

PORSGRUNN KOMMUNE
Postboks 128
3901 PORSGRUNN

Dato: 18.11.2021
Saksref: 202011584-8
Deres ref.: 20/07820-74
Side: 1 / 1

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

Porsgrunn kommune - Offentlig ettersyn av planforslag for E18 Preståsen-Kjørholt - planid 841 - Bane NORs uttalelse

Vi viser til brev datert 29.10.

Planområdet ligger både i nærheten av jernbanetunnel og Brevikbanen. For å unngå at sprengnings-/anleggsarbeider nær jernbanetunnelen og Brevikbanen kan føre til stans i togtrafikken, må sprengningsarbeidet koordineres med Bane NOR og gjøres i tider det ikke kjører tog. Tiltakshaver må ta kontakt med Bane NOR i god tid før planlagte sprengningsarbeider.

Jernbanens stabilitet må ivaretas, noe det er viktig at kommunen og tiltakshaver legger tilstrekkelig vekt på i det videre planleggings-, prosjekterings- og anleggsarbeidet. Vi viser i den sammenheng til plan- og bygningsloven § 28-1 og TEK 17 kapittel 7. Videre må eventuell påvirkning av jernbaneanlegg og berg/løsmasser nær jernbanen overvåkes, samt at det bør vurderes om det er nødvendig med beredskap i tilfelle uønskede hendelser.

På grunn av ovennevnte forhold er det viktig med jevnlig dialog/særmøter framover mellom Nye Veier og Bane NOR. I den forbindelse kan vi komme til å etterspørre ytterligere dokumentasjon om forhold som kan påvirke vår infrastruktur.

Vi minner om at tiltak som ligger nærmere jernbanen enn 30 m kan være søknadspliktig i henhold til jernbanelovens §10.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
sjef Planforvaltning
Bane, Drift og Teknologi

Stig Hagelid Fjeldstad
planlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Arkivsak-dok. 20/19257-9
Saksbehandler Sigbjørn Hjelset

Saksgang
Utvalg for klima, miljø og byutvikling
Bystyret

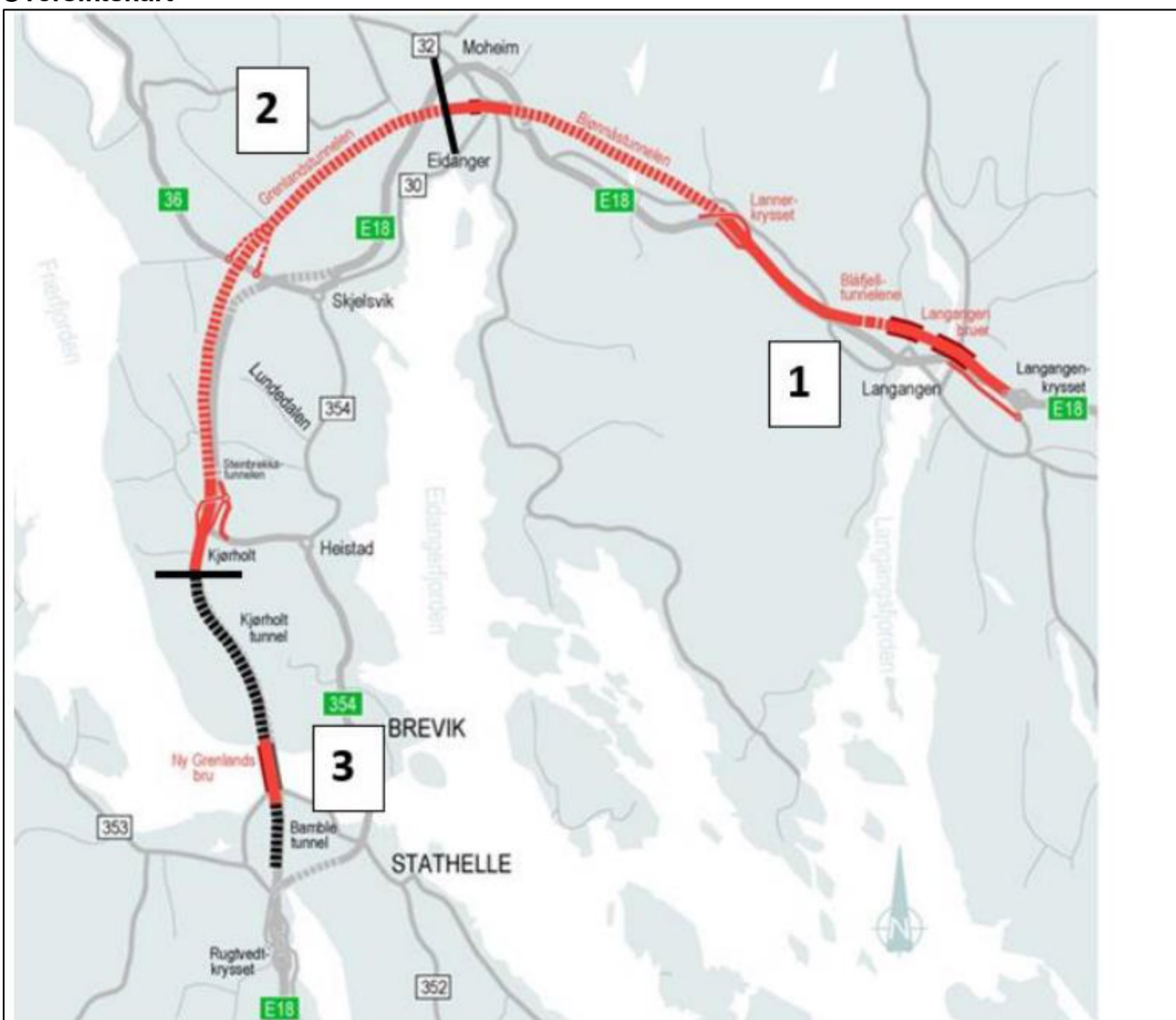
Møtedato

E18 Preståsen-Kjørholt - detaljregulering. Høringsuttalelse

Kommunedirektørens innstilling

Bystyret vedtar høringsuttalelsen til reguleringsplan for E18 Preståsen – Kjørholt.

Oversiktskart



Figur 2-2 Oversiktskart over prosjektet Langangen – Rugtvedt inndelt i tre parseller. Sort stiplet linje viser allerede delvis utbygd E18. Planforslaget omfatter kun strekningen Preståsen- Kjørholt. (Kilde : Nye Veiers hjemmeside)

Bakgrunn for saken

Reguleringsplan for E18 Preståsen - Kjørholt er på høring. Strekingen er vist med 2 på kartet over. Frist til å komme med merknader er 10.12.21.

Strekningen som nå reguleres ble tatt ut av reguleringsplanen for Lanner – Kjørholt, som ble vedtatt i Porsgrunn bystyre 13.06.19. Etter innsigelse fra Statens vegvesen, hovedsakelig basert på koblingspunkt mellom E18 og rv 36, ble saken løftet til departementsnivå. Innsigelsen ble avvist, men med forutsetning om at Statens vegvesen, Nye Veier og kommunen kommer fram til en omforent løsning for kryss.

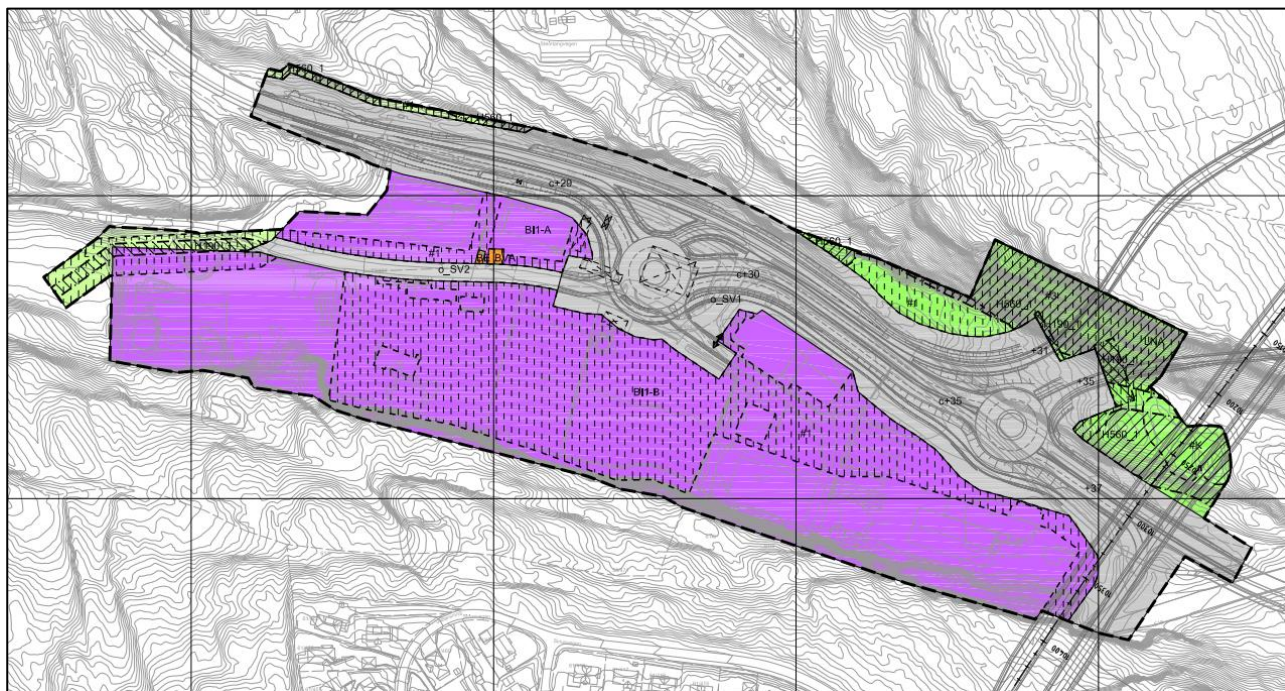
Tidligere i planprosessen (brev 10.01.21 og 05.07.21) har Skien kommune gitt følgende innspill til planarbeidet:

«Skien kommune ber om at Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 sine prioriteringer for Grenland legges til grunn som viktige føringer for planarbeidet. Det vil si at det gjøres grundige helhetsvurderinger der kryssløsningene og utbyggingslogistikken for de to prosjektene E18 og RV 36 ses i sammenheng.

Skien kommune vil understreke betydningen av et nært samarbeid med det pågående prosjektet for RV 36, med det for øyet å finne de mest samfunnstjenlige løsningene. To nasjonale hovedveger skal ivaretas i planarbeidet. God kapasitet, god trafikkavvikling og gode kryssløsninger er viktig for næringstransporten i byområdet og alle trafikantergrupper. Tiltak og løsninger på E18 gjennom byområdet må bidra til gode løsninger som bygger opp under målene i en byvekstavgifttale.»

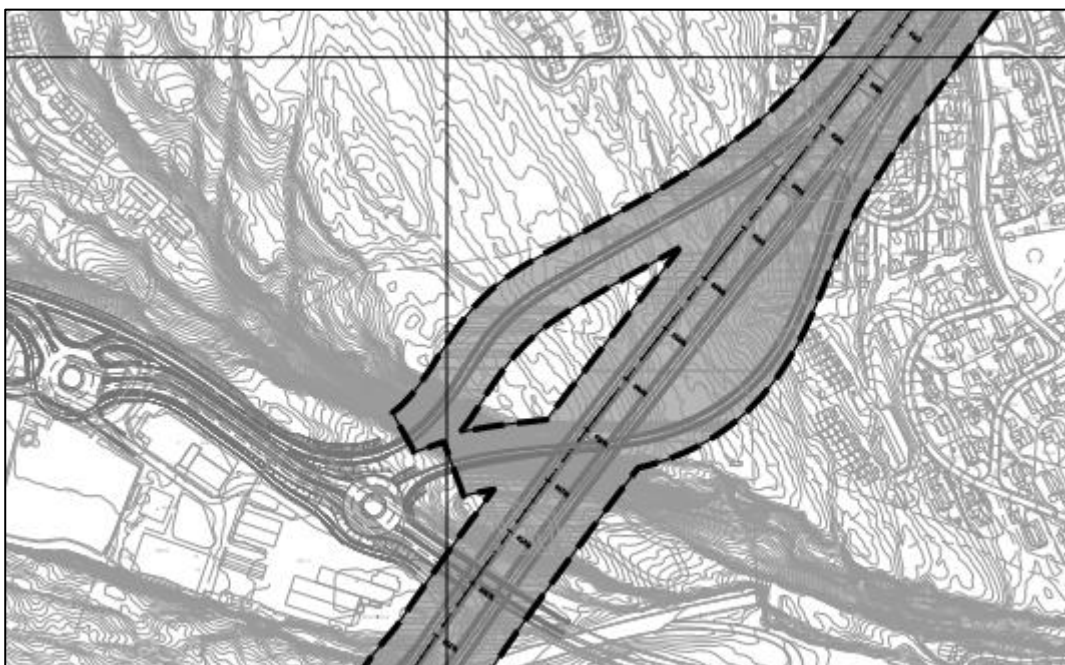
Saksfremstilling

I reguleringsplanen som er på høring er kryss-løsningen mellom E18 og dagens rv 36 planlagt slik:



Utdrag fra planbeskrivelsen som er på høring:

På dagens rv 36 i Skjelsvikdalen blir det to nye rundkjøringer som skal håndtere både lokaltrafikken gjennom Skjelsvikdalen, avkjøring/ramper til E18 og vei til næringsarealene i Skjelsvikdalen. I tillegg til avkjøring/rampe fra sørgående trafikk fra E18 ut i ny rundkjøring vil det etableres filterfelt for trafikk fra E18 som skal vestover i Skjelsvikdalen mot Herøya og Porsgrunn.



Av- og påkjøringsramper i fjellet under Preståsen.

Som kartene over viser, så reguleres det nå for en løsning som knytter eksisterende rv 36 til ny E18.

Samarbeid med flere aktører

Skien kommune har hatt møter med næringslivet, der Grenland Næringsforening, HNO og KRIO har deltatt. I møtet var også Statens vegvesen tilstede, i tillegg til Vestfold og Telemark fylkeskommune. Møtet ble holdt for å informere hverandre og dele kunnskap knyttet til reguleringsplanen som er på høring.

Effekten av saken

Perspektiv	Negativ	Nøytral	Positiv	Ingen
Konsekvens for klima på kort og lang sikt		X		
Konsekvens for miljøet på kort og lang sikt		X		
Økonomiske konsekvenser i et langt perspektiv		X		
Konsekvens for folkehelsen		x		

Reguleringsplanens effekt på temaene i tabellen er en del av konsekvensutredningen i reguleringsplanen, men er ikke tema som Skien kommune går spesifikt inn på i sin høringsuttalelse.

Høringsuttalelse

I denne saken er høringsuttalelsen kommunedirektørens vurdering.

Ny rv 36 har vært et politisk prioritert prosjekt i Grenland og i fylket i lang tid, og er et sentralt prosjekt i arbeidet med ny bypakke. Fordi det er et viktig prosjekt for næringslivet og regionen så er det løftet høyt på prioriteringslista. Arbeidet med kommunedelplan er godt i gang og ledes av Statens vegvesen. Prosjektet er prioritert i nasjonal transportplan (NTP).

En ny bypakke i Grenland vil inngå i en mulig fremtidig byvekstavtale. NTP understreker at rv 36 fra Skjelsvik til Skyggestein kan inngå i en byvekstavtale. Prosjektet har en kostnad på om lag 5,3 mrd. kroner. I NTP forutsettes det et statlig bidrag på 2,8 mrd. kroner og 2,5 mrd. kroner fra bompenger.

Grenland er i gang med å forberede videreføring av Bypakke Grenland, og det er gjort felles vedtak i alle de fire kommunene og fylkeskommunen om å starte arbeidet og om å få på plass grunnlag for en proposisjon til Stortinget i 2022. Kunnskapsgrunnlaget som er utarbeidet så langt synliggjør at det er behov for en helhetlig tiltakspakke og mange ulike virkemidler for å nå de

vedtatte målene. Rv 36 er det enkeltprosjektet som har størst betydning for måloppnåelse i byområdet. Krysset med E18 har stor innvirkning på måloppnåelsen, siden det påvirker trafikkfordelingen i byområdet i stor grad. Hvordan nye rv 36 kobles sammen med E18, får stor betydning for om trafikantene i framtiden velger ny rv 36, framfor fv 32 over Vallermyrene. Flytting av trafikk fra dagens rv 36 og fv 32 er viktig for å styrke prosjektets samfunnsnytte, og for at ny rv 36 skal lykkes med å avlaste øvrig vegnett i Grenland.

Kommunedirektøren merker seg at Statens vegvesen (SVV) mener at krysset mellom rv 36 og ny E18 ikke gir en robust og fremtidig løsning for hovedvegsystemet i Grenland. Statens vegvesen har i møter uttalt at det som beskrives som en omforent løsning i planforslaget ikke er en omforent løsning mellom de to statlige aktørene. Kommunedirektøren kan derfor ikke se at forventning fra departementene om å jobbe fram en omforent løsning er fulgt opp.

Kommunedirektøren støtter SVV i at det er viktig for regionen at fremtidig kryssløsning mellom ny rv 36 og E18 blir lagt inn i foreliggende reguleringsplan. Dersom det ikke planlegges for fremtidig rv 36, vil det senere kreve ombygninger på E18, med de utfordringene det medfører anleggs- og trafikkmessig.

I tillegg er kommunedirektøren svært bekymret for at en mangelfull omforent løsning vil medføre store tilleggskostnader for rv 36-prosjektet, noe som kan gjøre prosjektet mer krevende å realisere. Alle store samferdselsprosjekter skal beregne kostnader før planlegging kan igangsettes. Kostnadsoverslaget kalles KVV-estimat og skal sikre god kostnadsstyring i tidlig planfase. Samferdselsdepartementet sitt godkjente KVV-estimat for ny rv 36 inkluderer ikke selve kryssløsningen, og KVV-estimatet er allerede vurdert å være nøkternt. Siden kryssløsningen ikke er inkludert i KVV-estimatet for rv 36, er det uklart for Skien kommunen hvor staten har vurdert at denne kostnaden hører hjemme. Dersom alle kostnader ved en ny kryssløsning legges på rv 36-prosjektet kan det få store konsekvenser. Økte kostnader til en ny og fremtidsrettet kryssløsning med E18 kan derfor gi lavere samfunnsnytte i prosjektet, og samfunnsnyttene er viktig for om rv 36 fortsatt blir prioritert med midler fra staten i neste NTP. Trafikkberegninger utført av Statens vegvesen viser i tillegg at et kryss med direkteførte ramper, som er Statens vegvesen foreslåtte alternativ, gir en vesentlig bedre måloppnåelse med hensyn til trafikkfordeling i byområdet, og høyere trafikanntnytte.

Ny rv 36 er et svært sentralt prosjekt i ny bypakke og en fremtidig byvekstavtale med staten. For at Grenland skal lykkes med å realisere rv 36-prosjektet og få til effektivt, trygt og fremtidsrettet transportsystem er vi avhengige av både god samfunnsnytte og god måloppnåelse. Vi forventer derfor at de statlige aktørene finner fram til en løsning i reguleringsplanen for E18 som ivaretar dette på en tilfredsstillende måte. Det innebærer at Nye Veier må forberede en fremtidig robust kryssløsning i samråd med Statens vegvesen, både i reguleringsplanen og ved bygging av anlegget. Bygging av E18 er viktig og Skien kommune ønsker ikke å forsinke arbeidet. Men hvis man ved dette reguleringsarbeidet unnlater å forberede en fremtidig robust kryssløsning, kan det være en fare for at E18 må stenges på et senere tidspunkt.

Reguleringsplanen for E18 Preståsen – Kjørholt må sikre at de to statlige aktørene oppfyller departementets krav om samordning og at det foreligger en omforent løsning for nytt kryss for rv 36.

Vedlegg:

1. Høringsbrev fra Porsgrunn kommune, med henvisning til nettsiden <https://www.porsgrunn.kommune.no/lokalpolitikk/hoeringer/hva-mener-du-om-planforslaget-for-e18-prestaasen-kjoerholt/>

Saksprotokoll

E18 Preståsen-Kjørholt - detaljregulering. Høringsuttalelse

Arkivsak-dok.	20/19257		
Saksbehandler	Sigbjørn Hjelset		
Behandlet av		Møtedato	Saknr
1 Utvalg for klima, miljø og byutvikling		14.12.2021	110/21
2 Bystyret		16.12.2021	169/21

Utvalg for klima, miljø og byutviklings vedtak/innstilling

Bystyret vedtar høringsuttalelsen til reguleringsplan for E18 Preståsen – Kjørholt.

UKMB er veldig bekymret for den kryssløsninga som Nye Veger legger opp til. UKMB ber innstendig om at tilknytting til ny og eksisterende RV-36 blir ivaretatt på en god og kostnadseffektiv måte.

Bystyret har behandlet saken i møte 16.12.2021 sak 169/21

Møtebehandling

Det var 54 representanter tilstede under behandling av saken.

Bakken (Byp) tok opp kommunedirektørens innstilling i utvalg for klima, miljø og byutvikling 14.12.21 sak 110/21:

Bystyret vedtar høringsuttalelsen til reguleringsplan for E18 Preståsen – Kjørholt.

Votering

Forslaget fra Bakken ble satt opp mot utvalgets innstilling og innstillingen ble vedtatt med 47 mot 7 stemmer (mindretallet utgjorde Frp og Byp).

Bystyrets vedtak

Bystyret vedtok høringsuttalelsen til reguleringsplan for E18 Preståsen – Kjørholt.

Bystyret er veldig bekymret for den kryssløsninga som Nye Veger legger opp til. Bystyret ber innstendig om at tilknytting til ny og eksisterende RV-36 blir ivaretatt på en god og kostnadseffektiv måte.



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

PORSGRUNN KOMMUNE
Postboks 128
3901 PORSGRUNN

Seksjon for samfunn og plan

Vår dato: 07.12.2021
Deres dato: 29.10.2021
Vår referanse: 20/42670-17
Deres referanse:
Vår saksbehandler: Kjersti Jacobsen

Uttalelse - Offentlig ettersyn- planforslag for E18 Preståsen-Kjørholt - Porsgrunn kommune

Vestfold og Telemark fylkeskommune viser til oversendelse datert 29.10.2021 vedrørende offentlig ettersyn av reguleringsplan for E18 Preståsen-Kjørholt i Porsgrunn kommune. Uttalelsesfristen er satt til 10.12.2021.

Planarbeidets hensikt og bakgrunn

Formålet 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.

Planområdet for E18 Preståsen – Kjørholt strekker seg fra nordre portal i Preståstunnelen, gjennom Skjelsvikdalen, Brattåstunnelen, Rød og Steinbrekka til nordre portal i Kjørholtunnelen.

Fylkeskommune har tidligere uttalt seg til varslet om oppstart av planarbeid, jfr. vårt brev av 11.01.2021, hvor vi hadde spesielt kommentarer til regionale planer og føringer for samordnet areal- og transportplanlegging i Grenland som «Byvekstavtale», «Bypakke Grenland», «Byutredning Grenland», Mandat for forhandlinger om byvekstavtale i tillegg til samferdsel og kulturminner.

Vi påpekte spesielt viktigheten rundt videre planprosess der detaljert avklaring av kryssløsning mellom Rv 36 og E18 måtte sees i sammenheng og koordineres mot de andre prosessene som pågår i byområdet som omhandler samme tema.

Planen ble presentert og diskutert i regionalt planforum 11.11.2020. For fylkeskommunen var det ønskelig å få avklart mest mulig av eventuelle konfliktpunkter før saken kommer til offentlig ettersyn. Vi ba om vurderinger av konsekvensene for lokalveinettet – trafikkbelastningen, samt andre konsekvenser for veier utenfor planområdet. Kulturarv (nyere tid) hadde forventninger til at konsekvenser for områder som kan bli påvirket av tiltaket ble utredet.

Fylkeskommunens roller og ansvar

Vestfold og Telemark fylkeskommune har mottatt planforslaget til uttalelse i medhold av plan- og bygningslovens § 5-2. 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.

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

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

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark og Vestfold og Telemark fylkeskommune inngikk en samarbeidsavtale 13. januar 2021. Avtalen innebærer at fylkeskommunen ivaretar barn og unges interesser i reguleringsplaner, også på vegne av Statsforvalteren. Avtalen begrenser ikke Statsforvalterens adgang til å fremme innsigelse.

Fylkeskommunens vurdering

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

Regionale planer, statlige føringer og avtaler

Regional plan for samordna areal og transport i Grenland (ATP-Grenland 2014-2025) er vårt felles styringsdokument. Bypakke Grenland fase 1 utgjør en sentral del av handlingsprogrammet for denne regionale planen. Framtidig kobling mellom E18 og ny rv. 36 er forutsatt i konseptvalsutredning (KVU) Grenland (2010) og fulgt opp i ATP-Grenland. Byutredning Grenland 2018 erstattet det statlige kravet om revisjon av KVU'en og omtaler også denne koblingen.

Gjennomføringen av Bypakke Grenland og arbeidet med ny bystrategi bygger på tre felles vedtatte hovedmål:

1. I Grenland skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange
2. Grenland skal være et attraktivt sted å bo med levende bysentra og gode transportløsninger
3. Regionen skal være attraktiv for et mangfoldig næringsliv og høykompetent arbeidskraft

Disse målene følger opp de statlige premissene i Nasjonal transportplan 2022-2033 og er forankret i belønningsavtalen med staten 2021-2024. For at byområdet skal nå det statlige nullvekstmålet, er det avgjørende at de ulike statlige prosjektene bidrar til denne måloppnåelsen.

Ny rv. 36 har vært et politisk prioritert prosjekt i Grenland og i fylket i lang tid, og er et sentralt prosjekt i arbeidet med ny bypakke. Arbeidet med kommunedelplan er i godt i gang av Statens vegvesen og prosjektet er prioritert i NTP.

I vår vurdering av denne saken legger vi til grunn byområdepolitikken forankret i gjeldende Nasjonal transportplan (NTP 2022-2033) hvor satsingen på byvekstavtaler fortsetter, med Grenland som et av de prioriterte byområdene. Formålet med byvekstavtaler er bedre samordning mellom staten, fylkeskommunene og kommunene som har ansvar for ulike tiltak og virkemidler i byområdene. Avtalene skal være langsiktige, og omfatter både vei-, kollektivtransport-, sykkel- og gange- og arealtiltak. Nullvekstmålet legges til grunn. Dette målet skal også bidra til mer attraktive byer med økt mobilitet og bedre framkommelighet for næringslivet. For å ivareta helhet inngås avtalen med både samferdselsdepartementet (SD) og kommunal om moderniseringsdepartementet (KMD).

De bompengefinansierte bypakkene inngår i byvekstavtalene. Rv. 36 fra Skjelsvik til Skyggestein er ifølge NTP



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

et aktuelt prosjekt å prioritere innenfor byvekstavtalen. Prosjektet har en kostnad på om lag 5,3 mrd. kroner, og i NTP forutsettes det et statlig bidrag på 2,8 mrd. kroner og 2,5 mrd. kroner fra bompenger.

Grenland er i gang med å forberede videreføring av Bypakke Grenland, og det er gjort felles vedtak i alle de fire kommunene og fylkeskommunen både om å starte arbeidet og få på plass grunnlag for en proposisjon til Stortinget i 2022. Kunnskapsgrunnlaget som er utarbeidet så langt synliggjør at det er behov for en helhetlig tiltakspakke og mange ulike virkemidler for å nå de vedtatte målene. Rv. 36 er det enkeltprosjektet som har størst betydning for måloppnåelse i byområdet. Krysset med E18 har også stor innvirkning på dette siden dette blant annet påvirker trafikkfordelingen i byområdet.

Forholdet mellom E18 og framtidig rv. 36

Fylkeskommunen viser til KMD sin avgjørelse i innsigelsen til plan for E18 Kjørholt-Lanner og SD sin tilrådning i saken, som lyder: Med bakgrunn i det konstruktive sporet partene har kome inn i, tilrår Samferdselsdepartementet at det opphæve planvedtaket blir oppretthalde, og at motsegna bli avvist. Denne anbefalinga kjem med ei forventning om at partene held fram med å utvikle og kome i mål med å realisere den omforente løysinga mellom Statens vegvesen, Nye Veier og kommunen. (Fra SD tilrådning til KMD i brev datert 7.januar 2020).

Vi merker oss derfor spesielt at SVV mener at krysset mellom rv. 36 og ny E18 ikke gir en robust framtidig løsning for hovedvegssystemet i Grenland. Statens vegvesen har i møter understreket at det som beskrives som en omforent løsning i planforslaget ikke er en omforent løsning mellom de to statlige aktørene. Fylkeskommunen kan derfor ikke se at forventningen fra departementene om å fortsette å utvikle og komme i mål om en omforent løsning er fulgt opp.

Fylkeskommunen støtter i utgangspunktet SVV om at det er viktig for regionen at framtidig kryssløsning mellom ny rv. 36 og E18 blir lagt inn i foreliggende reguleringsplan. Dersom det ikke planlegges for framtidig rv. 36, vil det senere kreve ombygninger på E18 med de utfordringene det medfører anleggs- og trafikkmessig. En slik stenging vil være svært uheldig. Dette forholdet må løses uten å forsinke arbeidet med E18 ved å søke smidige løsninger mellom de ansvarlige partene.

I tillegg er fylkeskommunen svært bekymret for at en mangelfull omforent løsning nå vil medføre store tilleggskostnader til rv.36-prosjektet, noe som kan gjøre det mer krevende å realisere prosjektet. SD's godkjente KVV-estimat for ny rv.36 inkluderer ikke selve kryssløsningen, og KVV-estimatet er allerede vurdert å være nøkternt. Siden kryssløsningen ikke er inkludert, er det uklart for fylkeskommunen hvor staten har vurdert at kostnaden til den framtidige kryssløsningen hører hjemme. Dersom alle kostnader ved en ny kryssløsning legges på rv.36-prosjektet kan det få store konsekvenser. Trafikkberegninger utført av Statens vegvesen viser i tillegg at et kryss med direkteførte ramper som er Statens vegvesen foreslåtte alternativ gir en vesentlig bedre måloppnåelse med hensyn til trafikkfordeling i byområdet, og høyere trafikanntytte. For å nå nullvekstmålet og få til ønsket byutvikling i framtida er det avgjørende å avlaste eksisterende veinett ved å flytte deler av dagens trafikk fra eksisterende rv.36/fv. 32 til ny rv. 36. Dette vil øke fremkommeligheten for kollektivtransporten, gående og syklende i dagens veisystem.

Ny rv.36 er et svært sentralt prosjekt i ny bypakke og en framtidig byvekstavtale med staten. For at



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Grenland skal lykkes med å realisere rv.36-prosjektet og få til effektivt, trygt og fremtidsrettet transportsystem er vi avhengige av både god samfunnsnytte og god måloppnåelse. Vi forventer derfor at de statlige aktørene finner fram til en løsning i reguleringsplanen for E18 som ivaretar dette på en tilfredsstillende måte. Det innebærer at Nye veier må forberede en framtidig robust kryssløsning i samråd med SVV både i reguleringsplanen og ved bygging av anlegget, slik at E18 ikke må stenges på et senere tidspunkt og at kostnadene til en framtidig kryssløsning eventuelt deles på de to prosjektene.

Bygging av E18 er svært viktig for regionen. Fylkeskommunen ønsker ikke med denne uttalelsen å forsinke fremdriften i prosjektet. Men fylkeskommunen forventer at SVV og NV går i dialog og finner løsninger for den videre prosessen som både ivaretar et helhetlig framtidig transportsystem og måloppnåelser i tråd med statens egen politikk for byområdet Grenland.

Andre samferdsels-innspill

Med utgangspunkt i foreliggende reguleringsplanforslag, har vi følgende innspill:

Det står i rekkefølgekrav i punkt 6.2 i reguleringsbestemmelsene at sykkelveg med fortau skal etableres i Skjelsvikdalen. I punkt 3.2.3 under reguleringsformålet Veg o_SV1 er denne sykkelvegen omtalt som gjennomgående gang- og sykkelforbindelse. Det bør spesifiseres entydig at dette skal være sykkelveg med fortau. Det må også framkomme i plankartet at det reguleres gjennomgående sykkelveg med fortau. Overgangen mellom ulike løsninger, systemskifte, må plasseres på egnet sted.

Bussholdeplassene som er regulert i Skjelsvikdalen synes å mangle areal for leskur. Areal til leskur bør framkomme av plankartet. Sykkelvegen med fortau må legges bak ventearealet for bussen, altså bak leskuret.

Det bør også tilrettelegges for kryssing av kjørevegen mellom busslommene ved at det avsettes areal til fysisk rabatt midt i vegen. Selv om trafikkøkningen i Skjelsvikdalen vil være midlertidig i påvente av ny løsning for rv. 36, kan dette trekke ut i tid, og en tilrettelagt kryssing av vegen for gående til og fra holdeplassen må derfor bygges samtidig. Dette bør vises i plankartet.

Rekkefølgekrav bør stilles til de nevnte tiltakene for bussholdeplassene og sykkelveg med fortau.

Som følge av stor massetransport på det eksisterende vegnettet bør det gjennomføres tilstandsvurderinger før og etter. Mye massetransport vil ofte medføre nedknusing av forsterkningslag og bærelag. Skader og økt slitasje som følge av massetransport må utbedres av Nye veier. Fylkesvegene må «leveres» tilbake i den stand de var i før arbeidet tok til.

Det er viktig at fylkeskommunen kompenseres helt ut for det vegnettet vi overtar. Omklassifisering må derfor skje i tett dialog mellom Nye veier/SVV og Vestfold og Telemark fylkeskommune.

Idrett- og friluftsliv

Dagens lysløype i Lundedalen blir negativt påvirket, da den sammenhengende traseen vil bli brutt ved at kryssingen av planlagt T-kryss som blir lagt i plan. Lysløypa i området er et svært viktig element når det kommer til daglig fysisk aktivitet, både ifm skole og på fritiden, og det er viktig at dette blir opprettholdt.



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Det anbefales på det sterkeste at dette krysningspunktet blir lagt i kulvert eller som bru, og at dette blir lagt inn som rekkefølgekrav.

Utover dette ser friluftslivsinteressene ut til å være ivaretatt på en tilfredsstillende måte.

Kulturarv

Automatisk freda kulturminner

Tillatelse til utilbørlig skjemming av automatisk fredet kulturminne – heretter omtalt som AFK.

Konflikt med kulturminne-ID 277699: bosetnings- aktivitetsområde

I forbindelse med offentlig ettersyn av planforslaget, viser vi til brev med tilrådning fra Kulturhistorisk museum (KHM) av 06.12.2021. KHM anbefaler fylkeskommune å gi dispensasjon fra lov om kulturminner av 9. juni 1978, § 8 fjerde ledd, for AFK (id 277699) under forutsetning av at planbestemmelser tilpasses slik at id 277699 kan gis varig vern og at kulturminnet sikres under anleggsperioden.

Innenfor planområdet er det registrert et kulturminne, ID 277699 som blir utilbørlig skjemet av planforslaget. Kulturminnet er automatisk fredet i medhold av lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kulturminneloven) § 4 første ledd.

Lovhjemmel og myndighet

I henhold til kulturminneloven § 8 fjerde ledd skal det, i forbindelse med behandlingen av reguleringsplanen, tas stilling til om det kan gis tillatelse til inngrep i AFK som blir berørt av planen. Fylkeskommunen er rette myndighet til å fatte avgjørelse i slike saker, jf. forskrift om fastsetting av myndighet mv. etter kulturminneloven § 3 andre ledd.

Beskrivelse av kulturminnet

Boplassen fra steinalder ligger på to langstrakte sørvendte flater. På vest og østsiden av lokaliteten ligger det lave bergknatter og mot nord stiger terrenget vertikalt opp mot friluftsområdet ved Hovet. Mot sør faller terrenget like bratt ned mot Rv. 36 og E18. På nordsiden av lokaliteten og inntil bergveggen går det en eldre anleggsveg/driftsveg som krysser fra sørøst mot nordvest.

Lokaliteten består av to aktivitetsområder som ligger på topografisk adskilte flater. Vestligste flate er størst og helt plan. Øst for denne flaten stiger terrenget slakt opp mot det andre aktivitetsområdet. Den østlige flate også helt plan. Begge flater orientert nordvest-sørøst. De to aktivitetsområdene ligger ca. 8 meter fra hverandre og antas å være samtidige. Lokaliteten har naturlig strandsone mot sørøst og nordvest. Lokaliteten avgrenses naturlig mot øst, vest og sør, mens det i nord avgrenses av den moderne veien. Veien fremstår som delvis oppbygget med bruddstein. Det er derfor mulig at lokaliteten strekker seg under denne og helt inntil bergveggen.

Kulturhistorisk museums (KHM) merknader i ovennevnte brev følger under.

«KHM's rolle er å avgi en uttalelse ut fra arkeologifaglige vurderinger, hvor et varig og reelt vern av kulturminner er et mål. Kulturhistorisk museum har ikke befart området i denne sammenheng, og vår vurdering bygger på fylkeskommunens oversendelse, og de beskrivelser, kart og illustrasjoner som foreligger der.



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Fylkeskommunens oppfatning er at lokaliteten blir utilbørlig skjemmet ved bygging av ny E18. Ut fra et faglig ståsted vil de fleste nye, synlige inngrep og tiltak nær en steinalderlokalitet kunne oppfattes som skjemmende. Det finnes ikke objektive kriterier innenfor problemfeltet, og det ligger til kulturminnevernmyndighetene å utvise skjønn.

Det planlagte tiltaket vil komme tett på id 277699, og Kulturhistorisk museum er enig med Vestfold og Telemark fylkeskommune om at det kan være skjemmende for kulturminnet. Fra et faglig ståsted er det ønskelig med et åpent terreng omkring denne type lokaliteter, slik at den kulturhistoriske landskapskonteksten de er en del av også blir bevart. KHM anser det som viktig at kulturminner og -miljøer som er lite berørt av inngrep fra nyere tid sikres fortsatt bevaring som kunnskapskilde og som grunnlag for opplevelser i dag og i fremtiden.

Det er påvist flere steinalderlokaliteter på begge sider av Skjelsvikdalen. Steinalderens kystlandskap i Sørøst-Norge er av høy faglig verdi og har vært under press på grunn av utbygging de siste tiårene. KHM anser det som viktig å bevare kunnskaps- og formidlingspotensialet som ligger i slike kulturmiljø, og samtidig sikre et tilstrekkelig vern av de enkelte kulturminnene i området. Målet om et reelt og varig vern av fornminnene må nødvendigvis veie tungt og ligge til grunn for forvaltning av slike fortidslandskap.

I dette tilfellet ligger den omsøkte lokaliteten like nord for dagens E18 og Rv36 og noen titalls meter øst for et næringsområde. Lokalitetens opprinnelige nærmiljø er dermed i relativt stor grad endret gjennom moderne utbygging. Vi er enig med fylkeskommunen i at realisering av planen vil innebære ytterligere skjemming av lokaliteten, men ikke nødvendigvis en uakseptabel endring til det negative(...).

Kulturhistorisk museums vurdering er i tråd med fylkeskommunens oppfatning, og vi anser det som hensiktsmessig å ikke stille krav om en arkeologisk utgravning. Lokaliteten blir ikke direkte berørt av tiltaket og kan derfor gis varig vern. Beliggenheten på en terrasse som er topografisk avgrenset mot ny E18 vil også delvis ivareta dens beliggenhet i landskapet. Det er imidlertid en forutsetning at planforslagets bestemmelser, gjennom samarbeid med Vestfold og Telemark fylkeskommune, tilpasses slik at lokaliteten kan gis tilstrekkelig og varig vern. Det forutsettes også at kulturminnet sikres under anleggsperioden».

Fylkeskommunes merknader og vurdering av saken

En

utbygging av E18 Preståsen – Kjørholt vil ikke medføre direkte inngrep i det registrerte kulturminnet ID 277699, men planen er vurdert til å virke negativt innpå opplevelsesverdien til kulturminnet. Hvorvidt et planlagt tiltak utenfor sikringssonen til et AFK vil skjemme dette utilbørlig er avhengig av mange faktorer. Utgangspunktet for vurderingen er imidlertid det visuelle inntrykket på stedet, der en særlig legger vekt på det estetiske siden av kulturminnets opplevelsesverdi i sitt opprinnelige miljø. Vurderingen bygger på et kulturhistorisk skjønn der en vektlegger kulturminnets betydning sett opp mot tiltakets karakter, utførelse, omfang, plassering, avstand, mv.

I saken har vi lagt vekt på at bosetnings- aktivitetsområdet vil bli betydelig redusert med hensyn til kildeverdi og opplevelsesverdi. En videre utbygging av området vil medføre ytterligere innbygging av kulturminnet og lokaliteten mister sin naturlige tilkomst og nærmiljøet vil bli endret i negativ retning. Planen er derfor vurdert å være utilbørlig skjemmende for id 277699.



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Id 277699 ligger innenfor et område med svært høy naturverdi. Området Skrapekleiva – Korpeflauane (id BN00077229) er i miljødirektoratets naturdatabase definert som kalkedellauvskog og verdien er satt til svært viktig og av svært høy (internasjonal?) verdi. Naturverdiene i området medfører at det er svært uheldig å gjennomføre arkeologisk utgravning av lokaliteten da dette medfører at en naturtype med svært høy verdi blir ødelagt. Kulturarv skal verne om kulturminner som ikke-fornybare ressurser, og arbeide for at kulturminneverdiene blir tatt hånd om på best mulig. Tillatelse til utilbørlig skjemming av AFK kan bli gitt etter en vurdering av de kulturminnefaglige verdiene veid opp mot private hensyn, og hensyn til samfunnet. I denne saken har vi lagt vekt på reguleringsplanens samfunnsmessige betydning er såpass stor at det kan tillates at et AFK blir utilbørlig skjemmet. Det stilles ikke vilkår om arkeologisk utgravning av dette kulturminnet da dette vil medføre svært negative konsekvenser for naturverdier.

-Fylkeskommunen vurderer at reguleringsplan for E18 Preståsen – Kjørholt kan godkjennes under forutsetning av at planbestemmelsene i § 2.1 endres til:

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).

Automatisk fredete kulturminner som ligger i nær tilknytning til planområdet (IDnr 277699 277089, 224022, 222809) skal sikres før anleggsstart i henhold til føringer i miljøoppfølgingsplan (MOP) datert 8.10.2021.

-Planbestemmelsenes § 5.1 fjernes og det blir lagt til et nytt punkt under § 4 bestemmelser til hensynssone (sosikode 730).

H730_1 båndlagt etter kulturminneloven. Det tillates ikke å gjøre noen for varig eller midlertidige inngrep som kan skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme det automatisk fredete kulturminnet.

-Området merket med #K i plankart endres til H730_1 med sosikode 730.

Vilkår for dispensasjon

Dispensasjon fra den automatiske fredningen gjennom planvedtaket forutsetter at ovennevnte tekst innarbeides i reguleringsbestemmelsene.

Dersom kommunen gir melding om at ovennevnte tekst ikke vil bli innarbeidet i planbestemmelsene, og fylkeskommunen ikke reiser innsigelse mot planen, må fylkeskommunen umiddelbart varsle Riksantikvaren om dette. Riksantikvaren vil i så fall normalt reise innsigelse mot planen.

Nyere tids kulturminner

Planen berører i svært liten grad kulturminner fra etter 1536. De enkeltminnene som er fra etter 1536 og som berøres av tiltaket har ikke regional eller nasjonal verdi og vi har derfor ingen merknader til planen når det gjelder nyere tids kulturminner.



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Oppsummering

Fylkeskommunen ønsker ikke med denne uttalelsen å forsinke fremdriften i prosjektet, fordi bygging av E18 er svært viktig for regionen. Vi forventer likevel at SVV og Nye Veier går i dialog og sammen finner løsninger for den videre prosessen som både ivaretar et helhetlig fremtidig transportsystem og måloppnåelser i tråd med statens egen politikk for byområdet Grenland.

Vi minner også om uttalelsen til Kulturarv over, der det i deres vilkår for dispensasjon fra den automatiske fredningen forutsettes at ovennevnte tekst (side 7) innarbeides i planbestemmelsene.

Dersom denne teksten ikke framgår av planbestemmelsene må fylkeskommunen varsle Riksantikvaren som i normalt fall vil reise innsigelse mot planen.

Vestfold og Telemark fylkeskommune har ut ifra regionale og nasjonale interesser ingen ytterligere kommentarer til offentlig ettersyn av planforslaget.

Med vennlig hilsen

Gerd- Louise Wessel
plankoordinator

Kjersti Jacobsen
rådgiver

Saksbehandlere

Gerd-Louise Wessel - koordinering/planfaglig	tlf. 924 07 389	e-post: gerdlouise.wessel@vtfk.no
Kjersti Jacobsen – planfaglig	tlf. 995 73 455	e-post: kjersti.jacobsen1@vtfk.no
Liss Mirjam Stray Rambo – planfaglig	tlf. 930 25 772	e-post: liss.mirjam.stray.rambo@vtfk.no
Dag Steinar Ragvin – samferdsel	tlf. 941 69 476	e-post: dag.steinar.ragvin@vtfk.no
Birgitte Hellstrøm – Bypakke Grenland	tlf. 975 95 226	e-post: birgitte.hellstrom@vtfk.no
Torbjørn Landmark – Samferdsel/strategi	tlf. 915 52 684	e-post: torbjorn.landmark@vtfk.no
Siv Abrahamsen - nyere tids kulturminner	tlf. 477 59 461	e-post: siv.abrahamsen@vtfk.no
Sindre Arnkværn - automatisk freda kulturminner	tlf. 409 12 387	e-post: sindre.arnkvern@vtfk.no
Kristian Ingdal - idrett, friluftsliv og vilt	tlf. 33 34 41 33	e-post: kristian.ingdal@vtfk.no

Kjersti Jacobsen

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Mottakere:

PORSGRUNN KOMMUNE, Postboks 128, 3901 PORSGRUNN

Kopimottakere:

STATENS VEGVESEN, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 LILLEHAMMER

STATSFORVALTEREN i VESTFOLD OG TELEMAR, Postboks 2076, 3103 TØNSBERG

NYE VEIER AS

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

Arkivsak

20/42670-27

Saksbehandler

Øistein Brinck

Saksgang

Hovedutvalg for klima, areal og plan

Møtedato

16.12.2021

Fylkeskommunens uttalelse til planforslag for E18 Preståsen - Kjørholt

Innstilling fra fylkesdirektøren

Uttalelsen til planforslag for E18 Preståsen – Kjørholt støttes

Bakgrunn og saksgang

Saken legges frem for utvalget av to hensyn. For det første ønsker fylkesdirektøren å orientere om denne viktige reguleringsplanen. For det andre har forslag til uttalelse innhold av politisk/strategisk karakter. Uttalelsen legges derfor frem til hovedutvalget for godkjenning.

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

Hovedutvalg for klima, areal og plan fatter endelig vedtak i saken.

Saksopplysninger

Planforslaget inngår i prosjektet for etablering av ny E18 som 4-felts motorvei mellom Langangen og Rugtvedt. Dette omfatter en samlet strekning på ca. 17 km, hvorav planforslaget omfatter ca. 6 km av denne og strekker seg fra Preståsen til Kjørholt. Fylkesrådmannen viser til vedlagte utkast til planfaglig uttalelse og øvrige vedlegg.

Økonomiske, administrative og juridiske konsekvenser.

Saken vil ikke ha noen direkte økonomiske, administrative eller juridiske konsekvenser for fylkeskommunen.

Konsekvenser for fylkets klimamål og FNs bærekraftsmål.

Saken vil kunne ha indirekte påvirkning på fylkets klima- og bærekraftsmål.

Fylkesdirektørens vurdering

Uttalelse til planforslag for E18 Preståsen – Kjørholt er en detaljreguleringsplan hvor det ikke foreligger grunnlag for innsigelse. Normalt ville en slik sak være av administrativ karakter. Allikevel legges uttalelsen frem for politisk behandling. Dette er en omfattende plan av viktighet for regionen. Samtidig er det slik at planarbeidet påvirker arbeidet med en videreføring av bypakke Grenland og gjennomføringen av riksvei 36. Derfor har planuttalelsen en mer strategisk og politisk karakter enn normalt ville vært tilfelle. Fylkesdirektøren mener derfor at forslag til uttalelse bør legges frem til politisk behandling.

Det er spesielt to strategiske forhold som er viktige i saken. På den ene siden er det viktig at fylkeskommunen stiller seg bak ønsket om fremdrift i gjennomføringen av E18 gjennom Porsgrunn. Planarbeidet har foregått i om lag 15 år og har bydd på mange planfaglige diskusjoner og utfordringer.

På den andre siden har saken en tydelig knytning til en videreføring av bypakke i Grenland gjennom det pågående planarbeidet for riksvei 36. Gjennom administrative og politiske møter i bystrategi Grenland har det fremkommet at Statens vegvesen mener at den foreslåtte kryssløsningen gir en mangelfull tilrettelegging for en sikker kapasitetssterk kryssløsning mellom ny riksvei 36 og ny E18. I tillegg har Statens vegvesen påpekt at E18 mest sannsynlig må stenges på nytt ved bygging av riksvei 36.

Det er viktig for fylkeskommunen at senere utbygging av riksvei 36 kan gjennomføres uten stenging av E18. Samtidig som E18 ikke må reguleres og bygges slik at blir unødvendig kostbart å gjennomføre riksvei 36 prosjektet med det resultat at gjennomføringen av riksvei 36 trues.

Ny riksvei 36 har vært et politisk prioritert prosjekt i Grenland og i fylket i lang tid, og er et sentralt prosjekt i arbeidet med ny bypakke. Arbeidet med kommunedelplan er i godt i gang av Statens vegvesen og prosjektet er prioritert i NTP.

Fylkesdirektøren mener det er avgjørende at Statens vegvesen og Nye Veier samordner sine planer til det beste for utviklingen av regionen og henstiller til at staten i fellesskap må finne de beste løsningene for vår region.

Fylkesdirektøren anbefaler derfor at ovenforstående påpekes i uttalelsen til planarbeidet i tillegg til de planfaglige merknadene slik det fremkommer av vedlagte uttalelse. Fylkesdirektøren anbefaler at vedlagt uttalelse støttes.

Vedlegg:

Planbestemmelser

Planbeskrivelse

Plankart

Utkast til uttalelse



Porsgrunn kommune
Postboks 128
3901 PORSGRUNN

Saksbehandler, innvalgstelefon
Gunnar Kleven, 33371185

Uttalelse til revidert reguleringsforslag - Porsgrunn kommune – ny E18 fra Preståsen til Kjørholt – reguleringsplan ID 3806 841

Statsforvalterens fagavdelinger drøfter i brevet revidert forslag til reguleringsplan for ny firefelts E18 fra Preståsen til Kjørholt. Det er satt fram faglige råd innenfor noen av Statsforvalterens saksområder. Planforslaget berører nasjonale interesser i form av utvalgte og rødlistede naturtyper samt jordbruksareal av høy kvalitet. Det er ikke fremmet innsigelse til planforslaget. Vi anser at konfliktene er redusert sammenholdt med opprinnelig planforslag.

Vi viser til kommunens brev datert 29.10.2021 om offentlig ettersyn av denne plansaken, og til digitalt møte den 6. d.m. med kommunen, tiltakshaver Nye Veier AS (NV) og vår representant.

1. Plansaken

Reguleringsplanen omfatter ny E18 som firefelts motorvei fra tunnelportal i Preståsen i nord til eksisterende tunnelportal ved Kjørholt i syd. Strekningens lengde er nær 6 km. Av dette vil E18 bli lagt i en sammenhengende fjelltunnel på ca. 5,15 km, inntil videre benevnt som Grenlandstunnelen. Det vil være en ordinær dagsone med veikryss og ramper rettet mot syd på Kjørholt.

I Skjelsvikdalen vil det bli bygd tunnelportaler for påkoblingstunneler i nordlig retning. I dagsonen vil kryss med rv. 36 bli bygd som to rundkjøringer.

Planmaterialet består av plankart, reguleringsbestemmelser og en rekke utredninger/fagrapporter. Vi har i tillegg støttet oss på digitalt kartsystem stilt til rådighet av NV, samt vårt eget GIS-verktøy med plankartet hentet inn fra Kartverket.

2. Statsforvalterens rolle

Statsforvalterens fagavdelinger skal med hjemmel i plan- og bygningsloven (pbl.) §§ 3-2 og 5-2 gi informasjon om planarbeidet og påse at planer etter loven ikke er i strid med nasjonale eller viktige regionale interesser innenfor klima/miljø, landbruk, samfunnssikkerhet, folkehelse eller barn og unges interesser. I medhold av pbl. § 5-4 kan Statsforvalteren ved fagavdelingene fremme innsigelse til planer dersom de er i strid med nasjonale eller viktige regionale interesser innenfor våre saksområder.

Denne saken er behandlet av embetets miljøavdeling i samråd med landbruksavdelingen og embetets beredskapsstab. For ordens skyld gjør vi oppmerksom på at Statsforvalterens justis- og vergemåls-



avdeling behandler eventuelle klager på kommunens planvedtak, med mindre kommunen omgjør vedtaket i tråd med klagen(e).

Statsforvalteren og fylkeskommunen i Vestfold og Telemark inngikk en samarbeidsavtale den 13.01.2021 som innebærer at fylkeskommunen ivaretar barn og unges interesser i reguleringsplaner også på vegne av Statsforvalteren. Statsforvalteren vil vise til fylkeskommunens vurdering av barn og unges interesser i våre uttalelser til planvarsel og planforslag. Avtalen begrenser ikke Statsforvalterens adgang til å fremme innsigelse dersom et planforslag kommer i konflikt med vedtatte nasjonale eller regionale mål, rammer eller retningslinjer knyttet til barn og unges interesser.

3. Fagavdelingenes vurdering

Vi vil innledningsvis kommentere planforslaget i lys av rammer for planarbeidet som følger av Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) sin avgjørelse etter innsigelser til opprinnelig reguleringsforslag. I påfølgende avsnitt kommenterer vi planforslaget innenfor enkelte av fagavdelingenes saksområder.

3.1 Innledning

KMD godkjente den 24.04.2020 kommunens reguleringsplanvedtak av 13.06.2019 med føringer om at det arbeides videre med et konsept for kryssløsninger, avlastningsvei m.m. som kommunen, Vegvesenet og NV kunne akseptere (såkalt «omforent konsept»). Konseptet innebar kryss med nordvendte på-/avkjøringsramper i Skjelsvikdalen og sørvendte på-/avkjøringsramper ved Kjørholt. Konseptet innebar videre firefelts E18 i dagsone mellom Brattås (syd) og Kjørholt, men unntak av en kortere tunnelstrekning ved Steinbrekka. Dagens E18 skulle beholdes som lokalvei/ avlastningsvei.

KMD har akseptert at løsningen bearbeides med sikte på en forbedring. Etter vår vurdering viderefører foreliggende planforslag fullt ut prinsippene i «omforent» konsept, inkl. prinsippet for kryssløsninger. Det forholdet at forslaget innebærer en sammenhengende fjelltunnel fra Preståsen til kryssområdet ved Kjørholt, medfører at konflikter med temaer som landbruk, nærmiljø/ friluftsliv, landskap og natur blir mindre.

3.2 Naturmangfold

Planforslaget er fortsatt beheftet med betydelige konflikter vis à vis naturmangfold. Dette omfatter direkte arealbeslag i svært viktige naturtyper og behov for rassikring/fjellrensk i slike naturtyper. Samlet fører dette til økt fragmentering. Disse inngrepene vil skje i sørvendte skrenter i Skjelsvikdalen og ved nye tunnelportaler ved Steinbrekka og i dagsonen videre sørover. I disse sørvendte skrentene finnes kjente forekomster av flere truede arter. Noen av disse blir direkte berørt av tiltaket, som den sterkt truede (EN) arten *dueblå slørsopp*.

Vi tolker planmaterialets *Temarapport Naturmangfold* slik at omkring 5 dekar (daa) av den utvalgte naturtypen kalklindeskog vil gå tapt, mens omkring 25 daa av andre kalkbetingede skogtyper dominert av gran, ask eller eik vil gå tapt. Vi viser her til rapportens kapittel 6.

Vi minner om at både kalkgranskog og varianter av kalkedellauvskog er oppført på *Norsk rødliste for naturtyper* med status som hhv. *VU sårbar* (kalkgranskog) og *EN sterkt truet* (kalkedellauvskog). Felles for disse naturtypene er at de rommer et stort mangfold av arter, særlig innenfor sopp, moser og insekter, hvorav mange er oppført på *Norsk rødliste for arter*.

Arealtapet av kalklindeskog på ca. 5 daa er faktisk noe større enn tidligere antatt, kfr. rapporten *E18 Rugtvedt-Langangen, plan for økologisk kompensasjon, versjon 8* datert 06.08.2021. Dette er relevant fordi reguleringsbestemmelsene også i dette planforslaget fordrer bruk av ordningen



Økologisk kompensasjon. Slik kompensasjon skal gjelde arealtap innenfor vernede naturområder og utvalgte naturtyper iht. *forskrift om utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven*. Vi viser her til reguleringsbestemmelsenes pkt. 2.6 og 6.1.

Plan for økologisk kompensasjon skal foreligge før anleggsstart. Vi legger til grunn at kompensasjonsplanen av 06.08.2021 må oppjusteres noe når foreliggende reguleringsplan er endelig. Vi har grunn til å tro at dette ikke vil skape problemer.

Temarapporten om naturmangfold drøfter i pkt. 6.3 forholdet til naturmangfoldlovens bestemmelser om kunnskapsgrunnlaget, føre-vår-prinsippet, samlet belastning m.fl. i lovens §§ 8-12. Konklusjonen er at planforslaget med tilhørende fagutredning og reguleringsbestemmelser oppfyller disse prinsippene for offentlig beslutningstaking som berører naturmangfold. Vi har ikke innvendinger til denne vurderingen.

3.3 Samfunnssikkerhet og beredskap

Vi har merket oss at det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) med støtte i relevant veiledningsmateriale fra DSB. I planmaterialets risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) har forfatterne identifisert følgende kritiske hendelser:

- Flom i sjø og vassdrag
- Skred
- Større ulykker på vei i dagsoner
- Trafikkulykke i tunnel
- Brann i transportmiddel/brann i tunnel
- Svikt i vannforsyning - brannvannsforsyning
- Svikt i framkommelighet for personer og varer

Når det gjelder flom, ekstremvær og styrtregn anser vi at dette er tilstrekkelig beskrevet og tatt hensyn til i planmaterialet. Vi viser bl.a. til reguleringsbestemmelsenes pkt. 6.5 Teknisk plan innenfor B11 (Skjelsvikdalen) hvor det for hvert enkelt byggeområde skal utarbeides og forelegges kommunen til godkjenning teknisk plan for vei, vann, avløpsanlegg, håndtering av overflatevann og eventuell utskifting av masser.

Vi anbefaler at det i arbeidet med teknisk plan også innarbeides føringer fra publikasjonen 'Klimaprofil Telemark' fra Norsk klimaservicesenter (oppdatert juli 2017). Her pekes det især på behovet for tilpasning til kraftig nedbør. Dette vil stille større krav enn tidligere til robusthet i håndteringen av overvann. Samtidig er det i dagsonene i Skjelsvikdalen og Kjørholt behov for å fordrøye overvann før utslipp i naturlige bekkeløp, slik at det ikke oppstår erosjon, partikkeltransport og nedslamming i ulike deler av bekkene.

Vi har merket oss at det er avsatt hensynssoner for bl.a. kvikkeleiresoner i plankartet. Det framgår av reguleringsbestemmelsenes § 4.1.1 at i slike faresoner må det gjennomføres tiltak i anleggsperioden.

Hva gjelder avbøtende tiltak mot trafikkulykker i dagsoner og tunnel, viser ROS-analysen til at tilstrekkelige overvåkings-, varslings- og styringssystemer må etableres. I planbeskrivelsens pkt. 6.8 om samfunnssikkerhet opplyser NV at det i planprosessen er gjennomført nye geotekniske vurderinger, det er gjennomført fagsamling om aktuell risiko i denne aktuelle tunnelen (Grenlandstunnelen) samt utført revisjon av trafiksikkerhetstiltak.



Til risikomomentet om svikt i brannvannsforsyningen anbefaler ROS-analysen at slik kapasitet blir sikret, samt reserveløsninger for brannvannsforsyningen. Sammen med risikomomentet 'trafikkulykke i tunnel' har dette høyest risikonivå (rødt nivå) for både liv/helse, stabilitet og materielle verdier. På denne bakgrunnen understreker vi betydningen av effektive, avbøtende tiltak på disse områdene.

Når det gjelder risikoen for svikt i framkommelighet for personer og varer, viser ROS-analysen til at omkjøringsvei må være tilgjengelig med tanke på hendelser på ny E18. Statsforvalterens stabsgruppe for samfunnssikkerhet og beredskap har gjennom hele planprosessen vært opptatt av dette scenariet. Vi vurderer at forslaget til ny E18 over Eidangerhalvøya nå gir et godt bidrag i denne retningen, fordi nåværende E18 blir tilgjengelig som avlastningsvei, formodentlig med dagens geometri (veibredde osv.).

Dette betyr bl.a. at fv. 354 over Heistad i utgangspunktet ikke skal få økt trafikk ved slike avvikssituasjoner på ny E18. I denne forbindelsen vil vi også peke på forutsetningen om å stenge Lundedalen/Industriveien for gjennomgangstrafikk like vest for skole- og idrettsanleggene og koble denne lokalveien på nåværende E18. Dette bidrar til økt trafiksikkerhet også i normal driftssituasjon.

NV vurderer at planforslaget nå har akseptabel risiko med henvisning til risikoreduserende tiltak og aktuelle håndbøker fra Statens vegvesen. Vi har ikke innvendinger til planen mht. samfunnssikkerhet og beredskap.

3.4 Støy, nærmiljø og folkehelse

Vi vil innledningsvis gjenta betraktningen i pkt. 3.1 siste setning om at den sammenhengende fjelltunnelen på ca. 5,2 km for ny E18 innebærer en vesentlig forbedring - sammenholdt med opprinnelig planforslag - mhp. støybelastning, trafiksikkerhet, påvirkning fra billys og annen negativ påvirkning for nærmiljø og folkehelse.

Når det gjelder luftkvalitet er bildet litt mer nyansert, fordi tunnelportalene ved Moheim og Kjørholt kan gi betydelige utslipp av forurenset luft. Imidlertid viser *Temarapport lokal luftkvalitet* at ingen boliger vil bli belastet med luftforurensning høyere enn grenseverdier for gul sone iht. statens *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)*. Dette har å gjøre med at avstanden til nærmeste bebyggelse er relativ stor, mer enn 150 meter.

Planforslaget vil medføre økt trafikk på rv. 36 i Skjelsvikdalen, og dette medfører en viss økning i støyinnivåene her. Støysonekart for beregningsåret 2045 viser at noen boliger både nord og sør for Skjelsvikdalen får støyinnivåer i gul sone, dvs. høyere enn 55 dBA den iht. *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)*. Ettersom disse boenhetene ligger vesentlig høyere enn rv. 36 vil langsgående skjerm langs riksveien ha dårlig effekt, og planen forutsetter her lokale skjermingstiltak ved boligene.

Også omkring Kjørholt-krysset medfører planen at noen boliger kommer i gul sone selv etter at påkjøringsrampe mot syd på E18 er skjermet med tradisjonell, langsgående støyskjerm mot vest. Her ser vi det slik at langsgående skjerm også på motorveiens vestre side må vurderes nærmere en strekning på 2-300 meter omkring bru over sydgående påkjøringvei/-rampe. Her ligger motorveien høyere og er mer på nivå med terrenget omkring, og langsgående skjerm kan potensielt ha god effekt. Vi anbefaler generelt at støyskjermer tegnes inn på reguleringsplankartet og at gjennomføringen sikres i bestemmelsene.



Når det gjelder støybelastede boliger i Skavråkåsen øst for E18, så vil disse ligge vesentlig høyere enn den nye motorveien. I det samme området skal dessuten nordgående påkjøringsrampe plasseres og kobles inn på nåværende E18.

Vi tar til etterretning av disse boligene vil bli tilbudt lokale skjermingstiltak. Tanken om en sammenhengende støyskjerm på brinken (øverst på fjellskrenten) nær bebyggelsen er interessant og bør bearbeides videre. Dette kan bedre oppfylle målsetningen i støyretningslinjen T-1442 om at hele boligeiendommen primært skal få akseptable støyforhold; «Ambisjonen bør være å sikre tilfredsstillende støyforhold på hele eiendommen og fasaden. Skjerming ved støykilden bør derfor være et prioritert avbøtende tiltak», sitat/utdrag fra T-1442/2021 pkt. 5.2.1 annet avsnitt.

Når det gjelder mulighetene for trygg ferdsel på sykkel, til fots eller på ski i nærområdet, vurderer vi det slik at disse mulighetene samlet sett blir vesentlig bedre enn i dag ved at ny E18 blir lagt i tunnel størstedelen av strekningen. Vi har videre merket oss at kryssende lokalveier og turstier er forsøkt opprettholdt.

Konsekvensutredningen viser likevel at to delområder innenfor planområdet vurderes å få en svak negativ påvirkning. Dette omfatter kryssing av ski-/lysløype i Lundedalen og forbindelseslinjer for myke trafikanter i Skjelsvikdalen. Når det gjelder Lundedalen, antar vi at stengning av veien for gjennomgangstrafikk like vest for skole- og idrettsområdet vil være gunstig for kryssende løyper her. Imidlertid vil planlagt kryss og trafikk mot nåværende E18 i utgangspunktet skape problemer for kryssing av lokalveien i vest.

Vi anmoder NV og kommunen om å se på mulighetene for en planfri kryssing av industriveien for tur-/skiløypa som her går i nord-/sør-retning.

3.5 Forurensning

Vi vil nedenfor vie påvirkning og skjerming av vannforekomstene i driftsfasen størst oppmerksomhet, men vil i tillegg kommentere grunnforurensning. Støy og luftforurensning er kommentert under avsnittet 3.4 ovenfor. Så understreker vi at utfordringer i anleggsfasen drøftes i pkt. 3.7 *Anleggsfasen* nedenfor.

Vannforurensning

I driftsfasen viser planbeskrivelsen og *Temarapport Vannmiljø* at Herregårdsbekken, Versvikbekken og Heistadbekken vil få størst belastning av forurenset tunnelvaskevann og overflatevann fra dagsoner.

Herregårdsbekken er en regionalt viktig sjørrettførende bekk, som i tillegg er omgitt av verdifull kantvegetasjon i elvesonen hvor ny E18 vil krysse. Dette omfatter bl.a. *flommarkskog* som er oppført på Norsk rødliste for naturtyper. Flommarkskogen har her utformingen *Flompåvirket oreskog* som er gitt A-verdi, dvs. nasjonal verdi. Lokaliteten har en artsrik botanikk og forekomst av mosearter oppført på *Norsk rødliste for arter* og potensiale for rødlistede vedboende sopper, samt arter innenfor fugl og insekter.

Miljøtilstanden i Herregårdsbekken er klassifisert til moderat, med henvisning til høye nitrogenverdier. Bunndyrundersøkelser indikerer god økologisk tilstand.

På denne bakgrunnen støtter vi vurderingen i planmaterialet om at Herregårdsbekken har stor verdi og høy sårbarhet. E-18 utbyggingen har potensiale til å påføre bekken en betydelig belastning av vaskevann fra tunneler; en strekning av Grenlandstunnelen på ca. 2,2 km i dette planområdet i



tillegg til Bjønnåstunnelen (fra Lanner), en strekning på omkring 2,2 km. I tillegg vil Herregårdsbekken motta forurenset overvann fra dagsonen mellom tunnelene, en strekning på omkring 500 meter. Samlet har disse utslippene potensiale til å forringe tilstanden i Herregårdsbekken.

I denne forbindelsen viser vi til at *forskrift om rammer for vannforvaltningen* (vannforskriften) ikke tillater å forringe økologisk eller kjemisk tilstand i vannforekomstene. Om nødvendig skal tilstanden forbedres med sikte på å oppnå god tilstand, kfr. forskriftens § 4. Forskriftens § 12 gir heller ikke åpning for nye utslipp som forringer tilstanden til lavere enn god. Vi understreker at det påhviler enhver aktør som påvirker miljøtilstanden i vannforekomstene å etterleve disse bestemmelsene.

Hva gjelder Herregårdsbekken har NV og Porsgrunn kommune som planmyndighet et særlig ansvar for å vurdere omfang og effekt av de samlede utslippene fra ny E18. Etter vår vurdering tilsier dette effektive løsninger og driftsrutiner for rensing og kontrollerte utslipp både fra tunnelstrekningene øst og vest for elvedalen og fra dagsonen innenfor elvedalen.

Versvikbekken som munner ut i Versvika i Frierfjorden, vil motta tunnelvaskevann fra en relativ stor del av Grenlandstunnelen, samlet ca. 2,9 km, og fra av-/påkjøringsramper fra Skjelsvikdalen. Videre vil bekken motta overvann fra rv. 36 og nye rundkjøringer og E18-ramper i dagsonen.

Vi legger til grunn at bekken har moderat økologisk tilstand, vurdert ut fra bunndyrundersøkelser over flere år, senest i 2020. Videre legger vi til grunn at bekkens nedre deler er sjørrettførende. Vi støtter vurderingen i *Temarapport Vannmiljø* om at bekken har høy verdi og sårbarhet.

Vi markerer for ordens skyld at referansen til vannforskriftens bestemmelser i §§ 4 og 12 er relevante også her. Dette tilsier effektive løsninger for rensing og kontrollerte utslipp av tunnelvaskevann fra Grenlandstunnelen. NV peker i fagrapporten på at det som ledd i denne planen ikke vil bli etablert rensiltak for rv. 36 i dagsonen i Skjelsvikdalen. Vi tar dette til etterretning og vil komme tilbake til dette rensbehovet i tilknytning til planlegging av ny rv. 36.

Heistadbekken mottar allerede rensert tunnelvaskevann fra Kjørholtunnelen. Vi minner om at vannmengden vil bli doblet når utvidelsen til fire felt tas i bruk, selv om trafikken forventes å øke i mindre grad.

Bekken er i dag klassifisert til dårlig økologisk tilstand basert på bunndyrundersøkelser over flere år. I tillegg er det registrert svært høye nitrogenverdier. Også veisaltingen på E18 og sekundært veinett påvirker bekken. Etter E18-utbyggingen vil Heistadbekken fortsatt motta rensert tunnelvaskevann fra Kjørholtunnelen, samt fra kryssområdet/dagsonen på ca. 0,9 km mellom Grenlandstunnelen og Kjørholtunnelen. Bekken fører anadrom fisk, især sjørret.

Dette tilsier behov for effektive rense- og utslippsløsninger for tunnelvaskevann fra Kjørholtunnelen, samt effektivt totrinns renseanlegg for dagsonen/kryssområdet med sikte på å rense partikler, næringssalter og miljøgifter. Vi viser også her til de relevante bestemmelsene i vannforskriften.

Det er her også viktig å oppnå en fordrøyning av overvannet, fordi bekken vil være sårbar for bekkeløpserosjon og partikkeltransport.



Forurensset grunn

Det er vel kjent for NV og Porsgrunn kommune at store deler av næringsområdene i Skjelsvikdalen er beheftet med grunnforurensning, inkludert et deponi for manganslam. Miljødirektoratet er forurensningsmyndighet for dette deponiet.

Ved mistanke om grunnforurensning i andre lokaliteter legger vi til grunn av Porsgrunn kommune er forurensningsmyndighet i medhold av kap. 2 i *forskrift om begrenning av forurensning* (forurensningsforskriften).

3.6 Landbruk

Også innenfor dette saksområdet har beslutningen om å regulere sammenhengende tunnel fra Preståsen til Steinbrekka ved Kjørholt ført til mindre konflikter.

I kryssområdet ved Kjørholt vil imidlertid planforslaget medføre permanent omdisponering av omkring 17 dekar fulldyrka, lettbrukt jord. Jordsmonnsdata fra instituttet NIBIO viser at dette er arealer med svært god jordkvalitet.

Vi minner om de innskjerpede nasjonale målene om å unngå omdisponering av dyrka og dyrkbar mark, nedfelt i en rekke statlige rundskriv og retningslinjer, bl.a. *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019 – 2023*, fastsatt ved kgl. res. 14.05.2019.

Imidlertid kan heller ikke vi se at det er mulig å unngå dette beslaget av dyrka mark knyttet til kryssområdet ved Kjørholt, som dels er forårsaket av selve motorveien og dels av på-/avkjøringsramper og rundkjøring.

Vi minner om kravet om å utarbeide matjordplan, som er nedfelt i reguleringsbestemmelsenes pkt. 6.1. I denne sammenhengen viser vi til fylkeskommunens veileder for arbeidet med matjordplan; se <https://www.vtfk.no/planportalen/aktuelt/veileder-til-matjordplan/>

3.7 Anleggsfasen

Vi vil nedenfor drøfte temaer som disponering av overskuddsmasser, forholdet til sårbar natur, midlertidige anleggsområder på jordbruksarealer samt forurensningsmessige spørsmål i anleggsfasen.

Disponering av overskuddsmasser

Under møtet med NV og Porsgrunn kommune den 6. d.m. ble det fra NVs side opplyst at uttaket av sprengt stein fra Grenlandstunnelen er kalkulert til omkring 1,5 mill. m³. En andel av dette vil bli gjenbrukt i veianlegget, og litt over 1 mill. m³ forutsettes transportert til destinasjoner/formål utenfor dette planområdet.

NV bekreftet samtidig prognosen beskrevet i temarapporten *Massehåndteringsplan – parsell 2* om at omkring halvparten av massene vil bli transportert ut av tunnelen i Skjelsvikdalen og mellomlagret her innenfor et område avsatt som midlertidig bygge- og anleggsområde. En vesentlig andel av disse massene vil så bli omlastet og er planlagt transportert på lastebil til Herøya/Gunnekleivfjorden. Her foreligger godkjent reguleringsplan med sikte på etablering av nytt næringsareal på over 200 daa. Behovet for egnede masser til utfylling er kalkulert til omkring 2 mill. m³.

Vi minner om at tipping og opplasting av sprengt stein vil medføre betydelige støyutslipp i Skjelsvikdalen, og dette vil påvirke boliger på hver side. Vi legger til grunn at denne aktiviteten må



innordne seg *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)*, kfr. kapittel 6 *Bygge og anleggsstøy*.

Videre er dette eksempel på virksomhet som vil medføre konsentrerte utslipp av eksos og støv fra anleggsmaskiner/sprengt stein. Dette innebærer at også statens *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)* vil være relevant, kfr. retningslinjenes kap. 6 om bygg- og anleggsvirksomhet.

Vi forstår det slik at det også ved Herregårdsbekken og Kjørholt vil være behov for mellomlagring og opplasting av stein for videre transport på lastebil. De samme bestemmelsene i T-1442 vil i så fall gjelde her. Vi legger til grunn at eventuelle søknader om unntak fra disse bestemmelsene behandles av kommunen i egenskap av planmyndighet og lokal helsemyndighet. Vi viser i denne sammenhengen til *Lov om folkehelse*, kapittel 3. *Miljørettet helsevern*.

Forholdet til sårbar natur

Vi har en rekke ganger tatt opp med NV utfordringer knyttet til fjellrensk i bratte skrenter især knyttet til tunnelportaler. Bakgrunnen er den kalkrike berggrunnen og det rike arts mangfoldet i disse skrentene. Som nevnt under pkt. 3.1 er det kartlagt ulike utforminger av rødlistede naturtyper, utvalgt naturtype samt en rekke rødlistede arter.

Slik fjellrensk vil i hovedsak skje innenfor natur som i reguleringsplanen ikke omdisponeres til veiformål. Vi anmoder NV om å utvise skånsomhet i forbindelse med slik fjellrensk slik at disse områdene ikke påføres tap av sårbare arter. Vi antar at forlengelse/styrking av betongportaler ved tunnelmunningene kan være et aktuelt tiltak i denne forbindelsen.

Bruk av midlertidige bygge- og anleggsområder på jordbruksarealer

Reguleringsbestemmelsenes pkt. 2.5 krever at dyrka mark i størst mulig grad skal bevares der den ligger og forbli uberørt av tiltak. I de områdene som likevel blir berørt, så skal føringer i matjordplan etter pkt. 6.1 følges. Vi støtter disse prinsippene.

Vi tillater oss likevel å beskrive noen spesielle trusler fra midlertidig anleggsvirksomhet som kan forringe det permanente jordbruksarealet. Ved bruk av tunge maskiner, især ved ugunstige værforhold, kan det oppstå trykkskader i jordprofilen som krever svært lang tid for å bli rehabilitert. Skader på drenssystemer er ett av flere utslag av slike trykkskader.

Videre har det vist seg at etterlatte fremmedlegemer som avfall, stein, byggematerialer el.a. kan forringe slike jordbruksarealer. Vi ber om at disse utfordringene vies spesiell oppmerksomhet ved detaljplanlegging og oppfølging i anleggsfasen, og vi anbefaler bistand fra kvalifisert fagpersonell.

Konsesjon til anleggsvirksomheten i medhold av forurensningsloven

Vi bekrefter at Statsforvalterens miljøavdeling har mottatt søknad om slik konsesjon også for denne parsellen. Vi antar at de senere beslutningene om trasé, tunneler, steintransport m.m. skaper behov for å oppdatere søknaden. Vi henviser NV her til dialogen med miljøavdelingens faggruppe 'forurensning'.

Miljøoppfølgingsprogram (MOP)

Vi ser positivt på at det er utarbeidet et *Miljøoppfølgingsprogram* som er tiltenkt en vesentlig rolle i miljøoppfølgingen. Dette dokumentet er omfattet av reguleringsbestemmelsenes pkt. 2.3 *Anleggsfasen*. Planen skal være underlag for utarbeidelse av en mer detaljert plan for ivaretagelse av



det ytre miljøet i anleggsfasen (YM-Plan). YM-planen skal i påfølgende faser beskrive tiltak som legges til grunn for prosjektering, utbygging og drift av veianlegget.

En styrke ved dette miljøoppfølgingskonseptet er at det omfatter en stor bredde av temaer av betydning for anlegg og drift, så som akutt forurensning, avfallshåndtering, vilthensyn, vegetasjons-skjøtsel, kulturminner, landskap, luftforurensning, støv, støy, naturhensyn, drikkevann, nærmiljø, fremmede arter, vibrasjoner og rystelser m.fl.

Vi anbefaler NV om å innlemme alle relevante problemstillinger i de påfølgende YM-planene slik at intensjonen i reguleringsbestemmelsene og MOP faktisk blir realisert.

3.8 Klimapåvirkning

Det er foretatt en beregning av klimagassutslippet fra dette veiprojektet vha. metodikk og standarder for livsløpsanalyser. Beregningen omfatter utbygging og drift av veianlegget over en periode på 40 år. Analysen omfatter ikke utslipp fra bilene som trafikkerer veien i perioden.

Byggefasen har over dobbelt så stort utslipp av klimagasser (CO₂-ekvivalenter) som påfølgende drift av veianlegget over 40 år. Omkring 80 % av utslippet i anleggsfasen er knyttet til produksjon av byggematerialer. De resterende 20 % av utslippet er knyttet til bruk av anleggsmaskiner og massetransport.

Vi forstår det slik at beregningen ikke er oppdatert etter foreliggende løsning med én lang tunnel på størstedelen av strekningen. Vi anbefaler at NV oppdaterer denne beregningen som grunnlag for å identifisere prosesser og materialer hvor det er mulig å redusere utslippene.

Så har vi merket oss at prosjektet skal sertifiseres etter ordningen CEEQUAL og minimum oppnå karakteren «excellent». Dette innebærer at prosjektet må ivareta et sett av bærekraftskriterier gjennom planlegging, prosjektering og utbygging.

Vi ønsker lykke til med dette arbeidet, og vi legger til grunn at disse ambisjonene blir nedfelt i kontrakter med entreprenørene.

3.9 Andre forhold

Med henvisning til 3D-presentasjoner av dagsonene i Skjelsvikdalen, Lundedalen og på Kjørholt vurderer vi det slik at prosjektet vil få en tilfredsstillende landskapstilpasning. Også i denne sammenhengen vil den sammenhengende tunnelen fra Preståsen til Kjørholt bidra betydelig i positiv retning.

Når det gjelder hensyn til barn og unge, viser vi til planuttalelsen fra Vestfold og Telemark fylkeskommune datert 07.12. i år.

Med hilsen

Kristin Bjerkeseth Vindvad (e.f.)
fagsjef

Gunnar Kleven
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent



Kopi til:

Norges vassdrags- og energidirektorat
Miljødirektoratet

Postboks 5091 Majorstua 0301 OSLO
Postboks 5672 7485 TRONDHEIM
Torgarden

Vestfold og Telemark fylkeskommune
Statens vegvesen - Transport og
samfunn

Postboks 2844 3702 SKIEN
Postboks 1010 Nordre Ål 2605 LILLEHAMMER



Porsgrunn kommune
Postboks 128
3901 PORSGRUNN

Saksbehandler, innvalgstelefon

Samordning av statlige innsigelser – innsigelsene fremmes – reguleringsplan for E18 Preståsen - Kjørholt i Porsgrunn kommune

Statsforvalteren som samordningsmyndighet har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsene fra Statens vegvesen. Innsigelsene fremmes i sin helhet. Uttalelsen fra Statens vegvesen følger vedlagt.

Det vises til brev 29. oktober 2021 med vedlegg fra Porsgrunn kommune. Høringsfristen i saken er 10. desember 2021.

Saken gjelder

Saken gjelder offentlig ettersyn av forslag til reguleringsplan for E18 Preståsen - Kjørholt i Porsgrunn kommune. Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for bygging av ny E18 på strekningen Preståsen – Kjørholt. Den aktuelle strekningen inngår i Nye Veiers utbygging av delstrekningen E18 Langangen – Rugtvedt som igjen er en del av lenken E18 Langangen - Grimstad.

Det er fremmet innsigelse fra Statens vegvesen.

Statsforvalterens kompetanse

Statsforvalteren har fått et delt ansvar i innsigelsessaker. Statsforvalteren som fagmyndighet skal påse at planer ikke er i strid med nasjonale og vesentlige regionale interesser innen miljøvern, landbruk, samfunnssikkerhet, helse og sosial og barn og unges interesser, mens statsforvalteren som samordningsmyndighet skal påse at innsigelser også fra øvrige statlige fageterater er tydelig forankret i lov, forskrift eller retningslinje. Statsforvalteren skal foreta en samlet vurdering av alle innsigelsene og ta stilling til hvilke som skal fremmes. Det er den enkelte fageteraten som har myndighet til å fremme innsigelsen, men statsforvalteren har myndighet til å avskjære den.

I dette brevet opptrer statsforvalteren som samordningsmyndighet.



Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) har i brev 22. desember 2017 gitt føringer på at statsforvalteren kan avskjære innsigelser som

- ikke er begrunnet i nasjonale eller vesentlige regionale interesser eller i andre grunner som er av vesentlig betydning for vedkommende organs saksområde, jf. plan- og bygningsloven § 5-4 første ledd,
- er fremmet etter høringsfristen, jf. plan- og bygningsloven § 5-4 femte ledd,
- har vært eller kunne vært fremmet tidligere, jf. plan- og bygningsloven § 5-5 første ledd,
- er fremmet uten at statsetaten har deltatt i planprosessen, jf. plan- og bygningsloven § 5-5 tredje ledd, eller
- er motstridende og hindrer kommunen i å fatte planvedtak.

Samordning av innsigelser

Manglende byggegrenser og sikringssoner

Statens vegvesen har innsigelse til planforslaget da planen mangler byggegrense for ny E18, og fordi planen har mangelfull angivelse av sikringssoner rundt tunnelene. Hjemmel for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4, jf. veglova § 29.

Statens vegvesen bemerker at byggegrensene for ny E18 ikke er tegnet inn på plankartet eller omtalt i bestemmelsene. Det er videre uklart om plankartet viser planlagt veibredde/plassering for alle veiene, slik at man kan bruke plankartet for å måle ut byggegrensene. Det påpekes at slik planen er fremstilt er det ikke mulig å peke på hvor byggegrensen formelt er plassert. Videre anføres det at samme problemstillingen gjør seg gjeldende for fastleggelse av sikringssoner rundt tunnelene. Det er fastsatt sikkerhetssone rundt tunnelene, jf. reguleringsbestemmelsene punkt 4.1.1, men det er ikke regulert høyde på tunnelene.

Det påpekes blant annet at veglova fastsetter et krav om minimum 50 meter byggegrense for riksvei, og at byggegrensen må kunne måles eksakt for at vegmyndigheten og plan- og byggesaksmyndigheten skal kunne utøve sitt forvalteransvar etter god forvaltningsskikk.

Statens vegvesen påpeker at innsigelsen kan frafalles dersom plankart og bestemmelser endres slik at byggegrensene og sikringssonene fremgår eksakt.

Manglende behandling av fravik fra vegnormalene

Statens vegvesen har innsigelse til planforslaget da det er løsninger i planen som krever behandling som fravik fra vegnormalene, men der det ikke er søkt om fravik. Hjemmelen for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4.

Etter Statens vegvesens oppfatning gjelder manglende søknad om fravik følgende områder:

- Avstanden fra rundkjøring i Skjelsvikdalen til tunellportalen for påkjøringsrampe i retning mot Oslo, er for kort, jf. krav 4.40 i N500 om plassering av fjernstyrte bommer.
- T-kryss i Lundedalen. Krysset må endres i tråd med føringer gitt i tilbakemeldingen til søknaden om fravik.

Statens vegvesen påpeker at innsigelsen kan frafalles dersom avvikene blir løst. Det tas forbehold om at det også kan være andre fravik som ikke er avklart.



Statsforvalterens vurderinger

Statsforvalteren har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsene fra Statens vegvesen. Forvaltning av riksveinettet og trafikksikkerhet faller innenfor de nasjonale interesser Statens vegvesen er satt til å ivareta. Det vises til nevnte hjemmelsgrunnlag. Innsigelsene er begrunnet og knyttet til konkrete forhold. De formelle vilkårene for innsigelsene i plan- og bygningsloven §§ 5-4 og 5-5 er også oppfylt.

Statsforvalteren vil likevel påpeke at denne type innsigelser bør unngås, og i stedet løses ved dialog i planprosessen.

Konklusjon

Statsforvalteren har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsene fra Statens vegvesen. Innsigelsene fremmes i sin helhet. Uttalelsen fra Statens vegvesen følger vedlagt.

Videre prosess

Porsgrunn kommune og Statens vegvesen oppfordres til å arbeide aktivt for å finne løsninger. Dersom partene kommer til enighet, er det den enkelte fagetat som har myndighet til å trekke innsigelsene. Dersom partene ikke blir enige, skal saken fremmes for megling etter de ordinære rutineene. Fra Statsforvalteren vil Per Arne Olsen opptre som megler.

Med hilsen
assisterende statsforvalter i Vestfold og Telemark

Fred-Ivar Syrstad

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Bamble kommune	Postboks 80	3993	LANGESUND
Vestfold og Telemark fylkeskommune	Postboks 2844	3702	SKIEN
Skien kommune	Postboks 158	3701	SKIEN
Statens vegvesen - Transport og samfunn	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER



Statens vegvesen

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMARK

Postboks 2076

3103 TØNSBERG

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Håkon Nedberg / 35581775

Vår referanse:
20/223457-11

Deres referanse:
20/07820-74

Vår dato:
08.12.2021

Uttalelse/innsigelse til forslag til reguleringsplan for E18 Preståsen-Kjørholt – PlanID 841 – Porsgrunn kommune

Vi viser til oversendelsesbrev datert 29.10.2021 med forslag til detaljregulering for E18 Preståsen-Kjørholt i Porsgrunn kommune.

Saken gjelder

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

Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Statens vegvesens samfunnsoppdrag er «å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, tilgjengelig, sikkert, og miljøvennlig transportsystem».

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel.

Innsigelse til manglende byggegrenser/sikringssoner

Byggegrensene for ny E18 er ikke tegnet inn på plankartet eller omtalt i bestemmelsene. Det er videre uklart om plankartet viser planlagt vegbredde/plassering for alle vegene, slik at man kan bruke plankartet for å måle ut byggegrensene. Planen slik den er framstilt medfører at det ikke er mulig å peke på hvor byggegrensen formelt er plassert. Den samme

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

problemstillingen er knyttet til fastleggelse av sikringssoner rundt tunnelene. Det er fastsatt sikkerhetssone rundt tunnelene, jf. reguleringsbestemmelsene kap. 4. pkt. 4.1.1 Andre sikringssoner, men det er ikke regulert høyde på tunnelene.

Vegloven fastsetter minimum 50 meter byggegrense for riksveg. Byggegrensen måles horisontalt fra kjørebans midtlinje. Ved firefelts-motorveg måles byggegrensen fra midtlinjen i nærmeste kjørebane. Byggegrensen må kunne måles eksakt for at vegmyndigheten og plan- og byggesaksmyndigheten skal kunne utøve sitt forvalteransvar etter god forvaltningsskikk.

Denne innsigelsen kan frafalles dersom plankart og bestemmelser endres slik at byggegrensene og sikringssonen fremgår eksakt.

Vegvesenet har hatt denne type innsigelse til andre planer som Nye Veier har utarbeidet – disse planene er blitt endret i tråd med vårt ønske. Siden dette har vært gjentakende, må vi be om at Nye Veier endrer praksis i fremtidig planlegging.

Innsigelse til manglende behandling av fravik fra vegnormalene

Vi mener det er løsninger i planen som krever behandling som fravik fra vegnormalene, men hvor det ikke er søkt om fravik. Manglende søknad om fravik gjelder slik vi ser det:

- Avstanden fra rundkjøring i Skjelsvikdalen til tunnelportalen for påkjøringsrampe i retning mot Oslo, er for kort. Jfr. krav 4.40 i N500 om plassering av fjernstyrte bomber.
- T-kryss i Lundedalen. Krysset må endres i tråd med føringer gitt i tilbakemeldingen til søknaden om fravik.

Innsigelsen til fravik kan frafalles dersom fravik blir løst. Vi tar forbehold om at det også kan være andre fravik som ikke er avklart. Det er Nye Veiers ansvar å sørge for at reguleringsplaner som fremmes har nødvendige avklaringer etter vegnormalene.

Merknad til planformålet

Formålet med utbygging av ny E18 er å binde sammen regionen, utvikle bo- og arbeidsmarkedet, sikre gode rammebetingelser for næringslivet, samt redusere reisetiden og øke trafikksikkerheten. Vi vil her påpeke at E18 har betydning for, og derfor også må hensynta, mål i Bypakke Grenland og ATP-Grenland. Kommunene, fylkeskommunen og staten samarbeider i Bypakke Grenland og i arbeidet med en fremtidig byveksttale, om å finne gode løsninger for areal- og transportutfordringene i regionen. Som en sentral del av dette arbeidet inngår bygging av ny rv. 36 fra E18 i Porsgrunn til Skyggstein i Skien. Ny rv. 36 skal blant annet bidra til å avlaste lokalvegnettet og bidra til bedre miljøforhold og trafikksikkerhet. For å oppnå god avlastning for lokalvegnettet betyr det mye hvordan tilknytningen mellom E18 og rv. 36 blir planlagt.

Merknad til kryssløsning E18/rv. 36

Det er varslet oppstart av kommunedelplan for ny rv. 36 mellom E18 i Porsgrunn kommune og Skyggestein i Skien kommune. Forslag til planprogram vil bli sendt til kommunene i nær framtid.

Det hadde vært ønskelig for regionen at fremtidig kryssløsning mellom ny rv. 36 og ny E18, ble lagt inn i foreliggende reguleringsplan og tilrettelagt for i anlegget for ny E18. På grunn av ulik framdrift på de to planprosessene, har dette foreløpig ikke vært mulig å få til. Konsekvensen av manglende samordning vil sannsynligvis være at deler av E18 må bygges om når ny rv. 36 skal bygges, f.eks. må nordlige ramper saneres når ny rv. 36 skal etableres. Slike ombygninger vil sannsynligvis kreve stenging av E18 i lengre perioder og medføre store framkommelighets- og miljøutfordringer i området.

I Nye Veiers temarapport Trafikk under pkt. 5.1.5 er det antydnet en mulig løsning for en kobling mellom ny rv. 36 og ny E18. Løsningen innebærer etablering av en tredje rundkjøring i Skjelsvikdalen. Løsningen er ikke optimal. Den har uheldige sider med tanke på trafikkavvikling og vil blant annet medføre relativt lange omveger for en stor del av trafikken til/fra Grenland. Særlig gjelder dette for sørgående trafikk på E18 som skal i retning Porsgrunn/Skien. Disse trafikantene må gjennom tre rundkjøringer og kjøre et stykke i motsatt retning av Porsgrunn/Skien før de ledes inn i tunnel for ny rv. 36. Sett i forhold til en løsning med direkteførte ramper kan denne løsningen innebære en ekstra kjøreveg på rundt 3 km og rundt 3 minutter lengre kjøretid for trafikantene. Løsningen innebærer også en blanding av lokal- og regional trafikk, og er krevende med tanke på skilting. Dette er ikke en god løsning for kryss mellom to hovedveger.

Trafikantnyttene øker vesentlig med direkteførte ramper. Trafikkberegninger viser at med direkteførte ramper mellom E18 og rv. 36, vil rv. 36 få mer trafikk enn løsningen Nye Veier har lagt opp til. Dagens trafikk tall gir en indikasjon på potensialet for overføring av trafikk. E18 har i dag ÅDT rundt 16000–17000. Rv. 36 har ÅDT rundt 12000 ved Herøya og fv. 32 har ÅDT rundt 17000 ved Vallermyrene.

Ideelt sett burde løsningene for ny E18 og ny rv.36 vært sett mer i sammenheng for å finne en mest mulig optimal kryssløsning for E18. Tidsforskjellene mellom planprosessene og byggeperiodene for prosjektene, gjør det vanskelig å oppnå dette. Store deler av E18 på strekningen Langangen – Rugtvedt er under bygging/snart klargjort for utbygging, og det vil åpenbart være en fordel om del- og mellomstrekningen Preståsen–Kjørholt også blir klargjort for snarlig utbygging. Rv. 36 er i NTP 2022–2033 forutsatt med oppstart i første periode (2022–2027). Byggestart for ny rv. 36 kan tidligst skje i 2026.

Manglende tilrettelegging nå i E18-anlegget for en gunstigere langsiktig kryssløsning med rv. 36, vil kunne medføre merkostnader ved bygging av rv. 36, og store ulemper for framkommeligheten og lokalmiljøet i perioder når rv. 36 skal bygges. Når Statens vegvesen likevel ikke har innsigelse til denne mangelen, har det sammenheng med at framdrift i E18-utbyggingen er et viktig hensyn, og at formell planlegging av rv. 36 ikke har kommet langt nok til at det foreligger avklart trase og hovedløsning for rv. 36 gjennom byområdet.

Merknad om støy og luftforurensning

Tidligere uttalelser fra berørte og statsforvalteren, viser at mange er bekymret for støy og luftforurensning som byggeprosjektet kan medføre. Dette gjelder i særlig grad tunnelmunninger og kryssløsning for rv. 36. Vi vil derfor oppfordre til å se på muligheter for støyreduserende tiltak, f.eks. ved bruk av overskuddsmasser.

Merknad om beredskap

Selv om det nå etableres ny firefelts E18 vil det være behov for et definert komplett beredskaps- /omkjøringsvegnett. Dette vegnettet må defineres klart og om nødvendig oppgraderes, slik at det kan ta imot alle typer kjøretøy, også modulvogntog og spesialtransporter. Vi ser for oss at det vil være behov for utstrakt bruk av variable skilt, fjernstyrte bommer m.m. for å kunne styre trafikken ved ulykker/hendelser. Vi regner med at dette blir ivaretatt i den videre prosjekteringen.

Videre reiser vi spørsmål om det bør legges inn havarilomme rett etter tunnelmunning, og om det kan tilrettelegges bedre for at nødetater kan komme inn i tunnelen fra Skjelsvikdalen.

Merknad om massetransport

Det er viktig at transport av masser i anleggsperioden planlegges slik at det får minst mulig ulemper for omgivelsene og lokalvegnettet. Midlertidige vegomlegginger og tung anleggstrafikk vil være spesielt krevende/belastende i sommerhalvåret. Statens vegvesen forutsetter at Nye Veier som tiltakshaver tar aktiv del i planlegging av anleggstrafikken. Dette anser vi som nødvendig for å oppnå god trafiksikkerhet og fremkommelighet i anleggsperioden.

Merknader knyttet til gang- og sykkeltrafikk, trafiksikkerhet m.m.

Etter det vi kan se er det ikke avsatt tilstrekkelig areal til sykkel felt med fortau langs rv. 36 i Skjelsvikdalen. De ser ut som om det ikke er samsvar mellom reguleringsplankart og reguleringsbestemmelsene her.

Når det gjelder områdene over tunnelportalene i Skjelsvikdalen er det viktig at det her sikres mot ras.

Krysningspunkt for myke trafikanter ved busslommene i Skjelsvikdalen må ivaretas. Det er ikke tilfredsstillende å krysse to felt samtidig. Her må det legges inn en øy for fotgjengere slik at det blir mulig å krysse ett kjørefelt av gangen. Det må reguleres areal til leskur ved busslommene.

Regulert kulvert ved Friervegen vil bli brukt både av landbruksmaskiner og myke trafikanter. Dette kan være utfordrende – vi forutsetter at trafiksikkerheten ivaretas på en god måte også her.

Gjennomføringsavtale

En del av det som Nye Veier bygger med utgangspunkt i denne reguleringsplanen vil være veger som Statens vegvesen skal overta. Eksempelvis ombygd rv. 36 i Skjelsvikdalen og ombygd rv. 354 ved Kjørholt. Før arbeider som berører disse strekningene igangsettes, vil vi be om at det inngås gjennomføringsavtaler mellom Nye Veier og Statens vegvesen. Dette vil blant annet innebære at vi får detaljerte tegninger til godkjenning i god tid før bygging.

Transport og samfunn
Med hilsen

Roar Midtbø Jensen
avdelingsdirektør

Håkon Nedberg

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

BAMBLE KOMMUNE, Postboks 80, 3993 LANGESUND

SKIEN KOMMUNE, Postboks 158 Sentrum, 3701 SKIEN

VESTFOLD OG TELEMARKE FYLKESKOMMUNE, Postboks 2844, 3702 SKIEN



KYSTVERKET

Porsgrunn kommune
Postboks 128
3901 Porsgrunn

Deres ref.:
20/07820-74

Vår ref
2021/10493-3

Arkiv nr

Saksbehandler
Aase Kristin Eikenæs
Marthinsen

Dato
09.12.2021

Høringsuttalelse - detaljreguleringsplan for E18 Preståsen-Kjørholt - Porsgrunn kommune - Vestfold og Telemark fylke

Vi viser til brev datert 29.10.2021 vedrørende ovennevnte. Kystverket kan ikke se å ha mottatt varsel om oppstart av planarbeidet.

Formålet med planen er å legge til rette for bygging av ny E18 på strekningen Preståsen – Kjørholt.

Planforslaget

Planforslaget inngår i Nye Veiers prosjekt for etablering av ny E18 som 4-felts motorvei mellom Langangen og Rugtvedt. Dette omfatter en samlet strekning på ca. 17 km, hvorav planforslaget omfatter ca. 6 km og strekker seg fra Preståsen til Kjørholt.

Strekningen er den siste delen som ennå ikke er regulert. Planforslaget baserer seg derfor på vedtak fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet fra 2019 som legger til grunn at det skal reguleres en plan som er i tråd med omforent løsning mellom Statens vegvesen og Nye Veier.

Kystverkets ansvar

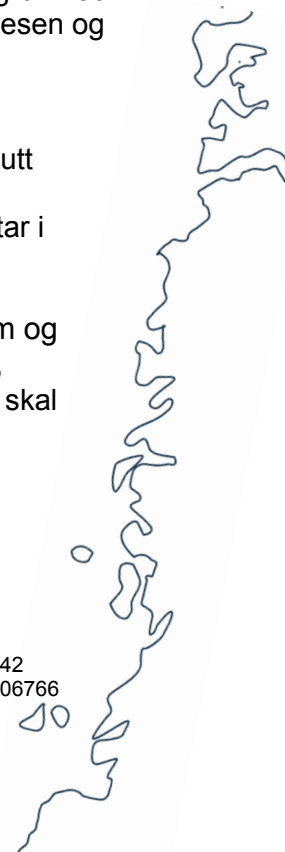
Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning og jobber for en effektiv og sikker sjøtransport gjennom å ivareta transportnæringens behov for framkommelighet og effektive havner. Kystverket deltar i planmedvirkning og utøver myndighet etter havne- og farvannsloven.

Havne- og farvannsloven har som formål å fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv. Kystverket skal ivareta disse interessene i det regionale og lokale planarbeidet.

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



Merknader fra Kystverket

Planområdet strekker seg fra Moheim/Preståsen i nord til Kjørholt i sør over Eidangerhalvøya i Porsgrunn kommune. Nær planområdet ligger Breviksterminalen som er Grenland Havn sin hovedterminal for stykkgoods.

Det er viktig at havnas muligheter til å drive sikkert og effektivt ikke utfordres. Effektiv havnevirksomhet er avhengig av en rekke faktorer, bl.a. arealtilgang, tilknytning til overordnet infrastruktur og kontinuerlig helårsdrift (24/7).

Kystverket merker seg at veianlegget dimensjoneres for modulvogntog.

Kystverket forutsetter at havna sikres god og effektiv tilkomst også i anleggsfasen, slik at havnas funksjon som logistikknutepunkt ivaretas.

Med hilsen

Jan Morten Hansen
avdelingsleder

Aase Kristin Eikenæs Marthinsen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Eksterne kopimottakere:

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark
Grenland Havn IKS

Postboks 2076
Strømtangvegen 39

3103 TØNSBERG
3950 BREVIK

PORSGRUNN KOMMUNE
Postboks 128
3901 PORSGRUNN

Vår dato: 10.12.2021
Vår ref.: 202015064-8
Deres ref.: 20/07820

NVEs generelle tilbakemelding - Høring - Detaljreguleringsplan for E18 Preståsen – Kjørholt i Porsgrunn kommune - Vestfold og Telemark

Vi viser til oversendelse av høringsdokumenter datert 29.10.2021.

Om NVE

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

På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle reguleringsplaner som kommer på høring. NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner det blir bedt om faglig hjelp til konkrete problemstillinger. Etter en faglig prioritering gir vi hjelp til de kommunene som har størst behov.

NVEs generelle tilbakemelding

Som planmyndighet har dere ansvar for å se til at NVE sine saksområder blir vurdert og ivaretatt i planforslaget. Vi har laget en [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#) som leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Hvis dere ikke allerede har gått gjennom veilederen anbefaler vi at dere gjør det, og vurderer om våre saksområder er ivaretatt i planen. Dere må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. [NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging](#).



Dere kan også bruke våre internettsider for arealplanlegging. Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>. På NVEs internettsider finner dere koblinger til veiledere og verktøy. Det ligger også mye arealinformasjon på NVEs kartløsninger.

Kommunens ansvar

NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelser og dispensasjoner. Dette gjelder uavhengig av om NVE har gitt råd eller uttalelse til saken.

Dere kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.

Med hilsen

Astrid Flatøy
Seniorrådgiver

Godkjent i henhold til NVE sine interne rutiner.

Mottakerliste:

PORSGRUNN KOMMUNE

Eli Eikeland

Fra: Fridrik Ivar Bergsteinsson <Fridrik.Bergsteinsson@porsgrunn.kommune.no>
Sendt: onsdag 15. desember 2021 10:05
Til: 'Marius Fossum Normann'; Eli Eikeland
Emne: VS: 21/08189-3 - Hva mener du om planforslaget - E18 Preståsen-Kjørholt

Viser til høringsbrev vedr. planforslaget E18 Preståsen-Kjørholt og samtale med Fridrik Bergsteinsson.

Den aktuelle traseen går gjennom et område som er rikt på vilt, og i her er nok rådyr den mest framtrædende arten. Mye av vegtraseen vil gå i tunnel, og viltet vil i den sammenhengen bruke tunnelltakene for å krysse fra den ene til den andre siden av E18. Det viktigste tiltaket mht vilt vil derfor være knyttet opp til detaljplanlegging for å sikre at viltet ikke kommer ut i veibanen via tilførselsveier. Det er tidligere gitt innspill om at viltforvalteren ønsker å bli nærmere involvert i et slikt arbeid.

Ut over dette understrekes viktigheten av at kulverter utformes på en slik måte at de også kan fungere som faunapasasje for mindre pattedyr som hare, grevling og rev mm.

Etter samtale med miljørådgiver i Porsgrunn stiller vi spørsmål ved hvordan hensynet til viltet er ivaretatt i **anleggsperioden**, noe som gjelder ikke bare på dette prosjektet, men under hele E18 utbyggingen: Her er det viktig at vilthensyn settes på dagsorden/vektlegges under detaljplanleggingen av midlertidige anlegg/anleggsveier slik at trekkveier ikke stenges eller at anlegg medfører at vilt ledes ut i veien. Miljørådgiver og undertegnede vil gjerne delta på et særmøte med Nye veier for nærmere diskusjon om denne problemstillingen.

Mvh
Eigil Movik

Landbruksrådgiver vilt, fisk, friluftsliv og miljø
Grenland landbrukskontor
Postboks 158 Sentrum
3701 Skien
Mob. 99 69 10 83
e-post: eigil.movik@skien.kommune.no



Skien 10. desember 2021

Vi viser til høring av planforslaget for E18 Preståsen-Kjørholt. NHO takker for muligheten til å gi innspill.

Vi vil i vårt høringssvar løfte opp noen innspill knyttet til god kapasitet og god trafikkavvikling for næringstransporten i vår region, og en fremtidsrettet påkobling fra E18 opp mot Riksvei 36.

Bygge fremtidsrettet infrastruktur som stimulerer til næringsutvikling

Fremover må det legges til rette for å bevare og skape nye private, lønnsomme arbeidsplasser. Samferdselspolitikken må prioritere å løse flaskehalser, bygge transportårer og gi økt fremkommelighet. Dette blir viktig også fremover. Digitalisering og det grønne skiftet gir store muligheter for næringsutvikling fremover, og det er viktig at samferdselspolitikken bygger opp under dette. Samfunnets kost-/nytteanalyse må være en sentral del av beslutningsgrunnlaget for samferdselsinvesteringene. Vi trenger mer sammenhengende utbygging av veiene. Veier som er viktige for næringslivet må planlegges helhetlig, selv om ansvaret i dag er plassert hos ulike organer. Infrastrukturen skal bidra til å skape nye arbeidsplasser og økt verdiskaping. God og effektiv mobilitet er et sentralt trekk ved et attraktivt og velfungerende samfunn og forutsetning for et konkurransedyktig næringsliv.

NHOs innspill

- Riksvei 36 går mellom Seljord og Grenland, med kobling til E134. Denne riksveien har regional betydning for næringslivet langs veien, i byområdet Grenland og videre oppover i fylket. Deler av veien har gjennom gått utbedringer i de senere årene, og det er nødvendig at dette videreføres, med effektiv påkobling til industriområdet på Herøya og E18. Vårt konkrete innspill er at behandlingen rundt kryssløsningen Riksvei 36-E18 er fremtidsrettet.
- Nært samarbeid mellom Statens vegvesen, Nye Veier og kommunene er avgjørende, knyttet opp mot samfunnets kostnader og fremtidsrettede løsninger. Utsettelse av prosjektet og økning kostnader støttes ikke.

Hege Pflug

Rådgiver politikk og kommunikasjon

NHO Vestfold og Telemark

Mobil + 47 47 64 82 52

Næringslivets Hovedorganisasjon

Middelthuns gt. 27, Postboks 5250 Majorstuen, 0303 Oslo

+ 47 23 08 80 00

www.nho.no facebook.com/nhosiden twitter.com/nho_no

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG
TELEMARK
Postboks 2076
3103 TØNSBERG

Porsgrunn 2021-12-10

Høringsuttalelse til reguleringsplan for E18 Preståsen – Kjørholt.

Herøya Industripark (HIP) er en av landets største industriparker og den genererer store mengder gods. Årlig er det ut fra industriparken et stort antall konteinere som utgjør mer enn 100 lastebiler pr. dag. I tillegg kommer et betydelig antall inn til industriparken med varer og service og vedlikehold.

På denne bakgrunn er det naturlig at HIP er opptatt av en godt fungerende infrastruktur og ønsker derfor å kommentere arbeidet med reguleringsplan for strekningen Preståsen – Kjørholt.

E18 gjennom Porsgrunn framstår nå som en flaskehals med sine to felt i motsetning til fire felt til Oslo og gjennom Bamble på den andre siden.

Dette medfører dårlig kapasitet og gjentatte køproblemer på strekningen som planen gjelder, noe som gir ringvirkninger videre på lokalvegnettet.

Vi vil derfor understreke viktigheten av å ha en tilfredsstillende framdrift i planarbeidet og det oppfordres til å ha god dialog ut fra innspill som kommer i høringsfasen slik at innsigelser kan unngås med de forsinkelser det betyr for prosjektet.

Fra HIPs side vil vi spesielt peke på viktigheten av å se sammenhengen mellom E18-utbyggingen og RV36 Skjelvik-Skyggestein. Ideelt sett burde disse planene vært samkjørt, men tidsmessig er det så stor forskjell i framdriften av prosjektene at det ville gi en uønsket forsinkelse for E18.

Ved så store innvesteringer som utbyggingen av E18 og RV36 representer er det viktig at man får et godt samspill mellom de forskjellige infrastrukturelementene som gir gode løsninger både nasjonalt og regionalt.

Planløsningen for strekningen Preståsen – Kjørholt må derfor være så fleksibel at det ikke låser forskjellige løsninger for RV36.

HIP er særlig opptatt av en løsning med en framtidig Herøyatunell må være mulig. Som vi ser det vil det være den beste løsningen, som ivaretar flere samfunnsmessige interesser.

Med Vennlig Hilsen

Sverre Gotaas (s)
Adm. Dir. Herøya Industripark AS
Høringsuttalelse til reguleringsplan for E18 Preståsen – Kjørholt.

Til
Byutvikling, Porsgrunn Kommune

Deres ref.
20/07820-78

Vår ref.
GNF/lokalutvalgene

Dato
10. desember 2021

Uttalelse til forslag til reguleringsplan for E18 Preståsen - Kjørholt

Bakgrunn

Nye Veier har utarbeidet forslag til reguleringsplan for E18 Preståsen - Kjørholt. Ny E18 Rugtvedt-Langangen har nasjonal betydning som del av hovedfartsåren fra Oslo til Kristiansand. I utbyggingen av ny E18 gjennom Porsgrunn inngår delstrekningen Preståsen - Kjørholt.

Grenland Næringsforening

Grenland Næringsforening ble etablert i 2017 ved en sammenslåing av Porsgrunn og Skien Næringsforeninger, begge mer enn 130 år gamle næringsforeninger etablert på 1880-tallet. Pr. i dag har vi 480 medlemsbedrifter i Grenland som til sammen representerer mer enn 14000 ansatte. Grenland Næringsforening er opptatt av en framtidsrettet utvikling av regionen.

Høringsuttalelse

Grenland Næringsforening legger til grunn at formålet med reguleringsplanen for E18 Preståsen – Kjørholt også skal hensynta styrking av regionen og byområdet. Dette innebærer blant annet å sikre gode rammebetingelser for næringslivet.

Riksvei 36 har en sentral rolle i hovedveisystemet i byområdet i Grenland. Ny RV 36 planlegges for hele strekningen fra ny E18 til Skyggestein for å sikre en helhetlig løsning for byområdet. Målet med prosjektet er å avlaste dagens veinett, bedre framkommeligheten og bidra til attraktiv by- og næringsutvikling.

Utformingen av et oversiktlig veisystem for regionen er viktig for både person- og næringstransport.

Grenland Næringsforening savner hvordan E18 skal sammenknyttes med RV 36 i et langsiktig perspektiv. Vi frykter at forslaget for tilknytning til dagens RV 36 ikke vil tilfredsstille krav til kapasitet og robusthet, noe som vil kunne framtvinge ny tilknytning til RV36. Det synes å være begrenset avstand mellom rundkjøringer og avstand til tunnel.

Vi frykter dette vil medføre et veisystem som blir mindre oversiktlig for veitrafikantene. Dessuten frykter vi for både betydelige kostnader for eventuell fjelltilknytning og tilhørende omlegging av trafikken for E18, når dette skal skje.

En må ta høyde for at en slipper å stenge av E18 for å tilknytte seg RV36 på et senere tidspunkt. Et eventuelt nytt tilknytningspunkt i Skjelsvikdalen vil bidra til at veitrafikantene opplever et mindre oversiktlig veisystem, se temarapport Trafikk, side 40. Dessuten vil løsningen også ha begrenset avstand mellom rundkjøringer og avstand til tunnel.

Grenland Næringsforening mener bygging av ny E18 er svært viktig for næringslivet i regionen og ønsker ikke å forsinke prosjektet. Vi forstår framsatt forslag til reguleringsplan som et gjennomtenkt forslag, med unntak av en helhetlig tankebane for sammenknytning av riksvei 36.

Med vennlig hilsen

METTE SANNERHOLT ANDERSEN (sign)

Daglig leder
Grenland Næringsforening

Mobil: 951 20 848

Nettside: grenlandnf.no

[Følg oss på Facebook](#)

GRENLAND
NÆRINGSFORENING



Fra: Jan Thorsen <Jan.Thorsen@bondelaget.no>
Sendt: 17. desember 2021 08:16
Til: Porsgrunn Postmottak
Kopi: Lars Vassend; svein jonassen; Amund Kind
Emne: Innspill planforslag E 18 Preståsen - Kjørholt , planid 841

Porsgrunn kommune
v/Byutvikling

Det vises til vedtak i Utvalg for miljø- og byutvikling den 26. 10. då. hvor planforslag for E 18 Preståsen – Kjørholt, planid 841 legges ut på høring og offentlig ettersyn. På vegne av Eidanger Bondelag leveres følgende innspill:

Eidanger Bondelag er svært tilfreds med at store deler av parsellen Preståsen – Kjørholt skal legges i tunnel. På den måten unngår man omdisponering av dyrka mark på Rød. Dyrka mark utgjør kun tre prosent av landarealet i Norge, og landet har forholdsvis små muligheter for nydyrking. Med det som bakgrunn vil Eidanger Bondelag påpeke viktigheten av at inngrepene på Kjørholt i forbindelse med vegbyggingen, utføres på en måte som fører til minst mulig omdisponering av dyrka mark.

Eidanger Bondelag beklager at innspillet sendes inn etter høringsfristen, men håper likevel innspillet kan tas hensyn til.

På vegne av Eidanger Bondelag.

Med vennlig hilsen

Jan Thorsen
Seniorrådgiver Vestfold og Telemark Bondelag
Tel. 97 66 75 90/22 94 47 08
www.bondelaget.no
Meld deg inn i Norges Bondelag



Kopi: Leder i Eidanger Bondelag, Lars Vassend
Svein Jonassen
Rådgiver i Vestfold og Telemark Bondelag, Amund Kind

Fra: Sørensen, Stig (Bilfinger Industrial Services Norway AS)
<stig.sorensen@bilfinger.com>
Sendt: 30. november 2021 10:25
Til: Porsgrunn Postmottak
Kopi: Kari Tovsen; wenche szymanski
Emne: Synspunkter om planforslaget E18 Preståsen-Kjørholt

Hei,

Vi i Skrapeklev borettslag 2 vil komme med noen synspunkter om planforslaget om E18 Preståsen-Kjørholt.

Vi har noen bekymringer angående byggingen av nye E18 og vil gjerne komme med noen spørsmål. Dette gjelder hovedsakelig beboere i Steintangveien 3 og 5.

- **Støy i fra den nye veien i Skjesvikdalen:**
Støyen i fra rundkjøringen som er tenkt bygget på tomten Byggmakker Lia sagbruk. Vi har i dag direkte utsikt ned på denne tomten og vår tomt skrår ned til Skjelsvikdalen. I dag går veien i mellom Skjelsvikdalen «sett fra oss» under en fjellhylle, selv den hører vi mye ifra i dag. Vår bekymring er at trafikk støyen vi øke hos oss når veien vil bli flyttet ut i vår synsfelt, uten noe tiltak for dette.
Vi har sett kart ifra Nye veier at støysonen ligger helt inntil vår husvegg, vi er litt undrende at støysonen stopper rett foran vår husvegg hver gang de gjør disse beregningene.
Vi savner også en befaring med utbygger på vår tomt også, for å få synliggjort våre syn på saken.
- **Rystelser fra sprengning:**
I Steintangveien er det en skråning med løs masse «steiner» som vi med erfaring fra tidligere sprengningsarbeider (tunnellop på gamle E-18) har rast stein på grunn av rystelser under sprengningsarbeide. Vil det bli satt noe tiltak på å overvåke dette?
- **Anleggsstøy i byggeperioden:**
På grunn av vår innsyn mot Skjelsvikdalen er vi bekymret over anleggsstøyen i byggeperioden, uten noe tiltak for dette.

Venlig hilsen/Best regards

Skrapeklev Borettslag 2
Stig Sørensen
Steintangveien 3C
3937 Porsgrunn
TLF. 91602161

Tor-Ivar Kristensen
Falkevegen 35
3940 PORSGRUNN

9. november 2021

Porsgrunn kommune
Rådhusgata 7
3915 PORSGRUNN

Høringsinnspill – «Planprogram - E18 Preståsen-Kjørholt, planid 841»

Med henvisning til annonse i avisen Varden fredag 29. oktober 2021 vedrørende synspunkter til Nye Veier sin «*Reguleringsplan E1 8 Preståsen – Kjørholt, Planbeskrivelse med konsekvensutredning*», vil jeg med dette komme med følgende innspill.

Tidligere høringsinnspill

Jeg viser til mine tidligere høringsinnspill til Nye Veier AS, datert 6. januar 2021, og til Porsgrunn Kommune datert 26. mai 2021. Disse har blitt nummerert som uttalelse nr 29 i Nye veier sitt dokument «*Reguleringsplan E18 Preståsen-Kjørholt, Sammendrag fra innspill til planprogram og varsel om oppstart med kommentarer*».

Innspill

Først vil jeg uttrykke at jeg ser veldig positivt på at så mye av strekningen blir lagt i tunnel. Dette betyr mye for naturliv, turområder og landbruksområder i områdene Rød-gård, Ås-gård og Klepp-gård.

Videre er vi som bor i øvre del av Falkevegen inneforstått med at det vil bli en betydelig endring i vei- og trafikksystemet syd for Steinbrekka- og nord for Kjørholt-tunnellen.

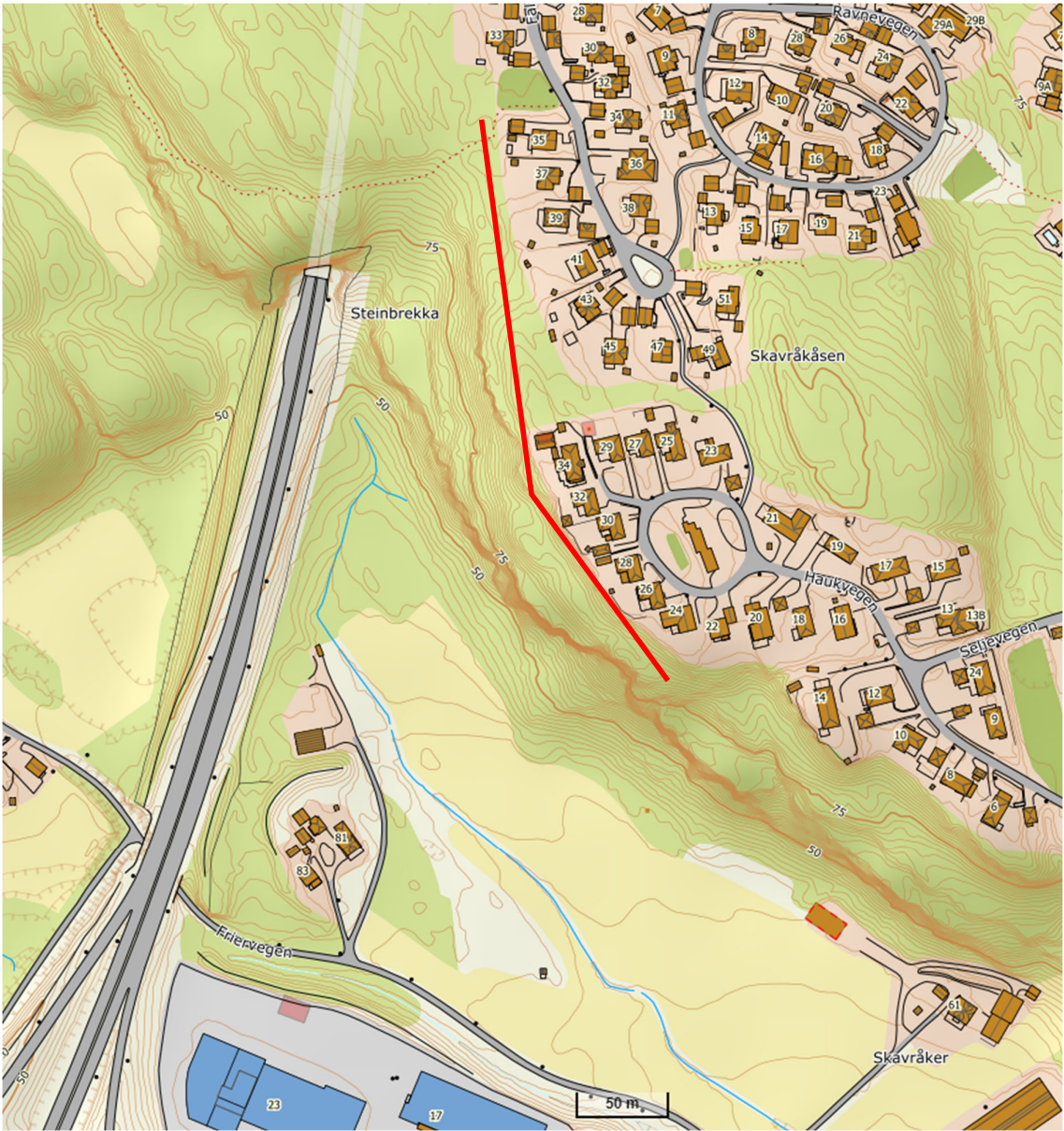
I den forbindelse ber vi igjen om at det planlegges en ikke ubetydelig jordvoll med støyskjerm i hele område på toppen av fjellskrenten i Haukvegen og Falkevegen. Denne støyskjermingen bør komme på plass allerede **før** hoveddelen av anleggs- og tunnel-arbeidene i dette området starter opp.

Med hilsen

Tor-Ivar Kristensen

Vedlegg 1 - med inntegnet plassering av støyvoll / støyskjerm.

Vedlegg 1



Eli Eikeland

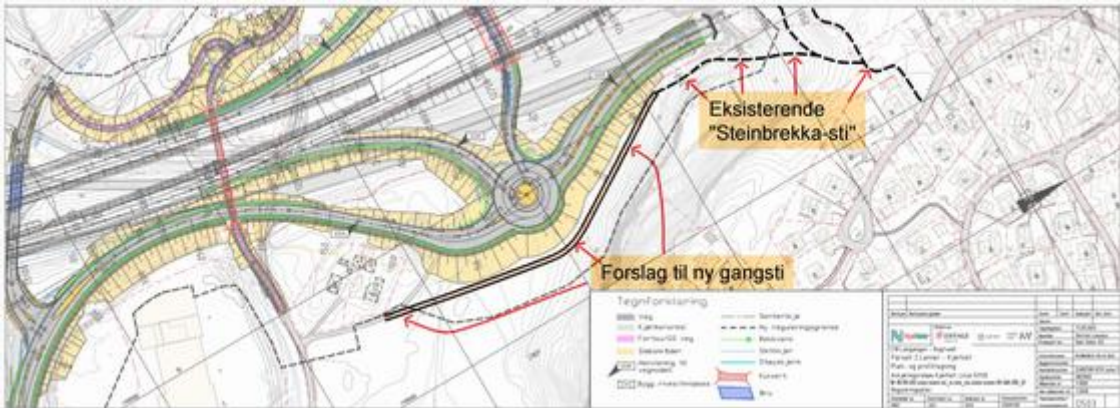
Fra: Dagfinn Torpe <dagfinntorpe@gmail.com>
Sendt: torsdag 4. november 2021 10:24
Til: Porsgrunn Postmottak
Emne: Kommentar til planforslaget for E18 Preståsen-Kjørholt
Vedlegg: Forslag ny gangsti Kjørholt.jpg

Det inviteres til å gi kommentarer til planforslaget til ny E18 Preståsen-Kjørholt. Her kommer et forslag som ønskes vurdert.

I dag går det en gangsti fra Falkevegen 33/35 på Skavrakåsen ned til Friervegen 81/83 på sørsida av nåværende E18. Deler av sti-trasèen forsvinner med den planlagte rundkjøringa på Kjørholt. Jeg foreslår at det etableres en gangsti fra Friervegen til Steinbrekka-stien. Forslaget vil ivareta turvegen mellom Skavrakåsen og Kjørholt.

Vedlagt illustrasjon av forslaget.

Hilsen
Dagfinn Torpe



Eli Eikeland

Fra: Fridrik Ivar Bergsteinsson <Fridrik.Bergsteinsson@porsgrunn.kommune.no>
Sendt: onsdag 17. november 2021 11:40
Til: Eli Eikeland; Marius Fossum Normann
Emne: VS: E18 Preståsen-Kjørholt - PlanID 841

Oppfølgingsflagg: Følg opp
Status for flagg: Flagget

Fra: Kolbjørn Hegna <kolheg@globalconnect.no>
Sendt: onsdag 17. november 2021 11:36
Til: Fridrik Ivar Bergsteinsson <Fridrik.Bergsteinsson@porsgrunn.kommune.no>
Emne: E18 Preståsen-Kjørholt - PlanID 841

Innspill.

Det forutsettes at ansvarlig anleggsleder utfører befaringer med huseiere som ligger tett opp til traseen hvor det skal utføres sprengningsarbeider.

På disse befaringene må det i fellesskap tas bilder av grunnmurer mm med tanke på mulige setninger som kan oppstå ifm. sprengningsarbeider.

(Her vil jeg ikke høre om at noen hus ligger utenfor regulert anleggsområde, og derfor ikke blir hensynstatt. Rystelser i grunn forplangter seg.)

Dette for at det ikke skal bli mulige, langvare diskusjoner etter utført arbeid om hvem som evt. har skyld i hva. Det går altfor mange historier i lokalavisen om Nye veiers arroganse ved oppgjør der skader skjer.

Det bør være et felles mål å redusere flest mulige tvister.

Jeg kan også nevne at jeg tok kontakt med Nye veier, om nettopp det samme temaet, etter et informasjonsmøte på Eidanger for et par år tilbake.

Jeg hørte ingenting fra de!

Legger til andre eksempler på ansvarsfraskrivelser:

Så sent som i går hørte jeg om ansvarsfraskrivelse ifm. arbeid på ny ungdomskole på Tveten.

Her viser det seg at grunnarbeider på skoletomta har forårsaket så stor rystelser at store steinblokker har blitt utløst med fare for omgivelser.

Motto – bedre å være føre var!

Mvh

Kolbjørn Hegna
Amund Tvetens veg 48
3944 Porsgrunn

Eli Eikeland

Fra: Fridrik Ivar Bergsteinsson <Fridrik.Bergsteinsson@porsgrunn.kommune.no>
Sendt: fredag 26. november 2021 10:35
Til: Eli Eikeland; Marius Fossum Normann
Emne: Fwd: E18 Preståsen - Kjørholt, område Steinringen, Hovet, Porsgrunn

Oppfølgingsflagg: Følg opp
Status for flagg: Flagget

Get [Outlook for iOS](#)

From: Terje Lundsten <terje@lundsten.no>
Sent: Friday, November 26, 2021 10:11:41 AM
To: Porsgrunn Postmottak <postmottak@porsgrunn.kommune.no>
Cc: Fridrik Ivar Bergsteinsson <Fridrik.Bergsteinsson@porsgrunn.kommune.no>; oddeve@online.no <oddeve@online.no>
Subject: E18 Preståsen - Kjørholt, område Steinringen, Hovet, Porsgrunn

Hei,

I forbindelse med arbeider med tunnelen E18 Preståsen - Kjørholt, som vil gå rett under huset vårt i Steinringen 6 har jeg noen spørsmål:

- a) Vi har hus og garasje som står på såle på fjellet rett over tunnelen. Vil det bli fare for ødeleggelser på såle eller bygning?
- b) Vil det bli montert seismograf i tilknytning til bygningene på eiendommen under sprengningsarbeidene?
- c) Hvis en skade oppstår, vil det bli erstattet?
- d) Vil det bli utført en befaring på forhånd slik at tilstand før og etter arbeider blir dokumentert med tanke på vurdering på eventuelle skader?
- e) Hva kan vi regne med at støynivået vil bli, over hvilken tidsperiode vil arbeidene foregå, og når på døgnet vil boring og sprengning foregå?

Med vennlig hilsen
Rolf Terje Lundsten, Steinringen 6, Porsgrunn
Mobil 902 55 920

Ref [Planforslag for E18 Preståsen - Kjørholt](#)

Eli Eikeland

Fra: BJØRN <BJORNNORWAY@hotmail.com>
Sendt: søndag 5. desember 2021 01:05
Til: Porsgrunn Postmottak
Emne: Byutvikling

Innspill til planforslag med PlanID 841 :

Permanent sperring for kjørende på grusveien i grøntområdet vest for Hvalsåsen , mellom T-krysset på kommende lokalvei til Lundedalen og kommende rundkjøring på Ørstvedtmyra industriområde i Skjelsvikdalen.

Bjørn Bjørnsen

Eli Eikeland

Fra: BJØRN <BJORNNORWAY@hotmail.com>
Sendt: søndag 5. desember 2021 01:18
Til: Porsgrunn Postmottak
Emne: Byutvikling - innspill

PlanID 841 : Det beskrives økt vannutslipp vestover til Versvikbekken mot Frierfjorden fra kommende E18 i Skjelsvikdalen.

Bekken må da oppgraderes litt siden den i perioder har underkapasitet.

Bjørn Bjørnsen

Terje Juvet

Brønnløkkaveien 1

3941 Porsgrunn

Heistad 7. desember 2021

Bytuvikling

Porsgrunn kommune

postmottak@porsgrunn.kommune.no.

INNSPILL TIL FORSLAG OM REGULERINGSPLAN FOR E18 PRESTÅSEN-KJØRHOLT PLAN ID841

Viser til brev om reguleringsplanen sendt 17/11/21, referansenr 20/070820-78.

Innsigelsen gjelder for Industriveien 26, Gnr 63, Bnr 42, i forbindelse med det planlagte T-krysset i Lundedalen. Veien knyttet til T-krysset vil slik det nå er forslag om, gå over deler av tomten (Gnr 63), noe som vi protesterer mot. Vi mener veien bør legges noen meter mot nordvest slik at tomten Gnr 63 ikke blir berørt. Området nordvest har ingen bebyggelse, og å legge veien der, vil medføre mindre inngrep.

Dersom plassering av ny vei blir slik det nå er forslag om, vil dette medføre at Industriveien 26 vil bli langt mindre egnet som næringseiendom siden svært mye av utearealet beslaglegges. Siden dette medfører at eiendommen blir langt mindre salgbar, bør evt eiendommen innløses i sin helhet, og ikke stykkevis som det er forslag om.

Jeg vil også klage på at jeg ikke har blitt informert om at den foreslåtte reguleringsplanen vil medføre både permanent og midlertidig beslaglegging av eiendommen. Første gang jeg ble opplyst om at eiendommen ble berørt, var av en av interessentene til å kjøpe eiendommen. Dette skjedde i november, og gir en altfor kort frist i forhold til å sette seg inn i saken og gi tilbakemeldinger og innspill. Dette kan neppe være i henhold til retten om medvirkning i en tidlig fase av planarbeidet.

Dersom jeg hadde fått informasjon tidligere kunne jeg unngått de kostnadene og ressursene jeg har brukt for å legge eiendommen ut for salg. Eiendommen ble lagt ut for salg av Aktiv eiendomsmegler i slutten av juli. Hadde informasjon om planen blitt gitt tidligere, ville utgifter til takstmann og eiendomsmegler vært unngått, siden det viser seg at tomten er lite salgbar med den usikkerheten planen medfører. Det må da være noen regler som forvisser seg om at eiere av eiendommer som blir påvirket av en slik utbygging, blir informert? Jeg ønsker kompensasjon for de merkostnadene jeg har hatt som følge av kommunens manglende informasjon.

Dersom dere ønsker ytterligere informasjon, eller komme i kontakt med undertegnede, kan jeg nås på telefon 99261333, evt send skriftlig brev til Brønnløkkaveien 1.

Med hilsen

Terje Juvet

Vi ser at løsningen med lang tunnel er bra for mange mennesker i Porsgrunn, men vi som bor ved den nye «trafikkmaskinen» på Kjørholt er bekymret for støysituasjonen både i framtida og under anleggsperioden.

Illustrasjonsplanene viser kun støyskjerm langs påkjøring/akselerasjonsfelt på vestsida av det strekket der veien går i dagen mellom de to tunellene. Den nye situasjonen blir her fire felt med 110 km/t i tillegg til et akselerasjonsfelt.

Planene og bestemmelsene som er lagt ut på høring sikrer ikke at det blir bygget støyskjerm på dette strekket. Dette er vi veldig bekymret for. Vi ber Porsgrunn kommune om å sikre gjennom bestemmelsene at det skal bygges støyskjerm på hele strekket. Anbefalingen i støyrapporten s.25 er klar på at en støyskjerm på 300m vil ha vesentlig støyreduserende effekt. Støykartet viser i tillegg at boligene i Friervegen vest for E 18 får mye støy fra den uskjerma delen av veistrekket mot Kjørholttunellen. Vi ber om at støyskjerming vurderes for hele strekket mellom tunellene.

Under anleggsperioden er det, slik vi forstår, tenkt å etablere knuseverk for tunellmasser i nær tilknytning til boligene i området. Vi ber om at det tas hensyn til bebyggelsen her når knuseverket plasseres. Det bør bygges opp lokale støyskjermer tett på anlegget, alternativt benyttes støytelt (slike som brukes i steinbrudd).

Vi eier en ubebygd tomt på gnr. 70, bnr 45. Denne blir i følge støyberegningene liggende i gul sone. Vi er usikre på hvordan vi skal forholde oss til dette og hva vi kan planlegge for på denne tomte.

Vh

Anne-Wenche Lindland og Ivar Karlsen

Friervegen 110

Tlf: 97473998

Eli Eikeland

Fra: Marius Fossum Normann <marius.fossum.normann@nyeveier.no>
Sendt: torsdag 9. desember 2021 15:32
Til: Eli Eikeland
Kopi: DELPLACE Gilles [EIFFAGE INFRASTRUCTURES]
Emne: VS: Sak 67/21, planid 841-høringsuttalelse til planforslaget for E18 Preståsen-Kjøbekk

FYI

MARIUS FOSSUM NORMANN

Planprosessleder
+47 913 75 479



From: Bjørn Meaas <Bjorn.Meaas@nyeveier.no>
Sent: torsdag 9. desember 2021 15:22
To: Didric Knutsen Jordon <Didric.Jordon@nyeveier.no>
Subject: VS: Sak 67/21, planid 841-høringsuttalelse til planforslaget for E18 Preståsen-Kjøbekk

T.O.

BJØRN MEAAS

Grunnerverv
+47 938 52 889



Fra: Morten N. Wexels <wexels@wexels.no>
Sendt: torsdag 9. desember 2021 15:16
Til: Bjørn Meaas <Bjorn.Meaas@nyeveier.no>
Emne: VS: Sak 67/21, planid 841-høringsuttalelse til planforslaget for E18 Preståsen-Kjøbekk

Sender deg til orientering kopi av min uttalelse til Porsgrunn kommune av i dag.

Med vennlig hilsen

Morten N. Wexels

ADVOKATFIRMAET WEXELS DA
Langbrygga 4, Postboks 3084 Handelstorget, N-3707 Skien
Telefon: +47 35 90 58 90 / 91 37 75 20
Medlem av Advokatforeningen

Fra: Morten N. Wexels
Sendt: torsdag 9. desember 2021 14.53
Til: postmottak@porsgrunn.kommune.no
Emne: Sak 67/21, planid 841-høringsuttalelse til planforslaget for E18 Preståsen-Kjøbekk

Jeg viser til utlysning av planforslag med høringsfrist 10.12.21

INNLEDNING

Undertegnede representerer Jala Eiendom AS og deres leietagere E18 Truckcenter AS mfl. som driver sine næringer fra Kjørholtveien i Porsgrunn kommune.

Jeg vedlegger et ortofoto over det berørte næringsområdet der det er markert hva som er avsatt til permanent båndlegging etter ferdigstilling (markert med gult) og hva som skal kunne disponeres under anleggsperioden (markert med grønt).

En inngripen som foreslått er ikke forenlig med fortsatt drift og vil, uten vesentlige endringer, kunne føre til nedleggelse av virksomhetene og gjøre bygningsmassen verdiløs.

JALA EIENDOM AS OG TILKNYTTETE VIRKSOMHETER

Jala Eiendom AS org.nr 947 668 498 er eiendomsbesitter og grunneier til arealet. De leier ut området og dets næringslokaler til E18 Truckcenter AS org.nr 832 673 862, E18 Truckcenter Sales AS org nr 924 748 338 og Eurobus Nordic AS org. Nr 921 025 653. Det er også flere andre leietagere tilknyttet området. Dette gjelder Frode Bjønnes Transport AS som driver transport og lager, Storbilvasken AS som driver 24 timer vaskeservice av tyngre kjøretøyer. I tillegg er det tankanlegg tilpasset tungtransport som drives av Driv AS.

Bygget stod ferdig i 2009, spesialtilpasset denne aktiviteten.

Samlet sett arbeider det ca 75 personer på området. Et området preget av hektisk aktivitet innen storbil og buss med alt fra salg, service, verksted, tankanlegg, vaskehall, import av el-busser mv.

Sentralt for driften er behovet for store uteareal til mottak av importerte busser fra Kina, oppstilling av tankbiler, inn og utkjøring fra vaskehall og verksted samt lagring av materiell. Videre er det nødvendig med et kjørbart areal utenfor kontorbygget med utstillingslokaler på vestsiden av bygningene.

DE KONKRETE HENSYN SOM MÅ IVARETAS

Disse kan i korthet oppsummeres slik

- virksomheten er avhengig av å kunne kjøre rundt bygget begge veier
- det må være anledning for kundeparkering utenfor kontor, verksted og salgslokale
- eksisterende dieselanlegg for tanking må opprettholdes
- inn og utkjøringsareal til salghall, lager og vaskehall må opprettholdes
- tilkomst og utkjøring fra området må ivaretas
- behovet for oppstillingsplass til større kjøretøy og busser som importeres må opprettholdes

Virksomheten driver en næring tilpasset et stort antall kunder over hele landet og har en strategisk plassering for å kunne yte fullgod service til landbasert transportnæring.

VIDERE ARBEID MED PLANEN

En ber om planmyndighetenes vurdering av om det kan la seg gjøre å flytte planlagte rundkjøring og tilknytning til Kjørholtveien noe sydover slik at virksomhetene kan oppbevare full utnyttelse av sitt nåværende areal.

Det bes om en befaring på området med planansvarlig for å påvise og utdype de utfordringer en realisering av planen vil få for mine klienter og flere andre næringer tilknyttet området.

Med vennlig hilsen

Morten N. Wexels

ADVOKATFIRMAET WEXELS DA

Langbrygga 4, Postboks 3084 Handelstorget, N-3707 Skien

Telefon: +47 35 90 58 90 / 91 37 75 20

Medlem av Advokatforeningen



0/1

70/35

70/37

70/38

70/42

70/43

70/40

50 m

**Kommentarer og innspill til planforslag for E18 Preståsen-Kjørholt, Planid 841
fra
Fellesforum for Heistad, Brattås og Skjelsvik, Hvalsåsen Velforening og Skavrakåsen Velforening**

Til Porsgrunn Kommune
postmottak@porsgrunn.kommune.no.

Heistad 9.12.2021

E18 Preståsen-Kjørholt, planid 841, kommentarer og innspill til planforslag

Vi viser til sak 67/21 fra Utvalg for miljø og byutvikling utlagt på Porsgrunn kommunes hjemmeside 29.10.2021 ang. E18 Preståsen – Kjørholt, Planprogram for reguleringsplan planid 841.

Fellesforum for Heistad, Brattås og Skjelsvik, Hvalsåsen Velforening og Skavrakåsen Velforening har i felleskap utarbeidet kommentarer og innspill til planforslaget.

Organisasjoner tilknyttet Fellesforum Heistad, Brattås og Skjelsvik:

1. Heistad Speidergruppe, Dalen II Borrettslag, Heistad Arbeiderlag, Heistad Motorbåtforening, Heistad og omegn pensjonistforening, Heistad skole FAU, Heistad ungdomsskole FAU, Heistadtangen Sameie A, Heistadtangen Sameie B, Heistadtangen Sameie C, Hvalsåsen velforening, Idrettslaget HEI, Lundedalen Fritidssenter, Lundelia Borettslag, Porsgrunn Badmintonklubb, Porsgrunn Venstre, Skavrakåsen Borettslag, Skavrakåsen Velforening, Skjelsvik Vel, Stranda Båtforening, Stranda Velforening

Nye Veier sitt nye forslag til reguleringsplan for ny E18 Preståsen-Kjørholt med lang Grenlandstunnel fra Preståsen til Kjørholt er positivt:

- Bevarer viktige natur- og friluftsområder på Eidangerhalvøya.
- Fjerner vesentlig støy- og luftforurensning fra trafikk på strekningen Preståsen-Kjørholt for befolkningen langs ny E18.
- Reguleringsplan for Versvika blir ikke videreført/benyttet.

Vi er godt fornøyd generelt med planen slik den ser ut p.t., men det er noen forhold vi mener må få særlig oppmerksomhet i tillegg til det som er fremlagt.

1. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. Den nyeste veilederen er T-1442/2021 mens det henvises til T1442/2016 i plandokumentene.

2. Tydelige krav til arbeidstid og plan for ytre miljø må inn i planbestemmelsene

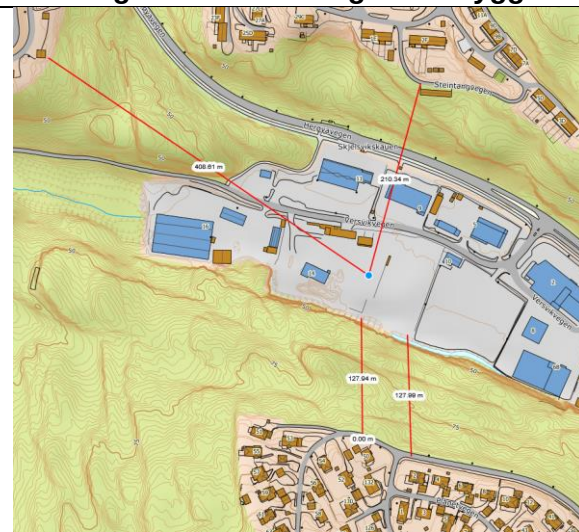
- Reguleringsbestemmelsene er svake med hensyn til å beskytte ytre miljø og som et minimum må følgende inn i planbestemmelsene:
 - i. «Virksomhet skal foregå i dagsonen kl. 7-19 på hverdager. I spesielle tilfeller tillates avvik i form av anleggsvirksomhet i kvelds-, nattperioden eller i helger. Da skal det varsles ihht T-1442/2021».
 - ii. Setningen «Anbefalingene i retningslinjene skal følges, så langt det er teknisk mulig og økonomisk forsvarlig etter kost-/nyttevurderinger» i kapittel 2.2 i reguleringsbestemmelser **må fjernes** da det undergraver krav om bruk av retningslinjene.
 - iii. Vi krever at det tilføyes ett punkt under kapittel 2.2 i reguleringsbestemmelsene hvor manglende hjemler (f.eks. at tiltaket ligger utenfor planområdet) ikke blir brukt som grunn for unngå å gjennomføre tiltak mot støy som ligger så nær kilden som mulig. Jfr. kapittel 2.2, første kulepunkt.

Kommentarer og innspill til planforslag for E18 Preståsen-Kjørholt, Planid 841
fra
Fellesforum for Heistad, Brattås og Skjelsvik, Hvalsåsen Velforening og Skavrakåsen Velforening

3. Trafikk på nåværende RV354 må begrenses i både i anleggs- og driftsfase for ny E18.

- Omdirigering av E-18-trafikk via Rv354 må begrenses til absolutt minimum i anleggsfasen, av hensyn til både trafiksikkerhet og bomiljø.
- Etter ferdigstilling av ny E18 må nåværende Rv354 Skjelsvik-Heistad omreguleres til gate og E18 prosjektet må bekoste etablering av innsnevring og eller andre tiltak som reduserer gjennomgangstrafikk. Nåværende E18 fra Skjelsvik til Kjørholt må ta den gjennomgangstrafikken som pr i dag går på strekningen Skjelsvik-Heistad.

4. Midlertidig massedeponi i Skjelsvikdalen i anleggsfasen vil gi vesentlig støy- og luftforurensning for bebyggelse rundt Skjelsvikdalen.



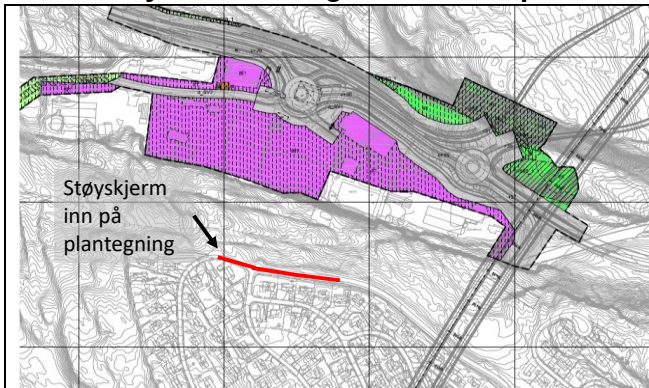
Det er planlagt et midlertidig massedeponi (side 31 i vedlegg 17) i Skjelsvikdalen, med minsteavstand **~130 m** til bebyggelse og i umiddelbar nærhet til **1600 innbyggere** rundt Skjelsvikdalen.

Potensielt skal 750 000 m³ tunnelmasse omlastes her som betyr ca. 75 000 lossinger og lastinger med massive støy- og luftforurensningskonsekvenser for de rundt 1600 som bor i umiddelbar nærhet til Skjelsvikdalen.

Løsning: Vi krever primært at midlertidig massedeponi i Skjelsvikdalen tas ut av planen og erstattes med omlastning i fjellhall og massetransport direkte til endelig deponi. Sekundært må det settes tydelige krav i reguleringsbestemmelser at omlastning i Skjelsvikdalen må holdes til et absolutt minimum og at støydempende tiltak som f.eks. gummibelagt utstyr må benyttes.

Kommentarer og innspill til planforslag for E18 Preståsen-Kjørholt, Planid 841
fra
Fellesforum for Heistad, Brattås og Skjelsvik, Hvalsåsen Velforening og Skavrakåsen Velforening

5. Nye avkjørings-/påkjørings-ramper i Skjelsvikdalen vil gi vesentlig økt støyforurensning for beboere på Brattås.

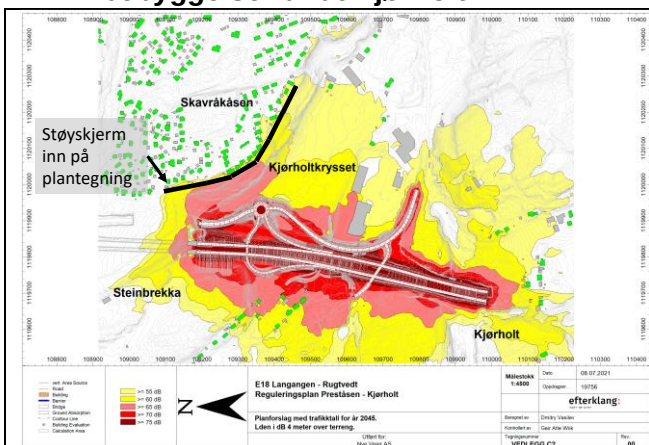


Planen vil gi vesentlig økt støyforurensning fra trafikk på E18/RV36 for bebyggelse på Hvalsåsen.

T-1442 er klar på at støyskjerming skal skje nærmest mulig kilden. Vi krever at det legges inn i planen mulighet for støyskjerming langs Siriusvegen for å redusere støy fra ny E18/RV36 for hele boområder – ikke bare minimumskravet med skjerming per boenhet.

Løsning: Støyskjerm må inn i plankart og planavgrensning utvides slik at man slipper egen byggesak senere.

6. Ny E18 og halvt kryss vil gi vesentlig økt luft- og støyforurensning for bebyggelse rundt Kjørholt



Planen vil gi vesentlig økt støyforurensning fra trafikk på E18/kryss for bebyggelse Skavrakåsen.

T-1442 er klar på at støyskjerming skal skje nærmest mulig kilden. Vi krever at det legges inn i planen mulighet for støyskjerming langs pynten på Skavrakåsen – ikke bare minimumskravet med skjerming per boenhet

Løsning: Støyskjerm må inn i plankart og planavgrensning utvides slik at man slipper egen byggesak senere.

7. Turvei øst Kjørholt, over tunneløp Steinbrekka



Planen ligger i konflikt med en av de viktigste turveiene for Grava/Skavrak/Heistad.

Hverken turvei langs dagens E18 (1) eller turvei over dagens Steinbrekkatunnel (2), og som ligger i område for ny tunnelmunning for Grenlandstunnelen, er tegnet inn på plankart eller beskrevet i planen.

Løsning: Turstiene må tegnes inn og erstatningsturstier innarbeides i plankart.

8. Det må sikres medvirkningsprosess for lang kulvert på Kjørholt



Tilgang til Heistad sitt viktigste turområde går gjennom en >80m lang kulvert og vil være en barriere for friluftslivet for Heistad sin befolkning.

Løsning: Det må sikres en medvirkningsprosess for utforming av kulvert. Vi krever at det legges inn i planbestemmelsene at det lages en egen byggesak på kulverter. Sekundært må det settes tydelige krav til utforming i planbestemmelsene.

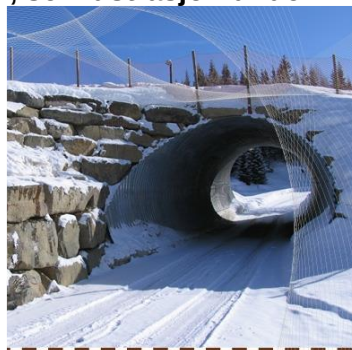
9. Kulvert for lysløype under ny tilkomstvei til industriområdet i Lundedalen



Eksisterende lysløype er planlagt å krysse ny tilkobling til Lundedalen i plan.

Dette umuliggjør helhetlig trase (barmarkstrase og skitrase), og gir behov for å krysse trafikkert vei med mye tungtransport, svært uheldig for både voksne og ikke minst barn og unge, herunder de som trener i anlegget.

Løsning: Legge lysløype i kulvert under ny adkomstvei, se illustrasjon under



Illustrasjon mulig kulvertløsning

For Fellesforum for Heistad, Brattås og Skjelsvik

Jon Helge Helgerud (sign.)
Leder

For Skavrakåsen Velforening

Øyvind Sjølie Karlsen (sign.)
Leder

For Hvalsåsen Velforening

Terje Bakke (sign.)
Leder

Til Porsgrunn Kommune
Postboks 128, 3901 Porsgrunn

postmottak@porsgrunn.kommune.no

Hvalsåsen, 09.12.2021

E18 Preståsen-Kjørholt, planid 841 innspill til planforslag

Vi viser til sak 67/21 fra Utvalg for miljø og byutvikling utlagt på Porsgrunn kommunes hjemmeside 29.10.2021 ang. E18 Preståsen – Kjørholt, Planprogram for reguleringsplan planid 841.

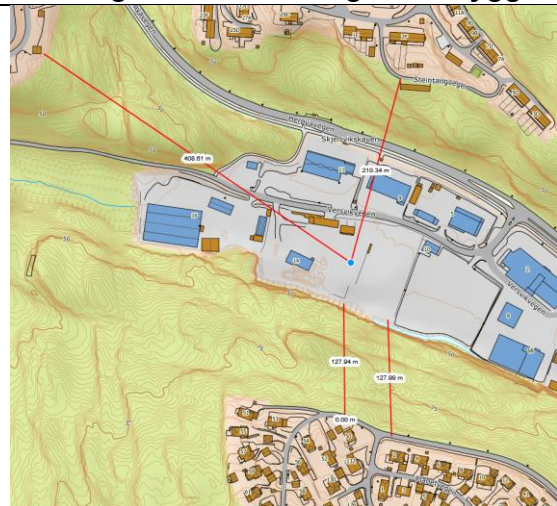
Hvalsåsen velforening representerer rundt 200 boliger (~600 beboere) i Siriusvegen, Planetvegen, Kometvegen og Tellusvegen på Hvalsåsen (/Brattås) i Porsgrunn kommune. Velforeningen har følgende kommentarer og innspill ifht ovennevnte reguleringsplan:

Nye Veier sitt nye forslag til reguleringsplan for ny E18 Preståsen-Kjørholt med lang Grenlandstunnel fra Preståsen til Kjørholt er positivt:

- Bevarer viktige natur- og friluftsområder på Eidangerhalvøya.
- Fjerner vesentlig støy- og luftforurensning fra trafikk på strekningen Preståsen-Kjørholt for befolkningen langs ny E18.
- Reguleringsplan for Versvika blir ikke videreført/benyttet.

Vi er godt fornøyd generelt med planen slik den ser ut p.t., men det er noen forhold vi mener må få særlig oppmerksomhet i tillegg til det som er fremlagt.

1. Midlertidig massedeponi i Skjelsvikdalen i anleggsfasen vil gi vesentlig støy- og luftforurensning for bebyggelse rundt Skjelsvikdalen.

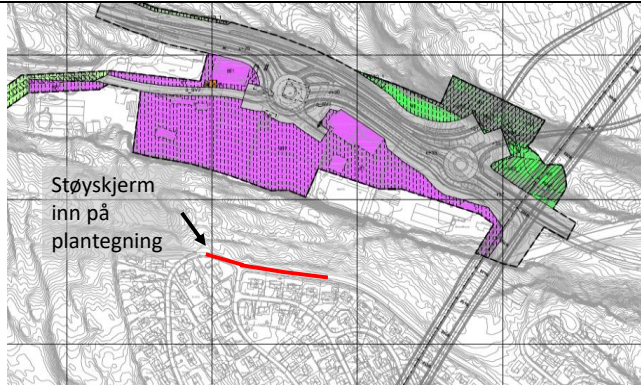


Det er planlagt et midlertidig massedeponi (side 31 i vedlegg 17) i Skjelsvikdalen, med minsteavstand ~130 m til bebyggelse og i umiddelbar nærhet til **1600 innbyggere** rundt Skjelsvikdalen.

Potensielt skal 750 000 m³ tunnelmasse omlastes her som betyr ca. 75 000 lossinger og lastinger med massive støy- og luftforurensningskonsekvenser for de rundt 1600 som bor i umiddelbar nærhet til Skjelsvikdalen.

Løsning: Vi krever primært at midlertidig massedeponi i Skjelsvikdalen tas ut av planen og erstattes med omlastning i fjellhall og massetransport direkte til endelig deponi. Sekundært må det settes tydelige krav i reguleringsbestemmelser at omlastning i Skjelsvikdalen må holdes til et absolutt minimum og at støydempende tiltak som f.eks. gummibelagt utstyr må benyttes.

2. Nye avkjørings-/påkjørings-ramper og trafikkmaskin i Skjelsvikdalen vil gi vesentlig økt støyforurensning for beboere på Brattås.

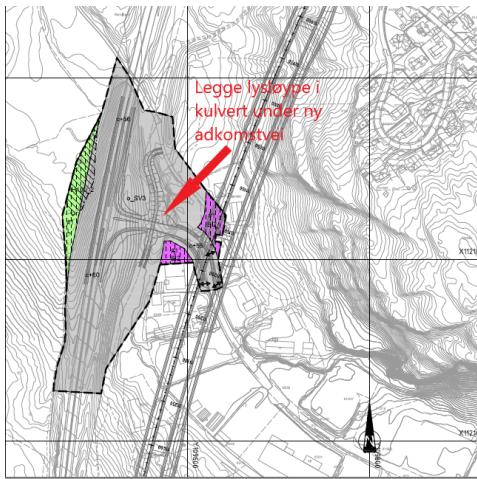


Planen vil gi vesentlig økt støyforurensning fra trafikk på E18/RV36 for bebyggelse på Hvalsåsen.

T-1442 er klar på at støyskjerming skal skje nærmest mulig kilden. Vi krever at det legges inn i planen mulighet for støyskjerming langs Siriusvegen for å redusere støy fra ny E18/RV36 for hele boområdet – ikke bare minimumskravet med skjerming per boenhet.

Løsning: Støyskjerm må inn i plankart og planavgrensning utvides slik at man slipper egen byggesak senere.

3. Kulvert for lysløype under ny tilkomstvei til industriområdet i Lundedalen



Eksisterende lysløype er planlagt å krysse ny tilkobling til Lundedalen i plan.

Dette umuliggjør helhetlig trase (både barmarks- og skitrasé), og gir behov for å krysse trafikkert vei med mye tungtransport. Dette vil være svært uheldig for både voksne og ikke minst barn og unge, herunder de svært mange fra både Brattås og et stor omegn som går turer og trener i dette området gjennom hele året.

Løsning: Legge lysløype i kulvert under ny adkomstvei, se illustrasjon under



Illustrasjon mulig kulvertløsning

4. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. Den nyeste veilederen er T-1442/2021 mens det henvises til T1442/2016 i plandokumentene.
5. Tydelige krav til arbeidstid og plan for ytre miljø må inn i planbestemmelsene
- Reguleringsbestemmelsene er svake med hensyn til å beskytte ytre miljø og som et minimum må følgende inn i planbestemmelsene:
 - i. «Virksomhet skal foregå i dagsonen kl. 7-19 på hverdager. I spesielle tilfeller tillates avvik i form av anleggsvirksomhet i kvelds-, nattperioden eller i helger. Da skal det varsles ihht T-1442/2021».
 - ii. Setningen «Anbefalingene i retningslinjene skal følges, så langt det er teknisk mulig og økonomisk forsvarlig etter kost-/nyttevurderinger» i kapittel 2.2 i reguleringsbestemmelser **må fjernes** da det undergraver krav om bruk av retningslinjene.
 - iii. Vi krever at det tilføyes ett punkt under kapittel 2.2 i reguleringsbestemmelsene hvor manglende hjemler (f.eks. at tiltaket ligger utenfor planområdet) ikke blir brukt som grunn for unngå å gjennomføre tiltak mot støy som ligger så nær kilden som mulig. Jfr. kapittel 2.2, første kulepunkt.

For Hvalsåsen Velforening

Terje Bakke (sign.)
Leder

Eli Eikeland

Fra: Frode Kristensen <frodekrist@gmail.com>
Sendt: torsdag 9. desember 2021 17:51
Til: Porsgrunn Postmottak
Emne: innspill E18 Preståsen-Kjørholt
Vedlegg: Inkedstøykart 7010_LL.jpg; sit plan Friervegen 111.PNG

Hei

Vi bor i Friervegen 111. gnr.bnr 70/10 ved Kjørholt

Jeg vil først gjøre oppmerksom på at tegninger som nye veier bruker ikke stemmer i vårt tilfelle. vi har et tilbygg på nordsiden, se vedlagt sit.plan.
det er et soverom i nordvestre hjørne, med vindu nordover.
slik som dette støykartet skisserer vil vi ende opp med db over grenseverdi på utsiden av soverom.
vårt ønske er at det lages støyskjerm helt fra nye Steinbrekka og godt forbi sørgående rampe.
Tunnel burde også vært mulig å benytte på strekning her. vi er redd det blir mye forurenset luft da vi ligger midt imellom 2 tuneler.

Vi er også bekymret for at det ikke er tilstrekkelig med støyskjerming kun inntill veg, da vi ligger noe høyere en ny trase.
her må det kanskje ses på tiltak på tomt også.
en mulighet er å få lagt om innkjøring til østsiden av huset så vi får uteområdet på vestsiden. dermed mer skjermet.
dette vil muligens hindre større verdiforringelse av boligen.

det er viktig å se på tiltak som hindrer støy i annleggsfasen, forstår at arbeider skal foregå mandag til lørdag 07.00-19.00
det burde være begrenset støy i alle fall frem til 09.00 på lørdager..

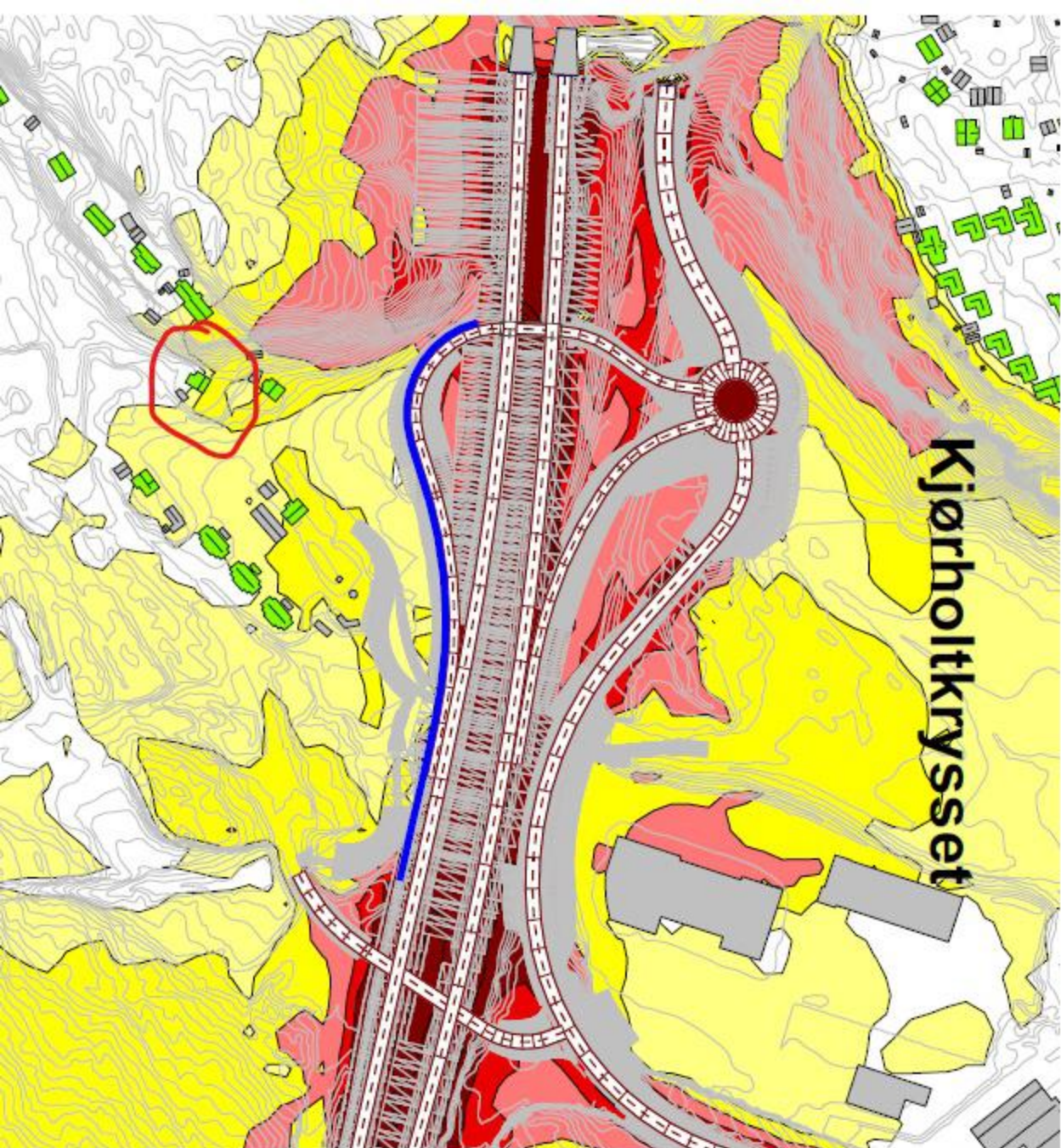
når det gjelder skoleveg har nye veier forsikret oss om at denne er åpen og ikke minst trygg i annleggsfasen.
og at den kan komme til å bli stengt inntill 2 uker, da er det snakk om å sette inn skyss iform av taxi eller buss. det er viktig at dette følges opp.
da kulvert blir veldig lang så er det viktig å sikre gode lysforhold her.

Plassen ved avkjøring til Kjørholt mot vest blir idag brukt som rasteplass og søppelfylling. det er fint om det legges opp til at dette ikke er mulig etter utbygging.
dette vil også spare kommunen for mye opprydding.

Vi er litt bekymret over at Nye veier påpeker at vi ligger utenfor planområdet, og at vi i teorien er uberørt.
vi blir berørt i aller høyeste grad og håper det blir tatt på alvor.
støykrav kommer de uansett ikke unna

Når det er sagt så er vi positive til ny veg, dette vil hjelpe veldig på køproblematikk i sommerhalvåret.
men må si vi gruer oss til annleggsfasen ift støy og fremkommelighet.

Mvh
Frode og Iselin Kristensen



venstre: Uskjermet. Høyre: Med foreslått skjerm på



Fra: Bjørn Løvås <bjorn.lovås@sf-nett.no>
Sendt: 9. desember 2021 18:40
Til: Porsgrunn Postmottak
Emne: Synspunkter på planforslag E18 Preståsen- Kjørholt

For å avlaste Fv 354 bør nåværende E18 ha en avkjøring mot Grava f.eks. Skrubbedalsvegen. Denne avkjøringen og den mot industrifeltet i Lundedalen bør ha avkjøringsfelter.

M.vh.

Bjørn Løvås
Brattåsvegen 256
Mob.99267231

Sendt fra min iPad

Porsgrunn kommune

Byutvikling, Postboks 128, 3901 Porsgrunn

Solvang Borettslag

Jernbanegata 25, 3916 Porsgrunn

Postboks 44, 3901 Porsgrunn

Innspill til reguleringsplan for E18 på strekning Preståsen – Kjørholdt.

Vedrørende forslag til reguleringsplan, ønsker Solvang Borettslag og fremme innspill, til gjennomføring og sluttsituasjon.

Solvangs Borettslag består av 3 tomannsboliger(6 boenheter), like ved dagens E18. I reguleringsplan for ny 4 felt E18, vil våre boliger komme nærmere veien og i anleggsfasen vil vi være spesielt utsatt for støy fra aktiviteten.

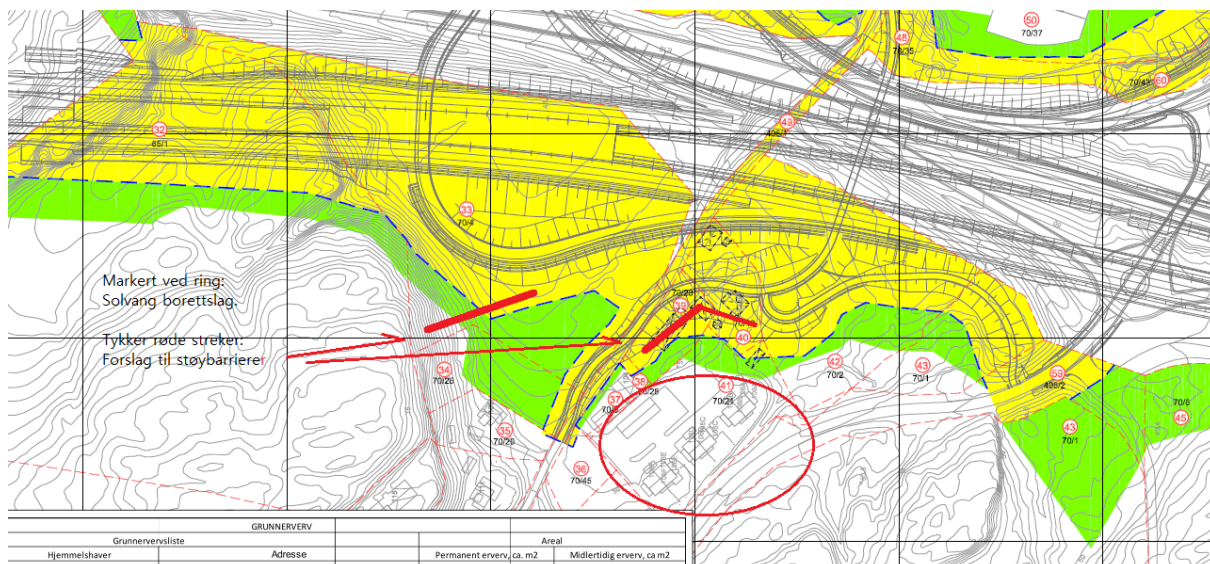
Vi vil derfor foreslå at det lages en støybarriere på tomtene der boliger Friervegen 100 og 102 i dag ligger. Dette er boliger som likevel blir ervervet og revet for prosjektet.

Videre ønsker vi at det ses på muligheten for å lage permanent støybarriere/voll på jordet ved siden av nytt tunnellop.

Vedlagt ligger tegningsforslag for disse innspill.

Mvh

Solvang Borettslag/v leder Ronny Sørås



GRUNNERVERV		Areal	
Grunnervervsliste	Adresse	Permanent erverv, ca. m2	Midlertidig erverv, ca m2
Hjemmelshaver			
GRAVA HILDE	GRAVAVEGEN 63, 3940 Porsgrunn	8858	4361
LUDVIGSEN-HEISTAD LARS G	FRIERVEGEN 102, 3940 Porsgrunn	16421	2072
LUDVIGSEN BENNY	CHR. H. BLOMS GATE 36, 3717 Skien		
VESEMYR HOLDING AS	Nedre Kongerød 20, 3737 Skien	246	1290
EIDE PETTER OG EIDE ANJA	FRIERVEGEN 109, 3940 Porsgrunn	9	
KARLSEN IVAR	FRIERVEGEN 110, 3940 Porsgrunn	35	
SATKAUSKAS PAULIUS	FRIERVEGEN 104, 3940 Porsgrunn		112
LUCKAUSKIENE KRISTINA	FRIERVEGEN 104, 3940 Porsgrunn		

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 enn dagens E18, krysset og E18 ved steinbrekka må støyskjermes i alle retninger. Det vil anbefales miljøtunell på strekningen mellom kjørholt og steinbrekka tunellen. Avstanden mellom steinbrekka og Kjørholtstunellen er meget kort. 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?

Da vi har sterk tilknytning til min fars gårdsbruk 70/6 anser jeg denne kryssløsningen som katastrofal og raserende med tanke på hans gårdsbruk. Støy vil bli meget stor i dette området og det må lages god støyskjerming fra rundkjøring og tilførselsvei. 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 dyrket mark, husbebyggelse og viktige tur/ skoleveier samt at området myldrer av dyreliv. Dette kan ikke aksepteres.

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.

Ved forlengelse av bruene som krysser over E18 ved kjørholtstunellen er det viktig at det etableres gangfelt som krysser fra vestre-kjørholt ned til ny kulvert under E18 det burde også legges inn et par fartsdumper i forbindelse med dette. Dette er en mye brukt tur og skoleveg.

Ny kulvert som vil gå under E18 blir meget lang noe det burde gjøres kompenserende tiltak for.

Samtidig med den nye bruene må det etableres en bedre kryssløsning fra vestre-kjørholt og inn på Friervegen. Krysset burde bygges i en mindre og mer naturlig størrelse og ikke slik det er konstruert i dag.

Den uofisielle dumpe og parkeringsplassen som i dag blir benyttet ved rundkjøringen vest for dagens E18 på kjørholt må forsvinne og beplantes med grøntarealet da dette området skaper mye søppel samt farlige situasjoner da det blir kjørt rett ut i rundkjøringen.

Det må sørges for at skog og natur vest for E18 bevares i høyeste grad og ikke blir hugget ned til fordel for anlegg og deponi. Det som eventuelt blir berørt må beplantes opp på nytt.

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 må fremlegges en plan for skoleveg under anleggsperioden og jeg stiller meg spørrende til hvordan dette skal løses?.

Annleggstrafikk samt omlastning og knusing må legges til et minimum med tanke på støy og barn i området.

Det håpes Porsgrunn kommune står opp for sine innbyggere samtidig som de verner om viktige landbruks og boareal.

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 og Kjørholtvegen vestre 7 , 3940 Porsgrunn

Heistad 09.12.2021

Innspill til planforslaget for E18 Preståsen – Kjørholt.

Plan ID 841.

Som nabo og grunneier til planlagt ny E18 reagerer jeg på manglende støydemping ved Kjørholtkrysset. Ny E18 har ingen planlagt støydemping østover mellom Steinbrekka tunnelen og Kjørholt tunnelen. Dagens E18 har en støpt kant langs veien som tar mye hjulstøy. Vi er mange beboere på østsiden av veien som blir berørt av støy og som fortsatt ønsker å bo her. Det minste vi må kunne forlange er en god støydemping i form av jordvoller på begge sider av veien. Det beste hadde vært en miljøtunell på stykket mellom tunellene.

Areal bruken i kryssområdet må også kunne minskes betraktelig. På Rugtvedt i Bamble har de bygget rundkjøringene for av og påkjøring over E18 veibanene, dette må kunne gjøres i Kjørholtkrysset også for å spare verdifulle arealer og matjord.

Viser også til tidligere innspill om Kjørholtkrysset.

Mvh

Jan Trygslund

Friervegen 61.



Porsgrunn kommune
postmottak@porsgrunn.kommune.no.

Vår referanse:
1121035502/2232656

Ansvarlig advokat:
Kathrine Lien Mjell

Dato:
29. desember 2021

MERKNADER TIL PLANFORSLAG - PLANFORSLAG FOR E18 PRESTÅSEN-KJØRHOLT, PLANID 841

1. Innledning

Jeg viser til planforslag for E18 Preståsen-Kjørhold, utlagt til offentlig ettersyn bestemt i vedtak av 26.10.2021. Frist for merknader er satt til 10. desember 2021, senere utsatt til 29. desember d.s.

På vegne av berørt grunneier Industrisveis AS, inngis med dette merknader til planforslaget.

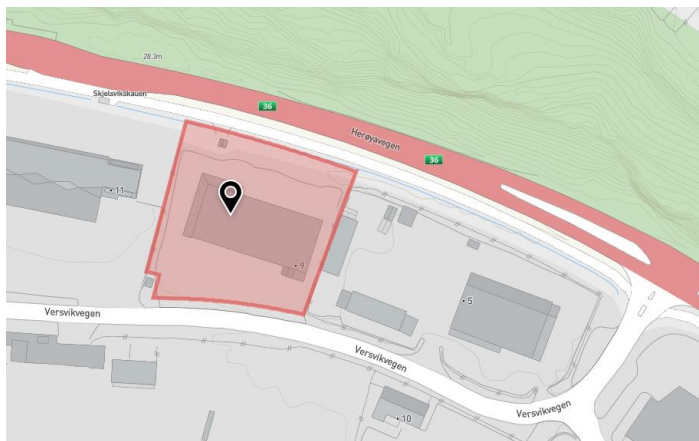
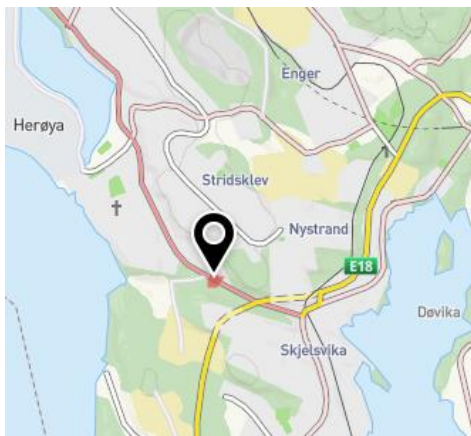
Industrisveis AS vil be om at planen endres når det gjelder deres eiendom. Slik planforslaget nå foreligger, vil det medføre svært store ulemper for driften, og de trolig måtte nedlegge driften på eiendommen.

Jeg vil i det følgende først gjennomgå eiendommen og bruken av denne, for dernest å gå inn på planforslaget og konsekvensene av dette, samt våre forslag til endringer.

Til orientering er mesteparten av dette allerede blitt meddelt Nye Veier i forhandlinger om avståelse. Jeg vil komme nærmere inn på dette også avslutningsvis.

2. Eiendommen og driften

Industrisveis AS eier tomten gnr. 58 bnr. 9 i Porsgrunn kommune, Versvikvegen 9, som ligger mellom Herøyavegen og Versvikvegen:



Industrisveis AS startet opp i 1993. Driften består av skjæring av plater og industrisveising, og verkstedet er et av Norges mest moderne verksteder i skjæreteknikk. Selskapet har 23 ansatte.

De siste årene har selskapet hatt en betydelig vekst, og i 2020 gikk selskapet Ferronmetall inn på eiersiden med 50 % for å sikre fortsatt vekst og konkurransekraft. Ferronmetall er en landsdekkende leverandør av stål- og metallprodukter.

Forventet omsetning for Industrisveis AS for 2021 er på 55 millioner kroner. Hovedvekten av kunder er innen bygg og anlegg, fundamentering, veier og broer.

Tomten i Versvikvegen, Porsgrunn, har et areal på 3.425 m², og ca. 1/3 av tomten er bebyggt med verksted. Resten av arealene benyttes til utendørs lagring av utstyr for driften, samt til tilkomst for lastebiler.

Fra tomten lastes og losses det daglig plater på 2,5 x 6-10 meter og bjelker på 12-15 meter, i tillegg til diverse sveisede konstruksjoner. Dette fraktes med semitrailere med bredde på 2,5 meter og lengde på 18 meter. Disse må snu inne på tomten.

På utearealene lagres metall som skal inngå i produksjonen av nye elementer, samt mellomlagring av ferdig produserte elementer. Dette må flyttes inn og ut av bygningen ved hjelp av truck. Platetrallen har en lengde på 8 meter og trucken en lengde på 4 meter, se bilde under:



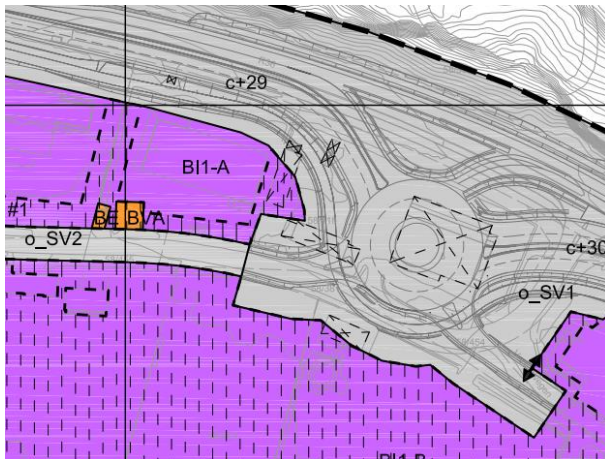
For å sikre tilstrekkelig manøvreringsmuligheter for truck og platetralle, lagres alt i ytterkant av tomten. Se eksempler på bildene under:





3. Planforslaget

Se plankart, samt ervervskart mottatt fra Nye Veier AS, hvor gult areal viser nødvendig erverv ved gjennomføring av dette planforslaget:



Planforslaget legger for det første opp til en utvidelse av Herøyavegen. Dette vil medføre at arealene på nordsiden av bygningen går tapt, og ikke lenger kan benyttes til lagring.

Videre er det foreslått innregulert et areal for vann- og avløpsanlegg, markert med oransje farge på plankartet. Også dette arealet må i så tilfelle erverves permanent, og ervervet er vist med gul firkant på ervervskartet på sørsiden av bygget. I planbestemmelsene er det foreslått følgende bestemmelse:

Vann- og avløpsanlegg (BVA)



Det tillates oppføring av pumpestasjon for spillvann for E18- anlegget

I tillegg er det foreslått et midlertidig bygge- og anleggsområde på alle kanter av tomten med unntak av nordsiden. Dette er på plankartet markert med striplede linjer, og på ervervskartet markert med grønn farge. I forslaget til planbestemmelser står det følgende om dette midlertidige arealet:

#1: Gjelder områder i tilknytning til anlegget for ny E18. Innenfor områdene tillates nødvendige terrengarbeider, anleggsrigg, mellomlagring av masser lokalt og bygging av midlertidig anleggsvei. Permanent oppfylling og lagring av masser tillates ikke.

Eiendommen reguleres for øvrig til industriformål, i samsvar med dagens reguleringsplan og kommuneplanens arealdel.

Jeg vil i det følgende kommentere hver enkelt av disse punktene.

4. Utvidelse av Herøyavegen

Utvidelsen av Herøyavegen vil medføre at Industrisveis AS mister all lagringsmulighet på nordsiden av tomten. Ny eiendomsgrense vil gå delvis helt inntil bygningsmassen, delvis ca. 1 meter fra.

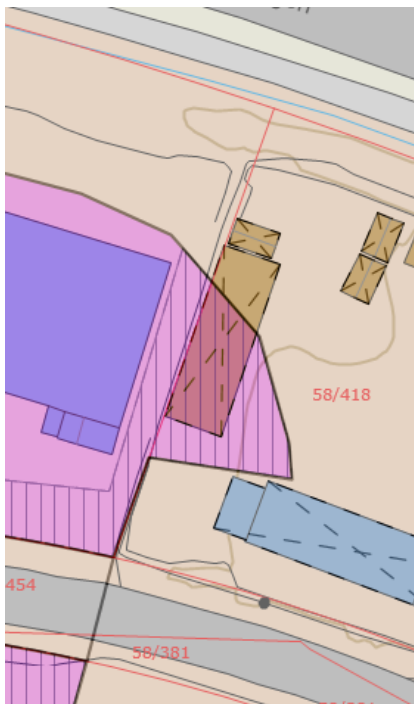
Dette vil være svært uheldig for driften, og vil kunne medføre et behov for leie / erverv av ekstern lagringsplass, som igjen vil medføre behov for mer transport.

Med en eiendomsgrense helt inntil bygningen vil en også få utfordringer med vedlikehold, i tillegg til at en ikke kommer rundt hele bygningen med maskiner eller til fots. På denne siden av bygningen er det flere faste installasjoner, blant annet filteranlegg som krever jevnlig tilsyn og vedlikehold, samt adkomst med truck.

Det bes om at kommunen Nye Veier AS vurderer å forskyve Herøyavegen litt mot nord, for å unngå eller redusere dette ervervet. På motsatt side av veien er området foreslått avsatt til LNF-formål. Så vidt en kan se vil en slik forskyvning ha begrenset betydning for dette området.

Alternativt bes det om at det allerede nå i planprosessen ser på mulighetene for makebytte med andre arealer.

Dersom Industrisveis AS kan få utvidet grensene mot vest, kunne det ha løst de utfordringer selskapet vil få med lagringskapasitet etter veiutvidelse. Naboeiendommen bnr. 418 skal etter planen erverves i sin helhet, men så vidt en kan se vil det stå igjen noen arealer etter gjennomføringen av planen som ikke opparbeides til veiformål, og som er foreslått regulert til industriformål. Se kartutsnitt under:



Det bes om at det inntas i planbestemmelsene at arealet skal tillegges bnr. 9 etter at anlegget er ferdigstilt. Arealet er uansett for lite til å kunne utnyttes selvstendig.

Alternativt kan en se på muligheter for utvidelse av grensen mot øst, eller få erstatningsareal for lagring på motsatt side av Versvikvegen, sør for eiendommen.

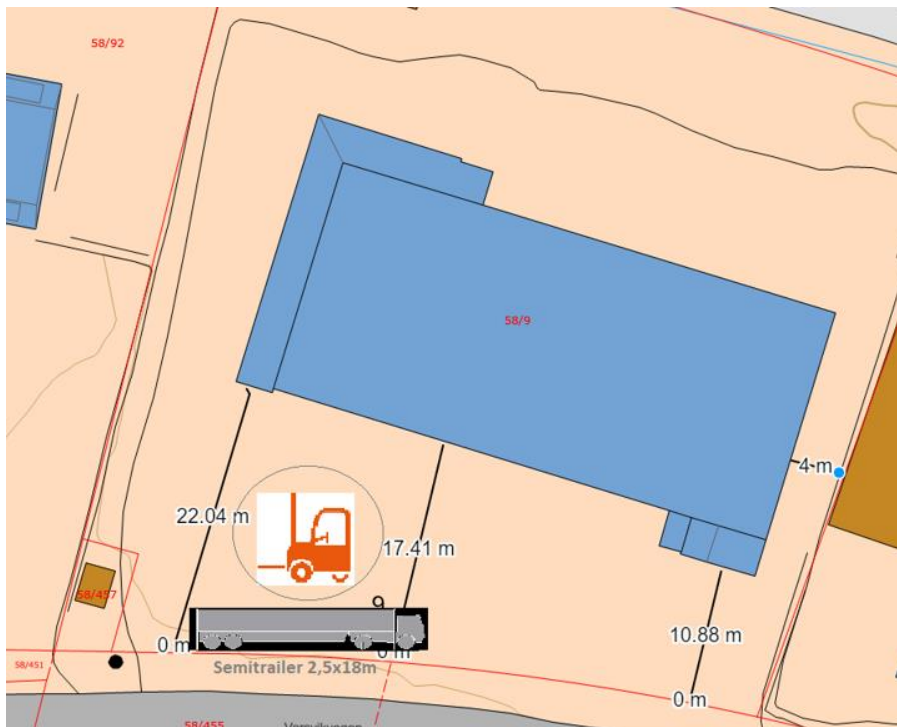
5. Areal avsatt til vann- og avløpsanlegg

Arealet avsatt til vann- og avløpsanlegg vil være ødeleggende for driften til Industrisveis AS. Se kartutsnitt under:



Ervervet vil medføre at det lages et stort innhukk i eiendomsgrensen. Dette vil redusere siktforholdene ved inn- og utkjørsel for alminnelig transport. Av størst betydning påpekes imidlertid at det vil hindre inn- og utkjøring for semitrailerne, da disse ikke vil få tilstrekkelig svingradius.

Se inntatt bilde under, som viser minimumsareal for lossing med truck:



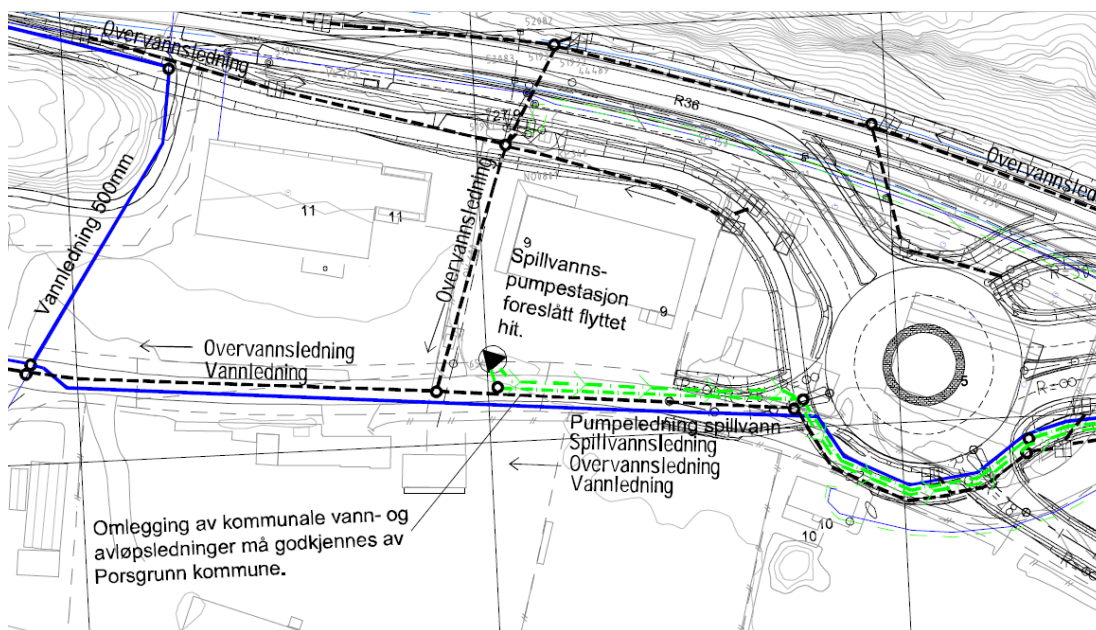
I tillegg vil lossingsmulighetene med truck forringes, og adkomsten til kjøreporten i bygget vil bli redusert. Kjøreporten til bygningen er plassert rett i forkant av det foreslåtte VA-anlegget.

En slik plassering av VA-anlegg vil medføre et betydelig stort økonomisk tap for Industrisveis AS.

Som nevnt er tomten bebygd og i full drift, og tilgjengelig areal for driften er allerede begrenset. I planområdet er det imidlertid mye arealer tilgjengelig som ikke er utnyttet, hvor det må være mulig å plassere et vann- og avløpsanlegg, og hvor konsekvensene ikke vil bli like omfattende.

Industrisveis AS har vært i kontakt med Nye Veier AS vedrørende behovet for erverv av areal til vann- og avløpsanlegg, og om det finnes alternative plasseringer. Tilbakemeldingen har vært at denne kan flyttes østover utenfor gnr. 58 bnr. 9.

Se også kartskisse mottatt fra Nye Veier i desember i forbindelse med forhandlinger om grunnnerv, som viser dagens forslag til vann- og avløpsanlegg med spillvannspumpestasjon plassert på 58/, men hvor det er flere muligheter for annen plassering:



Det bes om at dette følges opp også i plansammenheng.

6. Areal avsatt til midlertidig bygge- og anleggsområde

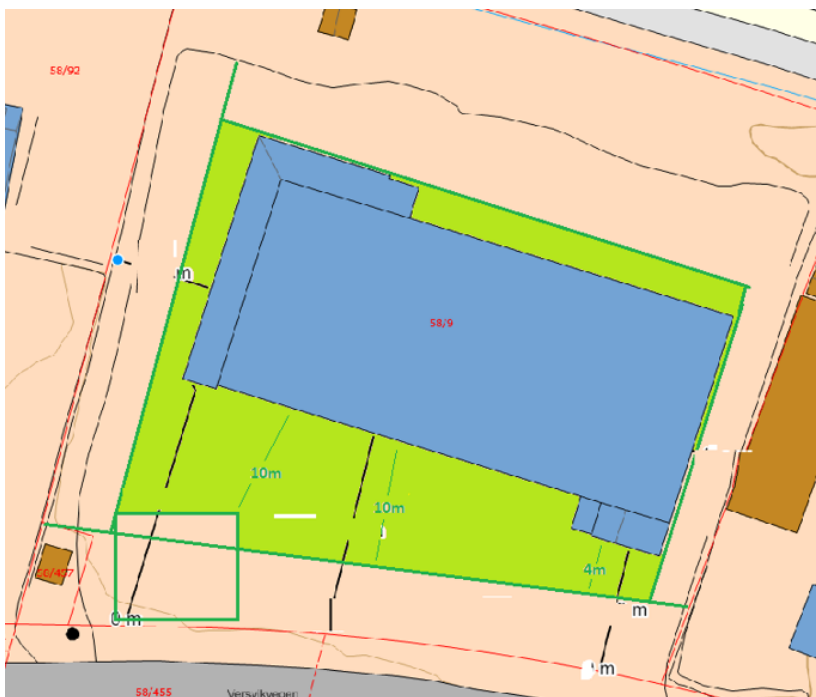
I planforslaget er det også foreslått innregulert ganske mye areal på gnr. 58 bnr. 9 til midlertidig bygge- og anleggsområde.

En har fra denne siden forståelse for at det må benyttes noe areal på østsiden av eiendommen for opparbeidelse av ny rundkjøring. Det bes likevel om at en ser på mulighetene for at ervervet kan reduseres for å redusere ulempene for driften, og for å sikre at produksjonen kan opprettholdes i anleggsperioden.

Det midlertidige anleggsområdet som er planlagt på vest- og sørsiden av tomten vil imidlertid medføre at driften må nedlegges i anleggsperioden.

I dag har Industrisveis AS tilgjengelig rundt 2,3 mål med utearealer. Disse er absolutt nødvendige for gjennomføring av driften. For å være konkurransedyktige så må selskapet kjøpe inn metall i større forsendelser og kunne lagre disse tett inntil verkstedbygningen slik at de er lett tilgjengelige.

Ved midlertidig anleggsområde slik det nå legges opp til i denne planen, vil det kun være tilgjengelige utearealer på rundt 550 m² i anleggsperioden. Dette vil verken være tilstrekkelig for transport og lossing av varer, eller for mellomlagring av materialer. Se skisse under, hvor grønt areal viser areal som vil være tilgjengelig i anleggsperioden basert på planforslaget:



Stripen på nordsiden av bygningen vil selskapet ikke ha tilgang til. Stripen på øst- og vestsiden av bygningen vil være for smal til at den kan utnyttes. Dette medfører at det kun vil være noe areal på fremsiden av bygningen tilgjengelig.

Industrisveis AS har vært i kontakt med Nye Veier AS vedrørende dette midlertidige ervervet også.

En oppfatter det slik at arealet på vestsiden av bygningen er avsatt til midlertidig erverv delvis grunnet et mulig behov for å sikre gangadkomst til gående i anleggsperioden. Det er bedt om at denne planen revurderes, og at en finner en alternativ gangadkomst, eventuelt at den flyttes lengre mot vest og ut fra bnr. 9.

I korrespondanse med Nye Veier AS oppfatter en det slik at det kan være mulig å finne alternative løsninger for gående som ikke innebærer bruk av dette arealet, og en ber om at dette også følges opp i plansammenheng.

Dersom dette løses, antas at det ikke vil være nødvendig med bruk av arealet på vestsiden for annet enn til graving av overvannsledning. Dersom det er mulig, bes det om at denne også flyttes vestover utenfor eiendomsgrensen til bnr. 9, for å unngå bruk av arealet i anleggsperioden. Dersom dette ikke lar seg gjøre, bes det om at det midlertidige bygge- og anleggsområdet på vestsiden av bygningen på bnr. 9 gis en egen kode, hvor det fremgår at det kun skal benyttes til nedgraving av overvannsledning, og at bruken begrenses i tid, eksempelvis til én uke. Det er behov for forutberegnelighet her, og Industrisveis AS må være sikker på at de ikke risikerer å miste arealet i hele anleggsperioden.

Når det gjelder gjelder arealet som er avsatt til midlertidig bygge- og anleggsområde på sørsiden av tomten, oppfatter en det slik at det også her er aktuelt med bruk som midlertidig

gangadkomst. På tilsvarende måte som for arealet på vestsiden av bygningen, oppfatter en Nye Veier slik at de kan finne alternative løsninger.

I forhold til behov for areal til vann- og avløpsledninger, forstår en det videre slik at disse kan legges i Versvikvegen eller syd for denne, slik at det ikke er behov for midlertidig bygge- og anleggsområde på denne siden av tomten.

Når det gjelder arealer øst for bygningen på bnr. 9, forstår en det slik at det er avsatt en stripe til midlertidig bygge- og anleggsvirksomhet av hensyn til opparbeidelsen av ny rundkjøring mm. Også her bes det vurdert om det er muligheter for å redusere arealet, slik at Industrisveis AS ikke mister dette i anleggsperioden.

Oppsummert:

Industrisveis AS kan som nevnt ikke gjennomføre drift med så reduserte arealer som en her legger opp til. Dersom driften med nedlegges i anleggsperioden, vil imidlertid det medføre et svært stort tap, både med tanke på tap av arbeidsplasser og for driftens økonomi. Dette er tap som vil kreves erstattet av utbygger.

Det midlertidige bygge- og anleggsområdet må reduseres i det videre planarbeidet, i så stor utstrekning at drift kan opprettholdes. Dette forutsetter at det ikke legges opp til bruk av arealer på vest- og sørsiden av eiendommen, og at en søker å redusere behovet for bruk av arealer på østsiden.

Dersom det ikke erverves arealer på vest- og sørsiden av eiendommen, vil Industrisveis forhåpentligvis kunne gjennomføre dagens drift på eiendommen. Dette forutsetter da at det er garantert kjørbare adkomst for semitrailere og annen transport til eiendommen i hele anleggsperioden. Til orientering vil Industrisveis AS sannsynligvis uansett måtte leie ekstern lagerplass i anleggsperioden, som igjen vil medføre mer trafikk inn og ut fra tomten, og de vil fremdeles få utfordringer og merkostnader, men de vil forhåpentligvis ikke måtte legge ned driften i anleggsperioden.

En oppfatter det slik at Nye Veier er i dialog med entreprenør om mulige endringer av planene. Det påpekes imidlertid fra denne siden at tiltak ikke kan gjennomføres før det er vedtatt en reguleringsplan. Dersom det allerede er laget planer for gjennomføring av denne reguleringsplanen som nå vil være vanskelige å endre, før planen er vedtatt og før fristen for merknader ved offentlig ettersyn er gått ut, er det svært uheldig.

En minner om at utlegging til offentlig ettersyn skal være et reell mulighet for å påpeke mangler og behov for endringer av planforslag, og kommunen skal stå fritt til å vedta de endringer som det er behov for, uavhengig av hvor langt planleggingen av den faktiske gjennomføringen er kommet.

7. Tilkomst

Det er som nevnt et behov for å sikre at Industrisveis AS har tilkomst til tomten gjennom hele anleggsperioden, og det bes om at dette tas inn i planbestemmelsene.



8. Avslutning

Som det fremgår av overnevnte, er det tale om svært omfattende konsekvenser for Industrisveis AS dersom denne planen vedtas slik den nå er foreslått. Driften må nedlegges i anleggsperioden. Dersom driften må nedlegges under anleggsperioden, er det også usikkert om den vil kunne starte opp igjen etter endt anleggsperiode.

Det vil være tale om et stort økonomisk tap. Ikke minst vil det imidlertid også få konsekvenser for mange arbeidsplasser.

Gjennom korrespondansen med Nye Veier AS oppfattes det slik at en ikke har vært klar over at planforslaget ville kunne ha slike konsekvenser for driften da dette ble laget til. En håper imidlertid at dette nå er klarlagt, og at en på denne bakgrunn nå vil kunne finne løsninger som ikke medfører nedleggelse av driften, verken midlertidig eller permanent.

For å kunne sikre dette, må imidlertid mesteparten av det midlertidige bygge- og anleggsområdet på eiendommen tas ut, og vann- og avløpsanlegget må flyttes ut fra eiendommen.

Ta kontakt med undertegnede eller Rune Humlebekk i Industrisveis AS, Rune@ferrometall.no, dersom det er behov for ytterligere opplysninger eller dialog.

Med vennlig hilsen
Harris Advokatfirma AS

Kathrine Lien Mjell
Advokat / Partner
klm@harris.no
938 30 000

Fra: Lars privat <lar-g-lu@online.no>
Sendt: 19. desember 2021 11:36
Til: 'Odd Walther Moi | SANDS'
Kopi: Porsgrunn Postmottak
Emne: Nye Veier Tilbud Hei

Hei se link reportasje i Porsgrunn Dagblad i dag helt tilbake i 2019 forhandlet de med Hei idrettslag, som fikk 10 mil pga at en avkjøring til Lundedalen næringsområdet kun krysser lysløypen til Hei. Dette blir helt urimelig i forhold til familier som må gå fra hus og eiendom, og blir tilbudt erstatning som er langt fra å tilsvarende å gjenoppbygge refr. kostnader.

Det blir ikke på tale å flytte fra vår eiendom i løpet av to måneder, nå har de planlagt denne veien i 20 år som skulle gå syd for eksisterende E18 og ligge tett inntil eksisterende. Den nye planen er bare to måneder gammel og ligget til høring frem til 10 desember så dette blir helt urimelig, fint om Kommunen også får innsigelser om dette samt krav om støybegrensning i anleggsperioden.
PS. Legger kopi til Porsgrunn Kommune.

<https://www.pd.no/reagerer-kraftig-pa-velforeningenes-gnaging-de-bor-vite-bedre/s/5-40-562477>

<https://www.ta.no/5-50-43553>

Mvh. Liv og Lars Ludvigsen Heistad.