



Porsgrunn kommune

Byutvikling

Arkivsak-dok. 20/07820-114
Saksbehandler Fridrik Ivar Bergsteinsson

Saksgang	Møtedato
Utvalg for miljø og byutvikling	01.03.2022
Bystyret	17.03.2022

Forslag til reguleringsplan for E18 Preståsen – Kjørholt, planID 841 – sluttbehandling og vedtak

Rådmannens innstilling:

Med hjemmel i plan og bygningsloven § 12-12, og med henvisning til saksframlegget, vedtas forslag til reguleringsplan for E18 Preståsen – Kjørholt med plankart, planbestemmelser og planbeskrivelse datert 28.01.22.

Planforslaget berører flere reguleringsplaner, som delvis oppheves ved godkjenning av forslag til reguleringsplan for E18 Preståsen – Kjørholt. Oppheving inkluderer alle senere planendringer, delplaner og tilhørende planbestemmelser. Reguleringsplaner som delvis oppheves er:

- Ny E18 med tilgrensede arealer Kjørholt-Heistad, vedtatt 25.5.1989 (planID 739)
- Endring av reguleringsplan for ny E18 Kjørholt-Heistad og videreføring av ny E18, vedtatt 18.2.1993 (planID 746)
- E18 Regulering Sør, Kjørholt - Rugvedt, vedtatt i Porsgrunn bystyre 16.3.2017 (planID 835)
- Skavrakåker distribusjons- og logistikkpark, vedtatt 7.9.2000 (planID 753)
- Friervegen, gnr. 70, bnr. 21 m.m., vedtatt 24.11.2005 (planID 760)
- Lundedalen/Myra Industriområde, vedtatt 29.10.1992 (planID 745)
- Industriareal i Lundedalen og del av samleåre Lunde-Versvik, vedtatt 24.7.1970 (planID 713)
- Skjelsvikdalen – ny E18 og tilliggende arealer, vedtatt 27.4.1989 (planID738)
- Områderegeringsplan Herøya, vedtatt 29.3.2012 (planID 422)

Vedlegg:

- 01 Plankart R08, datert 28.01.22
- 02 Plankart R09, datert 28.01.22
- 03 Plankart R10, datert 28.01.22
- 04 Planbestemmelser, datert 28.01.22
- 05 Planbestemmelser med endringer, datert 28.01.22
- 06 Planbeskrivelse, datert 28.01.22
- 07 Illustrasjonshefte del 1, datert 28.01.22
- 08 Illustrasjonshefte del 2, datert 28.01.22
- 09 Illustrasjonshefte del 3, datert 28.01.22
- 10 Brev fra KMD, datert 24.04.20
- 11 Tamarapport trafikk, datert 17.09.21
- 12 Tamarapport naturmangfold, datert 28.01.22
- 13 Tamarapport naturressurser, datert 17.09.21
- 14 Tamarapport friluftsliv, by- og bygdsliv, datert 28.01.22
- 15 Tamarapport støy, datert 17.09.21
- 16 Tamarapport vannmiljø, datert 10.08.21
- 17 Tamarapport Kulturarv, datert 28.01.22

- 18 Temarapport forurenset grunn, datert 17.09.21
- 19 Temarapport Geoteknikk, datert 07.10.21
- 20 Temarapport lokal luftkvalitet, datert 17.09.21
- 21 Massehåndteringsplan, datert 04.10.21
- 22 Miljøoppfølgingsprogram, datert 28.01.22
- 23 Overvannsberegning og vurdering, datert 17.09.21
- 24 Risiko- og sårbarhetsanalyse, datert 17.09.21
- 25 Fravik – søknader og vedtak
- 26 Oppsummering av merknader, datert 28.01.22
- 27 Merknader komplett
- 28 Innsigelsen trekkes v/SVV, datert 08.02.22

Tiltakshaver/forslagsstiller: Nye Veier/EIFFAGE Génie Civil.

Referanser:

- Plan og bygningsloven
- Utvalg for miljø og byutvikling den 26.10.21, sak 67/21

Viktige punkter i saken

- Planforslaget legger til rette for ny 4-felts E18 på strekningen fra Preståsen til Kjørholt. Fra Preståsen ved Herregårdsbekken til Steinbrekka ved Kjørholt går veien i en ca. 5 km lang tunell. I Skjelsvikdalen foreslås det et halvt kryss i form av nordvendte ramper i tunnel retning Oslo. På Kjørholt foreslås det et halvt kryss i form av sørvendte ramper retning Kristiansand. Dagens E18 foreslås videreført som i dag, men med et nytt kanalisert T-kryss for adkomst til Lundedalen næringsområde på Heistad. Som et trafiksikkerhetstiltak foreslås det å stenge vegen gjennom Lundedalen for gjennomgangstrafikk.
- Statens vegvesen fremmet fire innsigelser til planforslaget. Innsigelsene er løst ved at krav er innarbeidet i planforslaget og ved at manglende fravik er gitt av Vegdirektoratet. Planforslaget kan dermed vedtas uten innsigelser.
- Planforslaget sikrer god kobling til dagens Rv36. Fremtidig kobling mellom ny E18 og ny Rv36 må løses i pågående planprosess (kommunedelplan) for Rv36 Skjelsvikdalen – Skyggestein.
- Trafikkberegninger gjort for 2045 (i RTM, uten bompenger på ny E18), viser en tilnærmet uendret årsgjennomsnittlig trafikkmengde (ÅDT) på Fv354 gjennom Heistad sammenliknet med dagens situasjon, mens det blir en økning (på ca. 23 %) på Rv36 gjennom Herøya og tilsvarende reduksjon på Fv32 over Vallermyrene.

Bakgrunn

Ny E18 skal bedre trafikkavviklingen, redusere antall ulykker og redusere miljøproblemene for bebyggelsen i randsonen til eksisterende E18. Strekningen inngår i lenken E18 Langangen – Grimstad, og skal ha gjennomgående fire kjørefelt og skiltet hastighet med 110 km/t. Veien ble vedtatt bompengefinansiert 18.5.2017.

Kommunedelplan for E18:

Kommunedelplan med tilhørende konsekvensutredning for ny E18 gjennom Porsgrunn kommune ble vedtatt 3.9.2015. Ved utlegging av kommunedelplanen på høring, vedtok Bystyret noen forutsetninger som skulle følges opp i reguleringsplanfasen. Dette gjaldt arealminimering i anleggsfase, sikre god tilkobling til eksisterende veinett, sikre tilkobling til næringsområdet på Lundedalen, bedre trafiksikkerhet, holde trafikken nede gjennom Heistad og ivareta dyrka mark.

Vedtaket i Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD)

Strekningen Preståsen – Kjørholt er siste delstrekning som mangler godkjent reguleringsplan. Forrige planforslag ble vedtatt med innsigelser. Det nye planforslaget bygger på vedtaket i KMD fra 2020, som legger til grunn at en omforent løsning for nye kryss utarbeidet av Statens vegvesen (SVV) og Nye Veier (NV) skal detaljreguleres. Den omforente løsningen er gjennom en omfattende planprosess blitt optimalisert og detaljert i det planforslaget som har vært på høring, og som nå legges frem til sluttbehandling.

Offentlig ettersyn/høring:

Planforslaget ble lagt på offentlig ettersyn og høring i perioden 29.10-10.11.2021. Det ble sendt varsel i form av brev/e-post til grunneiere, naboer og gjenboere, og offentlige myndigheter og

interesseorganisasjoner. Det ble også avholdt åpent informasjonsmøte på Heistad barneskole under høringen. Det er mottatt 33 merknader, hvorav 11 fra offentlig instanser. Oppsummering av merknadene med kommentar fra Nye veier er vedlagt (j. vedlegg 26). Merknadene i sin helhet fremgår av vedlegg 27. Rådmannen mener at Nye Veier har gitt utfyllende kommentarer til mottatte merknader, og slutter seg til disse. Ytterligere kommentarer fra rådmannen fremgår av rådmannens vurdering under.

Innsigelser til planforslaget

Statens vegvesen hadde fire innsigelser til planforslaget:

1. *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.*
2. *Det er fastsatt sikkerhetssone rundt tunellene, jf. reguleringsbestemmelsene kap. 4. pkt. 4.1.1 Andre sikringssoner, men det er ikke regulert høyde på tunnelene.*
3. *Det er manglende søknad om fravik for avstanden fra rundkjøring i Skjelsvikdalen til tunellportalen for påkjøringsrampe i retning mot Oslo, som er for kort. Jfr. krav 4.40 i N500 om plassering av fjernstyrte bomber.*
4. *T-kryss i Lundedalen. Krysset må endres i tråd med føringer gitt i tilbakemeldingen til søknaden om fravik.*

Innsigelsene knyttet til pkt. 1 og 2 kunne frafalles dersom plankart og planbestemmelser ble endret slik at byggegrensene og sikringssonen fremgår av planforslaget. Innsigelsene til fravik, pkt. 3 og 4, kunne frafalles dersom det ble søkt fravik og disse ble godkjent.

I dialog med Statens vegvesen kom Porsgrunn kommune til enighet om hvordan de to første innsigelsene kunne løses. Nye Veier var enig i forslaget, og plankart/planbestemmelser er justert i tråd med dette.

Vegdirektoratet har behandlet og innvilget fravik på søknadene Nye Veier leverte inn for å løse opp i de to siste innsigelsene. Fravik i Lundedalen forutsetter at venstre svingefelt mot sør forlenges til 55 meter. Dette for at to vogntog kan ha plass samtidig. Forlengelsen krever ikke endring av plankart da utvidelsen ligger innenfor regulert vegformål.

Før høring ble det også søkt om og innvilget fravik for andre trafikale løsninger som ikke var i tråd med Statens håndbøker for veianlegg. Planforslaget er dermed realiserbart slik det nå foreligger.

Vedtaks punkt ved 1.gangsbehandling i UMB den 26.10.21, sak 67/21

Ved 1.gangsbehandling av planforslaget vedtok UMB følgende tilleggspunkt: «*Det er viktig at ikke Fv354 gjennom Heistad benyttes som gjennomfartsvei fra Heistaddalen til Skjelsvik. For å hindre dette kan man søke å endre fra veg til gate gjennom innsnevninger eller annet. Vi ber derfor om innspill i høringen om mulige tiltak, rekkefølgekrav eller annet for å sikre dette*».

Heistad, Brattås og Skjelsvik Fellesforum var eneste aktør som kom med merknad til UMB sitt vedtaks punkt. Fellesforumet vil ha nåværende fylkesvei omregulert til gate, og videre at E18-prosjektet må bekoste tiltakene som kan redusere gjennomgangstrafikken på strekningen.

Rådmannen viser til vedlagt trafikkutredning og planbeskrivelsen, jf. vedlegg 6 og 11, som viser at gjennomgangstrafikken på Fv354 gjennom Heistad vil reduseres sammenliknet med en situasjon der ny E18 ikke bygges (0-alternativ). Utredningen viser også en marginal økning på ca. 10 % i gjennomgangstrafikken mens bompengeneinnkrevningen på ny E18 pågår. Trafikkutredningen viser også at trafikkveksten i perioden med bom på E18 vil være lavere enn forventet vekst uten bom.

Trafikkberegningene viser at omtrent 70 % av trafikken på Heistad er lokal, mens de øvrige 30 % er gjennomgangstrafikk som velger å kjøre gjennom Heistad fremfor å benytte dagens E18 på strekningen Heistaddalen – Skjelsvikdalen. Selv om dagens E18 blir omklassifisert til riksvei når ny E18 åpner, vil dagens situasjon videreføres med noen justeringer. Det er dermed ikke å forvente at ny E18 vil påføre Heistad mer trafikk. Ved stenging av ny E18, for eksempel ved ulykker eller vedlikehold, vil dagens E18 benyttes til omkjøringsvei, ikke fylkesveien gjennom Heistad.

Etter rådmannens vurdering kan det derfor ikke settes rekkefølgekrav til tiltak på en fylkesvei som ikke blir påvirket av nye E18. Til orientering foreslås dagens fylkesvei gjennom Heistad omklassifisert til kommunal vei nå ny E18 åpner. Det betyr at kommunen blir veieier, og selv kan gjennomføre de trafikksikkerhetsmessige tiltak som vurderes som nødvendige.

Endringer av planforslaget etter høring og offentlig ettersyn

Etter høring og offentlig ettersyn er det foreslått enkelte justeringer av planforslaget. Den største endringen er behovet for sikring av byggegrenser for ny E18 og fastsetting av sikkerhetssonen rundt tunellen, slik at innsigelser kan frafalles. En oversiktlig oppsummering av foreslåtte endringer etter høring og offentlig ettersyn fremgår av planbeskrivelsens kapittel 1, sidene 7 og 8, jf. vedlegg 6.

Rådmannens vurdering av planforslaget

Regulering av ny E18 gjennom Porsgrunn er et stort infrastrukturprosjekt som beslaglegger mye areal og berører mange interesser. Rådmannen mener planforslaget på en faglig god måte redegjør for de konsekvenser tiltaket måtte få, og slutter seg til de utredninger, vurderinger og kommentarer som er gjort av forslagsstiller slik det fremkommer av planforslaget. Rådmannens øvrige vurderinger er redegjort for under.

Kommunedelplan for Rv36

En god kobling til eksisterende Rv36 har vært et tema i planarbeidet for ny E18. Dette er spesielt viktig i et regionalt perspektiv for å sikre blant annet næringstransporten gode rammevilkår. Planforslagets kryssløsninger ivaretar i så måte en god kobling til dagens Rv36, og rådmannen vurderer dette til å være i tråd med den omforente løsningen som skulle legges til grunn for planforslaget.

Samtidig med at Nye Veier snart har fått på plass detaljregulering av nye E18 gjennom Porsgrunn, har Statens vegvesen fått i oppgave å starte et kommuneplanarbeid for ny Rv36 fra Skyggestein til kobling E18 ved Skjelsvikdalen, med en ramme på ca. 5,3 milliarder kroner. Kommuneplanarbeidet er i startfasen, og kommunene har akkurat mottatt vegvesenets høringsforslag til planprogram.

Under høring av forslag til reguleringsplan for E18 Preståsen – Kjørholt er det kommet en rekke merknader til løsningen for kryss mellom ny E18 og ny Rv36. Nye Veier har mandat og midler til å koble E18 til dagens Rv36 i Skjelsviksdalen, og skal synkronisere arbeidet på E18 med planlagt åpning i 2025. Nye Veier har ikke mandat til å utrede og finansiere kobling ny Rv36, men har signalisert at de kan tilpasse og bygge klart for kobling til ny Rv36 i fjell forutsatt at finansiering og løsning avklares i løpet av 2022, for antatt bygging i 2023.

Felles vedtak om å videreføre Bypakke Grenland ble gjort av by- og kommunestyrene i Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamble og Fylkestinget i november og desember 2021. Vedtaket viser at Grenland vil følge opp føringene i NTP 2022-2033 om en helhetlig tiltakspakke, tilpasset byområdet, som oppfyller nullvekstmålet og gir mer attraktive byer. Kunnskapsgrunnlaget viser at kompakt arealutvikling, prioritering av sentrum og knutepunktene, valg av løsning for ny Rv36 og etterbruk av eksisterende veinett har særlig stor betydning for måloppnåelse.

Den fremtidige løsningen for Rv36 påvirker med andre ord byområdet i betydelig grad, og løsning for kobling til ny E18 vil få avgjørende betydning for interne reisestrømmer. At planleggingen av de to store veiprojektene ikke skjer samtidig er derfor en utfordring. Det er imidlertid en felles aksept for at Nye Veier må bygge E18 slik det fremgår av planforslaget før det foreligger endelig planavklaring for nye Rv36. Dette betyr at fremtidig kobling mellom ny E18 og ny Rv36 må utredes og avklares i pågående kommuneplanprosess.

Omklassifisering av veinettet

Ny E18 fra Langangen til Rugtvedt medfører at dagens veinett må omklassifiseres. Forslag til ny klassifisering må behandles etter reglene i veiloven. De to viktigste endringene sammenlignet med dagens situasjon er at fylkesvegen gjennom Heistad foreslås omklassifisert til kommunal veg, og at eksisterende E18 foreslås omklassifisert til riksveg.

Samferdselsinnspill

Fylkeskommunen og Statens vegvesen har i sine merknader kommentert planforslagets foreslåtte løsning for Skjelsviksdalen. Disse kan oppsummeres i fire punkter:

- *Reguleringsformålet Veg o_SV1 er 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.*
- *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.*
- *Rekkefølgekrav bør stilles til de nevnte tiltakene for bussholdeplassene og sykkelveg med fortau.*

Til første kulepunkt: Ordlyden i bestemmelsene er foreslått endret til «sykkelveg med fortau». Siden vegformål gjennomgående er benyttet for alle infrastrukturtiltak er plankartet ikke endret. Til andre kulepunkt: Det er i planforslaget avsatt tilstrekkelig areal innenfor vegformål til leskur. Krav til leskur foreslås innarbeidet i bestemmelsene.

Til tredje kulepunkt: Det er i planforslaget avsatt tilstrekkelig areal innenfor vegformål til en fysisk rabatt. Krav til fysisk rabatt foreslås innarbeidet i bestemmelsene.

Til siste kulepunkt: Rekkefølgekrav er foreslått innarbeidet i bestemmelsene for både sykkelveg med fortau og leskur.

Rådmannen vurderer med dette at merknadene er tilstrekkelig svart ut og ivaretatt i planforslaget slik det nå foreligger.

Kulturarv

Fylkeskommunen bemerker at det innenfor planområdet er registrert et kulturminne, ID 277699, som blir utilbørlig skjemet av planforslaget. Kulturminnet ligger innenfor et område med svært høy naturverdi. Naturverdiene i området vil ødelegges om det settes krav om arkeologisk utgravning av lokaliteten. Fylkeskommunen har bekreftet at planforslaget kan vedtas 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.

Rådmannen støtter forslaget om å la kulturminnet ligge for å skåne naturverdien, og foreslår å ta merknaden til følge. Bestemmelse § 2.1 er foreslått endret jf. merknaden.

Naturmangfold

Statsforvalteren har kommentert at planforslaget med tilhørende fagutredning og bestemmelser oppfyller prinsippene for offentlig beslutningstaking som berører naturmangfold. Rådmannen støtter denne vurderingen. Det bemerkes videre at arealtapet av kalklindeskog er noe større enn opprinnelig antatt, noe som kan føre til endring for økologisk kompensasjon. Bestemmelsenes pkt. 6.1 ivaretar krav om at økologisk kompensasjonsplan skal utarbeides før anleggsstart.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Rådmannen er tilfreds med at Statsforvalterens vurdering, som sier at planforslaget har akseptabel risiko med henvisning til risikoreduserende tiltak og aktuelle håndbøker fra Statens vegvesen.

Kulvert på Kjørholt

Planforslaget legger til rette for en lengre kulvert for både mennesker og landbruksmaskiner under det nye veianlegget ved Kjørholt. Kulverten vil være ca. 80 meter lang. Det er mottatt merknader om utforming og kvalitet på foreslått kulvert. Grenland landbrukskontor påpeker viktigheten av at kulverten utformes slik at den kan fungere som faunapassasje for dyr. Heistad, Brattås og Skjelsvik Fellesforum mener at det må sikres medvirkningsprosess i forbindelse med byggesaken. Etter rådmannens vurdering er det ikke behov for en egen medvirkningsprosess eller krav om byggesak ved bygging av kulverten. I bestemmelsene er det stilt krav om belysning, og øvrig utforming følger av planforslaget (teknisk tegning K227). Tiltaket synes derfor godt nok redegjort for. Videre stiller

vegnormalen (N200) krav til at alle stikkrenner og kulverter skal ha innløpsrist grunnet sikkerhetshensyn. I følge forslagsstiller gjør dette kravet det utfordrende å etablere en funksjonell faunapassasje i kulverten. Like fullt vil kulverten være åpen for passasje for de dyr og amfibier som velger å benytte denne passasjen. Eksisterende viltpassasje over Steinbrekkatunnelen videreføres i planforslaget.

Støy og støv

Bekymring for støy, både under bygging og ved drift, opptar mange av de som har levert merknader til planforslaget. Etter rådmannens vurdering er merknader om støy tilfredsstillende svart ut av Nye Veier (jf. vedlegg 26). For boliger i gule eller røde støysoner skal grenseverdier overholdes, og tiltak gjennomføres om dette ikke er mulig. Støynivået vil i anleggsperioden ivaretas i henhold til støyretningslinjen T-1442/2016. Retningslinjens hensikt er å sette grenser som gjør at den opplevde støyen ikke er til unødvendig/ uforholdsmessig sjenanse for samfunnet rundt. Det er sikret i planen at ved behov må støytiltak gjennomføres, men det er ikke spesifisert om det blir lokale tiltak for den enkelte bolig, eller langsgående støyskjerm. Hvilke boliger som har krav på skjerming og tilbud om støyreducerende tiltak vil først bli avklart i prosjekteringsfasen når detaljene og nye støyberegninger foreligger. Rådmannen vurderer at planforslaget ivaretar støy og støv på tilfredsstillende måte.

I merknadene er det flere som har påpekt at planforslaget henviser til en eldre retningslinjene til støy. I dialog med Miljødirektoratet er det avklart at retningslinjen T-1442/2016 skal gjelde for planforslaget. Dette fordi T-1442/2016 var gjeldende da det ble varslet planoppstart.

Landbruk

Rådmannen er tilfreds med at det meste av veistrekningen foreslås lagt i tunnel slik at mindre landbruksareal beslaglegges ved Rød, og merker seg at Statsforvalteren er av samme oppfatning. Ved Kjørholt vil planforslagets kryssløsning medføre permanent omdisponering av omkring 17 dekar fulldyrka, lettbrukt jord. Jordsmonnsdata fra instituttet NIBIO viser at dette er arealer med svært god jordkvalitet. Statsforvalteren vurderer at beslaget er unngåelig, og har derfor ikke fremmet innsigelse til planforslaget. Men foreslått kryssløsning vil ramme eksisterende gårdsbruk i området. Rådmannen ser at planforslaget innebærer beslag av dyrka mark, men vurderer at løsning med lang tunnel tross alt gir mindre beslag på dyrka mark enn sammenliknet med tidligere forslag med kortere tunnel og andre løsninger. Eventuelle formålsendringer som følge av det nye veitiltaket kan vurderes ved kommende revisjon av arealdelen.

Sprengningsarbeid

Flere merknader uttrykker bekymring for kommende sprengningsarbeid og mulige konsekvenser på eksisterende bygg. Det fremgår av vedlagt miljøoppfølgingsprogram (se vedlegg 22) hvilke rammer og regelverk som gjelder ved sprengning. Det vil i forkant av sprengning plasseres ut rystelsesmålere for å kartlegge ev. konsekvenser av arbeidet. Rådmann vurderer at norsk standard i tilstrekkelig grad ivaretar hensynet til omgivelsene, og støtter forslaget slik det ligger.

Idrett- og friluftsliv

I mottatte merknader er det flere, herunder Heistad, Brattås og Skjelsvik Fellesforum, som har pekt på viktigheten av å sikre / ivareta (eksisterende) stier og tråkk. Rådmannen er tilfreds med at dette er sikret i planforslaget ved at det er stilt krav til omlegging/opparbeiding av nye sammenhengende forbindelser der veitiltaket bryter det eksisterende.

Flere er også opptatt av T-krysset i Lundedalen og foreslått krysning i plan for turveien / dagens lysløype. Forslagsstiller viser til inngått avtale med Porsgrunn kommune og Hei idrettslag, som går ut på at lysløypen ikke lenger skal være i bruk i dette området. Avtalen fastsetter at idrettslaget fraskrev seg bruksretten til lysløypen mot at de fikk kompensasjon for å flytte sitt anlegg til idrettsområdet ved Hei. Forslagsstiller har også gjennomført tellinger av trafikken i Lundedalen som vil benytte seg av det nye T-krysset. Denne viste seg å være relativt lavt, og det vil være gode muligheter for å krysse i plan etter at krysset er bygget. Rådmannen vurderer derfor at det ikke er behov for en planfri kryssing slik flere har påpekt.

Krav til anleggstid

Heistad, Brattås og Skjelsvik Fellesforum har uttrykt ønske om tydelige bestemmelser når det gjelder tidspunkter for anleggsarbeid. Dette for å sikre at anleggsarbeidet kun skal foregå på dagtid fra kl. 7-19 på hverdager. De mener videre at anleggsvirksomhet i kvelds-, nattperioden eller i helger skal være unntak, og da i tråd med T-1442/2021. Rådmannen viser til at arbeidstider for

slike anlegg følger av retningslinjen T-1442/2016, hvor det er angitt støygrenser for hhv. dag, kveld og natt, og ser derfor ikke behovet for å fastsette arbeidstiden i bestemmelsene. Støyretningslinjen må legges til grunn både for anleggsfasen og driftsfasen, og den stiller krav til varsling av støyende arbeider.

Midlertidig massedeponi i Skjelsvikdalen

Det er mottatt flere merknader om foreslått midlertidig massedeponi i Skjelsvikdalen, og da særlig bekymringer for vesentlig støy- og luftforurensning for nærmeste bebyggelse. Det er i merknadene fremmet ønske om at midlertidig massedeponi i Skjelsvikdalen tas ut av planen og erstattes med omlastning i fjellhall og massetransport direkte til endelig deponi, eventuelt at det settes tydelige krav til omlastning i Skjelsvikdalen i bestemmelsene. Etter forslagsstillers vurdering er ikke omlastning i en eventuell fjellhall praktisk gjennomførbart grunnet anleggstekniske forhold og kostnader. Videre vises det til støyretningslinjen, som tiltakshaver må forholde seg til. Rådmannen er klar over at omlastning vil genere støy, og forstår den bekymringen de nærmeste naboene har til dette, men viser til at retningslinjen for støy også gjelder for denne fasen av arbeidet. Rådmannen støtter planforslaget slik det ligger.

Industrivegen 26 i Lundedalen

Grunneier har i sin merknad uttrykt ønske om at vegen som planlegges over Industrivegen 26 flyttes nordvest slik at eiendommen ikke blir berørt. Slik planforslaget er utformet vil eiendommen etter grunneiers mening være langt mindre egnet som næringseiendom. Nye Veier er i dialog med grunneier, og vurderer at foreslått kryssløsning i Lundedalen er optimalisert for minst mulig arealbeslag. Etter rådmannens vurdering er dette en privatrettslig sak mellom Nye Veier og grunneier, hvor eventuell erstatning/innløsning må håndteres i pågående grunnervsprosess.

Jala Eiendom på Kjørholt

Jala Eiendom, som eier Kjørholtvegen 23, mener at planforslagets kryssløsning på Kjørholt ikke er forenlig med fortsatt drift, og frykter nedleggelse av virksomheten og verditap. Nye Veier er i dialog med grunneier. Etter rådmannens vurdering er dette en privatrettslig sak mellom Nye Veier og grunneier, hvor eventuell erstatning/innløsning må håndteres i pågående grunnervsprosess. Detaljer angående størrelsen på inngrep inn mot eiendommen vil bli avklart i forbindelse med byggeplanfasen/grunnervet. Vegsystemet inkludert rundkjøringer kan ikke flyttes sørover grunnet krav til radius/linjeføring for påkobling til Heistaddalen.

Industriveis AS i Skjelsvikdalen

Eier av Industriveis AS hevder at planforslaget medfører så store ulemper at normal drift ikke kan opprettholdes, og frykter nedleggelse og verditap. Nye veier er i dialog med bedriften, og opplyser samtidig at de har gjennomført omfattende optimaliseringer av kryssløsning i Skjelsvikdalen for å unngå arealbeslag i industriområdet, samt i områder med viktige natur- og kulturverdier. Grunnet behov for omfattende sikringstiltak i bratt terreng ved ev. forskyving av veilinja, er det ikke ønskelig å flytte Herøyvegen nordover. Etter rådmannens vurdering er dette en privatrettslig sak mellom Nye Veier og grunneier, hvor eventuell erstatning/innløsning må håndteres i pågående grunnervsprosess. Rådmannen er fornøyd med at merknad om plassering av pumpestasjon er tatt til følge, ved at denne foreslås flyttet nærmere rundkjøringen.

Konklusjon

Detaljregulering av E18 gjennom Porsgrunn kommune har pågått i flere år. Det som begynte med et stort sammenhengende planområde, har gjennom prosessen blitt delt opp i flere delstrekninger. Rådmannen er derfor tilfreds med å endelig kunne legge frem planforslaget for siste delstrekning fra Preståsen til Kjørholt til sluttbehandling og vedtak. Planforslaget har optimalisert den omforente løsningen mellom Nye Veier og Statens vegvesen, og legges frem til behandling uten innsigelser. Interessene er mange, men mottatte merknader er vurdert og gitt en utfyllende kommentar. Rådmannens innstilling til vedtak fremgår av sakens første side.