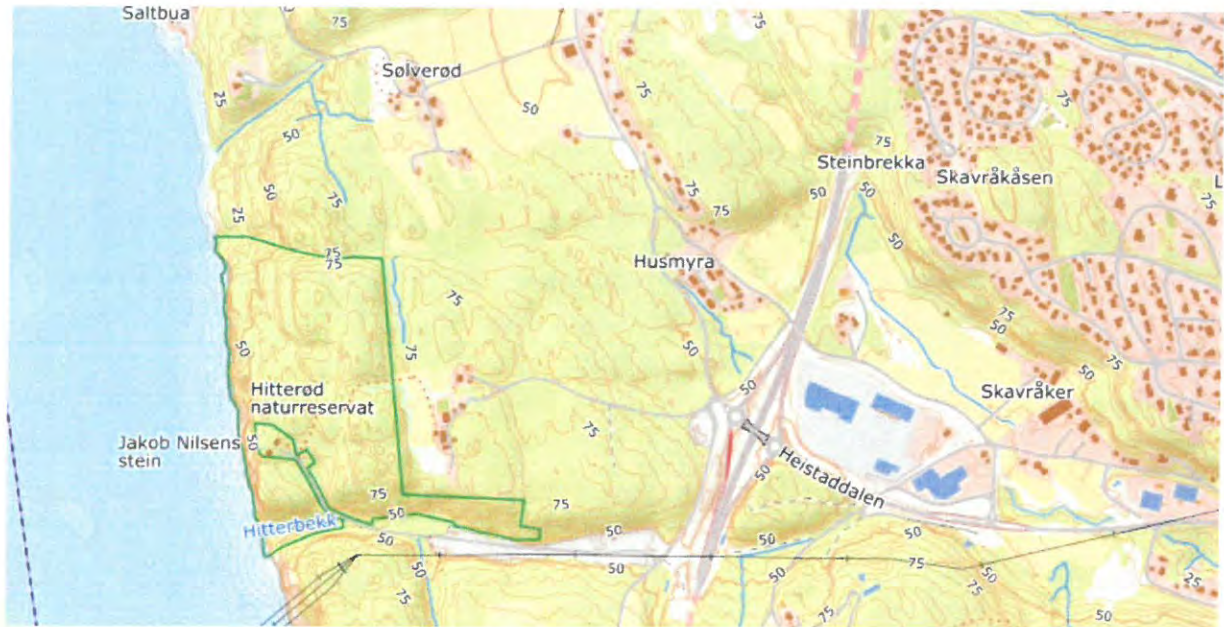
Mål for planarbeidet:

- Minst mulig arealbruk i dagen, både til vegbaner og trafikkmaskiner.
- Ny E18 planlegges i utgangspunktet som en firefelts vei med total bredde på 23 meter. I planarbeidet vil det bli vurdert om det er hensiktsmessig å redusere vegbredden for å unngå inngrep i sårbare områder. Ja, det går vi for.
- Lavest mulig vegbane mellom Steinbrekka og Brattås. For å unngå støy til omkringliggende områder.
- Beholde og forbedre friluftskorridorer ift. dagens løsning. Overganger bedre enn underganger. Overganger også ved tunnelmunnninger. Viktig å finne god løsning på Skavråker.
- Miljøtunneler eller andre støydempende tiltak, også ved Skileikanlegget i Lundedalen.
- Fartsgrense ny E18 maks 100 km/t for å begrense støy og arealbruk. Trolig spesielt viktig på Kjørholt? DETTE ØNSKER VI!
- Bør vurdere «avvik» fra vegnormen også på Kjørholt. For å minimere arealbeslag og tilrettelegge for gode kryssende turforbindelser.
- Støydemping av boliger og områder basert på beste tekniske løsninger.

Sørvendt kryss på Kjørholt med ny lokalvei på østsiden av ny E18

Samferdselsdepartementet skriver i uttalelsen av 7. januar 2020 at Statens vegvesen og Nye Veier AS har kommet til enighet om ny kryssløsning på strekningen Preståsen – Kjørholt. Denne enigheten består av ny lokalvei på østsiden av ny E18 og sørvendt kryss på Kjørholt. Å koble så mange funksjoner på Kjørholt kan bety store negative konsekvenser for boligområdet vest for Kjørholt.

Kjørholt er også den viktigste koblingen for Heistad inn mot friluftslivet vest for E18. Fellesforum krever en grønn korridor slik at kryssningen av E18 på Kjørholt for vilt, gående, syklende og kjørende blir like god som i dag. En løsning er å forlenge de nye Steinbrekkatunnelene for sørgående og nordgående E18, senke E18 og legge lokk over E18 i denne nordlige delen av Kjørholt slik at de myke trafikantene kan krysse motorveien.



Figur 4: Kjørholt hvor det er planlagt 4 felts motorvei, ny lokalvei fra nord, sørvendt rampe og kryssning av E18 for lokal biltrafikk og friluftsliv.

For Fellesforum for Heistad, Brattås og Skjelsvik

Jon Helge Helgerud
Jon Helge Helgerud

Leder

For Hvalsåsen Velforening

Vidar Alstad
Vidar Alstad

Styremedlem

For Skavrakåsen Velforening

Øyvind Karlson
Øyvind Sjølie Karlson

Leder

From: [Espen Hoell](#)
To: [Silsand, Trond Eirik](#); [Lynnebakken, Torun](#); [Kleven, Gunnar](#)
Subject: SV: Innsynsløsning for prosjekt E18 Langangen-Rugtvedt, Omregulering av delstrekning E18 Lanner-Kjørholt
Date: torsdag 5. november 2020 16:36:36
Attachments: [image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.jpg](#)
[image010.gif](#)
[image011.png](#)
[image001.png](#)

Hei Trond Eirik

Jeg antar at dette ikke kan kartlegges før til neste sommer. Vi er nå i ferd med å inngå kontrakt med entreprenør som skal gjennomføre reguleringen og bygge ny E18. Vi tar sikte på å sende reguleringsforslaget til første gangs behandling i Juni og må derfor forutsette at reguleringsarbeidet ikke stopper opp selv om dette arealet ikke er ferdig kartlagt før dette. Vi kan ta sikte på at resultater av kartlegging vil inngå i materiale for andre gangs behandling.

Jorun: fint om dere kan registrere dette som en høringskommentar til forslag om regulering og legge inn overstående som vår respons.

ESPEN HOELL

Seniorrådgiver ytre miljø
+47 917 48 125



Fra: Silsand, Trond Eirik <fmtetsi@fylkesmannen.no>

Sendt: torsdag 5. november 2020 15:26

Til: Lynnebakken, Torun <torun.lynnebakken@multiconsult.no>; Kleven, Gunnar <fmvevgl@fylkesmannen.no>

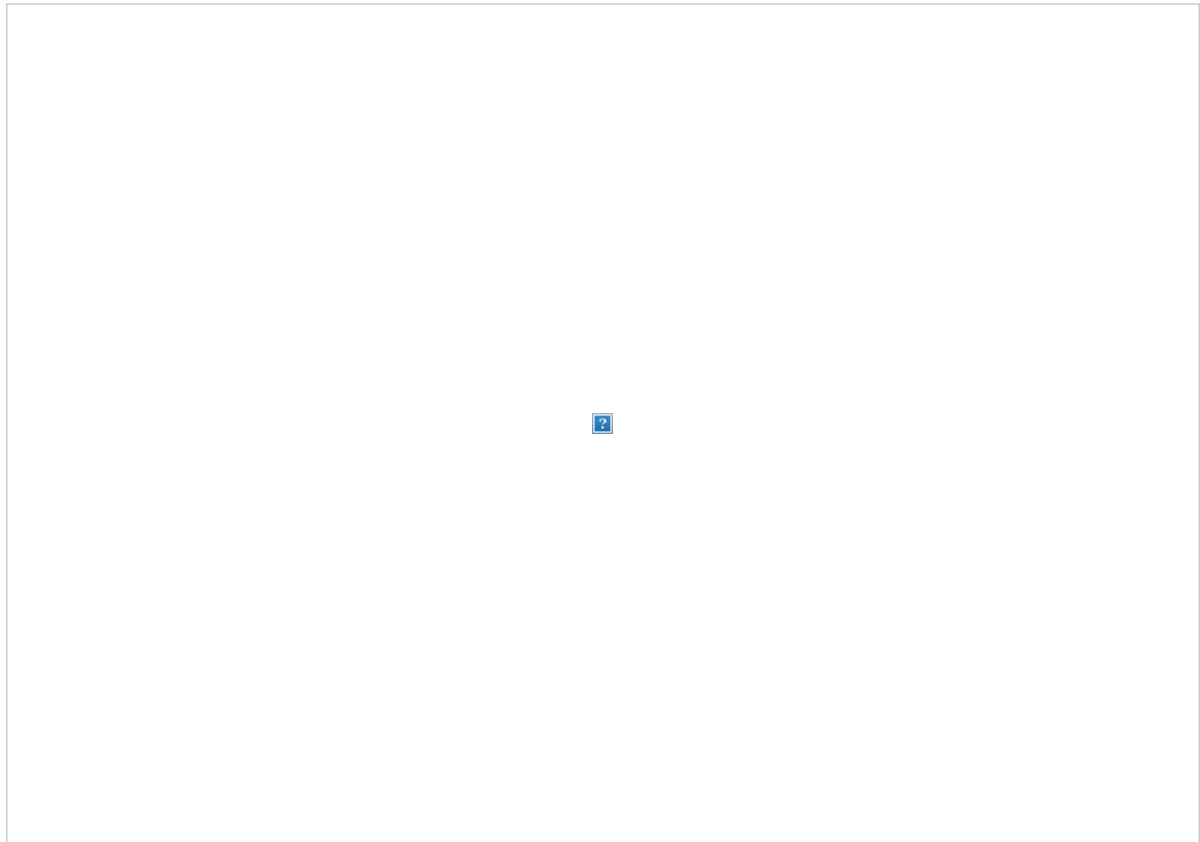
Kopi: Espen Hoell <espen.hoell@nyeveier.no>

Emne: SV: Innsynsløsning for prosjekt E18 Langangen-Rugtvedt, Omregulering av delstrekning E18 Lanner-Kjørholt

Hei igjen

Beklager sen tilbakemelding på spørsmålet.

Det vi siktet til under møtet var arealene lengre vest langs RV36, grovt avgrenset med gult i utsnittet nedenfor. Her kan det se ut til at det ikke er gjennomført utredning av naturmangfold tidligere.



«Hullene» i polygonet med kalklindeskog er nå rettet opp!

Med vennlig hilsen
Trond Eirik Silsand
seniorrådgiver



Telefon: 35 58 61 73
Mobil: 40 03 46 49
E-post: fmtetsi@fylkesmannen.no

Web: www.fylkesmannen.no/yt

Fra: Lynnebakken, Torun <Torun.Lynnebakken@multiconsult.no>

Sendt: torsdag 8. oktober 2020 09:15

Til: Kleven, Gunnar <fmvegkl@fylkesmannen.no>; Silsand, Trond Eirik <fmtetsi@fylkesmannen.no>

Kopi: Espen Hoell <espen.hoell@nyeveier.no>

Emne: RE: Innsynsløsning for prosjekt E18 Langangen-Rugthvedt, Omregulering av delstrekning E18 Lanner-Kjørholt

Hei

I ekstern samarbeidsgruppe påpekte Trond Erik Silsand at grunnlaget vi viste på skjerm ikke var komplett.

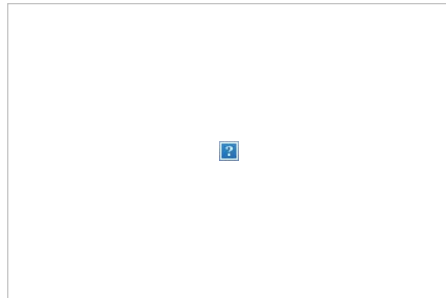
Vi har sammenlignet dagens naturbase med det som ligger i prosjektets Arcgisportal fra forrige planarbeid, og avdekket et avvik vest i Skjelsvikdalen.

Rune Solvang i Asplan Viak uttaler: *Skjelsvikdalen gult polygon i vest: Her har det blitt en feil i Naturbase ved at deler av polygonet for kalklindskog BN00077239 mangler (åpne huller). ArcGIS-online er derfor riktig. Avgrensningen av kalklindskogen her må endres ved at polygonet lukkes. Jeg gir Fylkesmannen beskjed om det og håper de kan endre det.*

Er det dette avviket det ble sikket til i møtet? Eller er det andre polygoner i utredningsarbeidet som mangler (bildet er fra arcgisportalen)?

For å unngå feil ønsker vi å laste ned data fra WMS-tjeneren når alt er komplett.

Dette har betydning for innholdet i den nye GIS-portalen som Gunnar Kleven har fått tilgang til i forbindelse med det nåværende arbeidet som utføres av Multiconsult. Vi ønsker å knytte GIS-portalen til Medvirkningsportalen i forbindelse med varsling av oppstart på E18 Prestås-Kjørholt nå i høst.



Med vennlig hilsen

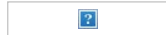
TORUN LYNNEBAKKEN

Senior oppdragsleder/ rådgiver

Landskap, Areal & Utredning, Region Sør

(+47) 45 61 15 78 | torun.lynebakken@multiconsult.no

www.multiconsult.no



From: Lynnebakken, Torun

Sent: mandag 5. oktober 2020 15:37

To: Kleven, Gunnar <fmvegkl@fylkesmannen.no>

Cc: Eriksen, Harald Øverli <Harald.Overli.Eriksen@multiconsult.no>; Brendbekken, Guro <guro.brendbekken@multiconsult.no>; 'Espen Hoell' <espen.hoell@nyeveier.no>

Subject: RE: Innsynsløsning for prosjekt E18 Langangen-Rugthvedt, Omregulering av delstrekning E18 Lanner-Kjørholt

Jeg gjør oppmerksom på at vi ikke har fått sjekket ut om det mangler data i løsningen, ref. spørsmål fra Silsand i ekstern samarbeidsgruppe.

Gir beskjed når det er sjekket ut.

Med vennlig hilsen

TORUN LYNNEBAKKEN

Senior oppdragsleder/ rådgiver

Landskap, Areal & Utredning, Region Sør

(+47) 45 61 15 78 | torun.lynebakken@multiconsult.no

www.multiconsult.no



From: Eriksen, Harald Øverli <Harald.Overli.Eriksen@multiconsult.no>

Sent: torsdag 1. oktober 2020 14:50

To: Lynnebakken, Torun <Torun.Lynnebakken@multiconsult.no>; Clausen, Bjørn <bjoern.clausen@multiconsult.no>; Brendbekken, Guro

<guro.brendbekken@multiconsult.no>; Øveraas, Astrid Thorvik <astrid.thorvik.overaas@multiconsult.no>; Hellebust, Vilde <vilde.hellebust@multiconsult.no>

Subject: FW: Innsynsløsning for prosjekt E18 Langangen-Rugthvedt, Omregulering av delstrekning E18 Lanner-Kjørholt

Til info.

From: Kleven, Gunnar [<mailto:fmvegkl@fylkesmannen.no>]

Sent: torsdag 1. oktober 2020 14:48

To: Eriksen, Harald Øverli <Harald.Overli.Eriksen@multiconsult.no>

Subject: SV: Innsynsløsning for prosjekt E18 Langangen-Rugtvedt, Omregulering av delstrekning E18 Lanner-Kjørholt

Supert, Jeg bekrefter å ha mottatt en epost fra notifications@arcgis.com kl. 14:18 - gleder meg til å åpne prosjektet så snart får 'hodet over vann' her. Takk så langt i alle fall.

Med vennlig hilsen

Gunnar Kleven
seniorrådgiver



Telefon: 33 37 11 85

E-post: fmvegkl@fylkesmannen.no

Web: www.fylkesmannen.no/vt

Fra: Eriksen, Harald Øverli <Harald.Overli.Eriksen@multiconsult.no>

Sendt: torsdag 1. oktober 2020 14:40

Til: Kleven, Gunnar <fmvegkl@fylkesmannen.no>

Kopi: Lynnebakken, Torun <Torun.Lynnebakken@multiconsult.no>; Clausen, Bjørn <bjoern.clausen@multiconsult.no>; Brendbekken, Guro <guro.brendbekken@multiconsult.no>; Øveraas, Astrid Thorvik <astrid.thorvik.overaas@multiconsult.no>; Hellebust, Vilde <Vilde.Hellebust@multiconsult.no>

Emne: Innsynsløsning for prosjekt E18 Langangen-Rugtvedt, Omregulering av delstrekning E18 Lanner-Kjørholt

Hei,

Jeg har opprettet en bruker for dere i en web-basert innsynsløsning for prosjektet E18 Langangen-Rugtvedt, Omregulering av delstrekning E18 Lanner-Kjørholt.

Du har for litt siden fått tilsendt en epost fra notifications@arcgis.com som inneholder ditt brukernavn, samt en link der du blir bedt om å lage et passord.

Brukernavnet og passordet kan du spre til de du internt mener skal ha tilgang til innsynsløsningen.

Vi har per nå ikke fått kartlagte naturverdier for Langangen-Rugtvedt fra Nye Veier, men vil pga. ferieavvikling legge dem inn på førstkomende tirsdag.

Innsynsløsningen kan nås her:

<http://multiconsult.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=25454526a9c74df7bcb315c12d71aae>

Her er en kjapp oversikt over innsynsløsningen:



Mvh,

HARALD ØVERLI ERIKSEN

Spesialist, PhD, Geologi og Fjernmåling, Region Nord

(+47) 95 93 52 86 | harald.overli.eriksen@multiconsult.no

www.multiconsult.no





Til	Vår saksbehandler	Vår dato	Vår referanse
Multiconsult Norge AS	Ingeborg Mork Ryen	04.12.2020	2020/5817-2/315
		Tidligere dato	Tidligere referanse

Svar - Varsel om oppstart av detaljreguleringsplan - E18 Preståsen - Kjørholt

Det vises til varsel om oppstart av detaljregulering for ovennevnte veistrekning i Porsgrunn kommune. Forsvarsbygg uttaler seg i saker som behandles etter plan- og bygningsloven, der formålet er å ivareta Forsvarets arealbruksinteresser.

Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for bygging av ny E18 på strekningen Preståsen – Kjørholt.

Etter gjennomgang av varselet ser vi at Forsvarets arealbruksinteresser ikke blir berørt. Vi har derfor ingen kommentarer til planarbeidet.

Ingeborg Mork Ryen
Forsvarsbygg

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og derfor ikke signert.

Atle Hammelow-Berg
Røyskattlia 14
3930 Porsgrunn

3. januar 2021

Multiconsult Norge AS
Epost adresse: E18langangenRugtvedt@multiconsult.no

Kopi til Porsgrunn Kommune
Epost adresse: postmottak@porsgrunn.kommune.no

Innspill til Planarbeidet - 10217394-01 E18 Preståsen-Kjørholt

Viser til dokument:

«Statens vegvesen - Prosjekt E18 Langangen-Dørdal - P:\E18 Langangen-Dørdal 204829\E18_Langangen-Rugtvedt_204830k\prosjektadmin\formell prosess\porsgrunn og bamble kommune\kommunedelplan\Offentlig ettersyn\09_Oppsummering høringsuttalelser - E18 Langangen-Rugtvedt - Kommunedelplan med konsekvensutredning - Offentlig ettersyn - 10. mars-29. april 2015 - Oppsummering av høringsuttalelser - Prosjektnummer 204830 - Ansvarssted 23560 Juni 2015»

.. og der punktene 1, 2 og 3 fra undertegnede med påfølgende kommentarer fra vegvesenet:

E.10 Atle Hammelow-Berg Dok.nr. 851

1. Hammelow-Berg skriver innledningsvis at han jobber i et prosjekt der det sprenses flere tunneler, men understreker at han uttaler seg som privatperson. Innspillene han kommer med går på støy og vibrasjoner, og er å betrakte som innspill til oppstart av reguleringsplanarbeidet. Han viser også til at Statens vegvesen sa på informasjonsmøte at vi erstatter alle skader som oppstår på hus/eiendom i anleggstiden, og at det ikke er normalt at byggherre erstatter skader sånn uten videre.
2. Vibrasjoner: Hammelow-Berg går ut i fra at Statens vegvesen vil besørge befaring og dokumentasjon av nærliggende hus, og at det blir satt ut vibrasjonsmålere. Han ber om at det blir vurdert bruk av elektroniske tennere ved sprengning av tunnelene, og at det er åpenhet rundt vibrasjonsmålinger ved nærliggende hus.
3. Støy: Hammelow-Berg ber om at det tas spesielt hensyn til støyforholdene for beboere på Hovet og Brattås ved tunnelarbeidene i området. Han nevner spesielt at det i Røyskattlia er botiltak for psykisk utviklingshemmede og et hus forbeholdt flyktninger.

Statens vegvesens kommentar:

1. Tas til orientering. Statens vegvesen presiserer at erstatning baserer seg på skader som er påført som følge av anleggsdriften.
2. Statens vegvesen har gode rutiner for oppfølging i anleggsfasen. Vi tar med oss innspillet om bruk av elektroniske tennere ved sprengning.
3. Statens vegvesen forholder seg til krav gitt i gjeldende støyretningslinjer T-1442/2012, som også gir grenseverdier for støy i anleggsperioden.

Svar og kommentarer fra Atle Hammelow-Berg som innspill til detaljreguleringsplan og utbyggingsavtale:

Pkt 1 over: Det som ble sagt på direkte spørsmål under informasjonsmøtet med et stort antall interesserte til stede var at Statens Vegvesen erstatter ALLE skader – noe jeg på informasjonsmøtet ba Porsgrunn Dagblads journalist Vivi Sævik notere seg spesielt. At det opplyses feilaktig slik at de her i ettertid kommer med en rettelse som sier noe helt annet – virker bekymringsverdig useriøst. Jeg gjør oppmerksom på at husene på Røyskattlia er bygget i perioden 1994-1996, altså før noen standard for hva bygninger skal kunne tåle av energi og påvirkning fra sprengninger forelå i Norge så vidt jeg kjenner til.

Ber om konkrete svar på:

- **Hva konkret utbygger IKKE vil anse som skade påført som følge av anleggsdriften og som gir grunnlag for erstatning til huseier**
- **Hvilke konkrete kriterier og grenseverdier fra hvilke standarder/forskrifter/regelverk med utgivelsesår legges til grunn for vurdering og utbyggers egen vurdering som grunnlag for avgjørelse om utbyggeren vedkjenner seg erstatningsansvar eller ikke**
- **Hvordan det enkelte hus / bygning konkret kartlegges FØR anleggsarbeidene starter opp**
- **Hvem konkret som gjennomfører kartlegginger**
- **Hvem konkret som vurderer eventuelle innrapporterte skader fra huseiere**
- **Hvem som har ansvaret for hvor vibrasjonemålere monteres**
- **Hvem som har ansvaret for at vibrasjonemålere til enhver tid fungerer**
- **Alle huseieres rett til å se samtlige vibrasjonsmålinger – da også de som ikke har vibrasjonemåler montert på eget hus**
- **Hvem konkret som betaler de som vurderer de innrapporterte skadene og hvorvidt skadene er forårsaket av anleggsarbeidet eller ikke.**

Jeg anmoder om konkrete svar på hvert eneste punkt over – noe en seriøs utbygger ikke vil ha problem med å svare konkret på – dersom de ønsker det.

Pkt 2 over: Ber om svar mht bruk av elektroniske tennere eller ikke. Det er dokumentert at sprengningene av hver enkelt ladning i en og samme sprengning blir langt bedre synkront og kontrollert ved bruk av lunte – noe som medfører mindre risiko for vibrasjons-peakere som ofte kan medføre skade på bygninger, samt renere sprengningsprofil og dermed også redusert støy og kostnad ved pigging – noe som må sees i sammenheng også med punkt 3 under.

Pkt 3 over: Det bor voksne, barn og i tillegg psykisk utviklingshemmede voksne på Røyskattlia. Dette er alle mennesker som jobber, går i barnehage eller på skole – noe som medfører at den enkelte har behov for god og normal søvn over tid og innenfor normal tid for voksne og barn. Det å sprengte to parallelle tunnel-løp vil ta mange måneder som vil medføre støy man virkelig vil merke – og da spesielt lang tid dersom de to løpene ikke sprenges parallelt og samtidig. Støyen dette medfører:

- Boring for sprengstoff
- Boring for injisering
- Injisering mot vann
- Sprengning
- Opplasting og bortfrakting av sprengstein – bråker betydelig både inne i tunnel og ved utkjøring fra tunnel til deponi
- Pigging – dette vil antagelig oppleves som den aller verste delen av støyen, men kan reduseres kraftig ved bruk av elektroniske tennere.

Dette er på ingen måte uttrykk for noen uvilje mot utbygging av E18 som åpenbart er nødvendig, men menneskene som påvirkes i mange måneder og opptil 1 år i form av støy, vibrasjoner og støv – vil også måtte hensyntas og ivaretas. Med et forstyrret søvnmønster hyppig over lang tid, vil det utvilsomt føre til helsebelastninger som den enkelte på ingen måte har godt av og som kan føre til sykdom av alvorlig art. Folk som er slitne av selv ikke å få sove som normalt og som i tillegg har barn som heller ikke får sove normalt, vil f.eks også være så slitne at de fort kan utgjøre en fare for seg selv og for andre ved f.eks bilkjøring osv grunnet uoppmerksomhet som følge av søvnmangel eller mangel på kvalitetssøvn. Det er utvilsomt et etisk samfunnsansvar for utbygger og for kommunen å ivareta beboerne i området.

Jeg utber KONKRETE svar om hvilke tiltak Porsgrunn Kommune vil kreve og utbygger selv vil definere og utføre for å ivareta disse menneskenes livskvalitet mht søvnbehov og behov for ro og livskvalitet. Erstatningsbolig over tid er en mulighet, hotellopphold eller annet er en annen mulighet, begrensninger i arbeidet (f.eks på tidsrom) som medfører støy og vibrasjoner (som opplistet over) er en tredje mulighet – der også elektroniske tennere som nevnt vil medføre redusert støy og vibrasjoner og redusert risiko for skader på hus. Det finnes sikkert flere tiltak, men hvilke KONKRETE tiltak krever kommunen av utbyggeren og hvilke KONKRETE tiltak legger utbyggeren selv til som krav i dette arbeidet?

Nytt punkt: 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.

Generelt:

E18 utbyggingen ønskes helt oppriktig velkommen! Men... vi som bor der skal kunne leve våre liv uten å påføres nedsatt livskvalitet, få ødelagt søvn hyppig over lang tid, samt å risikere å måtte stå økonomisk ansvarlig etter en Davids enkeltpersons kamp mot staten Goliat for skader som måtte oppstå på boliger og andre ting under anleggsarbeidene. Hus og andre konstruksjoner har stått slik de står ved befaring som utbygger vil foreta før anleggsarbeidene starter – og slik har de stått i mange tiår uten andre skader enn hva man måtte finne ved befaringen. At husene er bygget i henhold til de gjeldene forskrifter da husene ble bygget, er viktig å merke seg – og ingen hadde noen krystallkule som kunne forutse eventuelle forskrifter som kom mange år etterpå.

E18 utbyggingen ønskes lykke til, og jeg håper at alt skal gå bare bra for prosjektet og for de som bor rundt anleggsområdene. Dersom viljen er der til å identifisere og utføre tiltak, så går det helt fint dette her..

Med vennlig hilsen
Atle Hammelow-Berg

E18 Preståsen-Kjørholt

Sendt inn av: Anonym bruker

Tidspunkt for innsending: 8. jan. 2021, 15:26:08

Navn

1. Heistad Speidergruppe

Epostadresse

geir.andreassen1@sf-nett.no

Rolle

Organisasjon

Tittel på innspillet

E18 Rugtvedt - Langangen (Skjelsvikdalen-Kjørholt)

Innspill

1. Heistad Speidergruppe holder til i eget speiderhus i Lundedalslia 46 (Gnr. bnr 64/3) på Heistad. Vårt mål er å utvikle medlemmene til selvstendige og ansvarsbevisste mennesker. Vi har vekt på friluftsliv, samfunnsengasjement, internasjonal forståelse og opplevelse av speideridealene. Gruppen består av småspeidere, speidere i tropp og roverlag, alder fra 11-20 år.

Vi flyttet inn i nåværende speiderhus i 2008, det blir hyppig brukt både i ukedager og helger. Speiderhuset er utgangspunkt for mye av friluftslivet som skjer på Heistad og våre utendørsarealer brukes av langt flere enn de som er medlemmer i speidergruppa. Her er det tilgang til friluftsområder på begge sider av nåværende E18.

Det vi ønsker å få avklart ifht varsel om oppstart - E18 Preståsen-Kjørholt er:

- Speiderhuset er utgangspunkt for friluftsliv for en stor del av befolkningen på Heistad, unge som eldre. Hvordan tenker man å løse dette ifbm prosjektet?
- Hvordan vil anleggsperioden innvirke på vår aktivitet i området? Vi har 80 medlemmer som ferdes i dette området både ukedager og helger,
- Tidligere har vi sett at Porsgrunn Kommune så for seg steindeponi på nærliggende tomter, hva tenker man ifht hms her?
- Ser også av Kommuneplanens arealdel at området er regulert til næringsformål. Hva tenker man om fritidsaktiviteter/friluftsliv i etterkant av prosjektet? Det er jo også planer å stenge veien som heter "Lundedalen" for å skille tungtrafikk og myke trafikanter.

Med vennlig hilsen 1. Heistad Speidergruppe

Sander C. Svendsen Geir E. Andreassen

Er innspillet stedfestet?

Ja

Velg lokasjon på kartet

Breddegr.: 59,08911 Lengdegr.: 9,67133



E18 Preståsen-Kjørholt

Sendt inn av: Anonym bruker

Tidspunkt for innsending: 6. jan. 2021, 18:14:01

Navn

Heistad Trial

Epostadresse

stig@stema-shipping.no

Rolle

Organisasjon

Tittel på innspillet

Heistad Trial

Innspill

Hei

Vi er en trial klubb som holder til på Gbnr. 64/3 og 64/18. Vi er litt usikre om vi blir berørt av Nye Veier sine planer. Hvis det er slik så må dere vennligst ta kontakt med meg omgående. Jeg sender med som vedlegg tidligere brev til Byutvikling og Kommuneplanenes arealdel. Se ellers vedlegg.

Er innspillet stedfestet?

Ja

Velg lokasjon på kartet

Breddegr.: 59,09111 Lengdegr.: 9,66765

Vedlegg

DOC

Masseforvaltningsplan.doc
37KB

From: [Stig Olsen](#)
To: [10217934-01 - E18 Langangen-Rugtvedt](#)
Subject: E18 Preståsen – Kjørholt. Varsel om oppstart av detaljreguleringsplan og utbyggingsavtale.
Date: onsdag 6. januar 2021 20:03:18
Attachments: [Høringsutkast HT1.doc](#)

Hei

Kan dere legge ved denne teksten også i tillegg til min tidligere høringsinnspill

Viser til høringsuttalelse til Porgrunn Kommunes arealplan (vedlagt) som berører Gbnr. 64/3 og 64/18, område BN 1. Vi ønsker å bruke dette høringssvaret til å underbygge argumentasjon for at Heistad Trialklubb ikke må bli skadelidende under bygging eller ved ferdigstilt ny E 18. Denne klubben er en svært viktig aktør for å fange opp uorganisert ungdom i bydelen/kommunen og inngrep som vil redusere klubbens aktiviteter vil være svært skadelig for klubben og dens medlemmer/brukere. Dette må således hensyntas i sterkest mulig grad i planarbeidet med reguleringsplanen for ny E18.

Best regards
Stig Axel k. Olsen

Byutvikling,
Postboks 128
3901 Porsgrunn.

Ref. E18 Langangen-Kjørholt med ny Grenlandsbru reguleringsplan.

Heistad Trialklubb ser at Gbnr. 64/3 og 64/18 er forslått regulert til fremtidig næringsområdet **og deponiområde til Nye veier.**

Forslaget **fra Kommunen** fremkommer det at trialområdet skal flyttes til jordene lengere syd.

Dette forslaget «jordet» er dårlig egnet til trial sport/idrett. Da trial sporten er avhengig av fjell og bratt terreng. Se beskrivelse under:

***Trial** er en [motorsykkelidrett](#) som går ut på å kjøre i vanskelige terreng uten å sette føttene i bakken. Kjøringen foregår stående på motorsykkelen i sakte fart. Man kjører i løyper som blir laget i terrenget, og de kalles «seksjoner». I seksjonene kan det være stein, trestammer, røtter eller annet som gjør det vanskelig å komme fram.*

Litt info om Heistad Trialklubb (byttet navn)

Heistad Motorsykkelklubb ble etablert 20.mai 1985 (medlem av Norges Motorsportforbund) må være ett idrettslag for å kjøre løp. Høsten 1985 kjøpte Porsgrunn Kommune 3 stk 50 ccm trial sykler som den gang var basis for klubben.

Tilholdssted den gang var en brakke og konteiner i Lundedalen. I 1991 ble HMK en del av Lundedalen Fritidssenter med eget verksted lokalet.(viktig del, mekking av sykler)

Første gang HMK startet i løp var i 1986, etter det har klubben hatt norgesmestere, hevdet seg i Europa og hvert med på mange løp årlig opp gjennom 33 år.

Drift av HMK:

Trialklubben holder åpent to dager i uka + noen lørdager hvor barn og unge fra 10 år og oppover kommer for å leie eller har sine egne sykler. Klubben har eget trenings område i tilknytning til verksted. (legger ved kart)

Medlemstallet varierer fra år til år, i fjor var vi 40 medlemmer. En fin gjeng av barn, ungdom og foreldre. Foreldre må være til stede på hver trening fram til de er 16 år. Prøver å komme oss av sted på noen konkurranser, for å treffe andre som holder på med samme aktivitet og har det hyggelig sammen.

Alt av formelle krav utstedes av Norges Motorsportforbund, som ligger under Norges Idrettsforbund.

Vi i Heistad Trialklubb frykter at vår klubb blir nå strøket fra trialkartet i Norge etter 33 års drift med et pennestrøk. Vi har bygd opp ett unikt miljø her på Heistad, terskelen for å kjøre trial har vært lav (sosialt utviklet, fam. økonomi, osv.) vi ser at vi har ett tilbud til de som også faller utenom lagidretten.

Noe av årsaken til dette er at det til enhver tid må være et verge med alle under 16 år, pga dette regelverket som er satt av NMF ser vi at inkludering blir praktiser, her blir ingen holdt utenfor.

Området i Lundedaleslia 46 er over mange år opparbeidet til Trial sport og det er lagt ned mange dugnadstimer. I området er mange vanskelighetsgrader av løyper. Dette området blir brukt av flere trial klubber som vi får besøk av eks. Gjerstad Trialklubb. Flere grupper av barn og ungdom bruker dette området daglig og på kveldstid (Speidergruppa, Heistad barneskole, Heistad U-skole og Fritidssenteret er oppe i gapahuken på kveldene når vi har åpent).

Heistad Trialklubb gir ett tilbud til barn, ungdom og voksne som har lyst til å drive med motorsport. Vi har ved flere anledninger ungdom som har falt utenom de ordinære idrettsgrener, disse får en spesiell tilhørighet til klubben. **Lundedalen Fritidssenter sammen med Trial klubben har vært en god bidragsyter for at det kriminelle miljøet på Heistad har mer eller mindre blitt borte. Det er uakseptabelt at området blir borte fra nærmiljøet.**

På vegne av:

Heistad Trial Klubb v/styre og medlemmene

Stig Olsen tlf 94172320

Fra
Heistad Trialklubb (HT)

Porsgrunn, 04.10.18

Høringsuttalelse
Kommuneplanenes arealdel 2018-2030

Ref. innspill til kommuneplanrevisjon i Porsgrunn Kommune. Side 47-48
Gbnr. 64/3 og 64/18, område BN1

Heistad Trialklubb ser at ovennevnte område er forslått regulert til fremtidig næringsområde. I dette forslaget fremkommer det at trialområdet skal flyttes til jordene lengere syd.

Alternativ plassering er dårlig egnet til trial sport/idrett. Flytting til dette området vil skape støyplager for privatboliger i Gravaåsen. Dessuten er trialsporten avhengig av fjell og bratt terreng. Se beskrivelse under:

***Trial** er en [motorsykkelidrett](#) som går ut på å kjøre i vanskelige terreng uten å sette føttene i bakken. Kjøringen foregår stående på motorsykkelen i sakte fart. Man kjører i løyper som blir laget i terrenget, og de kalles «seksjoner». I seksjonene kan det være stein, trestammer, røtter eller annet som gjør det vanskelig å komme fram.*

Litt info om Heistad Trialklubb (tidligere navn Heistad Motorsykkelklubb)
Heistad Motorsykkelklubb ble etablert 20.mai 1985 (medlem av Norges Motorsportforbund) og må være tilsluttet et idrettsforbund for at medlemmene kan kjøre løp. Høsten 1985 kjøpte Porsgrunn Kommune 3 stk 50 ccm trial sykler som den gang var basis for klubben. Vi er den eneste trialklubben mellom Gjerstad og Hokksund.

Tilholdssted den gang var en brakke og en konteiner i Lundedalen. I 1991 ble HT en del av Lundedalen Fritidssenter med eget verkstedlokale, dette er svært viktig da syklene stadig må repareres og vedlikeholdes.
Første gang medlemmer fra HT startet i løp var i 1986, etter det har klubben hatt norgesmestre, hevdet seg i Europa og vært med på mange løp årlig opp gjennom 33 år.

Trialklubben har stadig vært i utvikling med aktivitet og anskaffelse av utstyr.
Vi holder åpent to dager i uka samt noen lørdager hvor barn og unge fra 10 år og oppover kommer for å leie eller har sine egne sykler.

Medlemstallet varierer litt fra år til år, i fjor var vi 40 aktive medlemmer og antallet ruller vanligvis på dette nivået. En fin gjeng av barn, ungdom og foreldre. Foreldre må være til stede på hver trening fram til de aktive er 16 år. Dessuten deltar medlemmene i konkurranser på ulike steder, primært for å treffe andre som holder på med samme aktivitet og har det hyggelig sammen, men også å konkurrere.

Alt av formelle krav utstedes av Norges Motorsportforbund, som ligger under Norges Idrettsforbund.

Mange hundre ungdommer har vært aktive medlemmer i klubben gjennom årene.

I det daglige har klubben en unik sameksistens og drift tett knyttet til Lundedalen Fritidssenter.

I forlag til ny arealplan er vårt treningsfelt og konkurransearena foreslått omregulert til næringsareal.

Dette kan ikke godtas. Vår trenings og konkurransearena er unik med sin topografi og finnes ikke i nærhet til våre lokaler.

Vi i Heistad Trialklubb frykter at vår klubb nå etter 33 års drift blir borte med et pennestrøk fra trialkartet i Norge. Vi har bygd opp ett unikt miljø her på Heistad, terskelen for å kjøre trial har vært lav (sosiale utfordringer, familieøkonomi, osv.) Dette er et tilbud som i stor grad favner ungdom som faller utenfor annen organisert aktivitet og idrett og har vært et svært viktig tilbud bl.a. for utsatte grupper i vår bydel.

Alt foregår i kontrollerte former, noe av årsaken til dette er at det til enhver tid må være en verge med alle under 16 år, pga dette regelverket som er satt av NMF ser vi at inkludering blir praktisert, her blir ingen holdt utenfor.

Området i Lundedaleslia 46 er over mange år opparbeidet til trialsport og det er lagt ned mange dugnadstimer. I området finnes mange vanskelighetsgrader av løyper. Dette området blir brukt av flere trial klubber som vi får besøk av. Flere grupper av barn og ungdom bruker dette området daglig og på kveldstid (Speidergruppa, Heistad barneskole, Heistad U-skole og Fritidssenteret er oppe i området og bruker bl.a. gapahuken på kveldene når vi har åpent).

Heistad Trialklubb gir tilbud til barn, ungdom og voksne som har lyst til å drive med motorsport. Vi har ved flere anledninger hatt med ungdom som har falt utenom de ordinære idrettsgrener, disse får ofte en spesiell tilhørighet til klubben. Det vil være svært trist for klubben og nærmiljøet om dette området som har blitt opparbeidet over mange år skulle bli regulert til næringsområde. For å kunne etablere ett nytt trialområde vil det ta flere år, i den anledningen forventer vi å få bistand fra Porsgrunn Kommune i opparbeidelse av nytt område. Vi håper at Porsgrunn kommune kan prioritere ved å se behovet til Heistad Trialklubb.

Hvilken plan har Porsgrunn kommune for klubbens fremtid?

Med vennlig hilsen

Heistad Trialklubb v/styre og medlemmene v/Stig Olsen

Kontaktperson: Stig Olsen, Tlf. 941 72 320, Mail: stig@stema-shipping.no

Fra: Lars Heistad Bil & Caravan <lars@heistadbilcaravan.no>

Sendt: mandag 30. november 2020 16:29

Til: Imi Vegge <imi.vegge@nyeveier.no>

Kopi: Porsgrunn Postmottak <postmottak@porsgrunn.kommune.no>

Emne: Innspill E18 Langangen-Kjørholt

Innspill til utbygging av ny E18 fra naboer i Frierveien.

Ønsker at veien videreføres i Smart utgave slik at vi som naboer blir minst mulig berørt med støy og bruk av areal. Vi forutsetter at eksisterende løp blir en del av firefelten. Med varsel om oppstart føre det foreligger en detaljert plan mener vi er helt uhørt og betviler lovligheten av. Har en rekke mail som vi har etterlyst dette tidligere men uten svar.

Mvh.

Lars Ludvigsen Heistad

C/O Naboer Friervegen

Mob:90625670

E18 Preståsen-Kjørholt

Sendt inn av: Anonym bruker

Tidspunkt for innsending: 6. jan. 2021, 22:58:23

Navn

Arne Martin Høstfet

Epostadresse

Amhostfet@gmail.com

Rolle

Privatperson

Tittel på innspillet

Støytiltak Brattås

Innspill

Det er viktig at lukket løsning i Skjelsvikdalen videreføres. På sørsiden av Brattås tunnelen mot Kjørholt bør man vurdere å legge hele strekket i tunnel. Det vil sikre at områdene mellom Brattås og Skjelsvik i fremtiden kan benyttes til boligområder. Sannsynligvis vil man i Porsgrunn ha behov for utbyggingarealer i fremtiden og da er det dumt å gjøre dette området ubeboelig p.g.a en motorvei, som kan legges i bakken. Dette vil også gjøre løsningen i Skjelsvikdalen enklere fordi man kan gå dypere med tunnelen.

Er innspillet stedfestet?

Ja

Velg lokasjon på kartet

Breddegr.: 59,09453 Lengdegr.: 9,66564



E18 Preståsen-Kjørholt

Sendt inn av: Anonym bruker

Tidspunkt for innsending: 29. des. 2020, 15:36:51

Navn

Sven Roger Johansen

Epostadresse

svenrogj@online.no

Rolle

Privatperson

Tittel på innspillet

Innløsning av eiendom i forbindelse med utbygging av E18

Innspill

Jeg har tidligere vært i kontakt med Fagernæs i Nye veier om innløsning. Vi var nær for 3,5 år siden, men han torde ikke kjøpe meg ut fordi planen den gang ikke var godkjent. Jeg kan ikke på noe n som helst måte se at min eiendom 70/19 på Kjørholt i Porsgrunn kommer under støykravet. Det beste for alle parter vil derfor å løse meg ut. Jeg ønsker også å bli løst ut før utbygging starter, og til en pris som tilsier at jeg kan kjøpe en tilnærmet lik bolig med tilnærmet lik standard. Jeg har totalrenovert huset fra 1995 til 2015, så standard er opp mot dagens. Huset inneholder 5 soverom. Dette vil også gjøre arbeidet av utarbeidelse av plan noe lettere da mitt hus ikke trenger å skje rmes for støy. Siste gang det ble levert inn innspill til planen så ble mitt innspill levert til Porsgrunn kommune. Jeg krever at mitt innspill fra sist gang også legges til dette innspillet.

**Sven R Johansen
Friervegen 100
3940 Porsgrunn
svenrogj@online.no
45015611**

Er innspillet stedfestet?

Ja

Velg lokasjon på kartet

Breddegr.: 59,07795 Lengdegr.: 9,66252



E18 Preståsen-Kjørholt

Sendt inn av: Anonym bruker

Tidspunkt for innsending: 10. jan. 2021, 15:50:00

Navn

Ivar Karlsen

Epostadresse

annivkar@gmail.com

Rolle

Privatperson

Tittel på innspillet

Håper vedtatte plan blir gjeldene.

Innspill

For oss som bor ved Kjørholt er det ikke akseptabelt at vi også ved denne utbyggingen av E18 skal være de som blir mest berørt. Utbyggingen av E18 på 1990 tallet var et stort inngrep i naturen her, og har ført til at vi lever med støy fra trafikken. Hvis utbyggingen ved Steinbrekka blir som i forslag til plan, vil det bli vanskelig å skjerme boligene mot at støyen blir verre. Det blir store inngrep i naturen, og nedbygging på jordbruk sområder.

At det skal være nødvendig med 6 felts motorvei mellom Skjelsvik og Kjørholt, med all nedbyggingen av LN F områder det innebærer, er ikke til å forstå.

Som det blir vist i presentasjon av planarbeidet. så er det mange flere ulemper enn fordeler med forslaget til den nye planen.

Den vedtatte planen fra 2019 vil etter vår mening være mer fornuftig og mer skånsom.

Det bør være mulig å løse tilkobling til Fv36 innenfor den nåværende planen.

Vi er også bekymret for verdiforringelse på vår eiendom.

Vennlig hilsen

Anne Wenche og Ivar

Er innspillet stedfestet?

Ja

Velg lokasjon på kartet

Breddegr.: 59,07857 Lengdegr.: 9,66031



E18 Preståsen-Kjørholt

Sendt inn av: Anonym bruker

Tidspunkt for innsending: 9. jan. 2021, 23:09:05

Navn

Stein Helge Kjørholt

Epostadresse

steinkjorholt@hotmail.com

Rolle

Privatperson

Tittel på innspillet

Dyrka mark

Innspill

Utfyllingen ved innløpet i forbindelse med lokalvei/beredskapsvei fra Kjørholt mot Skjelsvikdalen må kunne minimaliseres for å hindre at dyrka mark og boplasser blir ødelagt. Kan man heller se på muligheten for å benytte området der de to rundkjøringene er idag.

Er innspillet stedfestet?

Ja

Velg lokasjon på kartet

Breddegr.: 59,08128 Lengdegr.: 9,66583



E18 Preståsen-Kjørholt

Sendt inn av: Anonym bruker

Tidspunkt for innsending: 6. jan. 2021, 11:06:02

Navn

Frode Ellingbø Kristensen

Epostadresse

frodekrist@gmail.com

Rolle

Privatperson

Tittel på innspillet

Kryssløsning Kjørholt

Innspill

Løsning som er skissert i deres presentasjon med halve kryss på Kjørholt er svært uheldig. Det forringer m inst 15 eiendommer og vil gjøre området ubeboelig mtp støy. har dere tenkt å løse inn alle disse eiendomm er som ligger inntil E18 i Friervegen? vi bor selv i Friervegen 111 og vil få påkjøringsrampe sørover rett i "fj eset". hva slags støydempende tiltak har dere tenkt her?

vi er ikke imot ny E18 men mener det som er skissert er en meget dårlig løsning. hvordan er planløsning te nkt der det er undergang idag? tenker på fremtidig skolevei samt at dette er en populær turrunde.

det ble mye spørsmål som jeg satser på vi får svar på etterhvert som ting blir går fremover. vi har nettopp b ygd på et større tilbygg da vi trives godt her. men ser ikke ut som det er mulig å bli boende om ting blir som skissert.

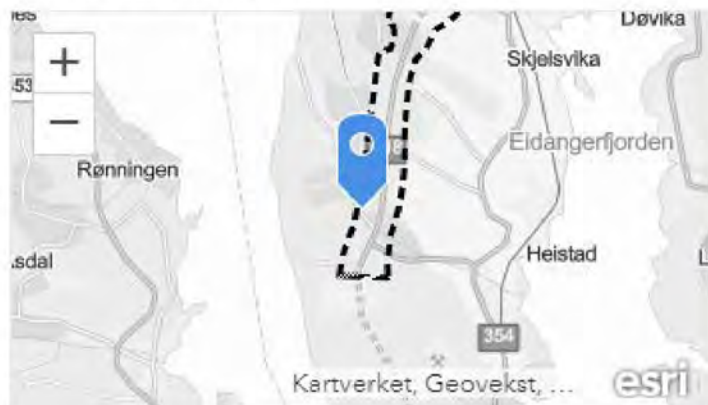
mvh Frode Kristensen

Er innspillet stedfestet?

Ja

Velg lokasjon på kartet

Breddegr.: 59,07906 Lengdegr.: 9,66088



Tor-Ivar Kristensen
Falkeveien 35
3940 PORSGRUNN

6. januar 2021

Nye Veier AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND

Høringsinnspill – «10217394-01 E18 PRESTÅSEN – KJØRHOLT»

Med henvisning til mottatt varsel om oppstart av detaljreguleringsplan og utbyggingsavtale for E18 Preståsen – Kjørholt datert 16.11 2020, vil jeg med dette komme med følgende innspill.

Støy

Jeg vil påpeke bekymring for støysituasjonen i Falkeveien, Ravneveien og Haukeveien. Dette er veier som i forhold til beliggenhet og trafikkbilde på dagens E18 opplever mye støy. På vår eiendom som er Falkeveien 35 opplever vi støy som kommer både fra områdene nord og syd for Steinbrekka-tunellen. Jeg vil spesielt fremheve støyen fra tungtrafikk og motorsykler som gir et belastende støynivå for oss.

Slik jeg tolker dagens planer for kryss på Kjørholt vil vi få en rundkjøring med tilhørende 4 vei-armer og av-/påkjøringsramper, rett innunder Skavrakåsen. Dette vil medføre at vår bebyggelse blir liggende rett over støykilden og at støyskjermingstiltak «nærmest støykilden» og i samme nivå som veien ikke vil ha noen god effekt for våre eiendommer. Derfor ber jeg om at det iverksettes planlegging av lokale støyskjermingstiltak oppe på åskammen nærmest eiendommene våre. Her ser jeg for meg at jordvoll med støyskjerm på toppen kanskje kan være et godt alternativ.

Vedlagt skisser viser hvor vi i dag får støypåvirkning ifra (blå piler) og hvor det vil være ønskelig at støyskjerm bør plasseres (rød strek) for å oppnå størst effekt for våre boliger.

Tursti/vilttråkk

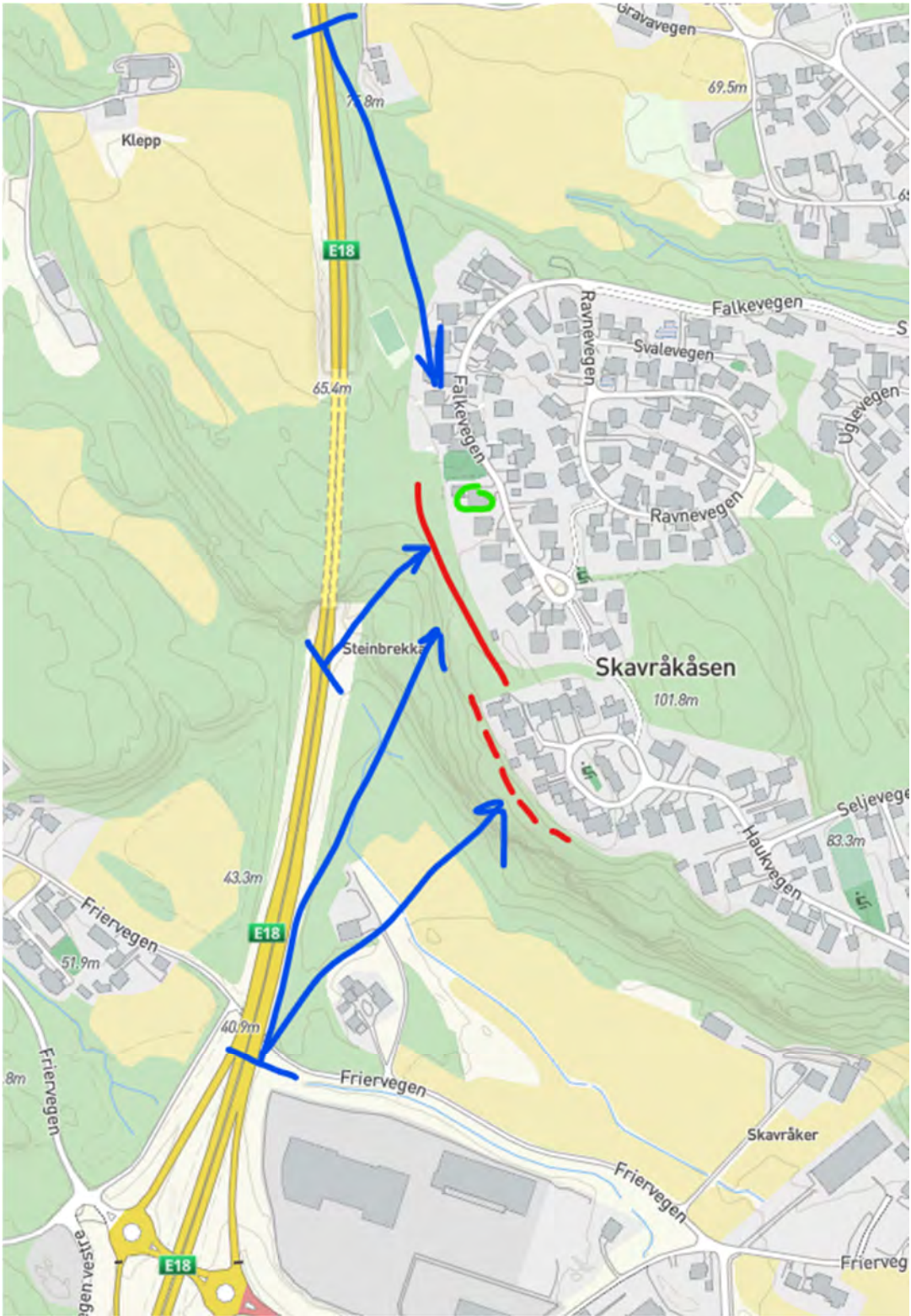
I skråning ned fra Falkeveien og forbi dagens tunell-portal går det en tursti og dyretråkk. Med en oppfylling av området for å anlegge rundkjøring må det tilrettelegges for ny sti helt inntil fjellveggen og ut på Frierveien til innkjøringen til nummer 81 og 83. Se vedlegg.

Med hilsen

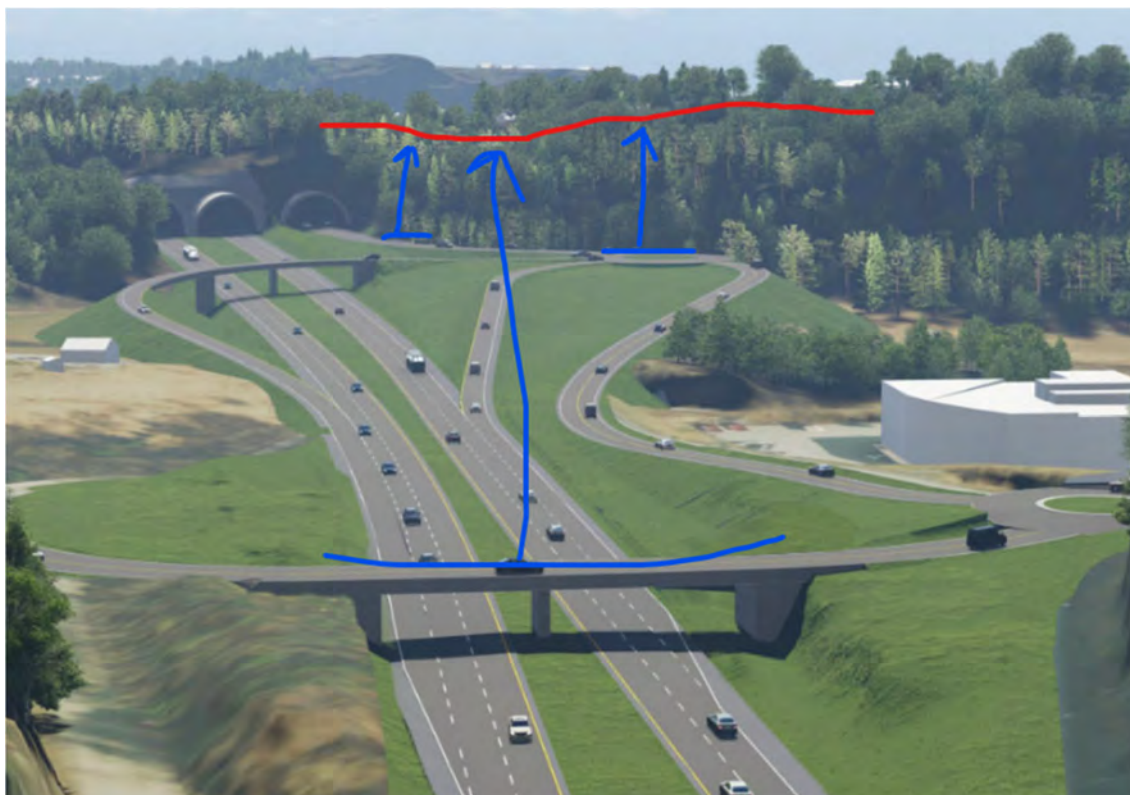
Tor-Ivar Kristensen

Vedlegg – Kartutsnitt / skjermdump fra informasjonsmøte

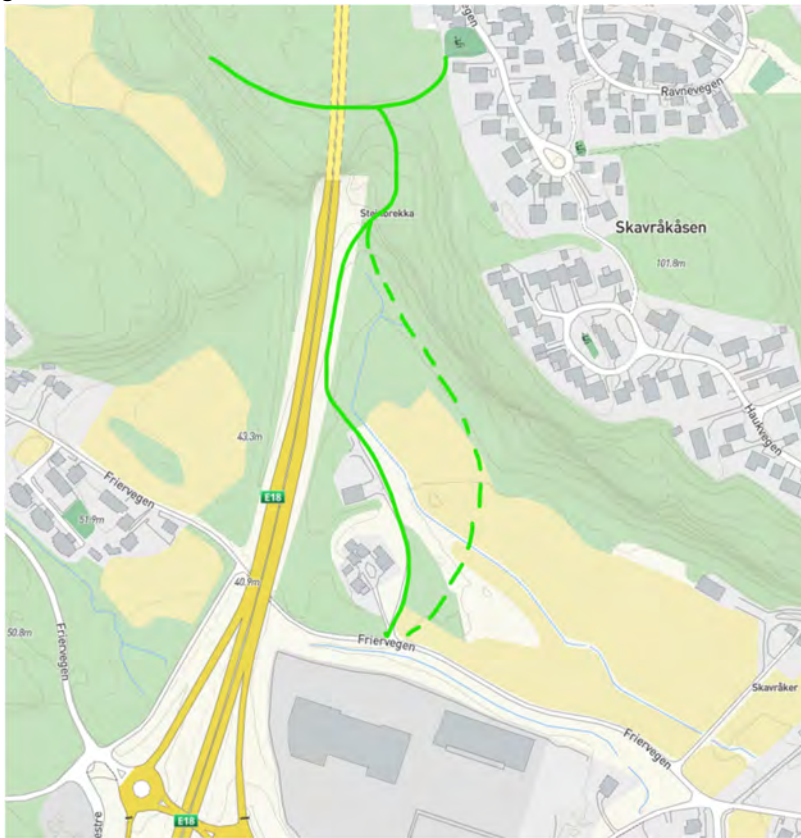
Vedlegg – kartutsnitt



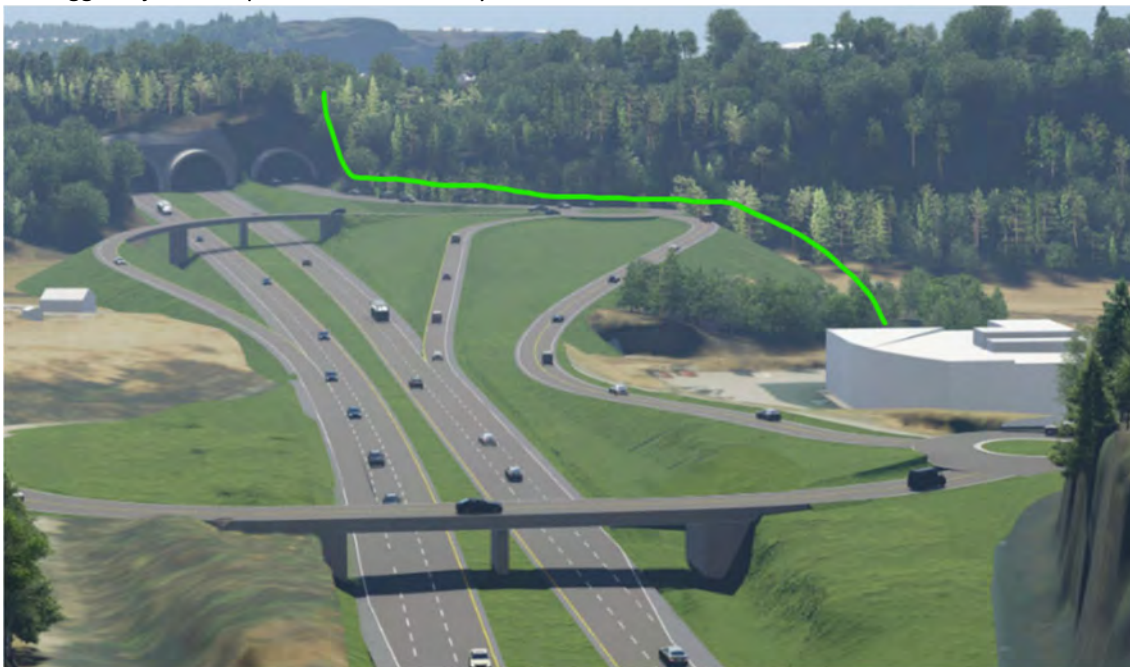
Vedlegg - skjermdump fra informasjonsmøte som viser ønske plassering av støyskjem.



Vedlegg – kartutsnitt som viser tursti / dyretråkk som må ivaretas. Stiplet linje viser mulig my trase etter oppfylling av området.



Vedlegg – skjermdump som viser tursti / dyretråkk som må ivaretas



E18 Preståsen-Kjørholt

Sendt inn av: Anonym bruker

Tidspunkt for innsending: 9. jan. 2021, 20:28:50

Navn

Beate Lunde

Epostadresse

Beate.lunde@online.no

Rolle

Privatperson

Tittel på innspillet

Dyreliv og flora Steinbrekka og Klepp

Innspill

Håper det blir tatt hensyn til orkideer og dyreliv slik at de blir minst mulig skadelidende . Ikke lage fyllinger og sørge for kryssveier over eller under E18. Håper undergang ved Frierveien forsetter.

Er innspillet stedfestet?

Ja

Velg lokasjon på kartet

Breddegr.: 0 Lengdegr.: 15



Kartverket, Geovekst, ...

From: [Anne Kari Trøan](#)
To: j-loeks@online.no
Cc: [Moen, Elise Enoksen](#)
Subject: E18 Langangen-Rugtvedt, Innspill til varsel om oppstart for E18 Preståsen - Kjørholt
Date: torsdag 10. desember 2020 10:08:08
Attachments: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)

Hei!

Du stilet et direkte spørsmål ang. mulig tverrslagstunnel til Bjørntvedtbruddet i Medvirkningsportalen, så jeg kan svare deg direkte på mail.

Tverrslagstunnelen blir regulert som en mulighet til å frakte masse ut til Bjørntvedtbruddet. Da har vi mulighet til å kjøre med dumper helt til deponi, og trenger dermed ikke ut på offentlig vei. Det er totalentreprisen som vil avgjøre om han vil benytte denne muligheten. Vi skriver kontrakt rett før jul, og det neste året skal han regulere parsellen mellom Preståsen og Kjørholt. Det vil i denne prosessen avgjøres om han benytter seg av muligheten.

Når det gjelder spørsmålet ditt om tunnelen blir midlertidig eller permanent rømningsvei er svaret at den kun er midlertidig. Vi bygger en toløps tunnel, og rømning blir mellom tunnellopene.

Med vennlig hilsen
Anne Kari Trøan





ANNE KARI TRØAN
Seniorrådgiver tunnel

+47 482 76 350 | anne.kari.troan@nyeveier.no
Nye Veier AS | Herreveien 57 | 3962 Stathelle



This email (incl. attachments) is solely intended for the recipient and may contain confidential information. Have you received this email in error, please contact us as soon as possible, and please note that any publication, copying and distribution of confidential information is prohibited.

E18 Preståsen-Kjørholt

Sendt inn av: Anonym bruker

Tidspunkt for innsending: 4. des. 2020, 10:45:13

Navn

jan løkslid

Epostadresse

j-loeks@online.no

Rolle

Privatperson

Tittel på innspillet

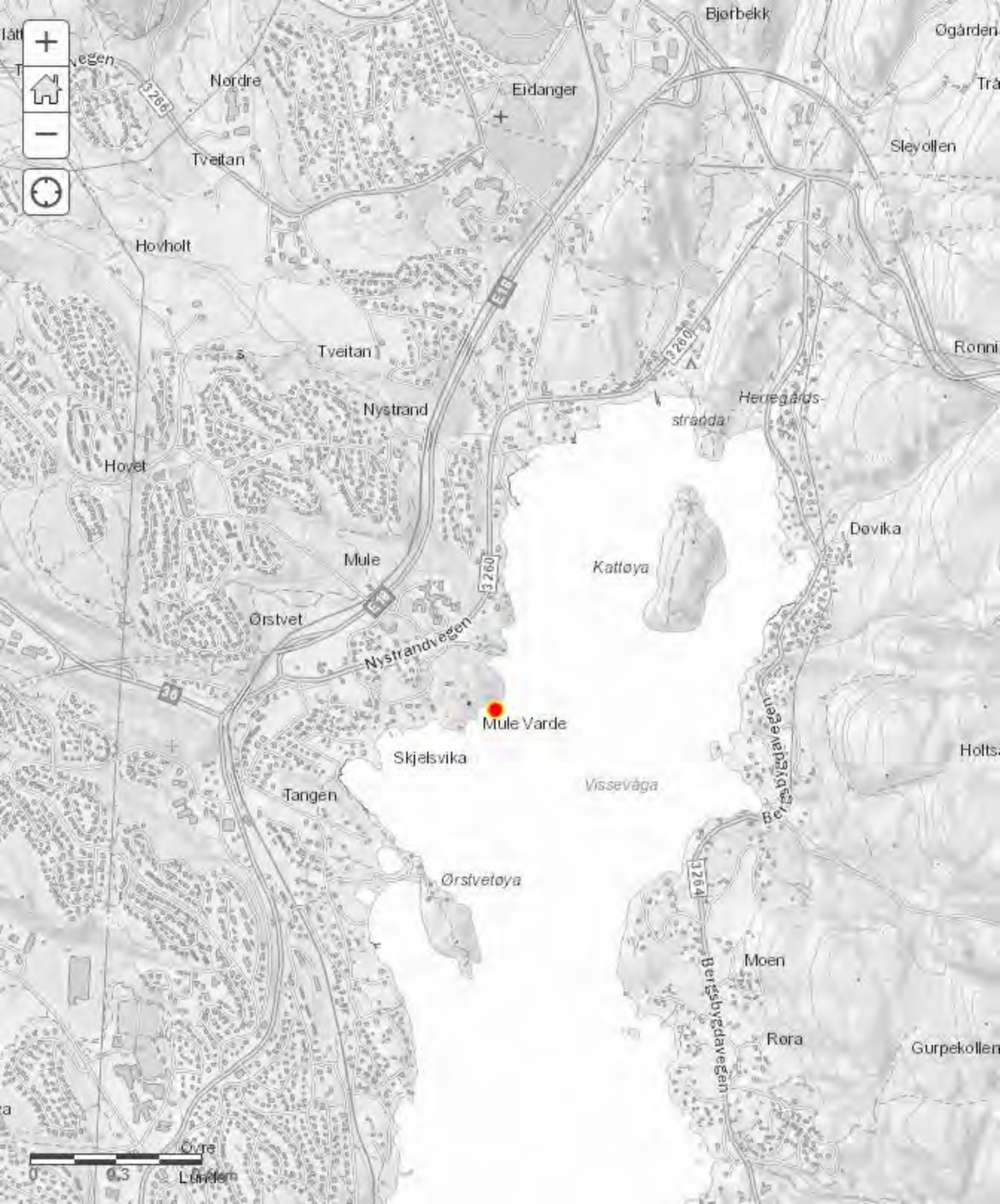
Tunneltverslag fra Preståstunnelen til Bane Nors rømningstunnel i Pasadalen.

Innspill

Det står i beskrivelsen at "Tverrslagstunnelen kan benyttes til å frakte tunnelmasser til Bjørntved tbruddet uten å måtte gå på offentlig vei." Blir denne tunnelen kun midlertidig under anleggsarbeidet, eller blir den etterpå permanent som rømningsvei?

Er innspillet stedfestet?

Ja



Til

3.06.18.

Porsgrunn Kommune.

V/Administrasjonen og politikerne.

Jeg Tor Erling Mæhle bor i Siriusvegen 79. 3942 Porsgrunn.

Min familie og jeg blir ille berørt av den nye E18. Av støy og eksos og mitt hus ligger i blod rødt sone for støy og eksos. Nå har også nye veier flyttet av og på kjørings krysset ned til Lundedalen. Så da blir vi enda mer berørt av støy og eksos.

Tenkt dere når biler, lastebiler og motorsykler skal akselerer fra 0 til 110 i oppoverbakke og inn til nye E18 mot Sørlandet. Tenkt for en støysone det blir! Når lastebiler og Motorsykler akselerer med full støy det blir et lurveleven. Når Harley Davidson sykler fra Normann MC og deres venne i Lundedalen skal ut på E18 mot Sørlandet kommer da nesten med fri eksos!

Den nye ut og inn kjøringen i Lundedalen er ikke medregnet av støyberegning som jeg kan se!

Jeg kan ikke bo her med min familie om dette blir gjennomført. Da må jeg bli løst ut av min bopel!

Dere kan se hva Larvik har fått til. Der er av og påkjøring til E18 på vær side av Larvik. Det er 8 kilometer fra den ene utkjøringen til den andre utkjøringen. Vi kan gjøre det samme her i Porsgrunn med utkjøring/innkjøring på Lanner heiene. Den andre kan være på Rugtvedt siden med ut og innkjøring. Da har vi løst et stort miljøproblem for Brattås og Grenland. Og få lagt hele E18 i tunnel fra Moheim til Kjørholt tunnelen. Da hadde vi snakket om å spare miljøet for mye. Samme som Larvik har greid.

Dette har nye veier råd til. Det sparer da over 100 millioner bare på å ta vekk ut og innkjøring på Kjørholt/Lundedalen og slipper å løse ut hus og andre ting. Og sparer bo miljøet for støy og eksos.

Ta kontakt om spørsmål.

Håper på et positivt svar fra Porsgrunn admirasjon og politikerne. Dette må vi kunne løse i felles skap!

Vedlagt 1 vedlegg som er sendt tidligere i mai 2017 til Porsgrunn kommune.

Ha en fortsatt hyggelig dag

Med vennlig hilsen

Tor Erling Mæhle

Siriusvegen 79. 3942 Porsgrunn

Norway

Mobil: +47 91812882

Email: tnmfour@online.no

Hei kjære politikker i Porsgrunn.

11.05.2017.

Jeg Tor Erling Mæhle bor på Brattås i Siriusvegen 79. har hatt møte med Nye veier om nye E18 igjennom Porsgrunn. Mitt hus var i rød sone av støy på den første plan tegningen men nå får jeg all støy, eksos og støv partikler fra Moheim til lundedalen med 4,7% rett opp stigning fra Skjelsvik dalen og rett opp mot mitt hus. Derfor får jeg all støy, eksos og støvpartikler. Dette etter at nye E18 i Skjelsvik dalen ble lagt i tunnel.

Det blir økning av hastighet fra 70 km til 110 km som blir en økning på 57,14% i forhold til dagens hastighet. Det medfører svært mye mer eksos, støy og støv partikler i luften en dagens. All Støy, eksosen og støv partiklene fra Moheim til Lundedalen uten lufting i tunnelen, alt dette får jeg rett opp til mitt hus.

Jeg har allergi og kan ikke bo der om ikke det blir gjort store endringer av nye E18. Se vedlagt vedlegg av brev til nye veier med bilder fra mitt hus.

Jeg er ikke imot ny E18 snarere tvert imot så ønsker jeg ny E18 velkommen. Men jeg bør ikke av den grunnen ta all skitten av en ny E18 opp i mitt hus!

Larvik kommune ved Farris greide det. Så bør vi i Porsgrunn kommune ved Lundedalen også greie det. Så miljø og marka er fornøyd.

Jeg regner med at jeg har alle politikerne i Porsgrunn kommune med meg på at vi i Porsgrunn kommune greier dette og ønsker et godt bo miljø. Det er dere som skal godkjenne de planer som Nye veier kommer med!

Håper på positivt endringer.

Ha en fortsatt hyggelig dag

Med vennlig hilsen

Tor Erling Mæhle

Siriusvegen 79. 3942 Porsgrunn

Norway

Mobil: +47 91812882

Email: tmmfour@online.no







E18 Preståsen-Kjørholt

Sendt inn av: Anonym bruker

Tidspunkt for innsending: 10. jan. 2021, 20:06:50

Navn

Siw Namløs

Epostadresse

siwnam@gmail.com

Rolle

Privatperson

Tittel på innspillet

Berørt nabo

Innspill

Etter å ha stiftet bekjentskap med en bonde forstår jeg nå hvor viktig det er å ivareta matjord. Jeg er imot at dere tar den verdifulle langsiktige verdien som matjord utgjør. Hvor er den nasjonale interessen for å ivareta i denne verdien

Her på Heistad Er det stor lokal interesse for å ivareta Friervegen som en del av en tur runde. Hvordan har dere tenkt å ivareta denne verdien for lokalmiljøet?

Personlig vil planene slik jeg ser det forringe min livskvalitet. Friervegen 61 vil få veien mye nærmere. Spesielt tenker jeg på lys forurensningen. Jeg ønsker vei lys og lys fra biler skal skjermes for omgivelsene. Det samme med lyden. Den bør også skjermes for omgivelsene.

Er innspillet stedfestet?

Ja

Velg lokasjon på kartet

Breddegr.: 59,07713 Lengdegr.: 9,67166



E18 Preståsen-Kjørholt

Sendt inn av: Anonym bruker

Tidspunkt for innsending: 9. jan. 2021, 19:07:21

Navn

Katrin Nord-Varhaug

Epostadresse

knord-v@online.no

Rolle

Privatperson

Tittel på innspillet

Nye Veier må forholde seg til tidligere vedtak om lukket løsning i Skjelsvikdalen

Innspill

Jeg har familie og bor på Hvalsåsen på Brattås og vil bli direkte berørt av utbyggingen av ny E18 Preståsen - Kjørholt. Det er spesielt viktig for oss å minimalisere fremtidig støy og støvforurensning fra ny E18. Jeg er bekymret for video som ligger ute på Nye veiers websider som vise at den nye veien skal gå i bro over Skjel svikdalen. Dette er en løsning som jeg trodde var bestemt at de skulle gå bort fra. Jeg ber om at løsningen i Skjelsvikdalen vil bli en lukket løsning med miljøtunnel under Brattås. Denne løsningen har Nye veier forpli ktet seg til og ble sterkt anbefalt av lokalbefolkningen og Porsgrunn kommune i 2020, og jeg ber om at Ny e veier nå forholder seg til hva som tidligere er vedtatt. En åpen løsning vil være svært skadelig for oss so m bor her med hensyn til støy og støv.

Videre er det viktig for meg som bor her at minst mulig av nærområdet blir skadet under byggingen av veie n. Jeg bruker naturen og nærområdet daglig, det er mange fine joggestier i området, og jeg ber om at disse i mest mulig grad blir beskyttet i byggeperioden.

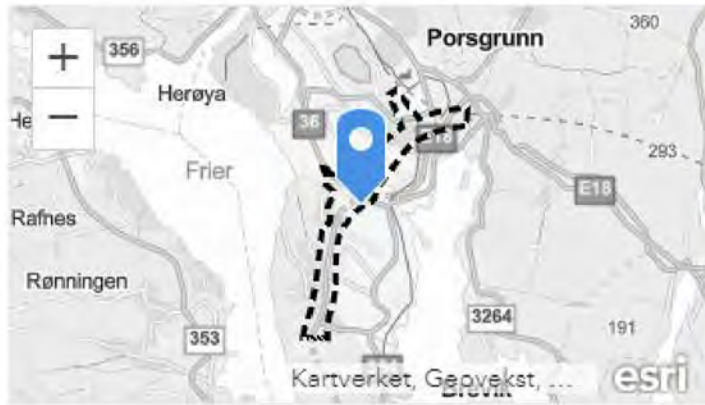
Vi er også bekymret for bruk lastebiler og anleggsmaskiner som kommer til å kjøre i nærområdet under byg geprosessen. Det er mange barn som gå til skole langs veien som jeg antar kommer til å bli brukt av anleg gsmaskinene, og det er viktig å sørge for minst mulig bruk av anleggsmaskiner langs veien som barn og un ge bruker til skolevei.

Er innspillet stedfestet?

Ja

Velg lokasjon på kartet

Breddegr.: 59,09862 Lengdegr.: 9,67491



From: [Hilde Samuelsen](#)
To: [10217934-01 - E18 Langangen-Rugtvedt](#)
Cc: postmottak@porsgrunn.kommune.no
Subject: Innspill planarbeid E18 Sørøst Langangen Rugtvedt
Date: søndag 10. januar 2021 20:58:35

Vedr mottatt varsel om oppstart av detaljreguleringsplan og utbyggingsavtale E18 Preståsen – Kjørholt.

Som beboere på Hvalsåsen, Brattås, blir vi direkte berørt av denne utbyggingen. Det forventes at Nye Veier forholder seg til lokalbefolkningens anbefalinger og kommunens vedtak for minst mulig inngripen i alle forhold.

Vi bor og lever i et boligområde som allerede er belastet av støy og svevestøv fra Rv36. Det blir derfor viktig å begrense støy- og støvforurensning fra anleggsarbeid og ny E18. Her forventer vi at vedtatt lukket løsning med miljøtunnel over Skjelsvikdalen beholdes. Støy- og luftforurensning er en viktig faktor ift helse og trivsel. Effekter av anleggsarbeid og utbygging av E18 forventes derfor å bli ivaretatt ift nåværende og framtidig helsetilstand til befolkningen.

Det forventes minst mulig skade av nærområder i anleggsperiode og ny E18. Nærområdet er i daglig bruk og et viktig rekreasjonsområde for små og store.

Porsgrunn kommune er en kommune som gjennom mange år har hatt, og har, særskilt fokus på barn og unge. I kommunens langsiktige handlingsprogram er to av målene spesielt viktige; befolkningsvekst og barn og unge: *..mål og strategier legger vekt på at Porsgrunn skal være en god kommune å bo i og med gode oppvekstmiljø i hele kommunen.*

Barna er vår felles framtid og en *videreføring av tidligere tiders satsing.*

Det er derfor viktig at anleggsarbeid og ny E18 utføres med tanke på alle som nå bor, og alle som i framtida skal fortsette å bo i området, vil ha og få gode levekår.

Med vennlig hilsen

Hilde og Per Samuelsen

E18 Preståsen-Kjørholt

Sendt inn av: Anonym bruker

Tidspunkt for innsending: 9. jan. 2021, 08:38:41

Navn

Christine Øveraas Sandberg

Epostadresse

Christineoeveraas@live.no

Rolle

Privatperson

Tittel på innspillet

Generelle bemerkninger

Innspill

Det vises til slide 32 fra fremlegget og de utfordringer som der påpekes støttes. Den lokale veien fra Heista d til Skjelsvik har allerede vært svært belastet i perioder med tidligere arbeider på broen ved Brevik, hvilket skapte enorme kødannelser. Det er lite hensiktsmessig med mye trafikk på denne mtp tetthet til barn, skolevei og mange boområder. I tillegg er det viktig å bemerke seg at friervegen er en viktig turvei for store deler av lokalbefolkningen, og det er synd om den berøres. En viktig rekreasjonsmulighet vil da rammes! I tillegg er det synd om flere av de flotte gårdene, som er av de få som er igjen på halvøya vil bli sterkt berørt.

Er innspillet stedfestet?

Nei

Velg lokasjon på kartet

Breddegr.: 0 Lengdegr.: 0



Kartverket, Geovekst, ...

E18 Preståsen-Kjørholt

Sendt inn av: Anonym bruker

Tidspunkt for innsending: 5. jan. 2021, 23:01:23

Navn

Elin Simones

Epostadresse

elinsimones@hotmail.com

Rolle

Privatperson

Tittel på innspillet

Friluftsområde

Innspill

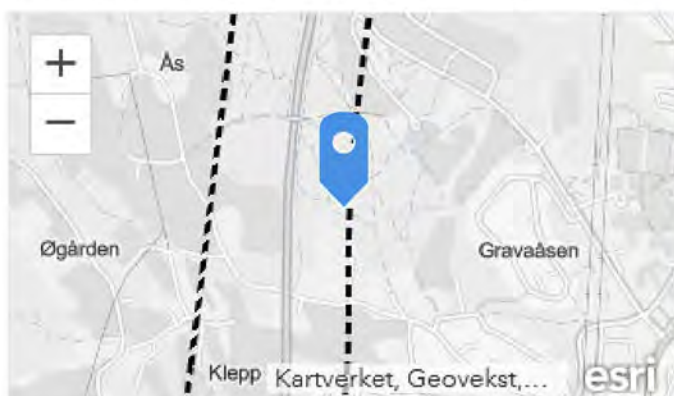
Hei! Jeg tenker det tas altfor lite hensyn til friluftsområder på Grava som brukes svært mye. Heista d er Porsgrunns største bydel, og de fleste som bor her bruker naturen lokalt i det daglige fremfor å bruke bilen til øvrige friluftsområder i kommunen. Ergo er dette et av de mest brukte turområder i kommunen vår. På hvilken måte er disse områdene forsøkt skånet? Hvordan blir dette kompensert? Hva skjer med Frierstien? Har dere som har utarbeidet planene selv kjennskap til verdien av turområdene? Har dere tatt en tur søndag formiddag, eller midtukes, for å se hvor mange dere møter på deres vei gjennom disse flotte områdene? Ville det vært like akseptabelt å legge en 4 felts mot orvei gjennom Åletjern på Gulset? En annen ting er at jeg kan heller ikke se den helt store nytten av denne voldsomme veiutbyggingen for oss i Porsgrunn. I grunnen fremstår det hele som et stort offer for at turister fra mer sentrale strøk skal komme raskere til fritidsboliger på Sørlandet-. Kanskje var alternativet med bro over Eidangerfjorden aldri egentlig aktuelt? At vi i jubelen over å slipp e dette skulle "sluke alt annet råt"? Summen her gir ingen god følelse, ihvertfall ikke før det tydelig kommer frem hva som er gjort for å bevare bruksverdien våre flotte og svært mye brukte naturområder. Og det siste året burde vel absolutt ha gjort oss særlig oppmerksomme på hva som egentlig er av verdi for oss mennesker og viktig for folkehelsen: mer biltrafikk eller bevaring av friluftsområder? Kanskje er det ikke enten/eller, men det fremstår ganske tydelig hva som bør vektes mest for oss nå etter året 2020.

Er innspillet stedfestet?

Ja

Velg lokasjon på kartet

Breddegr.: 59,08702 Lengdegr.: 9,66746



Navn
Adr.
Postnr., Sted

Uttalelse til varsel om oppstart av Reguleringsplan for E18 Preståsen – Kjørholt

Skagerak Nett AS («SN») viser til utsendt varsel om oppstart av Reguleringsplan for E18 Preståsen – Kjørholt Porsgrunn kommune. Høringsfristen er 10.01.2021 og uttalelsen er dermed innen fristen.

Skagerak Nett har etter energiloven områdekonsesjon Porsgrunn kommune. Dette innebærer at nettselskapet etablerer og drifter strømmettet i kommunen (høyspent og lavspent fordelingsnett). I tillegg eier og drifter nettselskapet regionalnettet i kommunen.

1. Elektriske anlegg i planområdet

Nettselskapet har elektriske anlegg i det aktuelle planområdet. Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere. Det er også viktig at det ikke iverksettes tiltak som kan medføre forringelse av adkomst til anleggene.

- Eventuelle ønsker om omlegging av eksisterende anlegg må meldes inn til nettselskapet i god tid før omleggingen ønskes utført. Omlegging er en tidkrevende prosess, og bør tas hensyn til ved utarbeidelse av eventuelle bestemmelser om særskilt rekkefølge for gjennomføring av de enkelte tiltakene i planen.
- Dersom det skal gjøres tiltak på det enkelte anlegg, må det påregnes at det kan bli nødvendig å stille krav til tider på året som utkobling må være avgrenset til og hvor lenge anlegget kan være utkoblet. Dette begrunnes med behovet for kontinuerlig forsyning av strøm til kundene, jf. også leveringsplikten i energiloven § 3-3.
- Omlegging av anlegg med høyere spenning enn 24 kV fordrer at vi søker NVE om endringer i de respektive anleggskonsesjonene for anleggene. Endring i anleggskonsesjon forutsetter blant annet at det finnes ekstern evne og vilje til full kostnadsdekning, slik at nettkundene ikke belastes for omleggingen. Det betyr at nettselskapet vil kreve full kostnadsdekning for omlegging. Utfallet av en konsesjonsbehandling kan ikke forskutteres.

2 Anlegg etablert etter områdekonsesjon (normalt distribusjonsnett)

Anlegg med spenning til og med 24 kV inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av områdekonsesjon.

3.1 Eksisterende høyspenningskabler

Nettselskapet har høyspenningskabler etablert innenfor planområdet. Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er imidlertid viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må heller ikke gjøres inngrip i terrenget som medfører endring i overdekning over kabler. Vedlagt kart viser kun omtrentlig plassering, for å påvise kablenes plassering i terrenget må det bestilles kabelpåvisning. Forespørsel om kabelpåvisning rettes til Geomatikk.

3.2 Eksisterende høyspenningsluftledning

Det må tas hensyn til høyspenningsluftledninger som ligger innenfor planområdet. Ledningene har et byggeforbudsbelte på 6 meter målt vannrett fra nærmeste faseleder (tråd) til nærmeste bygningsdel, for eksempel terrasse, takutspring etc. jf. forskrift om elektriske forsyningsanlegg anlegg med veiledning (FEF) § 6.4. Ingen bebyggelse kan tillates innenfor

definert byggeforbudssone. Nettselskapet ber om at traseen med byggeforbudsbeltet registreres i planen som en hensynssone (faresone) med kode 370 – høyspenningsanlegg jf. vedlegg II til kart- og planforskriften. Det må ikke gjøres inngrip i terrenget som medfører oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.

3.3 Behov for ny nettstasjon – samt forhold til eksisterende nettstasjon (sett inn type)

For å sikre strøm til ny vei, vil det bli behov for å sette av arealer til å etablere en eller flere nye nettstasjoner. Dette er avhengig av effektbehovet til planområdet. Nettselskapet ber om at forslagsstiller oppgir hvilket effektbehov planforslaget har.

Areal som avsettes til frittliggende nettstasjon må være av en slik størrelse at det er plass og adkomst til nettstasjonen med kranbil (med støttebein). Dette innebærer vanligvis at det er behov for et areal på ca. 70 kvm (7 m x 10 m). Størrelsen på nettstasjonen vil normalt være opptil 8 m². For nettstasjoner over 8 kvm må det skilles ut egen tomt. Nettstasjonen må stå minst 5 meter fra bygning med brennbare overflater. Avstanden gjelder også til terrasser og lignende brennbare utstikk som er direkte knyttet til bygget. Av hensyn til trafikksikkerheten ønskes frittliggende nettstasjoner plassert minimum 3 meter fra veikant og utenfor veiens frisktsoner. Fortau, gang- og sykkelvei regnes også som veikant. For å sikre optimal strømforsyning ønskes nettstasjonen plassert sentralt i planområdet. Av hensyn til blant annet akustisk støy, anbefaler nettselskapet at ny nettstasjon plasseres minimum 10 meter fra ny bebyggelse.

Misligholdelse av avstandskravene skaper ofte unødige utfordringer for grunneierne og nettselskapet. Det er derfor viktig å synliggjøre byggegrenser mot nettstasjoner i reguleringsbestemmelsene.

Følgende må spesifikt ivaretas i plan med bestemmelser:

- 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 at det generelt er 5 m byggegrense rundt nettstasjoner.

Nettstasjoner kan også etableres i egne rom i bygg, rommet må være på bakkeplan. Størrelsen på rommet må være minst 16 kvm hvorav ingen vegg må være kortere enn 4 meter. Videre stilles det særskilte krav til utforming av rommet, adkomst og ventilasjon mv.

Arealer som i fremtiden skal brukes til nettstasjoner avsettes i planen til arealformål bebyggelse og anlegg, underformål «Andre typer bebyggelse og anlegg», energianlegg kode 1510, jf. vedlegg I til kart- og planforskriften.

3.4 Kostnader knyttet til strømforsyning

Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Kostnadene inkluderer eventuelle kostnader til erverv av nye stedsvarige (evigvarende) bruksrettigheter.

Det er viktig at det planlegges slik at ny bebyggelse og anlegg ikke kommer i konflikt med nettselskapet sine anlegg, dette gjelder særlig høyspenningsanlegg. Dersom planen forutsetter at eksisterende høyspenningsanlegg må flyttes eller legges om, må det settes av arealer til nye traseer og/eller nettstasjon(er). Nye traseer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det nettselskapet har til de eksisterende traseene/nettstasjonen.

3.5 Legging av nye Høyspentkabler i veitrassè

Det vil bli behov for legging av nye Høyspentkabler i /langs ny veitrassè, bære for forsyning til strøm langs ny E18 og til forsterkning av Skagerak Nett sitt eksisterende anlegg langs ny vei trassè. Omfang av dette og antall kabler må vi komme tilbake til.

4 Andre forhold

4.1 Vedlagt kart

Vedlagt kart kan brukes under følgende forutsetninger:

- Brukes kun som underlag for forespurt planarbeid
- Skal slettes etter bruk da nettet endrer seg kontinuerlig
- Må ikke oversendes andre uten netteiers samtykke
- Må ikke offentliggjøres da det er unntatt offentligheten jf. offentleglova § 13 og kraftberedskapsforskriften § 6-2
- Må ikke anses som kabelpåvisning

4.2 Inntegning på plankartet

Nettselskapet informerer om at spenningsnivået for ledningsanleggene ikke må påføres planen, herunder plankartet. Høyspentkabler under bakken tegnes ikke inn på kartet. SN viser til beredskapsforskriften § 6-2 og NVEs veiledning til beredskapsforskriften pkt. 6.2.9.

5 Annet

Nettselskapet ønsker at utbygger tar kontakt i god tid før utbygging for å avklare hvordan ny bebyggelse skal forsynes med elektrisk strøm og for å planlegge nye elektriske anlegg. Vennligst ta kontakt dersom det skulle være noen spørsmål eller uklarheter.

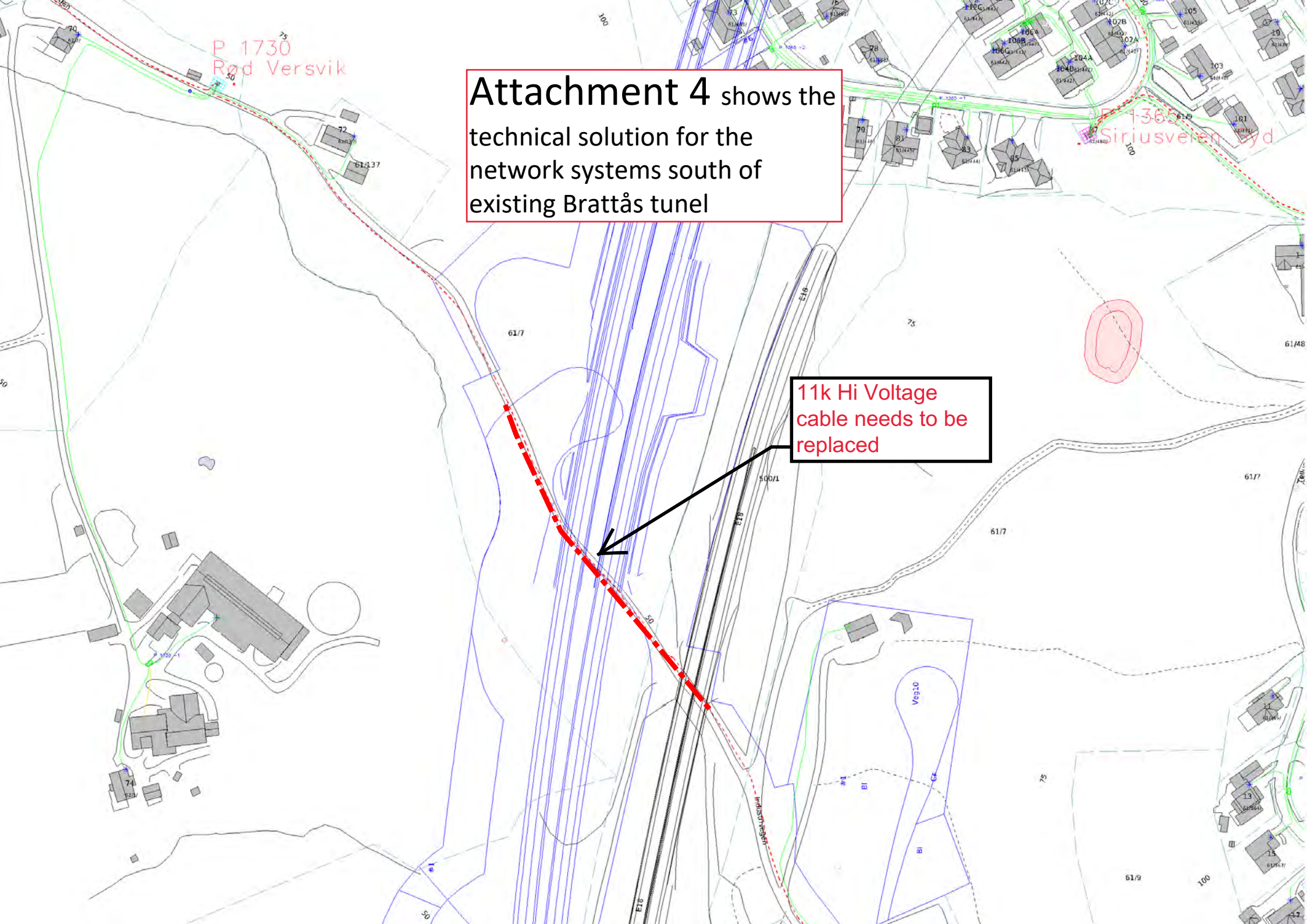
Vedlagt er utklipp av, så langt, kjente krysningspunkter av eksisterende nettanlegg langs ny veitrassè.

Med vennlig hilsen
Kjetil Bergerud

Vedlegg:
Kart

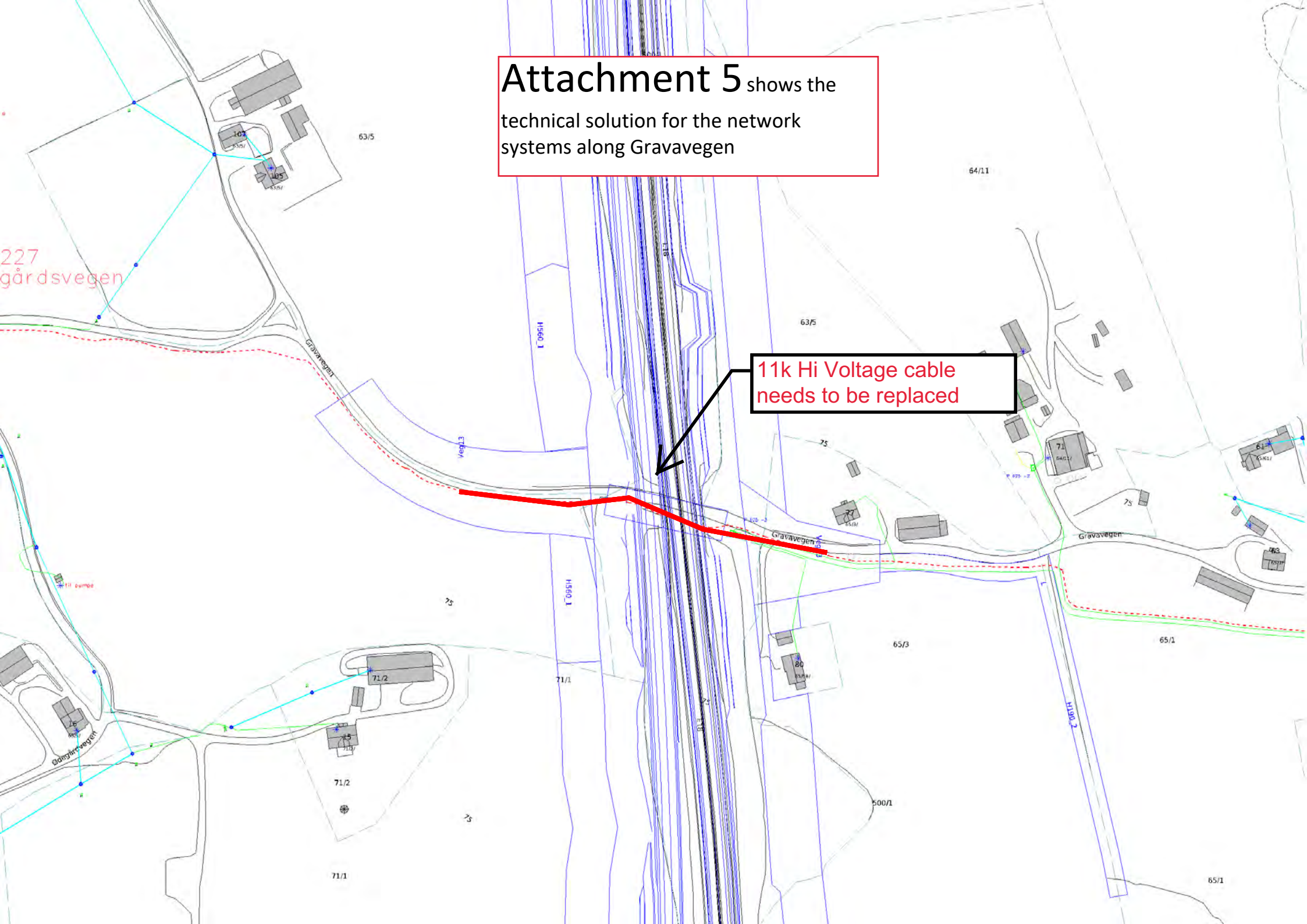
Attachment 4 shows the technical solution for the network systems south of existing Brattås tunnel

11k Hi Voltage cable needs to be replaced

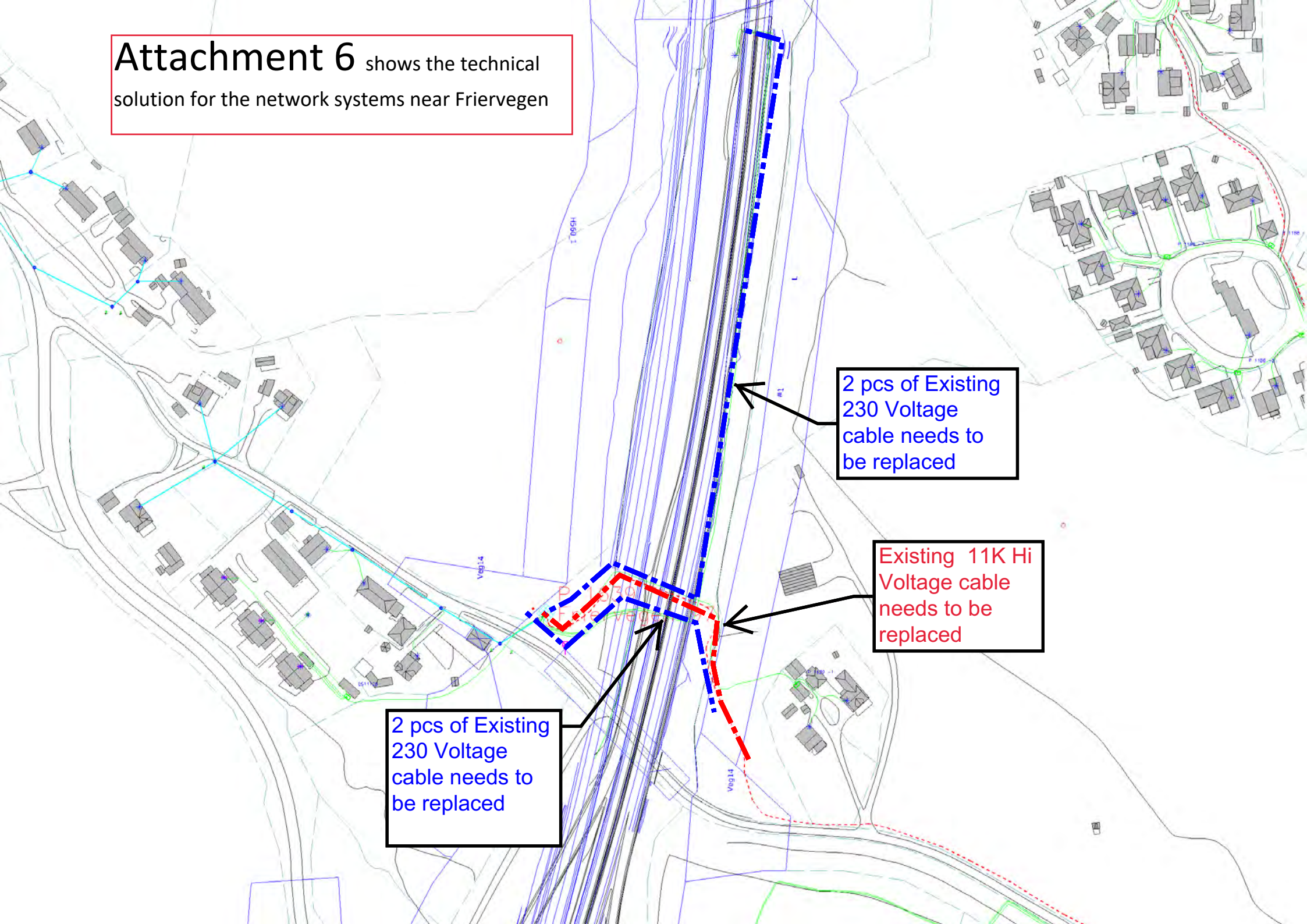


Attachment 5 shows the technical solution for the network systems along Gravavegen

11k Hi Voltage cable needs to be replaced



Attachment 6 shows the technical solution for the network systems near Friervegen





Multiconsult
Postboks 1424
1602 FREDRIKSTAD

Heidi Høiseth

Deres ref.

Vår ref.
20/19257-2

Dato
10.01.2021

E18 Preståsen-Kjørholt - detaljregulering. Innspill til varsel om oppstart

Bakgrunn

Detaljreguleringsplan for E18 Kjørholt–Lanner ble vedtatt i Porsgrunn kommune 13.06.19. Saken ble sendt Kommunal- og moderniseringsdepartementet for endelig avgjørelse etter plan- og bygningsloven §§ 5-6 og 12-13 på grunn av uløste innsigelser fra Statens Vegvesen og Telemark (nå Vestfold og Telemark) fylkeskommune.

Utdrag av vedtak:

«Kommunal- og moderniseringsdepartementet godkjenner Porsgrunn bystyres vedtak av 13. juni 2019 av detaljregulering for E18 Kjørholt–Lanner. Departementet har lagt avgjørende vekt på at ny E18 gjennom Telemark er av nasjonal interesse. Det legges til grunn at det utarbeides et endret reguleringsforslag for kryssløsningen ved Kjørholt / Rød, i tråd med oppnådd enighet mellom Statens vegvesen og Nye Veier om ny løsning...»

Høringsuttalelse

Riksvei 36

Byutredning Grenland (2018) viser at kapasitet på vei er en viktig faktor for næringstransporten. I Grenland ligger noen av viktigste næringsområdene i landet, og realisering av nye E18 er viktig for grenlandskommunene. Samtidig er det viktig for kommunene å styrke riksvei 36, som utgjør forbindelsen mellom E18 og E134, en av to prioriterte veiforbindelser mellom Øst- og Vestlandet, omtalt som «korridor 5» i Nasjonal Transportplan.

Statens Vegvesen har nylig startet arbeid med kommunedelplan for RV 36. Målet med prosjektet er å flytte trafikk fra FV 32 til RV 36, bedre framkommeligheten og bidra til attraktiv by- og næringsutvikling. Kobling mot riksveg 36 og lokalvegnett fra E18 skal ivareta både trafikkavvikling og trafikk sikkerhet, og fungere for både person- og næringstransport. For å oppnå dette er det viktig å utforme et oversiktlig vegsystem med god forutsigbarhet for trafikantene. Både i dag og i en framtidig situasjon vil lokaltrafikken utgjøre en stor andel av trafikkmengdene i dette området. Dette må hensynstas ved utforming av kryss og lokalveger, siden utformingen vil ha stor betydning for hvordan trafikken vil fordele seg.

Vi ber om at det vektlegges i planleggingen at E18 skal betjene et stort byområde og region, ikke bare

Plan og byggesak

Tlf: +47 35 58 10 00

postmottak@skien.kommune.no

Post: Pb.158,3701 Skien

Besøk "Kaffehuset", Henrik Ibsensgt. 2

Bank: 2680.07.01049

Org. Nr.: 938 759 839



framkommeligheten og trafikksikkerheten på E18. Det må legges til grunn for planleggingen at RV36 skal være et tydelig førstevalg for gjennomfartstrafikken gjennom Skien og Porsgrunn.

Konsekvensutredningen må belyse trafikkmengde, nullvekstmålet og fordeling av trafikk på vegnettet i byområdet.

Kryssløsninger

Planarbeidet legger opp til at påkoblingen fra RV36 - E18 i retning Oslo skal skje ved Skjelsvikdalen, og tilsvarende på Kjørholt i retning Kristiansand. Det synes som et bra grep å flytte den nordgående påkoblingen fra Rød (som lå til grunn i forrige reguleringsforslag) til Skjelsvikdalen, fordi man i mindre grad trenger å kjøre sørover når reisemålet er Oslo.

Vi konstaterer at Multiconsult, som er forslagstillers konsulent, peker på flere utfordringer med omforent konsept, som at trafikkfordeling i to halve kryss kan være vanskelig å forstå for trafikantene og at det kan være kapasitetsproblemer i rundkjøringer / kryss. I tillegg vil vi påpeke at stigningsforholdene ved påkoblingspunktene til ny E18 er viktige faktorer for næringstrafikken i Grenland og for CO₂-regnskapet for prosjektet.

Vi viser for øvrig til Skien kommunes innspill datert 19.10.18, angående reguleringsplanen for E18 Langangen – Rugtvedt.

Kollektivknutepunkt

Det må legges til rette for at Skjelsvik kollektivterminal gir en best mulig kopling mellom ekspressrutene langs E-18 og det lokale bussrutenettet.

Konklusjon

Vi konstaterer at det legges opp til et nært samarbeid med Statens Vegvesen vedr. nylig oppstartede kommunedelplan-arbeid for RV36 Skyggestein – Skjelsvikdalen, noe kommunen ser på som en viktig faktor for å ivareta regionens interesser.

Skien kommune ønsker lykke til med planarbeidet!

Med hilsen

Sigbjørn Hjelset
Saksbehandler
35581105

Brevet er godkjent elektronisk.

Kopi til: Nye Veier AS avd. E18 Langangen - Dørdal

Høringsinnspill E-18 Langangen – Rugtvedt

Solvang Borettslag med adresse Friervegen 106, ønsker å komme med innspill til videre planarbeid, spesielt kryssløsninger ved Kjørholt.

Vi har, siden Nye veier fikk oppdraget med å bygge 4-felts motorvei gjennom Grenland, deltatt i informasjonsmøter, fått muligheten til å møte prosjektledelse og følger med på informasjon som kommer på Nye veiers hjemmeside.

Det dreier seg om spørsmål og interesse for hvilken kryssløsning som til sist blir valgt ved vårt område, støy fra ferdigstilt ny vei og støy i anleggsperioden.

I tillegg er vi også spente på langsiktige effekter av et stort inngrep i vårt nærområde, som verdi på våre eiendommer, hvordan trafikkbildet vil bli, og om veier som går rett ved våre uteområder, uteplasser vil gi plagsomt økt støy.

Planarbeidet forklares på den måten at endelige kryssløsninger enda ikke er endelig vedtatt.

Det vil utarbeides et planforslag. Dette innebærer at for oss er det ikke aktuelt å kommentere spesifikt på kryssløsning. Vi vil allikevel be om å bli tatt hensyn til med tanke på at vårt borettslag allerede ligger i umiddelbar nærhet til eksisterende vei. Vi håper å bli tatt med i diskusjoner og møter for å se på løsninger som ivaretar de fleste behov. Vi har en god dialog med prosjektledelsen i Nye veier og håper vi kan fortsette med det. Å få relevant informasjon så tidlig som mulig, vil være vesentlig for oss.

Vi ønsker Nye veier lykke til i arbeidet med et stort og mangeårig prosjekt, og håper at resultatet blir bra for alle oss som påvirkes av prosessen.

På vegne av

Solvang Borettslag

Jan Ødefjeld

Gunnar Westbye

Kari Hagane



Statens vegvesen

MULTICONSULT ASA
Postboks 265 Skøyen
0213 OSLO

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Håkon Nedberg / 35581775

Vår referanse:
20/223457-3

Deres referanse:

Vår dato:
09.01.2021

Uttalelse til varsel om oppstart av detaljreguleringsplan og utbyggingsavtale E18 Preståsen – Kjørholt (10217394-01) – Porsgrunn kommune

Viser til mottatt oversendelsesbrev datert 16.11.2020.

Statens vegvesen uttaler seg som vegeier for riksvegnettet, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport og trafiksikkerhet.

Vi vil i denne plansaken nevne KMD sin avgjørelse i innsigelsessaken for reguleringsplan Lanner-Kjørholt datert 24.04.2020. Det forutsettes derfor at føringene fra innsigelsessaken samt oppnådd enighet mellom Statens vegvesen og Nye Veier legges til grunn i det videre planarbeidet.

Trafikale virkninger for lokalvegnettet

I forbindelse med ny firefelts motorveg (E18) som hovedferdselsveg sørover og vestover er det 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:

- Dagens E18 må opprettholdes som lokalveg mellom Skjelsvikdalen og Kjørholt. Dette er også viktig med tanke på lokalvegnettet som omkjøringsveg ved uønskede hendelser og planlagte aktiviteter på E18.
- Det må planlegges for fullt kryss i Skjelsvikdalen evt. en delt kryssløsning ihht. «omforent løsning». Det er viktig at det planlegges for tilstrekkelig krysskapasitet, og arealmessig mulighet for kobling til ny rv. 36. Det skal her nevnes at det er nylig varslet planoppstart med kommunedelplan for ny rv. 36, og at det er viktig at dette samkjøres med ny firefelts motorveg
- Fv. 32 sin betydning og funksjon som hovedveg 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.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Gjerpensgate 10
3716 SKIEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Trafikksikre løsninger

Når det gjelder ny firefelts motorveg er det viktig at det planlegges for trafikksikre løsninger ved:

- Trafikksikkerhetstiltak og fremkommelighetstiltak for alle trafikantgrupper.
- Å hindre feilkjøring på ramper.
- Kryss mellom rampene fra E18 og lokalvegssystemet må utformes og dimensjoneres slik at en unngår tilbakeblokkeringer ut på E18.
- Planlegging og tilrettelegging for gode gang- og sykkelforbindelser samt kollektivtrafikk og ekspressruter i området. Det må derfor tilrettelegges for overgang mellom lokale busser og ekspressbusser samt mellom bil og ekspressbusser.

Klima, miljø m.m.

Avslutningsvis vil vi trekke fram følgende momenter:

- 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 konsekvenser for eksisterende veger/vegnett.

Transport og samfunn

Med hilsen

Eivind Gurholt
seksjonsleder

Håkon Nedberg

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

NYE VEIER AS, Tangen 76, 4608 KRISTIANSAND S

PORSGRUNN KOMMUNE, Postboks 128, 3901 PORSGRUNN

SKIEN KOMMUNE, Postboks 158 Sentrum, 3701 SKIEN

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMARK, Postboks 2076, 3103 TØNSBERG

VESTFOLD OG TELEMARK FYLKESKOMMUNE, Postboks 2844, 3702 SKIEN



Nye Veier AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Saksbehandler, innvalgstelefon
Gunnar Kleven, 33371185

Uttalelse til reguleringsvarsel - Porsgrunn kommune - ny E18 fra Preståsen til Kjørholt - reguleringsplan - planID 3806 841

Statsforvalteren gir i dette brevet opplysninger, innspill og anbefalinger om planområdet og planoppgaven innenfor egne saksområder. Det varsles at nasjonale interesser kan bli berørt innenfor områder som naturmangfold, samfunnssikkerhet og jordbruk.

Vi viser til brev fra Nye Veier AS datert 16.11.2020, til møte om saken den 04.01.2021 og til epost av 04.01.2021 om utsatt uttalefrist.

1. Plansaken

Planområdet strekker seg fra nordre portal i Preståstunnelen til nordre portal i Kjørholttunnelen, en strekning på omkring 6 km. Det varslede planområdet skal romme alternative konsepter for ny, firefelts E18, kryssløsninger, mulig tverrslagstunnel på Preståstunnelen, eventuell parallell lokalvei med to felt, nødvendig areal for anleggs- og riggområder m.m. Planområdet utgjør til sammen 3 200 dekar (daa).

Allerede den 13.06.2019 fattet Porsgrunn kommune reguleringsvedtak for denne strekningen, men det forelå innsigelse fra Statens vegvesen til kryssløsninger mellom Skjelsvikdalen og Kjørholt. Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) godkjente prinsipielt kommunens reguleringsvedtak men forutsatte at det ble utarbeidet nytt reguleringsforslag for kryssløsning(e)r i tråd med et konsept som Statens vegvesen (SVV) og Nye Veier AS (NV) var enige om.

I den videre drøftingen mellom partene og Porsgrunn kommune er det enighet om å se nærmere på ulike løsninger med sikte på å finne et enda bedre konsept for kryssløsninger og linjeføringer. Det er bl.a. interesse for å se på mulighetene for kryss med rv. 36 i Skjelsvikdalen, og å flytte tunnelen i Prestås lengre mot øst for å unngå svakhetsone(r) i fjellet. Videre er planområdet utvidet for å holde muligheten åpen for et tverrslag i området Pasadalen, hvor det vil være mulig å transportere ut steinmasser med sikte på transport med dumpere til Bjørntvedtbruddet uten å benytte offentlig vei.

Når det gjelder spørsmålet om plikt til konsekvensutredning (KU), legger NV til grunn at tiltak som ligger utenfor planområdet til kommunedelplanen for tiltaket, omfattes av KU-plikt der hvor verdifull natur kan bli berørt. Dette omfatter først og fremst arealer med verdifulle naturforekomster øst og vest i Skjelsvikdalen, samt syd for Brattås.



NV har stilt en nettbasert, digital kartløsning til rådighet for Statsforvalteren i Vestfold og Telemark. Her er de ulike konseptene med kryssløsninger inntegnet med tentativ senterlinje for E18, av-/påkjøringsramper, kryss samt en rekke kartlag om miljø-, landskaps-, landbruksverdier m.m.

2. Statsforvalterens rolle

Statsforvalterens fagavdelinger skal med hjemmel i plan- og bygningsloven (pbl.) §§ 3-2 og 5-1 gi opplysninger til planarbeidet og påse at planer etter loven ikke er vesentlig i strid med nasjonale og viktige regionale interesser innenfor klima/miljø, samfunnssikkerhet, landbruk, folkehelse eller barn og unges interesser. Denne saken er behandlet av embetets miljøavdeling i samråd med landbruksavdelingen, helse- og sosialavdelingen samt beredskapsstaben.

Vi gjør for ordens skyld oppmerksom på at eventuelle klager på kommunens planvedtak vil bli behandlet av embetets justis- og vergemålsavdeling, med mindre kommunen omgjør vedtaket i tråd med klagene(e).

3. Vår vurdering

Vi vil nedenfor drøfte rammer for planarbeidet og forholdet til embetets saksområder som naturmangfold, samfunnssikkerhet, forurensning, landbruk, støy, nærmiljø og folkehelse samt utfordringer i anleggsfasen.

3.1 Planområdet - særlig utredningsplikt

Vi har merket oss at NV er innforstått med at deler av planområdet i Skjelsvikdalen og sør for Brattås er omfattet av KU-plikten. Dette har sammenheng med nasjonalt viktige/utvalgte naturtyper som kalklindeskog og kalkbarskog av ulike utforminger, samt rødlistearter innenfor disse naturtypene.

3.2 Naturmangfold

Vi har i epost datert 07.10.2020 sendt NV noen prinsipielle betraktninger om naturverdier og utfordringer knyttet til dette veiprosjektet. Vi pekte her på det spesielt rike naturmangfoldet som har grunnlag i berggrunnen som er kalkholdige bergarter fra den geologiske perioden kambro-silur. Dette omfatter viktige naturtyper av nasjonal verdi, rødlistede naturtyper og utvalgte naturtyper iht. *forskrift om utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven*. Planområdet rommer generelt en særlig høy tetthet i nasjonal målestokk av sjeldne og/truede arter og naturtyper.

Disse naturverdiene av nasjonal art tilsier at disse bør tillegges stor vekt ved avveining av ulike hensyn, inkl. kostnadsmessige hensyn. Vi viser i denne forbindelsen til naturmangfoldlovens § 11 om at tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet fra tiltaket.

Vi har i samarbeidsmøter og i epost av 07.10. pekt på at inngrep som rassikring i fjellskrenter i dette planområdet er kritisk for verdifulle naturforekomster/habitater, og vi anmodet om et anleggs-teknisk utviklingsarbeid for å redusere slike naturinngrep knyttet til tunnelportaler. Ikke minst har alternativene med kryss og tunnelportaler i Skjelsvikdalen og syd for Hvalsås/Brattås ytterligere aktualisert denne problemstillingen. Vi anbefaler at denne problemstillingen, som i stor grad er knyttet til anleggsfasen, nedfelles i et miljøoppfølgingsprogram som forankres i reguleringsbestemmelsene, se for øvrig pkt. 3.7 nedenfor.

Slike fysiske inngrep i sårbar natur kommer i tillegg til selve arealbeslaget som ny, firefelts E18 med kryssområder og eventuell parallell lokalvei vil innebære.



Når det gjelder konsepter med tofelts lokalvei parallelt med firefelts E18, anmoder vi om at den samlede veikorridoren gjøres så smal som mulig. Vi antar dette fordrer et fysisk skille som støyskerm el.l. mellom motorveien og lokalveien.

Når det gjelder veibanenes sideterreng, så som fyllinger eller jordskjæringer, anbefaler vi at det brukes lokale masser som topplag med sikte på at veianlegget revegeteres med lokal kalkkrevende vegetasjon. Miljøavdelingen gir gjerne mer detaljerte råd om dette.

Da Porsgrunn kommune i 2019 vedtok opprinnelig reguleringsplan for E18 på strekningen, inneholdt reguleringsbestemmelsenes pkt. 2.5 krav om økologiske kompensasjonsarealer for vernet natur, utvalgte naturtyper etter forskriften, samt areal av naturtypen *åpen, grunnlendt kalkmark*. Vi legger til grunn at sistnevnte refererer til den rødlistede naturtypen *åpen grunnlendt kalkrik mark i boreo-nemoral sone*. Vi gjør oppmerksom på at denne naturtypen nå har fått status som utvalgt naturtype i *forskrift om utvalgte naturtyper*. Naturmangfoldlovens § 53 tredje ledd fastslår for øvrig at det er aktuelt å utvikle en slik forekomst på annet sted ved fare for forringelse.

Reguleringsbestemmelsenes pkt. 2.5 fordrer at det skal utarbeides en kompensasjonsplan med arealregnskap, kriterier for kompensasjonsarealer, anbefalinger om slike, tidsplan, ansvarsdeling for påfølgende prosess m.m.

Vi ber om at tilsvarende ordning nedfelt i reguleringsbestemmelsene videreføres i det endelige planforslaget.

3.3 Samfunnssikkerhet og beredskap

Vi minner for ordens skyld om at alle planer ifølge pbl. § 4-3 skal følges av en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som viser alle relevante risiko- og sårbarhetsforhold, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Vi viser her til DSBs veileder *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging* (2017).

Vi tillater oss her å nevne noen risikomomenter i anleggsfasen, så som steinsprang, grunnforhold/ grunnbrudd, trafikkulykker og akutt forurensning. Kryssing av bratte fjellskrenter og flate partier med mektige leire-/siltavsetninger skaper noen av disse risikomomentene. I driftsfasen nevner vi risikomomenter som trafikkulykker i tunnel og på av- og påkjøringsramper, brann i tunnel, oppstuvning av bilkø på ramper samt steinsprang i dagsoner (fjellskjæringer og tunnelportaler).

Som kjent har det i løpet av de senere år inntruffet hendelser som innebærer full stengning (begge kjøreretninger) av ny E18 i fylket. En slik hendelse vil for kortere eller lengre tid påføre sekundærveinettet og deres nærmiljøer stor belastning. En viktig premiss i denne forbindelsen er at E18 må anses å være kritisk infrastruktur av nasjonal betydning.

I dette prosjektet utredes fortsatt konsepter både med og uten parallell lokalvei og med ulik kryssplassering og lokalveitilknytning. Fylkesberedskapssjefen ber om at konsekvensene av disse konseptene utredes med vekt på samfunnssikkerheten i et utvidet perspektiv. Til støtte for en slik vurdering viser vi til Samferdselsdepartementets projektrapport *Samfunnssikkerhet og samfunnsøkonomisk metode (SAMSØM)* hvor samferdselsprosjekter nettopp ses i et bredere samfunnssikkerhetsperspektiv.

3.4 Støy, nærmiljø og folkehelse

Omkring Skjelsvikdalen har det tidligere i planprosessen vært stort lokalt engasjement for å velge kulvertløsning for ny E18 slik at støypåvirkningen blir redusert. Fra Statsforvalterens side har vi



forståelse for dette standpunktet selv om støyberegninger så langt ikke har dokumentert stor ulikhet mellom kulvert- og dagløsning for E18. Vi tillater oss imidlertid å peke på at en situasjon med motorvei i tunneler, tunnelportaler og dagsone kan gi en større usikkerhet enn vanlig i støyberegningene/støysonekartene, og vi ber om at dette drøftes i støyrapporten.

Vi vil videre markere at så vel løsningen vedtatt av Porsgrunn bystyre 13.06.2019 og den såkalte «omforent løsning» etter KMDs godkjenning 24.04.2020 innebærer at ny E18 er lagt i kulvert gjennom Skjelsvikdalen.

Også dagstrekningene mellom Hvalåsen/Brattås og Kjørholt vil påføre boliger, nærmiljøer og turområder økt støybelastning med mindre det iverksettes effektive skjermingstiltak. Kartlaget *Kartlagte friluftsområder* i Miljødirektoratets *Naturbase* dokumenterer svært verdifulle friluftsområder omkring dagstrekningen fra Brattås til Kjørholt. Det samme gjelder åser og skrenter på hver side av Skjelsvikdalen og ved Kjørholt.

På denne bakgrunnen anbefaler vi at støyberegningen og støysonkartene viser støynivå helt ned til 40 dBA_{den} fordi dette nivået er relevant for friluftsliv og naturopplevelse. Vi viser i denne sammenhengen til pkt. 2.3 i *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016)*.

Dersom det oppstår avvikssituasjoner med stengning av E18 og hele eller deler av E18-trafikken blir ledet på fylkesveier/lokalveier, vil belastningen på nærmiljøene bli stor i form av trafikkfare, støy og dårligere luftkvalitet. Dette kan omfatte lokalveier som fv. 354 Breviksveien over Heistad eller kommunale veier som Lundedalen med nærliggende boligområder, skoler og barnehager.

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.

3.5 Forurensning

Når det gjelder forurensning i anleggsfasen, viser vi til pkt. 3.7 nedenfor.

Vannforurensning

Firefelts motorveier er forbundet med forurenset overflatevann fra veibaner og veiområde. Dette omfatter organiske og uorganiske miljøgifter, partikler, salt og mikroplast. Enhver spredning av miljøgifter er uønsket ut fra deres miljøeffekter og persistens. Vi forutsetter at det i reguleringsplanen beskrives effektive rensiltak og reguleres tilstrekkelig areal til slike tiltak.

En annen utfordring med overvann fra motorveier er at avrenningsintensiteten vil øke vesentlig sammenholdt med opprinnelig landbruksmark. Dette vil her påvirke bekkene som renner mot Frierfjorden i vest eller Eidangerfjorden i øst. Disse små bekkene har sitt utspring nær motorveien.

Dette tilsier at overvannsutslipp uten fordrøyningstiltak ville ha medført en vesentlig økt vannføring i bekkene som mottar overvann fra motorveien. Dette vil skape fare for økt erosjon og partikkeltransport i bekkene, som til dels renner gjennom eroderbare løsmasser som leire/silt.

På denne bakgrunnen ber vi om at det planlegges tiltak som både har tilfredsstillende renseeffekt og en akseptabel fordrøyningseffekt før utslipp til bekker nær motorveien.



Vi er innforstått med at flere av disse bekkene i dag har utilfredsstillende økologisk og kjemisk miljøtilstand iht. klassifiseringskriterier etter *forskrift om rammer for vannforvaltningen* (vannforskriften). Vi minner imidlertid om at forskriftens mål for overflatevann er at tilstanden skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på god økologisk og god kjemisk tilstand. Det er ikke tillatt å gjennomføre tiltak som forringer tilstanden eller gjør det vanskeligere å oppnå en slik forbedring, med mindre det foreligger særskilt tillatelse. Vi viser i denne forbindelsen til forskriftens §§ 4 og 12.

Forurensset grunn

Det er sannsynlig at den nye motorveien - firefelts E18 - vil krysse områder med forurensset grunn i Skjelsvikdalen. Når det gjelder lokaliteten registrert på eiendommene gbnr. 58/473 og 58/474 framgår det av databasen *Forurensning* at Miljødirektoratet er myndighet for deponiet, som har betegnelsen *Eramet Porsgrunn – Skjelsvikdalen*.

Vi forstår det slik at området med grunnforurensning kan strekke seg vesentlig lengre mot øst. Dette innebærer at de fleste alternative konseptene for ny E18 vil berøre forurensset grunn, enten med kulvert eller fundamentering av dagsone eller bru.

I så fall vil bestemmelsene i forurensningsforskriftens kap. 2 komme til anvendelse, med krav om tiltaksplan som normalt forelegges kommunen til godkjenning. Reguleringsplanen må likevel ta hensyn til forurensset grunn og området bør være undersøkt som ledd i planprosessen.

Inngrep i deponier er mer komplisert og krever tilleggsvurderinger. Særlige utfordringer kan være deponigass som kan innebære lukt, helsefare, brann-/eksplosjonsfare, setninger i grunnen og spredningsfare for ulike miljøgifter. Det kan være nødvendig å legge restriksjoner på arealbruk eller ta andre hensyn som kan ha betydning for utforming av reguleringsplanen.

Luftforurensning

Når det gjelder lokal luftkvalitet, antar vi at tunnelportaler i Skjelsvikdalen og sør for Hvalsåsen/Brattås kan være noe kritiske sammenholdt med gjeldende grenseverdier. Vi viser her til kap. 7 i *forskrift om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften)*. Videre viser vi til statens *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)*.

Uansett legger vi til grunn at påvirkningen blir utredet som ledd i planarbeidet, og vi har merket oss at dette er tatt inn som utredningstema i planvarselet datert 16.11.2020.

3.6 Landbruk

Jordsmonnsdata fra instituttet NIBIO viser at dagstrekningen mellom Brattås og Kjørholt er omgitt av dyrka mark med svært god jordkvalitet (A-verdi) ved eiendommene Røed/Rønningen, ved Ås og ved Klepp nær Kjørholt.

Dette understreker at vår anbefaling om å anlegge en smal veikorridor - selv med eventuell parallell lokalvei - vil ha positiv betydning både for jordvern og naturmangfold.

Vi har merket oss at «omforent konsept», som vi oppfatter som et referansealternativ med støtte fra KMD, synes å innebære et større beslag av fulldyrka jord ved Røed/Rønningen enn nyere konsepter som krysser Skjelsvikdalen lengre øst. Disse alternative konseptene ligger på østsida av nåværende E18 like syd for Brattås. På denne bakgrunnen er det ikke grunn til å forvente økte konflikter med nasjonale jordvern mål knyttet til disse alternativene.



Vi vil likevel markere at Stortingets vedtak den 08.12.2015 om *Nasjonal jordvernstrategi*, som senere er oppdatert av Stortinget og kommunisert bl.a. i Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019 – 2023, tilsier at arealplanleggingen så langt som mulig må søke å unngå omdisponering av jordbruksarealer til utbyggingsformål. Videre ber vi om at planbeskrivelsen formidler et presist arealregnskap for permanent og midlertidig omdisponering av dyrka og dyrkbar mark.

Under avsnittet om anleggsfasen nedenfor tar vi opp faren for at midlertidige anleggs- og riggområder gjør varige skader på jordsmonnet på arealer som skal bestå som fulldyrka jord.

3.7 Anleggsfasen

Anleggsfasen vil påføre boområder, naturområder, kulturminner, vassdrag og landbruksområder en særlig belastning. Videre er erfaringsmessig faren for grunnbrudd/skred større i anleggsfasen, især i områder med marin leire. Dette har sannsynligvis sammenheng med at situasjonen er kompleks med mange maskiner i arbeid samtidig med masseutskifting, transport, mellomlagring eventuelt forbelastning med masser.

Mange store veiprosjekter har dokumentert at belastningen på vannmiljøet er stor i anleggsfasen. Fra dagsonene omfatter dette utslipp av overvann med erosjonsmateriale/jordpartikler, nærings-salter og steinpartikler fra sprengt stein. Fra tunneldriving vil prosessvann og innlekket vann være sterkt påvirket av partikler, farge, høy pH, plast- og andre fremmedelemerter. Både i dagsoner og tunneler er det en betydelig fare for akutt forurensning med drivstoff, hydraulikkolje eller andre kjemikalier. Videre har vi ovenfor pekt på at veianlegget trolig vil støte på forurenset grunn i Skjelsvikdalen.

Statsforvalterens miljøavdeling vil markere at så omfattende og langvarige anleggsarbeider omfattes av forurensningslovens plikt til å unngå forurensning, kfr. lovens § 7. Dette anlegget er dermed ikke unntatt etter lovens § 8 fra denne plikten. Vi ser positivt på at prosjektledelsen allerede har avtalt møte med miljøavdelingen for å starte dialogen om søknad og tillatelse etter loven.

Støy fra anleggsvirksomheten er en belastning for befolkning og dyreliv. Vi nevner her aktiviteter som graving, opplastning, sprengning i veiområdet, samt transport innenfor og utenfor veiområdet. I denne forbindelsen viser vi til kapittel 4 i støyretningslinje T-1442/2016 og til den forestående dialogen med miljøavdelingen.

Erfaringsmessig oppstår det i tillegg mange bekymringsmeldinger knyttet til vibrasjoner fra tunnelsprengning.

Vi har nevnt at det kan oppstå varige skader på jordsmonnet på dyrka mark som midlertid omdisponeres til anleggsbelte eller riggområde. Dette kan skyldes trykkskader i jordprofilet, skade/omkalfatring av matjordlaget og fremmedelemerter som blir etterlatt.

På denne bakgrunnen ber vi om at så lite areal som mulig av dyrka mark reguleres til midlertidig anleggsområde. Så er det viktig at preparering av slike arealer til midlertidig anleggsformål, samt rehabilitering etter anleggsperioden, planlegges med bistand av høy jordbruksfaglig kompetanse. Likeså fordrer kartlegging og oppfølging av plantesykdommer og problemugras nøye og kompetent planlegging og gjennomføring.



Likeså ber vi om at midlertidig anleggsbelte på naturlig mark begrenses så mye som mulig med henvisning til redegjørelsen i pkt. 3.2 om verdifulle naturtyper og sjeldne/sårbare arter. Vi legger til grunn at dette vil bli synliggjort på plankart og i bestemmelser.

Så minner vi om faren for å spre fremmede arter i anleggsfasen. Vi viser i denne forbindelsen til *forskrift om fremmede organismer* hvor kapittel V omfatter krav til aktsomhet og krav til å iverksette forebyggende tiltak, kfr. § 18. Dersom det oppstår fare for skade på naturmangfold knyttet til spredning av fremmede organismer, skal det iverksettes tiltak og varsling til Miljødirektoratet.

Dette anleggsarbeidet vil generere et betydelig overskudd av sprengt stein. Vi er enig i at det ikke er nødvendig å regulere permanente deponier i dette prosjektet fordi det er betydelig etterspørsel innenfor kommunen og i nabokommuner, og fordi det legges til rette både for utskipping via Versvika og dumpertransport til Bjørntvedtbruddet i Porsgrunn.

Utover søknad/tillatelse i medhold av forurensningsloven anbefaler vi at viktige mål, utfordringer og tiltak på ulike fagområder i anleggsfasen nedfelles i et miljøoppfølgingsprogram som del av planmaterialet, og at programmets krav til dokumentasjon og oppfølging sikres i reguleringsbestemmelsene. Det vil likevel være nødvendig å detaljere miljøoppfølgingsplanen i takt med prosjekteringen fram mot anleggsstart.

Med hilsen

Kristin Bjerkeseth Vindvad (e.f.)
fagsjef

Gunnar Kleven
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Miljødirektoratet	Postboks 5672 Torgarden	7485	TRONDHEIM
Porsgrunn kommune	Postboks 128	3901	PORSGRUNN
Statens vegvesen - Transport og samfunn	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Vestfold og Telemark fylkeskommune	Postboks 2844	3702	SKIEN

Asle og Linda Ståland
Siriusvegen 122
3942 Porsgrunn
Gnr/Bnr 61/477

Dato 08.01.2021

Multiconsult as
Porsgrunn kommune

Merk : 10217394-01 E18 Preståsen – Kjørholt

Innspill planarbeidet E18 Preståsen – Kjørholt

Som beboer på Hvalsåsen over Brattås tunnelen er vi direkte påvirket av utbyggingen både permanent og i utbyggingsfasen.

Vi er opptatte av at permanente løsninger ivaretar oss særlig med tanke på støy og luftkvalitet. Samtidig vil det bli en meget krevende utbyggingsperiode for alle som har nærhet til Skjelsvikdalen. Vi har selv lang erfaring med store infrastruktur prosjekter og med den kjennskap vi har til prosjektet og de erfaringene vi har, så ser vi at Skjelsvikdalen vil bli helt spesielt både i permanent fase og i utbyggingsfasen.

Løsninger i Skjelsvikdalen

Vi legger til grunn at det blir en lukket løsning på E18 gjennom Skjelsvikdalen med et halvt kryss. Dette er meget viktig for oss som berørte. Åpen løsning eller fullt kryss må være helt uaktuelt og ikke gis tillatelse for.

For oss er det å foretrekke en nedsenket løsning grunnet at man da får større overdekning over tunnelen og mindre nærhet til sprengningsarbeidene i tunnelen. Etter å ha sett på grunnforholdene i Skjelsvikdalen og overvannshåndtering, så mener jeg at det er fullt mulig og trenger ikke medføre så store ekstra kostnader som presentert i media.

Dette er ikke vår største bekymring i Skjelsvikdalen. Vår største bekymring er fremtidig trafikkbelastning på RV 36. Samles mye av trafikken fra øvre Telemark samt Skien og Porsgrunn i retning Oslo gjennom Skjelsvikdalen, så vil dette medføre en stor ÅDT. Ved rundkjøringer i Skjelsvikdalen for av og påkjøring til E18 får man akselerasjon som medfører mer støy og luftforurensning. Skjelsvikdalen vil få en veldig stor trafikk belastning. RV 36 kan nok gi mer støy enn E18 isolert sett. Vi har ikke sett støyberegninger som ivaretar hele den nye situasjonen med E18 og RV 36 sett sammen med 2 stk nye rundkjøringer i Skjelsvikdalen. Det er viktig at disse beregninger blir utført. Uansett vet vi at opplevd støy og mål støy er relativt forskjellig og at man vil få et annet opplevd støybilde enn dagens. Man må hensyn ta dette og planlegge løsninger som ivaretar dette på best mulig måte da det er nå man har denne muligheten.

Vegetasjonsbelte mellom Skjelsvikdalen og Brattås er meget viktig å ivareta for å skjerme noe mot trafikken i Skjelsvikdalen. Det burde i reguleringsbestemmelsene og i reguleringsplanen inntas klare restriksjoner og krav for å ivareta vegetasjonsbelte/trær i dette området. Gjennomføring av forskjæring og portalarbeidene for tunnelen må det settes spesielle krav til. Særlig om det ikke blir en senket løsning. For øvrig må det støyskjermingstiltak for bebyggelsen på Hvalsåsen.

For utslipp av ventilasjon fra tunneler så er det viktig man gjør dette på rett sted slik at man ikke får et punktutslipp som medføre store konsekvenser for nærliggende bebyggelse.

Dette må bli definert som en stor trafikkåre og slike trafikkårer burde legges bort fra tettbebygde strøk mest mulig.

Anleggsfasen

Vi er klar over at det vil bli en stor belastning i anleggsfasen. Sprengningsarbeider i tunneler, etablering av konstruksjon i Skjelsvikdalen. Det vil bli en enorm logistikk til og fra tunnelen med materialer og masser. En stor belastning på Skjelsvikdalen. Trolig må det støyskjermes også i anleggsfasen. Vi kjenner også til T1442 og T1520 og krav til at disse overholdes. Men vi vet at hvordan faktisk anleggsgjennomføringen ofte blir, så er det stor variasjon uansett. Kravene til anleggsgjennomføring burde spesifiseres i størst mulig grad slik at dette blir gjennomført med hensyn på berørte parter. Vi tenker særlig på arbeidstidtider og tidspunkter for sprenging/støyende arbeider. Store ventilasjonsaggregater for tunnelen vil også av erfaring kunne medføre mye støy. Siden tunnelmassene skal til eksterne deponier så må disse kjøres på lastebil. Dette vil sannsynligvis medføre en omlasting siden man kjører med dumper inne i tunnelene. Det burde legges opp til at all tipping og opplasting på mellomlager må skje inne i tunnelene. Dette vil redusere støv og støy belastningen kraftig.

Vedrørende sprengningsarbeidene i Brattåstunnelen så må det være klare restriksjoner på rystelser og på drivemetode siden det er veldig liten overdekning til boliger på toppen av tunnelen. Disse arbeidene vil virke som enormt rystende for de som bor oppe på tunnelen. Våre barn er i tidlig skolealder og sprengningsarbeider etter kl 2000 er derfor meget uheldig.

Man må i denne fasen ikke se for lett på disse utfordringene og legge opp til at dette skal bare en entreprenør løse. Vi vet at dette ikke alltid er det beste for berørte parter selv om mange entreprenører gjennomfører på en god måte.



Asle Ståland

E18 Preståsen-Kjørholt

Sendt inn av: Anonym bruker

Tidspunkt for innsending: 5. jan. 2021, 21:15:07

Navn

Nils Magnus Sølvørød

Epostadresse

nilssoe@vikenfiber.no

Rolle

Privatperson

Tittel på innspillet

Utredning av kulturminner

Innspill

Hei.

Sammen med min søster eier jeg gårdsnummer 50 bruksnummer 6 i Porsgrunn. Jeg ser av varsel et vi har mottatt om oppstart av detaljregulering at den delen av vår eiendom som ligger ved Tveit anvegen er tatt inn i planområdet. Jeg forsto ut fra nettmøtet at dette skyldes at det kan bli aktuelt å bygge tunnel som tilsluttes BaneNor sin rømningstunnel i Pasadalen.

Vi har foreløpig to spørsmål til planarbeidet:

På eiendommen vår er det registrert to automatisk fredede kulturminner. Vil det nå bli gjort utredninger vedrørende disse kulturminnene? Så vidt vi kjenner til ble det ikke gjort noe her i forbindelse med reguleringsarbeidet i 2016-2017.

Et annet forhold er spørsmål om utredning av konsekvenser. Eiendommen er en jordbrukseiendom 63,3 mål fulldyrka jord. I jordene er det lagt ned drenering, og vi tenker at arbeid i grunnen kan skje kan føre til at grunnvann finner nye veier og at funksjonaliteten til dreneringen endres/forringes. Er dette en problemstilling som blir konsekvens-utredet i planarbeidet, eventuelt blir dokumentert på et senere tidspunkt?

Vennlig hilsen

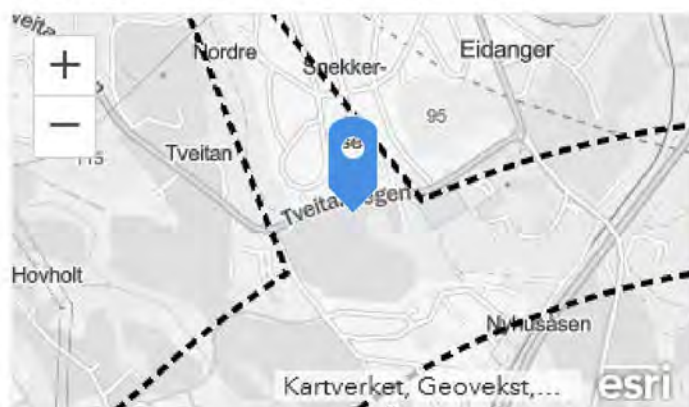
Nils M. Sølvørød

Er innspillet stedfestet?

Ja

Velg lokasjon på kartet

Breddegr.: 59,11545 Lengdegr.: 9,69093



From: [Dagfinn Torpe](#)
To: [10217934-01 - E18 Langangen-Rugtvedt](#)
Cc: postmottak@porsgrunn.kommune.no
Subject: Innspill til detaljregulering av E18 Preståsen - Kjørholt
Date: søndag 20. desember 2020 09:33:28
Attachments: [Trasé-forslag sti fra Hvalsåsen til Versvika.pdf](#)

Sak merket:

«10217394-01 E18 Preståsen – Kjørholt»

Ved opparbeidelse av ny E18 sør for Hvalsåsen, blir tilgangen fra Brattås til friluftsområdet mellom Frierfjorden og dagens E18, sterkt begrenset. Spesielt gjelder dette i anleggstida.

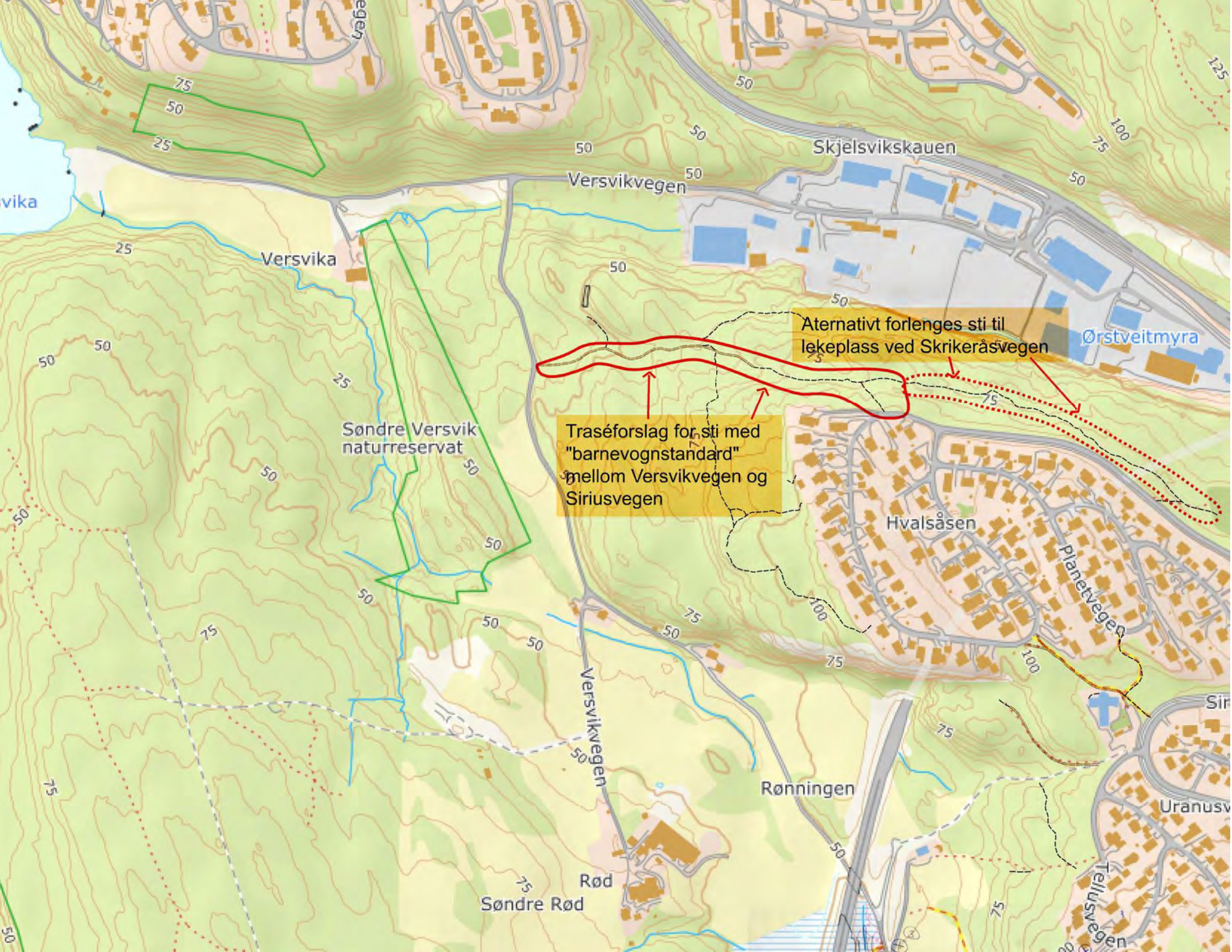
Det eksisterer en dårlig kjerrevei/ sti fra Hvalsåsen ned til Versvikvegen. Den går i et området - slik jeg forstår det - som ikke berøres av anleggsvirksomhet i byggeperioden. Ved å opparbeide stien til "barnevogn-standard" så vil befolkningen på Brattås ha en enkel mulighet for adkomst til friluftsområdet utenom anleggsområdet.

En god framtidig løsning, vil være å opparbeide stien fra Versvikvegen fram til lekeplassen ved Skrikeråsvegen. Eller i det minste fram til Siriusvegen.

Med hilsen

Dagfinn Torpe

dagfinntorpe@gmail.com



Innspill til planarbeid

10217394-01 E18 Preståsen-Kjørholt

Det planlagte monster krysset sør for Steinbrekka tunnelen vil rasere mitt gårdsbruk ved å ta store områder med flott verdifull dyrket jord. Det vil også ta hele plassen til gårds sagen, som ble opparbeidet av Vegvesenet når de bygde nåverende E18 og en Støyvoll på eiendommen min. I tidligere planer og presentasjoner til ny E18 var min eiendom ikke berørt i hele tatt. Jeg driver også 6 andre mindre gårder i området, noe jeg mener er viktig for å opprettholde kulturlandskapet i området. Krysset vil rasere kulturlandskapet sør for Steinbrekka. Miljøforurensinger i form av eksos, støv, lyd og lys forringer bokvaliteten vesentlig for oss. Det vil også ødelegge boforholdene til Frierveien 81 og 83 totalt. Utforming og plassering av krysset må kunne gjøres på en mye mer skånsom måte både for landbruk, natur og beboere.

Eksisterende Frierveg som går under E18 er også en viktig tilkomstveg for landbruk og skogbruk for å slippe å kjøre på trafikkerte veier, dette var også noe vegvesenet la til rette for ved bygging av eksisterende E18.

Når en ser andre kryss på E18 med avkjøringer/påkjøringer og rundkjøringer som ligger over veibanen må det være fullt mulig å gjennomføre dette også her. ved planlegging og plassering av dette krysset ser det ut som det ikke er tatt hensyn til arealbruken i hele tatt. Er dette en måte å kvitte seg med overskudmasse på? Her er ikke hensyn til dyrket mark og nære beboere ivarettatt.

En mye bedre løsning er å beholde krysset der det ligger i dag. Det vil spare matjord og være bedre for miljø og beboere. Etter som jeg har forstått er det problem på nytt kryss hvis det blir liggende der det er i dag å få plass til påkjøringsrampe sørover, dette må vel kunne løses med å la den fortsette inn i kjørholttunnelen eller la rampen få en sving nordover først.

På planlagt kryss må avkjøring sørfra kunne beholdes der den er i dag. Dette ville også spart mye areal, som dyrket jord og det hadde blitt større avstand til husene i Frierveien 81 og 83.

Området her består ikke bare av næringsbygg og veganlegg som beskrevet i varsel om detaljregulering. Området er også landbruk, boliger og et mye brukt turområdet, det går også en tursti fra Friervegen opp Steinbrekka til skavrakåsen.

Jeg håper virkelig innsigelsene som kommer inn blir hørt og tatt hensyn til og at tidligere innsigelser blir med videre.

Informasjon fra Nye veier til grunneiere og berørte i området er veldig dårlig, det virker som det blir hemmeligholdt.

Jan Trygslund

Friervegen 61

Innsigelse til 10217394-01 E18 Preståsen - Kjørholt

Da store deler av ny fire felt E18 går gjennom Heistad, et sted med mye tett og spredd bebyggelse samt et stort behov for friluft og landbruks områder anses det som meget viktig og nødvendig at nye E18 og evt. tilførselsveier får en betraktelig bedre støydemping en dagens E18. Det vil anbefales miljøtunell på store deler av strekningen. Avstanden mellom steinbrekka og Kjørholtstunellen er meget kort, dette vil også være en fin plass for en slik løsning. Det vil sikre problematikken rundt støy-forurensning-turområder og dyreliv.

Det nye sørgående monsterkrysset ved steinbrekka fremstår som lite gjennomtenkt. Det enorme naturinngrepet Nye Veier foreslår berører mange husstander i området, samt boligfelt på skavrakåsen og Kjørholt. Her vil støy, forurensning og naturinngrepene ikke bli akseptable. Samtidig vil dette ta unødvendige store og viktige landbruksarealer for Eidangerhaløyas siste kornbonde m/fler. Dyrket mark vest for steinbrekka (husmyra) vil også bli unødvendig rasert.

Hovedsakelig mener jeg et delt kryss med sørgående rampe ved steinbrekka ikke er et kryss for fremtiden. Krysset vil fremstå som meget uoversiktlig og lite gjennomtenkt for fremtiden. Det burde bygges et kryss i forbindelse med ny fremtidig tilkobling til rv.36. Da dagens E18 ble bygget var den allerede utdatert ved åpning, trengs den samme feilen gjøres igjen?

Krysset Nye Veier har tegnet ved steinbrekka er som tidligere nevnt lite gjennomtenkt. Jeg ser ingen grunn til at dette krysset skal trekkes så langt nord som til steinbrekka for så å krysse over fra øst til vest på E18 høyeste punkt i dette området. Samtidig må det bygges en overgang ved Kjørholts tunnelen for å ha tilkomst til Kjørholt vestre, stranda og friervegen. Det må da være av allmenn interesse og holde seg til en overgang. Jeg kan ikke se noe problem med og føre sørgående rampe inn og ut av Kjørholts tunellen ved dagens kryssløsning. Ønsker Nye Veier denne løsningen ved steinbrekka kun for å kvitte seg med overskuddsmasse på en rimelig måte?

Steinbrekka krysset vil føre til dramatiske naturinngrep rundt min eiendom 70/31, selv mener jeg ut ifra Nye Veier sin 3D modell over krysset at min eiendom vil bli kraftig berørt (Nye Veier mener jeg ikke blir direkte berørt, de ønsker heller ikke vise mitt hus inn i 3d modellen). Med en slik kryssløsning vil boforhold trolig bli klassifisert som ubeboelige av oss og forhåpentlig av Nye Veier samt Porsgrunn kommune. Vi vil få sterkt reduserte solforhold, mye støy og forurensning, vi vil få en enorm fylling på 14 meter inntil husveggen(?) og rett inn i uteområdet til barna. Risikoen ved å bo under en slik fylling anses som ikke akseptabel. Vi vil frykte for vår og ikke minst barna sin sikkerhet. Dette gjelder også selvfølgelig under anleggsperioden. Samtidig vil løsninger ang. støydemping og inn/utsyn fra forrige E18 utbygging fordufte. Ligger ikke HMS i høybildet for Nye Veier? Planene og mulighetene vi har for eiendommen vil også trolig bli vanskelig og/eller bli umulig å gjennomføre (REF: Mats Victor Levin sitt befaringsreferat på 70/6 og 70/31 etter befarig 2/9-20)

Da vi har sterk tilknytning til min fars gårdsbruk 70/6 anser jeg denne kryssløsningen som katastrofal og raserende med tanke på hans gårdsbruk og hus 70/43. Gården har vært under sterkt press siden forrige E18 utbygging og med en slik løsning ser ikke fremtiden lysere ut. Det er meget viktig at det tas spesielle hensyn til de få gårdsbruk med egen drift som er igjen på eidangerhalvøya. En slik kryssløsning som foreslått av Nye Veier vil føre til store og unødvendige tap av dyrebare og viktig matjord av meget god kvalitet. Det kan samtidig nevnes at det har vært sagbruk på gården siden

siste halvdel av 40 tallet. Det anses som en viktig tradisjon innenfor landbruket og på gården, ved en slik løsning vil også sagbruket gå tapt. (trolig det siste på Heistad)

Nye Veier sitt utsagn "Det utvidede planområdet er ikke i bruk til fritidsliv. Området er preget av næringsbebyggelse og veganlegg. Temaene friluftsliv og landskapsbilde anses derfor ikke som relevant å utrede" Dette er et utsagn Nye Veier burde holde seg for gode til å uttale. Området er preget av dyrkbar mark, hus bebyggelse og viktige tur/ skoleveier samt at området myldrer av dyreliv. Dette kan ikke aksepteres.

Jeg stiller meg også spørrende til Nye Veier sin tilbakeholdenhet på alternativer til nydyrking av landbruksjord samt Nye Veier sin evne til å formidle viktig informasjon til berørte parter og naboer, det virker som Nye Veier benytter seg godt av Covid 19 situasjonen for å unngå diskusjoner rundt utbygningen.

Det har de senere årene blitt bygget ned store områder med dyrket mark i Porsgrunn kommune. Det vil anbefales Porsgrunn kommune at Eiendommen 70/3 som i dag er regulert til næring og bolig tilbake reguleres til LNF og blir benyttet til nydyrking av jorder, Nye Veier burde da tildele dette til gårdsbruk som mister verdifulle areal.

Friervegen er i dag en mye brukt turvei i forbindelse med rundturen rundt grava, denne veien benyttes av mange mennesker. En god del benytter seg også av stien som går langs steinbrekka. Dette er veier/stier som også brukes som skolevei. Det anses som meget viktig at disse opprettholdes. Undergangen under E18 mellom steinbrekka og Kjørholtstunellen benyttes også av landbruks og skogsutstyr, denne må opprettholdes med en minimumshøyde og bredde som dagens undergang.

Det anbefales at den nye veien bygges så smal som overhodet mulig for å skåne dyrebare områder, det må vurderes om det virkelig er behov for 6 felts. kryssløsning i kjørholt/steinbrekka området burde anses som unødvendig og tungvint.

Det stilles også spørsmål til Nye Veier sin avgjørelse av å innløse gbr nr: 65/58 på grava da foreliggende reguleringsplan ikke berører dette? Dette gir en antydning på at Nye Veier allerede har bestemt sin trasé og kryssløsning før den offisielle høringen er gjennomført. Dette kan ikke Porsgrunn kommune godta på vegne av sine innbyggere. Er det slik at Nye Veier sin intensjon er å overkjøre lokalbefolkningen før innsigelser er mottatt? Foreliggende reguleringsplan berører ikke østsiden av dagens E18, dette er ikke akseptabelt før reguleringsplan foreligger.

Det håpes Porsgrunn kommune står opp for sine innbyggere samtidig som de verner om viktige landbruks og boareal. Da mange av oss som bor i områder utenfor tettbebyggd strøk muligens kan bli berørt av ny E18 samt evt. tilførselsvei håper jeg Porsgrunn kommune viser en velvilje og et samarbeid slik at vi kan finne oss nye steder å bo med de samme interesser og muligheter vi har på eiendommene våre i dag.

Det tas som en selvfølge at Porsgrunn kommune krever planforslaget ut på nytt offentlig ettersyn slik at berørte og uberørte parter får anledning til å komme med nye uttalelser når konkrete kryss og vegstrekninger foreligger.

T-1442 og T-1520 (?) burde ved denne utbyggingen anses som et minimum krav. Støyskjerming burde finne sted helt inntil støykilden. Tunnelløp må støydempes vesentlig bedre enn dagens krav da disse produserer mye støy. Det burde samtidig benyttes lyddempende asfalt på hele strekningen.

Med Vennlig Hilsen Ole Jørgen Trygslund og Malin Ødegård Grønli

Friervegen 81, 3940 Porsgrunn

Nye Veier

Tangen 76, 4608 Kristiansand S.

Ad. E-18, Preståsen – Kjørholt

I det vi viser til Deres brev datert 16.11.2020, Varsel om oppstart av Detaljreguleringsplan og utbyggingsavtale.

I dette brevet framkommer det at det planlegges et tunneltverrslag fra nye E-18 under Preståsen og fram til Bane Nors rømningstunnel, Pasa – Eidangertunnelen.

Styret i Tveitanlia borettslag, steds plassert i Sleipnersveg/ Nornevegen, Tveitan Nord, kommer derfor med en sterk bekymringsmelding vedrørende denne framføringen av dette tunneltverrslaget. Vi opplevde sprengningen av nevnte rømningstunnel, Pasa – Eidangertunnelen, hvor tunnelen ble anlagt ca. 20 m under midtre del av borettslaget. Det medførte kraftige rystelser, nedfall av reol/hyller i leiligheten i sentrum av arbeidsområdet og sprekkdannelser i flere murer. Ingen erstatning av Bane Nor, da leilighetene angivelig var for gamle. I ettertid fikk vi tette avløp-/vanntilførsel, noe som sannsynlig skyldtes bevegelse av stein i grunnen under husrekken. Hele vann-/avløpsnett ble derfor byttet i 2020. Totalt utgifter som beløper seg til kr.10.000.000,- pluss.

Styret i Tveitanlia vil derfor anmode at det ikke velges et tverrslag til denne tunnelen, men at det finnes en annen løsning. Vi foreslår at det velges en linje lengre mot Vest, slik at tverrslaget kommer ut i friluft på Vestsiden av Pasa avfallsanlegg. Linjen kan da gå under dyrket mark mer eller mindre fra Tveten jordene, Øst Grenland Folkehøgskole, og under dyrket mark Vest for åsen Tveitanlia er lokalisert på.

Vi håper dette kan tas hensyn til. På forhånd takk

Styret i Tveitanlia borettslag

From: [Anne Kari Trøan](#)
To: mail@opera-bjorn.com
Cc: [Norris, Wibeke](#); [Lynnebakken, Torun](#); [Moen, Elise Enoksen](#)
Subject: SV: Spørsmål angående omkjøringer under byggefase ved E18 til FV354
Date: mandag 7. desember 2020 11:58:30
Attachments: [image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)

Hei igjen!

Vi signerer straks kontrakt med entreprenør for bygging av E18 Langangen – Rugtvedt. Det er entreprenør som burde svart på spørsmålene dine, men jeg skal prøve så godt jeg kan ut i fra det vi vet så langt.

Vi har et overordnet mål som sier at vi skal minimere ulempe for tredjeperson, dvs naboer og andre trafikanter. Med dette målet håper vi å begrense behov for å legge om trafikken på lokalt veinett (FV354). Det blir nødvendig å stenge E18 i perioder, men forhåpentlig vis blir det kun snakk om korte perioder, og kanskje begrenset til nattestid.

Sterkeningen du er interessert i tilhører det vi kaller parsell 2. Denne parsellen er ikke ferdig regulert, og det blir oppgaven til entreprenøren det første året. Det betyr at det ikke blir anleggsarbeider på strekningen før i 2022. Noe mer kan jeg ikke si før vi får mer innblikk i entreprenørens framdriftsplaner. Disse er nok ikke klare før i slutten av neste år.

Jeg vil ellers oppfordre til å følge med på Nye Veiers nettsider og Facebook-profil. Der blir det lagt ut informasjon løpende.

Med vennlig hilsen



ANNE KARI TRØAN
Seniorrådgiver tunnel

+47 482 76 350 | anne.kari.troan@nyeveier.no
Nye Veier AS | Herreveien 57 | 3962 Stathelle



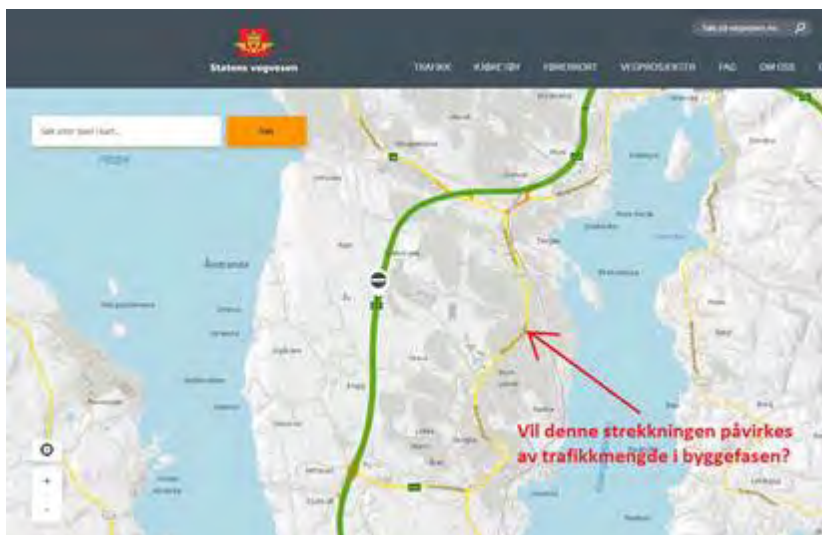
This email (incl. attachments) is solely intended for the recipient and may contain confidential information. Have you received this email in error, please contact us as soon as possible, and please note that any publication, copying and distribution of confidential information is prohibited.

From: Bjørn-Erik Ulvatne <mail@opera-bjorn.com>
Sent: søndag 6. desember 2020 15:53
To: 10217934-01 – E18 Langangen-Rugtvedt <E18LangangenRugtvedt@multiconsult.no>
Subject: Spørsmål angående omkjøringer under byggefase ved E18 til FV354

Hei

Jeg har spørsmål om hvordan de nåværende planene vil påvirke FV354 i byggefasen. Vil det være avkjøring/omkjøring fra E18 til FV354 og hvor skal omkjøringene ta sted? Tidligere er det vanlig

at E18 stenges ved kryss 51 før hovettunnelen, eller ved langangen - for å så kjøres i om på FV354. Jeg viser til kart for å påpeke hvilken strekning jeg ønsker informasjon om.



Er det mulig å få noe informasjon fra dere spesifikt om hvordan omkjøringene kommer til å påvirke FV354 på det påpekte strekket - og hvilke perioder det er snakk om? Dagtid / nattestid / cirka tidsløp o.s.v.

Tusen takk

Med vennlig hilsen

Bjørn-Erik Ulvatne

E18 Preståsen-Kjørholt

Sendt inn av: Anonym bruker

Tidspunkt for innsending: 8. jan. 2021, 20:10:37

Navn

Ungdomsrådet i Porsgrunn

Epostadresse

kalle.bredegg.hermansen@gmail.com

Rolle

Organisasjon

Tittel på innspillet

Innspill fra ungdomsrådet i Porsgrunn

Innspill

Forslag om E18:

Vi i ungdomsrådet i Porsgrunn jobber for at Porsgrunn skal være et godt sted å vokse opp. Vi mener at gode turstier og trygge nabolag er viktige for å få dette til.

Derfor mener vi at en lukket løsning gjennom Skjelsvikdalen er best, fordi veien der skal gå mellom boligfeltene Hovet og Brattås. Der bor det mange barn og unge, og det er mange barn og unge som bruker Skjelsvikdalen som sykkelvei til byen.

To ulemper vi i rådet ser med planen, er at byggeprosessen kan ta lang tid og dermed skape ekstra trafikk på nye steder som kan skape farlige situasjoner for barn og unge i området, og forstyrre mulighetene for turgang i området.

Den andre er at området Lundedalen i dag blir brukt av ungdom, både i skoletid og på fritid. Området blir brukt av Heistad ungdomskole, Heistad barneskole, flere barnehager, idrettslag og av barn og unge i fri lek. Området blir brukt turområde og til arbeidslivsfag. Det er også en ungdomsklubb i området omtrent på samme plass som turområdet.

Vi mener at det er viktig at det kommuniseres tett med disse aktørene slik at vi kan finne de beste løsningene for de mange barna og unge som bor i området, og som ikke har de samme mulighetene for å tilpasse seg til nye situasjoner som voksne har.

Vi er særlig positive til den planlagte sykkelveien i Skjelsvikdalen.

Er innspillet stedfestet?

Nei

Velg lokasjon på kartet

Breddegr.: 0 Lengdegr.: 0





Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

NYE VEIER AS
Tangen 76

4608 KRISTIANSAND S

Seksjon for samfunn og plan

Vår dato: 11.01.2021

Deres dato: 16.11.2020

Vår referanse: 20/42670-2

Deres referanse:

Var saksbehandler: Maria Westrum Solem

Uttalelse til varsel om oppstart av detaljreguleringsplan - E18 Prestsen - Kjørholt - Porsgrunn kommune - planid 3806 841

Vestfold og Telemark fylkeskommune viser til oversendelse datert 18.11.2020 vedrørende varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for E18 Prestsen - Kjørholt i Porsgrunn kommune. Uttalelsesfristen er satt til 10.01.2021.

Varslets bakgrunn

Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for bygging av ny E18 på strekningen Prestsen - Kjørholt. Strekningen E18 Prestsen - Kjørholt inngår i Nye Veiers utbygging av delstrekningen E18 Langangen - Rugtvedt som igjen er en del av lenken E18 Langangen - Grimstad.

Bakgrunnen for planarbeidet er Kommunal og moderniseringsdepartementet (KMD) sin avgjørelse i innsigelsessaken for reguleringsplan for Lanner-Kjørholt datert 24.4.2020, der det ble lagt til grunn at det må utarbeides en reguleringsplan for nye kryssløsninger. Kommuneplanens arealdel fra 2015 ligger til grunn for planarbeidet.

Planen ble presentert og diskutert i regionalt planforum 11.11.2020.

Fylkeskommunens roller og ansvar

Vestfold og Telemark fylkeskommune har mottatt varsel til detaljregulering i medhold av plan- og bygningsloven (pbl.) § 12-8.

Fylkeskommunen skal bidra til at nasjonale og regionale føringer blir fulgt opp i alt planarbeid. Vi har en rolle som regional utviklingsaktør, planmyndighet og som planfaglig veileder.

Fylkeskommunens uttalelse gis med grunnlag i mål, prinsipper og anbefalinger, slik de er nedfelt i overordnede nasjonale og regionale styringsdokumenter.

Fylkeskommunens uttalelse til varsløt

Vestfold og Telemark fylkeskommune vil i punktene nedenfor kommentere på de delene av planforslaget som berører våre ansvarsområder.



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Regionale planer og fringer for samordnet areal- og transportplanlegging i

Grenland En ny utbygd firefelts E18 gjennom Telemark er et nasjonalt viktig samferdselstiltak med store regionale ringvirkninger for lokal og regional infrastruktur og næringsliv. Løsningen for kryss p~

E18 p~virker transportstrømmene i byomr~det Grenland. Det er derfor viktig at E18 peker i samme retning som alle de andre samferdselsinvesteringene i regionen, slik at samlet innsats fra stat, fylkeskommune, kommuner og næringsliv bidrar til ~ n~ v~re felles vedtatte ml for regionen, slik som nullvekst i persontrafikk en med bil, bedre framkommelighet for naringstrafikken og de t~ skape et attraktivt sted for et mangfoldig næringsliv, h~kompetent arbeidskraft, og et attraktivt sted ~ bo.

Byvekstavtale

Grenland er ett av ni prioriterte byomr~der i NTP 2018-2029 Og er derfor i posisjon for ~ forhandle om en byvekstavtale med staten. Byvekstavtaler omhandler b~de areal- og transportutviklingen og samordner virkemidlene til de offentlige aktorene. Regional plan for samordna areal og transport i Grenland (ATP-Grenland) er v~r felles regionale plan og utgj~r et viktig regionalt styringsverktøy sammen med de andre felles vedtakene i Bystrategi Grenland-samarbeidet. KVV-konseptet for utviklingen av transportsystemet i Grenland ble vedtatt i regjeringen i 2012 og er forankret i ATP Grenland.

Bypakke Grenland

Bypakke Grenland fase1 (2015-2025) ble vedtatt i Stortinget i 2015 og er handlingsdelen til ATP Grenland. I fase 1 gjennomføres det tiltak for å optimalisere dagens vegnett, og en stor del av portefoljen er allerede ferdigstilt. Handlingsprogrammet for Bypakke Grenland revideres ~rlig gjennom politisk behandling hos alle parter. I revisjonen høsten 2020 er det nye nasjonale nullvekstm~let innarbeidet og legges derfor til grunn for videre prosesser og samarbeid om areal og transport i Grenland. Grenland har i mange ~r f~tt statlige belønningsmidler og har i p~vente av invitasjon til forhandlinger om en byvekstavtale n~ s~kt om ny 4~rlig belønningsavtale for perioden 2021-2024. En vesentlig del av de statlige belønningsmidlene i prioriteres til ~ opprettholde det attraktive busstilbudet i Grenland. Opprettholdelse av nullvekstm~let er statens premiss i b~de belønningsavtaler og byvekstavtaler.

Byutredning Grenland

Byutredning Grenland (2018) er statens grunnlag for byvekstavtale for v~rt byomr~de og den f~lger opp hovedkonsept og m~l i KVV Grenland/ATP-Grenland og gir retning for videref~ring av Bypakke Grenland. Byutredningen viser at kapasitet p~ veg er viktig for naringstransporten. Dette gjelder spesielt fra Skien mot E18 via riksveg 36 og fra Grenland havn til E134 via riksveg 36. Grenland er et av landets viktigste industriomr~der, og har stort utviklingspotensial.

Mandat for forhandlinger om byvekstavtale

Mandat for forhandlinger om byvekstavtale ble vedtatt i de fire kommunene i byomr~det Grenland og fylkeskommunen i 2019. Forhandlingsmandatet omfattet oppstart av arbeidet med å revidere ATP Grenland og felles vedtatte temastrategier b~de som virkemiddel for ~ n~ vedtatte m~l og som strategisk grunnlag for videref~ring av Bypakke Grenland. Revisjonsarbeidet er n~ ogs~ forankret i Regional planstrategi for Vestfold og Telemark - *Å utvikle Vestfold og Telemark - verdiskaping*



gjennom grønn omstilling (2020). Arbeidet med oppdatering av kunnskapsgrunnlag og en revidert strategi for byutvikling og transport i Grenland er allerede startet opp av partene i Bystrategi Grenlandsamarbeidet i felleskap. Det innebærer arbeid med analyse av overordnet transportnett og temautredninger om by- og næringsutvikling, sykkel og gange, kollektivtransport, næringstransport og persontransport med bil.

Det er viktig at den videre planprosessen med detaljert avklaring av kryssløsning mellom Rv 36 og E18 sees i sammenheng og koordineres mot de andre prosessene som pågår i byområdet som omhandler samme tema.

Riksveg 36

Riksveg 36 har en sentral rolle i hovedvegssystemet i byområdet og skal i framtiden være førstevalg som gjennomfartsveg i Porsgrunn og Skien og videre oppover i fylket og til E134. Ved en videreforring av Bypakke Grenland vil rv. 36 med effektiv kobling til E18 ha svært høy prioritet.

Det er nå startet arbeid med kommunedelplan for rv. 36. Målet med prosjektet er å flytte trafikk fra fv.32 til rv.36, bedre framkommeligheten og bidra til attraktiv by- og næringsutvikling. Kobling mot riksveg 36 og lokalvegnett fra E18 skal ivareta både trafikkavvikling og trafiksikkerhet, og fungere for både person- og næringstransport. For å oppnå dette er det viktig å utforme et oversiktlig vegsystem med god forutsigbarhet for trafikantene. Området er i stor grad påvirket av lokaltrafikk, og utforming av kryss og lokalveger har stor betydning for hvordan trafikken vil fordeles.

Arbeidet med en kommunedelplan for rv.36 fra Skyggstein til Skjelsviksdalen, i regi av staten, er nå godt i gang. Prosjektet fikk i juni 2020 godkjent KVVU-estimat og er foreslått prioritert av SVV i NTP 2022-2033 med ca 50 % statlig finansiering, resten bompenger. Det er gjennomført omfattende vurderinger av prosjektet som grunnlag for SVV sitt innspill til NTP, og prosjektet er vurdert å ha stor samfunnsnytte. I kommunenes og fylkeskommunens innspill til prioriteringer til neste NTP er prosjektet høyt prioritert, og vi har forventning at løsningen må tilpasses byområdets behov og mål.

Det er satt av betydelige ressurser til arbeidet fra statens side, og det undersøkes og vurderes nå en rekke alternativer for å finne den beste løsningen for trasé gjennom byområdet fra de to fastsatte endepunktene. Det er en krevende oppgave, og vi ser mange muligheter og konflikter som det skal planlegges en slik veg gjennom et byområde.

Vestfold og Telemark fylkeskommune legger vekt på at det må utarbeides gode løsninger for kobling mellom Rv 36 og E18 som ivaretar flest mulig behov på langs sikt. Det må jobbes med fremtidsrettede løsninger både for næringstransport, persontransport og myke trafikanter, i tråd med overordnede planer og vedtatte mål. Vi ber om at utredningsarbeidet som nå vil foregå parallelt i de to statlige planprosessene samordnes, og at det benyttes oppdaterte og detaljerte transportmodeller som belyser virkningene av de ulike kryssløsningene på best mulig måte. Det må utredes hvordan de alternative løsningene påvirker trafikkmengde, nullvekstområdet og fordeling av trafikk på vegnettet i byområdet.



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Vestfold og Telemark fylkeskommune vil kunne bidra i samordningen av relevante prosesser i Bystrategi Grenland-samarbeidet ved behov.

Andre merknader om samferdsel

Trafikale konsekvenser for eksisterende veger

I forbindelse med planleggingen av ny E18 må konsekvensene for eksisterende veger som får endret trafikkmønster av tiltaket 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 trafiksikkerhetstiltak og infrastruktur for gående og syklende. Sammenheng i gang-/sykkelvegnettet må ivaretas.

Valg av sted for bomstasjoner vil påvirke trafikkmengder på parallelle veier. Bomstasjoners plassering bør derfor inngå i planarbeidet.

Eyløesveg 32/Moheim

Som nevnt over må det belyses hvordan framtidig trafikk vil fordele seg mellom Fylkesveg 32 og Riksveg 36 i byområdet. Trafikken ved Moheim i dagens kryss E18/Rv. 36 kan bli endret når ny E18 åpnes. Slike endringer kan igjen medføre behov for arealbruksendringer. Disse momentene må utredes.

Omklassifisering av eksisterende veier

Det ble under forrige reguleringsplanprosess laget et forslag til omklassifisering. Dette må gjennomgås på nytt og eventuelt revideres når som ny reguleringsplan skal lages. Nye kryss kan påvirke klassifiseringen. Forslag til omklassifisering skal være en del av planforslaget. Det foreslåtte omklassifiseringsforslaget omfatter ikke parallell veg med E18 mellom Skjelsvik og Kjellerholt. Det må tas stilling til en slik parallell veg og klassifisering av denne når.

Kollektivtrafikk

Løsningsenes virkninger på kollektivtransporten må utredes i planarbeidet. Dette innebærer både vurderinger av konsekvenser for busspassasjerer, fylkeskommunen som ansvarlig for lokal kollektivtransport og de kommersielle ekspressrutene. Det må legges til rette for best mulig kopling mellom ekspressrutene langs E-18 og det lokale bussrutenettet. Dette må skje ved Skjelsvik kollektivterminal. De fleste reisende med ekspressruter vil trolig reise mellom Grenland og Østlandet. Det må tas hensyn til overgang buss – buss, og buss – bil.

Omkjøringsveg

Det må legges til rette for at nye E18 kan brukes som omkjøring ved å la all trafikk skje i veibanene for en kjøreretning samtidig som veibanene for motsatt kjøretning holdes stengt.

Rekkefølgebestemmelser

Planlegger må formulere rekkefølgebestemmelser for aktuelle tiltak i eksisterende vegnett som må være ferdig utført før den nye E18 åpnes.

GS-løsninger

Postadresse:
Postboks 2844
3702 Skien

Besøksadresse:
Fylkesbakken 10, Skien
Svend Føyngate 9, Tonsberg

Sentralbord:
35 91 70 00
post@vtfk.no

Org. no.:
821 227 062

vtfk.no



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Vi forutsetter at hensynet til myke trafikanter blir ivarettatt i planarbeidet. Eksisterende gater og plasser vil bli videreført og eventuelt erstattes.

Jordvern

Det fremkommer av planvarslet at planområdet inneholder forslag om omdisponering av dyrka/dyrkbar mark. Dyrka mark av god kvalitet er en nasjonalt viktig ressurs som kommunen må ivareta dersom vi skal nå de nasjonale og regionale jordvernmålene. Fokuset på jordvern har de siste årene blitt strengere. Vi anbefaler om at minst mulig dyrka/dyrkbar mark tas. Vi forutsetter at det foreligger en landbruksfaglig vurdering fra lokal landbruksmyndighet ved offentlig ettersyn, og en vurdering av hvorvidt det anbefales å omdisponere den dyrka/dyrkbare marken i planområdet. Dersom det legges til rette for omdisponering av dyrka/dyrkbar mark i planområdet, skal det utarbeides en matjordplan. Denne skal følge saken når den kommer til offentlig ettersyn, og sikres i reguleringsbestemmelsene.

Klima og energi

Regjeringen forventer at fylkeskommunene og kommunene vektlegger arbeidet med å redusere utslipp av klimagasser, inkludert utslipp fra arealbruksendringer, mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging (Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023). Vi anbefaler derfor at det i forbindelse med planarbeidet blir utarbeidet et klimabudsjett hvor effekten av klimatiltak ved bygging, drift og vedlikehold av veianlegget beskrives. Med basis i dette klimabudsjettet oppfordrer vi til å optimalisere veistrekningen for å redusere klimagassutslipp og samtidig sette klimakrav i anskaffelsen av byggeprosjektet.

Det må tas klima- og miljøhensyn i alle offentlige anskaffelser er forankret i gjeldende regional klimaplan for Telemark (2019-2026). Dette innebærer å sette krav til miljøsertifiserte leverandører av varer og tjenester, lavt klimafotavtrykk for hele leveransen ved innkjøp av byggeprosjektet, samt krav om fossilfrie/utslippsfrie og avfallsfrie bygg- og anleggsplasser.

Gjennom Regional klimaplan for Telemark er det vedtatt at klimatilpasning skal inn i alle regionale og kommunale planer – også reguleringsplaner. Det er derfor positivt at det er omtalt at utfordringer med overvann skal fanges opp i reguleringsprosessen. Det bør innregnes et klimapåslag for utredninger i reguleringsplanfasen for å sikre at konsekvenser av klimaendringer blir ivarettatt. Regional klimaplan for Telemark har en strategi for å øke karbonbinding i jord, som innebærer å ta særskilt vare på, og unngå, omdisponering av myrområder. Vi oppfordrer derfor til å unngå nedbygging av myr - og sø for oppretthold naturlig fordroyning.

Kulturarv

Automatisk freda kulturminner

Arkeologisk registrering

Vestfold og Telemark fylkeskommune har kunnskap om flere tidligere registrerte, automatisk fredede kulturminner i planområdet. Vi har kunnskap om kulturminner i nærheten av området samt en vurdering av landskap og terreng, tilsier imidlertid at flere slike kan være bevart. I henhold til kulturminneloven (kultml) § 9 må vi derfor utføre en arkeologisk registrering for vi kan gjøre endelig



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

uttalelse til planforslaget. Det er i første rekke overflaterregistrering og pårvestikk med spade etter ikke synlige automatisk fredete kulturminner som er aktuelt.

Siden vinteren 11. har kommet, kan registreringen først bli gjennomført til våren/sommeren (jf. kulml § 9 andre ledd).

Kostnader til arkeologiske undersøkelser og bestilling av arkeologisk registrering

Vi viser til kulturminneloven § 9 om undersøkelsesplikten for offentlige og større private tiltak og til § 10 om at utgifter til særskilt granskning må dekkes av tiltakshaver. Se vedlagte budsjett og vilkår for undersøkelsen.

Registreringene er hjemlet i kulml § 9, og er ikke å anse som enkeltvedtak etter forvaltningsloven. Det betyr at kostnadsoverslaget ikke kan påklages, men planmyndighet/tiltakshaver har anledning til å be Riksantikvaren vurdere om overslaget er rimelig.

Vi ber om at vedlagte skjema fylles ut og at begge sider returneres til oss for bestilling av den arkeologiske registreringen.

Hensynssoner

Alle automatisk fredete kulturminner har en nasjonal verneverdi og skal primært bevares. Automatisk fredete kulturminner skal vises som hensynssone d i plankartet (jf. plan- og bygningsloven (pbl) §§ 12-6 og 11-8 d). Avgrensingen av hensynssone d tilsvarer sikringssonen til kulturminnet (jf. kulml § 6). Hensynssone d skal fremstilles med sosi-kode H730_#.

Vi gjør oppmerksom på at en hensynssone d som regel ikke vil være tilstrekkelig for å ta vare på kulturminnet og dets kontekst. Hensynssone d må være av den grunn omgitt av en hensynssone c som fungerer som en buffer for kulturminnet (jf. pbl § 11-8 c). Denne skal fremstilles med sosi-kode H570_#. Den geografiske avgrensingen av hensynssone c skal skje i samråd med regional kulturminneforvaltning. Vi ber om at tiltakshaver/plankontor/planmyndighet tar kontakt med oss for å avklare utstrekning i god tid for planen legges ut til offentlig ettersyn.

Begge hensynssoner skal følges av bestemmelser som sikrer kulturminnet (jf. pbl § 12-7).

Mulighet for dispensasjon

Om det viser seg at et automatisk fredet kulturminne ikke kan sikres gjennom planen, kan det søges om dispensasjon fra kulturminneloven. Eventuell tillatelse til inngrep innhentes i forbindelse med at planen legges ut til offentlig ettersyn, og må være grunnet i vesentlige samfunnsmessige hensyn. Tillatelse til foreligge for planen kan egengodkjennes av kommunen. Sknad sendes Vestfold og Telemark fylkeskommune, som har dispensasjonsmyndighet.

Om det blir innvilget dispensasjon, vil det vanligvis stilles vilkår om en arkeologisk utgravning for tiltak i planen blir realisert. Dette vilkåret skal innarbeides i reguleringsbestemmelsene. Utgifter til en slik utgravning bæres av tiltakshaver (jf. kulml § 10).



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Vi gjør oppmerksom på at det må påregnes noe saksbehandlingstid ved behandling av dispensasjonsønsker.

Meldeplikt

Vi gjør også oppmerksom på meldeplikten etter kulturminneloven § 8 andre ledd. Meldeplikten oppstår når det oppdages automatisk fredete kulturminner som ikke var kjent på forhånd. Bestemmelsen legger et klart ansvar på tiltakshaver om å følge stanse- og meldeplikten. Tiltakshaver skal forsikre seg om at de som utfører arbeidet på stedet er kjent med stanse- og meldeplikten, men det er tiltakshaver selv som står ansvarlig for at fredete kulturminner ikke skades. Vestfold og Telemark fylkeskommune er rette adressat for en eventuell melding.

Vi anbefaler at meldeplikten innarbeides i fellesbestemmelsene i reguleringsplanen, og at følgende tekst brukes:

Om det viser seg først mens arbeidet er i gang at det kan virke inn på et automatisk fredet kulturminne, skal Vestfold og Telemark fylkeskommune kontaktes og arbeidet stanses i den utstrekning det kan berøre kulturminnet. Kulturminnemyndighetene avgjør snarest mulig – og senest innen 3 uker – om arbeidet kan fortsette og vilkårene for det. Fristen kan forlenges når særlige grunner tilsier det (jf. kulturminneloven § 8 andre ledd).

Eventuelle spørsmål kan rettes til arkeolog Sindre Arnkværn på telefon 359 17 252 eller sindre.arnkvern@vtfk.no

Nyere tids kulturminner, dvs fra etter 1536.

Nyere tids kulturminner har ikke samme automatisk fredning som kulturminner fra før år 1537. Nyere tids kulturminner er allikevel svært viktige, særlig for lokalhistorien og opplevelsen av områder. Nyere tids kulturminner er eldre grøntstun og andre bygninger, steingjerder, gamle veier mm.

I det oversendte varselet og under utredningstemaet Kulturminner og kulturmiljø omtales kun automatisk fredete kulturminner. Dette må endres og forholdet til nyere tids kulturminner må utredes. Dette innebærer at man også registrerer, verdsetter og konsekvensutredner kulturminner og kulturmiljø som er nyere enn 1536. Vi bemerker at man må definere et influensområde; altså et område som påvirkes av tiltaket og undersøke om det finnes kulturminner og hele kulturmiljø som påvirkes av tiltaket. Avbøtende tiltak som buffersoner ol må også beskrives. Vi bemerker også at påvirkninger på eksisterende veier bør være et tema, fordi flere av veiene i området er svært gamle og typisk ligger gammel bebyggelse tett inntil veien fordi de er anlagt for bilens tid.

Vi ser at mye er registrert tidligere, men eksisterende KU er så overordnet at vi anser at man på reguleringsnivå må ned i detaljeringen og eksempelvis beskrive objekter i større grad enn i eksisterende rapport. Dette gjelder både kulturminner og kulturmiljø av lokal og regional/nasjonal verdi.



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

For temaet kulturminner og kulturmiljø må man beskrive kulturminne- og kulturmiljøverdiene i planområdet som er fra nyere tid og tiltakets påvirkning på disse. Vi anser at dette skal gjøres for hele det varslede planområdet og ikke bare utvidelsene. Grunnen til dette er at man skal få utredninger på det nivået man er på; detaljregulering; samt at det skal være mulig så enkelt som mulig å sette seg inn i saken i sin helhet, ikke bare for fagfolk, men for befolkningene generelt.

Verneverdige kulturmiljø og kulturminner skal reguleres til hensynsone kulturmiljø; hensynssone c (jf. pbl § 11-8 c). Vi bemerker spesielt at buffersoner og liknende avbotende tiltak skal reguleres, gjerne i kombinasjon med hensynsone c.

Kontaktperson på nyere tids kulturminner er rådgiver/historiker Siv Abrahamsen, mobil 47759461, eller epost: siv.abrahamsen@vtfk.no

Planfaglig veiledning

Det lages nå en ny reguleringsplan, som bygger på både en tidligere kommunedelplan og et tidligere reguleringsforslag. En såpass komplisert forhistorie setter store krav til at planmaterialet som utarbeides både er oversiktlig og grundig. Vi ber derfor om at det i planbeskrivelsen må framkomme tydelig og oversiktlig hvilke planendringer som er foretatt siden forrige offentlig ettersyn, og hvordan nye regionale foringer er fulgt opp.

Vi vil gjerne invitere til å diskutere planen i Regionalt planforum igjen.

Avslutningsvis

Vestfold og Telemark fylkeskommune har ut ifra regionale og nasjonale interesser, ingen ytterligere kommentarer til varslet om oppstart av planarbeid.

Med hilsen
Gerd-Louise Wessel
plankoordinatør

Maria Westrum Solem
rådgiver
maria.westrum.solem@vtfk.no

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Saksbehandler

Gerd-Louise Wessel - koordinering/planfaglig

Maria Westrum Solem - planfaglig

Dag Steinar Ragvin - samferdsel

Marit Synnes Lindseth - samferdsel

Siv Abrahamsen - nyere tids kulturminner

Sindre Arnkvaern - automatisk freda kulturminner

Kristian Ingdal - idrett, friluftsliv og vilt

Karl-Otto Mauland - landbruk og reiseliv

tlf. 924 07 389 e-post: gerdlouise.wessel@vtfk.no

tlf. 97111 508 e-post: maria.westrum.solem@vtfk.no

tlf. 941 69 476 e-post: dag.steinar.ragvin@vtfk.no

tlf. 992 57 535 e-post: marit.lindseth@vtfk.no

tlf. 477 59 461 e-post: siv.abrahamsen@vtfk.no

tlf. 359 17 252 e-post: sindre.arnkvern@vtfk.no

tlf. 33 34 41 33 e-post: kristian.ingdal@vtfk.no

tlf. 333 44 237 e-post: karlotto.mauland@vtfk.no

Postadresse:

Postboks 2844
3702 Skien

Besøksadresse:

Fylkesbakken 10, Skien
Svend Foynsgate 9, Tonsberg

Sentralbord:

35 91 70 00
post@vtfk.no

Org. no.:

821 227 062

vtfk.no



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Marianne Haukaas - klima og miljø

tlf. 359 17 220 e-post: marianne.haukaas@vtfk.no

Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
NYE VEIER AS		Tangen 76	4608 KRISTIANSAND S

Kopimottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
STATENS VEGVESEN		Postboks 1010 Nordre tlf.	2605 LILLEHAMMER
Fylkesmannen i Vestfold og Telemark		Postboks 2076	3103 TØNSBERG
PORSGRUNN KOMMUNE		Postboks 128	3901 PORSGRUNN

Postadresse:
Postboks 2844
3702 Skien

Besøksadresse:
Fylkesbakken 10, Skien
Svend Foynsgate 9, Tønsberg

Sentralbord:
35 91 70 00
post@vtfk.no

Org. no.:
821 227 062

vtfk.no



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

NYE VEIER AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Seksjon for samfunn og plan

Vår dato: 11.01.2021

Deres dato: 16.11.2020

Vår referanse: 20/42670-2

Deres referanse:

Vår saksbehandler: Maria Westrum Solem

Uttalelse til varsel om oppstart av detaljreguleringsplan - E18 Preståsen - Kjørholt - Porsgrunn kommune - planid 3806 841

Vestfold og Telemark fylkeskommune viser til oversendelse datert 18.11.2020 vedrørende varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for E18 Preståsen -Kjørholt i Porsgrunn kommune. Uttalelsesfristen er satt til 10.01.2021.

Varslets bakgrunn

Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for bygging av ny E18 på strekningen Preståsen–Kjørholt. Strekningen E18 Preståsen – Kjørholt inngår i Nye Veiers utbygging av delstrekningen E18 Langangen – Rugtvedt som igjen er en del av lenken E18 Langangen- Grimstad.

Bakgrunnen for planarbeidet er Kommunal og moderniseringsdepartementet (KMD) sin avgjørelse i innsigelsessaken for reguleringsplan for Lanner-Kjørholt datert 24.4.2020, der det ble lagt til grunn at det må utarbeides en reguleringsplan for nye kryssløsninger. Kommuneplanens arealdel fra 2015 ligger til grunn for planarbeidet.

Planen ble presentert og diskutert i regionalt planforum 11.11.2020.

Fylkeskommunens roller og ansvar

Vestfold og Telemark fylkeskommune har mottatt varsel til detaljregulering i medhold av plan- og bygningsloven (pbl.) § 12-8.

Fylkeskommunen skal bidra til at nasjonale og regionale føringer blir fulgt opp i alt planarbeid. Vi har en rolle som regional utviklingsaktør, planmyndighet og som planfaglig veileder.

Fylkeskommunens uttalelse gis med grunnlag i mål, prinsipper og anbefalinger, slik de er nedfelt i overordnede nasjonale og regionale styringsdokumenter.

Fylkeskommunens uttalelse til varslet

Vestfold og Telemark fylkeskommune vil i punktene nedenfor kommentere på de delene av planforslaget som berører våre ansvarsområder.



Regionale planer og føringer for samordnet areal- og transportplanlegging i Grenland

En ny utbygd firefelts E18 gjennom Telemark er et nasjonalt viktig samferdselstiltak med store regionale ringvirkninger for lokal og regional infrastruktur og næringsliv. Løsningen for kryss på E18 påvirker transportstrømmene i byområdet Grenland. Det er derfor viktig at E18 peker i samme retning som alle de andre samferdselsinvesteringene i regionen, slik at samlet innsats fra stat, fylkeskommune, kommuner og næringsliv bidrar til å nå våre felles vedtatte mål for regionen, slik som nullvekst i persontrafikken med bil, bedre framkommelighet for næringstrafikken og det å skape et attraktivt sted for et mangfoldig næringsliv, høykompetent arbeidskraft, og et attraktivt sted å bo.

Byvekstavtale

Grenland er ett av ni prioriterte byområder i NTP 2018-2029 og er derfor i posisjon for å forhandle om en byvekstavtale med staten. Byveksttaler omhandler både areal- og transportutviklingen og samordner virkemidlene til de offentlige aktørene. Regional plan for samordna areal og transport i Grenland (ATP-Grenland) er vår felles regionale plan og utgjør et viktig regionalt styringsverktøy sammen med de andre felles vedtakene i Bystrategi Grenland-samarbeidet. KVV-konseptet for utviklingen av transportsystemet i Grenland ble vedtatt i regjeringen i 2012 og er forankret i ATP Grenland.

Bypakke Grenland

Bypakke Grenland fase1 (2015-2025) ble vedtatt i Stortinget i 2015 og er handlingsdelen til ATP Grenland. I fase 1 gjennomføres det tiltak for å optimalisere dagens vegnett, og en stor del av porteføljen er allerede ferdigstilt. Handlingsprogrammet for Bypakke Grenland revideres årlig gjennom politisk behandling hos alle parter. I revisjonen høsten 2020 er det nye nasjonale nullvekstmålet innarbeidet og legges derfor til grunn for videre prosesser og samarbeid om areal og transport i Grenland. Grenland har i mange år fått statlige belønningsmidler og har i påvente av invitasjon til forhandlinger om en byvekstavtale nå søkt om ny 4-årig belønningsavtale for perioden 2021-2024. En vesentlig del av de statlige belønningsmidlene i prioriteres til å opprettholde det attraktive busstilbudet i Grenland. Opprettholdelse av nullvekstmålet er statens premiss i både belønningsavtaler og byveksttaler.

Byutredning Grenland

Byutredning Grenland (2018) er statens grunnlag for byvekstavtale for vårt byområde og den følger opp hovedkonsept og mål i KVV Grenland/ATP-Grenland og gir retning for videreføring av Bypakke Grenland. Byutredningen viser at kapasitet på veg er viktig for næringstransporten. Dette gjelder spesielt fra Skien mot E18 via riksveg 36 og fra Grenland havn til E134 via riksveg 36. Grenland er et av landets viktigste industriområder, og har stort utviklingspotensial.

Mandat for forhandlinger om byvekstavtale

Mandat for forhandlinger om byvekstavtale ble vedtatt i de fire kommunene i byområdet Grenland og fylkeskommunen i 2019. Forhandlingsmandatet omfatter oppstart av arbeidet med å revidere ATP Grenland og felles vedtatte temastrategier både som virkemiddel for å nå vedtatte mål og som strategisk grunnlag for videreføring av Bypakke Grenland. Revisjonsarbeidet er nå også forankret i Regional planstrategi for Vestfold og Telemark - Å utvikle Vestfold og Telemark - verdiskaping



gjennom grønn omstilling (2020). Arbeidet med oppdatering av kunnskapsgrunnlag og en revidert strategi for byutvikling og transport i Grenland er allerede startet opp av partene i Bystrategi Grenlandsamarbeidet i felleskap. Det innebærer arbeid med analyse av overordnet transportnett og temautredninger om by- og næringsutvikling, sykkel og gange, kollektivtransport, næringstransport og persontransport med bil.

Det er viktig at den videre planprosessen med detaljert avklaring av kryssløsning mellom Rv 36 og E18 sees i sammenheng og koordineres mot de andre prosessene som pågår i byområdet som omhandler samme tema.

Riksveg 36

Riksveg 36 har en sentral rolle i hovedvegsystemet i byområdet og skal i framtiden være førstevalg som gjennomfartsveg i Porsgrunn og Skien og videre oppover i fylket og til E134. Ved en videreføring av Bypakke Grenland vil rv. 36 med effektiv kobling til E18 ha svært høy prioritet.

Det er nå startet arbeid med kommunedelplan for rv. 36. Målet med prosjektet er å flytte trafikk fra fv.32 til rv.36, bedre framkommeligheten og bidra til attraktiv by- og næringsutvikling. Kobling mot riksveg 36 og lokalvegnett fra E18 skal ivareta både trafikkavvikling og trafiksikkerhet, og fungere for både person- og næringstransport. For å oppnå dette er det viktig å utforme et oversiktlig vegsystem med god forutsigbarhet for trafikantene. Området er i stor grad påvirket av lokaltrafikk, og utforming av kryss og lokalveger har stor betydning for hvordan trafikken vil fordele seg.

Arbeidet med en kommunedelplan for rv.36 fra Skyggestein til Skjelsviksdalen, i regi av staten, er nå godt i gang. Prosjektet fikk i juni 2020 godkjent KVV-estimat og er foreslått prioritert av SVV i NTP 2022-2033 med ca 50 % statlig finansiering, resten bompenger. Det er gjennomført omfattende vurderinger av prosjektet som grunnlag for SVV sitt innspill til NTP, og prosjektet er vurdert å ha stor samfunnsnytte. I kommunenes og fylkeskommunens innspill til prioriteringer til neste NTP er prosjektet høyt prioritert, og vi har påpekt at løsningen må tilpasses byområdets behov og mål.

Det er satt av betydelige ressurser til arbeidet fra statens side, og det undersøkes og vurderes nå en rekke alternativer for å finne den beste løsningen for trasé gjennom byområdet fra de to fastsatte endepunktene. Det er en krevende oppgave, og vi ser mange målkonflikter når det skal planlegges en slik veg gjennom et byområde.

Vestfold og Telemark fylkeskommune legger vekt på at det må utarbeides gode løsninger for kobling mellom Rv 36 og E18 som ivaretar flest mulig behov på langs sikt. Det må jobbes med fremtidsrettede løsninger både for næringstransport, persontransport og myke trafikanter, i tråd med overordnede planer og vedtatte mål. Vi ber om at utredningsarbeidet som nå vil foregå parallelt i de to statlige planprosessene samordnes, og at det benyttes oppdaterte og detaljerte transportmodeller som belyser virkningene av de ulike kryssløsningene på best mulig måte. Det må utredes hvordan de alternative løsningene påvirker trafikkmengde, nullvekstmålet og fordeling av trafikk på vegnettet i byområdet.



Vestfold og Telemark fylkeskommune vil kunne bidra i samordningen av relevante prosesser i Bystrategi Grenland-samarbeidet ved behov.

Øvrige merknader om samferdsel

Trafikale konsekvenser for eksisterende veger

I forbindelse med planleggingen av ny E18 må konsekvensene for eksisterende veger som får endret trafikkmønster av tiltaket 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 trafikksikkerhetstiltak og infrastruktur for gående og syklende. Sammenheng i gang-/sykkelvegnettet må ivaretas.

Valg av sted for bomstasjoner vil påvirke trafikkmengder på parallelle veier. Bomstasjoners plassering bør derfor inngå i planarbeidet.

Fylkesveg 32/Moheim

Som nevnt over må det belyses hvordan framtidig trafikk vil fordele seg mellom Fylkesveg 32 og Riksveg 36 i byområdet. Trafikken ved Moheim i dagens kryss E18/Rv. 36 kan bli endret når ny E18 åpner. Slike endringer kan igjen medføre behov for arealbruksendringer. Disse momentene må utredes.

Omklassifisering av eksisterende veier

Det ble under forrige reguleringsplanprosess laget et forslag til omklassifisering. Dette må gjennomgås på nytt og eventuelt revideres nå som ny reguleringsplan skal lages. Nye kryss kan påvirke klassifiseringen. Forslag til omklassifisering skal være en del av planforslaget. Det foreslåtte omklassifiseringsforslaget omfatter ikke parallell veg med E18 mellom Skjelsvik og Kjørholt. Det må tas stilling til en slik parallell veg og klassifisering av denne nå.

Kollektivtrafikk

Løsningenes virkninger på kollektivtransporten må utredes i planarbeidet. Dette innebærer både vurderinger av konsekvenser for busspassasjerer, fylkeskommunen som ansvarlig for lokal kollektivtransport og de kommersielle ekspressrutene. Det må legges til rette for best mulig kopling mellom ekspressrutene langs E-18 og det lokale bussrutenettet. Dette må skje ved Skjelsvik kollektivterminal. De fleste reisende med ekspressruter vil trolig reise mellom Grenland og Sørlandet. Det må tas hensyn til overganger buss – buss, og buss – bil.

Omkjøringsveg

Det må legges til rette for at nye E18 kan brukes som omkjøring ved å la all trafikk skje i veibanene for en kjøreretning samtidig som veibanene for motsatt kjøreretning holdes stengt.

Rekkefølgebestemmelser

Planlegger må formulere rekkefølgebestemmelser for aktuelle tiltak i eksisterende vegnett som må være ferdig utført før den nye E18 åpner.

GS-løsninger



Vi forutsetter at hensynet til myke trafikanter blir ivaretatt i planarbeidet. Eksisterende gs-løsninger må videreføres og eventuelt erstattes.

Jordvern

Det fremkommer av planvarslet at planområdet inneholder forslag om omdisponering av dyrka/dyrkbar mark. Dyrka mark av god kvalitet er en nasjonalt viktig ressurs som kommunen må ivareta dersom vi skal nå de nasjonale og regionale jordvernmålene. Fokuset på jordvern har de siste årene blitt strengere. Vi anmoder om at minst mulig dyrka/dyrkbar mark tas. Vi forutsetter at det foreligger en landbruksfaglig vurdering fra lokal landbruksmyndighet ved offentlig ettersyn, og en vurdering av hvorvidt det anbefales å omdisponere den dyrka/dyrkbare marken i planområdet. Dersom det legges til rette for omdisponering av dyrka/dyrkbar mark i planområdet, skal det utarbeides en matjordplan. Denne skal følge saken når den kommer til offentlig ettersyn, og sikres i reguleringsbestemmelsene.

Klima og energi

Regjeringen forventer at fylkeskommunene og kommunene vektlegger arbeidet med å redusere utslipp av klimagasser, inkludert utslipp fra arealbruksendringer, mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging (Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023). Vi anbefaler derfor at det i forbindelse med planarbeidet blir utarbeidet et klimabudsjett hvor effekten av klimatiltak ved bygging, drift og vedlikehold av veianlegget beskrives. Med basis i dette klimabudsjettet oppfordrer vi til å optimalisere veistrekningen for å redusere klimagassutslipp og samtidig sette klimakrav i anskaffelsen av byggeprosjektet.

Det å ta klima- og miljøhensyn i alle offentlige anskaffelser er forankret i gjeldende regional klimaplan for Telemark (2019-2026). Dette innebærer å sette krav til miljøsertifiserte leverandører av varer og tjenester, lavt klimafotavtrykk for hele leveransen ved innkjøp av byggeprosjektet, samt krav om fossilfrie/utslippsfrie og avfallsfrie bygg- og anleggsplaner.

Gjennom Regional klimaplan for Telemark er det vedtatt at klimatilpasning skal inn i alle regionale og kommunale planer – også reguleringsplaner. Det er derfor positivt at det er omtalt at utfordringer med overvann skal fanges opp i reguleringsprosessen. Det bør innregnes et klimapåslag for utredninger i reguleringsplanfasen for å sikre at konsekvenser av klimaendringer blir ivaretatt. Regional klimaplan for Telemark har en strategi for økt karbonbinding i jord, som innebærer å ta særskilt vare på, og unngå, omdisponering av myrområder. Vi oppfordrer derfor til å unngå nedbygging av myr - også for oppretthold naturlig fordrøyning.

Kulturarv

Automatisk freda kulturminner

Arkeologisk registrering

Vestfold og Telemark fylkeskommune har kunnskap om flere tidligere registrert, automatisk fredede kulturminner i planområdet. Vår kunnskap om kulturminner i nærområdet samt en vurdering av landskap og terreng, tilsier imidlertid at flere slike kan være bevart. I henhold til kulturminneloven (kulml) § 9 må vi derfor utføre en arkeologisk registrering før vi kan gi endelig



uttalelse til planforslaget. Det er i første rekke overflaterregistrering og prøvestikk med spade etter ikke synlige automatisk fredete kulturminner som er aktuelt.

Siden vinteren nå har kommet, kan registreringen først bli gjennomført til våren/sommeren (jf. kulml § 9 andre ledd).

Kostnader til arkeologiske undersøkelser og bestilling av arkeologisk registrering

Vi viser til kulturminneloven § 9 om undersøkelsesplikten for offentlige og større private tiltak og til § 10 om at utgifter til særskilt granskning må dekkes av tiltakshaver. Se vedlagte budsjett og vilkår for undersøkelsen.

Registreringene er hjemlet i kulml § 9, og er ikke å anse som enkeltvedtak etter forvaltningsloven. Det betyr at kostnadsoverslaget ikke kan påklages, men planmyndighet/tiltakshaver har anledning til å be Riksantikvaren vurdere om overslaget er rimelig.

Vi ber om at vedlagte skjema fylles ut og at begge sider returneres til oss for bestilling av den arkeologiske registreringen.

Hensynssoner

Alle automatisk fredete kulturminner har en nasjonal verneverdi og skal primært bevares. Automatisk fredete kulturminner skal vises som hensynssone d i plankartet (jf. plan- og bygningsloven (pbl) §§ 12-6 og 11-8 d). Avgrensingen av hensynssone d tilsvarer sikringssonen til kulturminnet (jf. kulml § 6). Hensynssone d skal fremstilles med sosi-kode H730_#.

Vi gjør oppmerksom på at en hensynssone d som regel ikke vil være tilstrekkelig for å ta vare på kulturminnet og dets kontekst. Hensynssone d må/bør av den grunn omgis av en hensynssone c som fungerer som en buffer for kulturminnet (jf. pbl § 11-8 c). Denne skal fremstilles med sosi-kode H570_#. Den geografiske avgrensingen av hensynssone c skal skje i samråd med regional kulturminneforvaltning. Vi ber om at tiltakshaver/plankontor/planmyndighet tar kontakt med oss for å avklare utstrekning i god tid før planen legges ut til offentlig ettersyn.

Begge hensynssoner skal følges av bestemmelser som sikrer kulturminnet (jf. pbl § 12-7).

Mulighet for dispensasjon

Om det viser seg at et automatisk fredet kulturminne ikke kan sikres gjennom planen, kan det søkes om dispensasjon fra kulturminneloven. Eventuell tillatelse til inngrep innhentes i forbindelse med at planen legges ut til offentlig ettersyn, og må være grunnet i vesentlige samfunnsmessige hensyn. Tillatelse må foreligge før planen kan egengodkjennes av kommunen. Søknad sendes Vestfold og Telemark fylkeskommune, som har dispensasjonsmyndighet.

Om det blir innvilget dispensasjon, vil det vanligvis stilles vilkår om en arkeologisk utgravning før tiltak i planen blir realisert. Dette vilkåret skal innarbeides i reguleringsbestemmelsene. Utgifter til en slik utgravning bæres av tiltakshaver (jf. kulml § 10).



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Vi gjør oppmerksom på at det må påregnes noe saksbehandlingstid ved behandling av dispensasjonssøknader.

Meldeplikt

Vi gjør også oppmerksom på meldeplikten etter kulturminneloven § 8 andre ledd. Meldeplikten oppstår når det oppdages automatisk fredete kulturminner som ikke var kjent på forhånd. Bestemmelsen legger et klart ansvar på tiltakshaver om å følge stanse- og meldeplikten. Tiltakshaver skal forsikre seg om at de som utfører arbeidet på stedet er kjent med stanse- og meldeplikten, men det er tiltakshaver selv som står ansvarlig for at fredete kulturminner ikke skades. Vestfold og Telemark fylkeskommune er rette adressat for en eventuell melding.

Vi anbefaler at meldeplikten innarbeides i fellesbestemmelsene i reguleringsplanen, og at følgende tekst brukes:

Om det viser seg først mens arbeidet er i gang at det kan virke inn på et automatisk fredet kulturminne, skal Vestfold og Telemark fylkeskommune kontaktes og arbeidet stanses i den utstrekning det kan berøre kulturminnet. Kulturminnemyndighetene avgjør snarest mulig – og senest innen 3 uker – om arbeidet kan fortsette og vilkårene for det. Fristen kan forlenges når særlige grunner tilsier det (jf. kulturminneloven § 8 andre ledd).

Eventuelle spørsmål kan rettes til arkeolog Sindre Arnkværn på telefon 359 17 252 eller sindre.arnkvern@vtfk.no

Nyere tids kulturminner, dvs fra etter 1536.

Nyere tids kulturminner har ikke samme automatisk fredning som kulturminner fra før år 1537. Nyere tids kulturminner er allikevel svært viktige, særlig for lokalhistorien og opplevelsen av områder. Nyere tids kulturminner er eldre gårdstun og andre bygninger, steingjerder, gamle veier mm.

I det oversendte varselet og under utredningstemaet Kulturminner og kulturmiljø omtales kun automatisk fredete kulturminner. Dette må endres og forholdet til nyere tids kulturminner må utredes. Dette innebærer at man også registrerer, verdisetter og konsekvensutreder kulturminner og kulturmiljø som er nyere enn 1536. Vi bemerker at man må definere et influensområde; altså et område som påvirkes av tiltaket og undersøke om det finnes kulturminner og hele kulturmiljø som påvirkes av tiltaket. Avbøtende tiltak som buffersoner ol må også beskrives. Vi bemerker også at påvirkninger på eksisterende veier bør være et tema, fordi flere av veiene i området er svært gamle og typisk ligger gammel bebyggelse tett inntil veien fordi de er anlagt før bilens tid.

Vi ser at mye er registrert tidligere, men eksisterende KU er så overordnet at vi anser at man på reguleringsnivå må ned i detaljeringen og eksempelvis beskrive objekter i større grad enn i eksisterende rapport. Dette gjelder både kulturminner og kulturmiljø av lokal og regional/nasjonal verdi.



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

For temaet kulturminner og kulturmiljø må man beskrive kulturminne- og kulturmiljøverdiene i planområdet som er fra nyere tid og tiltakets påvirkning på disse. Vi anser at dette skal gjøres for hele det varslede planområdet og ikke bare utvidelsene. Grunnen til dette er at man skal få utredninger på det nivået man er på; detaljregulering; samt at det skal være mulig så enkelt som mulig å sette seg inn i saken i sin helhet, ikke bare for fagfolk, men for befolkningene generelt.

Verneverdige kulturmiljø og kulturminner skal reguleres til hensynsone kulturmiljø; hensynssone c (jf. pbl § 11-8 c). Vi bemerker spesielt at buffersoner og liknende avbøtende tiltak skal reguleres, gjerne i kombinasjon med hensynsone c.

Kontaktperson på nyere tids kulturminner er rådgiver/historiker Siv Abrahamsen, mobil 47759461, eller epost: siv.abrahamsen@vtfk.no

Planfaglig veiledning

Det lages nå en ny reguleringsplan, som bygger på både en tidligere kommunedelplan og et tidligere reguleringsforslag. En såpass komplisert forhistorie setter store krav til at planmaterialet som utarbeides både er oversiktlig og grundig. Vi ber derfor om at det i planbeskrivelsen må framkomme tydelig og oversiktlig hvilke planendringer som er foretatt siden forrige offentlig ettersyn, og hvordan nye regionale føringer er fulgt opp.

Vi vil gjerne invitere til å diskutere planen i Regionalt planforum igjen.

Avslutningsvis

Vestfold og Telemark fylkeskommune har ut ifra regionale og nasjonale interesser, ingen ytterligere kommentarer til varslet om oppstart av planarbeid.

Med hilsen

Gerd-Louise Wessel
plankoordinator

Maria Westrum Solem
rådgiver
maria.westrum.solem@vtfk.no

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Saksbehandler

Gerd-Louise Wessel - koordinering/planfaglig	tlf. 924 07 389	e-post: gerdlouise.wessel@vtfk.no
Maria Westrum Solem – planfaglig	tlf. 971 11 508	e-post: maria.westrum.solem@vtfk.no
Dag Steinar Ragvin – samferdsel	tlf. 941 69 476	e-post: dag.steinar.ragvin@vtfk.no
Marit Synnes Lindseth – samferdsel	tlf. 992 57 535	e-post: marit.lindseth@vtfk.no
Siv Abrahamsen - nyere tids kulturminner	tlf. 477 59 461	e-post: siv.abrahamsen@vtfk.no
Sindre Arnkværn – automatisk freda kulturminner	tlf. 359 17 252	e-post: sindre.arnkvern@vtfk.no
Kristian Ingdal - idrett, friluftsliv og vilt	tlf. 33 34 41 33	e-post: kristian.ingdal@vtfk.no
Karl-Otto Mauland - landbruk og reiseliv	tlf. 333 44 237	e-post: karlotto.mauland@vtfk.no

Postadresse:
Postboks 2844
3702 Skien

Besøksadresse:
Fylkesbakken 10, Skien
Svend Foynsgate 9, Tønsberg

Sentralbord:
35 91 70 00
post@vtfk.no

Org. no.:
821 227 062

vtfk.no



Vestfold og Telemark
FYLKESKOMMUNE

Marianne Haukås - klima og miljø

tlf. 359 17 220 e-post: marianne.haukaas@vtfk.no

Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
NYE VEIER AS		Tangen 76	4608 KRISTIANSAND S

Kopimottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
STATENS VEGVESEN		Postboks 1010 Nordre Ål	2605 LILLEHAMMER
Fylkesmannen i Vestfold og Telemark		Postboks 2076	3103 TØNSBERG
PORSGRUNN KOMMUNE		Postboks 128	3901 PORSGRUNN

Mette I. Ørstvet og Unni Ørstvet
c/o Mette I. Ørstvet
Vetle Mules vei 38
3944 Porsgrunn

6. januar 2021

Multiconsult Norge AS / Nye Veier AS
Postboks 1421
1602 Fredrikstad

Deres ref.: Detaljregulering/utbygging E18 Preståsen – Kjørholt, Porsgrunn

Ørstvet Gård gnr 58 bnr 3 og 4, Porsgrunn

Vi viser til kunngjøringene av 19. november og 4. desember 2020.

Vi viser også til våre brev av 5. februar 2014 til Statens Vegvesen Region Sør og 4. november 2016 til Nye Veier AS.

Vil vårt skogareal bli berørt av utbyggingen?

Vårt spørsmål gjelder også anleggs-/tilførselsveier, deponi og lagringsområder, parkering, riggområde etc.

Svar og informasjon imøteses.

Vi tar forbehold om å gi bemerkninger etter at svar er mottatt.



Med hilsen
Mette I. Ørstvet og Unni Ørstvet


Unni Ørstvet