



Detaljregulering E18 Kragerø – Bamble: Kopi av innkomne uttalelser fra privatpersoner Høring planforslag 2021

Nasjonal PlanID:

Kragerø: 3814_201

Bamble: 3813_369

11.11 | 24

Prosjektoversikt

Prosjekt nr.:	01227421
Oppdragsgiver:	Nye Veier AS
Dokumentnummer:	NV40E18KB-PLA-PLN-0011

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse

Forsidebilde er fra dagens E18 ved Bakkevannet. (Kilde: Sweco).

Kopi av innkomne uttalelser fra privatpersoner er sammenstilt av COWI etter høring og offentlig ettersyn av planforslaget i 2021.

Kontaktinformasjon:

Karl Arne Hollingsholm, prosjektleder, Sweco

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

Jarle Songedal

Navn	Jarle Songedal
Innsendt	7/4/2021, 17:53

Innspill:

Hei. Jeg har 1 spørsmål angående Hallandsheia og 1 spørsmål angående fv3486. Først Hallandsheia. Det er jo det høyeste punktet på hele trasseen. Så har jeg kikket litt på hvordan høyden på veien blir. Å om veien blir liggende i åpent landskap forbi Hallandsheia så blir det jo en veldig topp på veien der, eller veldig høye skjæringer om veien skal gå i ca samme høyde gjennom der. Ser at det ligger inne i planen 1 stor viltovergang noen 100 meter nord for Hallandsheia, og det er bra. Men hadde det ikke vært lurt å få senket veien såpass i høyde ved Hallandsheia så man kunne fått 1 tunnel der på noen 100 meter. Da kunne man jo kuttet den store viltovergangen, og fått en slakere vei med en tunnel som sikret viltets trekkroute over fra Vegårshei til Tvedestrand. Så var det fv3486 som er fra Lunde til Amtmannsvingen. Har jo sett på planen, å så må jeg spør; hvorfor kan ikke dagens e18 fra Lunde til den nye e18 bli tilbakeført til naturen når ny vei kommer? Så kan man med Lunde legge veien over på fv 3486. Håper jeg får svar på spørsmålene mine, og lykke til med firefelten. Den trenger vi. Hilsen Jarle Songedal

Kartutsnitt



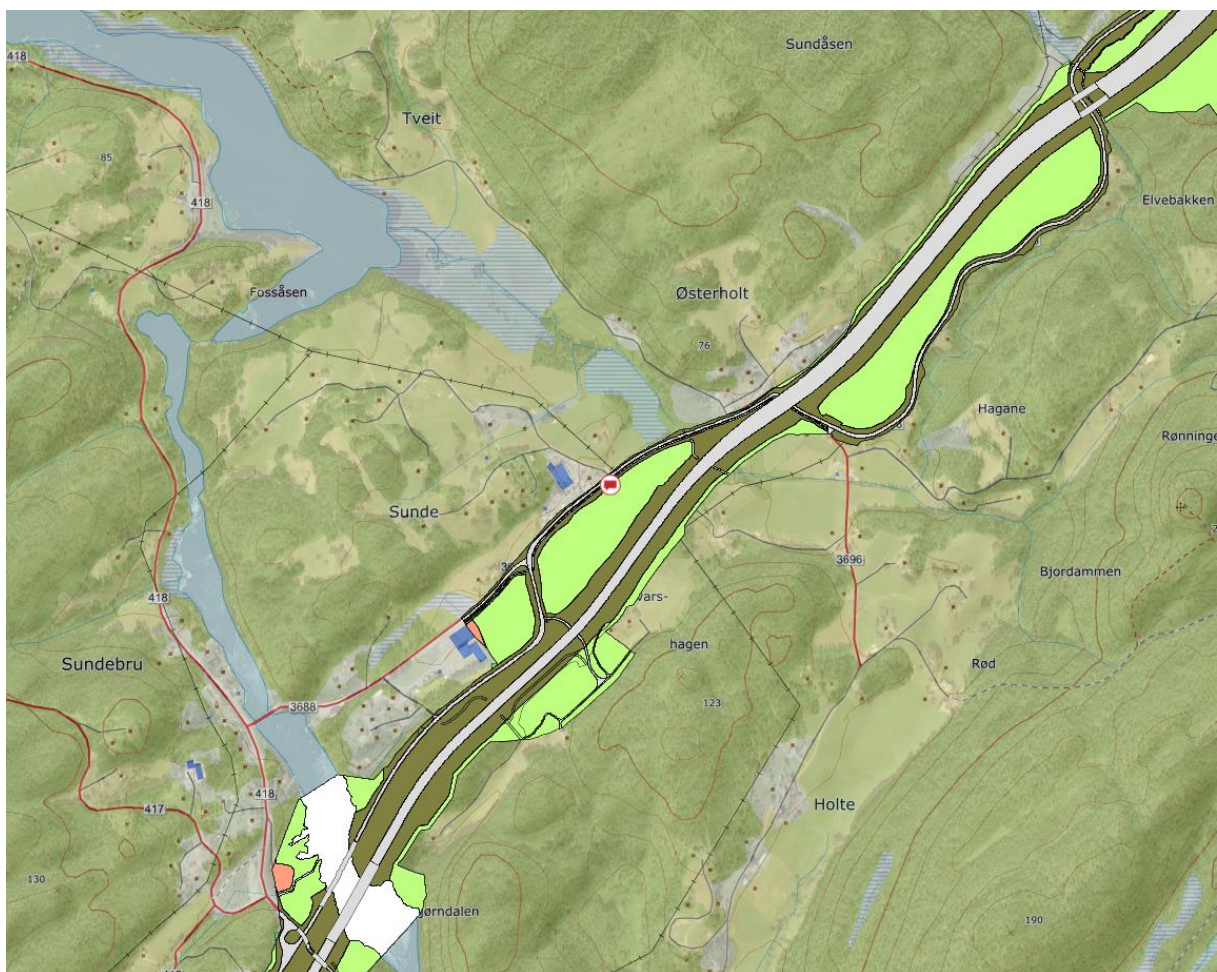
Inger Bjørnstad Hommefoss

Navn	Inger Bjørnstad Hommefoss
Innsendt	7/8/2021, 17:19

Innspill:

Hei! Jeg bor i nærheten av Abel skole på Sunde i Gjerstad og lurer på hvordan planene for trafikken skal være i anleggstida når det kommer? Mange her som er bekymra for skoleveien. Skal det være noe folkemøte før høringsfristen går ut så det er mulig å få informasjon om sånt der? Så kjekt at mange får informasjon på en gang og ikke bare noen få. Koronatida ødela dessverre for det greie opplegget som var til å begynne med. Ikke det samme med digital informasjon. Har kryssa av på et sted på kartet, men det gjelder jo hele strekningen inn mot skolen. Håper også at planene ang. høyder på veien og støyskjerming m.m. kan forklares for oss som ikke er så gode på å lese kart.

Kartutsnitt



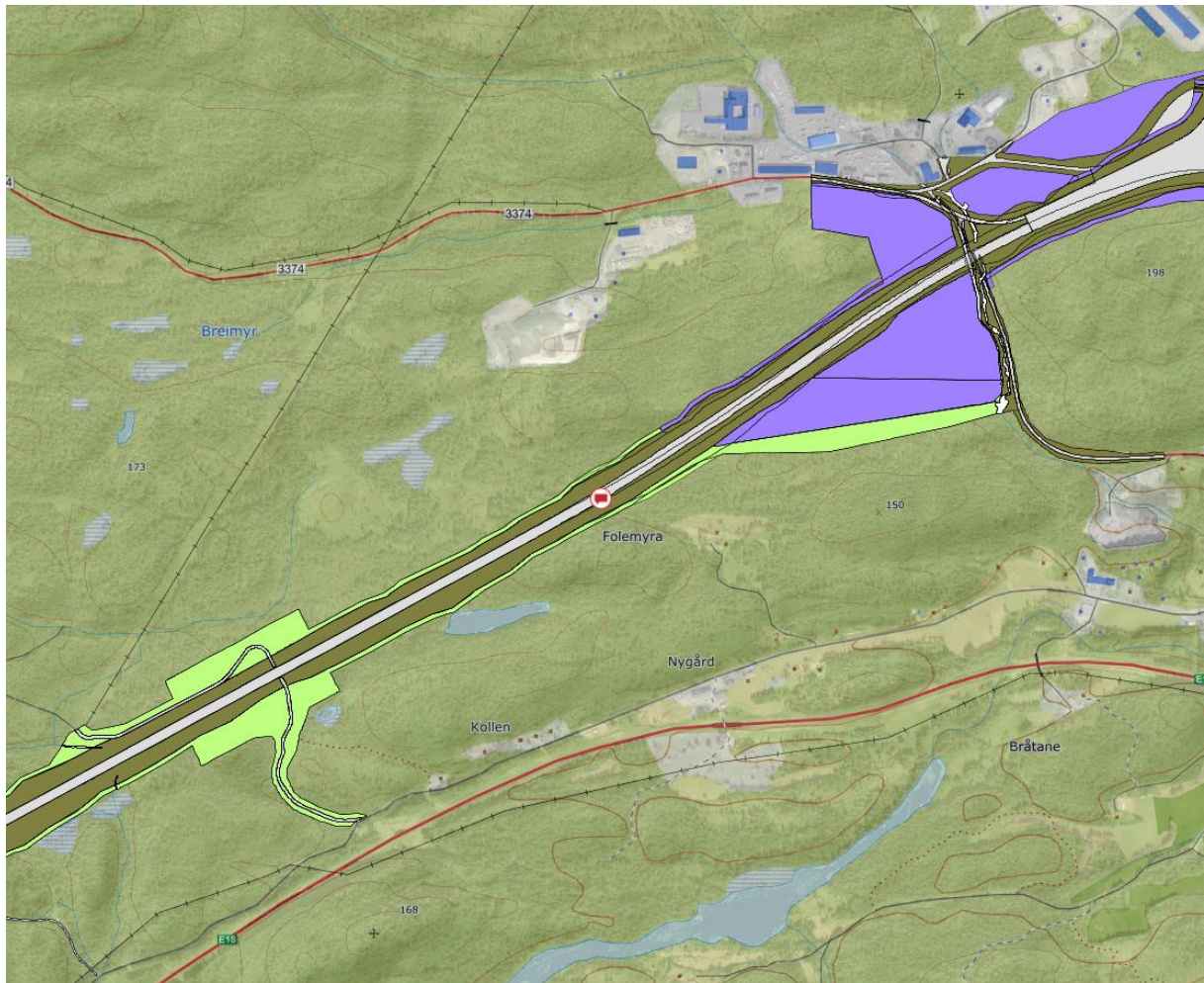
Morgan Sørensen

Navn	Morgan Sørensen
Innsendt	7/8/2021, 18:46

Innspill:

I fra Bygdetunet i Sannidal til Nordre Fosteråskjerr går det i dag en flott barnåls sti. Denne er aktivt brukt av turgåere, mosjonister, syklistar og vilt. Ny E18 vil krysse denne stien ved Folemyra og legge en aktiv stopper for vidare bruk. Det er for langt østover til kulverten som skal sikre eksisterende grusvei, til at denne kan brukes som en løsnings for passasje. Det bør anlegges en vilt overgang sør for Diplemyrheia, som sikrer vidare bruk av sti.

Kartutsnitt



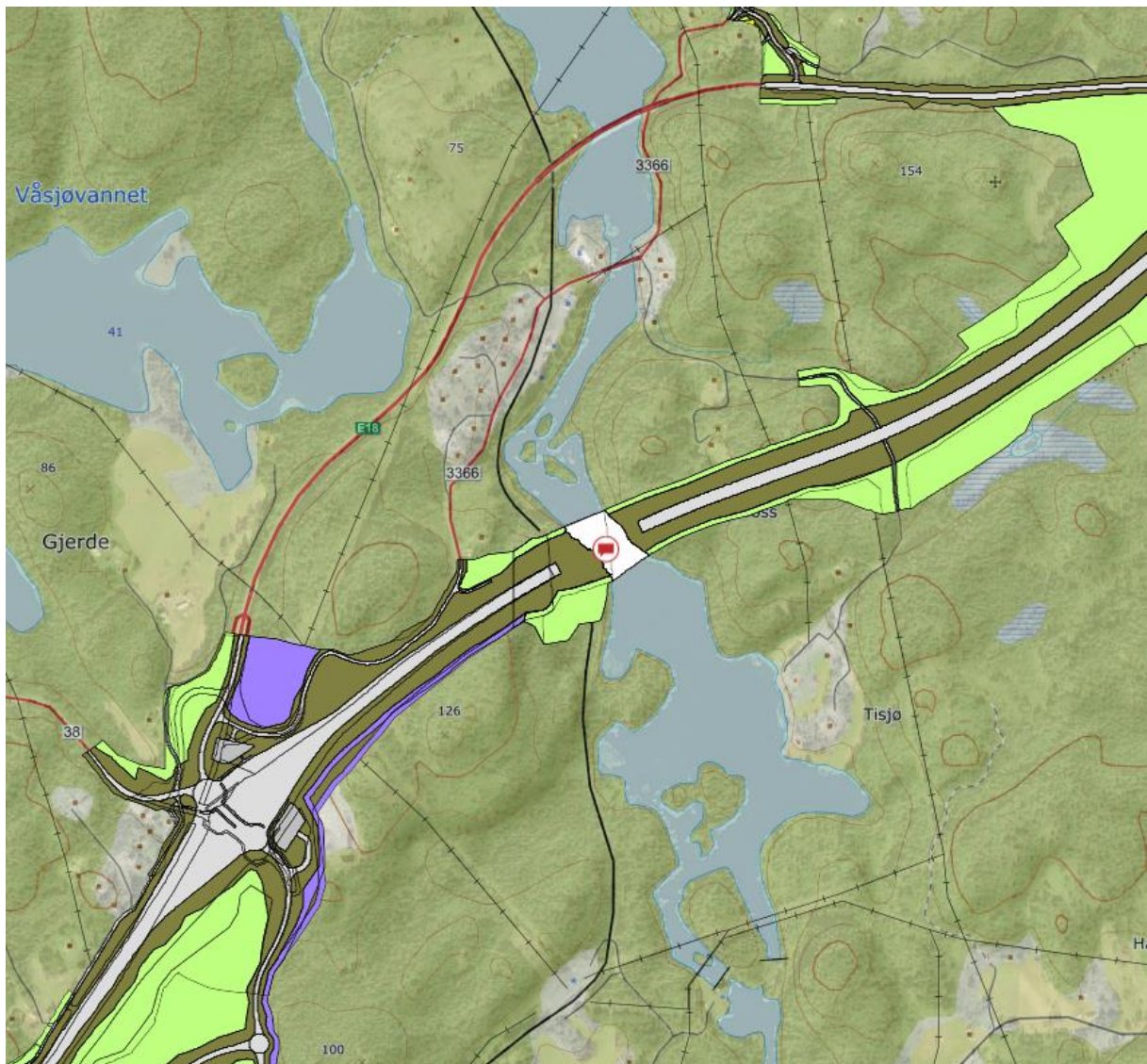
Morgan Sørensen

Navn	Morgan Sørensen
Innsendt	7/8/2021, 19:20

Innspill:

Tisjø bru. Flere steder i rapportene står det at denne ikke trenger støyskjerming pga. høyden i terrenget. Bruen vil ligge ca. 30m. over vannspeilet og det er ca. den høyden flere av husene på Fossen ligger. Fosseskjæra er også et populært rekreasjons området som vil bli sterkt berørt av de store inngrepene. Denne bruene må bli støyskjernet med burekkverk av typen BT2 med lang fotplate, montert på kantdrager minimum 500mm. høy. I tillegg monteres støyskjerm som rekkverk i stål med foringsrør og polykarbonat. Som utført på bru over Røydalsbekken på traseen Arendal-Tvedestrand

Kartutsnitt



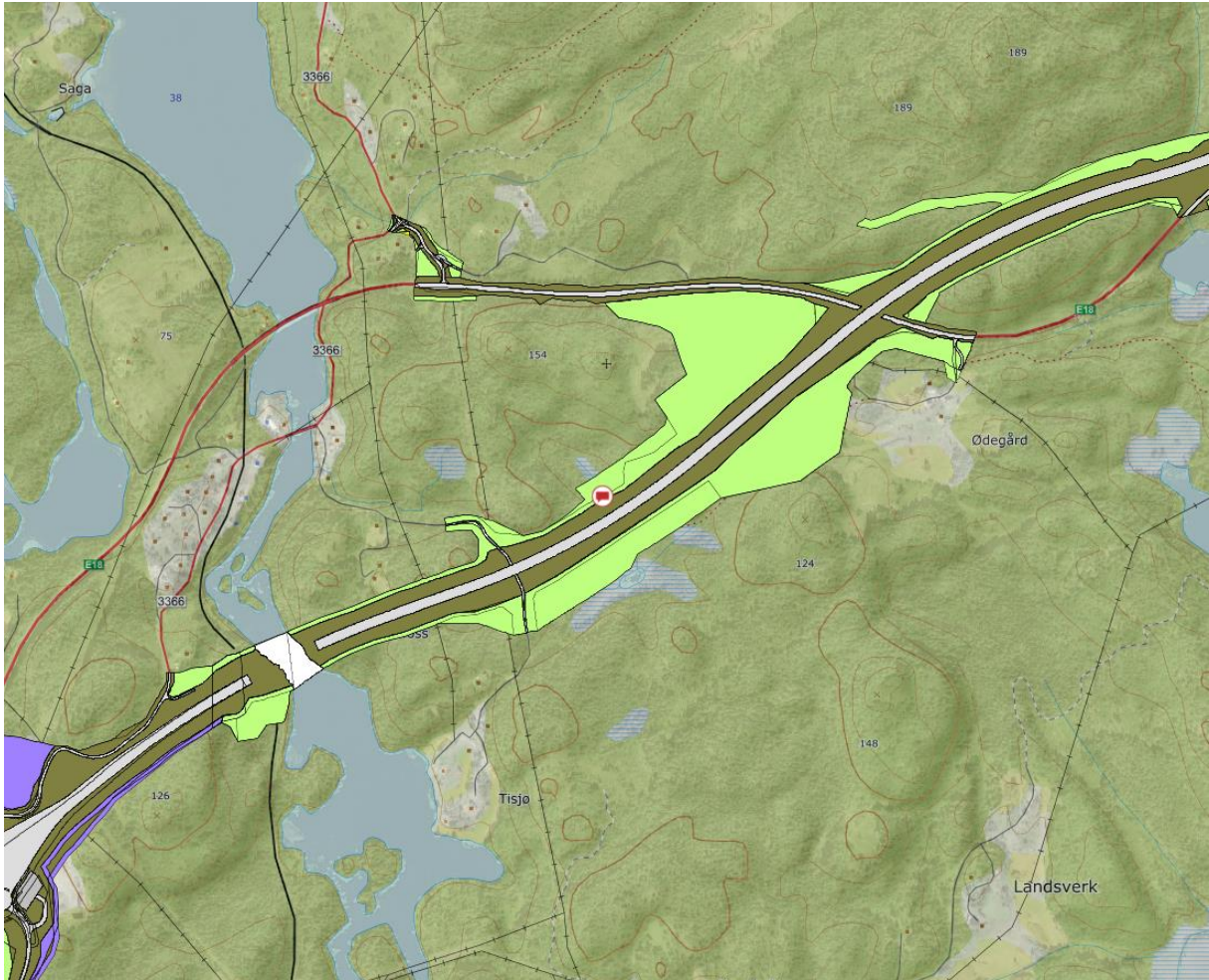
Morgan Sørensen

Navn	Morgan Sørensen
Innsendt	7/8/2021, 19:27

Innspill:

Permanent masselager D14. Dette lageret bør anlegges noen hundre meter lengre øst, og på nord siden av vei som støyvoll mot Tisjødals gruvene. Der det er tenkt lagret i dag, vil det bli en fysisk barriere for videre bruk av den populære postveien.

Kartutsnitt



Christer Byklum

Navn	Christer Byklum
Innsendt	7/11/2021, 15:21

Innspill:

Hei, Vedlagt innspill om dårlige grunnforhold ved min eiendom Gamle Sørlandske 1255 som vil få avlastningsvei til E-18 i ytterveggen på huset.

Kartutsnitt



Nye Veier

Christer Byklum
Gamle Sørlandske 1255
4993 Sundebru

Ny E-18 Dørdal-Tvedestrand og bolig inntil avlastningsvei på kvikkleire **Gamle Sørlandske 1255 i forbindelse med ny E-18, område 2,5-6**

Etter å ha lest fagrapport geoteknikk er det tydelig at det er en del lokal informasjon som vi som bor i Gamle Sørlandske 1255 som vel er snitt H-H må opplyse om. Jordet ovenfor som anses som kvikkleire og skredfarlig i rapporten har en rekke oppkommer. Her renner det vann hele året og dette jordet tørker aldri ut. Det er flere oppkommer oppe på jordet og det renner jevnlig bekker ned mot grøft på E-18 samt i alle fall to oppkommer langs oppkjøring/ grusvei som går over til Lille-Østerholt.

Videre i snitt I-I som gjelder jordet ovenfor vår eiendom og vel er det dere kaller Sunde 3. Her renner betydelige mengder vann som renner både over og under grunn (under grunn hevdes av naboer som sier gamle dreneringer er tett) og dette renner ned og havner på min tomt. Mer om dette under. Men dette regnes også som et kvikkleireutsatt område og vær klar over at til dels ekstreme mengder vann skyller over og muligens igjennom disse massene. Hele nedre del av min eiendom lå under opptil 50 cm vann mesteparten av sist vinter. Og som jeg beskriver mer om nedenfor, grunnen på min eiendom 1255 er nærmest som gele å regne.

Vi ønsker utredning både i forhold til støy både under bygging og ved ferdig E-18 da tabellene viser høyere støy enn tillatt på vår eiendom.

Videre er vi svært bekymret for grunnforholdene som vi antar er kvikkleire da alt her består av leire og er gammel sjøbunn. Huset skjelver av lastebiler og traktorer som passerer, man våkner på nettene når tyngre kjøretøy passerer, og når E-18 stenges, er det umulig å sove i huset. Hele huset rister og det skramler i skap og vedovner i boligen. Dekketøy og glass i skap klirrer. Stua som er ut mot Gamle Sørlandske er umulig å oppholde seg i på kveldstid ved stengt E-18 grunnet støy fra trailere som gjør at man knapt hører TVen. I tillegg til rystelser i boligen.

Det er kvikkleire i nærheten noe målinger og antagelser bekrefter i rapportene, og det er ingen grunn til å tro at dette ikke også gjelder for 1255 da det er leire over alt hvor man stikker spaden i bakken. Vann tar tidvis også tid før det synker ned noe som jeg som ivrig hobbygartner vet indikerer til dels tung leire.

Huset skjelver også av gravemaskiner som passerer på belter og det begynner å riste før de ankommer Gamle Sørlandske 1265 og til etter at de har passert. Da kan det riste ganske betydelig. Samme gjør det om gravemaskiner passerer huset, og tyngre lastebiler og traktorer som kjører opp til Sunde, som er opp veien mot nord ved siden av 1255. Samme sak gjelder når gravemaskin kjører inne på eiendommen bakenfor oss, det gamle verkstedet. Dette kan potensielt påvirke kvikkleiren også oppe i Sunde 3. Man må anta det vibrerer kraftig også der. Det betyr at grunnen her må være svært lite stabil. Dette skjer ikke så ofte i dag, men ved stengt E-18 vibrerer det kraftig i de timene det vedvarer, og med spunting og sprenging samt anleggstrafikk vil dette være konstant i hele anleggsperioden og kvikkleirens tiksotropiske egenskaper gjør dette svært bekymringsfullt for oss som bor her. Det er konstant vanntilførsel på og rundt eiendommen, jevnlig flommer, og man må anta grunnen blir mer og mer ustabil kontinuerlig.

Da vi fikk utbedret adkomst ønsket vi å få endret drenering og overvann fra huset som føres ned i grunnen, men det torde ikke entreprenør grunnet rasfare i massene på tomten. Det er vanninnsig i kjelleren jevnlig som tyder på mye vann i grunn.

Da tidligere eier av vår eiendom skulle støpe gulv til garasje og gravde ut for det på nabotomt (Gamle Sørlandske 1257) begynte massene og kollapse inn i gravegropen fra Gamle Sørlandske og de måtte fylle raskt på så ikke veien skulle havne inne på tomten. Sprekkdannelse i asfalten på Gamle Sørlandske sprekker stadig opp mer med langsgående sprekker, nå hører man dem når man kjører over dem med bil, noe man ikke gjorde i fjor. Man kan risikere en avlastningsvei som raser ut. Med vår bolig midt på strekningen. Utenfor dette gulvet er det oppdaget et nytt hull i asfalten i år. Asfalten på Gamle Sørlandske.

Det er flere oppkommer i området samt stadig flom (flere ganger årlig) på eiendommen samt jordet bortenfor, som stadig kan vaske salt ut av kvikkleiren og etter hva jeg fortelles av naboer har det alltid vært slik her. Bare det siste året har nedre del av min eiendom stått under opptil 40 cm vann i opptil fire måneder da overvann fra et helt dalføre på toppen mot Sunde ledes rett ned mot min eiendom. Ved kraftig nedbør står vannet på deler av min tomt.

Hva som vil skje med alle de bevegelsene i grunnen her gjennom måneder og kanskje år med trailere i begge retninger, sprenging og spunting samt anleggstrafikk vet jeg ikke, men bare vinrasjonene i seg selv vil gjøre eiendommen ubeboelig i anleggsperioden. Hvilke skader som oppstår tør jeg ikke tenke på engang. Samt støyen. Vi hører knapt TVen når lastebiler og trailere passerer tett ved stengt E-18 nå, og da er det bare en fil, gjerne bare en eller to kvelder og påfølgende netter.

Etter episoden på Gjerdrum i vinter har man ikke blitt mindre nervøs av grunnforholdene her. Særlig ikke når man vet hvilke enorme vannmengder denne tomten har rennende gjennom seg og/ eller tidvis stående. Og det samme med jordet bortenfor oss hvor det også regelmessig er flom, som egentlig er det eneste som sørger for at ikke alt flyter ut i Gjerstadvannet. Eller det blir så tiksotropisk at huset bare synker på stedet med konstante vibrasjoner på et helt annet nivå enn tidligere. Trafikken er vesentlig tettere enn da dette var en hovedvei for over tredve år siden, trailerne er både fler og tyngre, samt sprengning og spunting og anleggstrafikk. Huset vil være ubeboelig under anleggsperioden, og jeg kan ikke tenke meg at grunnmur holder heller om det er det eneste som skjer.

Hver høst, vinter og vår dannes det en stor dam (minst 5x10-15) meter mot GS 1265 og det eneste naturlige stedet for dette vannet å drenere må være ned i grunn under 1265, 1257 og oss i 1255. Ikke noe annet sted fører nedover derfra, noe som igjen kan føre til utvasking av salter i grunnen hele veien langs Gamle Sørlandske. Det er også her mye av sprekkdannelse i asfalten øker.

Vi har også sett i kart at avlastningsvei som jo er veien hvor hvitstripa er halvannen meter fra yttervegg på vår bolig vil det bli vesentlig byggearbeid og sprenging på da det er mange små og større knauser innenfor den merkede kjørebane. Jeg antar det må en ganske vesentlig oppgradering av veibanen og grunnen under veibanen for at den skal tåle belastningen.

Vi er to personer som bor i huset samt at jeg har hjemmekontor. Min mor har MS og trenger ro og stillhet for å ikke bli sykere. Begge trenger søvn, men jeg må også ha arbeidsro. Huset vil være ubeboelig i anleggsperioden. Jeg jobber med vin og lagrer mye vin i huset. Vin kan ikke ha vibrasjoner under lagring og dette må flyttes og bekostes profesjonell lagring på gjennom hele byggeperioden av Nye Veier. Samt bolig og kontor.

Ser frem til å høre fra dere og en snarlig dialog.

Med vennlig hilsen

Christer Byklum og Wenche Sagen

Fra: HEIMDAL SVERRE INGE <sverre@hyttmyr.no>

Sendt: søndag, juli 11, 2021 20:04

Til: Kristian de Lange

Kopi: Stian Blindheim

Emne: Ny E18 Kragerø - Detaljregulering

Hei!

Jeg har vært inne og tittet på plandokumentene som er lagt ut med høringsfrist 15.09.2021.

Jeg lurer på om det er noe feil med lenke til ett dokument. Når jeg prøver å få opp dokument "Fagrapport naturressurser" så kommer fagrapport om naturmangfold.

Det er ikke ubetydelig nytt urørt areal som går med til dette prosjektet. Jeg ser at det nær min eiendom er valgt trase utenfor eksisterende E18 og at det for lang tid fremover vil være to veisystemer. Jeg antar det bl.a. skyldes krav til rettere strekk for å tillate høyere hastigheter. Inngrep gjør at deler av terrenget til jaktlaget nå vil være tapt for all fremtid.

Finnes det et overordnet dokument som drøfter avveining mellom naturinngrep, tap av naturverdier og hva man ellers oppnår med denne utbyggingen?

Egen eiendom Kragerø 54/4 blir berørt av dette. Jeg har fått AT Skog sin registrering av skog, men ikke opplysninger om annen registrering gjort på eiendommen. Finnes det noe sted kart som viser f. eks. ingeniørgeologiske eller andre registreringer eller må jeg lete meg frem dokument for dokument og konkludere med at dersom eiendommen ikke er omtalt så er det ikke gjort registreringer?

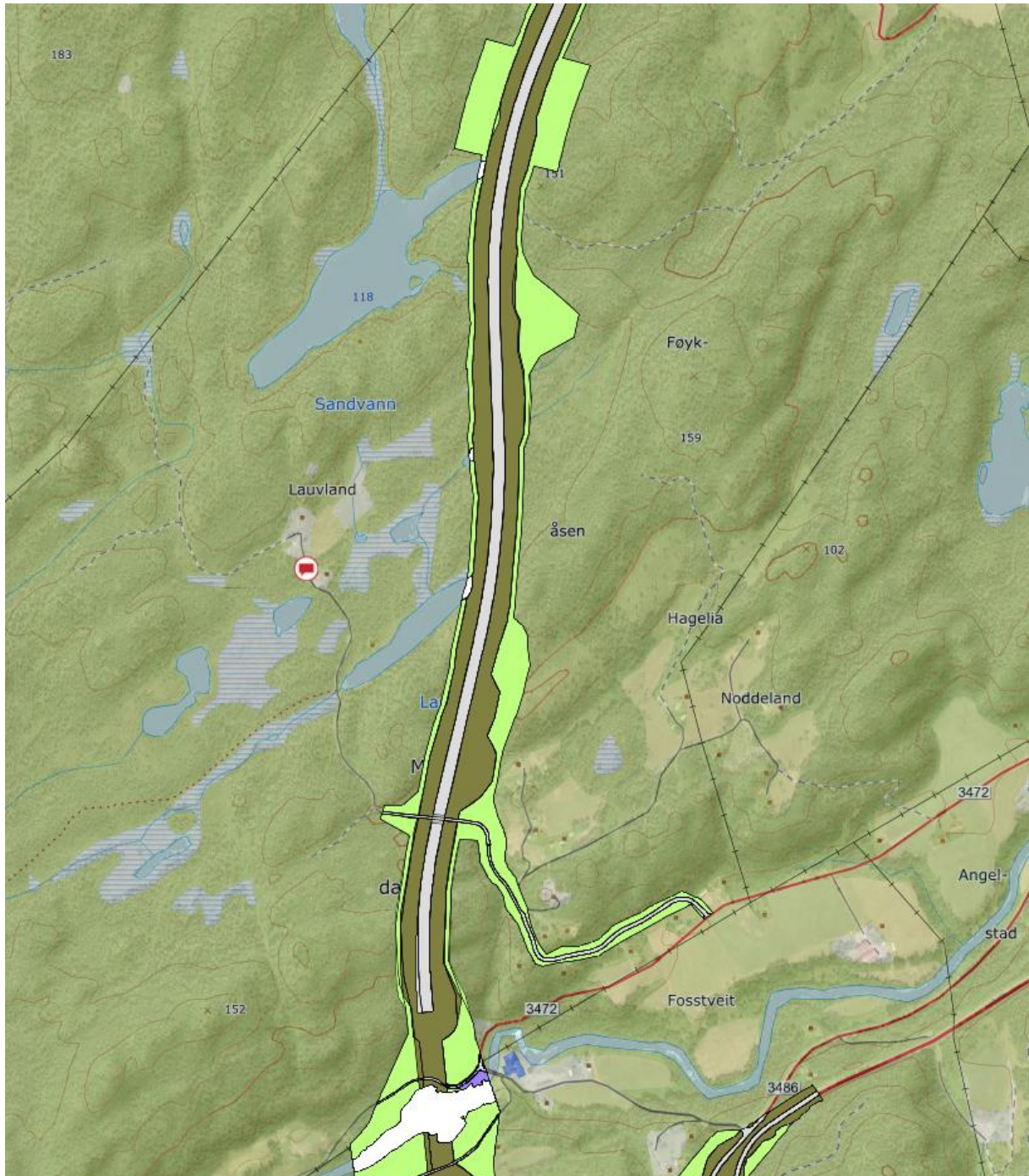
Er f. eks. alle grunnboringer allerede registrert i NGU sine databaser og er natur allerede registrert hos artsdatabanken?

Jeg jobber for øvrig for COWI (SIHE). Vurder gjerne om du eller oppdragsgiver svarer, evt. på hva. All korrespondanse tar vi via denne e-post adressen.

mvh Sverre I. Heimdal

Bjørn Ludvigsen

Navn	Bjørn Ludvigsen
Innsendt	7/23/2021, 14:34
Innspill: Støyskjerming/lokale støydempende tiltak ved boliger Lauvland,profil 2200-3100. Gnr/bnr 56/5-56/12-56/15	

Kartutsnitt

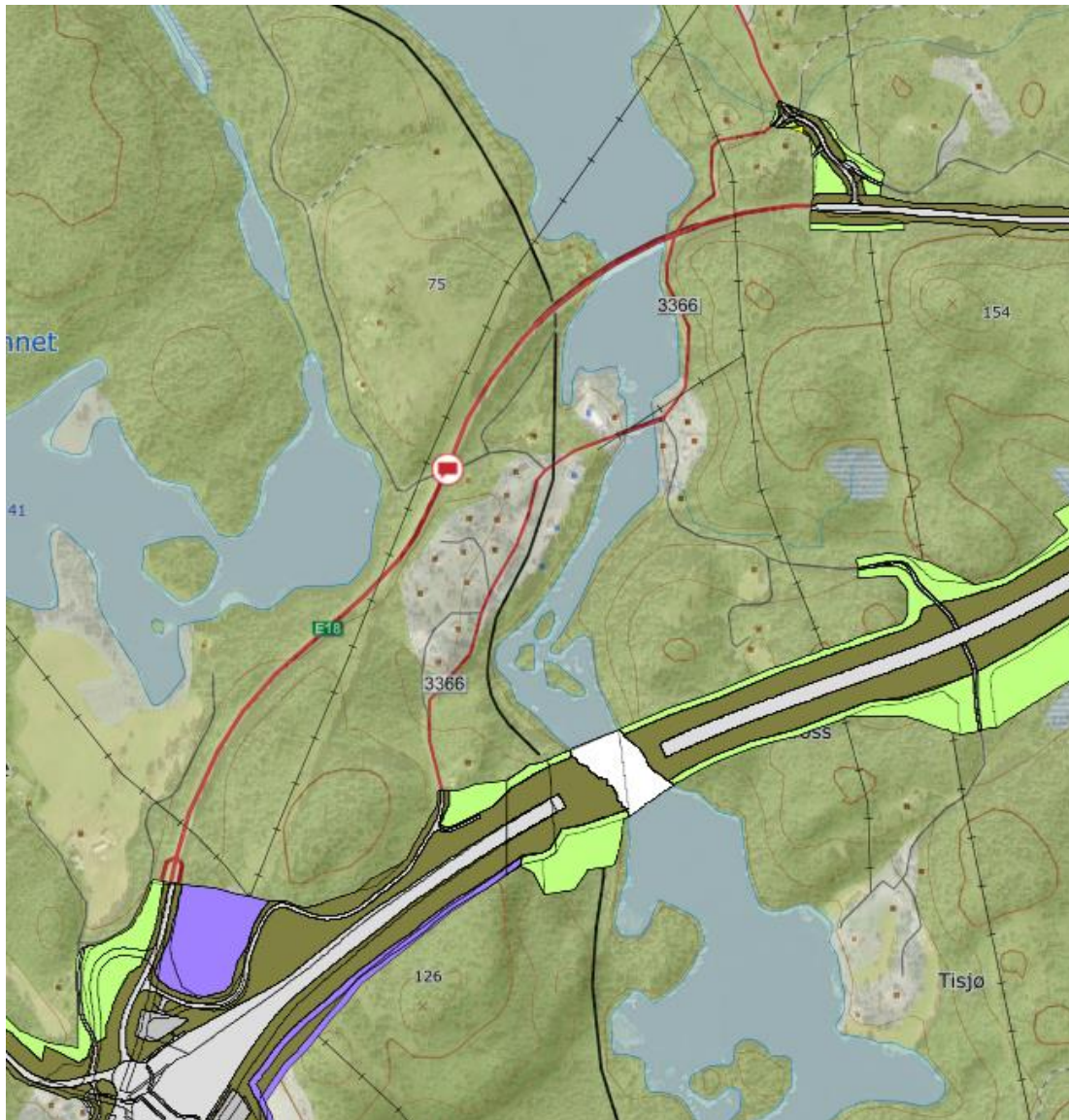
Knut Jarle Sjørdalen

Navn	Knut Jarle Sjørdalen
Innsendt	7/30/2021, 10:05

Innspill:

Ønske om innspill denne høringen Har tidligere sendt inn innspill om bruken av den gamle E18 som mest sannsynlig fylket vil overta når den nye er i drift. Eiendommen gnr 46 bnr 2 som undertegnede er hjemmelshaver til, er en skogeiendom som er avhengig av tilgjengelige veier for tømmertransport. I de siste 10 årene har tømmerbilen blitt større og det igjen har blitt en utfordring ved en undergang på E18 inn til eiendommen. Tømmerbilene kan ikke kjøre fulle lass (pga høyde) og dette betyr kiptillegg til de grunneiere som ønsker uttak at tømmer. Her kan det nå ligge en mulighet til å lage en avkjørsel opp på den gamle E18 som da lenger ikke blir trafikk på. Det er også en mulighet å fjerne hele undergangen med de tilpasninger som er behov for. Ønsker også å komme med innspill på at det bør legges til rette en ny avkjørsel fra den gamle E18 og inn på Farsjøveien i bunn av Gropdalen. Gropdalen er en bratt bakke som de fleste kjøretøyene har problemer med ved vinterstid. Det er også skjedd utallige utforkjørslar der og ulykker.

Kartutsnitt



Thomas W Solvang

Navn	Thomas W Solvang
Innsendt	8/2/2021, 08:59
Innspill:	Planen vær har hvert å etablere fulldyrket mark til produksjon av eget høy, samt sommer beiter til dyrene våre.

Kartutsnitt



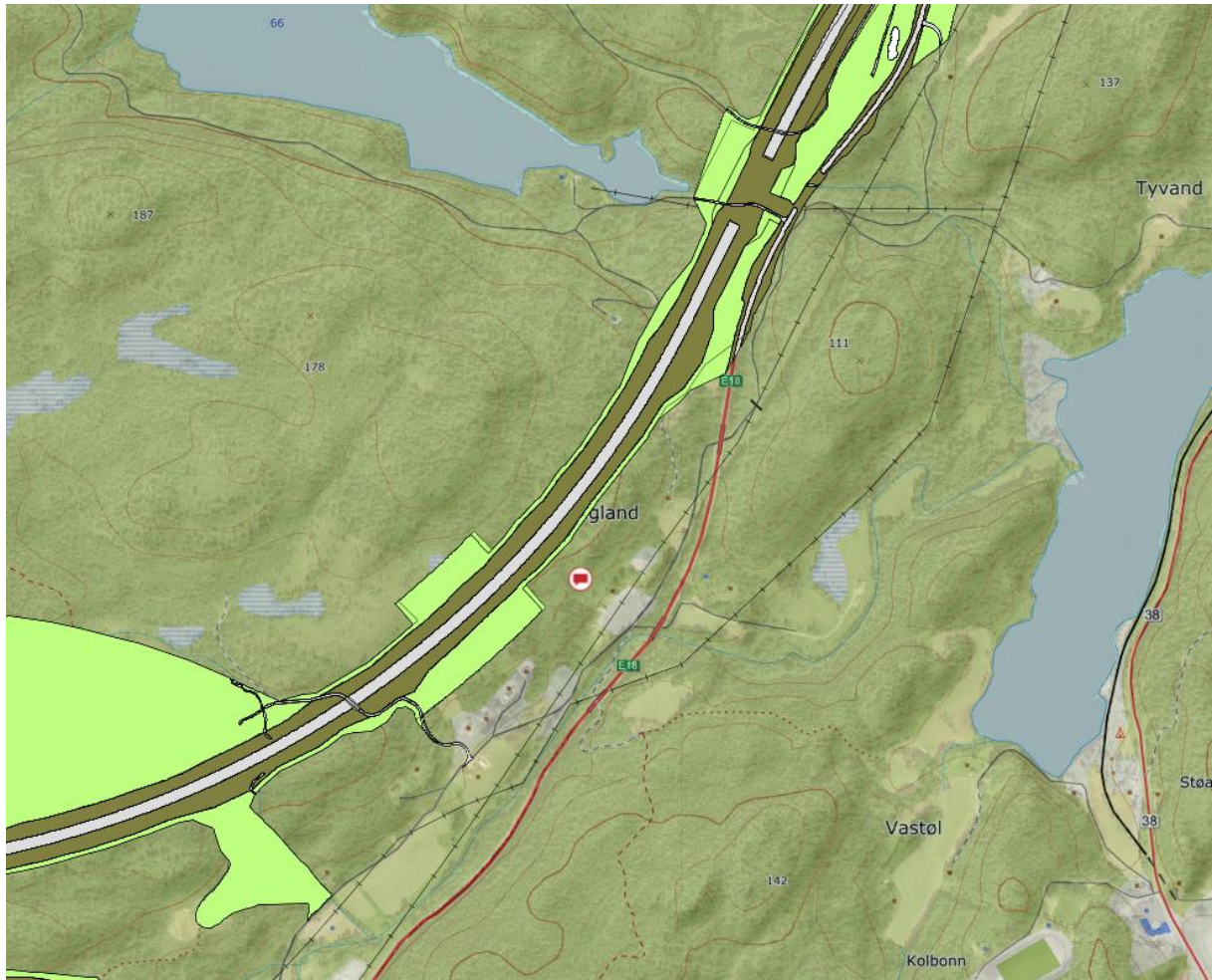
Thomas W Solvang

Navn	Thomas W Solvang
Innsendt	8/2/2021, 09:01

Innspill:

rette av områdene for å etablere fulldyrka mark for høy produksjon samt sommer beiter for dyrene våre.

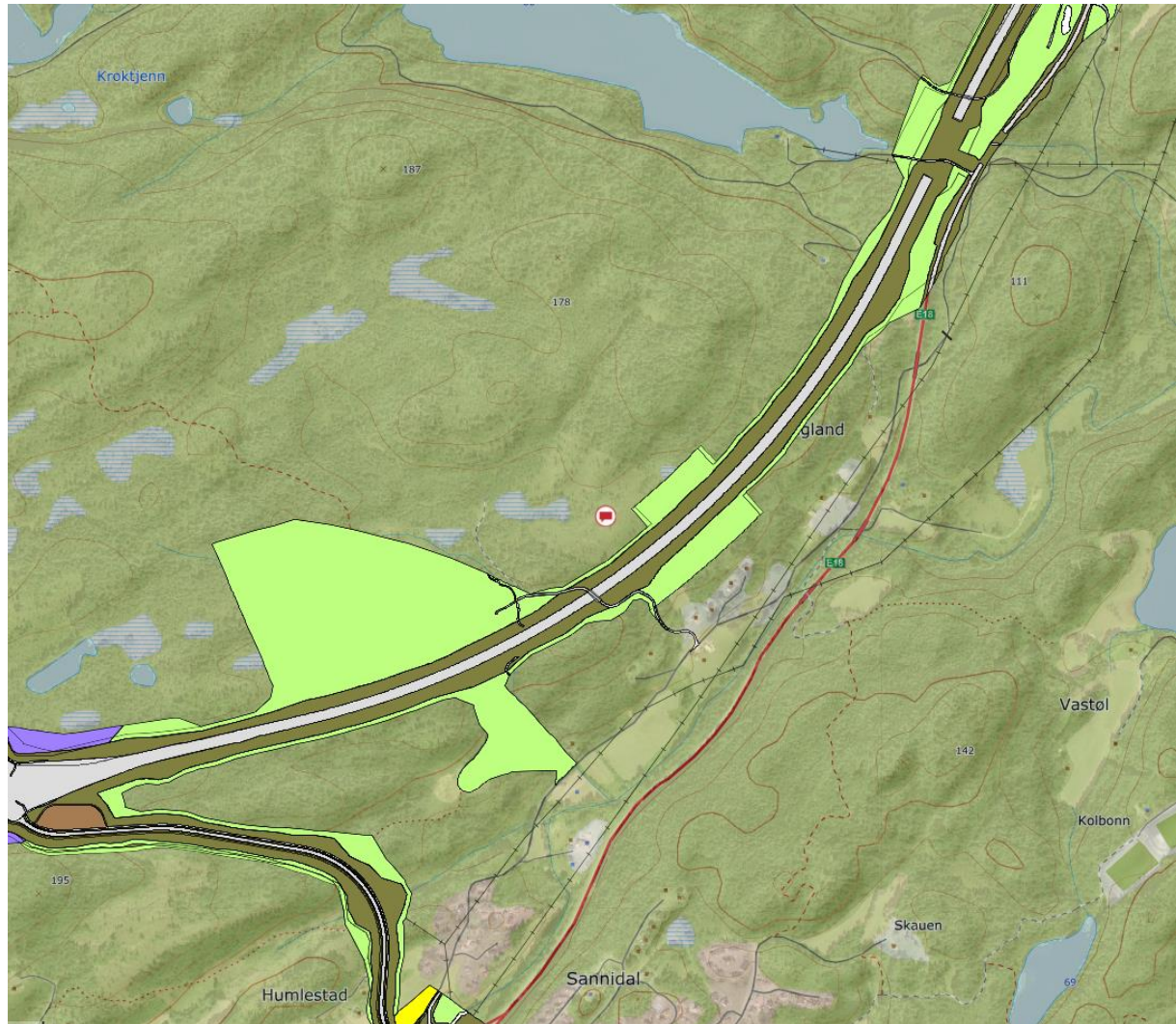
Kartutsnitt



Thomas W Solvang

Navn	Thomas W Solvang
Innsendt	8/2/2021, 09:01
Innspill:	rette av områdene for å etablere fulldyrka mark for høy produksjon samt sommer beiter for dyrene våre.

Kartutsnitt



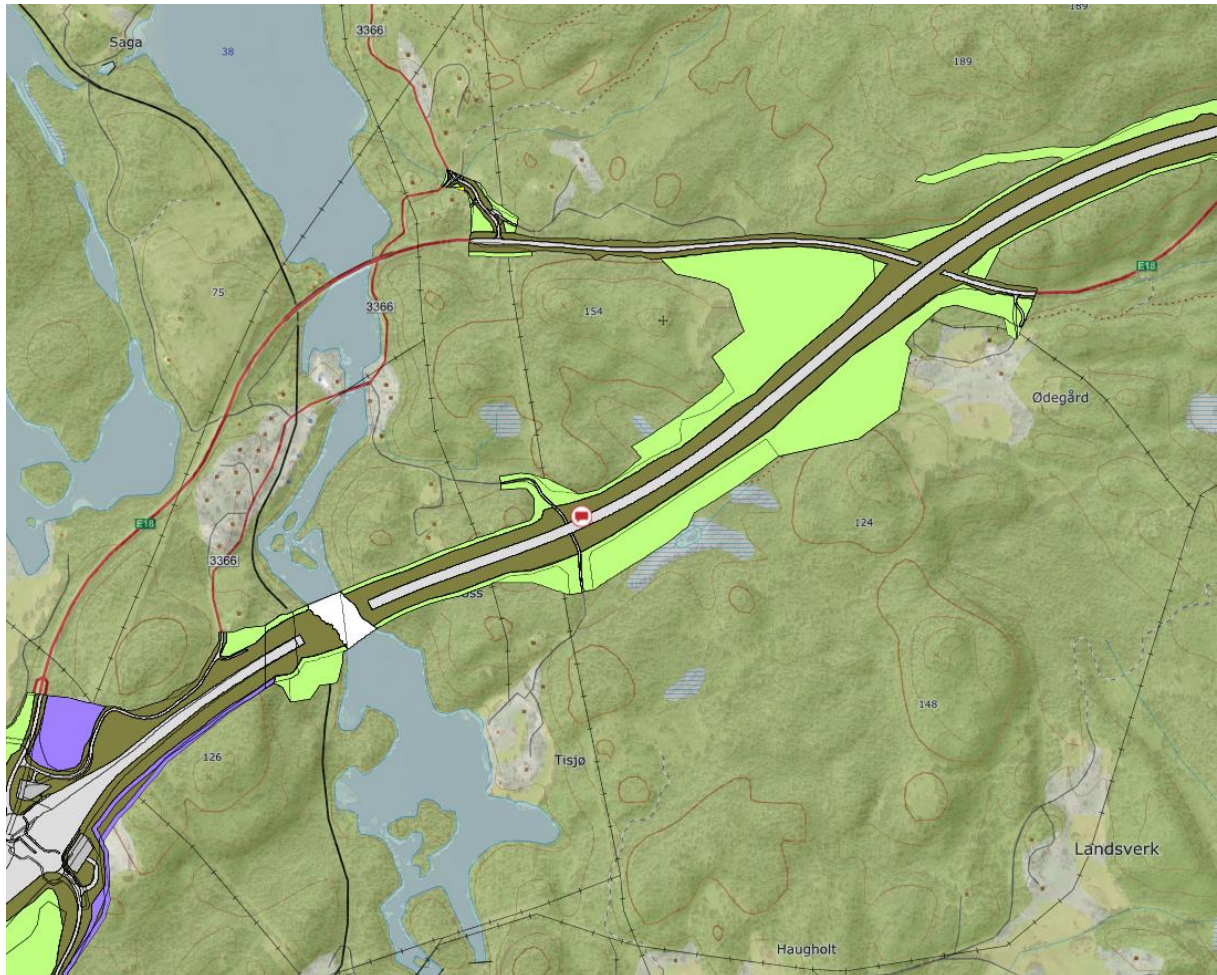
Morgan Sørensen

Navn	Morgan Sørensen
Innsendt	8/9/2021, 18:02

Innspill:

Postveien som går fra Tisjø til Ødegården må sikres for fremtidig bruk. Også den delen som leder inn til Tisjødals gruen.

Kartutsnitt



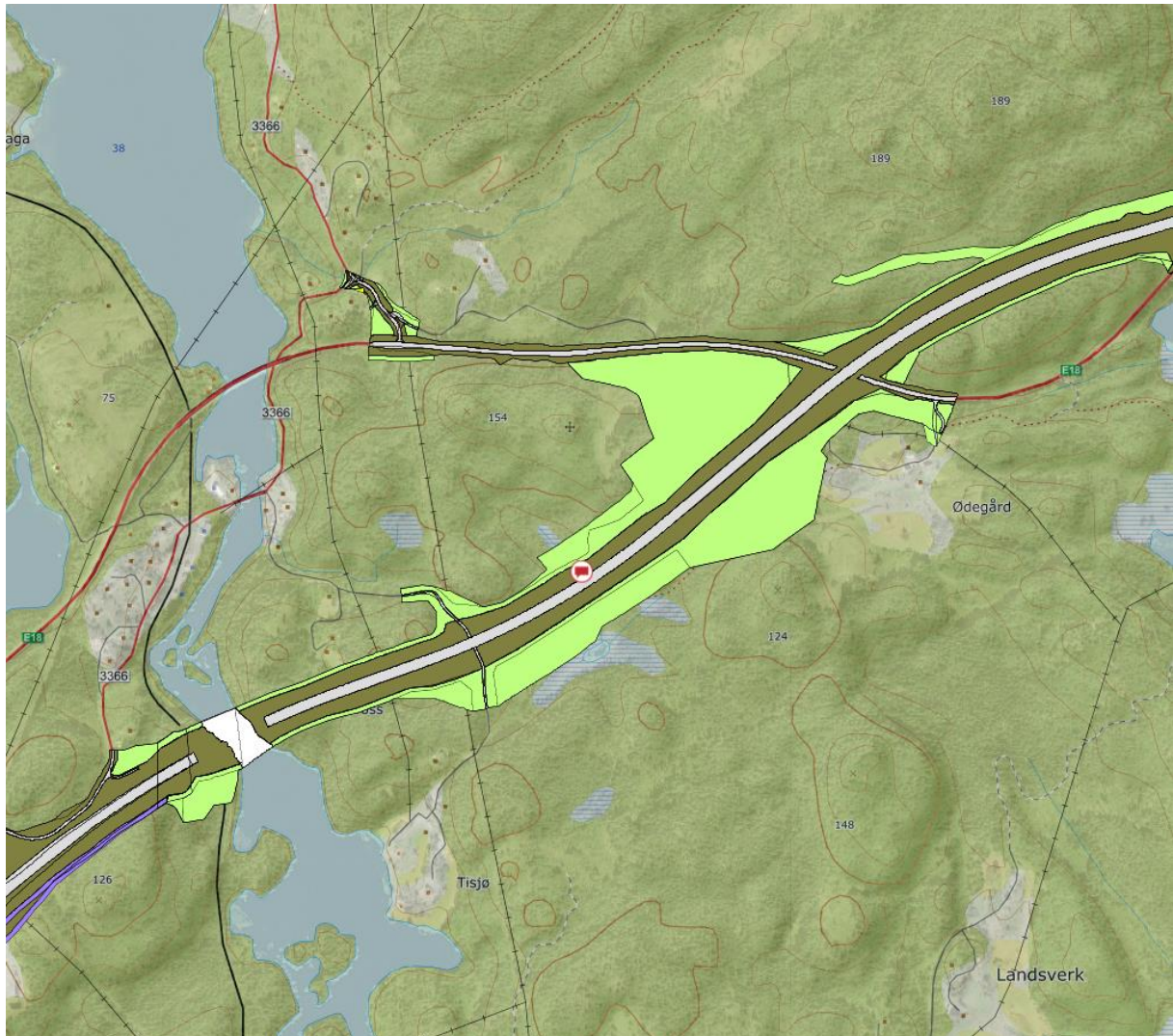
Morgan Sørensen

Navn	Morgan Sørensen
Innsendt	8/9/2021, 18:18

Innspill:

Masselagrings felt D14, bør flyttes lengre vest og nord for veilinje. Etableres som en støyvoll mot Tisjødalsgruven.

Kartutsnitt



Rolf Arne Skogli

Navn	Rolf Arne Skogli
Innsendt	8/12/2021, 21:19

Innspill:

Undertegnede er sammen med min kone Nina Holte eier av Gnr 43 bnr 21. Vi har skog og jordarealer i området Bjørndalen, Håvet og Bubakkane. Pr i dag har vi adkomst til disse arealene via Bjørndalsveien, som har vært benyttet til adkomst med traktor og landbruksredskap i forbindelse med jordarealene, samt utkjøring av tømmer med tømmerbil fra skogsdrifter i områdene. I reguleringsplan er det også stadfestet at 43/11 og 43/21 skal ha veirett inn til disse arealene. Slik vi tolker forslaget til reguleringsplan er det foreløpig tatt hensyn til adkomst til eiendommen Bråtane 43/29, men vi kan ikke se at behov i forhold til skogsdrift og landbruk for vår eiendom på innsiden av 43/29 er tilstrekkelig ivarettatt. Det samme vil formodentlig også være tilfelle for eiendommen Bjørndalen 43/11. Vi ønsker derfor at Nye Veier og Gjerstad Kommune ser på å få til en forbedret løsning som ivaretar behovet for alle eiendommene i området og får implementert best mulige løsninger som opprettholder behovene for alle parter.

Kartutsnitt

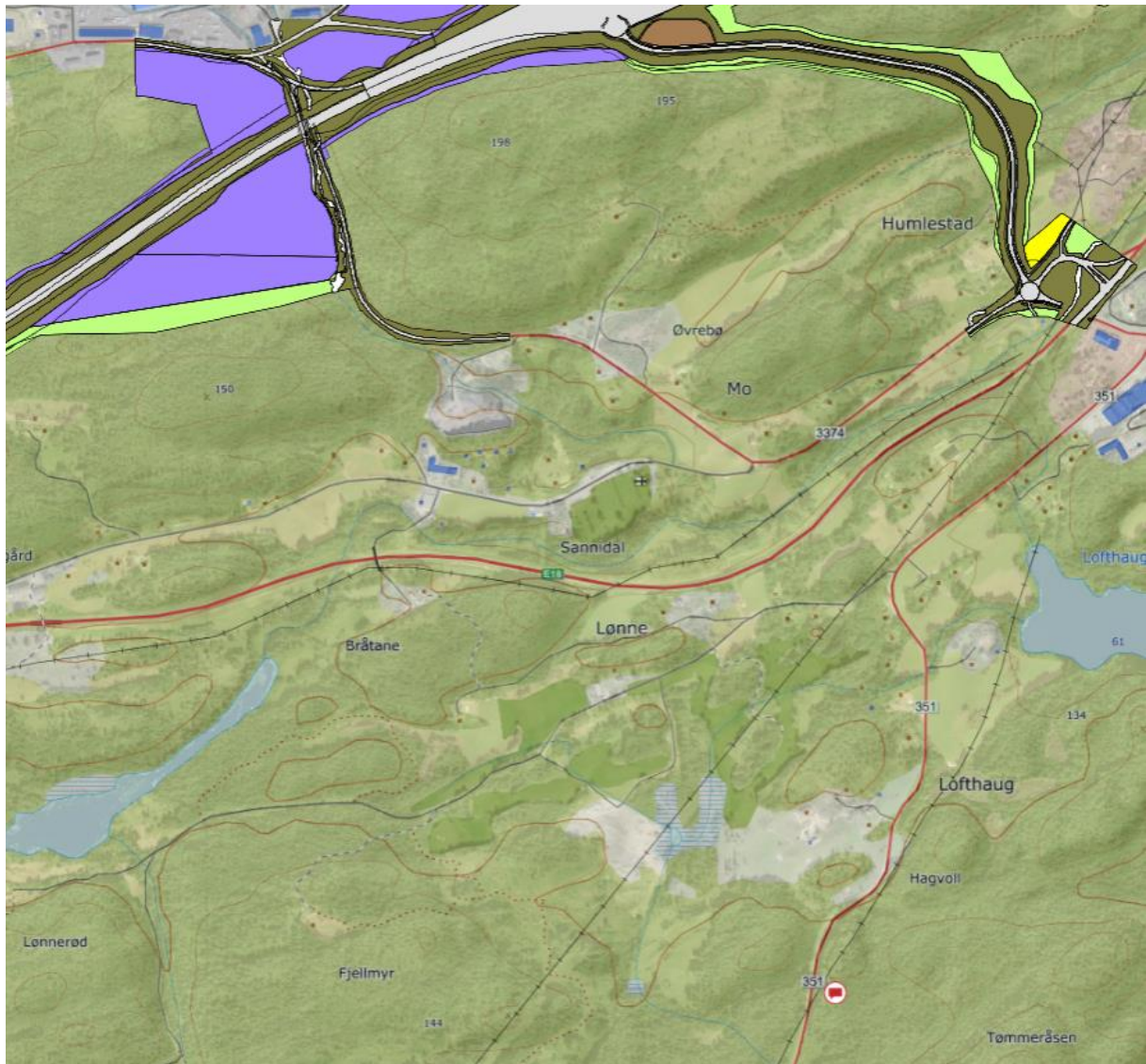
Regina Brajkovic

Navn	Regina Brajkovic
Innsendt	8/19/2021, 20:30

Innspill:

MAtjorda som skal flyttes i forbindelse med anlegg av 4-felts vei gjennom Sannidal kan legges i "prestegårdsskogen", skogen vår langs Kjølebrønnsveien gbr/gnr 61/25. Denne skogen ligger greit tilgjengelig, og det er minimum 30 daa som lett kan opparbeides til god landbruksjord, muligens mye mere. Arealet ligger ca 1 kilometer fra dagens avkjøring Tangen. Se prikk på kartet.

Kartutsnitt



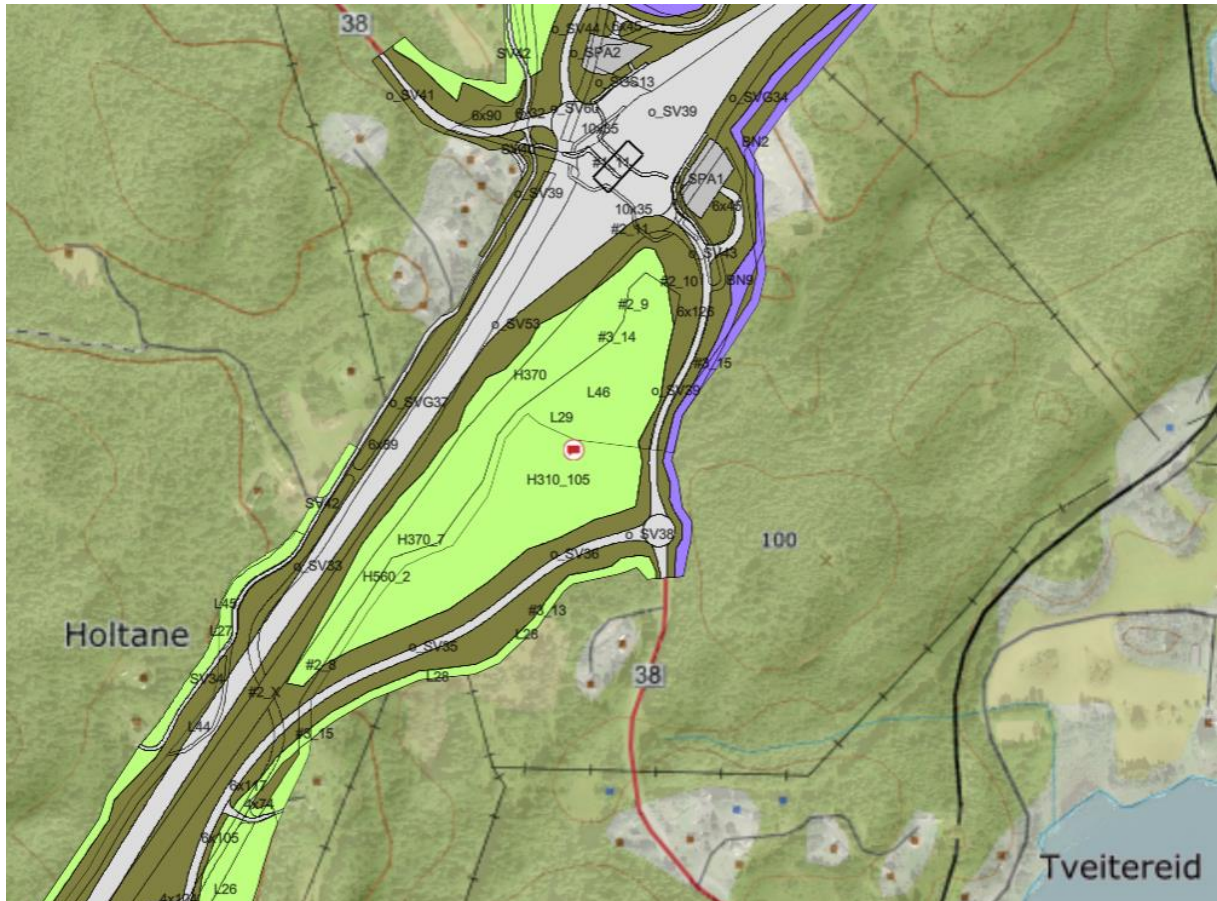
Regina Brajkovic

Navn	Regina Brajkovic
Innsendt	8/19/2021, 20:39

Innspill:

Vi mister et viktig beiteareal i anleggsperioden. Vi beiter idag på ca 100 daa i Bråtane. Vi trenger å få gjerdet inn et erstatningsareal.

Kartutsnitt



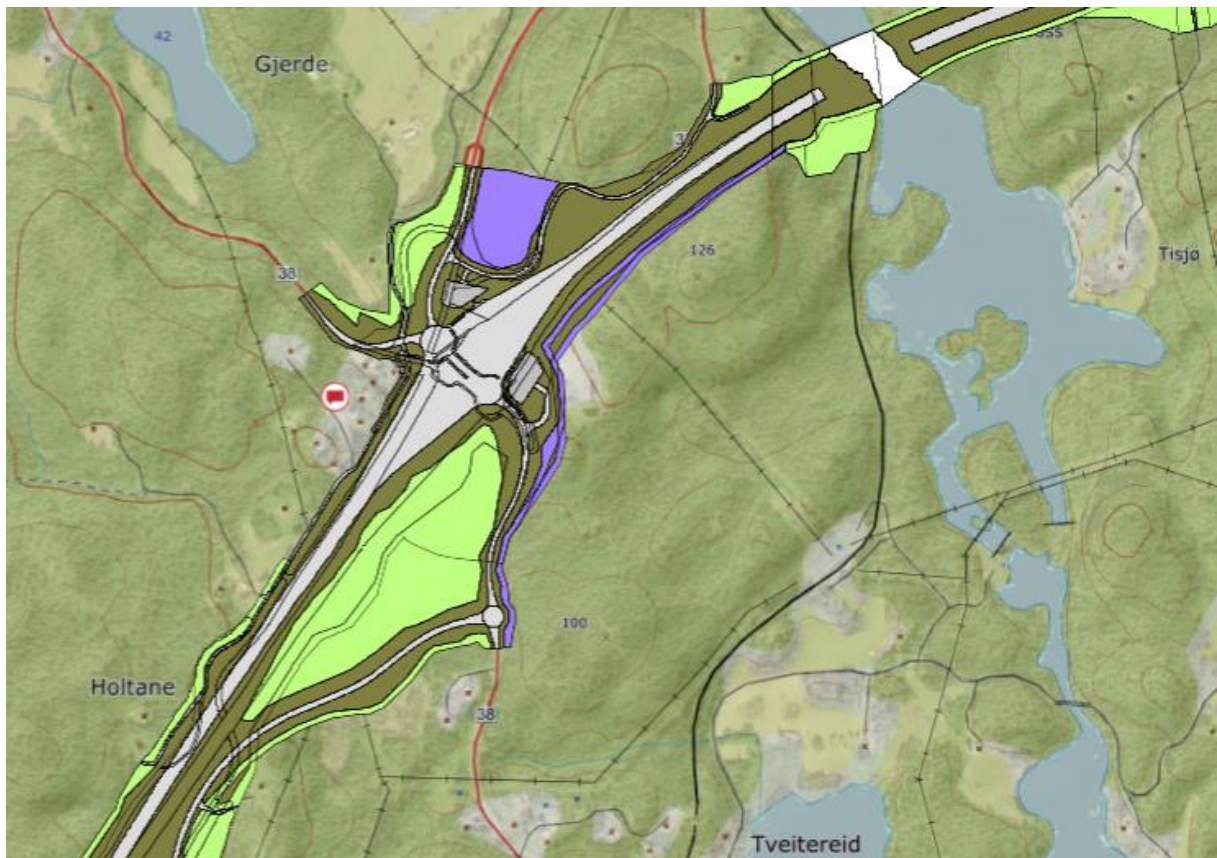
Regina og Paolo Brajkovic

Navn	Regina og Paolo Brajkovic
Innsendt	8/19/2021, 20:37

Innspill:

Vi foreslår at kryss på Gjerdemyra sløyfes. 4-feltsvei forbi Gjerdemyra blir da mulig å støyskjerme. Avkjøring for de som skal til Gjerdemyra blir da på Langrønningen, mange vil kjøre av der uansett for å spare bompenger. Avkjøring Kragerø vil bli på Fikkjebakke, og det bør legges en tunnel fra dagens E18 under Kollbånn ned til Esso/Sannidal stasjon. Dette vil spare for mye trafikk forbi barneskolen og gjennom bygda, vi vil få en svært moderne løsning vi denne kommunen! Moderne byer legger jo store veikryss til industriområder og unna bebyggelse

Kartutsnitt



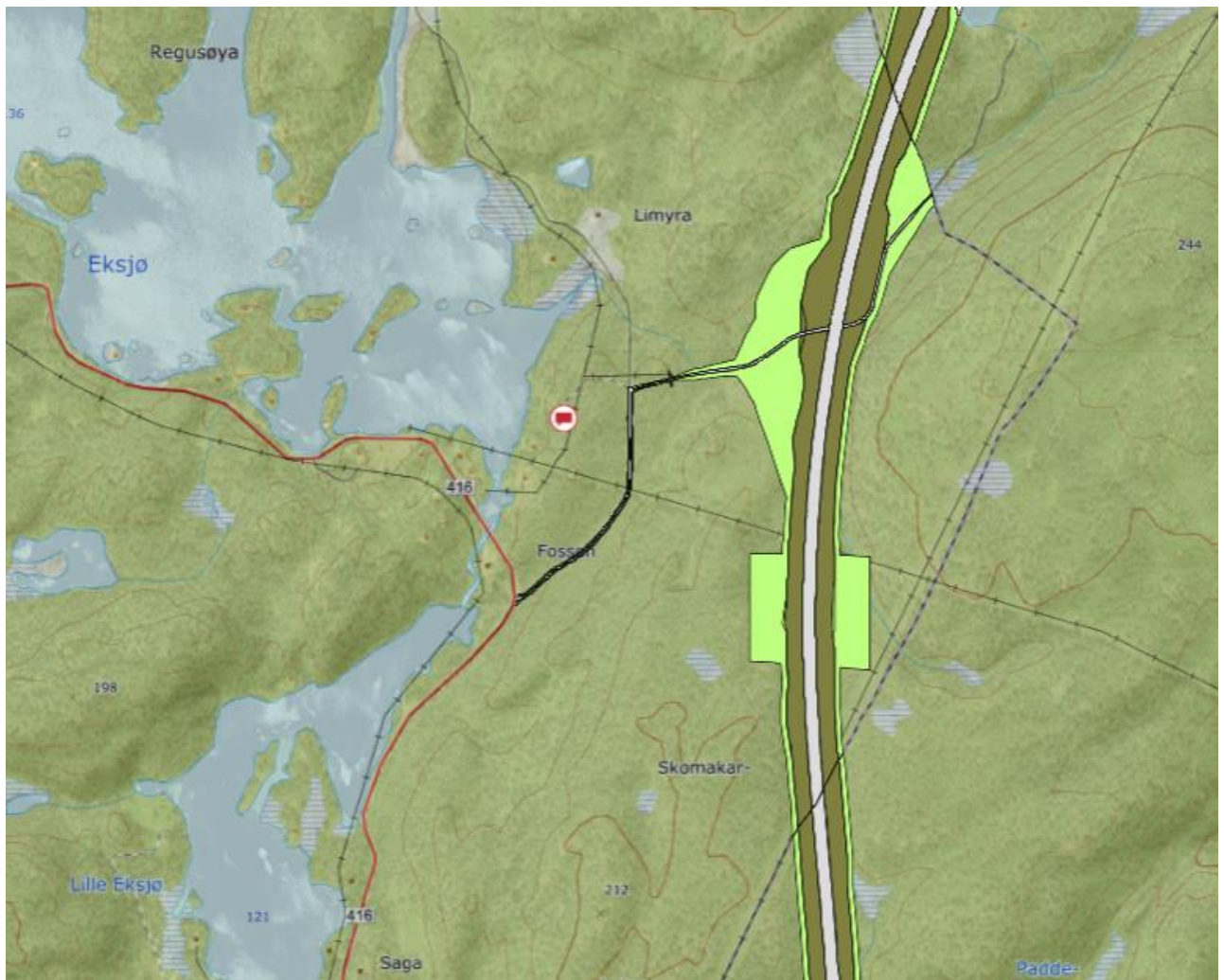
Øyvind Nordberg Eriksen

Navn	Øyvind Nordberg Eriksen
Innsendt	8/19/2021, 14:14

Innspill:

Vår familie har fritidsbolig og eiendom ved markert område. Den nye veien vil gå så nærme boligen at dette vil medføre en betydelig endring av støybildet. Det vil resultere i en betydelig forringelse av eiendommen, fra å være en stille eiendom i skogen til å ligge tett inntil en trafikert motorvei. Her vil en tunnel gjennom Esphaugen bidra til et noe redusert støynivå i forhold til en "åpen" vei. Uansett løsning, så vil planlagte plassering av veien medføre en så stor forringelse av eiendommen og naturområdene rundt at dagens bruk som feristed kanskje ikke kan fortsette.

Kartutsnitt



Anne Lene Johnsen Rydland

Navn	Anne Lene Johnsen Rydland
Innsendt	8/23/2021, 19:10

Innspill:

Vi bor nærme E18 og opplever mye støy i forbindelse med trafikken. Nå kommer E18 nærmere huset og da trenger vi støyskjerming. Er flere som vil oppleve mye støy i forbindelse med ny E18, så kommunen og Nye veier bør prioritere dette.

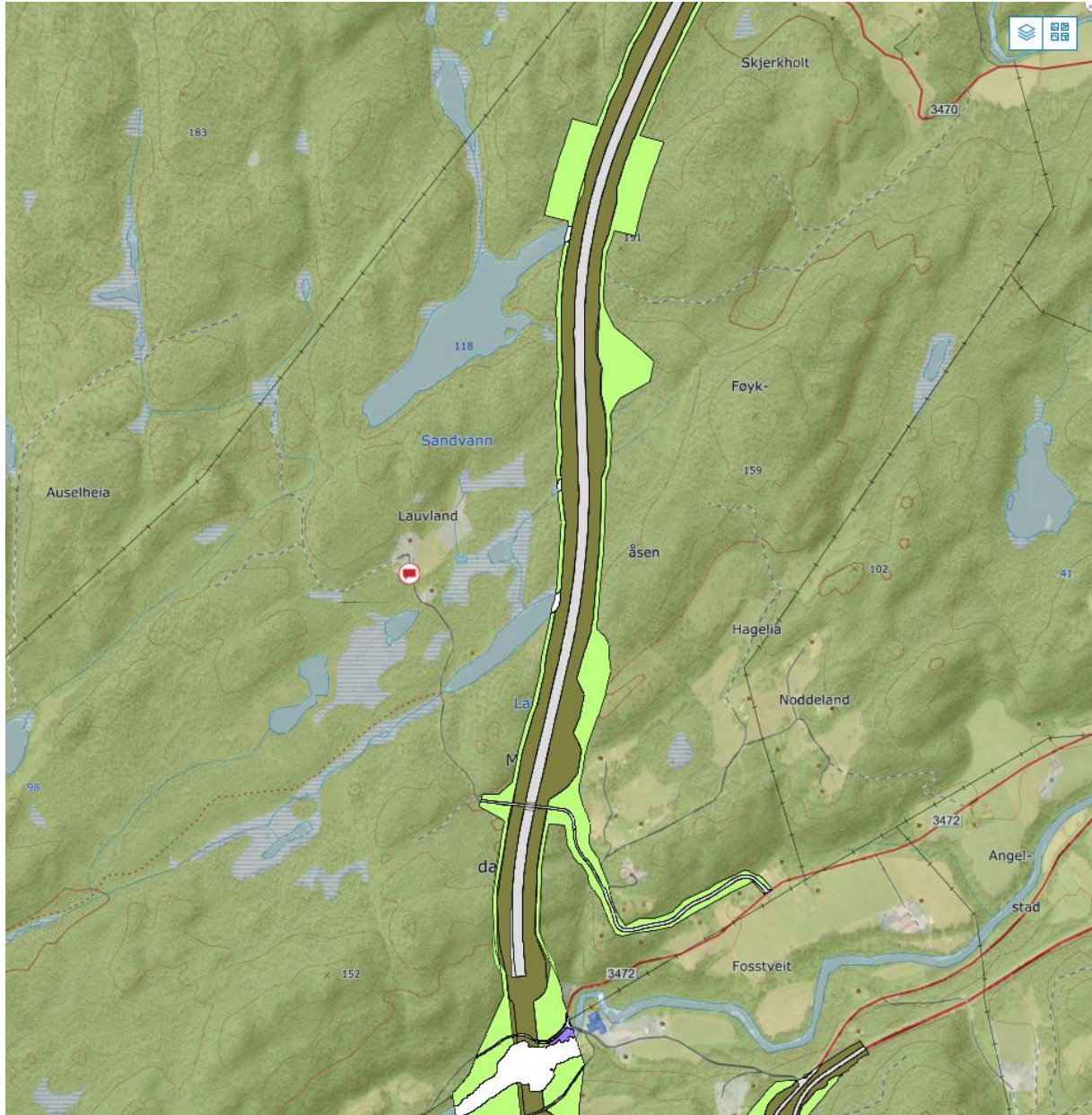
Kartutsnitt



Bjørn Ludvigsen

Navn	Bjørn Ludvigsen
Innsendt	8/23/2021, 12:06
Innspill: Det må sørges for støyskjerming, eventuelt lokale støydempene tiltak ved bebyggelse Lauvland, fritidsbolig ved Langtjenn.	

Kartutsnitt



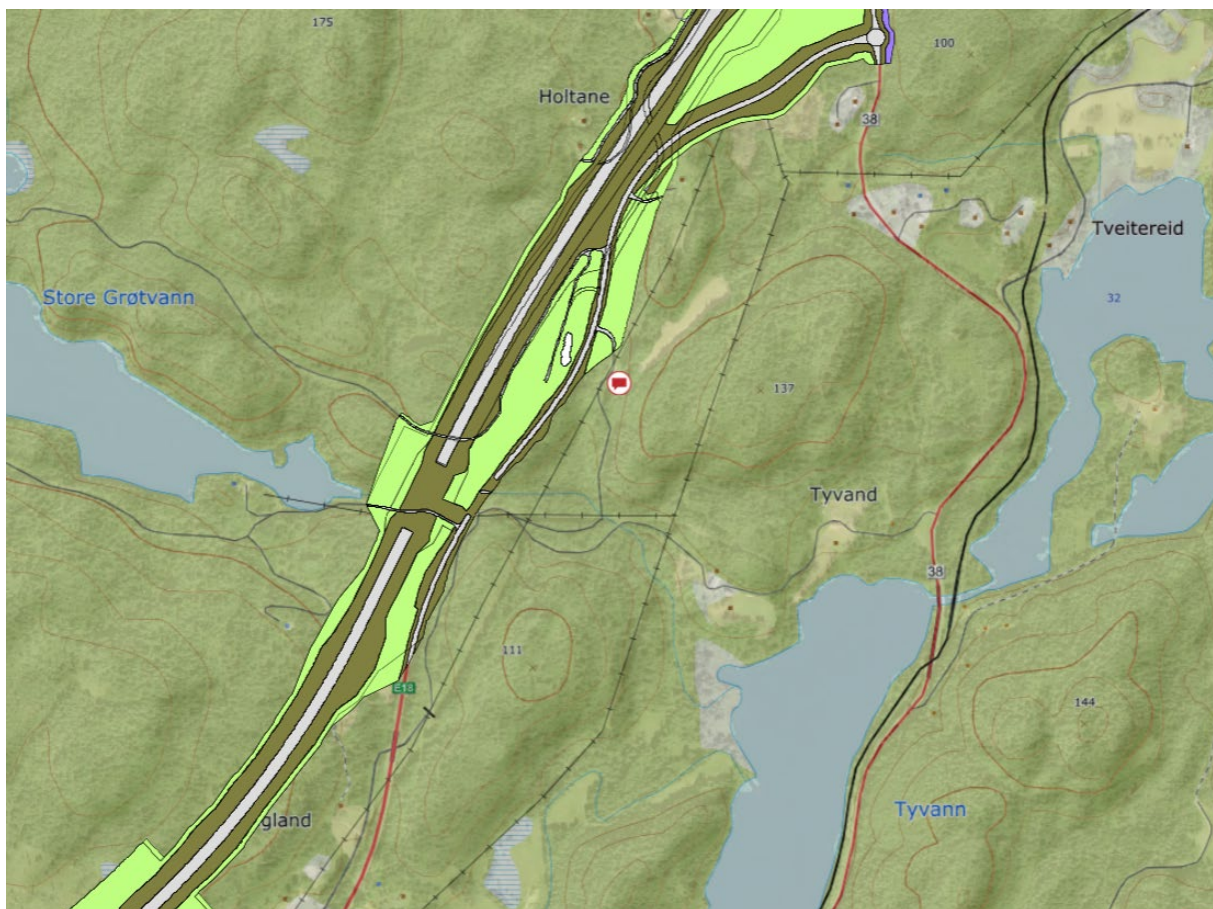
Hans Olav Tisjø

Navn	Hans Olav Tisjø
Innsendt	8/23/2021, 21:01

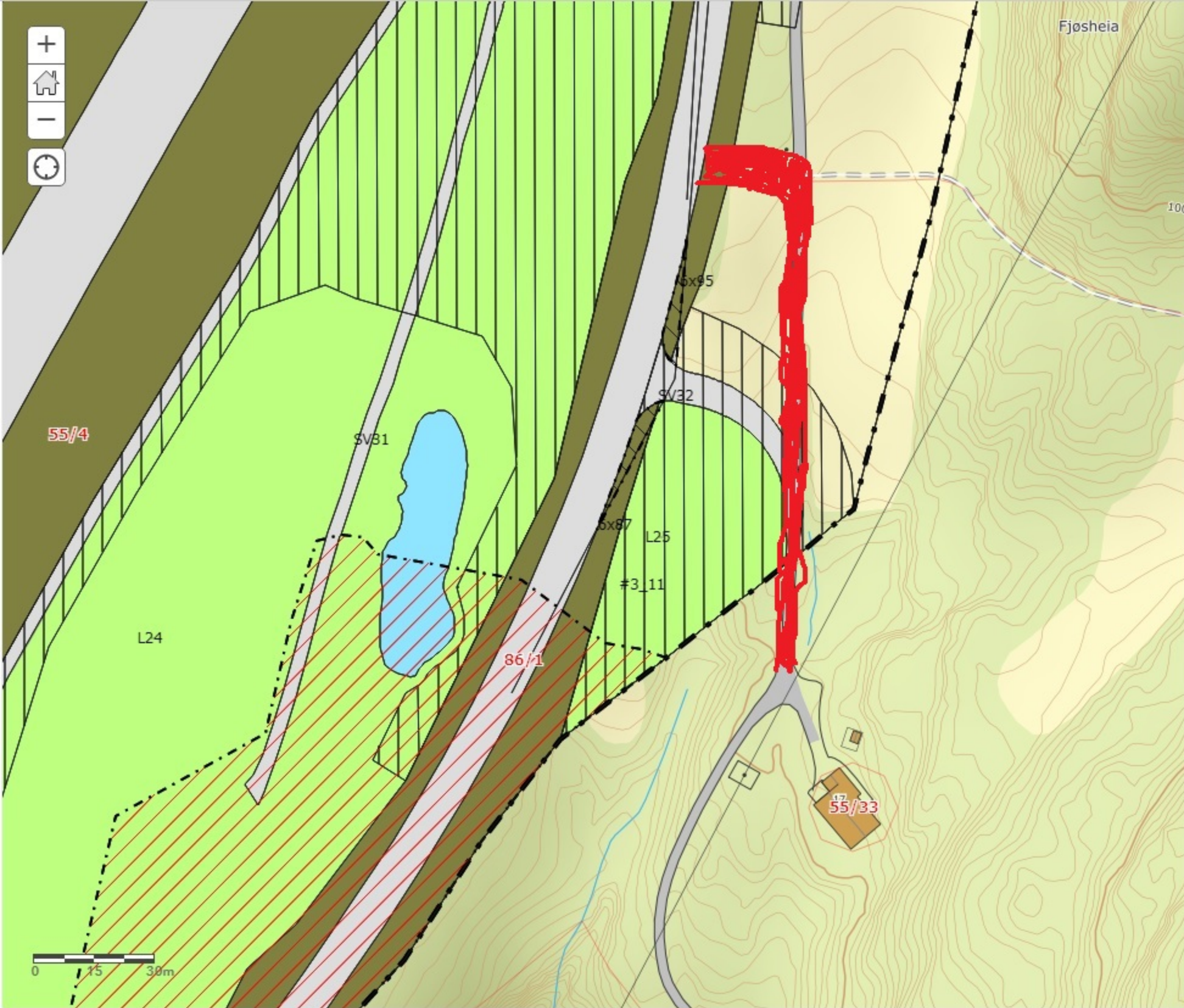
Innspill:

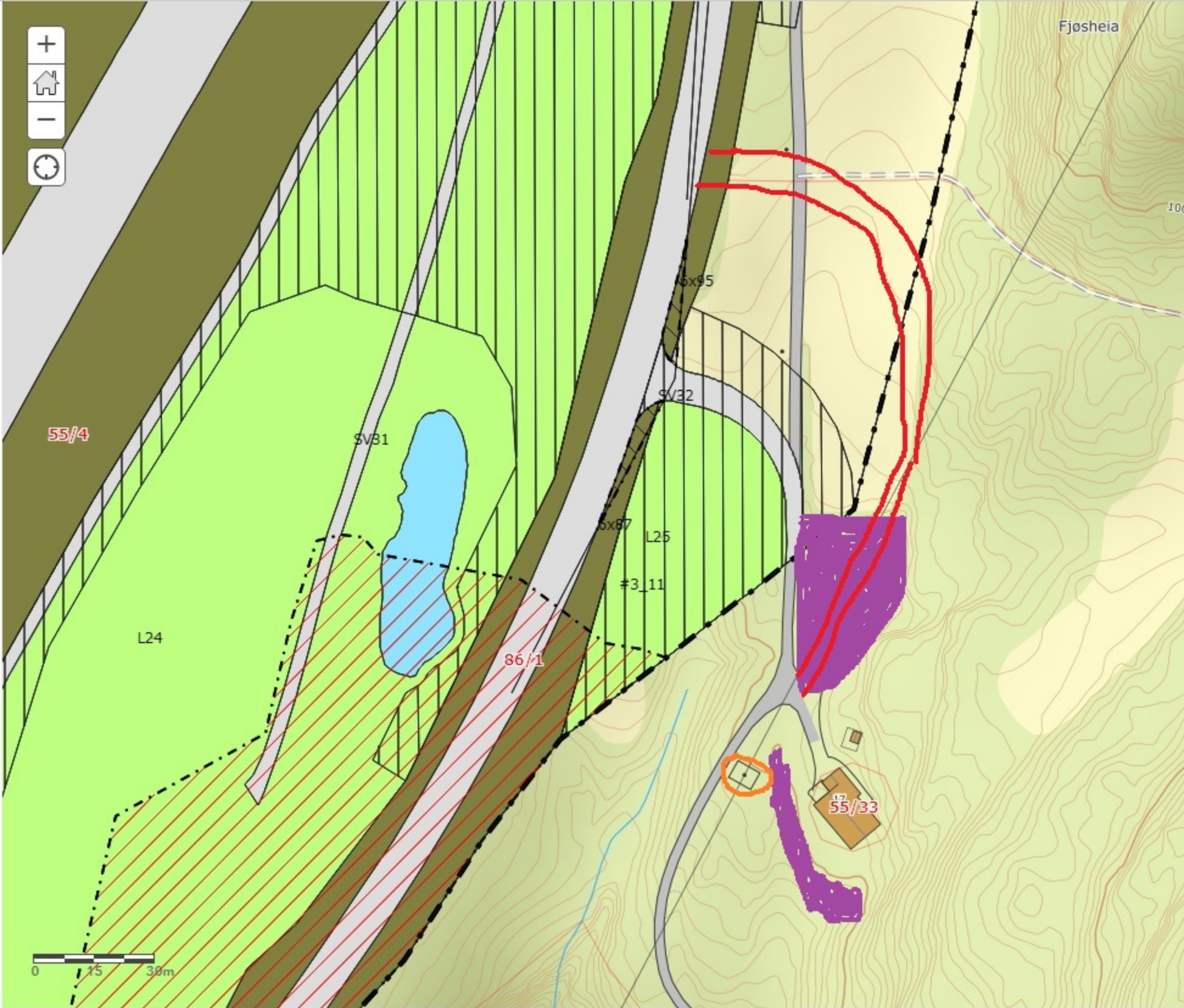
Heisann. Jeg er veldig fornøyd med og se at dere ønsker en avkjøring til vår bolig direkte ifra dagens E18. Men det er ett par ting her som jeg ønsker å påpeke. 1. Min far har jordene som ligger nord for min bolig (Søndre Holtanesletta 17), og det er jo litt dumt at dere har lagt avkjøringen midt over jordet. Det gjør det jo mer tungvint når jorda skal jobbes med. Derfor ønskes avkjøringen litt lenger nord, i enden av jordet mot skogholtet. Han ønsker at den blir lagt over jordet og ned min eksisterende trasé. Regner med at dere fikser hele traséen når dere er i gang. Har merket hans forslag til vei med rødt i vedlegg. 2. Jeg tenker at hvis avkjøringen kan flyttes, ref. pkt.1, så kan den vel like gjerne legges helt inntil heia på østsiden og lages en ny trasé ned til huset mitt. Da min eksisterende trasé bryter det som en gang var en åker i to. I sørsiden av dette østlige jordet, er det god plass til en del masser hvis det er ønskelig og bli kvitt. Jeg har merket forslag til vei med rødt, og lilla der det kan dumpes en del masse i vedlegg. 3. Jeg har også en høyspent-linje gående tvers over tomta her, det er den samme linja som krysser anleggsområdet på Gjerdemyra. Jeg ønsker denne fjernet hvis det lar seg gjøre. Hvis ikke ønsker jeg at dere foretar måling av stråling/elektromagnetisk støy fra denne jmf det som står skrevet i pkt 4.2.4 Høyspenningsanlegg (H370)

Kartutsnitt







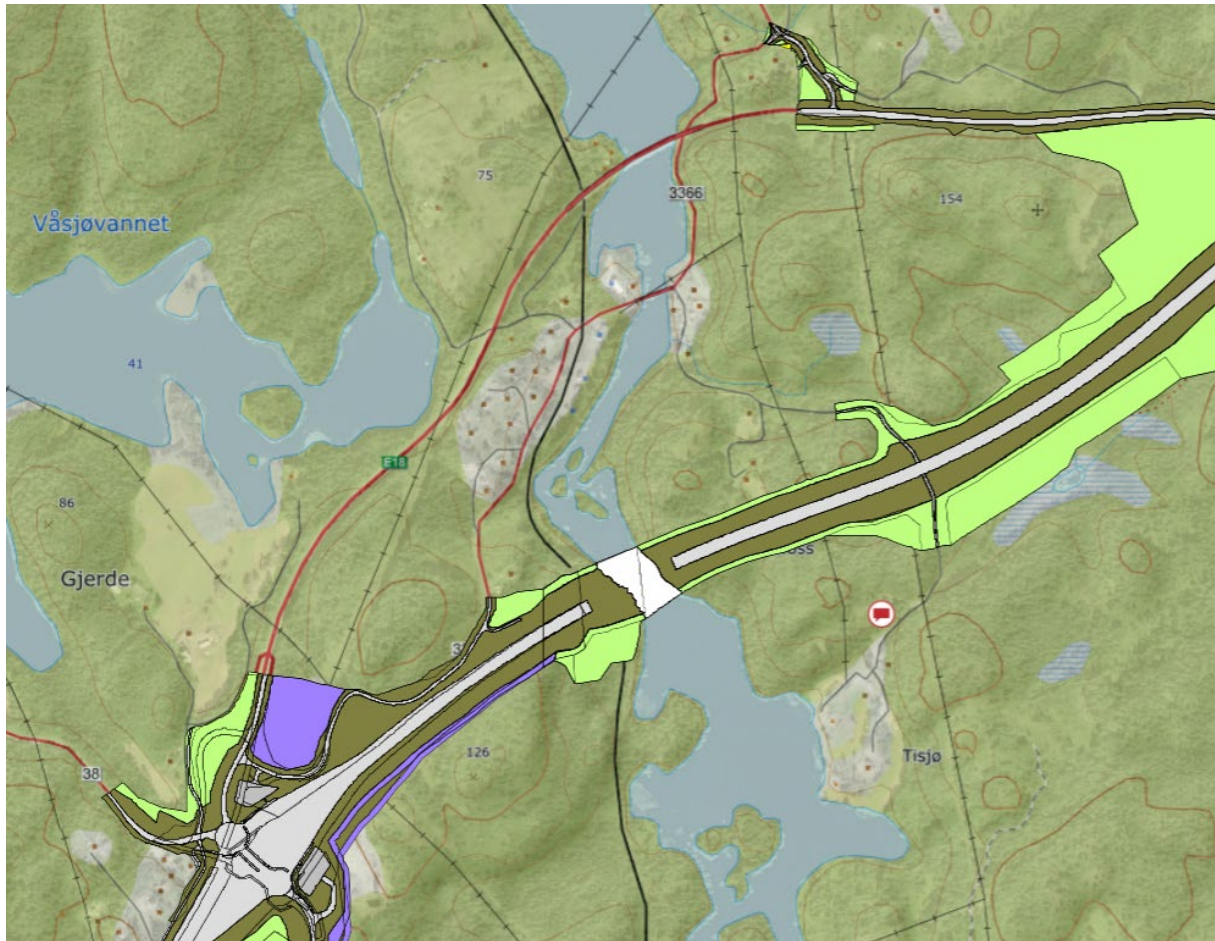


May Tisjø Larsen

Navn	May Tisjø Larsen
Innsendt	8/23/2021, 19:29

Innspill:

Jeg bor på Tisjøveien 8 og her har vi det stille og rolig i dag. Jeg ønsker at det blir laget støyskjerming/voll fra nye e-18 og mot huset mitt. Det er en skogsvei og en skjæring i fjellet som vil lede lyden mot huset hvor jeg bor. Det er også viktig at overgangen over Tisjøveien blir bygget så store kjøretøy kommer under.

Kartutsnitt

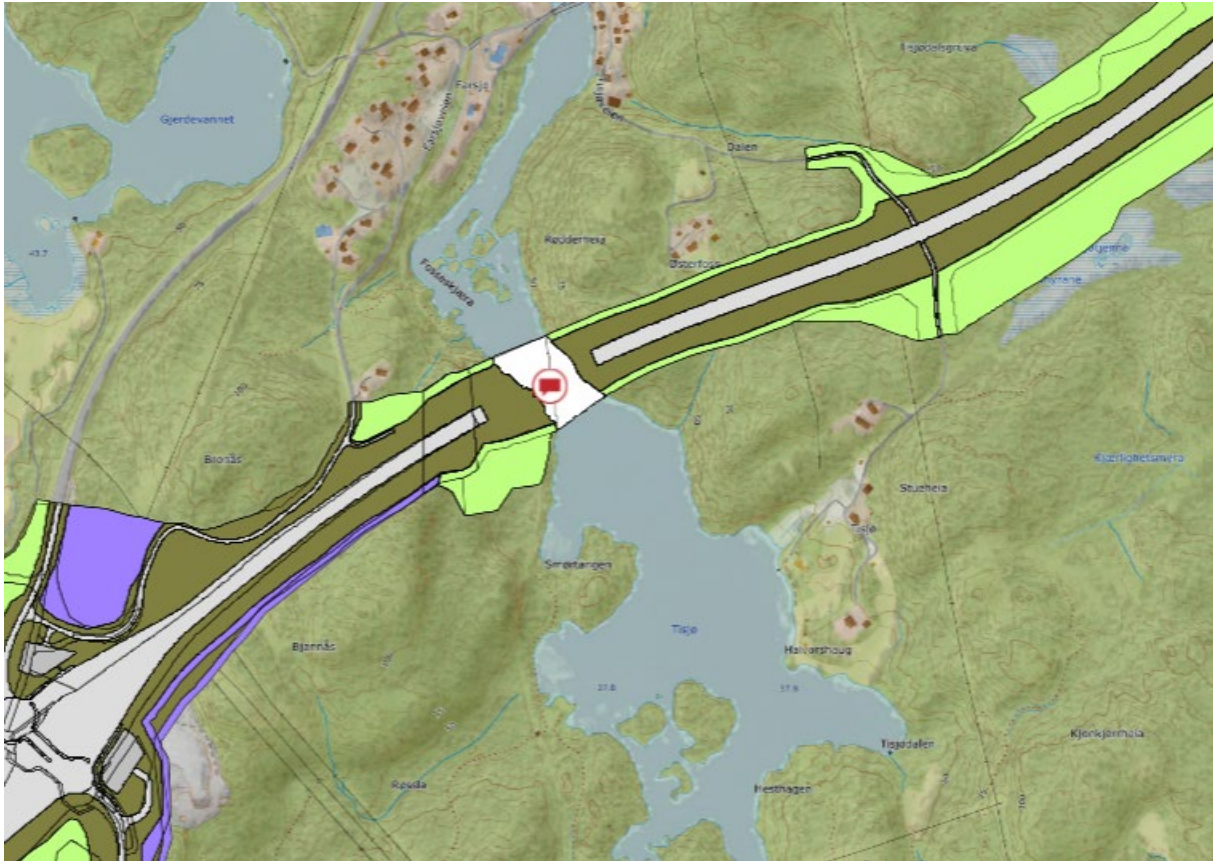
Morgan Sørensen

Navn	Morgan Sørensen
Innsendt	8/23/2021, 18:48

Innspill:

Bru over Tisjø, bør utformes i frittspenn. Pilar ned i vassdraget vil skape utfordringer for transport, da det er lav vannstand på området.

Kartutsnitt



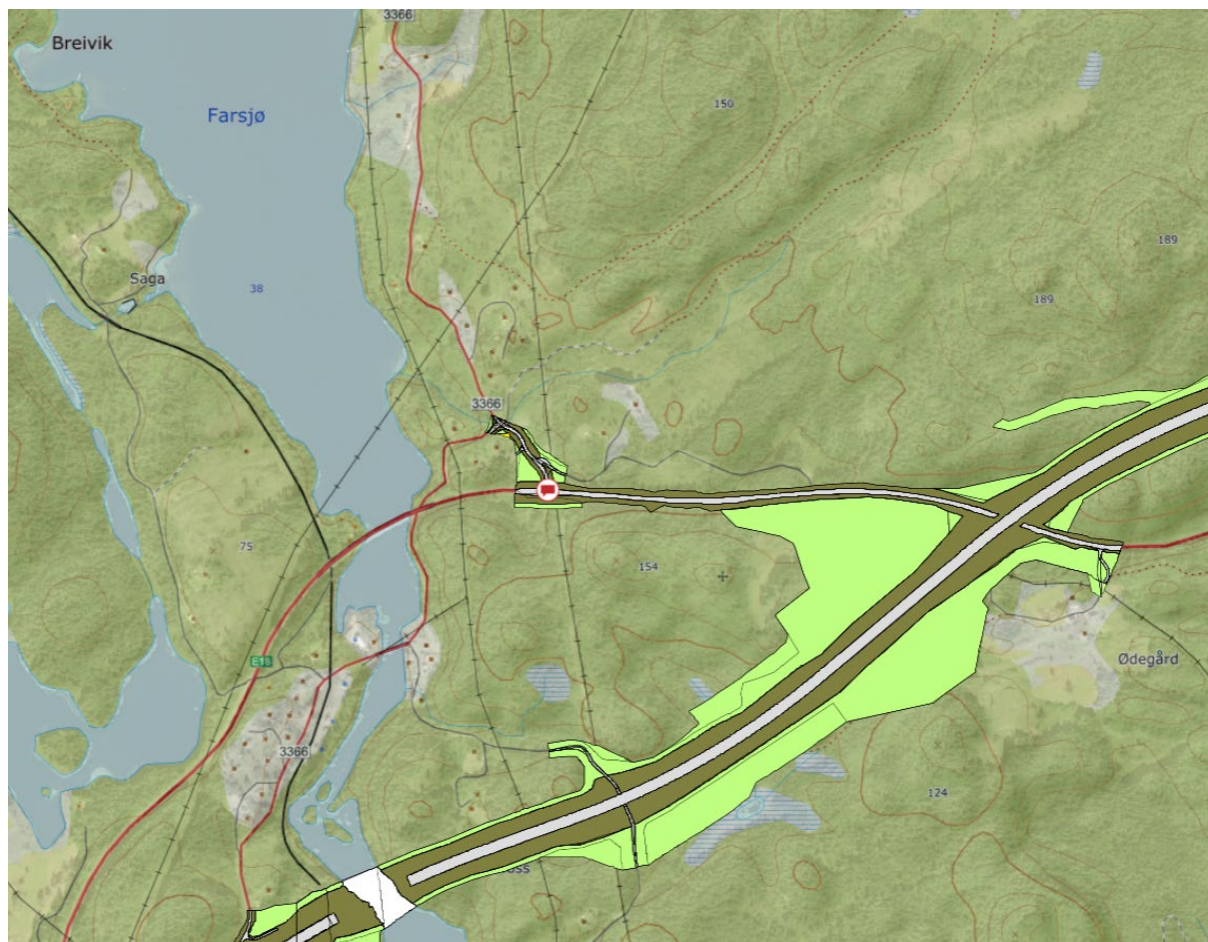
Morgan Sørensen

Navn	Morgan Sørensen
Innsendt	8/23/2021, 19:19

Innspill:

Ny avkjøring til Fv.257, nord for bru over Farsjøvannet er en veldig god løsning. Og må prioriteres som hovedavkjøring til Farsjø.

Kartutsnitt

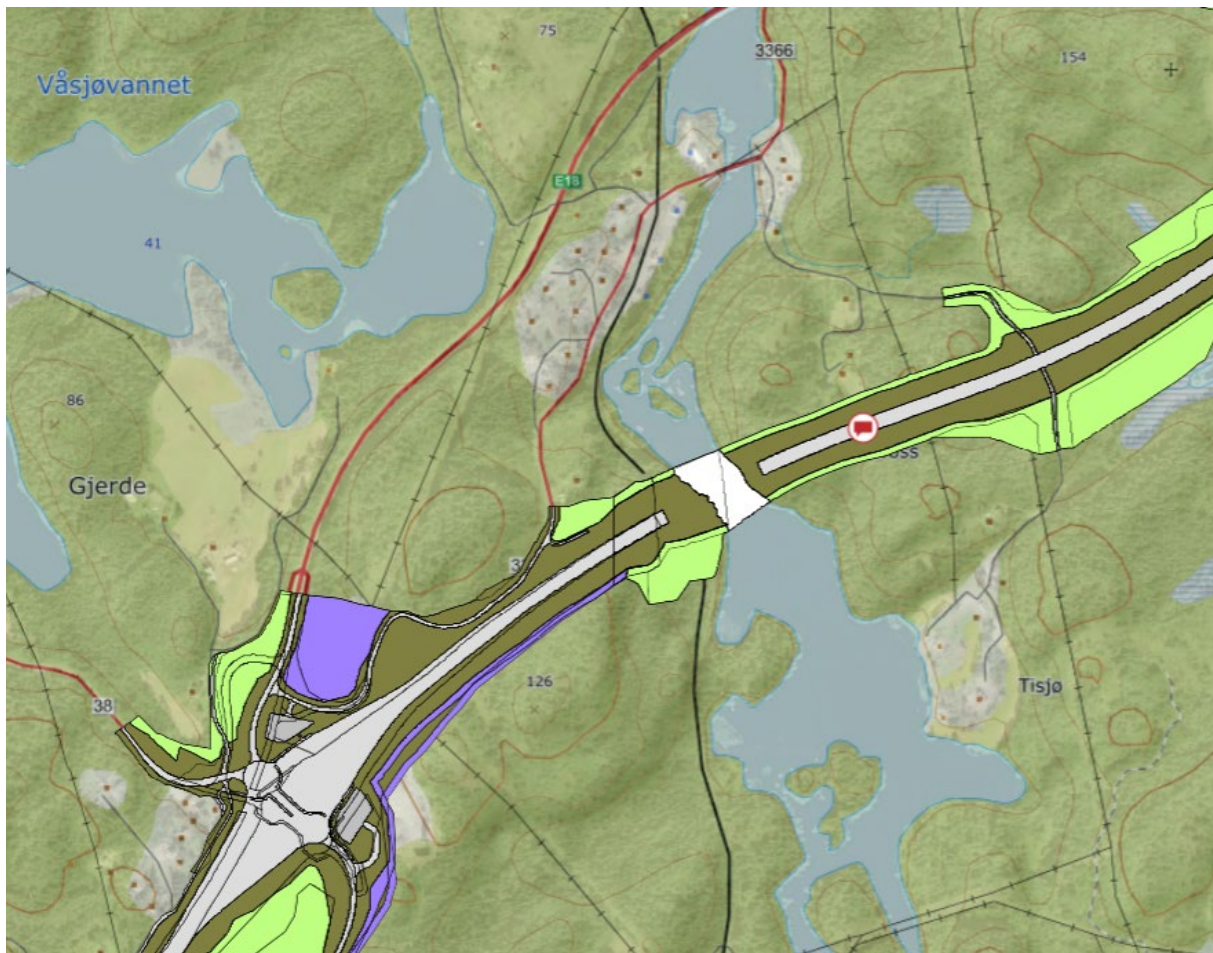


Morgan Sørensen

Navn	Morgan Sørensen
Innsendt	8/23/2021, 19:30

Innspill:

Selv om dere har kjøpt opp Østerfoss, så er det viktig at det blir lagt inn gode støydempings tiltak i området. Dette skal vel også selges en gang.

Kartutsnitt

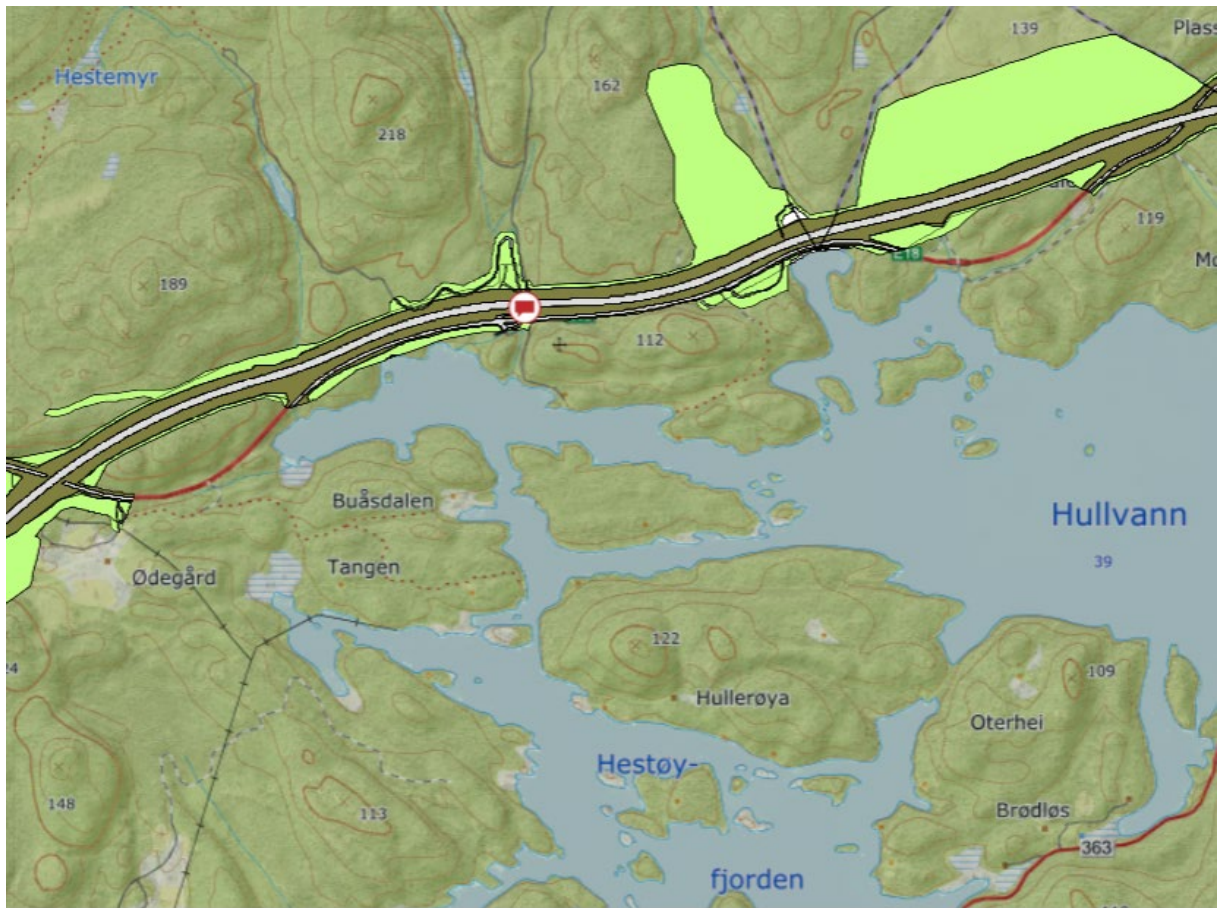
Eirik Dobbedal

Navn	Eirik Dobbedal
Innsendt	8/24/2021, 07:40

Innspill:

Foreslått faunapassasje ivaretar ikke hensyn for storvilt og hjortedyr. For mange hindringer som følge av gammel infrastruktur. Må flyttes og etableres som fullverdig faunapassasje lenger øst (Hulldalen). Se øvrig innspill om faunapassasjer fra jaktlag og viltnevd.

Kartutsnitt



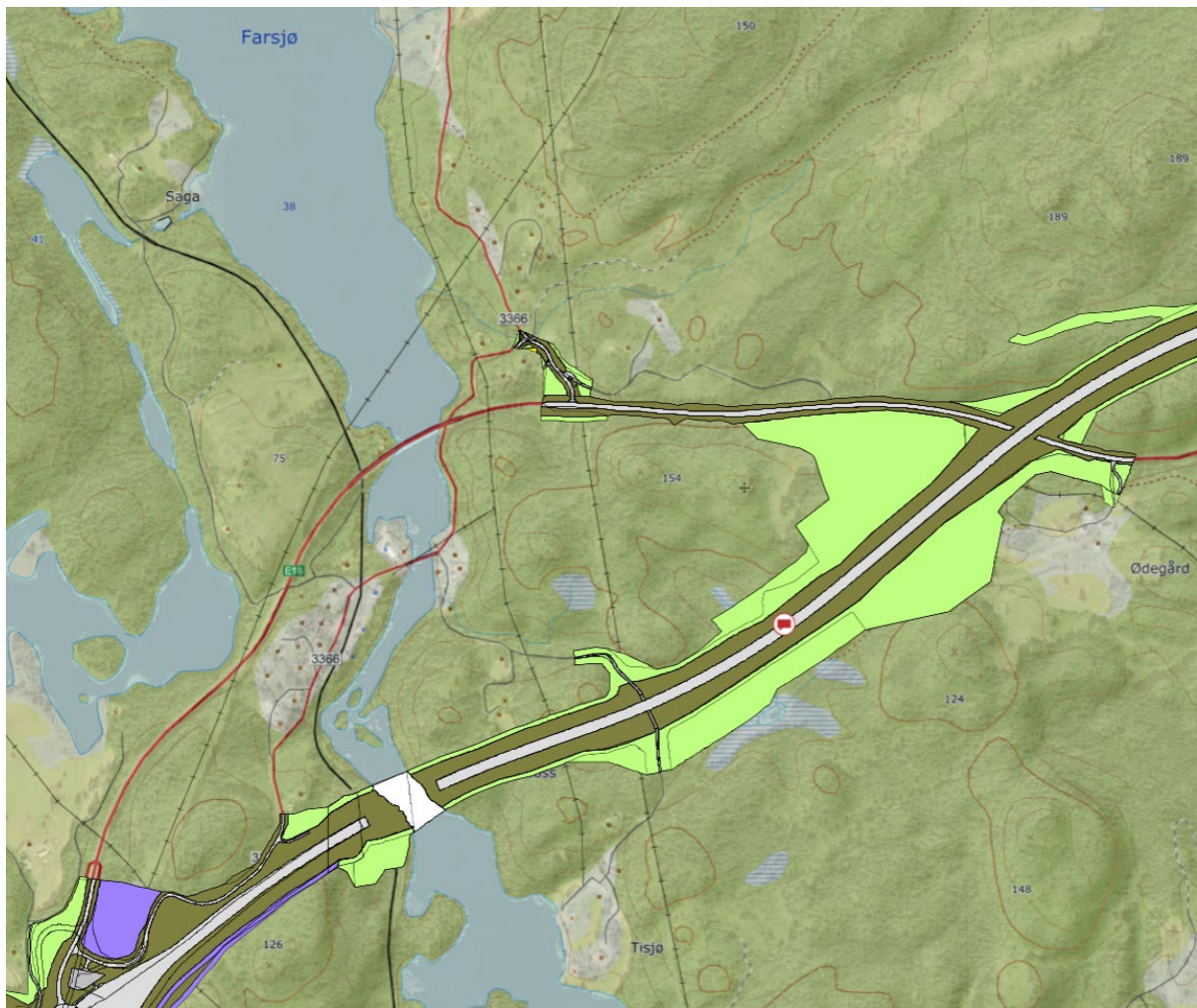
Eirik Dobbedal

Navn	Eirik Dobbedal
Innsendt	8/24/2021, 07:42

Innspill:

Foreslått vilt- og faunapassasje må flyttes 3-400 meter mot vest i retning Tisjøtjenna for å oppnå bedre effekt (Sør-vest for Bærås).

Kartutsnitt



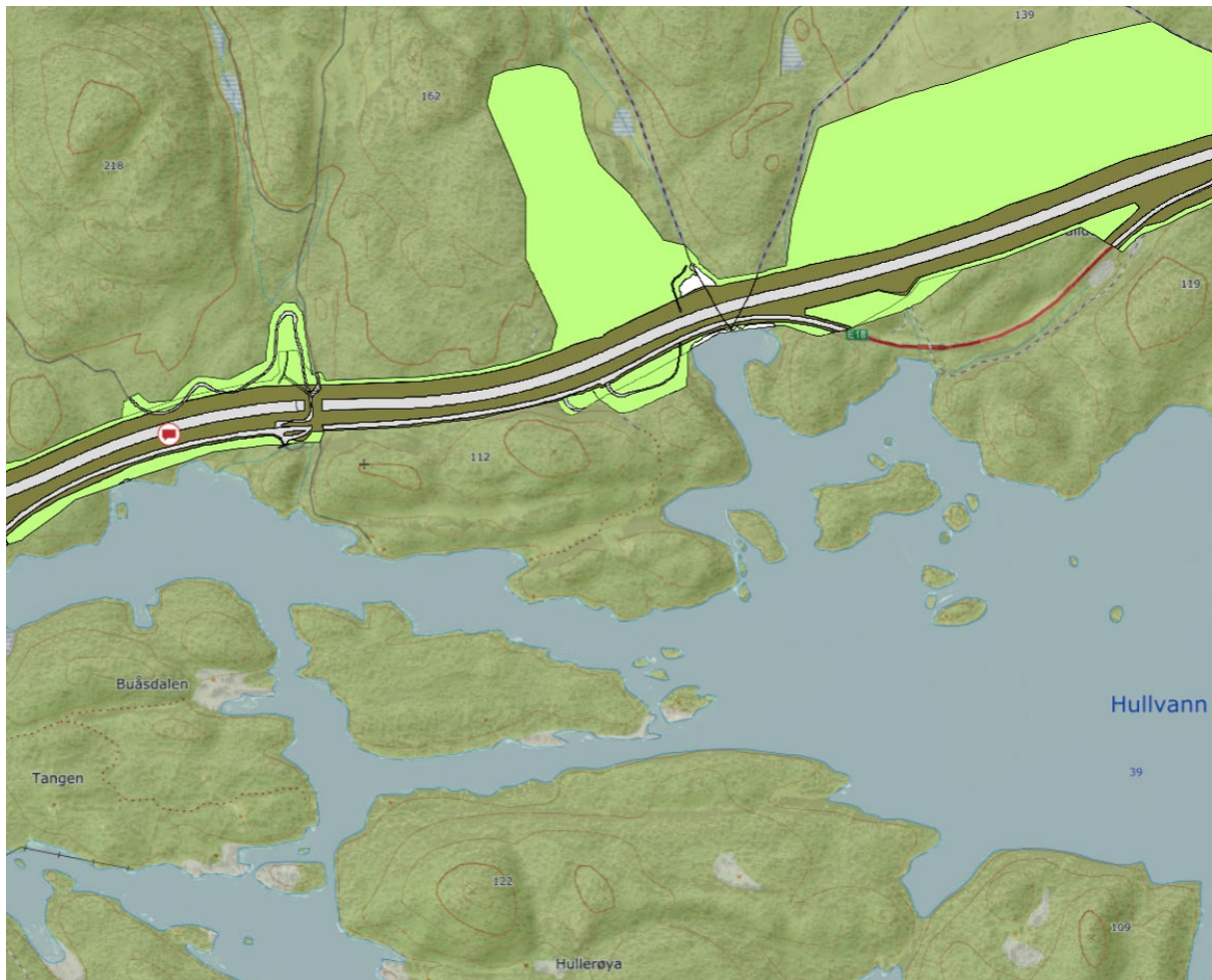
Eirik Dobbedal

Navn	Eirik Dobbedal
Innsendt	8/24/2021, 07:44

Innspill:

Skissert skjæring uten støyskjerming mot Hull vil bidra til en kraftig forringelse av natur- og opplevelsesverdiene av vannområdet. Viktig rekreasjonsområde med variert natur og eldre skog. Stor opplevelsesverdi. Alternativer til skjæring og eller effektiv støydemping må på plass!

Kartutsnitt



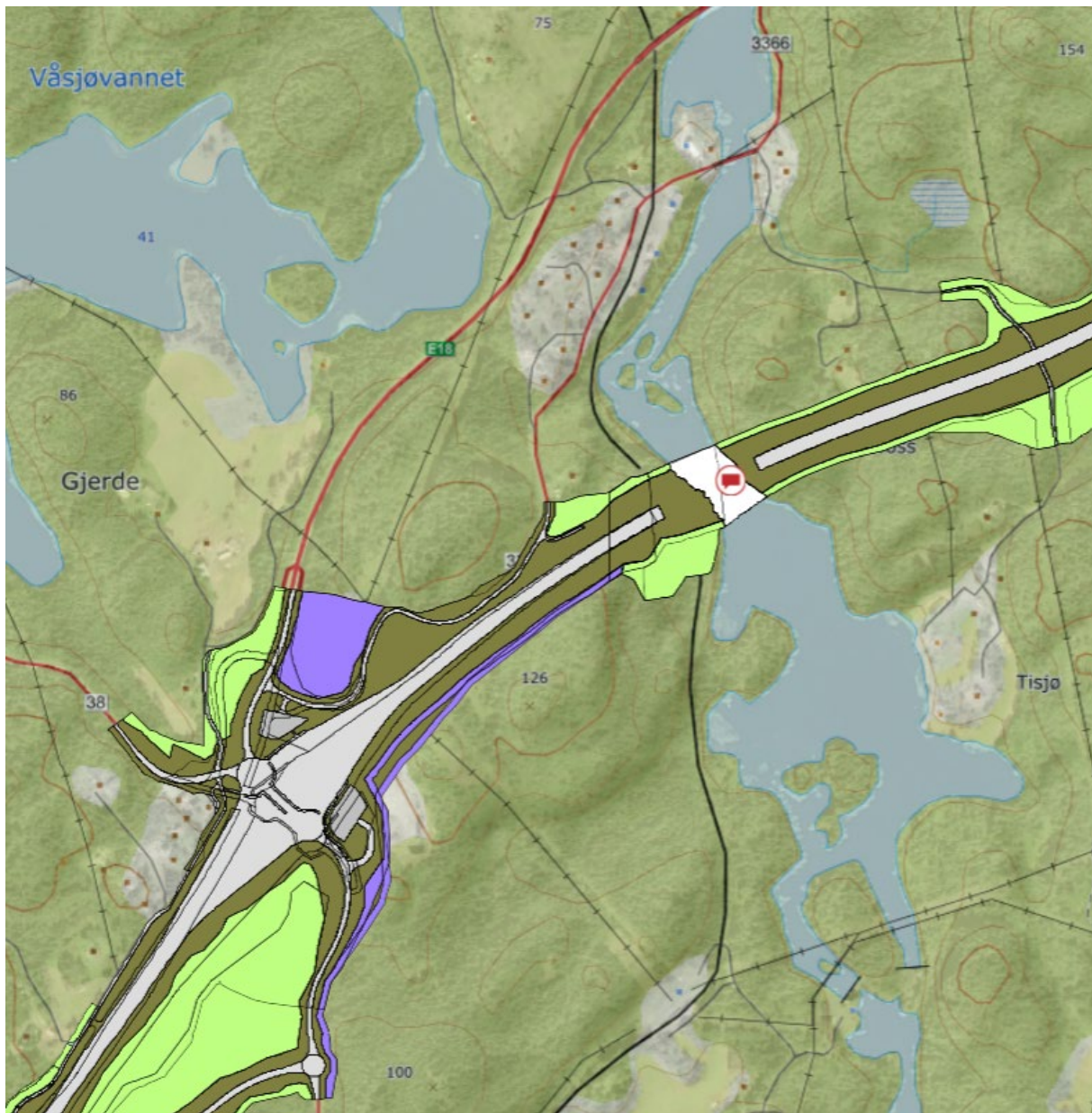
Eirik Dobbedal

Navn	Eirik Dobbedal
Innsendt	8/24/2021, 07:50

Innspill:

Bru nedstrøms Fosseskjæra (Tisjø): - MÅ ha effektiv støyskjerming. Det fremstår probematisk og lite seriøst å løfte frem utsikten billistene kan ha fra brua (som det nevnes i fagrapporten). Brua må støyskjermes med effektiv og velfungerende løsninger fra første dag. Dette vil bidra til å opprettholde opplevelsesverdiene for natur og friluftsliv i Kragerøvassdraget, samt skjerme bebyggelse på Fossen, Farsjø stasjon og Tisjø mot unødvendig støy. - Bru over vassdraget er IKKE fullverdig faunapassasje. Det er fordommende å foreslå/ argumentere for dette. - Bru må ikke ha pillarer i vassdraget. - Bru bør utformes på beste estetiske måte med henysn til omkringliggende natur. - Bru må sikres mot avrenning av veisalt og mikroplast fra veidekket og trafikk.

Kartutsnitt

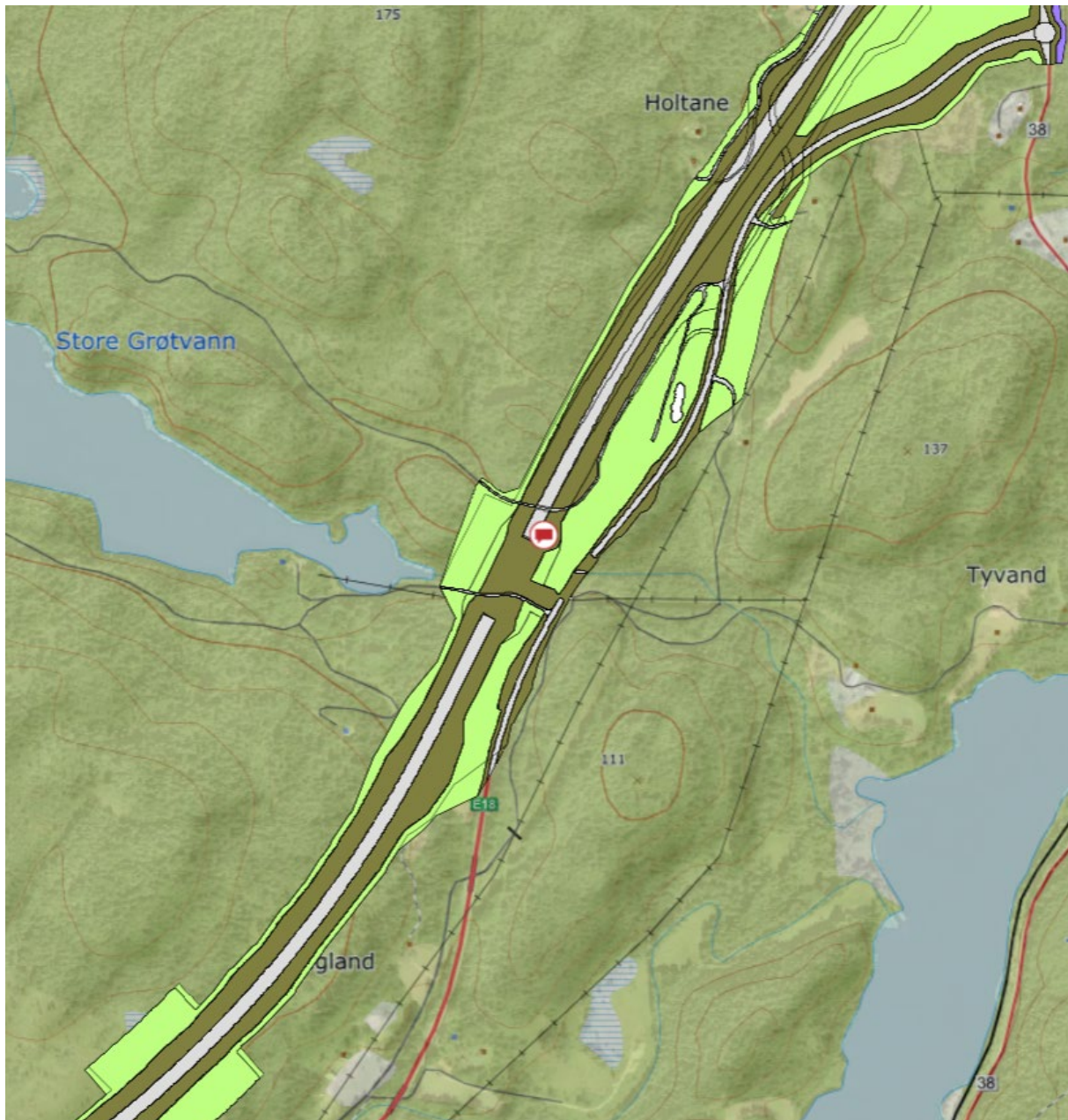


Eirik Dobbedal

Navn	Eirik Dobbedal
Innsendt	8/24/2021, 07:52

Innspill:

Det må komme en bedre løsning for faunapassasje for alle arter enn skissert løsning i Grøtvannsbekken. Alternativer er faunapassasje på Holtanesletta. Veilinje over Holtanesletta må støyskjermes.

Kartutsnitt

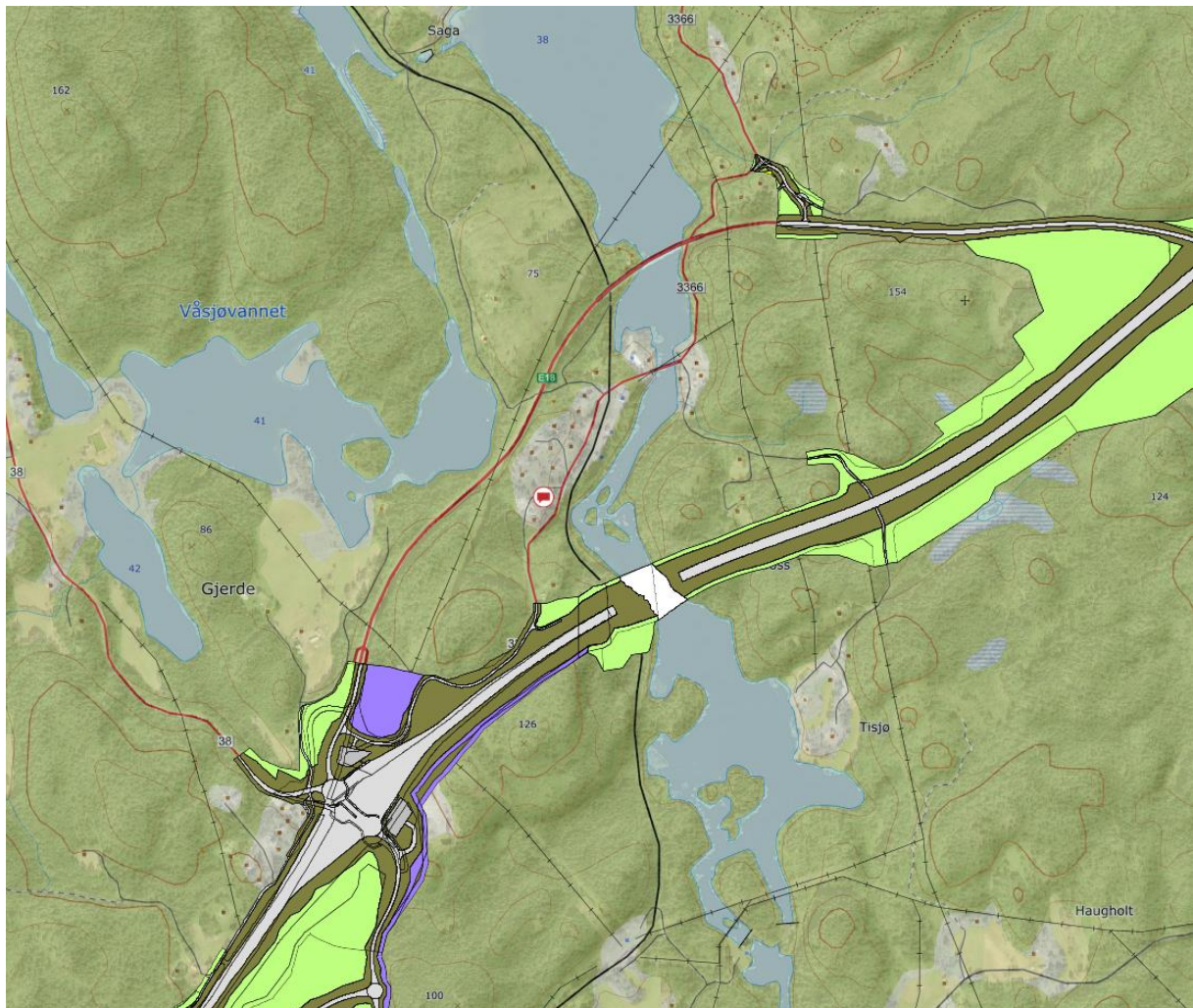
Martin Waasjø Wiig

Navn	Martin Waasjø Wiig
Innsendt	8/25/2021, 11:31

Innspill:

Tisjø bro må støyskjermes. Vi som bor i boligområdet på Fossen må kunne bruke uteområdene, og nærmiljøet uten alt for stor støyforurensing!

Kartutsnitt



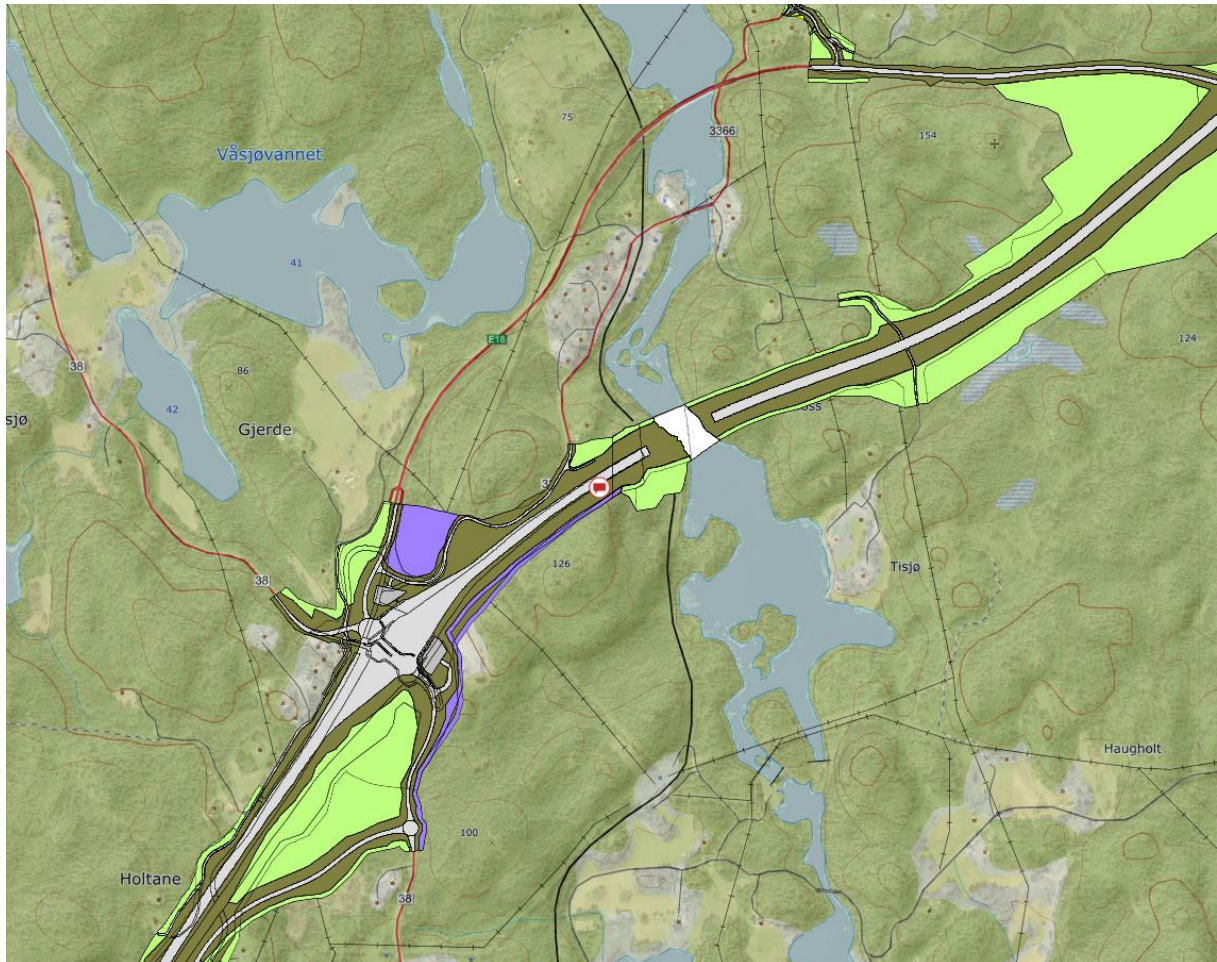
Martin Waasjø Wiig

Navn	Martin Waasjø Wiig
Innsendt	8/25/2021, 11:33

Innspill:

Brønn/drikkevann til Farsjøveien 9 midt under ny E-18

Kartutsnitt

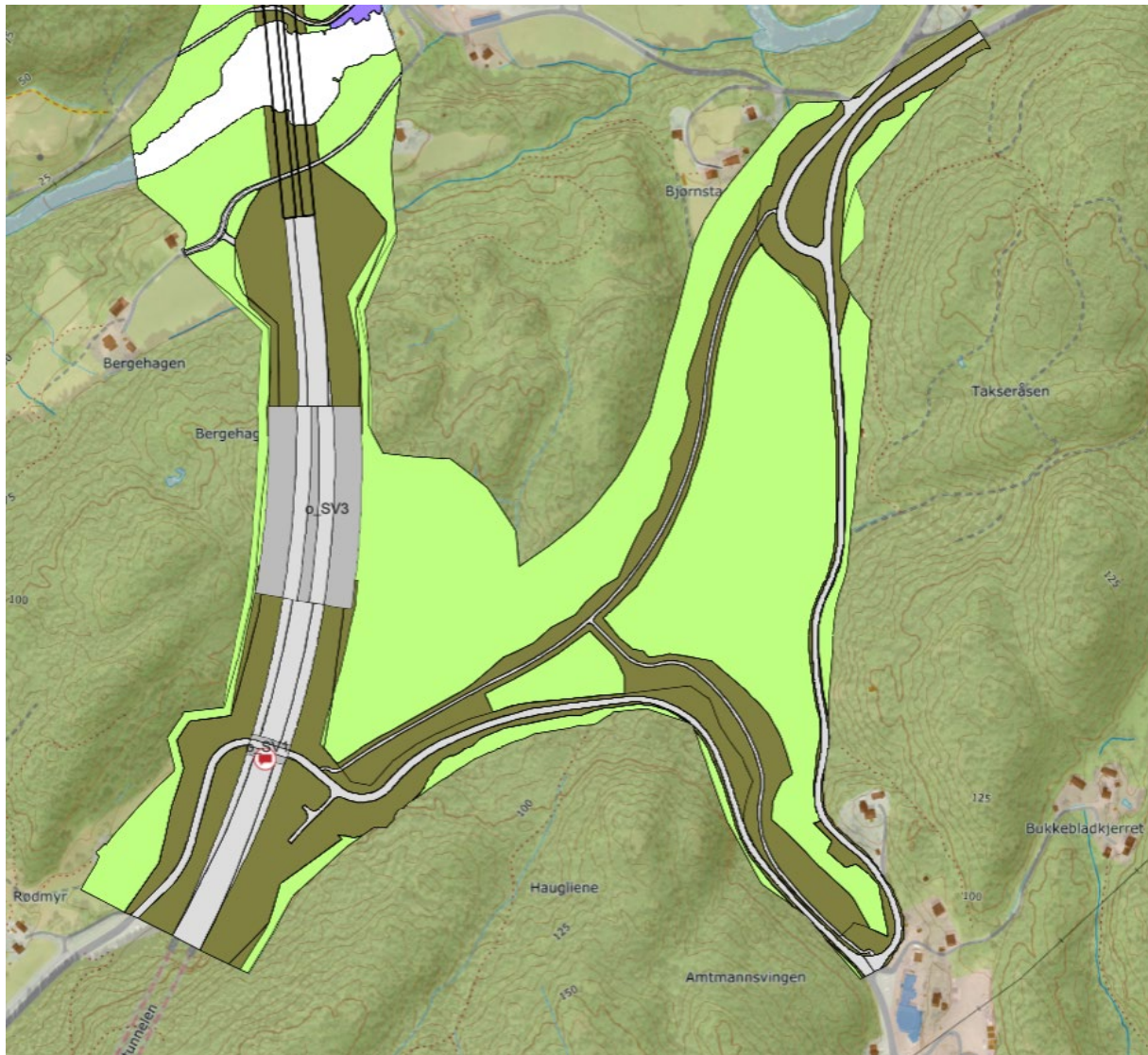


Andreas Lilleholt

Navn	Andreas Lilleholt
Innsendt	8/26/2021, 09:40

Innspill:

Det er viktig at undergangen under den nye Ei8 ved det gamle Rømyrkrysset i Tvedestrand kommune, får en god høyde slik at lastebiler med høy last ikke blir hindret i å levere til næringsvirksomhet på Gliddi og Myklebostad.

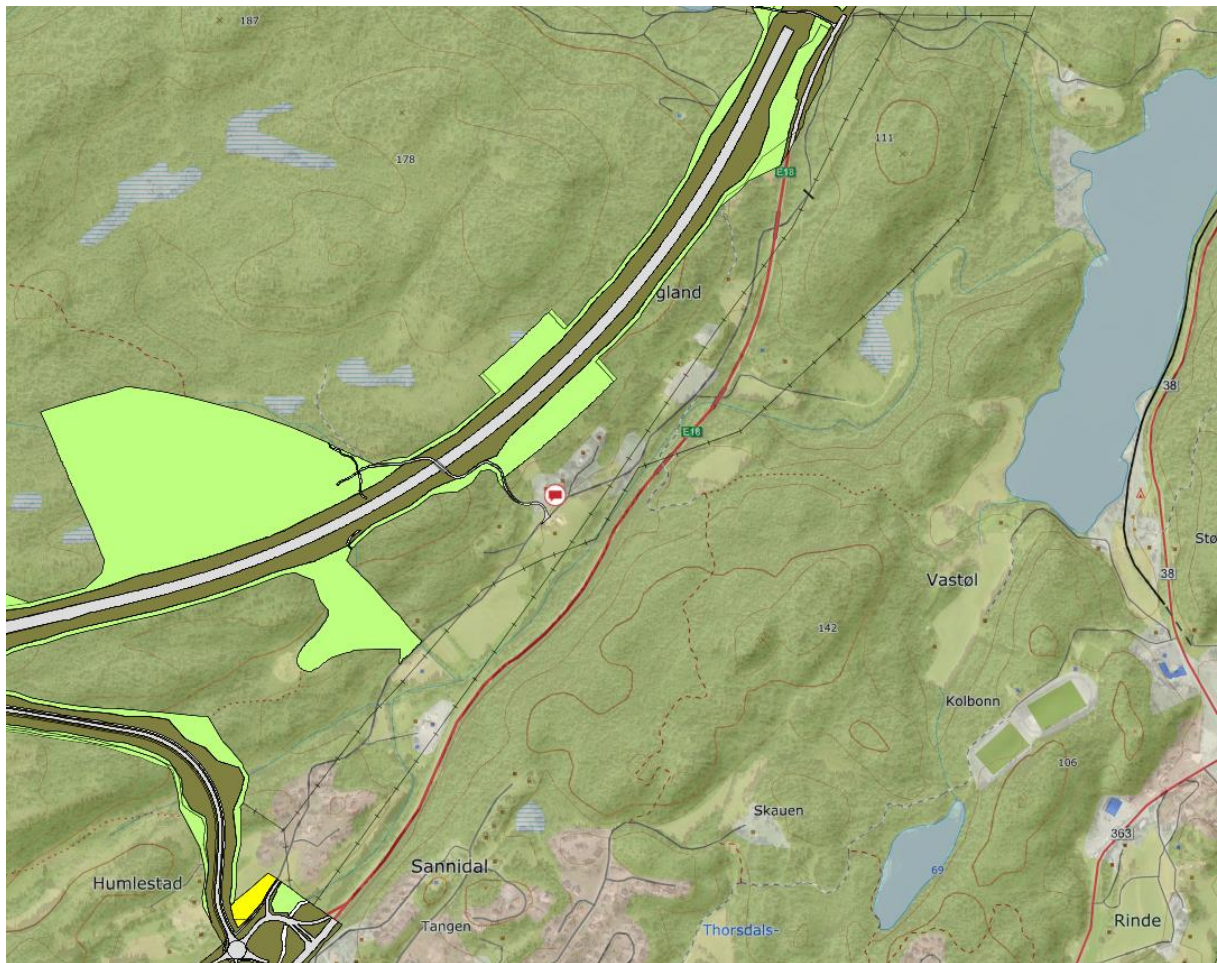
Kartutsnitt

Asbjørn Tonstøl

Navn	Asbjørn Tonstøl
Innsendt	8/27/2021, 16:05

Innspill:

1. Drikkevannskilden vår ligger mellom vår bolig og veitraseen og vil kunne bli utsatt for forurensning i så fall vil vi kreve tilkopling til kommunalt vannverk vederlagsfritt

Kartutsnitt

Else Tollan Bøhn

Navn	Else Tollan Bøhn
Innsendt	8/27/2021, 22:24

Innspill:

Hei Har fulgt med i denne debatten. Min mening er at Industriene på Moland må beholdes. Ikke legge ny E18 om Vegårshei. For meg betyr arbeidsplassene for Risør veldig mye. Er enig med Roy Langseth hva han kom med under debatten i Risørhuset. Og det gjelder ikke bare IMS(Roy Langseth). Klaro Renseanlegg, Lindal Hus. Det har vel dere også oversikt over. Fra Risør sentrum til E18 er helt ok, trenger ikke legge om den veien å flytte innbyggere for en ny vei som utgjør ca 5 min kortere tid til E18. Bortkastet penger og negativt for innbyggerne. Kostnadene med alt dette vil bli meget dyrt. Skal vi som er skattebetalere dekke mye av dette? Mvh Else Tollan Bøhn eto-boe@online.no

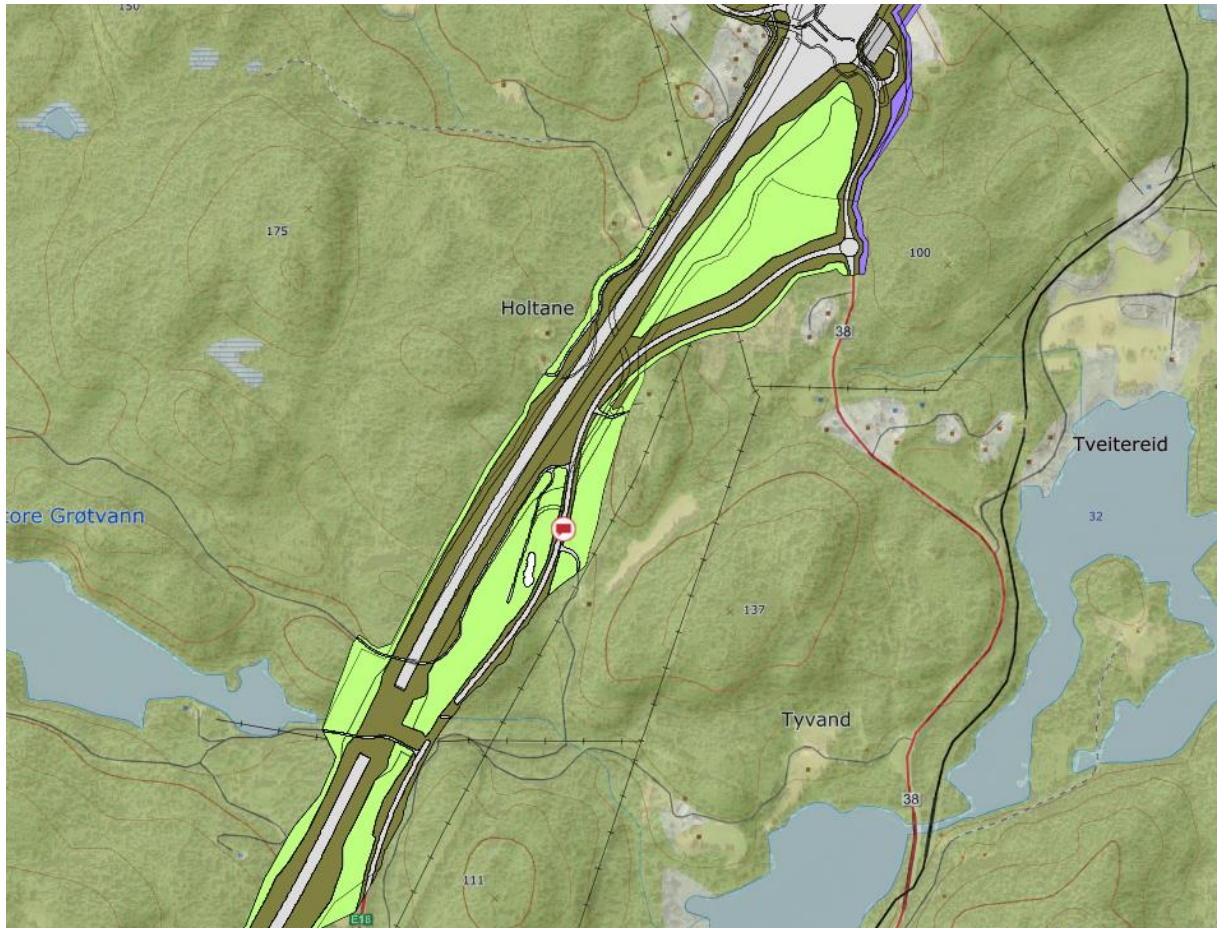
Kartutsnitt

John G Tisjø

Navn	John G Tisjø (55/4 Kragerø)
Innsendt	8/27/2021, 13:28

Innspill:

Jeg ønsker å flytte påkjøring fra 55/33 mot nord til kanten av åkeren for å spare matjord.

Kartutsnitt

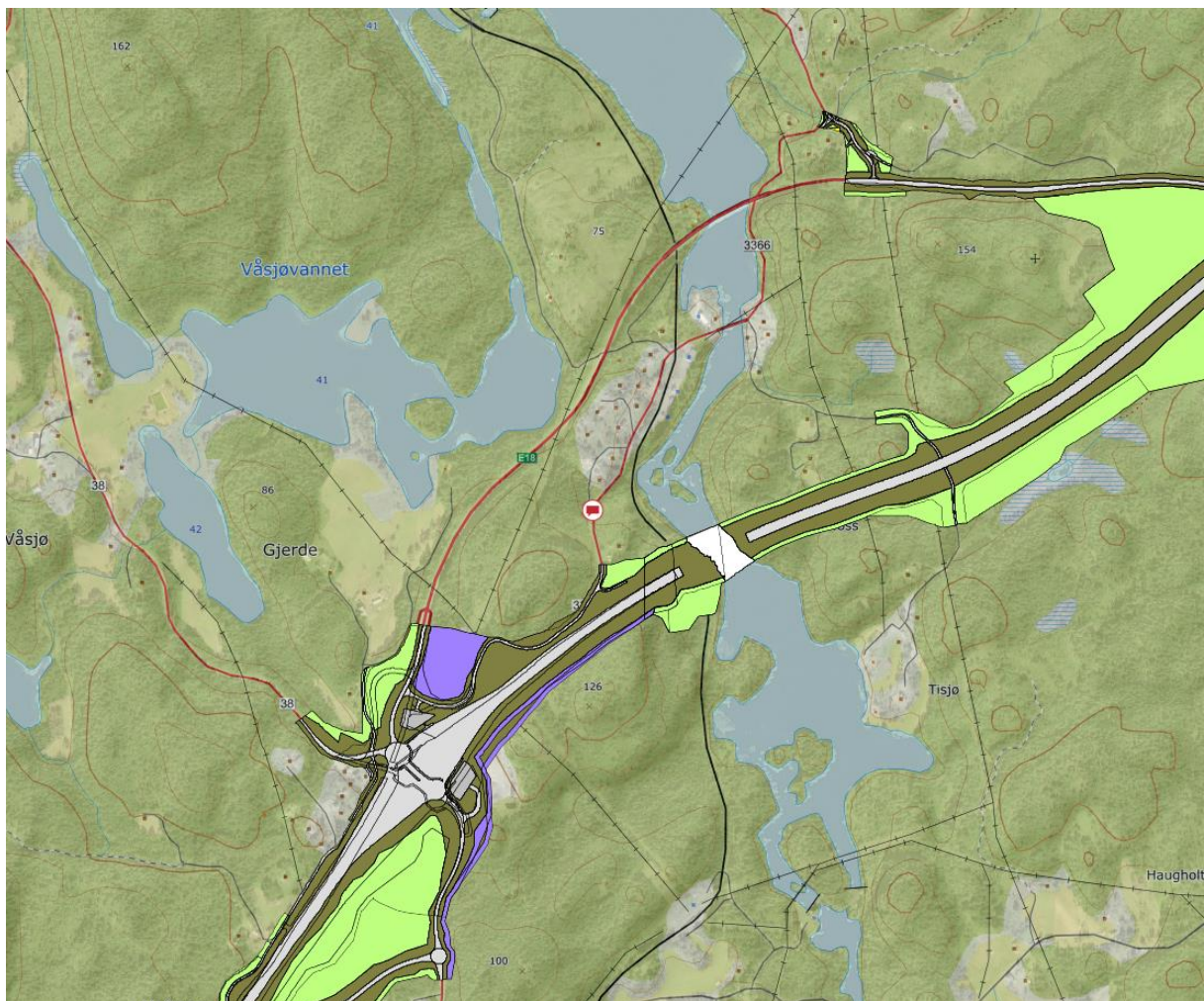
Kjell Kvilekval

Navn	Kjell Kvilekval
Innsendt	8/27/2021, 14:19

Innspill:

ang. fylkesvei 3366 - Gjerdemyra - Dal (Farsjø veien) En ber innstendig om at Nye Veiers forslag om omlegging i øvre del av Gropdalen til Gjerdemyra blir realisert. Forslaget som skal ha kommet fra Kragerø Kommune om utkjøring fra nedre del av Gropdalen til nåværende E-18 vil være en kraftig " nedtur " , da Farsjøs befolkning het siden 1950 - 60 tallet har ønsket en bedre vei til Gjerdemyra. En tillater seg også å nevne at et firma nede i Gropdalen vil bli svært mye berørt.

Kartutsnitt



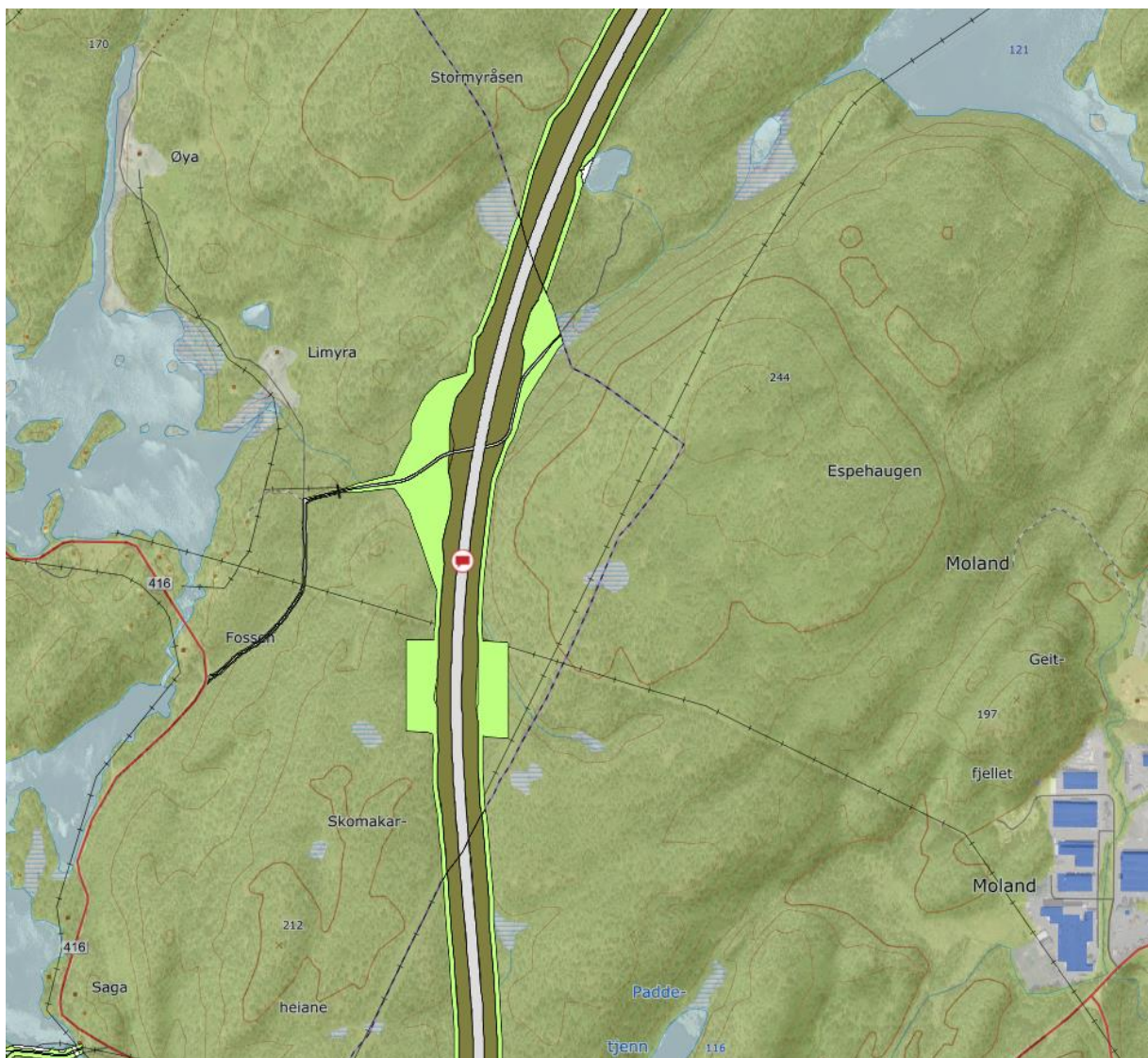
Roar Pettersen

Navn	Roar Pettersen
Innsendt	8/28/2021, 22:09

Innspill:

Vil på det sterkeste anmode om at en tunell-løsning ved Eksjø blir valgt, for å ivareta natur-, og rekreasjonsområdet rundt Eksjø. Dette vil hjelpe mot betydelig støy i et område hvor stillheten og roen ved Eksjø er en av de virkelig viktige kvalitetene for de fleste som bruker området (det er for eksempel ikke lov å bruke motorbåt her). En tunell-løsning vil også forbedre forholdene for vilt i området.

Kartutsnitt



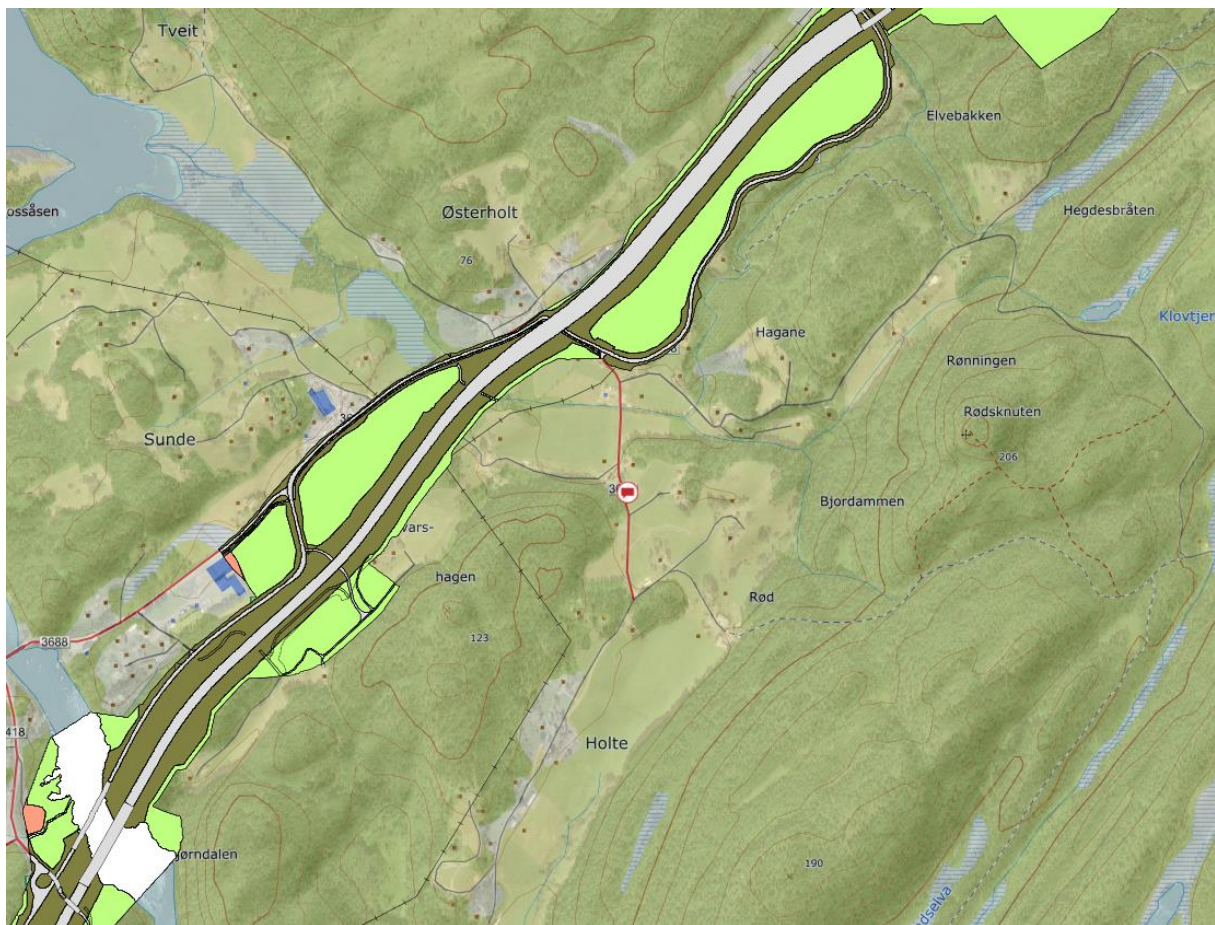
Gunn Marit Nilima

Navn	Gunn Marit Nilima
Innsendt	8/29/2021, 19:03

Innspill:

1. STØY. Per i dag såpass mye støy at sommertrafikken skaper problemer for søvn, samt å sitte utendørs. Ønsker at det foretas målinger innvendig og utvendig for å se om disse samsvarer for de forskrifter som gjelder for støy (T-1442). 2. STØYTILTAK. Det er ønskelig å få støytiltak allerede i perioden med anleggstrafikk, og samt i perioden etterpå veien er ferdigstilt. 3. SIKKERHET. Det er viktig at sikkerheten for skolebarna her i området ivaretas under anleggsperioden, det er ca 30-40 skolebarn på denne strekningen.

Kartutsnitt



Hans Jørgen Kristensen

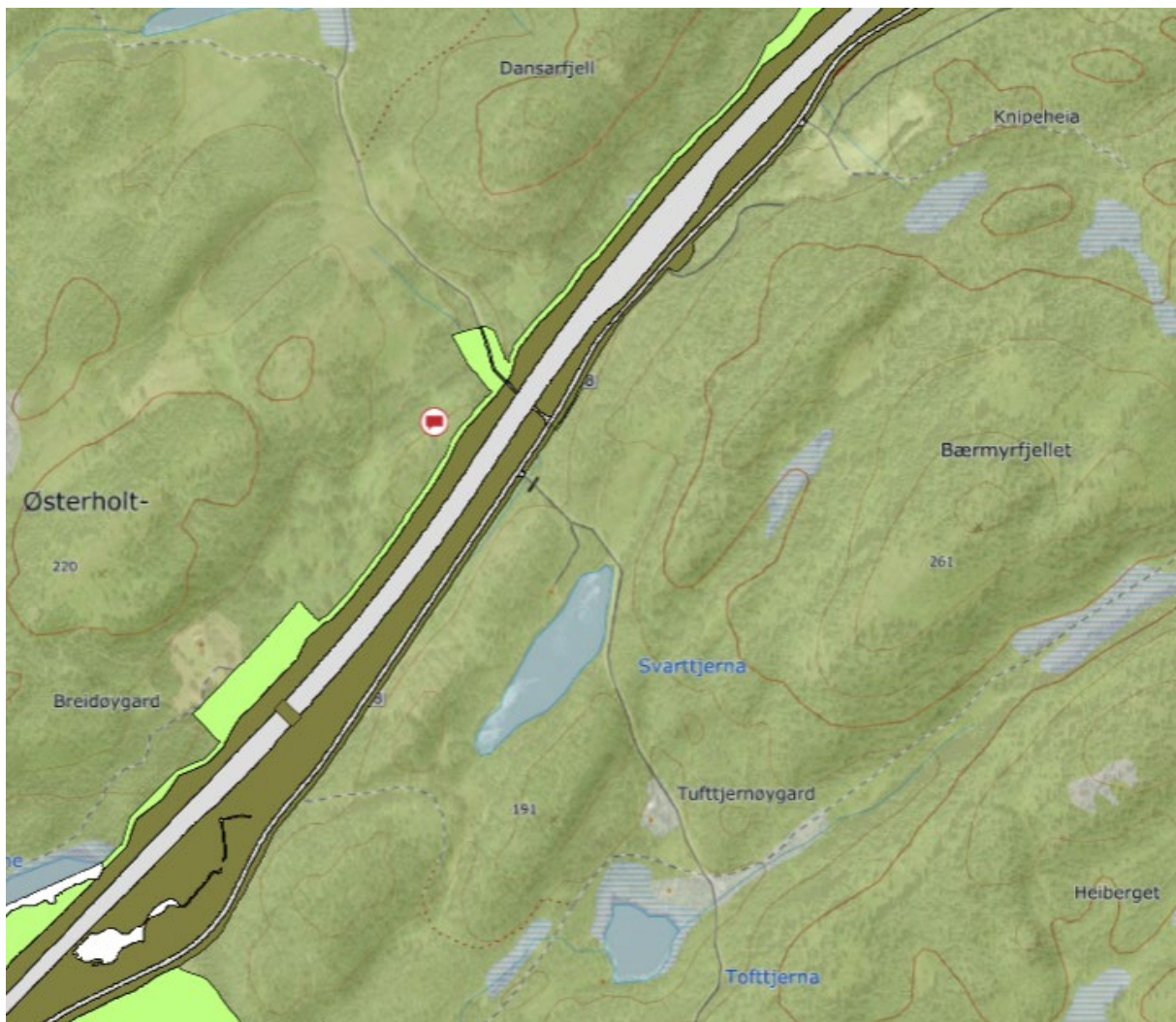
Navn	Hans Jørgen Kristensen
Innsendt	9/1/2021, 19:37

Innspill:

RV22 Lillestrøm - Fetsund er smal 4 felts vei. Jeg tror det kan være godt nok på deler av strekningen i prosjektet, om ikke hele strekningen. Omkjøringsvei i byggeperioden er nødvendig. Hastigheten er ikke nødvendigvis høyere, men kapasiteten er mye høyere enn med bare 2 feltsvei. Erfaringen er god med bilmengden i området Fetsund-Lillestrøm, selv med rundkjøring på strekningen. Smalt skillegjerde i midten og minimalt med ekstra plass på sidene gjør det lettere å plassere veien hvor det er trangt i terrenget.

Samferdselsdepartementet og Vegvesenet er godt kjent med byggingen.

Kartutsnitt



Hans Jørgen Kristensen

Navn	Hans Jørgen Kristensen
Innsendt	9/1/2021, 20:15

Innspill:

Litt mer informasjon- Kort utdrag fra Handlingsprogram 2012-2015 Oslo Pakke 3 - Forslag Fra styringsgruppen For Oslopakke 3 : Rv 22 Lillestrøm - Fetsund Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende veg til fire felt med midtdeler. Prosjektet vil gi bedre framkommelighet og trafiksikkerhet på strekningen. Kostnadsanslaget er om lag 470 mill. kr. Byggeplanlegging, grunnerverv og kvalitetssikring av kostnadsanslag pågår. Styringsgruppen foreslår oppstart i 2012 og at det settes av 80 mill. kr i 2012, hvorav 40 mill. kroner bevilget for 2012 og 40 mill. kroner i form av midlertidig omdisponering. Det tas sikte på åpning i slutten av 2014.

Kartutsnitt

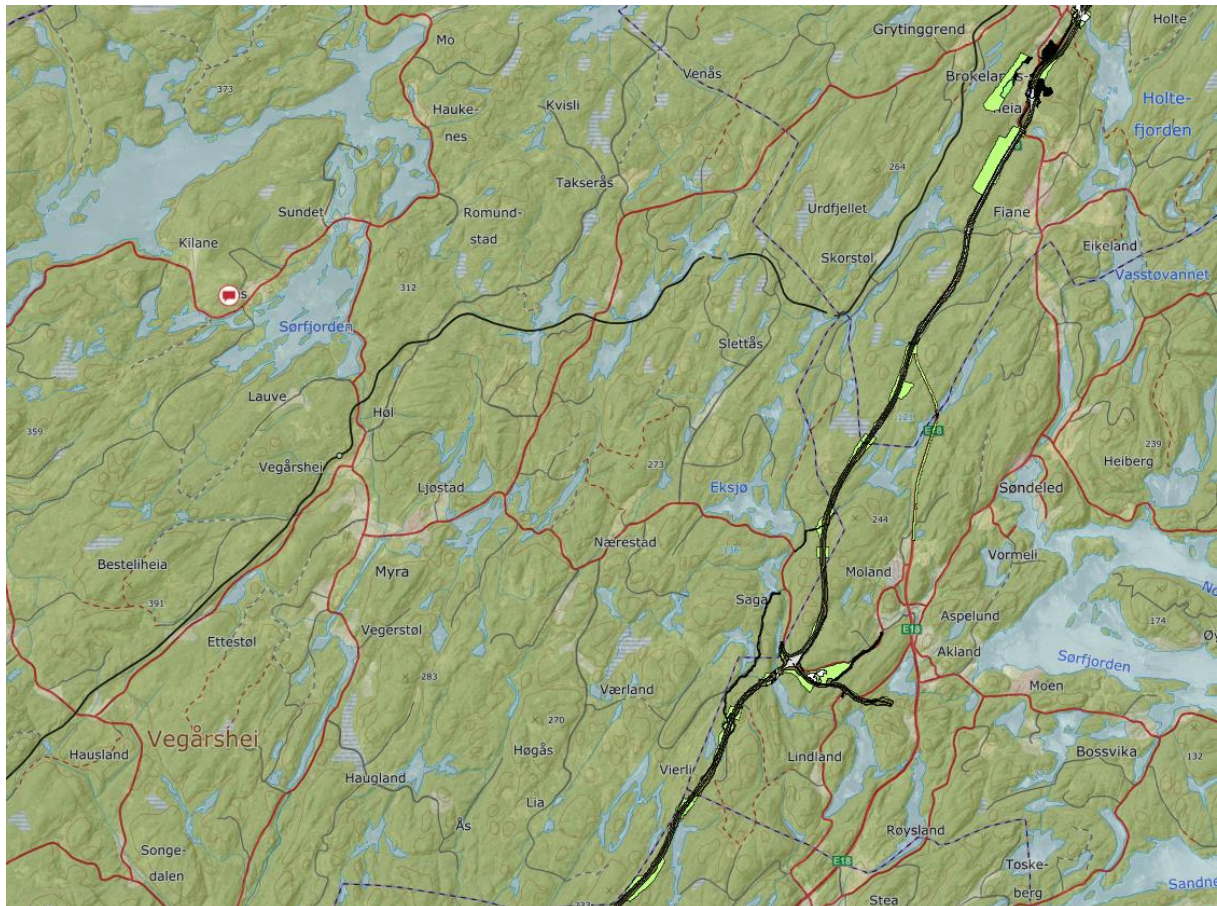
Knut Olaf Lindtveit

Navn	Knut Olaf Lindtveit
Innsendt	9/1/2021, 08:45

Innspill:

Hei, vedlagt følger et innspill med kommentarer, og hvor jeg kunne ønske at dere laget en enkel tabellarisk fremstilling/sammenligning av den gamle og nye E-18.

Kartutsnitt



E-18 Tvedestrand – Dørdal

Jeg har lyst til å komme med noen kommentarer i forhold til planene deres for den nye E-18 strekningen.

For Vegårsheis del opplever jeg at de som deltar i det interkommunale plansamarbeidet ikke er representative for kommunestyret. Vi har sagt ja i kommunestyret til en ny E-18, men har siden ikke stemt over saken. Slik at de innsigelser som er fremmet kommer fra de som representerer kommunen i plansamarbeidet, og er kun informert om i kommunestyret, ikke vedtatt. Jeg opplever også holdningen fra folk flest på Vegårshei som positiv til at dette er en ny vei som er ønsket.

Men de negative roper høyest og jeg synes også det er dem lettest får plass i mediedekningen. Jeg kunne ønske at Nye Veier laget en kortfattet tabellarisk oppstilling hvor man sammenligner det nye prosjektet med den gamle E-18, med to enkle kolonner. Av og til kan tabeller hjelpe til å fremstille ting på en tydelig måte, og får frem fordeler og ulemper. Det kan være bra både for media, men også for oss lokale politikere som skal fatte vedtak i saken.

Dere vet vel bedre hva som er relevant, men for eksempel kan følgende punkter tas med.

- Reisetid ny vs gammel vei
- Antall ulykker ny vs gammel vei (forventet)
- Støy, antall personer som bor ved den nye vs den gamle veien (for eksempel innenfor 1 km)
- Antall viltoverganger ny vs gammel vei
- Antall km viltgjerder ny vs gammel vei
- Miljø, utslipp for den nye vs gammel vei

Jeg tror en slik enkel tabell ville få frem at fordelene langt overstiger ulempene, og ville være en hjelp som beslutningsgrunnlag som et supplement til de store plandokumentene.

For øvrig kunne jeg også tenke meg å vite hvor stor andel av trafikken som er gjennomgangstrafikk på E-18 i forhold til lokal trafikk.

Jeg håper virkelig vi får denne nye veien. Den er viktig, særlig mht reisetid og reduserte ulykker.

For oss lokalt vil det bety utvidet område for å kunne pendle til jobb, faktisk vil området nesten tredobles ettersom Kristiansand og Grenland vil bli innenfor akseptabel avstand. Og for de som reiser lengre. I løpet av de siste 20 årene er vel reisetiden til Oslo redusert med om lag 1 time, og det betyr mye, og ingen ønsker vel tilbake de gamle E-18 strekningene på den veien.

Når det gjelder ulykker så vil jeg tro de fleste av oss som bor her kjenner noen som har blitt alvorlig skadet på E-18, ulykker som sannsynligvis ville vært unngått med en ny moderne motorvei.

At noen få hyttefolk skal legge hindringer i veien for dette prosjektet blir for dumt synes jeg når vi veier det opp mot fordelene og at dette er en vei med tusenvis av biler hver dag. Selv bor jeg ved innsjøen Vegår, hvor det er 4-500 hytter i tillegg til 100-200 boliger. Flertallet har en motorbåt, og

jeg tror alle lever godt med det og trives. Så disse hytteeierne drar dette støyargumentet langt utover alle proporsjoner.

Viltargumentene er også sterkt overdrevet etter mitt syn. Det ble gjort et forskningsprosjekt på Vegårshei med radiomerking av elg tidlig på 2000-tallet som viste at elgen var mye mer stasjonær enn man tidligere hadde trodd.

I tillegg til at vi kan få en ny god vei vil også tilførselsveiene bli opprustet, noe som absolutt er tiltrengt.

Jeg håper derfor at dere lykkes med gjennomføringen av prosjektet, og håper dere kan lage en slik enkel oppstilling som jeg har foreslått ovenfor.

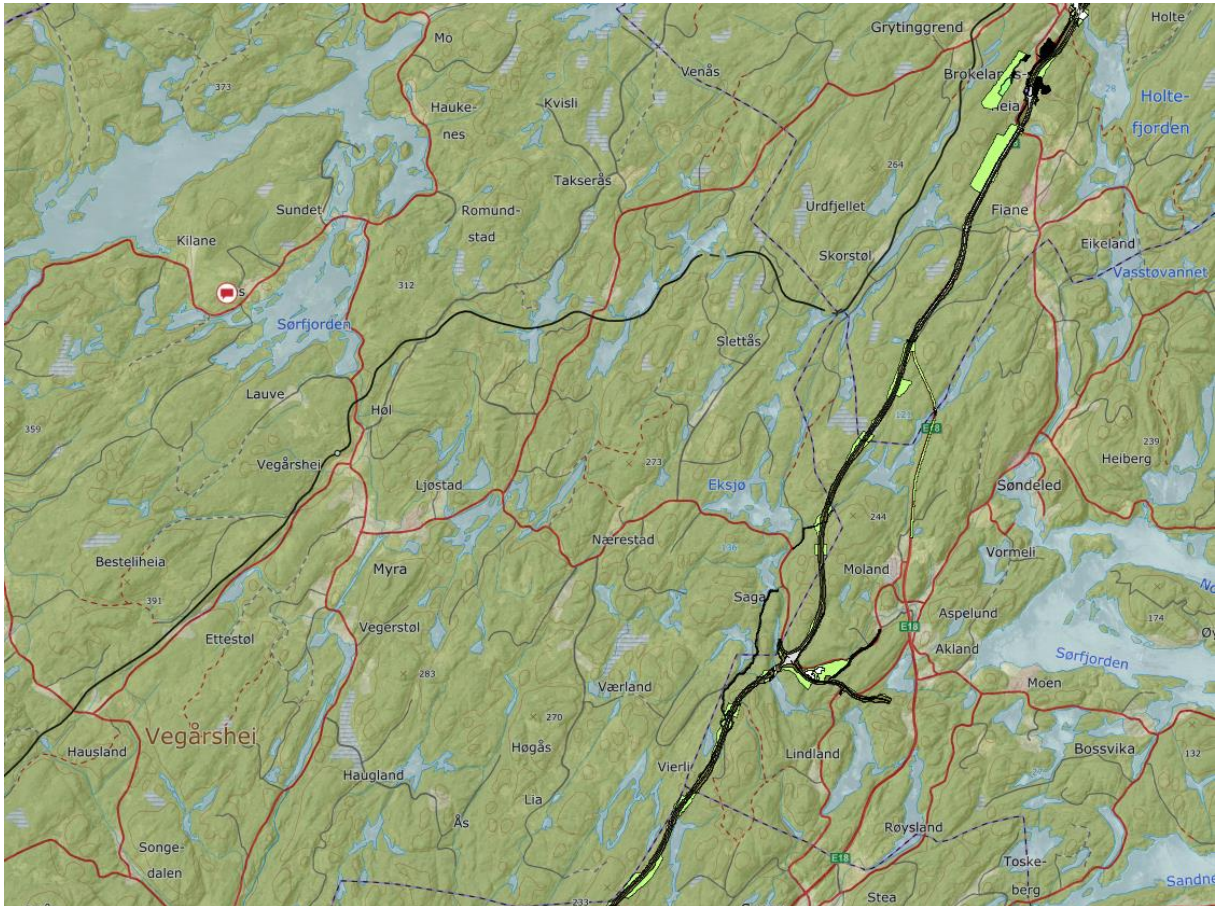
Vennlig hilsen

Knut Olaf Lindtveit

kommunestyrerepr. Vegårshei KRF

Knut Olaf Lindtveit

Navn	Knut Olaf Lindtveit
Innsendt	9/1/2021, 09:09
Innspill:	Hei, vedlagt kommentarer med et innspill om dere kan lage en enkel tabellarisk oppstilling av fordeler/ulempes ved ny E-18 vs gammel.

Kartutsnitt

E-18 Tvedestrand – Dørdal

Jeg har lyst til å komme med noen kommentarer i forhold til planene deres for den nye E-18 strekningen.

For Vegårsheis del opplever jeg at de som deltar i det interkommunale plansamarbeidet ikke er representative for kommunestyret. Vi har sagt ja i kommunestyret til en ny E-18, men har siden ikke stemt over saken. Slik at de innsigelser som er fremmet kommer fra de som representerer kommunen i plansamarbeidet, og er kun informert om i kommunestyret, ikke vedtatt. Jeg opplever også holdningen fra folk flest på Vegårshei som positiv til at dette er en ny vei som er ønsket.

Men de negative roper høyest og jeg synes også det er dem lettest får plass i mediedekningen. Jeg kunne ønske at Nye Veier laget en kortfattet tabellarisk oppstilling hvor man sammenligner det nye prosjektet med den gamle E-18, med to enkle kolonner. Av og til kan tabeller hjelpe til å fremstille ting på en tydelig måte, og får frem fordeler og ulemper. Det kan være bra både for media, men også for oss lokale politikere som skal fatte vedtak i saken.

Dere vet vel bedre hva som er relevant, men for eksempel kan følgende punkter tas med.

- Reisetid ny vs gammel vei
- Antall ulykker ny vs gammel vei (forventet)
- Støy, antall personer som bor ved den nye vs den gamle veien (for eksempel innenfor 1 km)
- Antall viltoverganger ny vs gammel vei
- Antall km viltgjerder ny vs gammel vei
- Miljø, utslipp for den nye vs gammel vei

Jeg tror en slik enkel tabell ville få frem at fordelene langt overstiger ulempene, og ville være en hjelp som beslutningsgrunnlag som et supplement til de store plandokumentene.

For øvrig kunne jeg også tenke meg å vite hvor stor andel av trafikken som er gjennomgangstrafikk på E-18 i forhold til lokal trafikk.

Jeg håper virkelig vi får denne nye veien. Den er viktig, særlig mht reisetid og reduserte ulykker.

For oss lokalt vil det bety utvidet område for å kunne pendle til jobb, faktisk vil området nesten tredobles ettersom Kristiansand og Grenland vil bli innenfor akseptabel avstand. Og for de som reiser lengre. I løpet av de siste 20 årene er vel reisetiden til Oslo redusert med om lag 1 time, og det betyr mye, og ingen ønsker vel tilbake de gamle E-18 strekningene på den veien.

Når det gjelder ulykker så vil jeg tro de fleste av oss som bor her kjenner noen som har blitt alvorlig skadet på E-18, ulykker som sannsynligvis ville vært unngått med en ny moderne motorvei.

At noen få hyttefolk skal legge hindringer i veien for dette prosjektet blir for dumt synes jeg når vi veier det opp mot fordelene og at dette er en vei med tusenvis av biler hver dag. Selv bor jeg ved innsjøen Vegår, hvor det er 4-500 hytter i tillegg til 100-200 boliger. Flertallet har en motorbåt, og

jeg tror alle lever godt med det og trives. Så disse hytteeierne drar dette støyargumentet langt utover alle proporsjoner.

Viltargumentene er også sterkt overdrevet etter mitt syn. Det ble gjort et forskningsprosjekt på Vegårshei med radiomerking av elg tidlig på 2000-tallet som viste at elgen var mye mer stasjonær enn man tidligere hadde trodd.

I tillegg til at vi kan få en ny god vei vil også tilførselsveiene bli opprustet, noe som absolutt er tiltrengt.

Jeg håper derfor at dere lykkes med gjennomføringen av prosjektet, og håper dere kan lage en slik enkel oppstilling som jeg har foreslått ovenfor.

Vennlig hilsen

Knut Olaf Lindtveit

kommunestyrerepr. Vegårshei KRF

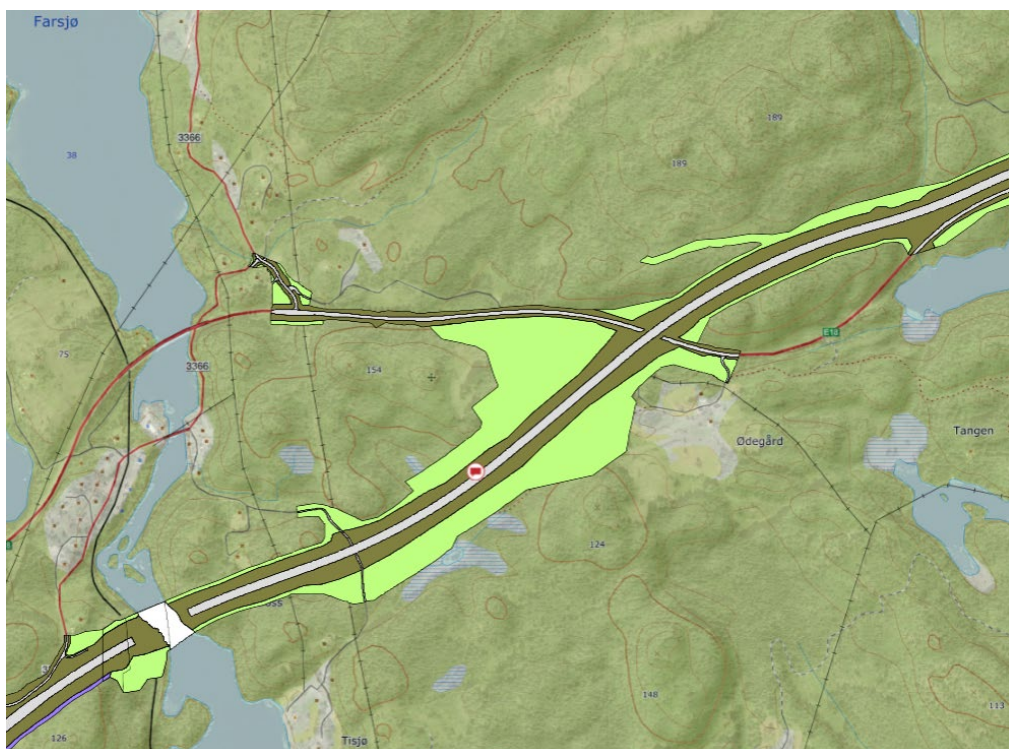
Eirik Dobbedal

Navn	Eirik Dobbedal
Innsendt	9/2/2021, 10:17

Innspill:

Ny firefelts motorvei representerer en absolutt barriere for turgåere og vil foruten den fysiske hindringen (med unntak av trafikkerte kryss, et marginalt og dårlig plassert knippe faunapassasjer) være eneste krysningpunkter mellom øst og vest i kommunen. Faunapassasjene skal også deles av vilt, som i stor grad påvirkes av menneskelig aktivitet. Kragerø Turlag har de siste årene jobbet med planlegging og gjennomføring av en sammenhengende turvei mellom Jambakkmyra og Kragerø sentrum. Denne turveien flere steder bli svært forringet av dagens forslag. Her må det tilrettelegges gode krysningpunkter som imøtekommer stiens kvalitet og det er ikke tilstrekkelig å legge passeringen for en slik tursti over Tangenkrysset. Kragerø kommune jobber med å utvide sesongen for reiselivsnæringen i kommunen. I så måte vil en utbedret vei ha sine positive sider, men dagens forslag vil trolig ødelegge mer for naturbasert reiselivsnæring i kommunen enn den vil gi nytte. Store arealer vil utsettes for mer støy (som følge av økt hastighet og veilinjens plassering i terrenget, store fyllinger og få faunapassasjer). Videre vil det skisserte brofundamentet nedstrøms Fosseskjæra medføre en dramatisk og svært negativ effekt på landskapsbildet i vassdraget. Ved Hullvann er det skissert en bratt skjæring innenfor dagens E-18 som vil fungere som en reflektor for trafikkstøy ut i vannområdet. Vann bærer lyd svært godt. Dette er noe selv COWI har påpekt i sine rapporter, men uten at dette er tatt hensyn til i det videre arbeidet. Overganger for turgåere bør ikke samlokaliseres med faunapassasjene, men holdes separat. Økt menneskelig aktivitet i faunapassasjene kan forstyrre og ødelegge passasjens funksjon og effekt.

Kartutsnitt



Helge Wroldsen

Navn	Helge Wroldsen
Innsendt	9/2/2021, 09:54
Innspill: Ønsker dialog om støyskjerming og selve arbeidet på min eiendom.	

Kartutsnitt



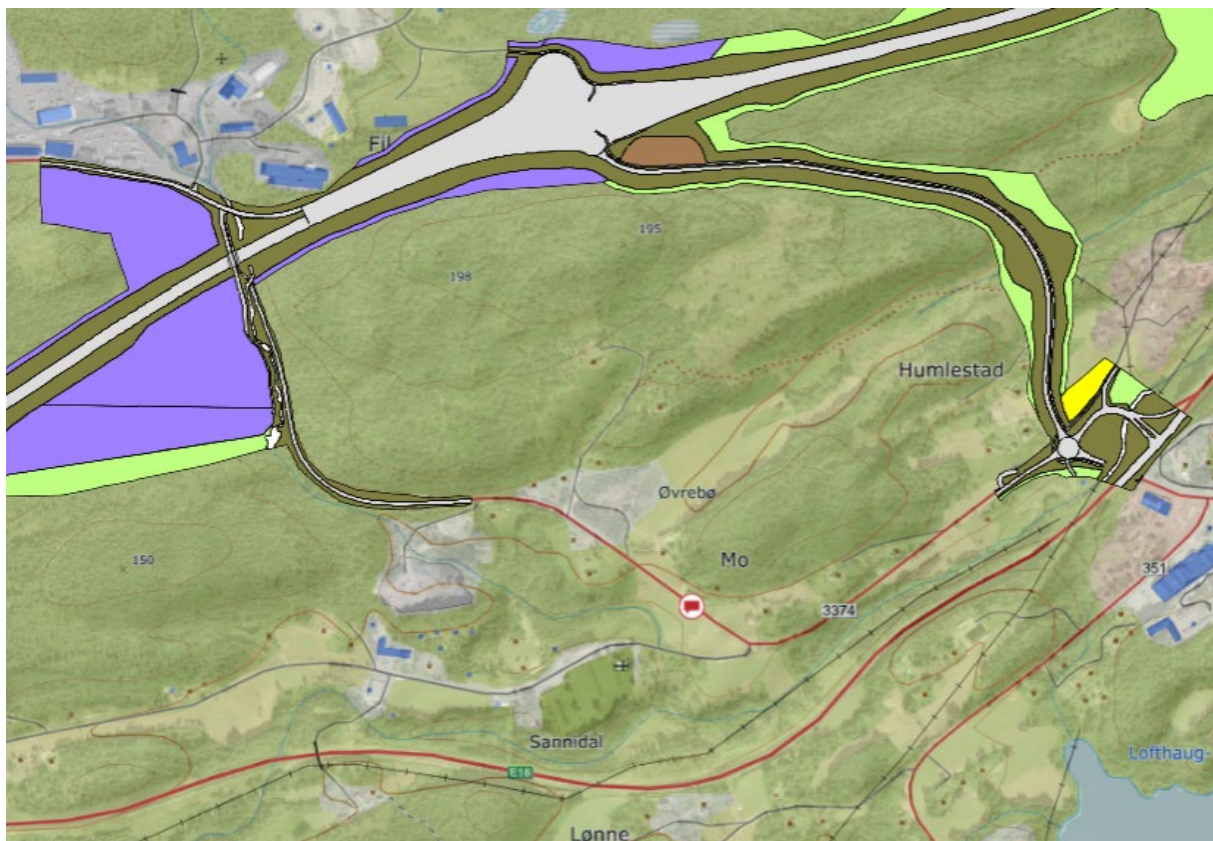
Jostein Nesland og Elin Moe

Navn	Jostein Nesland og Elin Moe
Innsendt	9/2/2021, 10:07

Innspill:

Hei. Selv om det er mye negativt og mye meninger om ny E18, så skal dere vite at det er også er mange som er positive og vil ha ny veg, og kanskje aller mest de som bor nær dagens E18 og nær dagens veg til Fikkjebakke, hos oss dundrer vogntoga og lastebiler forbi i 80 km uten att fylke og kommune har gjort noen tiltak, nå har kommune og fylket mulighet til å få gjort noe med dette, så da håper og tror vi Nye Veger og Kragerø kommune løser dette sammen, vi er selvfølgelig for att miljø og dyreliv blir ivaretatt, men sikkerhet for befolkningen som bor langs dagens traseer bør gå før elg, rådyr og ei myr.

Kartutsnitt



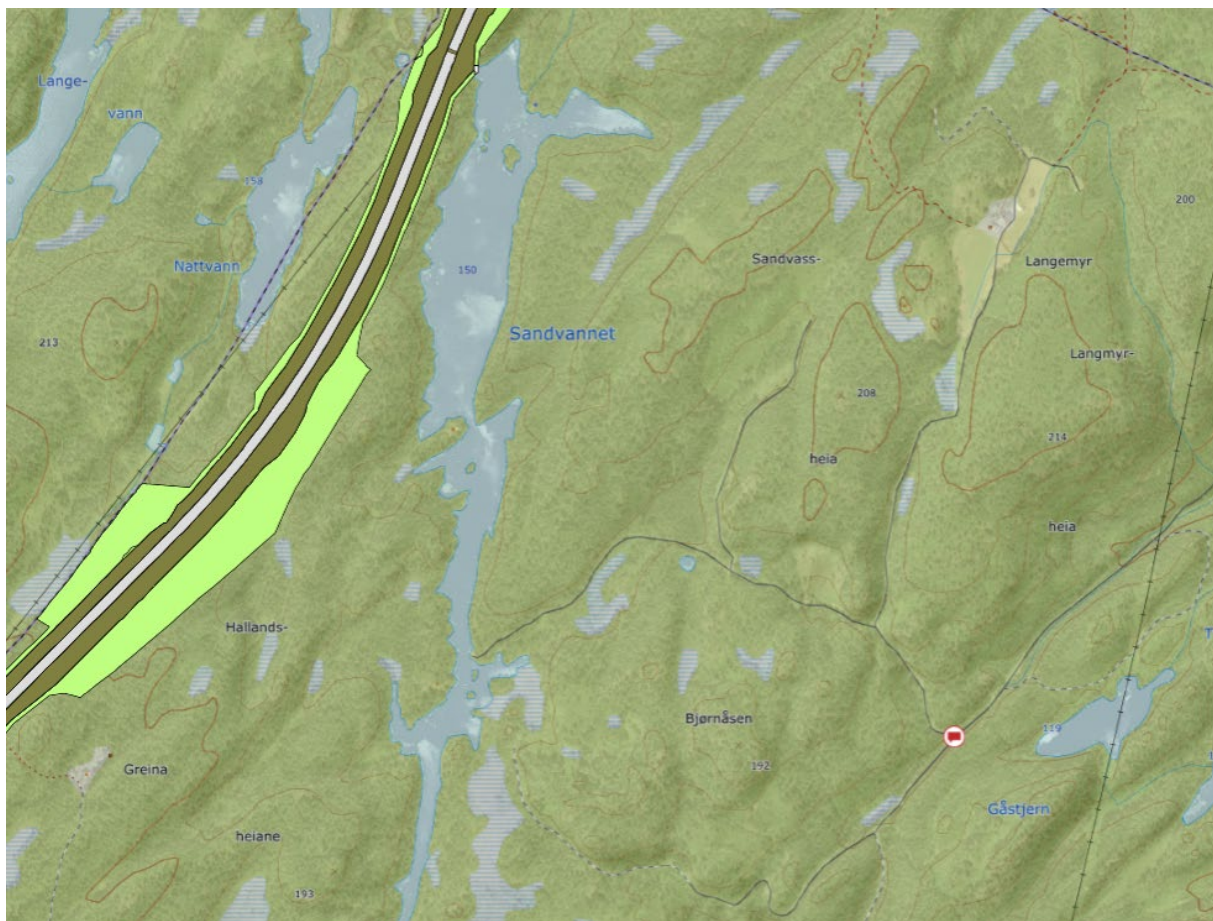
Øystein Langmyr

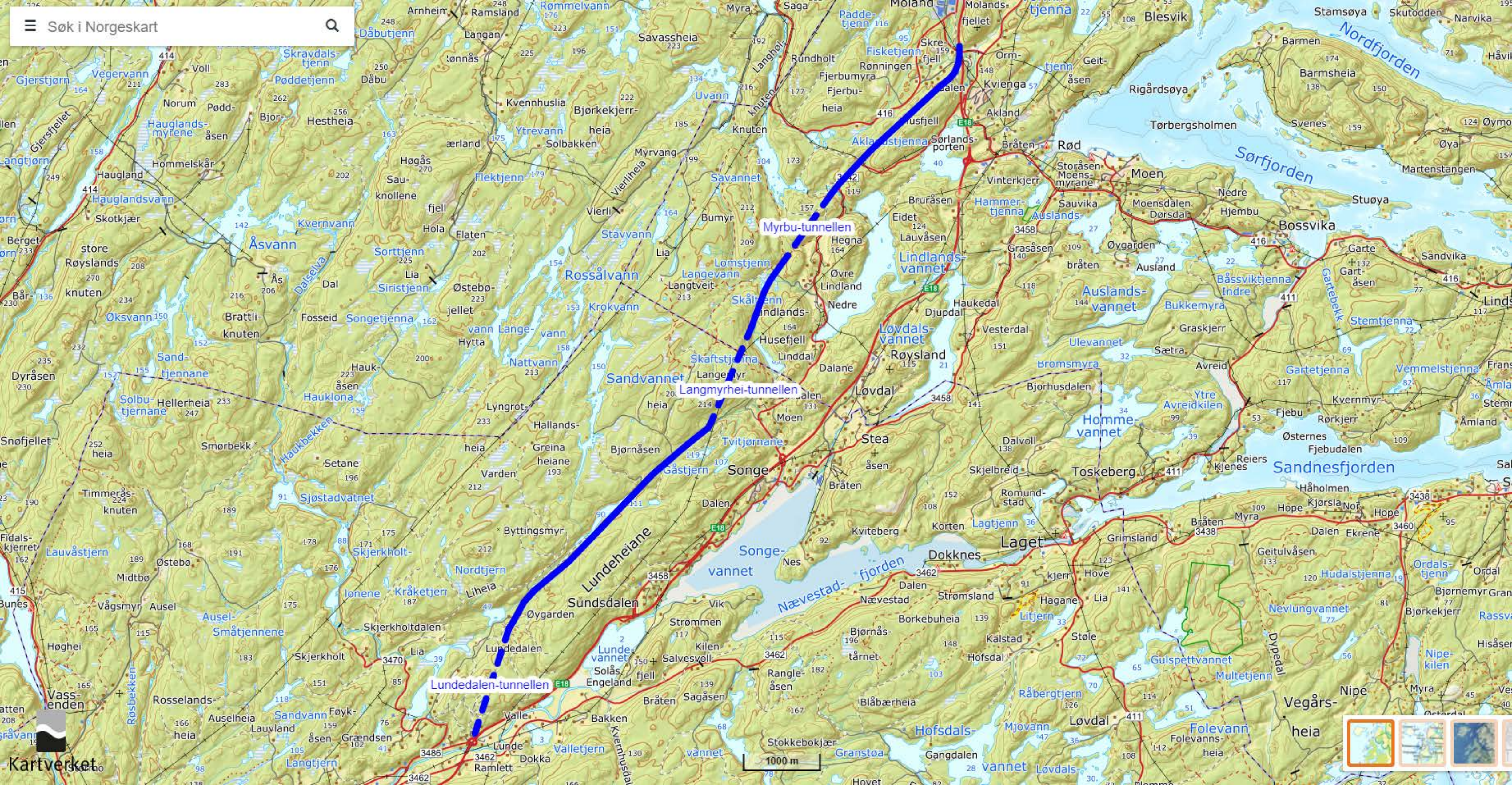
Navn	Øystein Langmyr
Innsendt	9/2/2021, 21:04

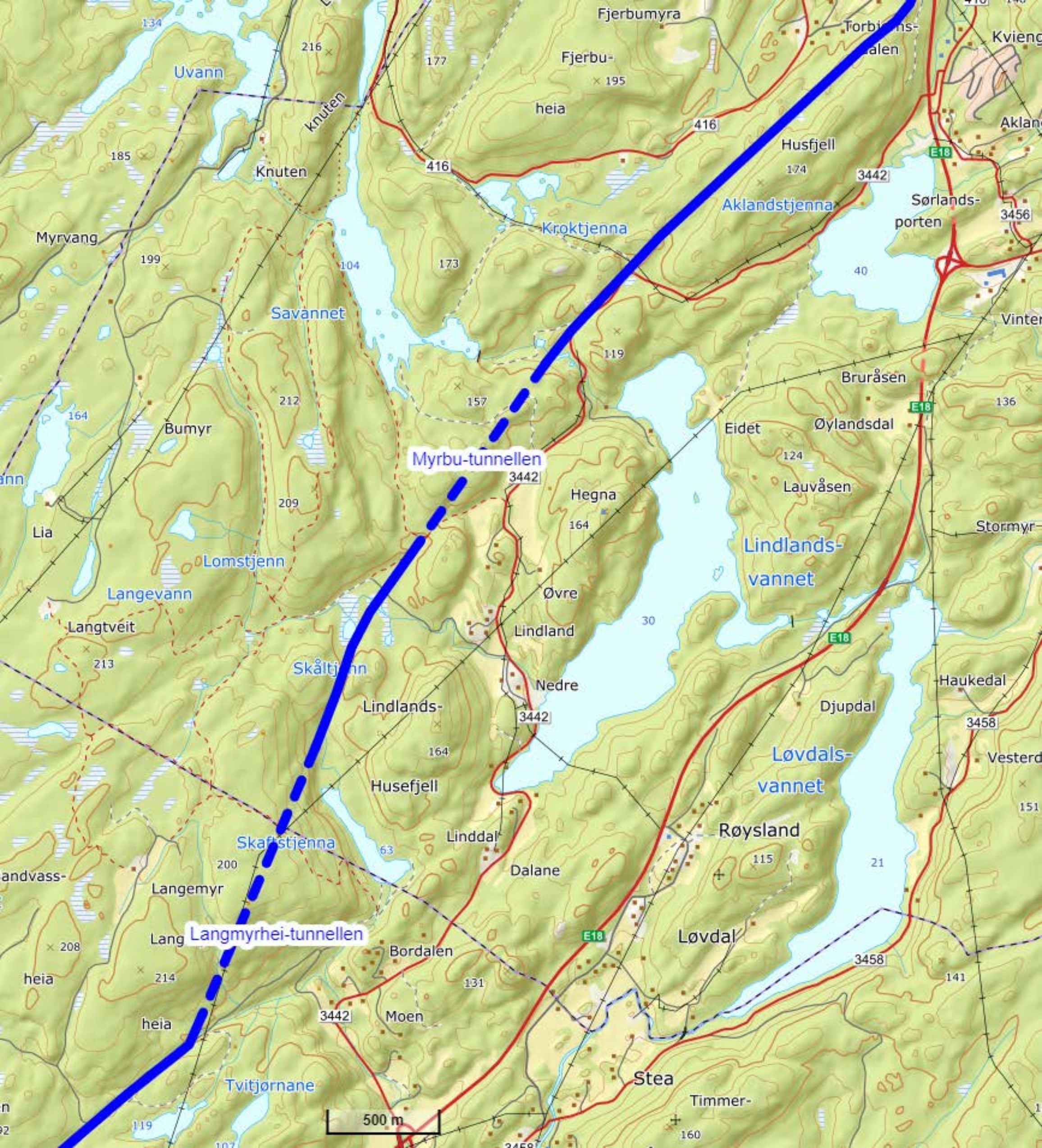
Innspill:

Forutsatt gjenbruk/ombygging av trase med midtdeler, og utvidelse av Lundekrysset: Forslag til korridor som unngår turområder ved Sandvann, og som samtidig gir god støyskjerming mot friluftsområder og bebyggelse. Unngår konflikt ved Skjerkholt/Åsvann, og Songe, men kan kanskje skape konflikt ved Torbjørnsdal. En trase så nærme som eksisterende E18 som mulig er nok bedre for dyrelivet. Baltjern-draget vil være bra med tanke på landskapstilpassing, og vi kommer nok ikke høyere enn 120m ca. På Varden/Hallandsheia er vi på godt over 200m og vil nok ha en del høyere risiko for ulykker med is-snø som folk ofte ikke forventer seg på E18. Forutsetter 2-3 kortere tunneller for å slippe stigning opp mot 200m og konflikt med gårdsbruk på Langmyr og friluftsområder ved Sandvann.

Kartutsnitt





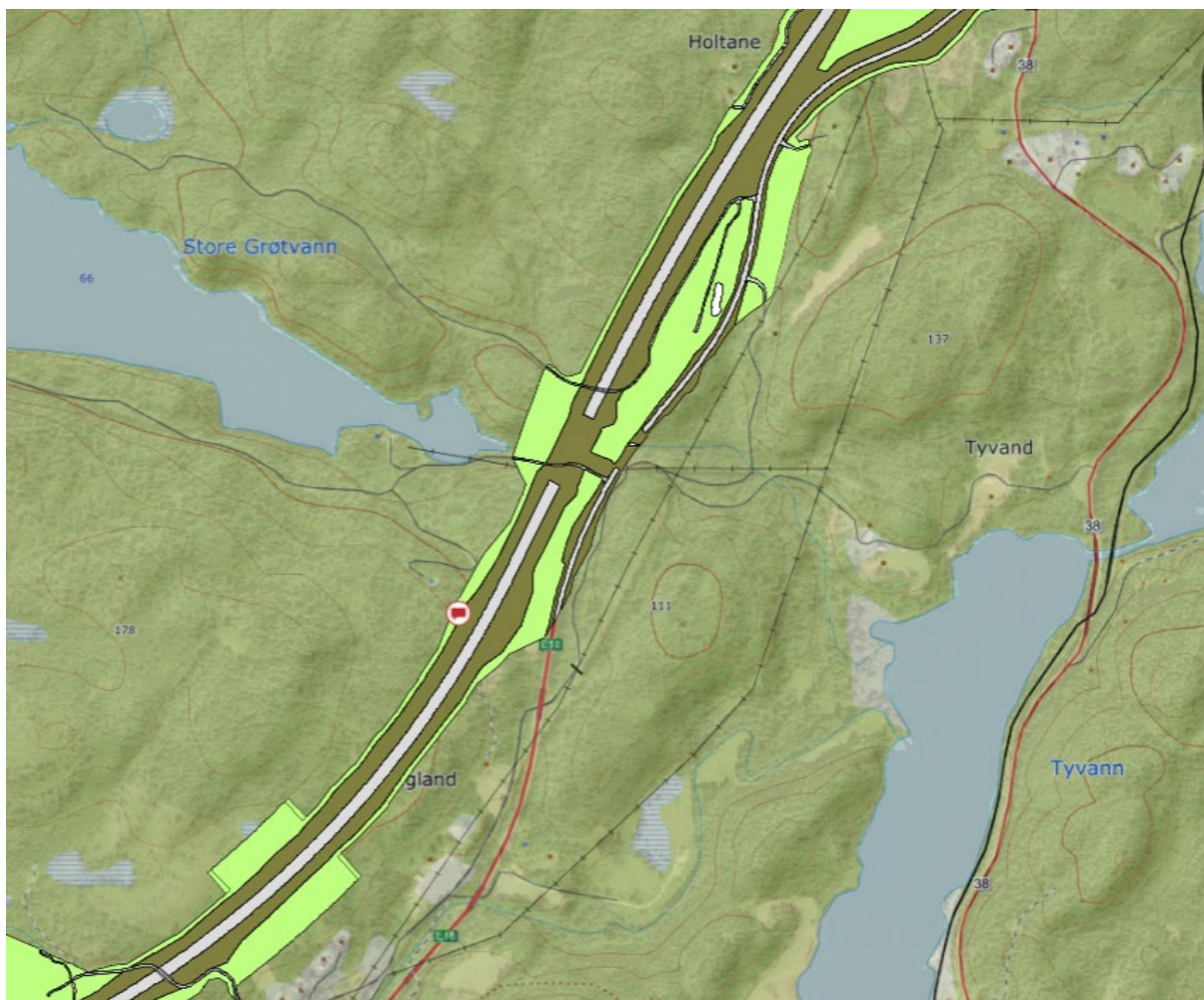


Morgan Sørensen

Navn	Morgan Sørensen
Innsendt	9/3/2021, 08:42

Innspill:

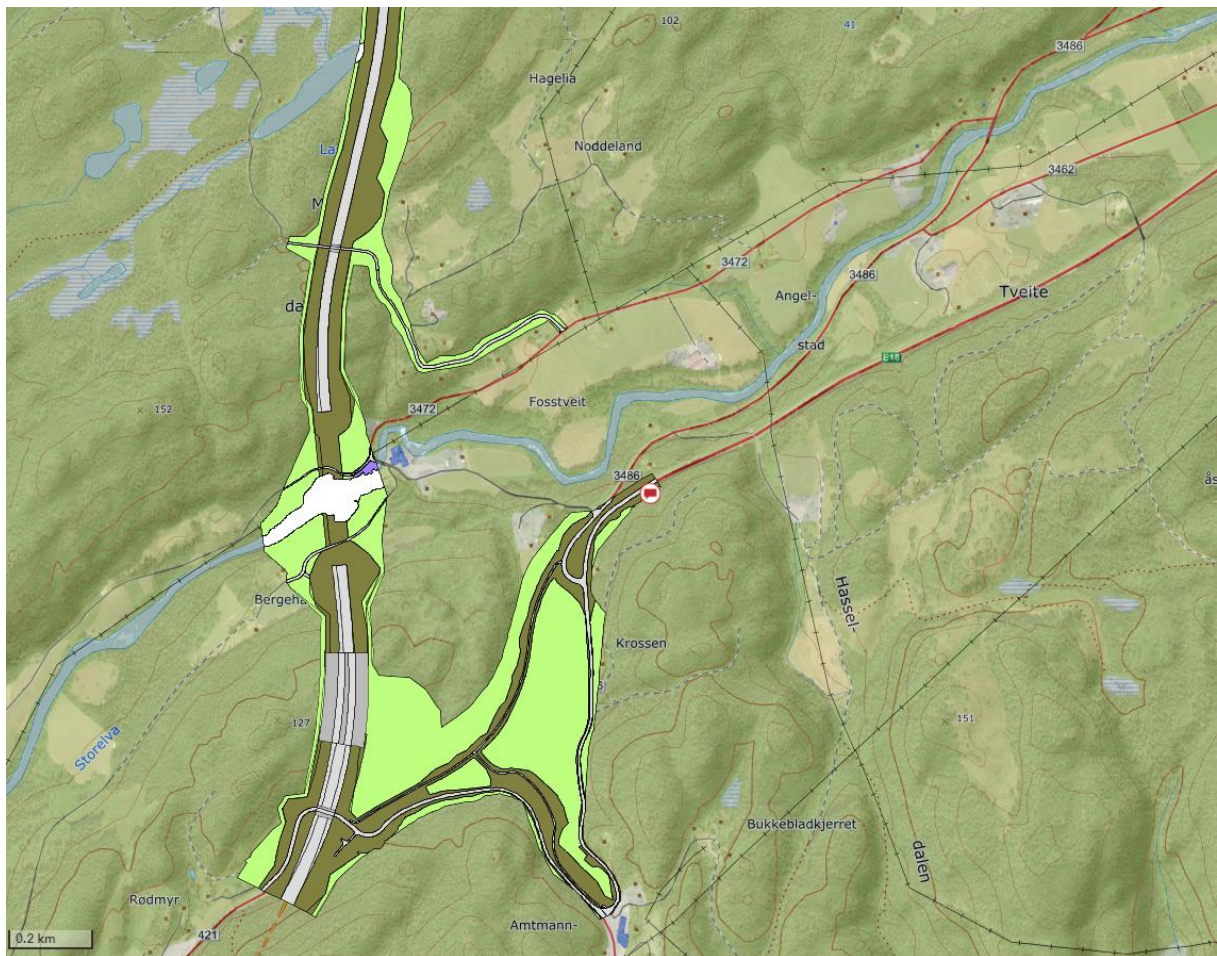
I lys av di siste dagers hektiske aktiviteter. Så bør planforslaget kastes, og nytt bør utarbeides. I Kragerø bør dagens trase benyttes i større grad. Spesielt i fra Gjerdemyra krysset og vest over. Det er alt for mye naturareal som blir berørt. Industri luftsloppet til Kragerø kommune, er det ingen rapporter som kan bevise det er noen hold i, og "toget" har nok gått når man ser på aktivitetene på Langrønningen. Da må Kragerø heller tenke bebyggelse, og da er det ikke ny vei i natur som er veien og gå!

Kartutsnitt

Barbro Tveite

Navn	Barbro Tveite
Innsendt	9/5/2021, 23:13
Innspill:	Hei, Gjelder eiendommen Gamleveien 109 i Tvedestrand, gnr 59 bnr 1 hjemmelshaver Nils Tveite og Barbro Tveite i Tvedestrand kommune. I forbindelse med etablering av nytt veikryss/påkjøring fra dagens E18, ta kontakt med eiere. Gamleveien 109 har privat bekk i heia over dagens E18. Denne ble anlagt av Statens vegvesen i ca 1992. Dette er eneste vanntilførsel til huset så ta kontakt med oss om anleggsarbeider nærmer seg dette område.

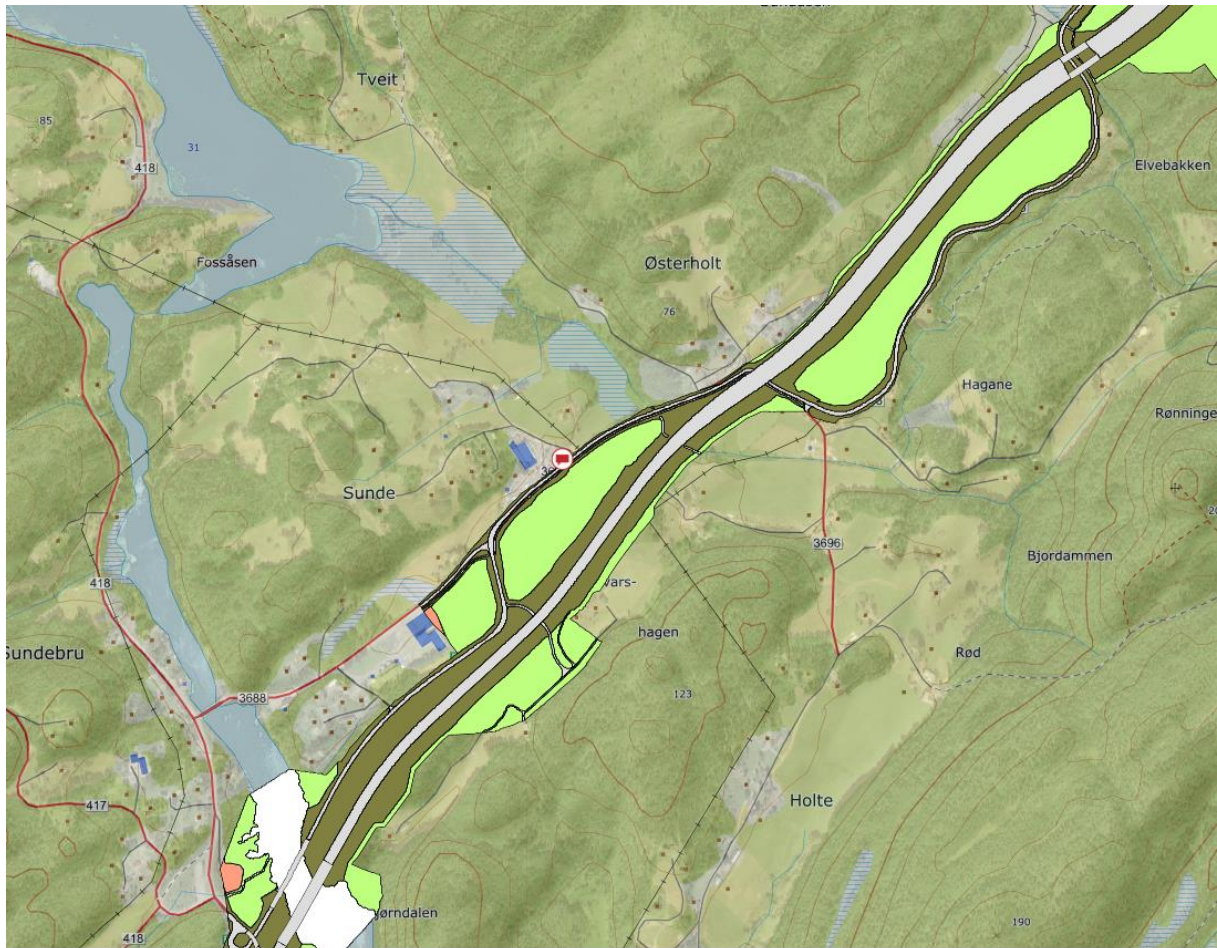
Kartutsnitt



Christer Byklum

Navn	Christer Byklum
Innsendt	9/5/2021, 16:43
Innspill:	Vedlagt brev om innspill til støy for vår eiendom Gamle Sørlandske 1255

Kartutsnitt



**Christer Byklum
Gamle Sørlandske 1255
4993 Sundebru**

Sundebru 05.09.2021

**Nye Veier AS
v/ Stian Blindheim
Tangen 76
4608 Kristiansand**

**Ny E-18 Dørdal-Tvedestrand og bolig inntil avlastningsvei på kvikkleire
Gamle Sørlandske 1255 i forbindelse med ny E-18, område 2,5-6**

Støy. I forbindelse med hugging av småtrær og kratt langs nåværende E-18 i fjor er det blitt vesentlig tydeligere støy bare som følge av dette. Gjelder ved Sundsmyra nedenfor Lille-Østerholt hvor alle som akselererer mot forbikjøringsfeltet samt trailere som skal opp mot Østerholtheia, og det bringer lyden rett mot vår eiendom og dette ble langt tydeligere etter hogst mellom E-18 og Gamle Sørlandske rundt bekken ved Østerholt. Samme med det lille beltet av trær mellom E-18 og jordet ovenfor oss. Det er betydelig mer støy som følge av to så små tiltak.

Derfor er vi svært engstelige i forhold til ny E-18 som havner mye høyere i terrenget og får langt mindre vegetasjon mellom vårt hus og veibanen. Samt langt mindre fjellskjæringer.

Skal det støyskjermingstiltak for hver enkelt bolig vil vi kreve at husets utseende ikke endres da det er husets sjel og karakter som gjør det spesielt. Gjør oppmerksom på at det er 24 spesiellagde vinduer i huset som eksempel på at dette huset er krevende og kostbart å oppgradere. Videre har jeg hjemmekontor og er stort sett på eiendommen hele døgnet samt at min mor har MS og er svært sårbar i forhold til støy hele døgnet. Vi har også flyttet hit da det er relativt flat hage og hun kan bevege seg fritt på eiendommen i dag, men også relativt små tiltak skal til for å gjøre eiendommen rullestolvennlig om det trengs. Hun trenger å ha en stille og rolig hage som var en av årsakene til at vi valgte nettopp denne eiendommen.

Vi kommer fra Østlandet og ble sjokkert over at en vei med adkomst via den lille Sunde Bru med 90 graders sving i enden og den helt uoversiktlige undergangen under E-18 ved Østerholt kunne brukes som omkjøringsvei for en Europavei. Jeg reiser vanligvis Europa rundt i jobb, har aldri sett noe lignende.

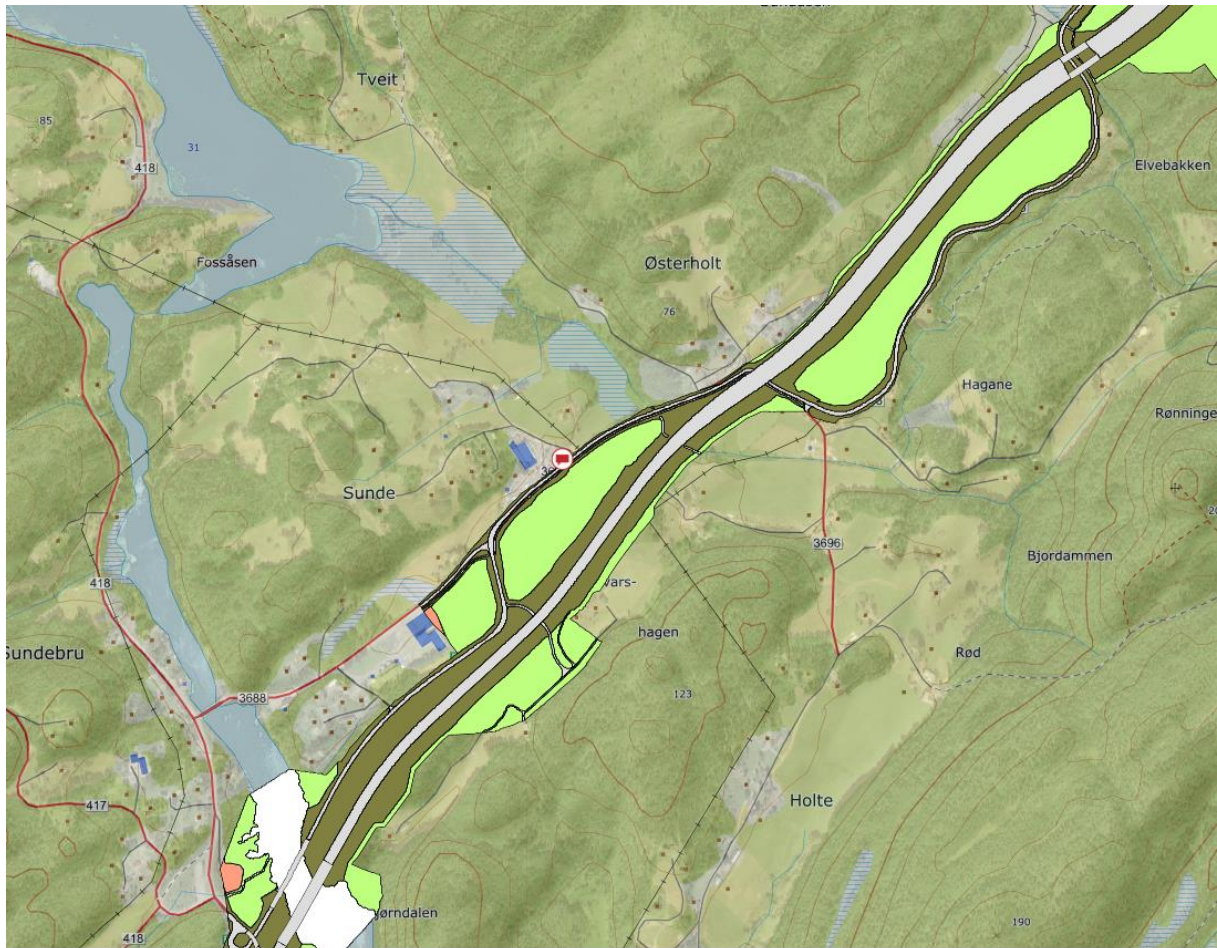
Med vennlig hilsen

Christer Byklum og Wenche Sagen

Christer Byklum

Navn	Christer Byklum
Innsendt	9/5/2021, 16:47
Innspill:	Innspill støy for egen eiendom og grenda generelt

Kartutsnitt



Til Nye veier

Høringsuttalelse til framlagt Reguleringsplanforslag for ny E-18 i Gjerstad kommune.

Beboere på østsida av Sundebru har organisert seg, og sender denne felles uttalelsen. Navnene følger vedlagt.

A

Hovedfokus

I Støyrapporten som følger Reguleringsplanen, har COWI angitt 178 adresser som blir berørt av støy i Gjerstad kommune, dvs. i størrelsesorden 440 mennesker, nesten 20 % av befolkningen. (se også punkt F)

Støy angår med andre ord en vesentlig andel av kommunens innbyggere, og må løses på en tilfredsstillende måte. For oss er det helt avgjørende at anbefalingene i støy-retningslinjen (T-1442) om at mest mulig av støyen skal reduseres nærmest mulig kilden blir satt som et avgjørende prinsipp, og vist med tegninger hvordan dette skal løses. Det motsatte vil jo være at en «følger retningslinjene» på den måten at en raskt henviser til økonomiske begrensninger når en skal anlegge støyskjerming inntil veggen, og går for individuelle løsninger på hvert hus, og «bokser inn» hvert enkelt hus i grenda.

Det å pakke inn veien best mulig vil jo ikke bare ivareta den enkelt huseier, men vil være et pre for hele grenda/bygda med tanke på uteliv, skoleveg og sosial aktivitet generelt.

B

Har Nye Veier gjort en seriøs jobb med tanke på støy?

Det som er viktig er at «bestemmelsene», som følger Reguleringsplanen, og som er juridisk bindende for utbygger, nettopp er så entydige at de binder opp utbygger til å gjøre hva han lover. Ikke slik det står nå, der Nye Veiers forslag til tekst knapt virker troverdig fra en seriøst organisasjon. (I dag står det: «Prinsippene i Miljøverndepartementets retningslinje for støy.....skal gjøres gjeldene for vurdering av støyskjermingstiltak») (Vår understreking) Minstekravet må sjølsagt være at «Miljøverndepartementets retningslinjer skal gjøres gjeldene.....»

Hva sier retningslinjene og hva sier Nye Veier?

Retningslinjene og Veilederen som følger denne, understreker flere ganger at det er viktig at bestemmelsene som følger reguleringsplanen må være konkrete og entydige, og tilpassa den enkelte planen. (Se f.eks. kap. 3.3 side 14 i T 1442, og Veilederen på side 118.) Det står ikke at en bør henvise til retningslinjene, men det motsatte....., være konkret. Nye Veiers forslag til bestemmelser om støy i kap. 2.4 er derimot så rundt formulert at Gjerstad Kommune blir uten mulighet for å påpeke avtalebrudd i ettertid. (jmf. Nye Veiers tekst om at «prinsippene» skal «vurderes».....) Dette er lite tillitsvekkende.

Dersom vi likevel sier at det er godt nok at «Retningslinjene skal følges» er det helt avgjørende at en kan vise til hvordan en kan oppfylle disse retningslinjene. Her svikter Nye Veiers forslag igjen, de har så godt som ingen beskrivelser, tegninger eller forpliktende opplegg angående støy. Konsulentfirmaet Cowi har lagt inn en langsgående støyskjerm i plankartet og beregna en støyreduksjon ut fra denne, men ingen vet hvilke forutsetninger som ligger til grunn. (se lenger ned) Hvor høy er denne skjermen? Skjermer de der det er åpninger i fjellskjæringene? Hva er de økonomiske begrensninger som eventuelt åpenbares i ettertid, der en forteller skuffa beboere, at «sorry,- det blei for dyrt» med den støyskjermen. Så godt som ingen ting er konkretisert, hverken høyde på støytiltak, type tiltak (voll, hva slags skjerm, fjellskjæring) etc, etc..... Alt skal skyves på, slik at dette skal avklares etter vedtatt reguleringsplan, og overlates til byggeplan og entreprenørers løsninger som ikke har gitt noen løfter som må holdes.....

C

Konkrete tiltak:

Siden Nye Veier så å si ikke har noen utredninger og hvertfall ikke det som retningslinjene skriver under kap 3.4 Konsekvensutredning «.....ulike avbøtende tiltak bør inngå i beslutningsgrunnlaget», (vår understrekning) må SMES gruppa sjøl prøve å konkretisere tiltak:

Høyden på ferdig støyvoll/støyskjerm /fjellskjæring fra midtlinje på ferdig asfaltert veg, må angis i meter. Minimumskravet må være 4,5 meter. (Nye Veier skriver at de ikke kan binde seg opp til konkret utforming av støyvoller/støyskjermer før de kommer til byggeplanen. Utformingen av tiltaket som voll, skjerm eller fjellskjæring eventuelt en kombinasjon kan tas seinere sier de, men på reguleringsplan-stadiet der kommunen enda har veto-rett, må minimums-høyden på tiltaket garanteres.)

Det må være et tilleggskrav når det er en høy fjellskjæring på en side av vegen som kaster ekko: Er denne fjellskjæringa over 4,5 meter over vegnivå, må ferdig støytiltak på den andre siden være minst 5 meter. Dette er aktuelt på deler av strekningen fra Lille-Østerholt og mot Abel skole.

Hvor skal dette gjelde? Vi krever at disse høydene garanteres fra de punktene inntegna støytiltak på reguleringsplankartet starter, på nord- og sørsida av vegen i Østerholtsbakkene (j.f kart og «sikksak-signatur») og fram til Sundebrua. Inntegna støytiltak på kartet slutter omtrent ved Lille-Østerholt, da Nye Veier «antar» at fjellskjæringene vil være tilstrekkelig støyskjerming derfra og forbi skolen. Dette er det ingen garanti for, uten at en setter krav om endelig høyde på fjellskjæring med eventuell voll/skjerm på toppen i forhold til ferdig midtlinje veg.

For at Nye Veier skal kunne dokumentere virkningen av ulike høyder på støytiltak, har vi foreslått følgende:

På Østsiden av Sundebrua, har Cowi i sin støyrapport telt opp 75 adresser (boenheter) som får mer enn 55 db støy uten noen støytiltak ved ny E-18. (år 2060) Disse gjelder gårdsnummer 41,42 og 43. Dersom «langsgående støytiltak» legges inn, er det 28 av disse boenheter som kommer under 55db-grensa, mens 47 fremdeles ligger over. Med andre ord, det er bare 37 % av boenhetene som får tilstrekkelig støyreduksjon med dette tiltaket. Det står imidlertid ingenting om hvilke forutsetninger som ligger til grunn for denne beregninga av støyskjermingen. Hvilke høyde og utforming på støyskjermingstiltakene har de regna utifra? (se tabell under: «ikke oppgitt») Den fargelagte del av tabellen kan en lese ut av dagens rapport. For å få en forståelse av hvor avgjørende høyden på langsgående skjerming er, må en utarbeide en tabell som viser dette, slik:

Kilde: Cowis støyrapport	Høyde på støyskjerm	Antall boenheter med støy over 55 db
	4,5 meter	Må beregnes
	3,5 meter	"
	2,5 meter	"
Se side 38-42	Ikke oppgitt	47 boenheter
Se side 38-42	0 meter (ingen tiltak)	75 boenheter

Etter at denne tabellen er utarbeida, kan en ta inn tilleggssopplysninger, f.eks hvis en på deler av strekningen ikke trenger fullt så høy skjerm, men kan oppnå samme tilfredsstillende effekt i antall beskytta boliger med lavere skjerming. Tabellen vil uansett gi en meget god indikasjon på sammenhengen mellom høyde på skjerming (fjellskjæring/voll/skjerm) og effektiv beskyttelse av boenheter.

D

Er det godt nok å bare vise til rettledningen i bestemmelsen, eller bør en ta inn konkrete punkter fra rettledningen?

Vi mener at de viktigste punktene må konkretiseres, slik at de ikke kan bortforklares i ettertid.

(teksten under er tatt direkte fra T-1442, men konkretisert, slik at det ikke er tvil om hva som gjelder i denne reguleringsplanen.)

Alle berørte adresser som er nevnt i Nye Veiers «fagrapport støy» i Gjerstad kommune (178 stk.) og eventuelt adresser som har falt ut, skal tilfredsstillende følge følgende støykrav:

Støynivå på uteoppholdsareal og utenfor vinduer til rom med støyfølsomt bruksformål	Støynivå utenfor soverom, natt kl 23-07
Lden 55 dB	L5AF 70 dB

Mest mulig av støyen skal reduseres nærmest mulig kilden. (J.md punkt A)

Alle boenheter skal ha privat uteareal med støynivå under Lden 55 dB,

Alle boenheter skal om mulig ha minst halvparten av rommene til støyfølsomt bruk, mot «stille side» dvs. Lden < 55dB. (Teksten i retningslinjen er «skal ha», men det går på nybygg)

Støynivå innendørs skal tilfredsstillende kravene i byggt teknisk forskrift/NS8175 klasse C. Der det gjøres tiltak på bolig skal støykravene innendørs være tilfredsstillende med de krav til ventilasjon/luftskifting som følger av byggt teknisk forskrift.

Støytiltak skal være utført seinest samtidig med at ny veg er ferdigstilt. Om mulig bør støytiltak utføres tidlig i anleggsfasen slik at de får effekt også mot anleggsstøy.

E

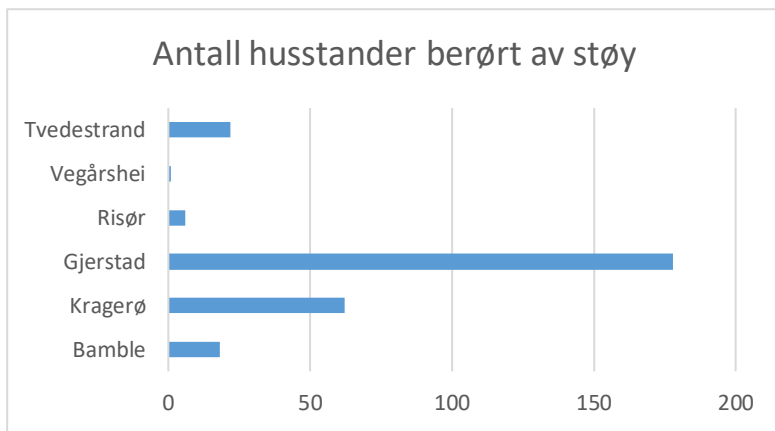
Estetikk

Den nye vegen kommer opptil 7-8 meter høyere enn dagens E-18 over Sundsmyra, og foten av fyllinga ved dagens Holteundergang er i størrelsesorden 70 meter brei. Når en legger på en støyskjerm som er 4,5 meter høy, blir dette en mastodont i landskapet. Det å sette krav til landskapsestetisk utforming og beplantning, må være et minimum. OBS. Dette er ikke et ønske om å bygge ned støyskjermene, det å reduseres støyen så nær vegen som mulig har topp prioritet, men det å bruke ressurser på å gjøre dette så estetisk som mulig, er viktig.

F.

Gjerstad Kommune er desidert den kommunen med flest beboere som blir berørt av støy fra ny E-18.

Diagrammet under viser antall adresser med støyproblematikk i de ulike kommunene, i Gjerstad gjelder det 178 adresser. (Kilde,- Nye Veiers støyrapport side 38-44).



Regner vi 2,5 personer pr husstand er det 440 mennesker. Med andre ord,- støy må være et topprioritert tema for Gjerstad kommune.

Dato: 07.09.2021

Navneliste følger vedlagt.

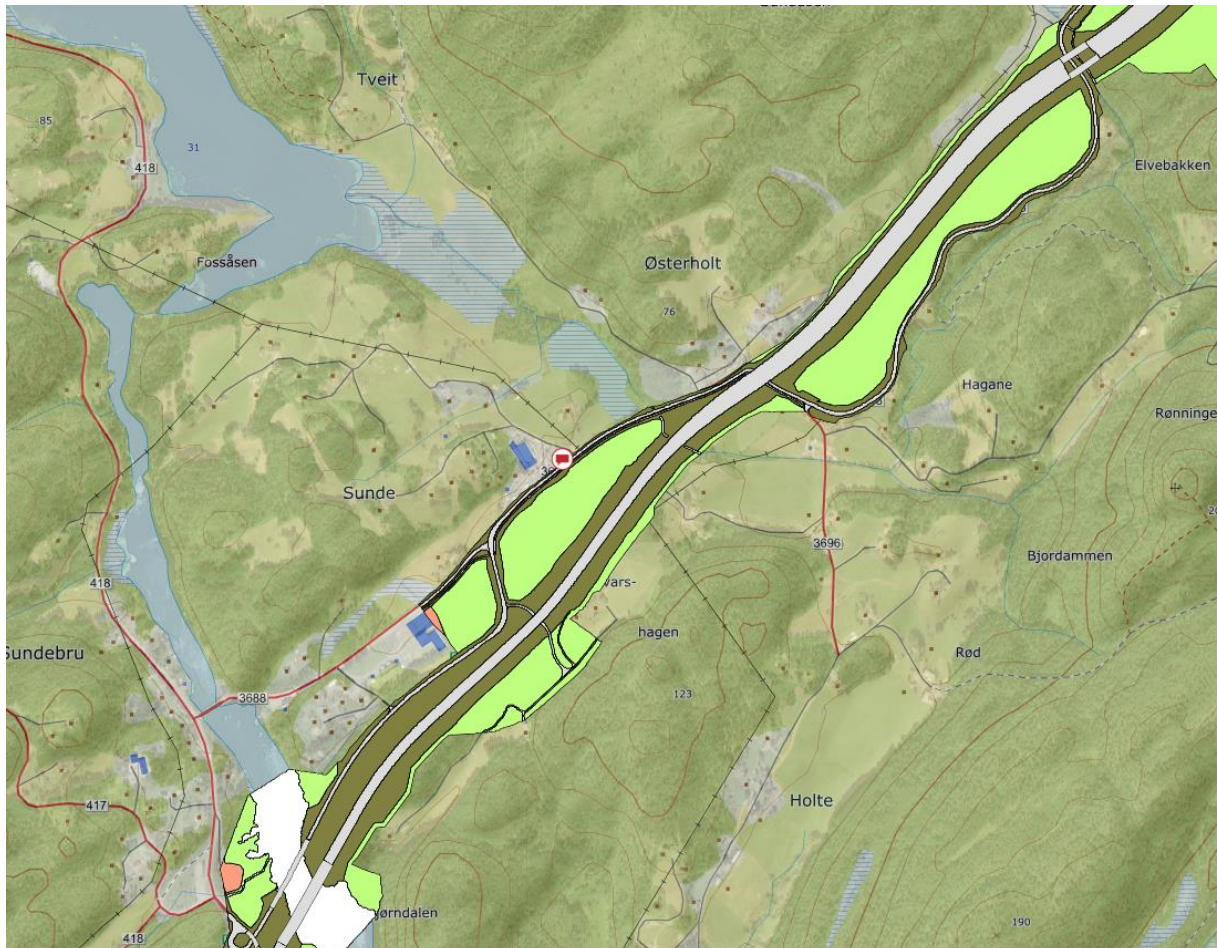
Styret i SMES-gruppa,- «Støyskjerming og Miljøhensyn E-18-Sundeområdet» er

Inger Bjørnstad Hommefoss, Per Gunnar Lille-Østerholt, Reidar Malm, Bente Moe og Karin Øygarden

Christer Byklum

Navn	Christer Byklum
Innsendt	9/5/2021, 17:16
Innspill: Innspill i forhold til prosjektet	

Kartutsnitt



Christer Byklum
Gamle Sørlandske 1255
4993 Sundebru

Sundebru 05.09.2021

Nye Veier AS
v/ Stian Blindheim
Tangen 76
4608 Kristiansand

Ny E-18 Dørdal-Tvedestrand og bolig inntil avlastningsvei på kvikkleire
Gamle Sørlandske 1255 i forbindelse med ny E-18, område 2,5-6

Vi har i skrivende stund ikke fått klarhet i om Gamle Sørlandske kommer til å brukes som avlastningsvei for E-18 under bygging av ny trasé. Om det er tilfelle vil det ikke være mulig for oss å bli boende under byggeperioden (noe det også vil være ved utbedring av Gamle Sørlandske, ny gang og sykkelvei samt ny vei opp til Skarkfjell). Huset vårt hindrer også sikt for alle som kjører ut på Gamle Sørlandske og skal vestover om noen skulle kjøre forbi her i en omkjøringsfase kan det fort bli stygge ulykker noe som faktisk har vært nære på selv med dagens minimale trafikk. Vi ønsker også svar på hvor en bomstasjon havner da dette helt klart påvirker trafikken. Mange biler kjører gamleveien forbi Bamble fortsatt for å slippe bompengene. For øvrige bekymringer rundt vår eiendom, se tidligere brev.

Vi har diskutert oss imellom og kommet frem til at den beste løsningen for både Nye Veier, Gjerstad kommune og oss eventuelt vil være en grunnervervelse da vi ikke ser for oss noe annet enn ekstremt mange bekymringer i mange år fremover som min mors helse absolutt ikke tåler, og det er svært tvilsomt at eiendommen tåler det. Takrenna er bare to meter fra hvitstripa i dag, og med eventuell tungtransport i begge retninger i måneder og år vil neppe huset bestå. Videre må vi også flytte to ganger underveis noe som i seg selv vil være ekstremt ødeleggende for oss begge.

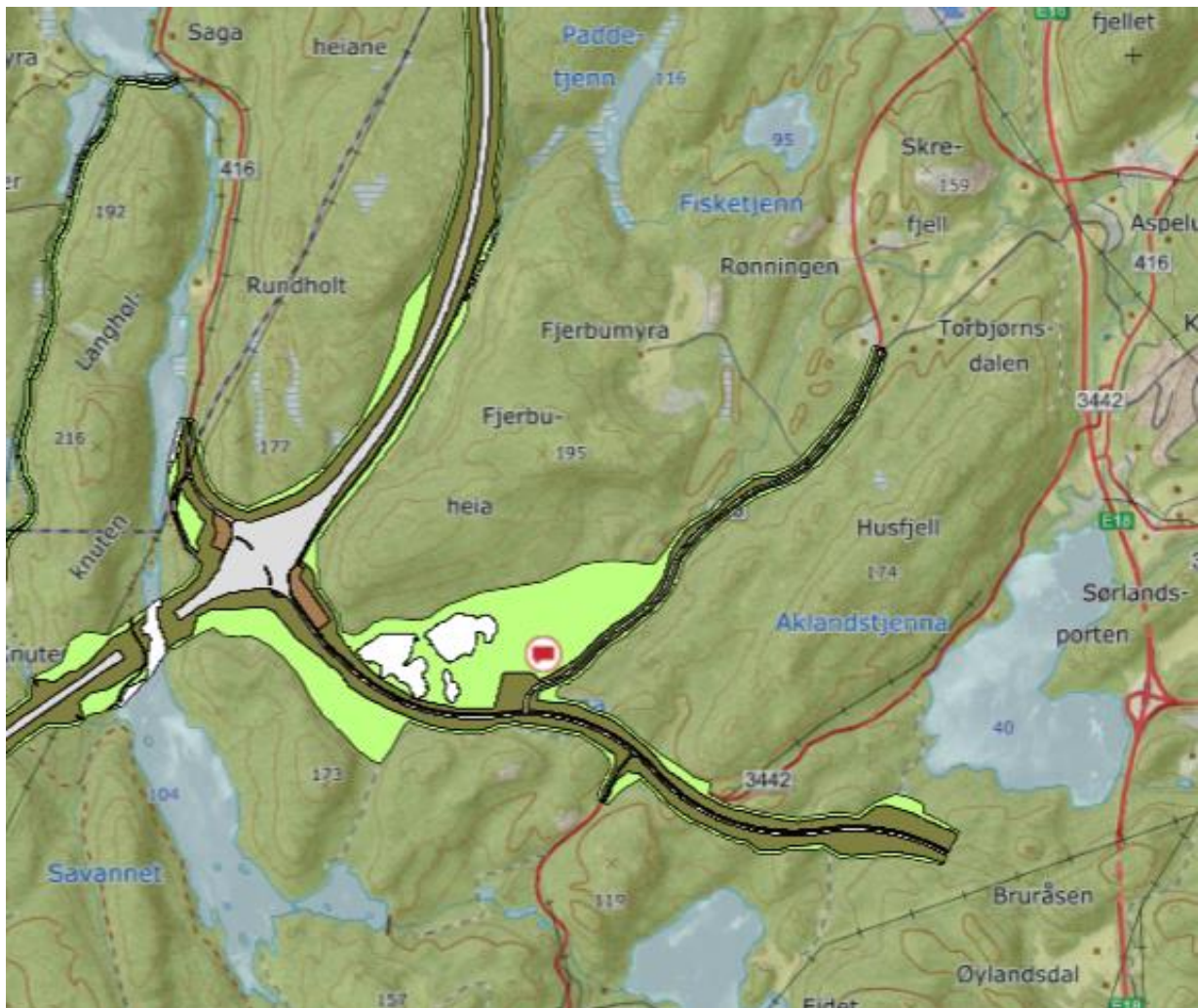
Med vennlig hilsen

Christer Byklum og Wenche Sagen

Geir Berget

Navn	Geir Berget
Innsendt	9/6/2021, 15:29
Innspill:	Behov for ny miljøvennlig rasteplass ved Risørkrysset når avkjørselen til rasteplassene på Østerholtheia stenges. Se vedlegg.

Kartutsnitt



Behov for ny miljøvennlig rasteplass ved Risørkrysset når avkjørselen til rasteplassene på Østerholtheia stenges

Planforslaget til ny E18 Tvedestrand – Bamble medfører at avkjørselen til rasteplassene på Østerholtheia stenges.

- Disse rasteplassene er svært godt besøkt gjennom hele året
- Særdeles godt opparbeidet med en unik tilpasning til naturen omkring
- Tjernet med sitt vannspeil påvirker positivt sansene til barn og voksne
- God støyskjerming mot forbigående trafikk
- God plass til å bevege seg uten å komme i konflikt med kjørende og parkerte biler
- Mange sittegrupper med god avstand til hverandre
- Opplevelsen av å få et reelt avbrekk fra kjøringen er stor
- Gode toalettfasiliteter

Rasteplassene på Østerholtheia må erstattes med en ny med tilsvarende kvaliteter.

Kroktjenna ved det planlagte Risørkrysset har beliggenheten som vil gjøre den godt egnet til en felles rasteplass for syd- og nordgående trafikk. En samlokalisering med planlagt kollektivterminal er naturlig.

- 1 minutt kjøring fra det planlagte Risørkrysset
- Svært god støyskjerming fra forbigående trafikk på ny E18 pga skjermet beliggenhet bak Fjerbuheia
- Mulighet for halvering av byggekostnader og miljøregnskap sammenlignet med to separate rasteplasser
- Optimal mulighet til å videreføre kvalitetene trafikantene verdsetter ved rasteplassene på Østerholtheia

I takt med tidens krav vil det være naturlig med etablering av et gatekjøkken ved Kroktjenna rasteplass og kollektivterminalen.

Det samme gjelder flere ladepunkter for EL-kjøretøyer.

Vennlig hilsen
Geir Berget

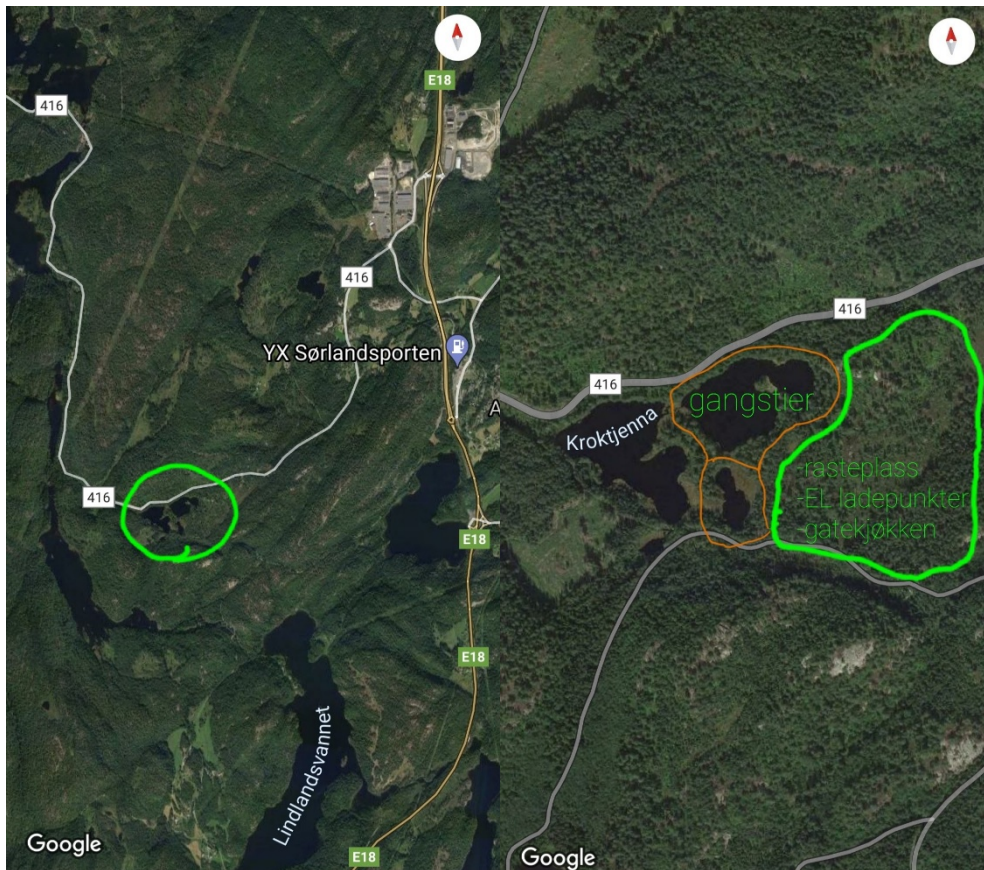


Fig.1
Kroktjenna innrammet med grønt

Fig.2
Grønt: Område for parkering, lading,
gatekjøkken, sittegrupper og kollektivterminal

Brunt: Opparbeidet sti, utplassering av sittegrupper
også i dette området, mulighet for etablering
av barnevennlig sandstrand og badeplass



Fig. 3
Kroktjenna rasteplass og det planlagte
Risørkrysset på ny E18



Fig. 4 Oversiktskart

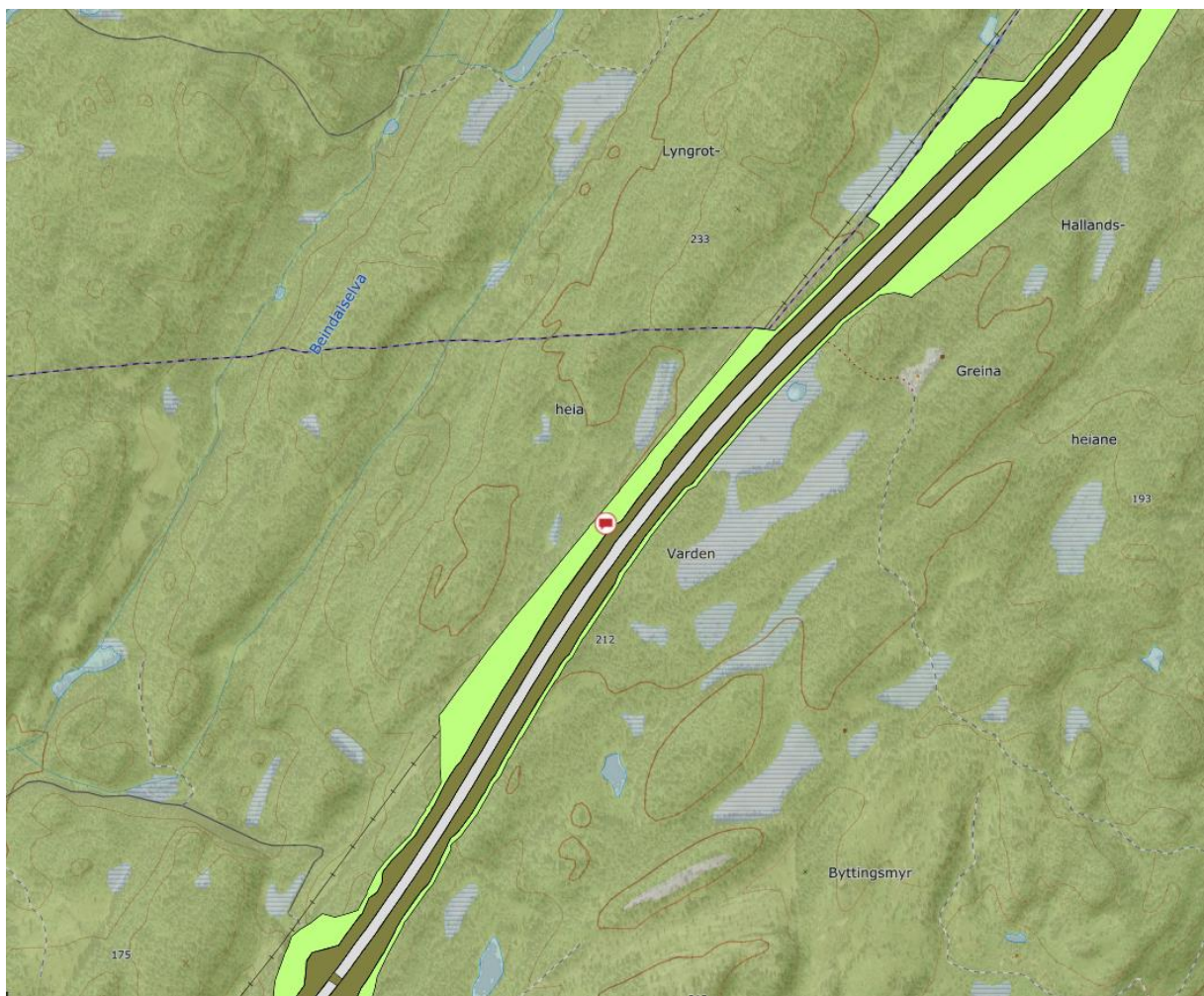
Gunnar Skjerkholtaldalen

Navn	Gunnar Skjerkholtaldalen
Innsendt	9/6/2021, 13:14

Innspill:

Traséen over Hallandsheiane må gå i tunnel pga viltråkk og turløype. Eksjø området må gå i tunnel av hensyn til rekreasjon for dem som eier hytter i området. Først da kan det sies at Nye veier har tatt miljøhensyn. Hvis Nye Veier forlater den indre traséen over Hallandsheiane, vil de møte formidabel motstand i bygdene. Den motstanden som var før indre trasé ble valgt, vil ikke kunne sammenlignes med den motstanden som vil oppstå hvis Nye Veier bestemmer seg for å la traséen gå over bygdene.

Kartutsnitt



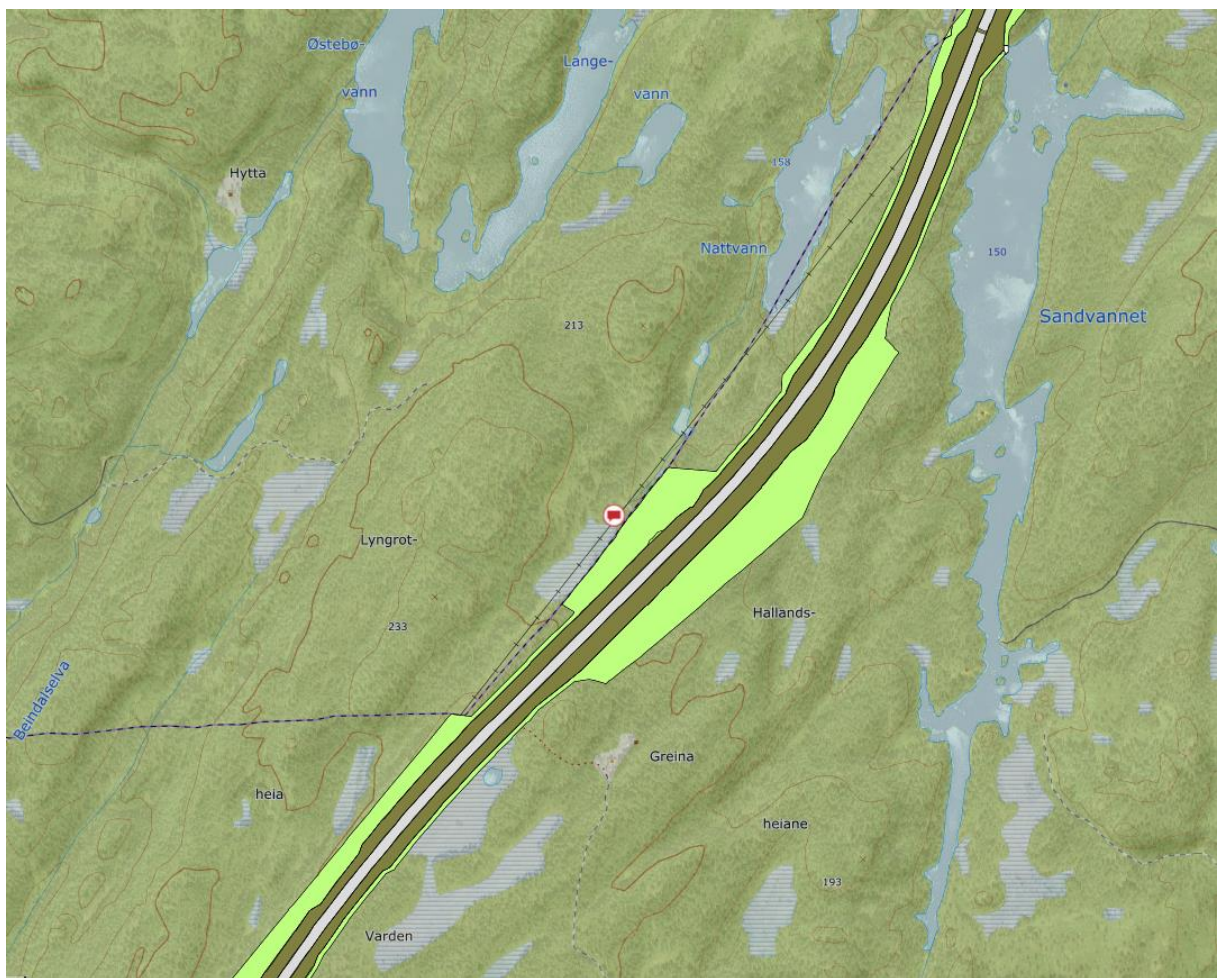
Ida Skjerkholtaldalen

Navn	Ida Skjerkholtaldalen
Innsendt	9/6/2021, 13:19

Innspill:

Undrer meg over at Nye veier som hadde bestemt seg for indre trasé og plutselig - uten forvarsel- går ut offentlig og sier at de vurderer alt på nytt. Dette gjør at frustrasjonsnivået i bygdene er svært høyt. På grunn av dette er den mentale belastningen enorm , fordi det for andre gang har blitt usikkert hvor veien skal ligge, og dermed blir menneskers fremtid usikker igjen! Hvor mye kan Nye Veier herje med beboernes mentale helse, uten at Nye veier blir stilt til ansvar ??

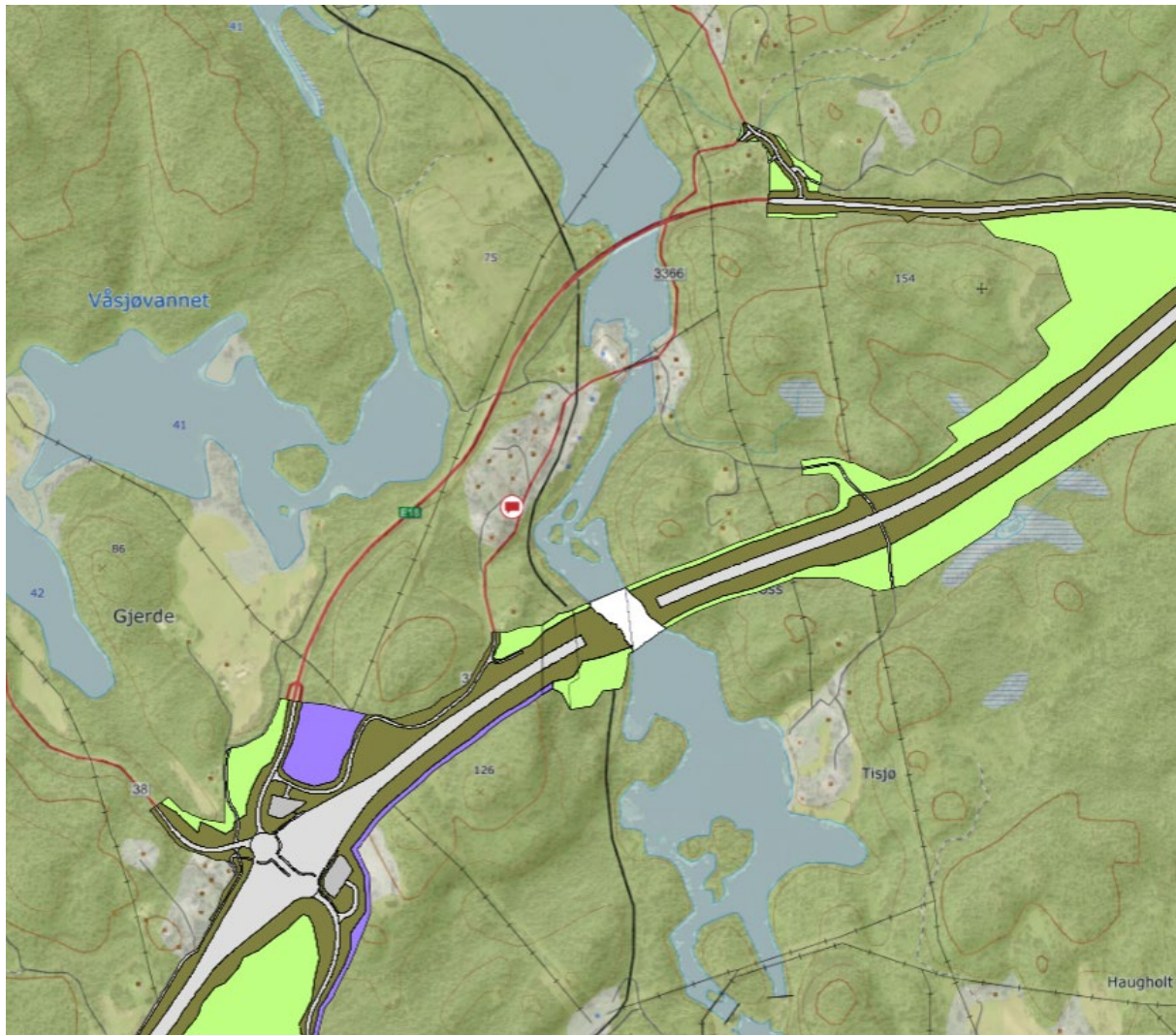
Kartutsnitt



Morgan Sørensen

Navn	Morgan Sørensen
Innsendt	9/6/2021, 17:18
Innspill:	Støy kartene for Farsjø er ufullstendige, da det ikke er lagt inn støy fra dagens E 18 på nye teoretiske målinger for år 2060.

Kartutsnitt



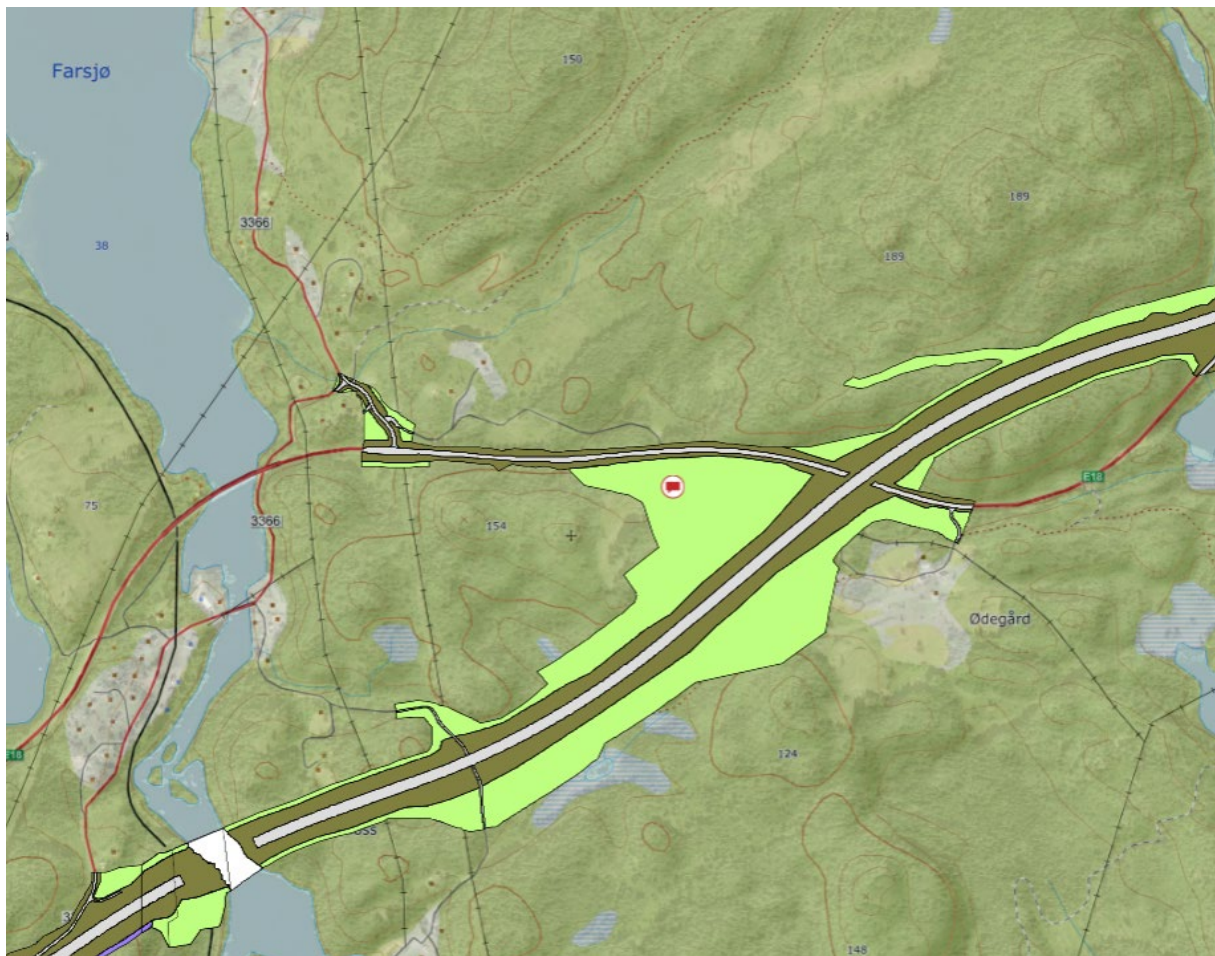
Morgan Sørensen

Navn	Morgan Sørensen
Innsendt	9/6/2021, 17:21

Innspill:

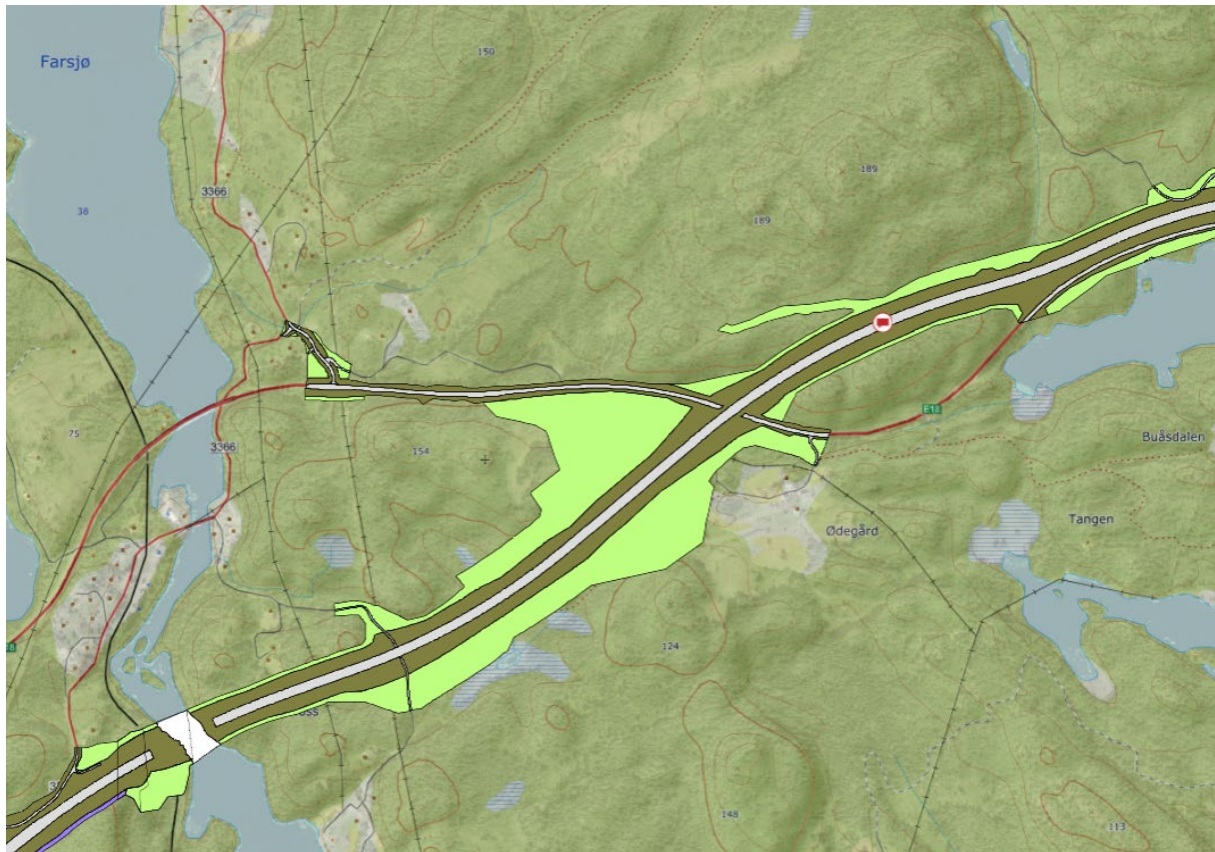
Fra Ødegårds veien så går det en traktor vei opp til Bjønnås. Svært mye brukt i dag til friluftsk aktiviteter. Det er også en beredskaps vei opp til en mobilmast. Med planlagt masselagrings cote, vil mye av dette bli utilgjengelig.

Kartutsnitt



Morgan Sørensen

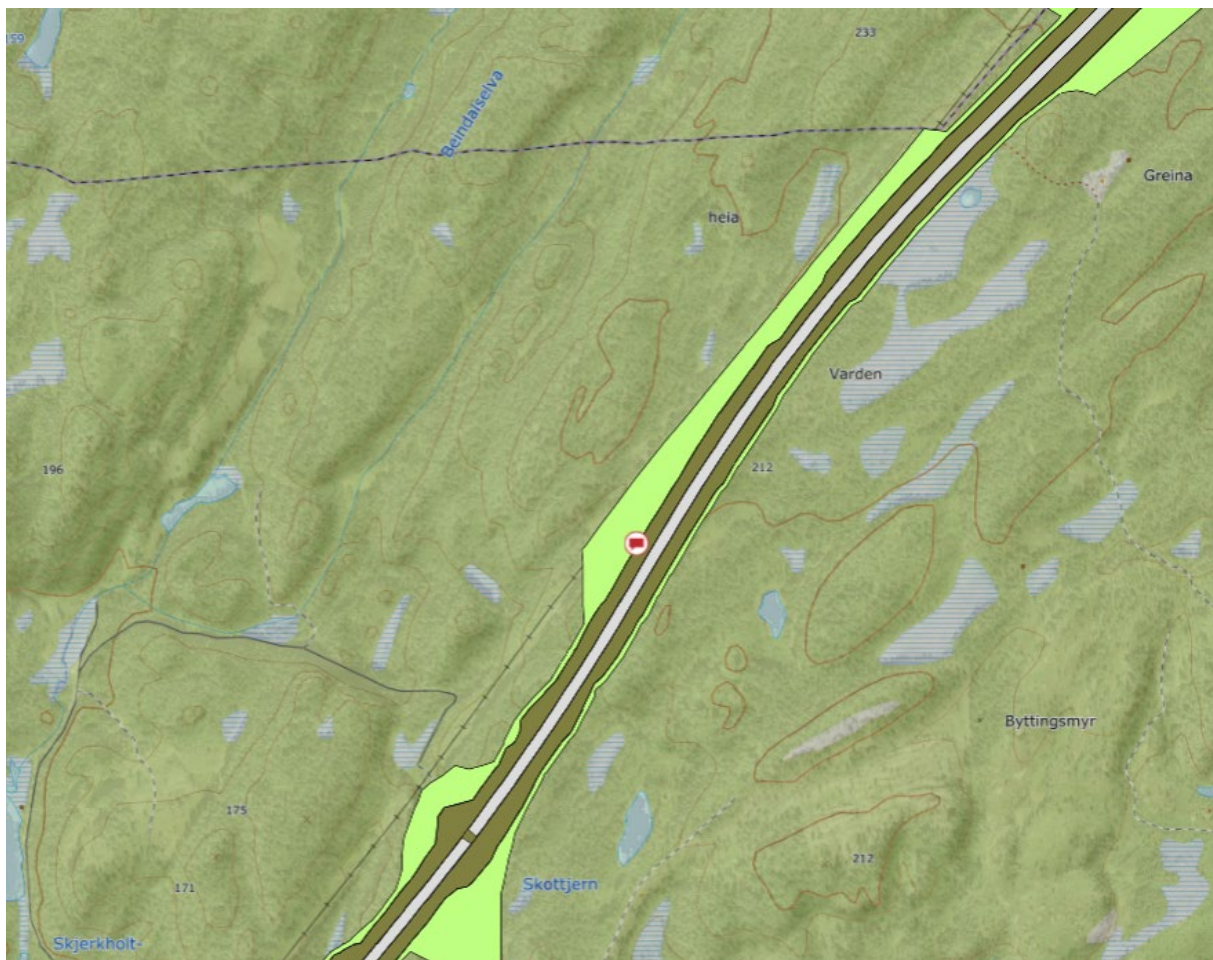
Navn	Morgan Sørensen
Innsendt	9/6/2021, 19:01
Innspill:	Mtp. at prosjektet vil få et masse overskudd, så anbefaler jeg økt bruk av tunneler. Og ikke høye lange fjellskjæringer. Spesielt gjennom Kragerø.

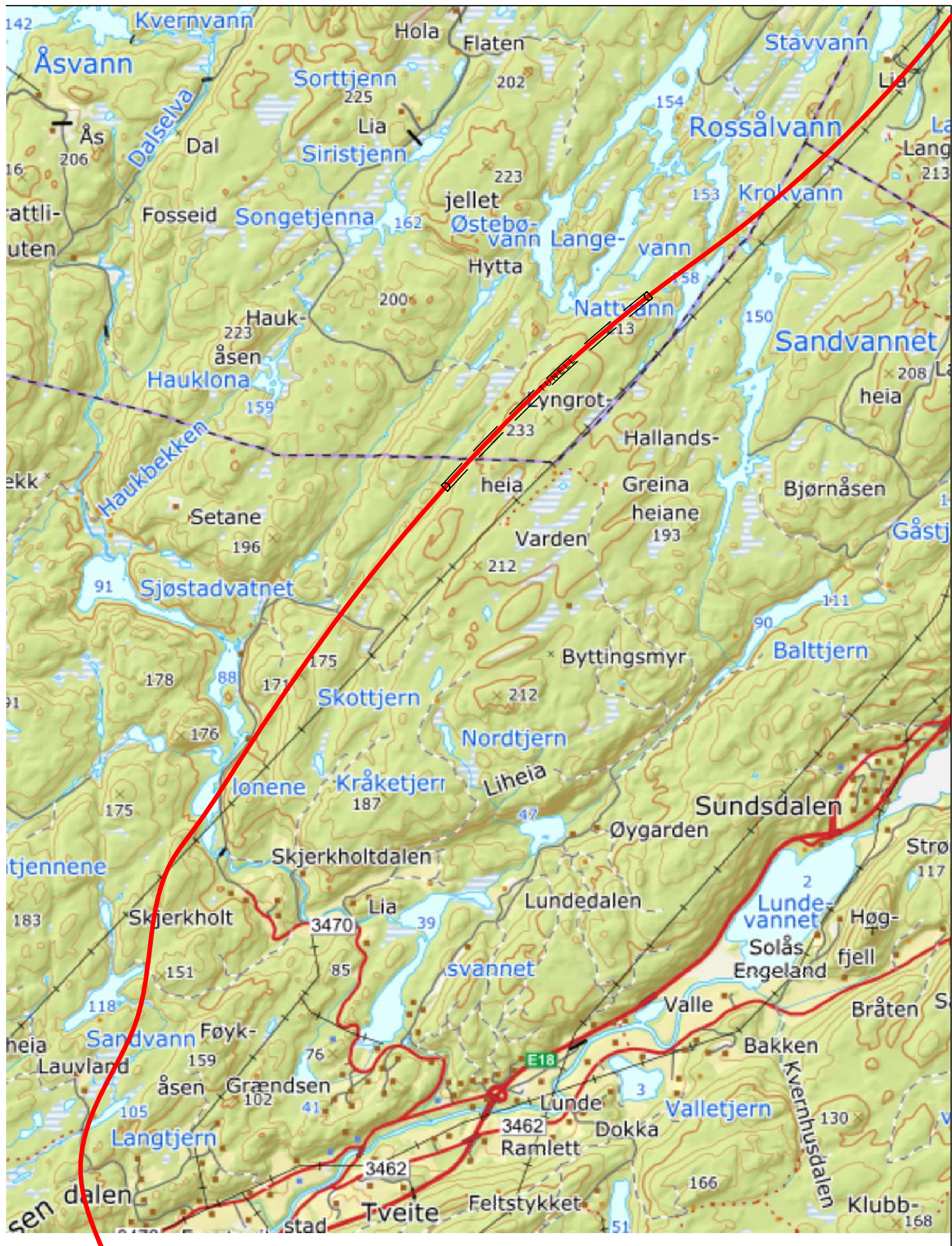
Kartutsnitt

Ole Jørgen Granerud

Navn	Ole Jørgen Granerud
Innsendt	9/6/2021, 21:25
Innspill:	<p>Jeg viser til vedlagt. kart med forslag til veilinje og kopi av tidligere innsendt innspill. Jeg mener en oppnår betydelige forbedringer mht. støy og vilt-og friluftsjnteresser ved å legge veien litt lenger nord fra Skjerkholt til Nattvann. Ved å krysse høyspentlinja på Midtbøheia, krysse Skjerkholtlona litt lenger opp og følge terrenget på nord-vestsiden av Fantsengheia, videre langs syd-østre kant av Lyngmyrdalen med tunell gjennom Blautmyrknatte/Lyngrotheia og passere mellom Nattvann og Krokvann vil veien gå lavere i terrenget og en vil spare mange høydemeter stigning der det er høyest.. Det vil være mulig å benytte denne linjen selv om det nå velges å legge veien ned til Moland Industriområdet og lage nytt kryss der i stedet for i Barlinddalen. jeg tar gjerne en befaring i området hvis det er interessant. Jeg ser av planen at det er tenkt store massedeponier flere steder i aktuellt område. Der det er mulig må overskuddsmasse benyttes til støyvoller. Massedeponier må avsluttes med et skikkelig topplag med jord slik at det kan benyttes til ny skog, dyrket mark eller viltbeite. Lien 06.09.2021 Ole Jørgen Granerud</p>

Kartutsnitt





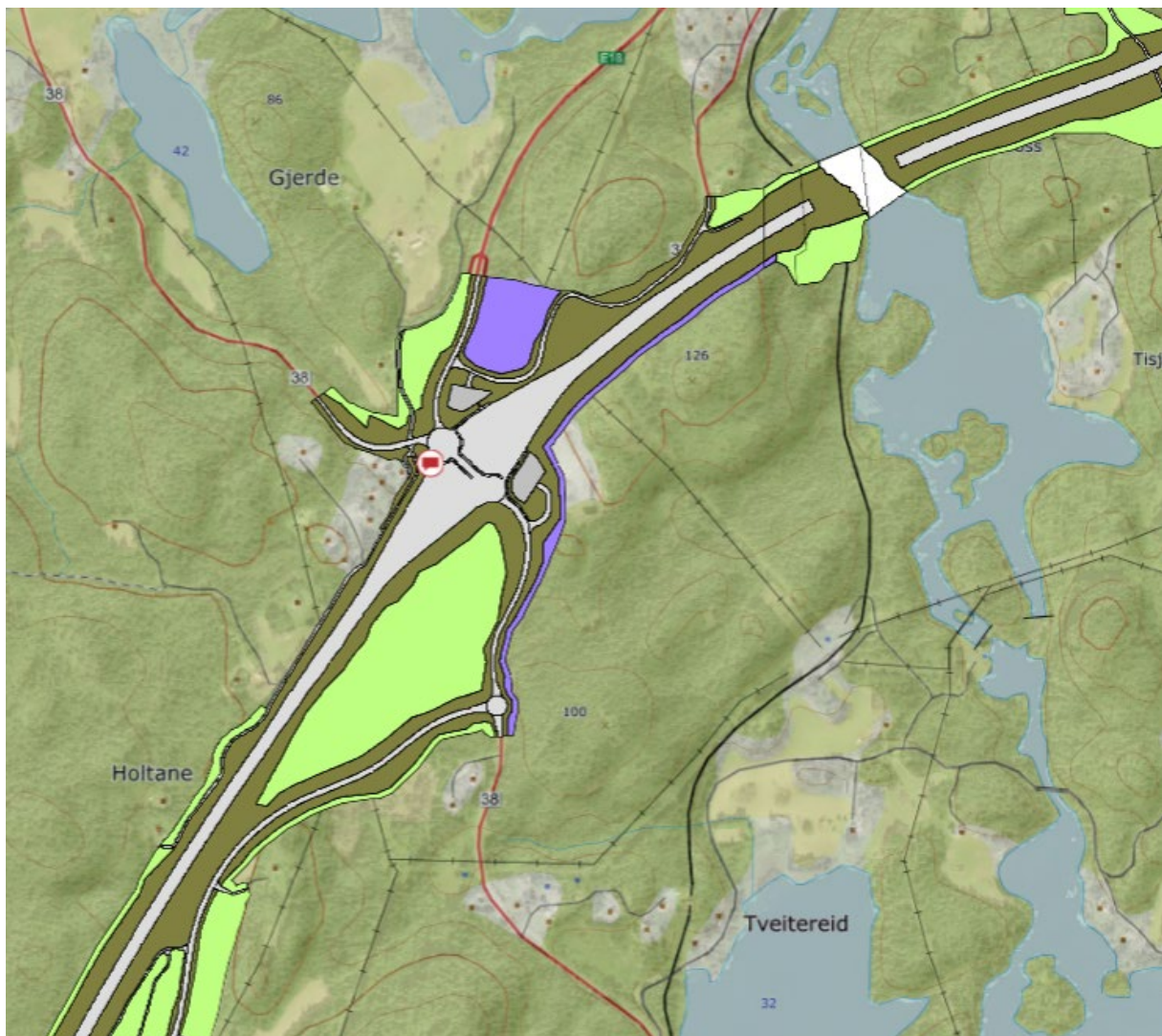
Rolf Castor Simonsen

Navn	Rolf Castor Simonsen
Innsendt	9/6/2021, 22:30

Innspill:

Dette krysset på Gjerdemyra bør/må enten tas vekk eller man bør flytte krysset østover for å unngå å forurense Gjerdevassdraget hvor jeg er en av grunneierne. Av fag rapportene som dere har bestilt fra Nibio kommer det frem at her allerede er alvorlig klorid forurensing fra gamle E18. Flytter man derimot krysset østover ca 300m til steinbruddet som ligger der i dag kan man bore et hull ned i hovedvassdraget hvor man kan samle opp avrenning fra sprengstein og salt. I området ved brukaret og på begge sider av dette på gamle E18 er det store leirforekomster og ved stor belastning av denne vet alle hva som kan skje. Dette steinbruddet/industriområdet har siden oppstart drevet uten driftstillatelse fra Direktoratet for Naturforvaltning og forurenser Gjerdevassdraget da de ikke har utslippstillatelse.

Kartutsnitt



Steinar Kvifte

Navn	Steinar Kvifte
Innsendt	9/6/2021, 12:45

Innspill:

Hei. Nye veier har tydeligvis tanker om å gå gamle veier, og vurdere gjenbruk av gamle veier. Vel å bra det, men min mening er at planlagt trase i Tvedestrand kommune bør være der den er planlagt nå. Her er det bare et fåtall som rammes av støyproblemer. For å imøtekomme miljøvernerne og turfolk (Som meg) er det lett å se hva nye veier kan forbedre i nåværende planløsning uten at det vil koste allverdens ekstra sammenlignet med tidligere skrotet veiløsning gjennom Grensa, Lundedalen, Lindland og Torbjørdsdal.. Løsningen er selvfølgelig en tunell i Hallandsheia og bedret støyskjerming der det trengs.

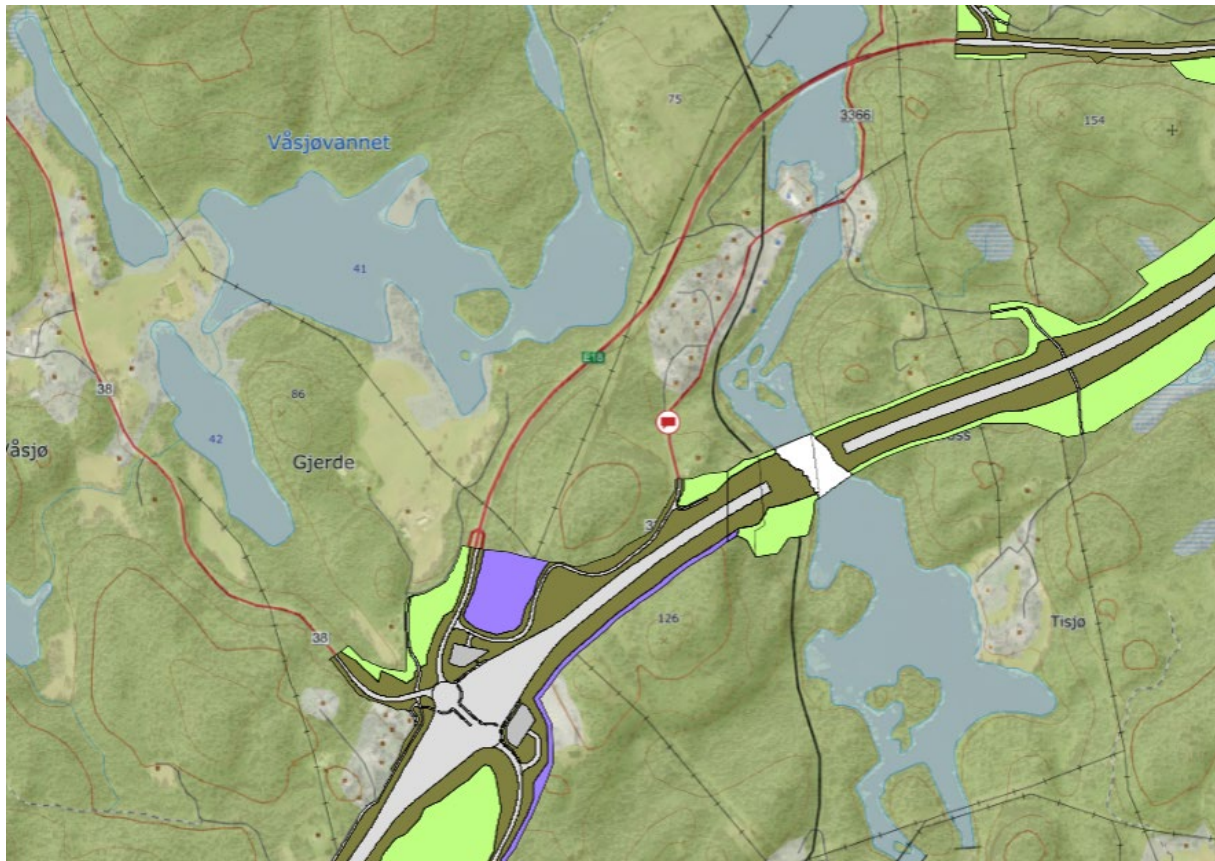
Kartutsnitt



Martin Waasjø Wiig

Navn	Martin Waasjø Wiig
Innsendt	9/7/2021, 13:15
Innspill:	Ønsker at dagen vei opp Grovdalen(Farsjøveien) ikke legges ut dalen til e-18. dette fører til vei tettere på eiendom. samt vanaskeligheter med tilkomst til nærliggende eiendom.

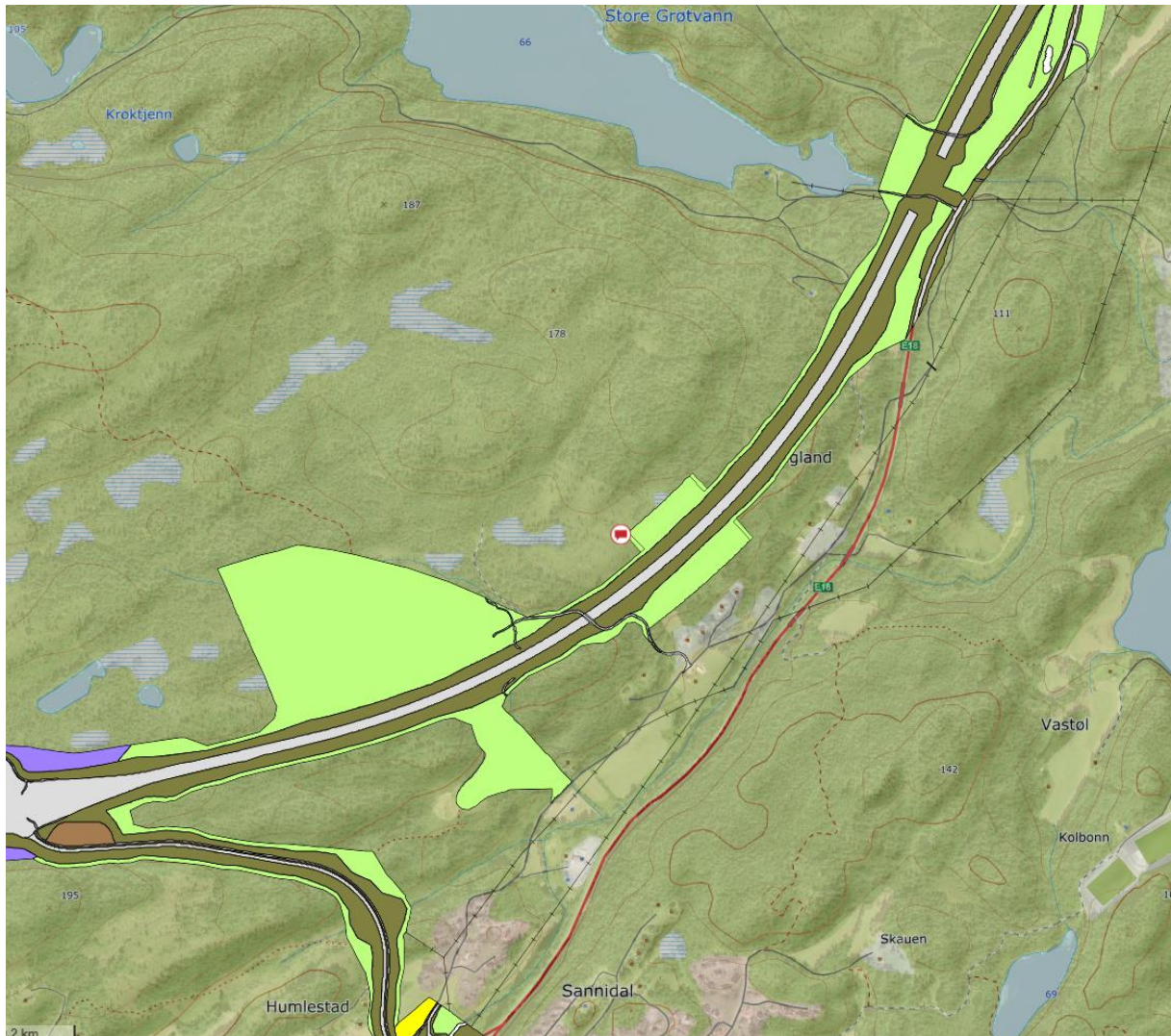
Kartutsnitt



Thomas W Solvang

Navn	Thomas W Solvang
Innsendt	9/7/2021, 16:24
Innspill:	Vår plan siden vi kjøpt gården har hvert å ha dyr på utmark/Skogsbeiter. Etter hvert vende skog/utmark om til fulldyrka mark.

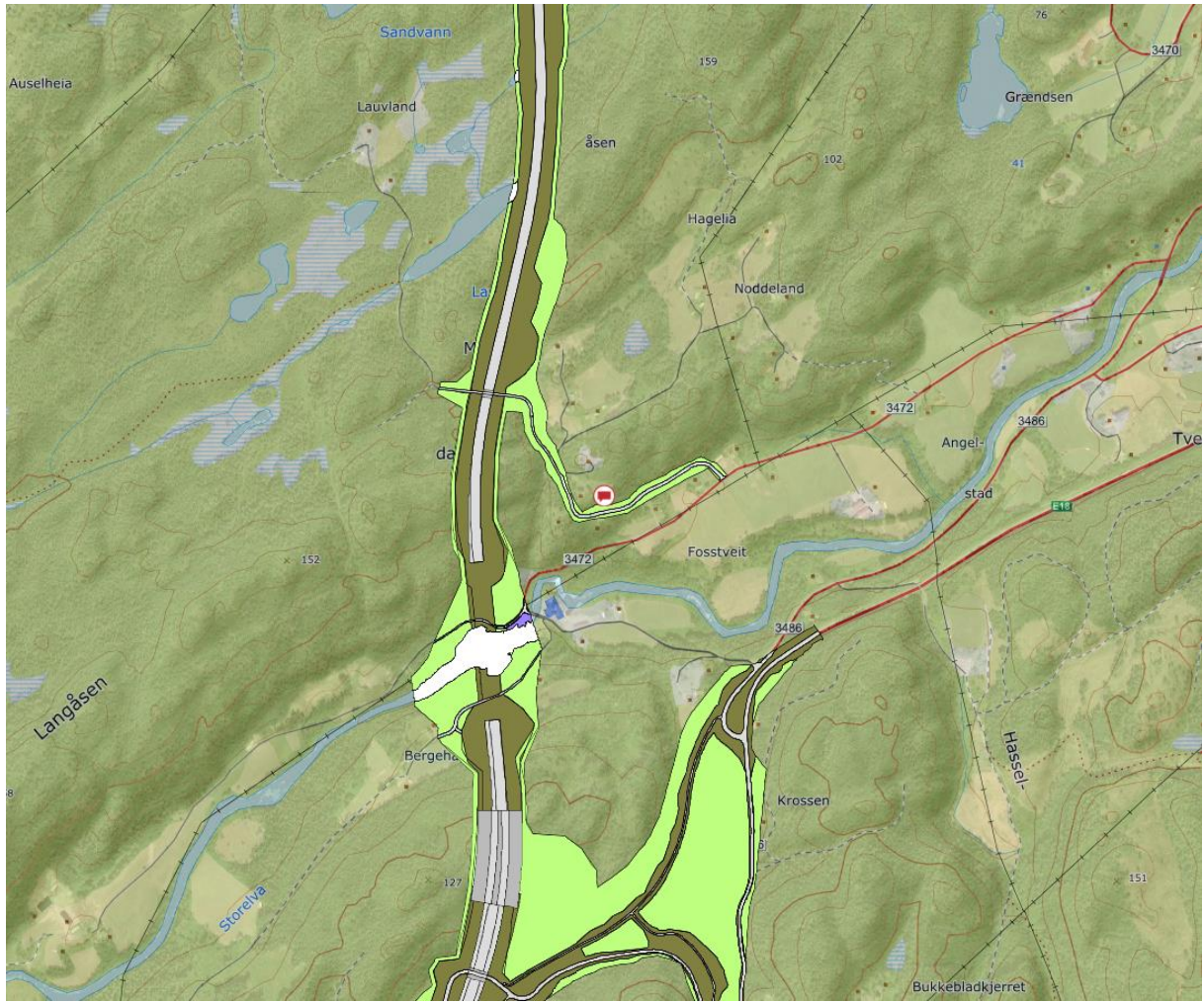
Kartutsnitt



Tormod Hagelia

Navn	Tormod Hagelia
Innsendt	9/7/2021, 20:59
Innspill: Hei. Jeg og min familie bor i modalsveien 47 Vi er således strekt berørt av ny E18. det er vanskelig å lese å forstå alt som er lagt ut til høring, så mine kommentarer er basert på hva jeg tror er riktig. Om dette skulle vise seg feil håper jeg dere opplyser meg. Det samme gjelder om det er ting jeg, som en av de nærmeste naboene til ny vei burde tenke på, men jeg selv ikke evner å se på grunn av manglende kompetanse innenfor deres fagfelt. Støy: Det ser ut som at vi ligger registret med 55db og at dette er høyeste grense før det kreves ekstra tiltak. det ser jeg jeg på med bekymring da vil ved den miste feilkakulasjon, fartsøknin til 120km/t eller endring i støytiltak ved veien gjøre at vi vil komme over 55db, jeg som vanlig lekman har heller ingen måte å senere kunne kontrollere disse verdiene. Derfor forventer jeg at Nye veier utfører enda bedre støytiltak ved veien slik at vi kommer lengere ned i db skalaen. Å ligge helt opp til maks tillate verdi er ingen god praksis. Arbeid i anleggsperioden. Arbeidet som skal skje på den nye veien i anleggsperioden vil kanskje være den mest belastende for oss. det kan bli 3 år med støy fra kl 0700 til 2000 hver dag, søndager er i utgangspunktet arbeidsfri, men når slutten nærmer seg vil nok også denne dagen benyttes til arbeid på veien. Hvilke tiltak ser Nye veier på for å hjelpe på denne situasjonen? Til opplysning har vi tidligere gitt signaler om at vi ønsker eiendommen utløst, Mye også på grunn av støy i annleggsperioden. Vann og avløp modalsveien 47,45 og 30 har i dag Kommunalt vann og avløp. Dette ligger delvis i og langs veien som Nye veier tenker utbedret og brukt til tilførselsvei. selve rørnett er privat fra Angelstaveien og opp, men skal etter hva jeg har blitt fortalt være dimensjonert til å kunne påkobles flere hus. Om kommunen overtar dette anlegget vil det også kunne vidreføres opp veien og forsyne Modalsveien 56,54 og 62. Disse huene må Nye veier uansett forsørge ny vannforsyning til.	

Kartutsnitt



Til Nye Veier

C/O

Cowi AS

v/Kristian de Lange

Tordenskjoldsgate 9

4612 Kristiansand

COWI AS	
Dato inn	Prosjekt nr.
08.09.21	1/0025
Arbeid nr.	Prosjekt nr.
n.	
KDLA	

dato: 1-9-2021

Høringsuttalelse til framlagt Reguleringsplan for ny E-18 i Gjerstad kommune.

Vi bor nær E-18 på Østsida av Sundebru, og er svært bekymra for hvordan støyforholdene blir i forbindelse med en ny veg. Vi har forstått at Nye Veier legger opp til at veldig mye av konkrete tiltak om støy er overlatt til det som kalles byggeplan, og arbeidet som følger etter at Reguleringsplanen er ferdig. Dette kan vi ikke forstå er riktig. Det må være nå i arbeidet med Reguleringsplanen, og hvor kommunen har det siste ordet, at slike forhold blir avklart og konkretisert i det dokumentet som heter «bestemmelsene» til Reguleringsplanen.

Det viktigste for oss er at mest mulig av støyen blir stoppa nærmest mulig vegen, og at en i minst mulig grad får behov for støyskjermingstiltak rundt det enkelte hus. Det er urovekkende at i støyrapporten som er utarbeide av COWI, viser tabellen at bare 37 % av boligene på øst-sida av Sundebrua får redusert støyen til under den grensa som kreves for utendørs støy (Lden 55 dB), etter at en har satt inn langsgående støyskjermingstiltak. Dette avhjelper alt for lite, og viser nettopp behovet for bedre utredninger på dette stadiet, og må ikke utsettes til etter at Reguleringsplanen er vedtatt.

For øvrig tar vi det som en selvfølge at Miljøverndepartements retningslinje T-1442 skal følges, og ikke slik det er foreslått i en rund formulering om at «Prinsippene i Miljøverndepartementets retningslinje for støy.....skal gjøres gjeldene for vurdering av støyskjermingstiltak»)

Med hilsen

Asbjørn Øygarden.

Kopi: Gjerstad kommune

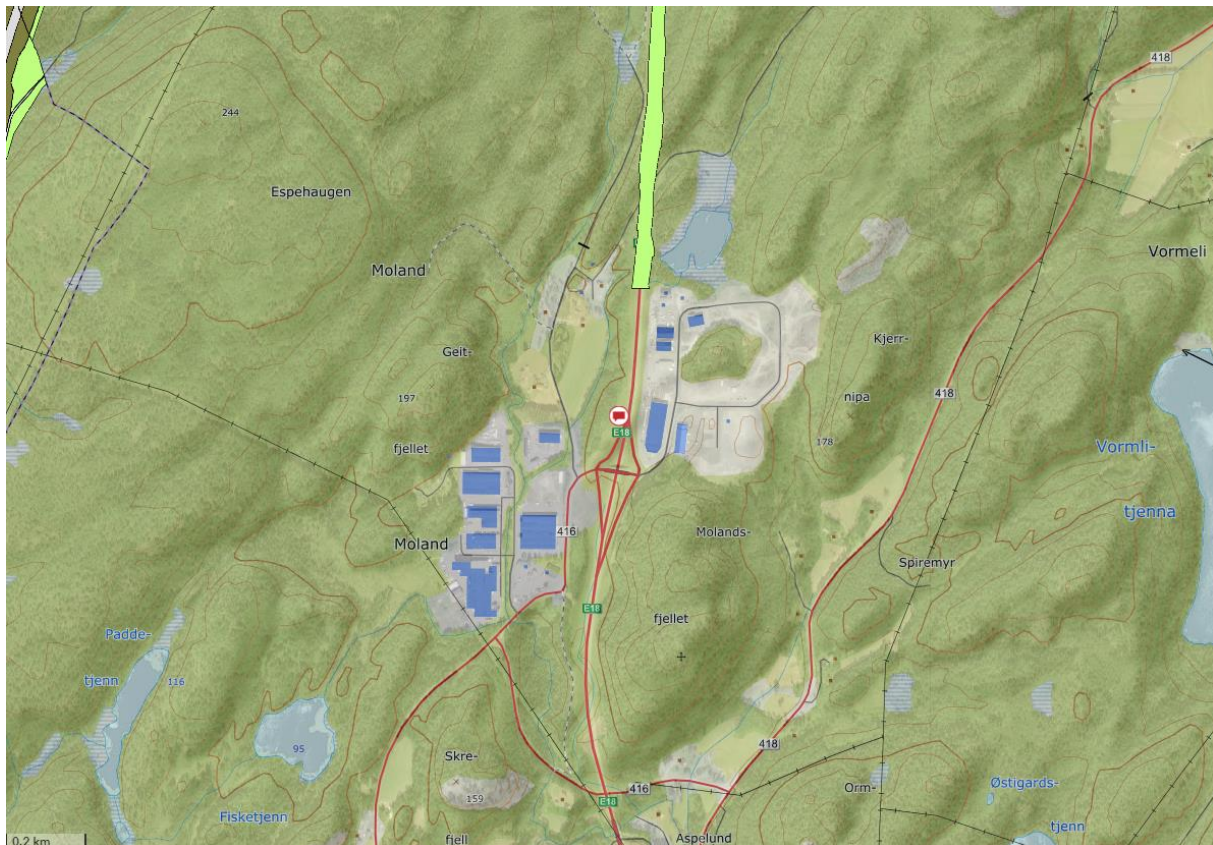
Bjørn Stiansen

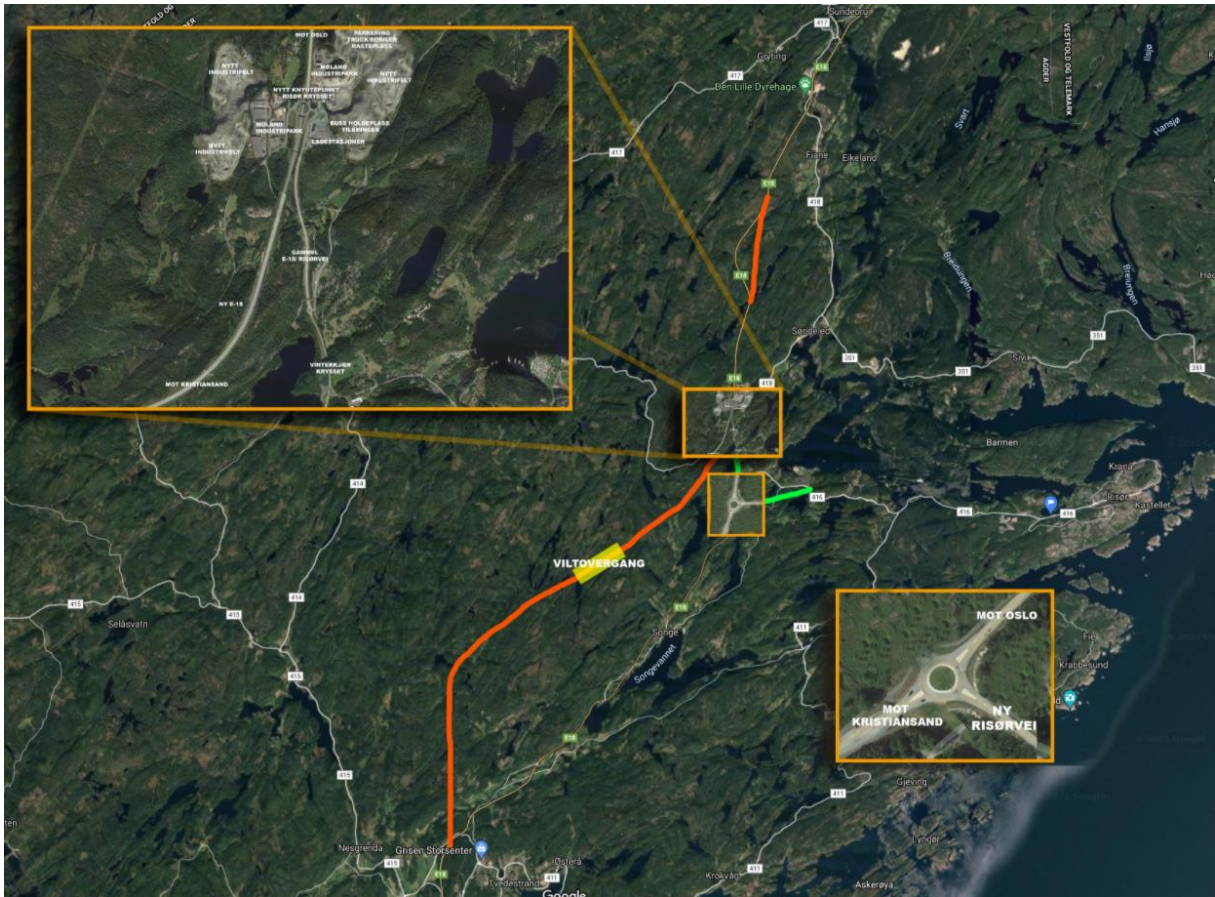
Navn	Bjørn Stiansen
Innsendt	9/8/2021, 14:39

Innspill:

Vi forslå følgende grunnet miljø og gjenbruk av eksisterende E 18. 1. Bruke eksisterende E 18 frem til Akland. Nytt Risør kryss Moland Akland. Flytte nye E 18 mot Tvedestrand med innkobling ved Moland 300 meter ned bakken så inn i fjellet . Da unngår dere skade på Torbjørnsdal. Gjenbruk av eksisterende E 18 til tunneller og med påkobling til ny Risør vei ved Svarthål som er tengt til ny Risør vei. Her må det et enkelt kryss for påkobling. Hvis dette gjøres kan de innspares mye penger og miljø og raskere bygging. se vedlagt skisse. Legg merke til Nytt Risør kryss hvor det tase ut masse for å bruke til oppfylling til påkobling mot Tvedestrand. Hvis det er penger til å bygge bedre vei til Vegårshei forslår jeg at den bygges på høyre side av Torbjørnsdal. Hva med ny sykkelvei til Risør og litt utbedringer stykkevis og retter noe av ved Garthe, Lindstøl.

Kartutsnitt





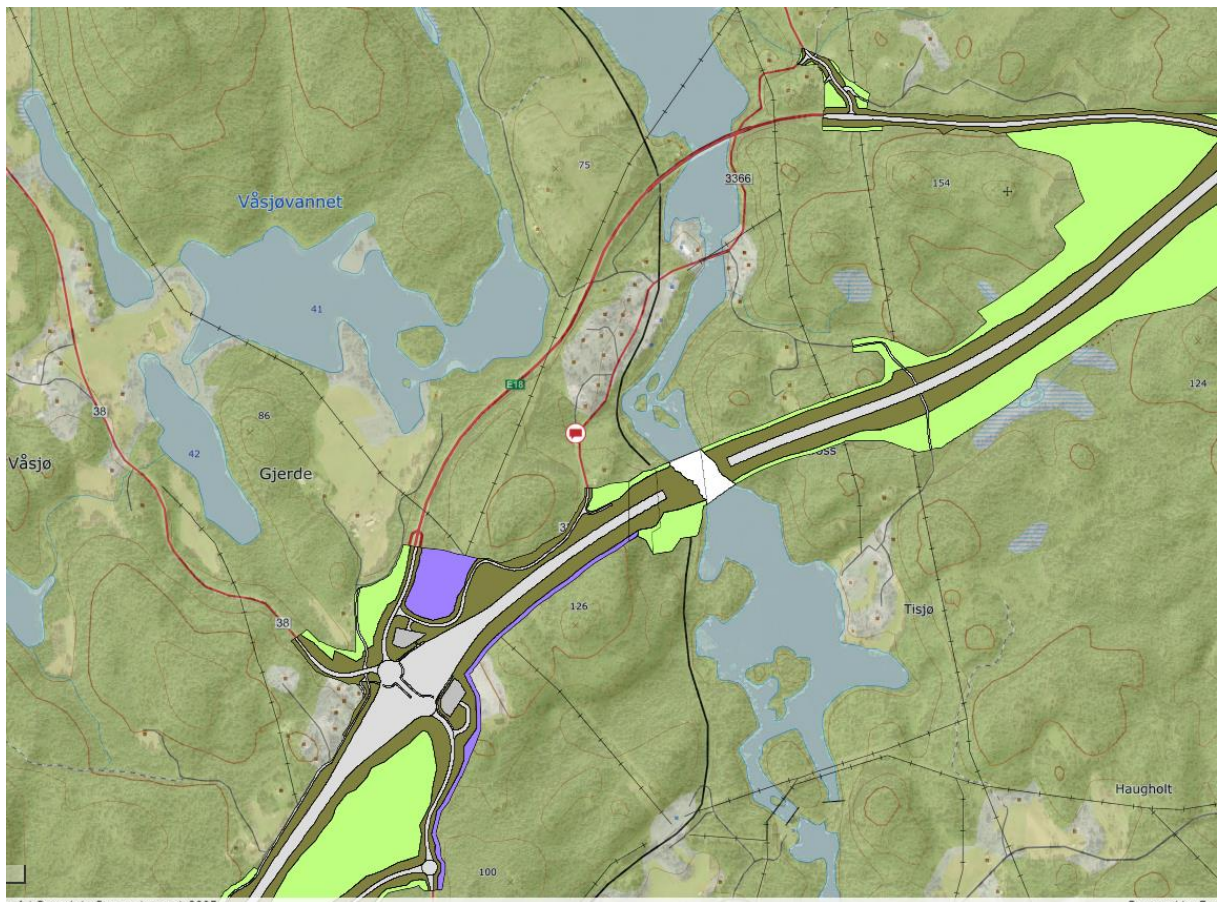


Bjørn Thore Finsrud

Navn	Bjørn Thore Finsrud
Innsendt	9/8/2021, 20:56

Innspill:

hei! jeg bor i farsjøveien 7 3766 sannidal og er redd for at det blir mye støy av den nye broa. det er også snakk om at det skal bli et nytt kryss/ avkjøring fra farsjøveien og ut på nåværende e18 rett ved min ankomst til huset og mitt verksted der jeg har som jobb med lastebiler med henger og semitrailer. jeg har også en brønn som jeg for vann ifra der. jeg synest jeg må få noe informasjon om dette. mvh Bjørn Thore Finsrud

Kartutsnitt

Nye Veier AS
v/COWI AS v/Kristian de Lange
Tordenskjoldsgate 9
4612 Kristiansand

Pr, e-post: e18tb@cowi.com

Deres saksbeh

Deres dato

Vår ref

Vår Dato

8. september 2021

**VEDR. REGULERINGSPLAN E-18 TVEDESTRAND – BAMBLE, INNSPILL FRA
EIER AVGBNR 58/1 I KRAGERØ**

Viser til forslag til reguleringsplan.

Som eier av gbnr 58/1 i Kragerø kommer jeg med følgende innspill:

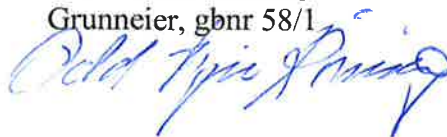
Det bygges en sideveg langs ny E-18, i øst fra min grense mot Brynemo og i vestlig retning til rundkjøringen, med mulighet til for å komme inn på rundkjøringen. Dette løser behovet for «tømmerveg» for min eiendom som blir delt to.

Når det gjelder fyllplass «D19 Brynemo», så ønsker jeg den fjernet fordi den er ødeleggende for aktuelle næringstomter.

Ber dere imøtekomme mine innspill.

Med vennlig hilsen

Odd Bjørn Rønning
Grunneier, gbnr 58/1



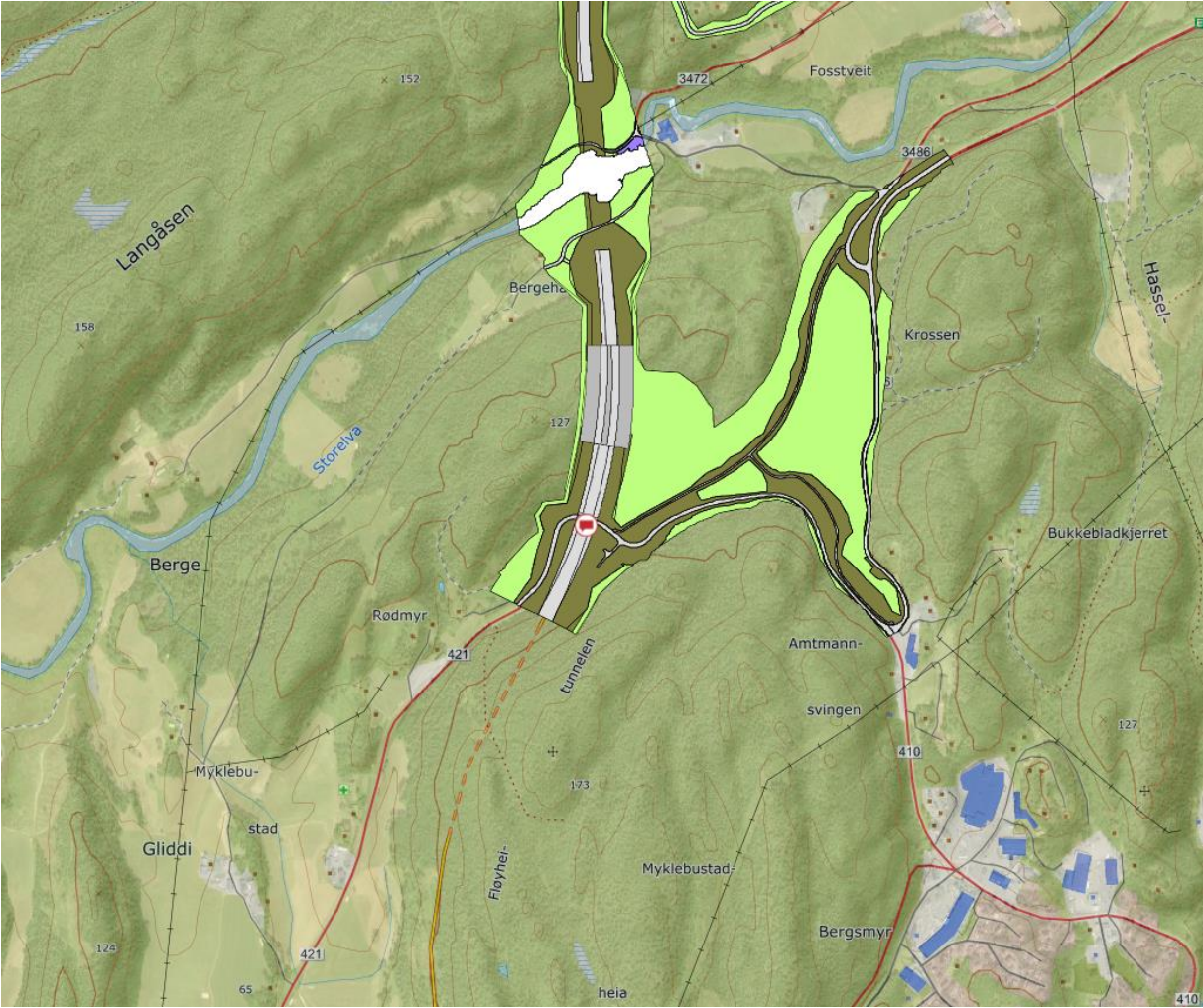
Ole Christian Gliddi

Navn	Ole Christian Gliddi
Innsendt	9/8/2021, 22:44

Innspill:

Legger og ved tidligere innspill under: Det er jo bra at det er valgt en tunnelløsning i området. Vi som driver næring her er ikke så fornøyd med at det er valgt en undergang. Men om det fortsatt er tenkt undergang som i planen her må høyden økes med minimum 0,5 meter som vil gi en høydeåpning på minimum 5,5 meter for å ikke begrense lokal næring. I tillegg må ikke bredden bli mindre enn at man får fullt kjørefelt i begge retninger uten innsnevring. Det ser og ut til at planen er å gjenbruke tidligere "avkjørsel" som vei inn til undergang. Denne må rettes ut og stigningsforholdene bedres betraktelig. Overgangen mellom gammel E18 og "ny tilførselsvei" må utbedres. Her er "fallretning på veien i tilkobling" fullstendig galt i 2 retninger. Ta gjerne kontakt ved spørsmål, avklaringer dialog etc. Tidligere innspill gjengitt her: Angående kryssning av lokalvei og hensyn til eksisterende næring. Det må taes hensyn til lokal næringstrafikk når løsning for kryssning av lokalvei skal planlegges og lages. Der drives landbruk, skogbruk og lagringsnæring som alle er avhengig av store vogntog. Også så store vogntog som kjøres med disp da det transporteres store, brede og høye båter til og fra sjøen. Må dimensjoneres med minimum 5,5 meter høyde og mulighet for at store vogntog kan møtes, samt svingradier som fungerer for ekstra lange vogntog. Veien kan på ikke noe tidspunkt være stengt da dette er eneste vei inn/ut for slik trafikk. Melkebil flere ganger i uken, forholdsvos mye trafikk vår og høst med tanke på båttopplag. Vi håper der vil bli lagd en god og bred overgang for ikke å få konflikt med alle som bruker denne veien som gang og sykkelvei, både for å flytte seg fra A-Å og men også som tur/treningsrode. Antar at veien mellom Rømyrkrysset og Amtmannsvingen vil bli brukt som tilførselsvei til anlegget ved Rømyr og over til Fosstveit. Her må man da passe på å sikre slik at det er trygt for myke trafikanter, samt lokaltrafikk og ferdes. F.eks anlegge gang/sykkelfelt på strekningen.

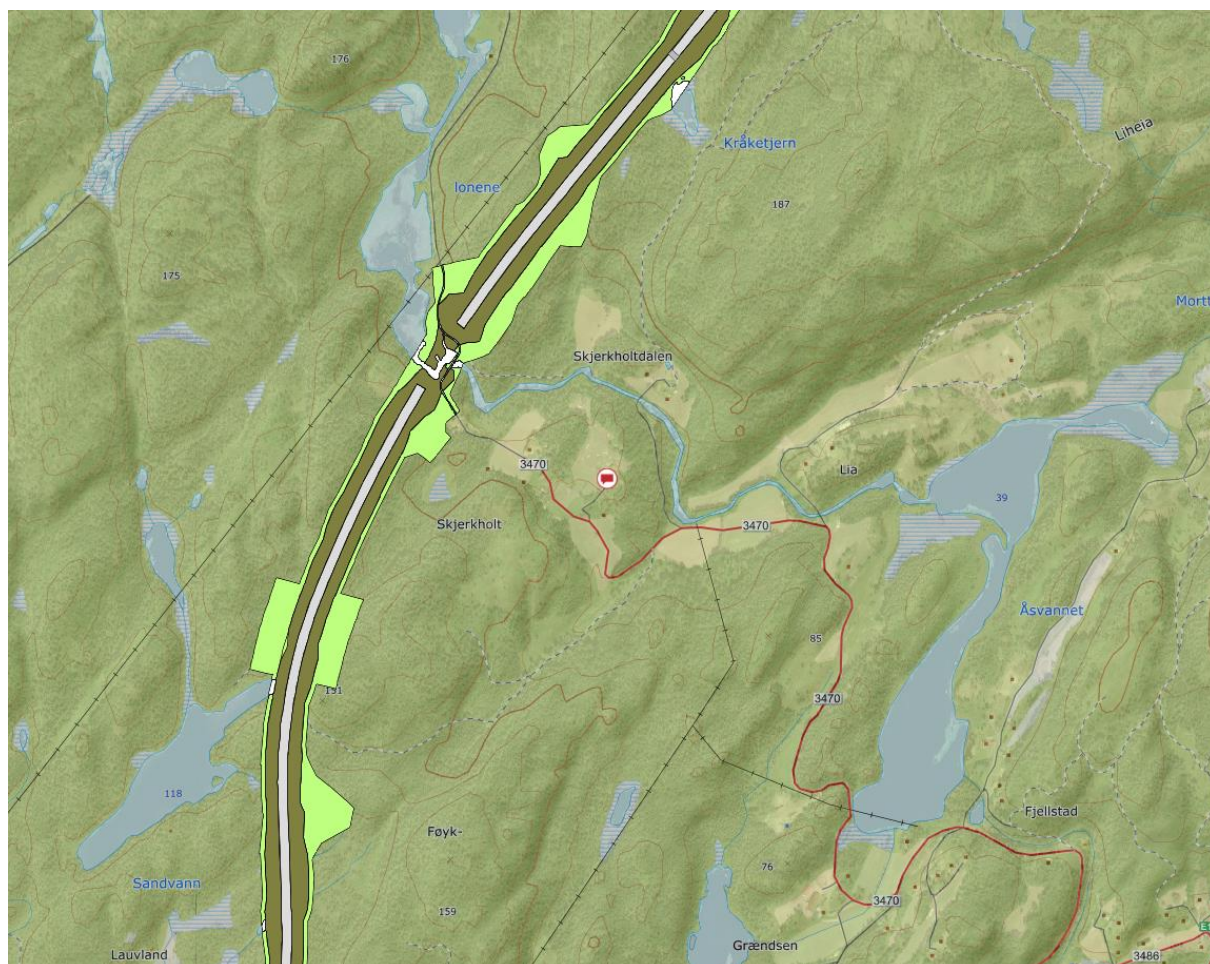
Kartutsnitt



Per Arvid Larsen

Navn	Per Arvid Larsen
Innsendt	9/8/2021, 08:11
Innspill: Gårdsnr 50 bruksnr 5	

Kartutsnitt



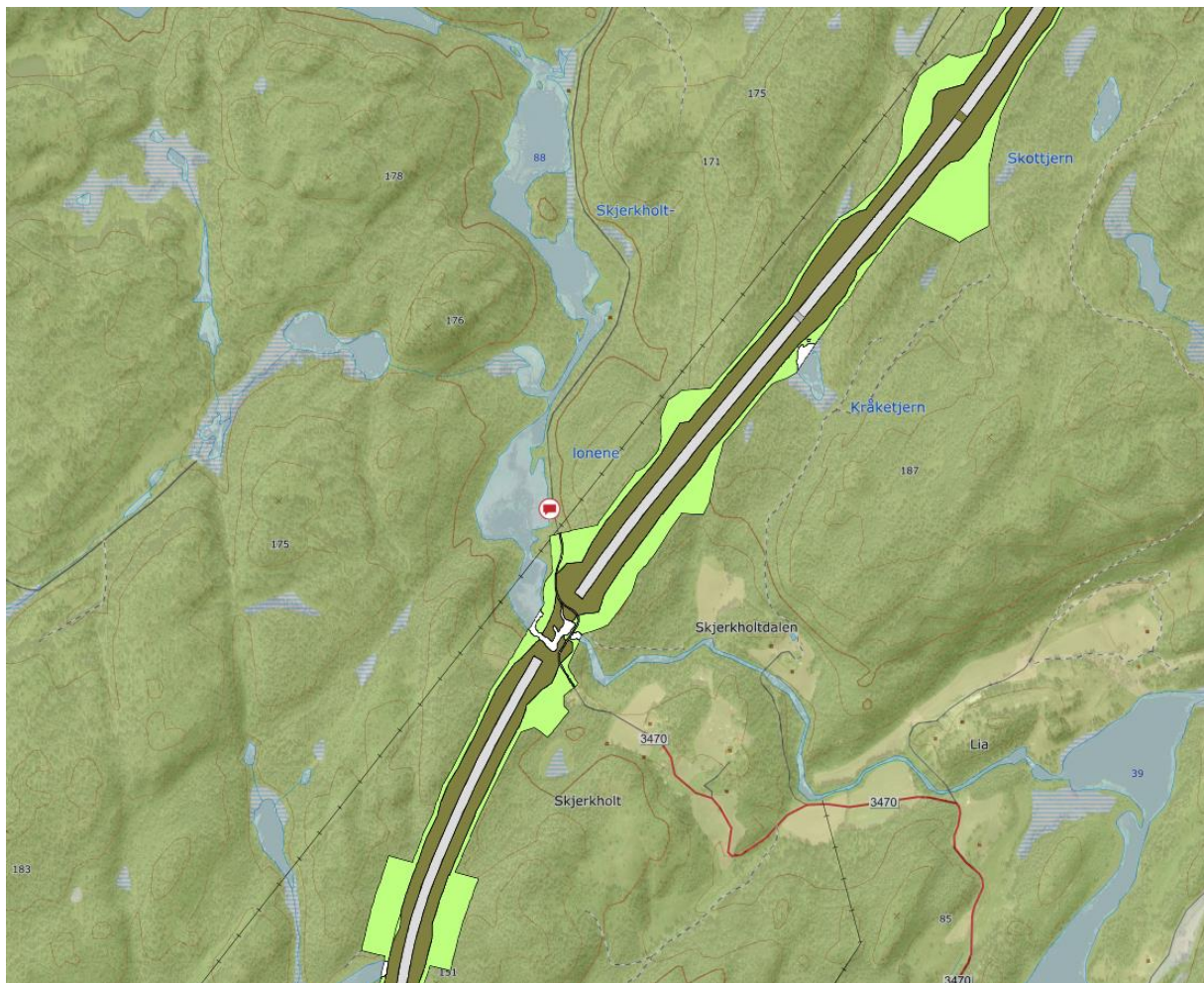
Innspill:

Nye Veier har lovet opprettholdelse av rasjonelle forhold for grunneiere til å ha tilgang til egen eiendom mht hogst, ungskogpleie, vedhogst, og all annen bruk av eiendommen. Dette kommer til å bli utfordrende for NV å innfri. Det kommer ikke til å bli akseptert å kjøre kilometervis med omveier pga at NV ikke vil bygge underganger som tilfredstiller plass til å kjøre hogstmaskiner og lastebærere. En grunneier på Myklebostad i Holt føler han sitter tilbake med skjegget i postkasse siden han ikke sto hardere på mot NV mht tilgang til eiendommen sin på motsatt side av motorveien som ble ferdigstilt i 2019.

Per Arvid Larsen

Navn	Per Arvid Larsen
Innsendt	9/8/2021, 08:16
Innspill:	Gårdsnr 50 bruksnr 5

Kartutsnitt



Innspill:

De senere årene har allmenhetens bruk av områdene langs Skjerka, og heiarealene rundt helt tydelig økt. Grunneierlaget langs Skjerka selger fiskekort, og antall kjøp har det siste året økt med 500%. Over hele landet viser det seg at friluftsliv for folk flest er den aktiviteten som virkelig har økt i Covid-19 perioden vi har vært gjennom. Alle signaler fra trendforskere og direkte fra undersøkelser blant vanlige friluftslivsbrukere bekrefter at denne trenden bare vil forsterkes.

Nye Veier og kommunens politikere kan ikke frarøve verken friluftsfolk eller grunneiere muligheten til å nyte dette området uten å virkelig kompensere slik at tilgjengelighet til arealene blir opprettholdt på aller høyeste nivå. Det aller beste er Å FLYTTE HELE VEIEN.

Terje Jensen

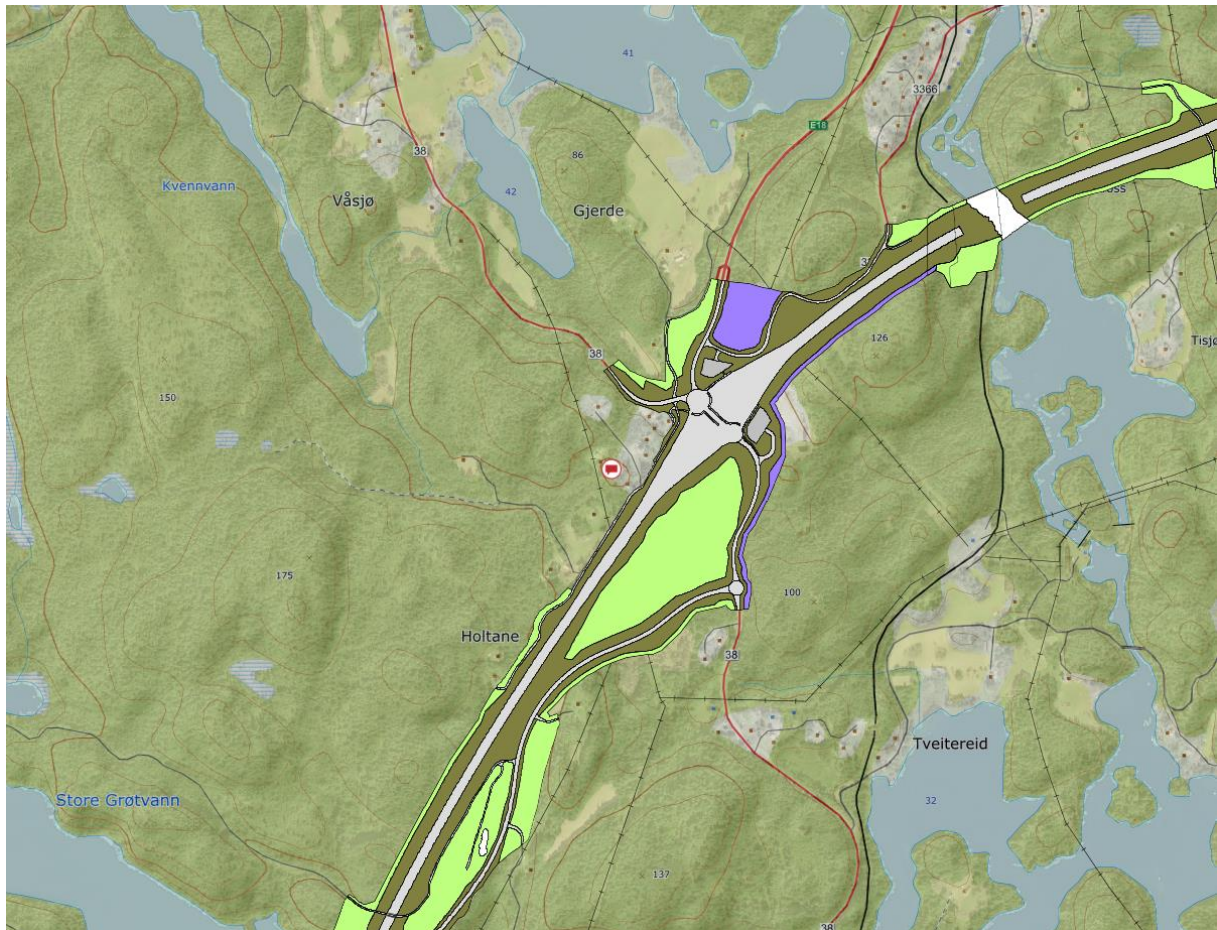
Navn	Terje Jensen
Innsendt	9/8/2021, 10:10
Innspill: Hei! Vi som driver Den Lille Dyrehage på Brokelandsheia har ett innspill som er helt avgjørende for vår eksistens og fremtidige utvikling; fremtidig støyskjerming. For å opprettholde god dyrevelferd (eksotiske dyr) så er det med støy helt avgjørende for oss. Vi har både Australske, Afrikanske og Europeiske dyrearter utendørs i parken nå og har mange planer om fremtidig utvikling utendørs i parken. Hvis ikke støyskjerming blir hensyntatt i området mellom oss, Nybø-eiendommen og E-18, så vil vi i verste fall ikke kunne fortsette utvidelsen og utviklingen på Brokelandsheia. Verken dyr eller gjester kan trives i en fornøylespark/dyrepark, hvis E-18 både blir synlig og medfører ytterligere støy mot vårt utendørsareal. Dette medfører stressfaktorer for veldig mange arter som er naturlig og tilgjengelig i vår dyrepark. Publikumsaspektet er også vesentlig avgjørende, da småbarnsfamilier ønsker fred, ro og opplevelser ved å besøke en dyrepark som vår. Da vil støy være ett problem for våre gjester og deres opplevelse av å besøke Den Lille Dyrehage. Så derfor er det særdeles viktig for oss at fjellet mellom Søndeledveien og E-18, rett ovenfor parken blir stående igjen som støyskjermende landskap. Vi savner også noe bedre form for støyskjerming der Søndeledveien går under dagens E-18, rett utenfor Nybø-Eiendommen. Det slår inn mye lyd fra det området. Vårt behov for støyskjerming ligger kun sør (retning Risør) for avkjørselen til Brokelandsheia. Så vi håper at ved fremtidig endring på vei/terreng på dette veistykket, at det vil etableres enda bedre støyskjerming slik at vi kan vokse oss større og bli en enda viktigere aktør for hele regionen. Mvh Den Lille Dyrehage Terje Jensen	

Kartutsnitt



Tor Olav Eikeland

Navn	Tor Olav Eikeland
Innsendt	9/8/2021, 08:40
Innspill: Min høringsuttalelse ligger i vedlagte dokument	

Kartutsnitt

Innspill til planforslag for «Detaljregulering E18 Tvedestrand-Bamble»

Dette innspillet gjelder min eiendom med gnr/bnr 55/39 ved Gjerdemyra i Kragerø kommune (Nordre Holtanesletta 10).

Jeg vil i denne uttalelsen komme med innspill til noen punkt i det fremlagte reguleringsplanforslaget jeg mener er mangelfullt utredet, inneholder svakheter eller berører min eiendom på en svært ufordelaktig måte.

I denne uttalelsen vil det fokuseres på følgende punkt:

1. **Uklarhet i reguleringsplan** Utbyggers fleksibilitet knyttet til endring av arealformål og eventuell justering av fremlagt veglinje
2. **Støy:** Grunnlag for støyberegninger, skjermingsmuligheter og innhold i reguleringsbestemmelsene.
3. **Valg av kryssløsning**

1 Uklarhet i reguleringsplan knyttet til arealformål

Slik reguleringsplanen er utformet er det på plankartet vist plassering av vegen innenfor reguleringsformålet veg. I reguleringsbestemmelsene (punkt 3.2.1) står det imidlertid: «Innenfor hovedformålet samferdsel og teknisk infrastruktur tillates det justeringer mellom underformål....».

Dette punktet innebærer at vegen kan forskyves ganske mange meter i forhold til det som er vist i plankartet (utfra plankartet ser det ut til at det er avsatt 20 til 30 m med øvrige vegformål på hver side av vegen). Ved bruk av støttemur eller fjellskjæring står Nye Veier dermed fritt til å flytte vegen ca 20 m nærmere eller lenger bort fra vår bolig i forhold til det som er vist på plankartet. Som grunneier blir det med en slik formulering vanskelig å forholde seg til, og uttale seg om, reguleringsplanforslaget slik det foreligger.

Dette vil ha noe betydning på støyforholdene og ikke minst på adkomstveg og andre detaljer som mulighet til å etablere støyskjerming i området. I prinsippet er det altså blitt regulert en korridor for vegens plassering som er vesentlig bredere enn det som er blitt fremstilt i plankartet. Det virker å være en bevist taktikk fra forslagsstiller å fremme en plan som ser veldig detaljert ut men som samtidig ivaretar stor fleksibilitet i forbindelse med utlysning av en totalentreprise. Å utarbeide reguleringsplan på denne måten virker å være i strid med plan og bygningsloven samt gjeldende reguleringsplanveiledere som fremhever medbestemmelse, informasjon og åpenhet i forbindelse med reguleringsplanarbeid.

Oppsummering punkt 1: Jeg mener altså at planforslaget burde være langt mer detaljert med tanke på plassering av adkomstveg til grenda vår og vise en mer eksakt plassering av den nye vegen. Slik planforslaget er presentert er det lite detaljert og dermed vanskelig å uttale seg til når det gjelder detaljer som er viktige for oss berørte.

2 Støy

Som det fremkommer av planmaterialet vil vår eiendom bli svært støyutsatt. Beregningene viser at med fremskrevet trafikk tall og beregningshøyde 4 meter vil støynivået være 66dB. I den forbindelse har vil følgende innspill:

- Slik materialet nå foreligger står det i reguleringsbestemmelsene at eiendommer som «får ekvivalent støynivå over Lden 55 dB utendørs ved bolig, skal skjermet uteplass og/eller fasadetiltak vurderes i forbindelse med byggeplan etter nærmere støyvurderinger»
Denne formuleringen finner vi ikke akseptabel. Vi mener reguleringsbestemmelsene bør inneholde en liste over støyutsatte eiendommer og en tekst som sier at eiendommer med støy over 55dB **SKAL** støyskjermes i henhold til kravene i T-1442.
- Trafikkmengden som ligger til grunn for støyberegningen er gjennomsnittlig døgntrafikk. På denne strekningen er det som nevnt i plandokumentene stor variasjon i ÅDT. Sommer-ÅDT er vesentlig høyere (nesten dobbelt så høy) som gjennomsnittlig årsdøgntrafikk. Dersom vår eiendom får skjerming i henhold til ÅDT vil vi altså i sommermånedene, hvor man benytter hagen og ønsker å ha åpne vinduer, ha mer støy enn beregningene viser. Vi er klar over at ÅDT normalt benyttes som grunnlag for støyberegninger, men at det også omtales at på veger med stor sesongvariasjon bør man vurdere å benytte for eksempel sommer-ÅDT. Erfaringsmessig kan man her forvente at en dobling i ÅDT innebærer en økning på ca 3dB.
- Støyutredningen som foreligger er etter vårt syn mangelfull og ikke tilstrekkelig detaljert. Viser til punkt 3.2.1 i T-1442 som vi mener ikke er oppfylt.
- Det er i støyberegningene benyttet hastighet 110 km/t. Da det nå er vedtatt å gjennomføre prøvestrekninger med tillatt hastighet 120 km/t antar vi det vil være aktuelt for denne helt nye motorvegstrekningen. I miljødirektoratets veileder til T1442 står det en tabell som viser inngangsverdiene som skal benyttes ved støyberegning. Av denne tabellen (se neste side) virker det som om man skal benytte den hastigheten man antar vegen vil ha 10 til 20 år frem i tid. Betyr dette at Nye Veier mener at det IKKE vil være aktuelt med 120 km/t på denne vegen? Hvis Nye veier anser det som mulig at det vil være 120 km/t på denne strekningen bør dette inngå i beregningene.
- Som det fremgår av tabellen i nevnte veileder skal vegens høyde og stigning hentes fra planen. Da Nye Veier har lagt inn en mulighet for å flytte vegen innenfor hele arealet satt av til samferdsel mener vi det også er usikkerhet i støyberegningene knyttet til vegens endelige geometri.

Tabell 31: Nødvendige inngangsdata til beregninger av vegtrafikkstøy.

Parameter	Referansesituasjon	Kvalitetskrav	Datakilde
Trafikkmengde = ÅDT	1)Prognose 10-20 år eller 2) eksisterende situasjon	Innenfor 10-30 %	Statens vegvesen, kommune
Tungandel	1)Prognose 10-20 år eller 2) eksisterende situasjon	Innenfor 2-5 %-poeng	Statens vegvesen
(Midlere kjøre-) hastighet Skiltet hastighet	1)Prognose 10-20 år eller 2) eksisterende situasjon	Innenfor 3-8 km/t	Statens vegvesen
Stigning	Plan/situasjon	Innenfor 1-2 %-poeng	Plan eller kart
Veghøyde	Plan/situasjon		Statens vegvesen, plan eller observasjon
Mottakerhøyde	Varsel/tidlig plan: 4 m Prosjekt: aktuell høyde for bolig (2-15 m) og uteplass (1.5 m)		Statens vegvesen, plan eller observasjon
Avstand Marktype Skjerming Refleksjon	Plan/situasjon		Kartverk, plan eller observasjon

Oppsummering punkt 2: Slik vi tolker beregningene vil vår eiendom kunne bli mer støyutsatt enn beregningene viser. Dett begrunnes i følgende: Det burde vært vurdert å benytte en annen trafikkfordeling enn gjennomsnittlig døgntrafikk, hastigheten som ligger til grunn for beregningene burde vært 120 km/t dersom Nye Veier ser det som en aktuell fartsgrense, vegen kan komme nærmere vår bolig enn det som er vist i planene. Vil også gjerne ha svar på om Nye Veier mener det ikke vil være sannsynlig at det blir 120 km/t på denne strekningen. Vi mener også at støyutredningen ikke er tilstrekkelig da det ikke er vist avbøtende tiltak som bringer støyen under grenseverdiene. Problemstillingen knyttet til å klare å gjennomføre støyskjerming må synliggjøres bedre i planmaterialet.

3 Kryssløsning

I vårt område ble planene for kryssutforming møtt med stor overraskelse da reguleringsplanforslaget ble gjort kjent. Sist gang vi fikk se noen skisser av løsning hadde krysset på Gjerdemyra en annen plassering. Det opprinnelige forslaget var en langt bedre løsning for grenda vår. Vi er klar over at kommuneplanen kun viste en eksempel linje, men vi stiller oss svært skeptiske til prosessen Nye Veier her har kjørt overfor berørte. Slik vi tolker plan- og bygningsloven skal det være mulighet for påvirkning og utbygger bør orientere berørte langt bedre enn hva som er tilfelle i denne saken. Da denne endringen har så stor betydning for grenda vår mener vi at vi i hvert fall har krav på en begrunnelse for hvorfor reguleringsplanforslaget viser en helt annen kryssløsning enn vi er blitt presentert for tidligere.

Oppsummering punkt 3: Hvilke beslutningsgrunnlag har ført til at krysset ble endret? Er her boligens verdi vektet opp mot byggekostnader, hvor mye sparer man eventuelt på å løse inn flere boliger i forhold til et noe dyrere anlegg? Hvis den foreslåtte løsningen er et så opplagt trasèvalg forventer vi at Nye Veier her er åpne og kommer med en god begrunnelse.

Håper innspillene blir tatt til etterretning og ser frem til svar på mine spørsmål.

Mvh
Tor Olav Eikeland
Nordre Holtansletta 10
3766 Sannidal

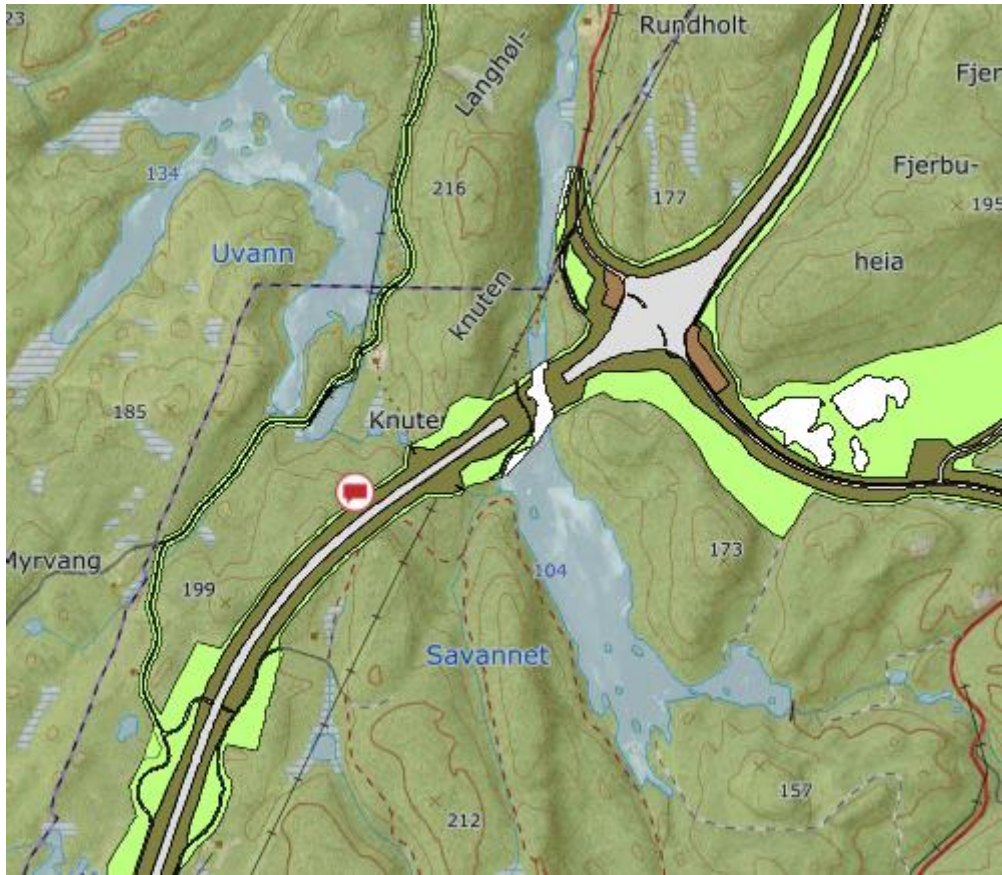
Erik Lindland

Navn	Erik Lindland
Innsendt	9/10/2021, 12:46

Innspill:

Viser til gjennomgang/drøfting av tømmerveier etter etablering av ny E18 i går, 09.september, på Brokelandsheia vedr. gnr 33/7 og 33/9 i Risør kommune. Med dagens situasjon vil tømmerhogst i store deler av arealet mellom Savann -Brumyrdalen-Knutebekken bruke dagens traktorveier med stableplassen ved Tøresmyr. Med bygging av ny E 18, vil dette medføre "avklipping" av transportlinjene på tvers av E18-traseen, Særlig gjelder det for skogsområdet som ligger mellom Knutjenn- Savann, deriblant gnr 33/9. Ny E18 splitter dette skogsområdet i to. Ved en fremtidig etablering av ny E18, vil jeg måtte frakte mye av tømmeret over annenmannseiendom for å komme frem til dagens stableplass. Eventuelt få tillatelse til å etablere alternativ stableplass på annen manns eiendom. Det kan vanskelig aksepteres. Å opprettholde muligheten for rasjonell tømmerdrift og stableplass på egen eiendom antar jeg er et rimelig krav når så mye av eiendommen vår ødelegges. Etter gårsdagens informasjonsmøte på Brokelandsheia , har jeg prøvet å tenke konstruktivt. Her kommer to innspill: 1. En mulig løsning på dette kan være å utvide den planlagte kulverten for fritidsbruk under E18 til flerbruksformål, Det vil innebære mange fordeler. Gang og sykkelstien vil kobles til eksisterende traktorvei, som i dag faktisk er merket som tursti. En rasjonell skogsdrift på begge sider av E18 vil kunne opprettholdes. Storviltet vil fremdeles benytte en mye brukt trekkvei fra Knuteheia og over i Savannsheia/Tømmeråsen. For meg som grunneier er det særs viktig at fremtidige skogsdriften fortsatt kan gjøres rasjonelt på egen eiendom, og at også storviltet kan beholde sine etablerte trekkveier. 2 Den beste løsningen, sett fra skogsdrift synspunkt , er likevel å ha en broløsning slik Risør kommune også foreslår, for å ivareta vilttrekk, friluftsliv og det unike naturmiljøet med mange verneverdier tilnyttet Nærestadvssdraget. Med hilsen Erik Lindland

Kartutsnitt



Gunnar Skjerkholtalen

Navn	Gunnar Skjerkholtalen
Innsendt	9/9/2021, 20:39

Innspill:

Keiserens nye klær! Vi kjenner alle historien . Keiseren og mange rundt han ble lurt til å tro at Keiseren spradet rundt i nye klær. Helt til et barn turte å avsløre at Keiseren var blitt løyet for. Sånn er det også med Nye veier sin E18 trasé gjennom Tvedestrand. Noen har jobbet med å fortelle at traseen over Hallandsheiane går gjennom uberørt natur . Dette er nå blitt gjentatt så mange ganger at en god del mennesker tror på dette. Men hvis vi tar med oss noen barn opp på heiene og spør dem om hva de ser? Så vil de si at der ser de jo noen enormt store master , strømmaster, mange traktorveier og skogen - ja den er stedvis ung og lav, den er ikke så veldig gammel. Rett før vi starter på turen inn på heiene er det et område der den bonden som eier området påstår at der har han observert brushaner ,men til tross for en sånn påstand så har han etterpå lagt dette stedet under plogen og laget et jordet til beite for hjorten der. Barna ville ha fortalt at Brushanen ønsker ikke å spille der menneskene har ødelagt for dem. Barna ville ha fortalt at svære strømmaster , traktorveier på kryss og tvers og skogområder som relativt nylig er hogd er langt i fra uberørt natur. Barna ville ha sagt : dere er løyet for, ja det er natur, som det er så mange andre steder , men dette er IKKE uberørt natur.

Kartutsnitt



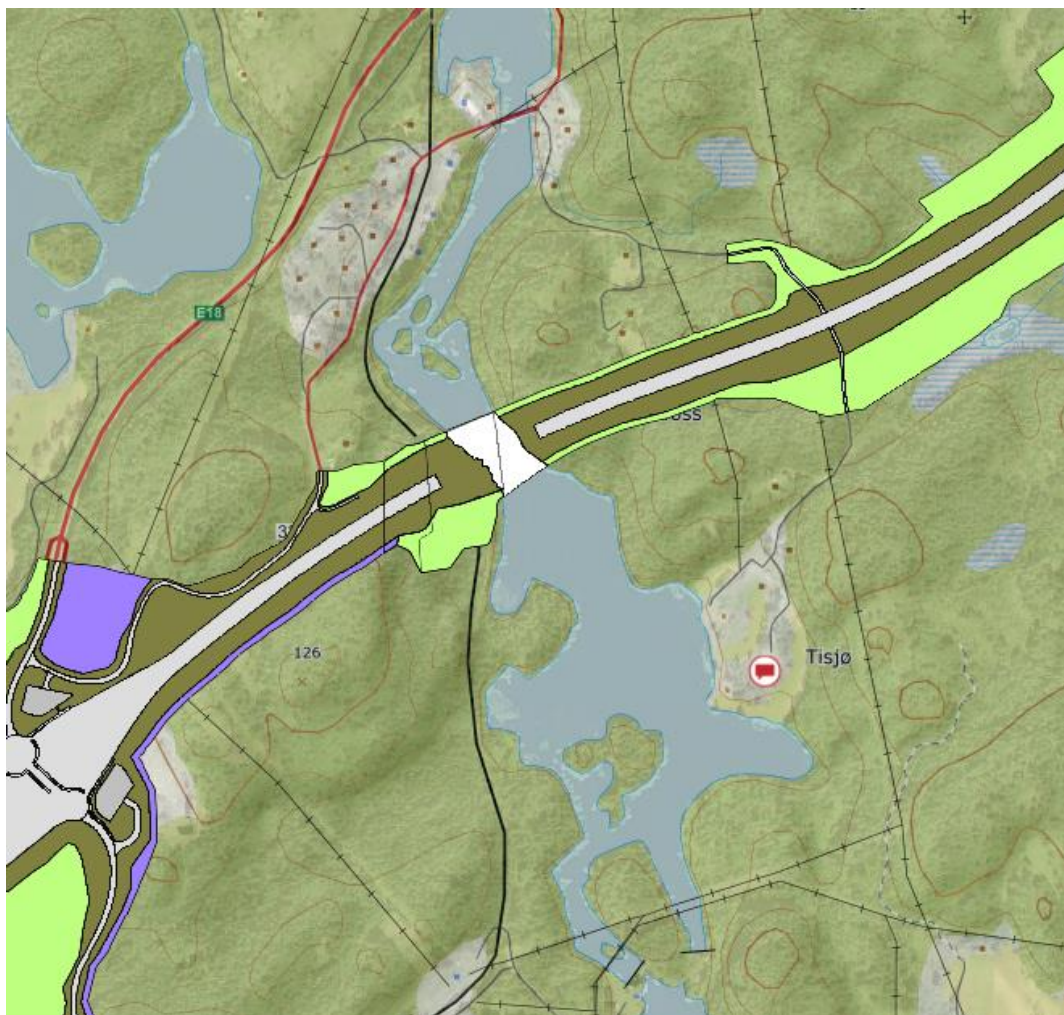
Marte Tisjø og Henrik Teigen

Navn	Marte Tisjø og Henrik Teigen
Innsendt	9/10/2021, 19:56

Innspill:

Det er helt vesentlig at det blir satt opp støyskjerming på begge sider av brua som går over Tisjøvannet. Vi ser av deres forslag at det kun er satt opp skjerming mot Fossen, noe vi ikke kan forstå, da dette vil forsterke støyen ned mot oss på Tisjø. Vannet gjør allerede at støyen vil bæres langt nedover mot Tisjø og i mye større grad en hva dere har kommet frem til i deres støykart. At det ikke blir satt opp støyskjerming er helt uforståelig for oss da kostnaden for å sette opp dette er minimal sett i forhold til hvordan dette vil påvirke miljøet rundt vassdraget og fremtiden for oss som bor her. Vassdraget blir mye brukt av både turister og fastboende til padling, telting og bading. Slik vi ser det må vi ofre mye for at den nye veien skal bygges, så dette bør være det minste problemet for Nye veier å prioritere. Når brua er bygd er den bygd og for sent å gjøre noe med støyen, når det viser seg at det blir mye større enn dere forventer. Nå har Nye Veier en gylden mulighet til å vise at de tar miljøet på alvor som det har fremkommet i de siste uttalelsene fra Nye Veier.

Kartutsnitt





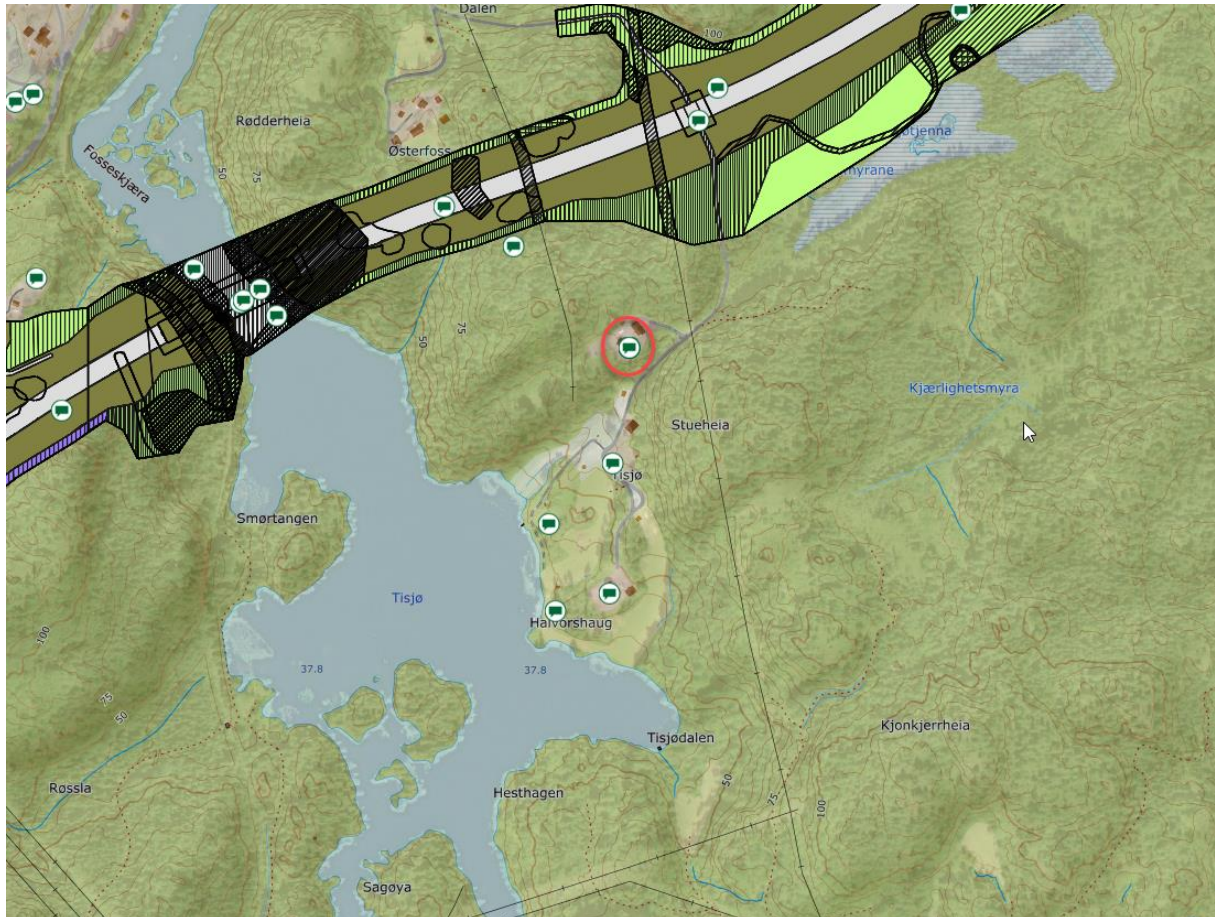




Marte Tisjø og Henrik Teigen

Navn	Marte Tisjø og Henrik Teigen
Innsendt	9/10/2021, 20:25
Innspill: Viktig med støyskjerming ved Tisjøveien 8	

Kartutsnitt



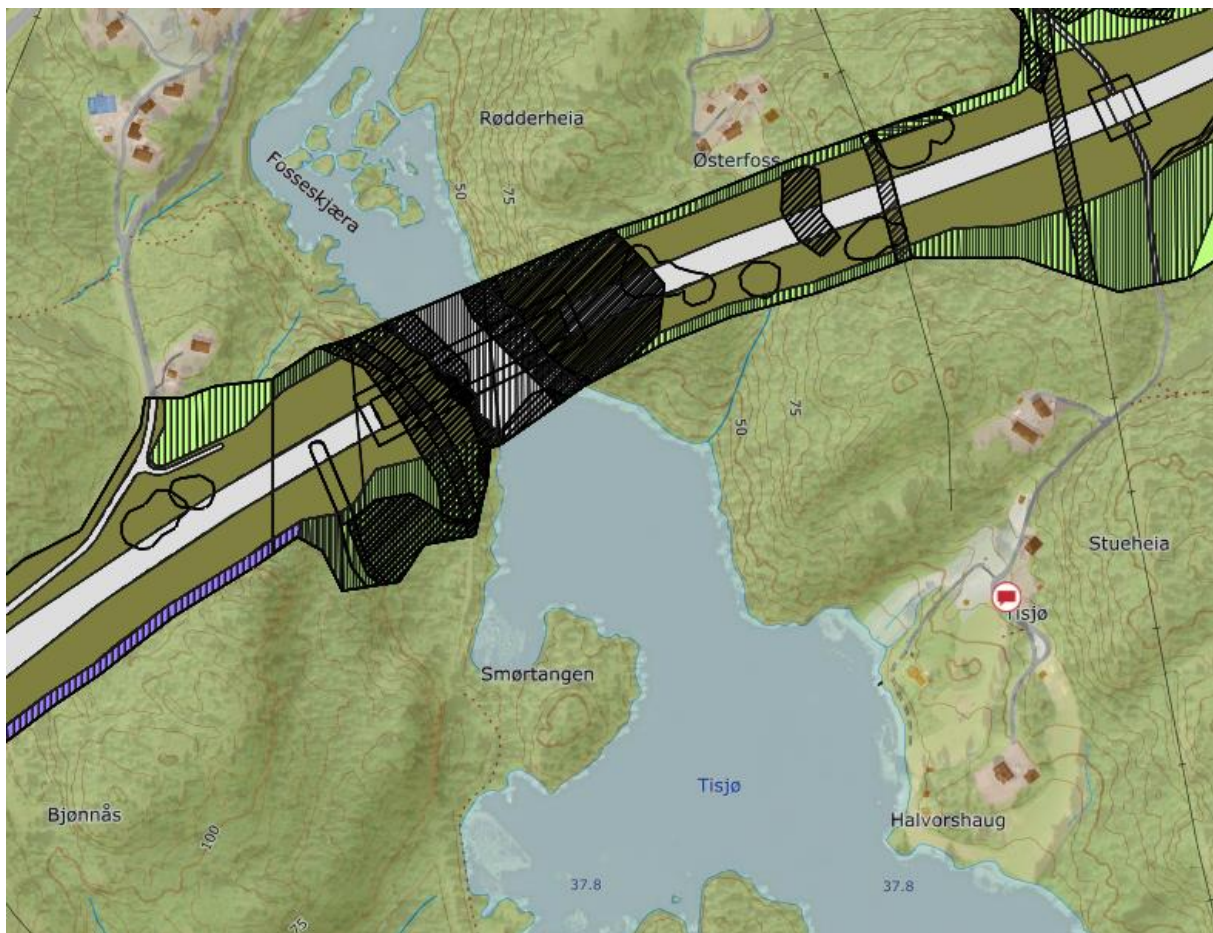
Paul Tisjø og Kari A. Tisjø

Navn	Paul Tisjø og Kari A. Tisjø
Innsendt	9/10/2021, 20:20

Innspill:

Vi har bodd på Tisjø i 35 år og kjenner oss ikke igjen i deres støykart. På støykart forslaget til reguleringsplanen kan vi se at lyden brer seg nedover vannet på Tisjø, men vi mener at dette ikke blir riktig pga broens høyde over vannet. Lydbildet her på Tisjø er meget spesielt med vannet og høye heier rundt. Lyden slår i heia bak Tisjøveien 5 og 11 og kommer i retur på innsiden av husene da heien bak er høyere enn hva brua blir. Vi er derfor sikre på at støysonen vil gå lengre inn enn hva deres kart viser for bebyggelsen på Tisjø. Derfor må vi ha støyskjerming også på nedsiden av brua. Lyden blir forsterket dersom det bare blir støyskjerming oppover mot Fossen. Lyden blir da slått tilbake nedover mot elva. Det er viktig at det også blir støyskjerming inn mot skjæringene på hver side av bruene for å unngå "trompetvirkning". Et annet element er at når vi i fremtiden må hugge skogen mot den nye brua vil vi også se rett på denne fra Tisjøveien 5, slik at støyen også da vil bli forsterket uten noen støyskjerm mot Tisjø. Vi ser på det som en selvfølgelighet at denne utfordringen løses, da dere i i media sier at dere skal ta vare på miljøet langs den nye veien. Vi har også badeplass som blir mye brukt av oss og tilreisende, til bading, padling og fiske som blir svært berørt av den nye veien.

Kartutsnitt











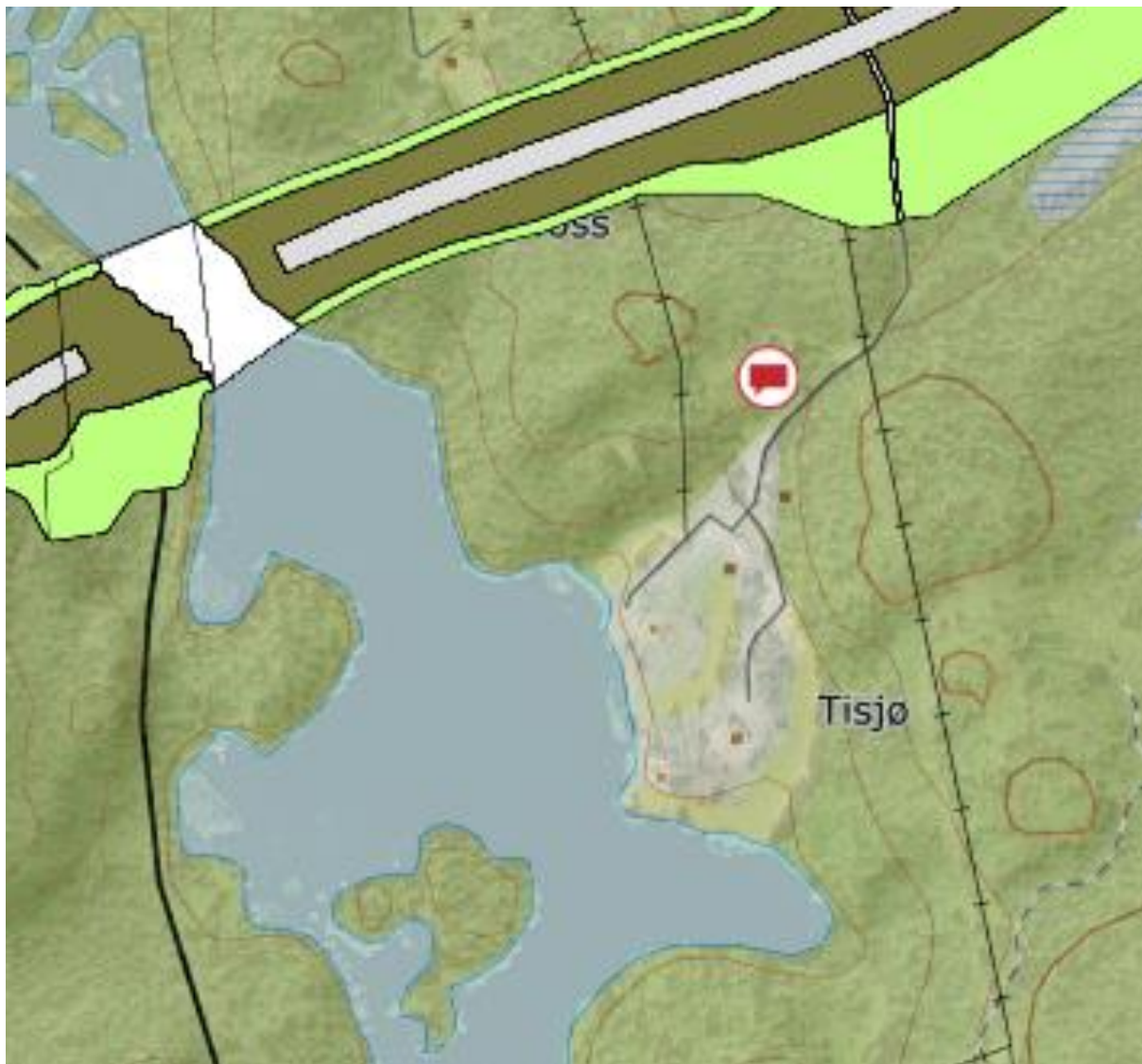
Paul Tisjø og Kari A. Tisjø

Navn	Paul Tisjø og Kari A. Tisjø
Innsendt	9/10/2021, 20:23

Innspill:

Svært viktig med støyskjerming mot bolighus. Dette har stor påvirkning for hele bebyggelsen på Tisjø, samt miljøet rundt.

Kartutsnitt



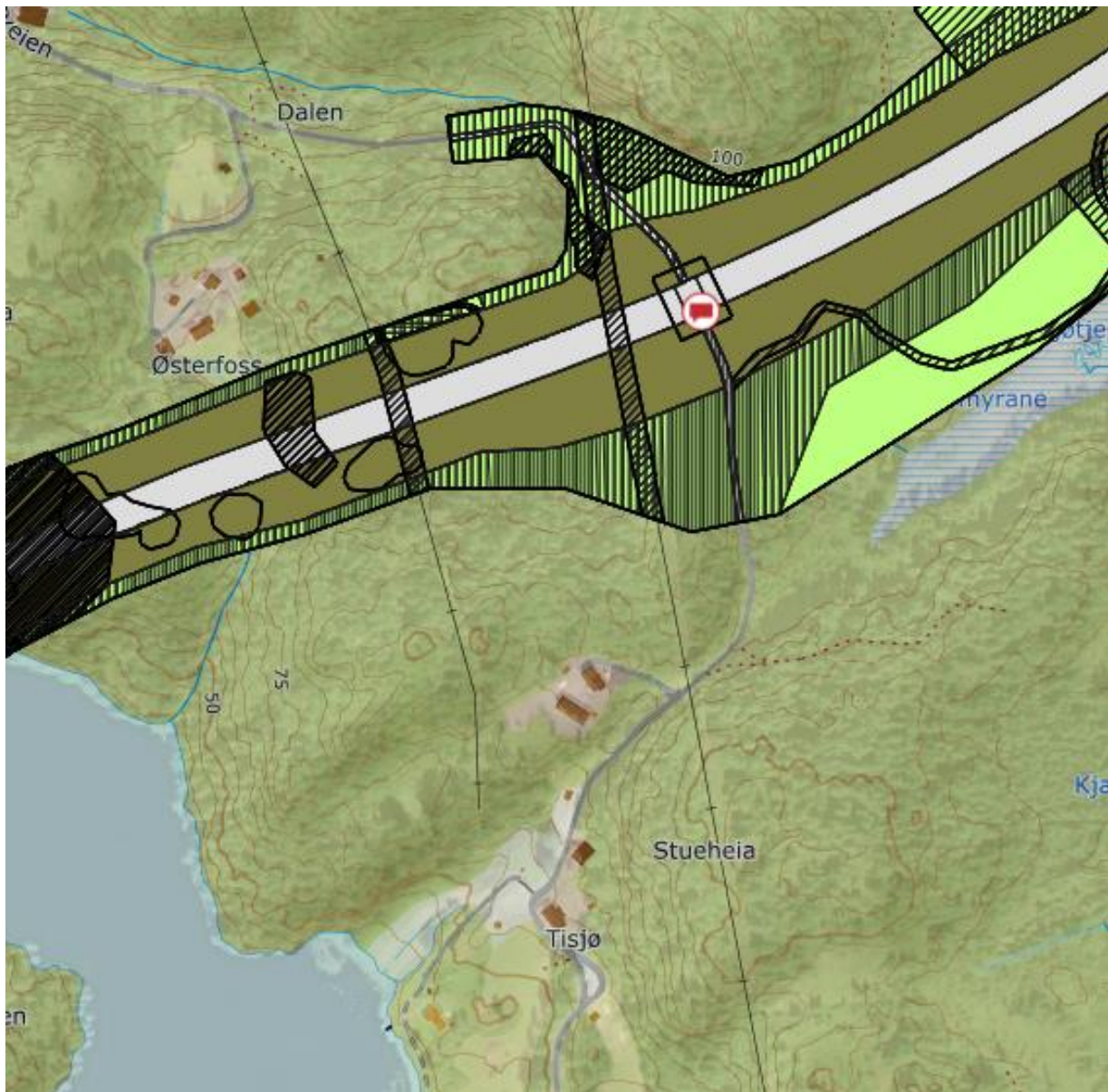
Paul Tisjø og Kari A. Tisjø

Navn	Paul Tisjø og Kari A. Tisjø
Innsendt	9/10/2021, 20:27

Innspill:

Viktig med tilstrekkelig høyde og bredde på kulvert på damkjerr, da det er tømmerbil transport og transport av anleggsmaskiner.

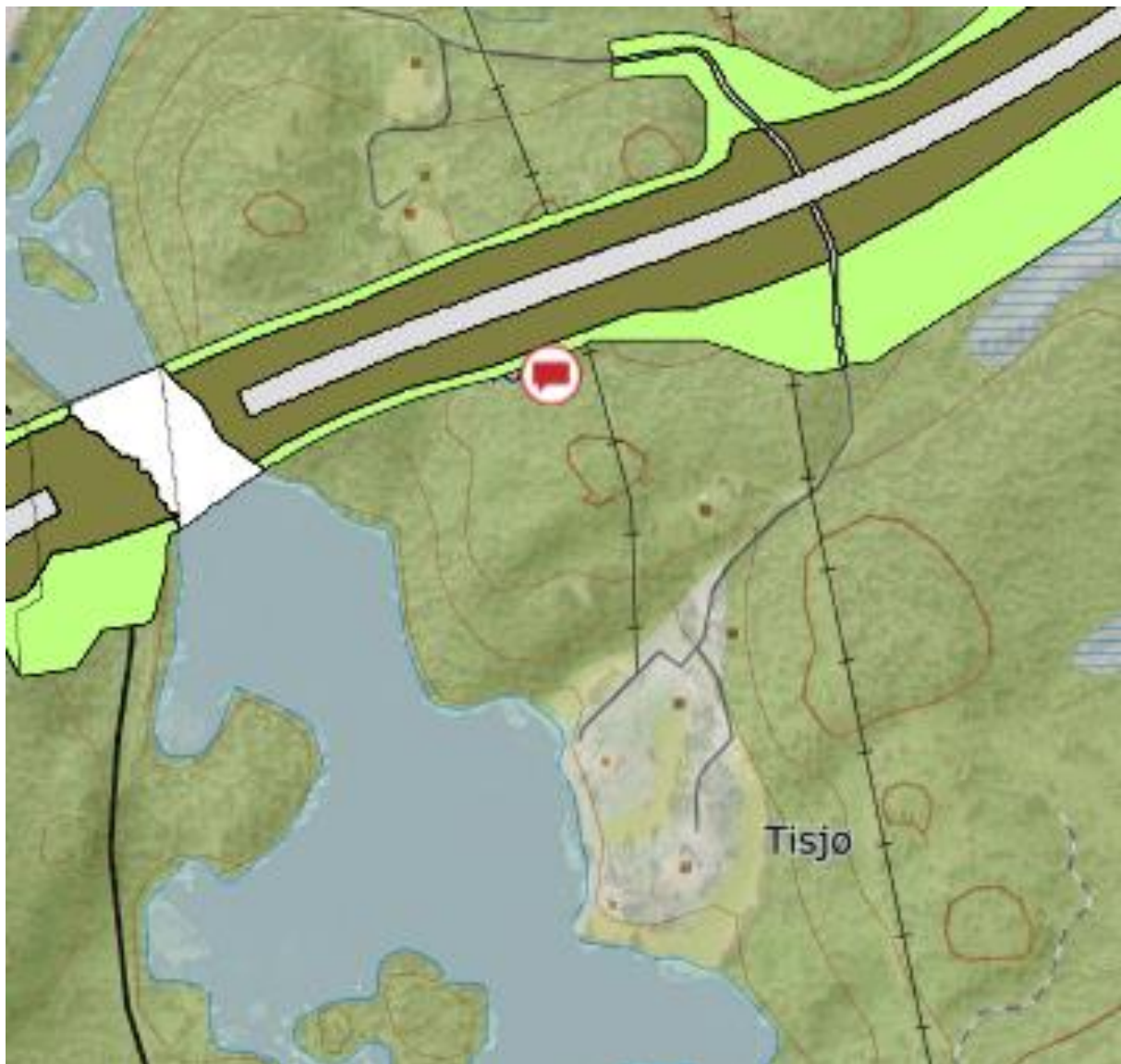
Kartutsnitt



Paul Tisjø

Navn	Paul Tisjø
Innsendt	9/10/2021, 20:30
Innspill:	Fiberkabel i området fra Østerfoss til Tisjøveien 5, 8 og 11.

Kartutsnitt



Roy Langseth

Navn	Roy Langseth
Innsendt	9/10/2021, 09:01

Innspill:

På Moland industriområde er det i dag 500 arbeidsplasser. Slik veien ligger i dag har vi god eksponering, og kort vei til E18. Dette er en stor fordel da all transport går på vogntog langs E18. Blant annet er her en ferdighusfabrikk som frakter store moduler til byggeplassene, maritim eksportindustri, flere lokale servicefirmaer og grossistbransjen med distribusjon av varer. Vi går nå fra å ha et perfekt beliggende industriområde til å ligge i enden av en blindvei midt i skogen. Videre ser vi at ettersom "næringsveien" er tatt bort vil attraktiviteten for potensiell arbeidskraft fra Gjerstad og Kragerø gå ned da vi får lengere kjørevei enn i dag både i tid og kilometer. Vi som driver næring på Moland ønsker sterkt at dagens trasé beholdes og at også vår påkobling med kryss midt i industriområdet beholdes. Vi er bekymret for at når attraktiviteten til området går ned vil vi ikke få fornying av eksisterende næring eller nyetableringer. Dette vil føre til at næringsområdet blir døende. Vi er bekymret for næringsutviklingen her øst i Agder. For bedriftene på Moland industriområde Roy Langseth

Kartutsnitt



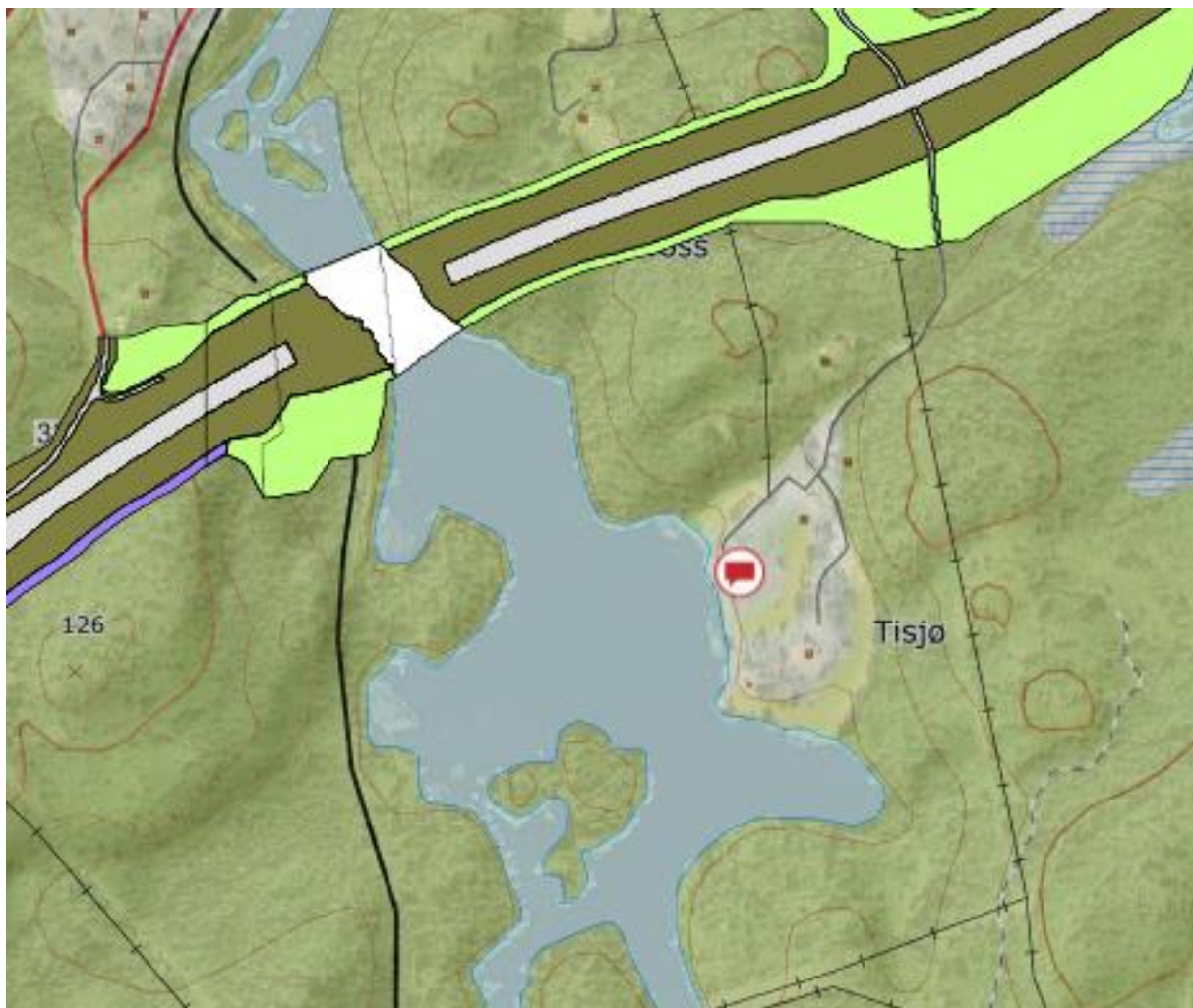
Eirin og Anders Farmen

Navn	Eirin og Anders Farmen
Innsendt	9/11/2021, 14:50

Innspill:

Ønsker å påpeke at firefelts motorvei over Tisjøvannet vil få svært negative følger for naturmiljø, nærmiljø og friluftsliv i området. Ny motorvei vil være en ulempe for hytteeiere, boligeiere og andre som benytter området til rekreasjon. Det er en kjent sak at økt trafikk og økt hastighet over broskjøter bidrar til økt støy. Derfor helt avgjørende at bro og vei sikres med støydempende tiltak på begge sider av broen, slik at natur og nærmiljø samt friluftsliv kan opprettholdes uten større forringelser. Ber også om at hensyn til lysforurensning ved bygging av vei og bro i området vurderes ytterligere, særlig behov for skjerming mot vann/vassdraget.

Kartutsnitt



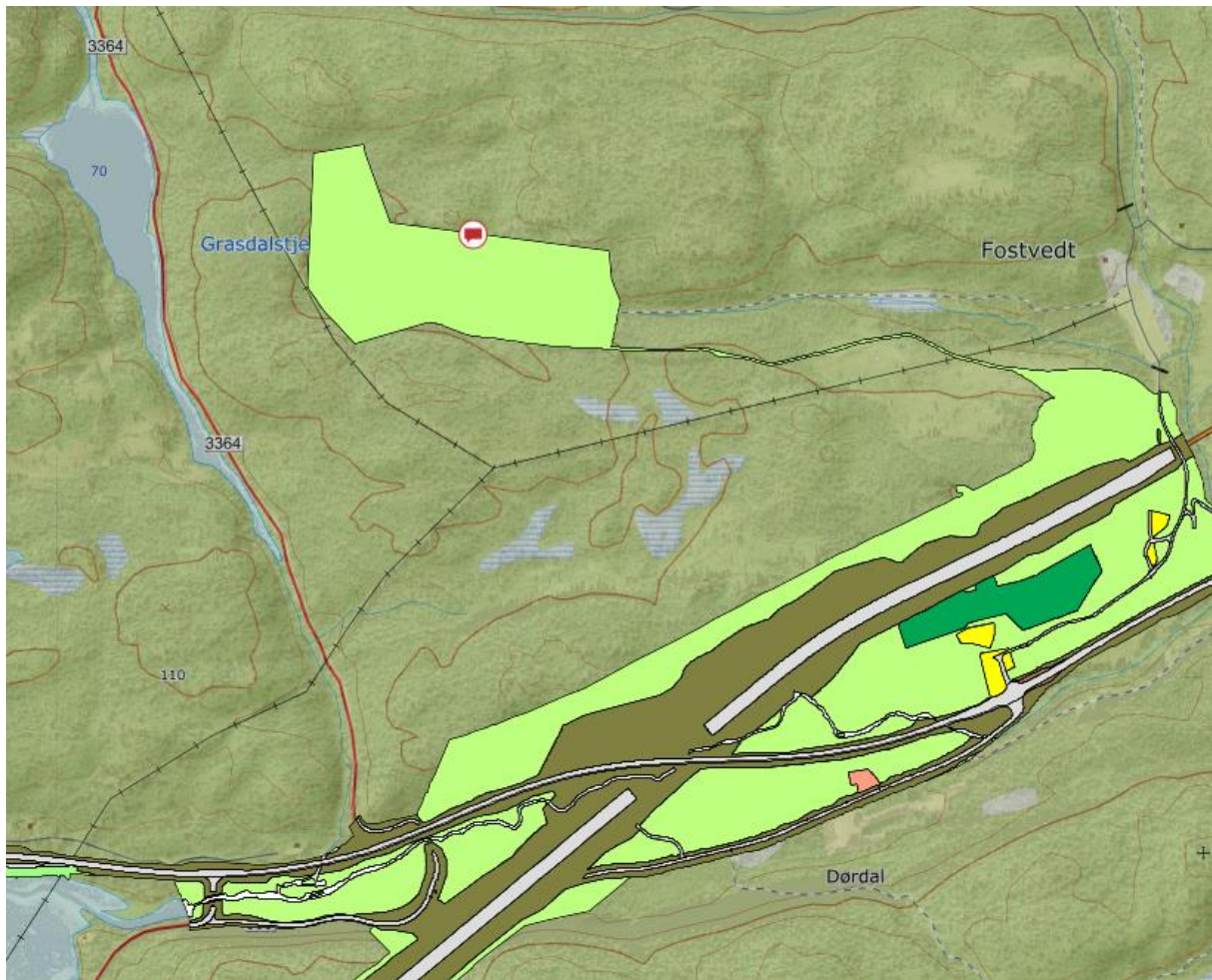
Ellen Marie og Espen Closs

Navn	Ellen Marie og Espen Closs
Innsendt	9/11/2021, 12:52

Innspill:

Vi motsetter oss det nye deponiet som er planlagt på vår eiendom Fostvedt gnr/brnr 68/1 i Bamble slik det er nærmere begrunnet i vedlegg.

Kartutsnitt



Ad forslag til detaljreguleringsplan for E-18 Tvedestrand – Bamble

Etter å ha opplevd samhandlingen med henholdsvis Statens Vegvesen og Nye Veier som oversiktlig og god i forbindelse med utbyggingen av E-18 Rugtvedt – Dørdal er vi nå både overrasket og skuffet over mangel på åpenhet og informasjon fra Nye Veier i forbindelse med planlegging av ny parsell.

Ettersom ny E-18 i forrige omgang i det alt vesentlige ble ført forbi vår eiendom, har vi i første omgang ikke oppfattet at vår eiendom Fostvedt gnr/brnr 68/1 i Bamble ville bli berørt i nevneverdig grad av det neste utbyggingstrinnet. Riktignok har vi flere ganger, pr. brev og e-post vært forespurt om et mulig nytt deponi på eiendommen, men har hver gang svart, både skriftlig og muntlig at vi ikke ønsker noen gjenåpning og utvidelse av deponiet i Trolldalen på Dørdalsheia. I den forbindelse kan vises til vårt brev av 20.04.21. At Nye Veier likevel, og uten å informere oss, har gått videre med planene om et slikt deponi synes vi er skuffende og lite ryddig.

På det åpne møtet mandag 30. august på Rønholt skole kom det fram opplysninger som kunne tyde på at Bamble kommune har ment at vi har ønsket et slikt nytt deponi. Dette synes vi er merkelig ettersom vi, når andre har henvendt seg for å be om tillatelse til å bruke deponiet, overfor kommunen har gjort det klart at vi *ikke* ønsker deponiet i Trolldalen gjenåpnet. Det kan derfor virke som Bamble kommune i denne saken har basert seg på ren ønsketenkning.

Det er flere grunner til at vi er imot et nytt deponi i Trolldalen:

1. Eiendommen har allerede vært sterkt berørt av E-18 utbyggingen og har avstått mellom 200 og 300 mål til prosjektet. Vi mener det er urimelig at eiendommen eventuelt skal belastes ytterligere ved å måtte avstå grunn til et nytt, stort deponi.
2. Det planlagte deponiet vil innebære en enorm utvidelse av det opprinnelige deponiet, hvor det ble deponert ca. 400 000 m³. Dette deponiet er nå pent tildekket og gjort klart for planting, noe som vil bli utført i regi av AT Skog så snart man har oversikt over den naturlige foryngelsen. Det planlagte deponiet vil ifølge den planskissen som er lagt fram rasere ca 200 dekar med verdifull skogsmark hvorav ca. 80 dekar ungskog i god vekst. Ifølge vår driftsansvarlige i AT Skog hører arealet til de produksjonsmessig beste områdene på hele eiendommen. Med en deponihøyde på hele 25 m er det høyst usikkert om det berørte området i ettertid vil være brukbart til skogsdrift. I det berørte området inngår dessuten en verdifull myr, og to bekkeløp.
3. I forbindelse med de forrige deponiene som har vært planlagt på eiendommen ble det gjort omfattende miljømessige undersøkelser og vurderinger. I Trolldalen ble det bl.a. fastslått at myra skulle spares, noe man i det nye planforslaget velger å overse. Vi har fått opplyst at tilsvarende konsekvensutredninger ikke vil bli utført i forbindelse med de nye planene, selv om de omfatter et deponi av en helt annen størrelsesorden enn det som ble godkjent i forrige omgang. Dette kan føre til at det planlagte deponiet vil kunne ha skadevirkninger som man ikke har oversikt over.

4. Det planlagte deponiet ligger dessuten et godt stykke fra der det meste av overskuddsmassene vil bli produsert på den nye traseen. En lang og ressurskrevende transportvei vil være både klimamessig og økonomisk ugunstig.
5. Vi mener vi i sin tid strakk oss langt da vi aksepterte et deponi i Trollaldalen. Det skjedde da det oppsto en akutt situasjon i forbindelse med at det deponiet som opprinnelig var planlagt på vår eiendom måtte skrinlegges på grunn av kvikkleire. Det kan virke som det at vi var samarbeidsvillige den gangen, er noe vi nå skal straffes for.
6. Vi leser i plandokumentene at Nye Veier søker å unngå løsninger som vil skape konflikt, jf. punkt 3.3.1 i Fagrapport masselagring, Konsekvensutredning samlerapport. Det er uforståelig for oss at Nye Veier og Bamble kommune ikke har vært klar over at det vil skape konflikt dersom deponiet i Trollaldalen planlegges gjenåpnet og utvidet. Hvis det er Bamble kommune som i utgangspunktet har foreslått et deponi lagt til Trollaldalen, har kommunen gjort det uten overhode å ta kontakt med grunneier.

Ellen Marie Closs
Hafrsfjordgate 26 B
0268 Oslo

Oslo den 20. april 2021

COWI v/Heidi Bergem
Hvervenmoveien 45
3511 Hønefoss

Detaljregulering for E18 Tvedestrand – Bamble. Utvidelse av varselområde.

Det vises til brev av 09.04.2021 der det fremgår at det er planlagt et masselagringsområde på min eiendom gnr/bnr. 68/1 i Bamble. Jeg stiller meg fullstendig uforstående til dette, da jeg for lenge siden, etter forespørsel fra Nye Veier/Hære, har avslått dette. Det deponiet som i sin tid ble anlagt en nå tilbakeført og skal tilplantes. Ytterligere inngrep i min eiendom er ikke aktuelt.

Med hilsen

Ellen Marie Closs

Kopi: Nye Veier v/ Stian Blindheim, Tangen 76, 4608 Kristiansand

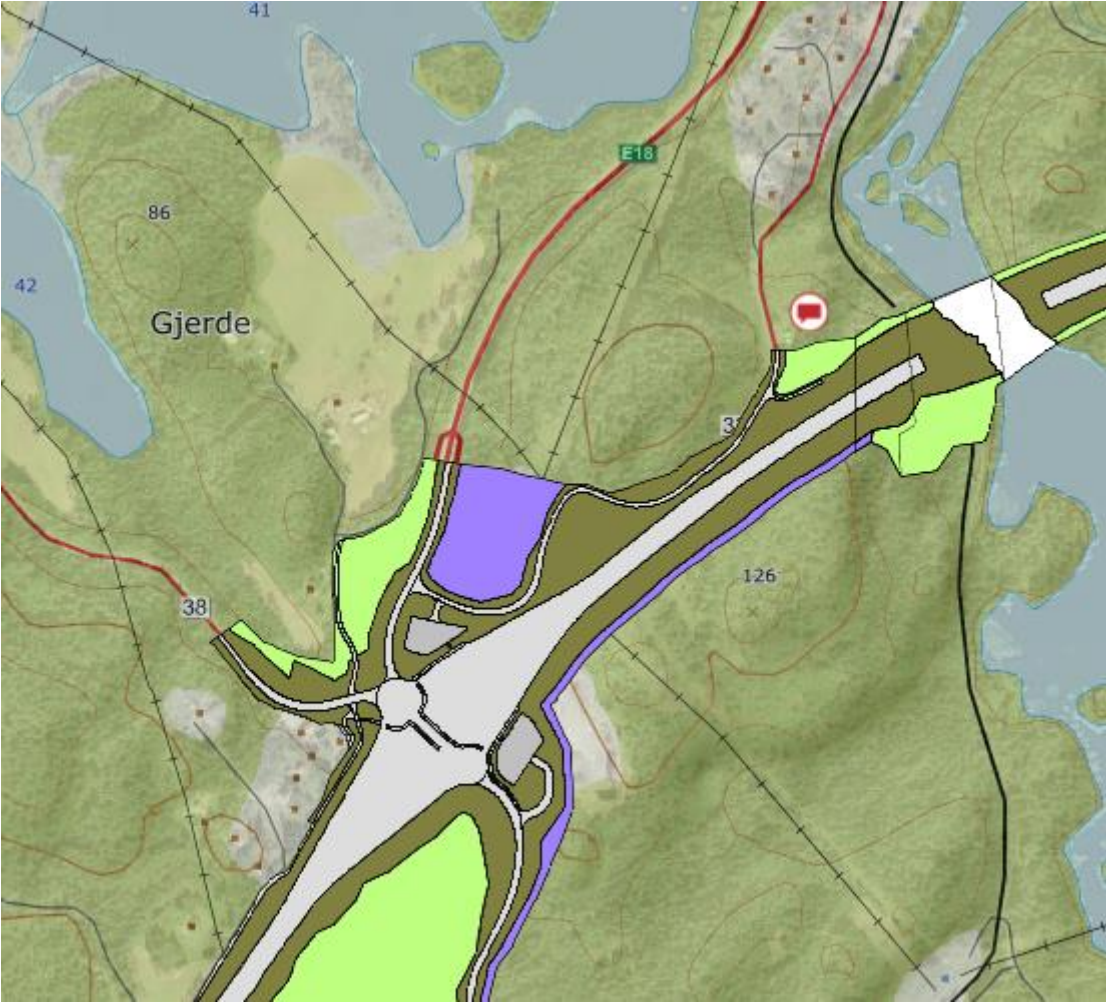
Gro og Harry Hegland

Navn	Gro og Harry Hegland
Innsendt	9/11/2021, 18:07

Innspill:

11.09.21 Gjelder Farsjøveien 6, gårdsnr.53 , bruksnr. 30 Pluss tilleggstomt ved Garasjen. Innspill til nåværende planlagt veitrase fra Tvedestrand til Bamble. Ny E18 kommer 90 meter fra hushjørnet vårt, og anleggsområdet i forbindelse med vei og bru er planlagt lagt helt inn til tomtegrensa vår. Vi ser derfor at det blir mye støy og støvplager helt fra byggestart til ferdig vei. Når veien er ferdig vil vi høre brukar og sus fra E 18. Det vil bli en Fjellskjæring som vil slå lyden av trafikk tilbake til huset. Vi har bodd her i 47 år. Vi valgte oss en tomt med utsikt over elva og et stille og rolig sted. Det har vært mye dyre og fugleliv her, og vi har opparbeidet oss en stor tomt med hage, hvor vi, barn og barnebarn tilbringer mye tid. Vi er ikke plaget med støy fra dagens E 18. Vi er pensjonister og det er uteområdet som betyr mye for oss. Vi ser ikke fram til å tilbringe resten av livet på en "byggeplass" med fremtidig økt støy. Det er planlagt støyskjerming i forbindelse med anleggsområdet og ny E18. Vi er blitt fortalt at det vil bli en befaring her før arbeidet starter. Vi kommer også til å ta kontakt med Erlend Lie for å luften ønske om innløsning av huset. Da vi var på møte med Nye veier på Rugtvedt, torsdag 9.09.21 ble det sagt at ved innløsning, blir kostnader og arbeid/tid med å støyskerme tomte og huset, samt lage ny brønn vurdert mot husets verdi. Disse punktene må innfris om huset ikke blir innløst. - støyskjerming av anleggsområdet - støyskjerming av E 18 - støyskjerming av bolig. - støyskjerming av uteplass - ny vanntilførsel (vi har brønn nå med trykkvann, uten pumpe, det vil bli ekstra strømkostnader for oss med borrevann). - Farsjøveien/ Gropdalen er fra Kragerø Kommunen ønsket lagt ut på gammel E 18 i bunnen av Gropdalen, Vi ser at dagens vei er det beste alternativet, slik Nye veier har prosjektert. Vi ser frem til en befaring fra dere så snart prosjektet er ferdigstilt. Med vennlig hilsen Gro og Harry Hegland

Kartutsnitt



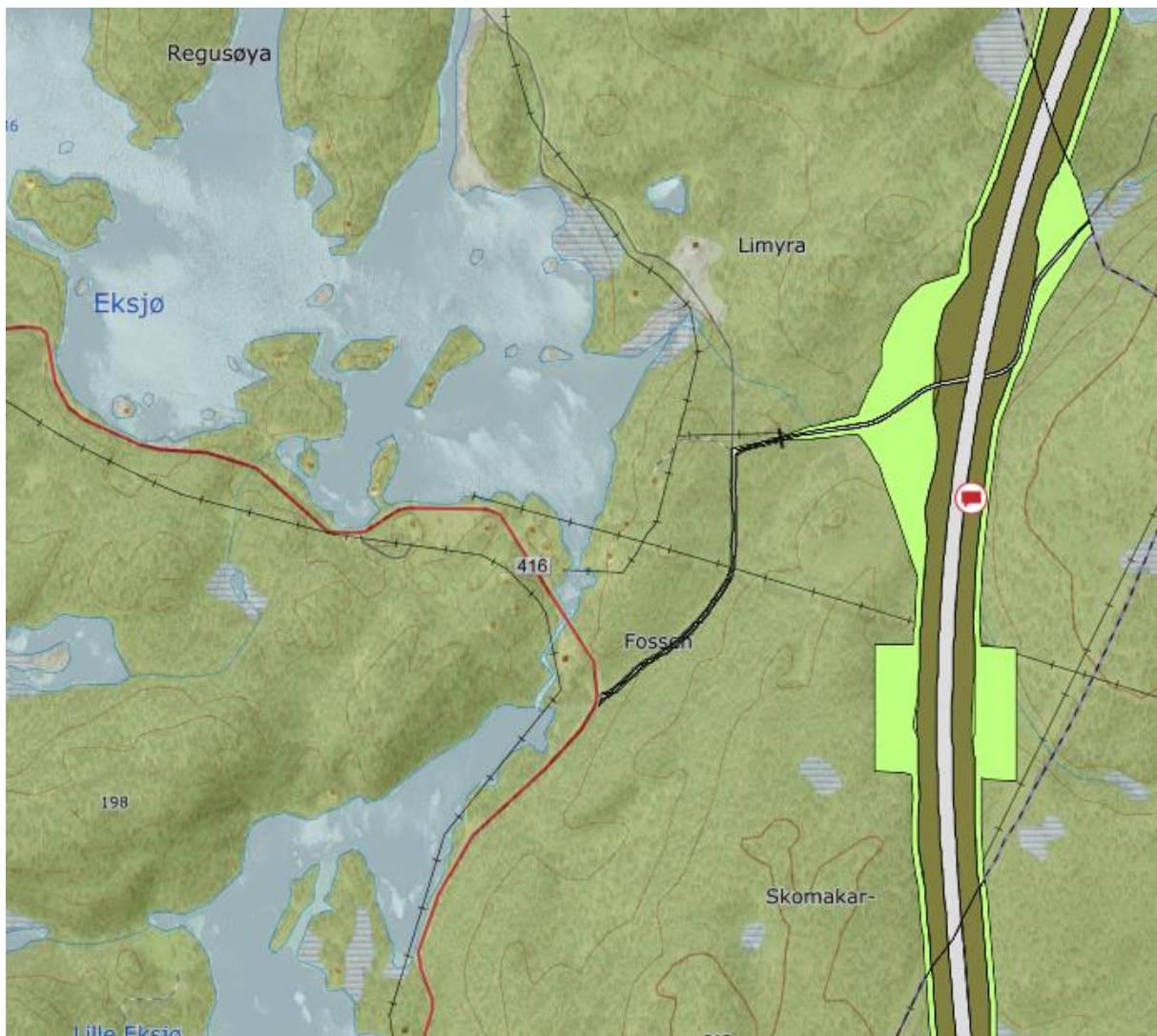
Jørgen Fensgård

Navn	Jørgen Fensgård
Innsendt	9/11/2021, 20:59

Innspill:

Dersom E18 blir lag i denne traseen bør den legges i tunnel forbi Eksjø. Dette for å skjerme vannet og nærmiljøet mot støy og forurensning (også lysforurensning), samt verne dyreliv og vilttråkk. Store og uavbrutte veiskjæringer hindrer vilt i å passere selv om det finnes viltpassasjer. Det finnes en rekke arter og mangfold og ikke er beskrevet i Nye Veier sine kartlegginger. Her må det gå grundigere til verks. Eksjø og omegn er et meget populært friluftsområdet som vil bli kraftig forringet av E18's nærvær. Dersom E18 legges til denne traseen ønskes det primært tunnel. Alternativt må det bygges tilstrekkelige støyvoller, og det bes iherdig om å utelate gatelys om mulig. Om gatelys er et krav, bes det om at det vendes vekk fra Eksjø.

Kartutsnitt



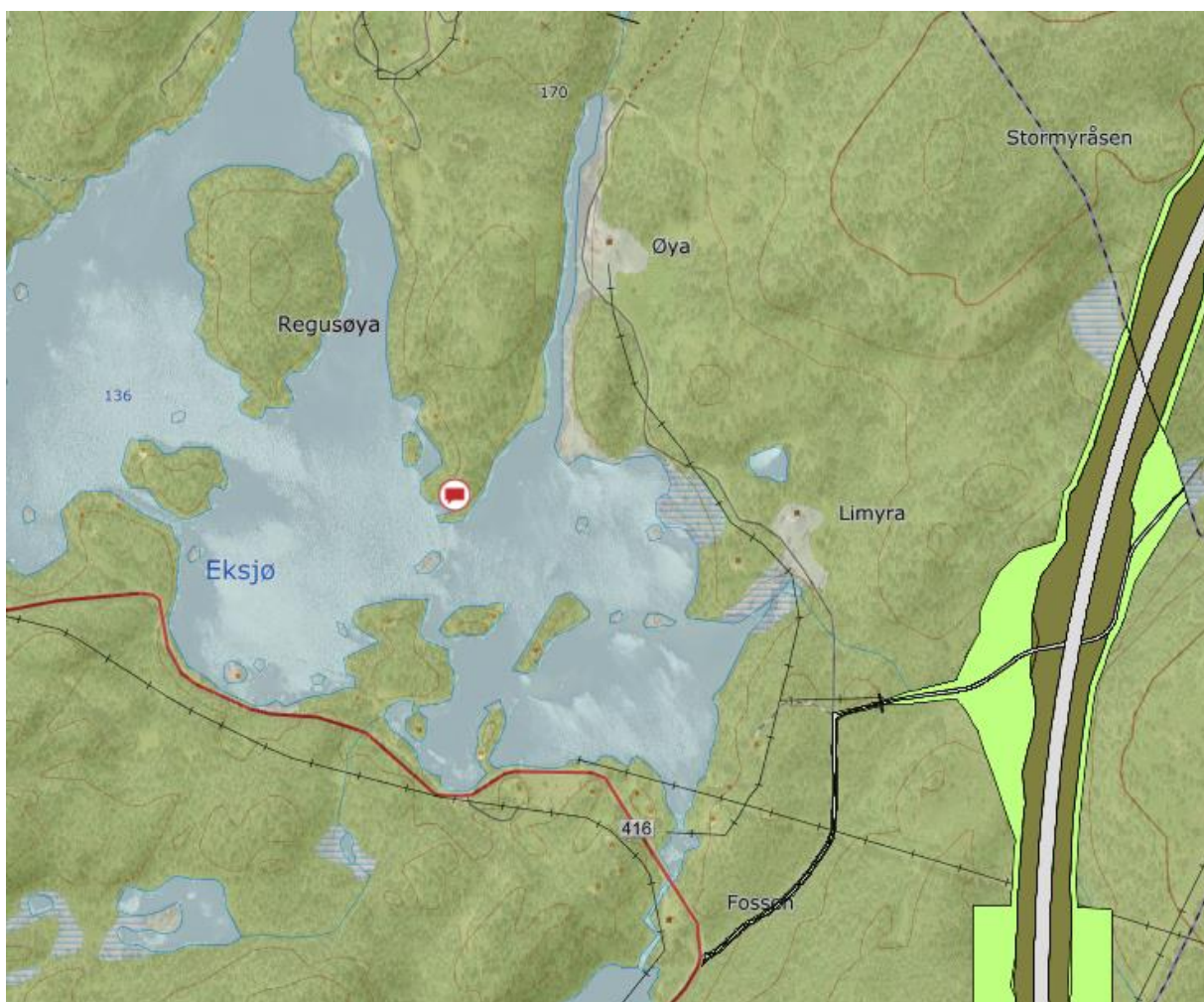
Jørgen Fensgård

Navn	Jørgen Fensgård
Innsendt	9/11/2021, 21:06

Innspill:

Nye Veier sitt støykart viser opptil 55 desibel flere steder i Eksjø, og blant annet ved Sagodden der vår hytte ligger. Enkle målinger viser i dag at ved helt stille dager måles trafikk fra Aklandsveien til opptil 32 desibel. 55 desibel er en kraftig økning, og med tanke på trafikkmengden og kontinuiteten som passerer på E18 vil dette bli uutholdelig og totalt forringe plassen. Derfor er det sterkt ønske om at veien legges i tunnel forbi Eksjø eller skjermes ettertrykkelig med voller og støyskjermer.

Kartutsnitt



Jørgen Fensgård

Navn	Jørgen Fensgård
Innsendt	9/11/2021, 21:48

Innspill:

Gjenbruk av E18 fordi; Miljø. I lys av dagens miljøsituasjon bør man definitivt trå forsiktig når man velger for fremtiden. Velg alternativet som gir det minste fotavtrykket. Velg gjenbruk. Er man i tvil, så hold tilbake. Vi er på bristepunktet når det kommer til utslipp og forurensning, og det nærmeste tiåret er helt avgjørende for kloden. Alle små (og ikke minst store) avgjørelser teller. Jeg vil tro det utvilsomt vil være minst forurensende å gjenbruke eksisterende E18 forbi Moland enn å lage helt ny trase der maskiner skal skyte, hogge og grave opp myrer. Ikke gjør noe vi angrer på om kort tid som våre neste generasjon vil straffes for. Økonomi. Jeg stiller spørsmål til beregningene rundt besparelser og inntjening ved ny E18. Som Victor Normann (professor emeritus ved Institutt for samfunnsøkonomi, NHH) påpeker, blir ikke veien noe kortere. Reisetiden reduseres marginalt som følge av høyere fartsgrense. Høyere fartsgrense krever mer energi av bilene, enten det er strøm eller fossilt brensel. Byene ved kysten lengre reisevei til hovedfartsåren. Trendene, ikke bare i Norge, men også globalt viser at folk trekker mot kysten. Lengre reisevei slår også negativt ut på miljøregnskapet. Om det bygges ny E18 i ny trase er det krav om at nåværende vei skal tilbakestilles til natur. Også her ligger det trolig en vesentlig kostnad. Dyreliv. Det påpekes at lange strekk med åpne skjæringer har en meget negativ påvirkning på vilt og dyretråkk, selv om det bygges viltoverganger etter preakseptert standard. Igjen – ikke la neste generasjon – eller dyrelivet – straffes for at det skal spares noen lusne kroner sett i det store perspektivet. Trafikksikkerhet. Erfaringer og statistikk tilsier at veistrekker med midtdeler og redusert fartsgrense er vel så trafikksikre som fire felts vei – om ikke mer. Positive synergier. Industri og arbeidsplasser er allerede etablert ved nåværende trase. Gjeldende infrastruktur vil også kunne gjenbrukes.

Kartutsnitt



Per Arvid Larsen

Navn	Per Arvid Larsen
Innsendt	9/11/2021, 08:38

Innspill:
Gårdsnr 50 Bruksnr 5

Kartutsnitt



Innspill:

Bru over Skjerkholt-Ionene må sees i sammenheng med veiens høyeste punkt over/gjennom Hallandsheia/Blautmyrknatten:

Skal Nye Veier ta tilstrekkelig hensyn til miljø, naturinngrep, og dyrs trekkemønster i dette området må bru-krysspunkt over Skjerka, høyde på bru over Skjerka, og topphøydepunkt på vei over/gjennom Hallandsheia vurderes i sammenheng.

For å unngå så bratt stigning som 3-5% fra krysspunkt over Skjerka til topphøydepunkt over Hallandsheia (som i flg NV's infomøte ligger på 210 moh) må tiltak iverksettes. Vi mener definitivt at beste kombinasjonsløsning for avbøte på miljø- natur- støy- og dyretrekksutfordringer er å flytte kryssningspunkt av Skjerka lenger opp i vassdraget slik Tvedestrand kommune har skissert. Da vil videre trasè og høyde for veien naturlig treffe riktigere inn mot Lyngmyrdalen, og deretter mer direkte mot Blautmyrknattens høyeste rygg der veien må gå gjennom i tunnell. Ved å gå gjennom Blautmyrknatten i tunnell, og løfte bru-høyde over Skjerka vil nevnte stigningsproblematikk østover fra Skjerka reduseres kraftig. Med støygjerd på brua over Skjerka, en vei som glir ned inn i terrenget på vei gjennom Lyngmyrdalen mot Hallandsheia, videre i tunnell gjennom Blautmyrknatten, og der etter i mye lavere høyde forbi Sandvann og Natvann vil gi en rekke kraftig avbøtende effekter. Med denne rekken av justeringer vil vi for fremtiden oppnå mindre CO₂-utslipp, mindre motorstøy med slakere bakke opp mot veiens høyeste punkt, lettere å bygge viltpasseringsbruer mot terrenget, betydelig reduksjon av høyeste punkt på veien som samtidig vil gi gevinst ved at større deler av veien vil ligge i tunnell i det mest kritisk utsatte området mht snøfall (ref Østerholt heia). Veien videre østover vil ved lavere topphøyde på veien passere Sandvanns- og Natvannsområdet i en mye mer hensiktsmessig høyde for naturomgivelsene, og de mye brukte turstiene i områdene. Uansett er minst 4 m (helst enda høyere) høye støyvoller langs veien helt avgjørende for å begrense støy mot omgivelsene.

Det virker som det til nå bevisst har underkommunisert rundt støyeffekten ved for bratt stigningsprosent fra Skjerka mot Hallandsheia, og for høyt plassert vei i forhold til omgivelsene uten tilstrekkelig høye støyvoller.

Dersom ny motorvei ender med å bli plassert i denne indre linjen på grensen mot Vegårshei må NV og samfunnet ellers ta ansvar for å kompensere med gode nok avbøtende tiltak slik som beskrevet.

Innspill:

Viltoverganger

Nye Veier forklarer i dialog at 2 km i snitt mellom hver viltpasseringspunkt er standard etter «beste praksis». Dvs at mellom hvert viltpasseringspunkt kan det bli 3 km. Dette er ikke i nærheten av å tilfredstille hverken hjortevilts eller andre mindre dyrs behov for passering av en menneskeskapt barriere som en motorvei er. MAX 2 km hver viltpasseringspunkt burde det vært. Ifølge undersøkelser og erfaring fra Europa, nabolandet vårt Sverige, og utsagn fra grunneiere/viltengasjerte personer i tidligere Vestfold er det første når man kommer ned mot 1 km mellom hver viltpasseringsmulighet at dyra klarer å benytte seg «stressløst» av passering 500 m til høyre eller venstre. I Sverige bygger staten nå nye viltoverganger på eksisterende motorveier pga avstand mellom tidligere har vært altfor lang.

Innspill:

Skjerkholt-bygda vil bli ekstremt utsatt for motorveistøy ved bygging av ny vei mellom Skjerkholt og Midtbøheia med en-sides kjempehøy fjellskjæring opp i Midtbøheia dersom ikke spesielle støyskjermingstiltak iverksettes. Det beste ville være om man la veien i tunnell gjennom Midtbøheia som endte direkte ut i bru-passering av Skjerka.

Ved et kompromiss i forbindelse med dette hadde Halvor Skjerkholt et godt forslag ved å plassere et 200-300 m betong lokk som støyskjerming mot gårdsmiljøet.

Innspill:

Viltundergang sammen med bilvei fra Modalen mot Lauvland fremstår som en dårlig løsning slik den vises i planarbeidet til nå. Dette vil etter min vurdering bli en enda dårligere løsning enn eksisterende viltundergang ved Nygård nærmere Grenstøl. Først og fremst; - ALT FOR TRANG, dernest; - TERRENGET STUPER NED I EN TRANG «SJAKT» inn mot undergangen fra vestlig side. Dersom det overlates til entreprenør å «tilpasse undergangen hensiktsmessig» vil dette forbli en dårlig løsning for viltet. Det er en elendig løsning å samkjøre vei og viltundergang i en så smal passasje. Dette nekter jeg å bli overbevist om at er planlagt etter «beste praksis».

Innspill:

Støyvoller og bruk av overskudds løsmasser/sprengstein bør utvilsomt utnyttes til beste for en «stillere» vei. Nye Veier har planlagt store områder som løsmassedepotier. Dette har Tvedestrand kommune også kommentert som forbedringspunkt i planarbeidet, og særlig dersom total pris ikke påvirkes av en slik løsning. I tillegg vil man redusere påvirkning av naturområdene utenfor veilinjene.

Innspill:

Hjort, elg, og rådyr. Det er en helt tydelig trend i området det planlegges ny motorvei jeg ønsker å belyse, og det gjelder den økede trafikken av særlig hjort på tvers av planlagt trasè. Det har alltid vært en høy aktivitet og bevegelse med elg og rådyr, og de senere ca 20 årene også hjort. Det som registreres nå er enda hyppigere bevegelser av hjort i områdene utenfor det som ble definert som kjerneområder frem til nå. Viltkameraer som står på de samme punktene over tid beviser dette. Derfor vil en innskrenking i antall viltover-/underganger få en mye større påvirkning for hjorteviltet fremover enn det vi kan se nå ettersom hjorteviltbestandene totalt ser ut til å fortsette å stige.

Nye Veier kan ikke skjule seg bak den flotte beskrivelsen «beste praksis» og likevel bruke minimum i utførelse mht lengde, bredde, antall, og beplantning. Området mellom Tvedestrand og Akland trenger optimalt med viltoverganger.

Innspill:

For alle gårder er det viktig at traktor- og driftsveier blir tilrettelagt for fremtidig drift av skogen. De kommende generasjoner har ingen påvirkning på den ødeleggelsen som nå blir gjort på gårdens og nabogårdenes eiendommer mht logistikk. Transport utfordringen kan bli stor dersom ikke mange nok og gode nok passeringer blir plassert for de grunneiere som har skog på begge sider av ny motorvei. Det er ikke ønskelig at traktorveier kombineres med viltpasseringer av hensyn til både vilt og driftsforhold. Dersom små reststykker av skog blir stående tilbake på motsatt side av motorveien bør det utføres jordskifte for å gjøre det hensiktsmessig for de eiendommene det gjelder.

Konkret for vår eiendom blir den skadelidende dersom erstatningsvei fra Klokkermyra til Kraktjern blir lagt om Skjerholtdalen uten en erstatningsvei i tillegg på vestsiden av ny motorvei. En slik vei må ikke komme i konflikt med rideveien.

Veien fra Skrikmyr til Klokkermyra må beholdes som klasse 3 vei.

Undergangen/kullverten nær Klokkermyra er planlagt som kombinert traktor-/viltpassering med 12m bredde. Dette vil ikke bli en god løsning! Dersom en kombi-løsning skal være god nok må denne undergangen også ha 40m bredde.

Innspill:

Nye Veier har lovet opprettholdelse av rasjonelle forhold for grunneiere til å ha tilgang til egen eiendom mht hogst, ungskogpleie, vedhogst, og all annen bruk av eiendommen. Dette kommer til å bli utfordrende for NV å innfri. Det kommer ikke til å bli akseptert å kjøre kilometervis med omveier pga at NV ikke vil bygge underganger som tilfredstiller plass til å kjøre hogstmaskiner og lastebærere. En grunneier på Myklebostad i Holt føler han sitter tilbake med skjegget i postkasse siden han ikke sto hardere på mot NV mht tilgang til eiendommen sin på motsatt side av motorveien som ble ferdigstilt i 2019.

Innspill:

De senere årene har allmenhetens bruk av områdene langs Skjerka, og heiarealene rundt helt tydelig økt. Grunneierlaget langs Skjerka selger fiskekort, og antall kjøp har det siste året økt med 500%. Over hele landet viser det seg at friluftsliv for folk flest er den aktiviteten som virkelig har økt i Covid-19 perioden vi har vært gjennom. Alle signaler fra trendforskere og direkte fra undersøkelser blant vanlige friluftslivsbrukere bekrefter at denne trenden bare vil forsterkes.

Nye Veier og kommunens politikere kan ikke frarøve verken friluftsfolk eller grunneiere muligheten til å nyte dette området uten å virkelig kompensere slik at tilgjengelighet til arealene blir opprettholdt på aller høyeste nivå. Det aller beste er Å FLYTTE HELE VEIEN.

Innspill:

Dessverre har det vært altfor lite fokus på det faktum at Tvedestrand kommunes siste område med en levedyktig bestand av storfugl og orrfugl ligger midt i ny veitrassee. Der Nye Veier vil bygge ny motorvei på høydedraget opp mot Varden, og videre østover ligger spillmyrene der storfugl og orrfugl har laget nytt liv til nye generasjoner med skogsfugl i hundrevis av år. Dette området, og nevnte spillmyrer vil bli fullstendig ødelagt. De fuglene som eventuelt fortsatt klarer å formere seg i området på begge sider av veien vil leve utrygt når de beveger seg på vingene over motorveien. Siden veien er planlagt høyt i terrenget ved siden av eksisterende høyspentlinje, vil veitrafikken bli en enda større barriere og fluktfelle enn tidligere. Siden fuglene vil måtte oppnå en unaturlig høy flygehøyde ved passering av veien for å unngå krasj med biler over denne ene barrieren, og deretter en felle til når høyspentlinja skal passeres. Det er en kjensgjerning at høyspentlinjer er en av de verste unaturlige avtagere av norsk skogsfugl. Når det nå kommer en motorvei parallelt med høyspentlinja vil det bli katastrofalt for den lokale skogsfuglebestanden som faktisk er den siste virkelig verdifulle i vår kommune.

Eneste alternativ for å kompensere nok i denne sammenheng er en vei lavere i terrenget i Lyngmyrdalen slik at skogsfuglen får sjans til å fly over veien uten å måtte oppnå en fullstendig unaturlig flygehøyde. Og i tillegg vil selvfølgelig tunell gjennom Blautmyrknatten, og ikke åpen vei i kanten av spillmyrene, med steinfyllinger direkte ut i myrene være en ekstrem stor forskjell.

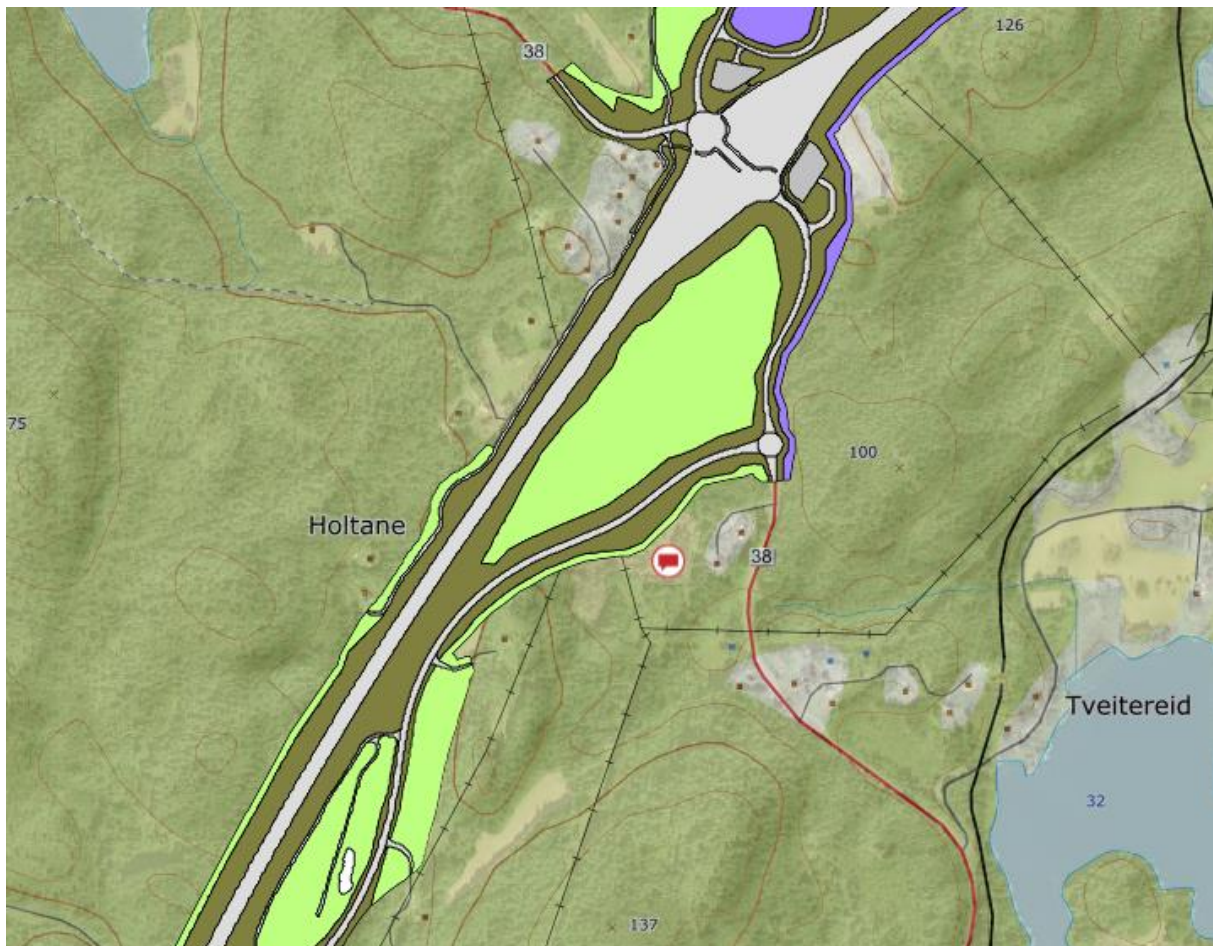
Regina Braikovic

Navn	Regina Brajkovic
Innsendt	9/11/2021, 15:11

Innspill:

Vi foreslår på nytt at arealene i Bråtane kan benyttes til å fylles med "skrotmasser". Antagelig er det mest anvendelig å bruke andre masser enn rein stein. Jordene kan fylles opp i to høyder for at det ikke skal bli for bratt. Det er mulig at det kan fylles opp mot tomta til Roger Halvorsen for å kunne få plass til tilstrekkelig mye masser. (Mat)jord bør fjernes før fylling, det er viktig at det legges en meter jord på toppen. Særlig hvis massene under drenerer godt. Det er mye jord og myr tilgjengelig, dette bør ikke være noe problem. Myrmasser som graves tilside bør dekkes godt under mellomlagring, mye vil omdannes og forsvinne som CO2 og metan i lufta, også masser fra det dyrka jorde lengre opp.

Kartutsnitt



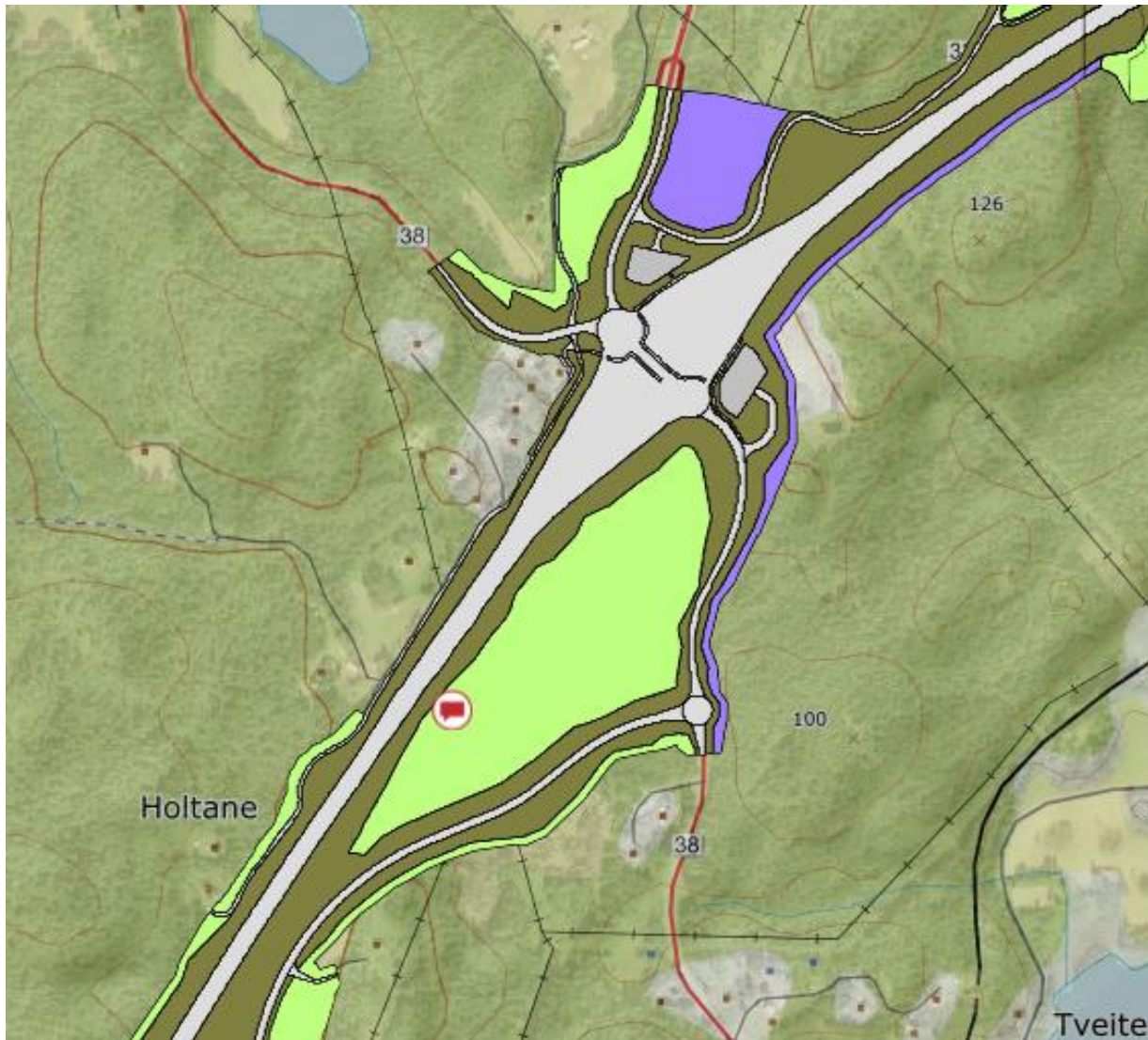
Regina Braikovic

Navn	Regina Brajkovic
Innsendt	9/11/2021, 15:14

Innspill:

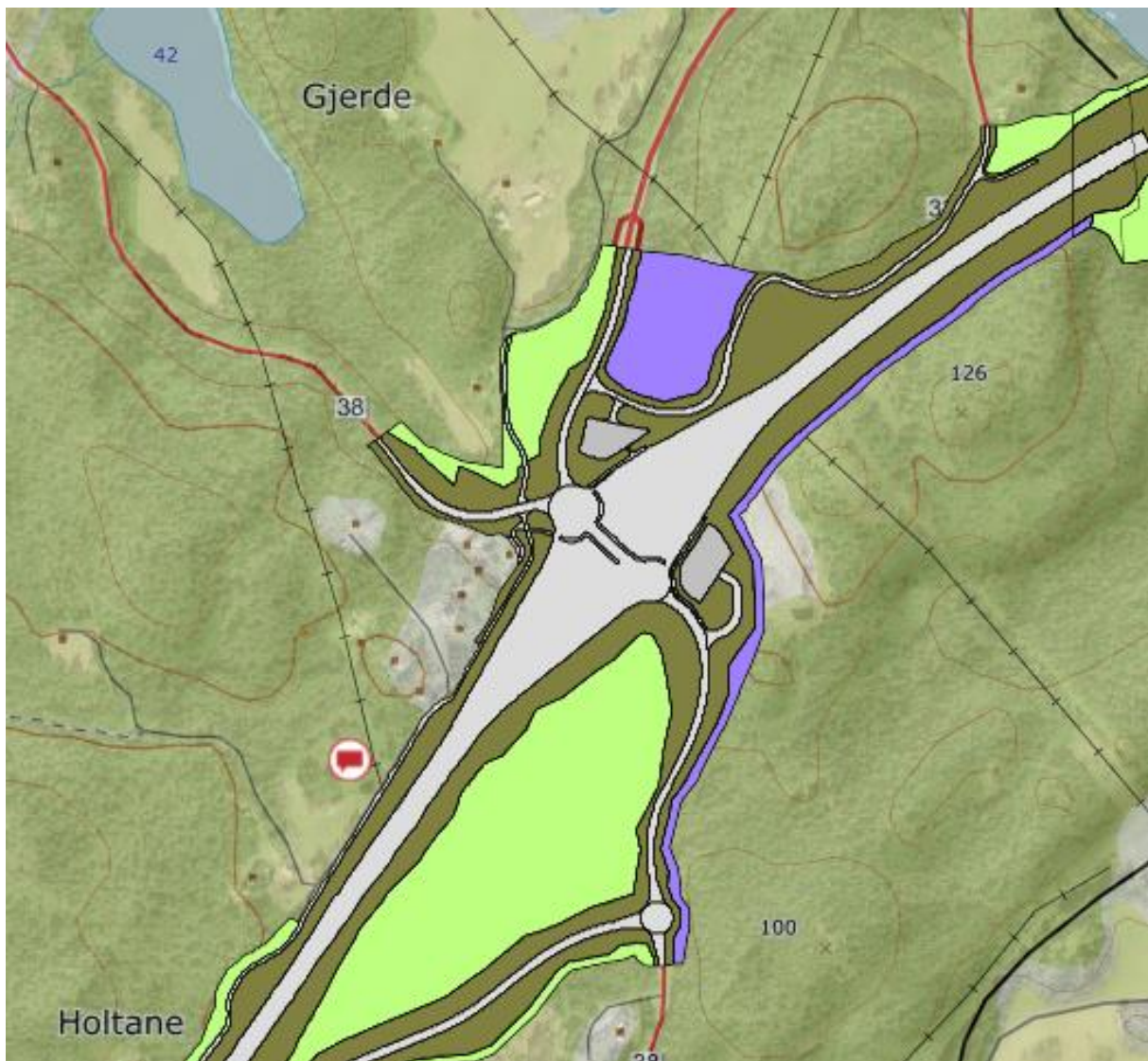
Dyrket jorde som brukes midlertidig av NV Myrjord dekkes godt for å unngå at det forsvinner i atmosfæren som metan og CO². Arealet gjerdes inn til sau etterpå. Vi trenger innkjørsel og port. Vi trenger midlertidige beiter i anleggsperiode og et par år etterpå.

Kartutsnitt



Anne Helene Mostad

Navn	Anne Helene Mostad
Innsendt	9/12/2021, 18:54
Innspill:	Gjelder Norde Holtanesletta - Vi ønsker å få innløst huset, pga støy - Vi ønsker at det blir etablert kulvert

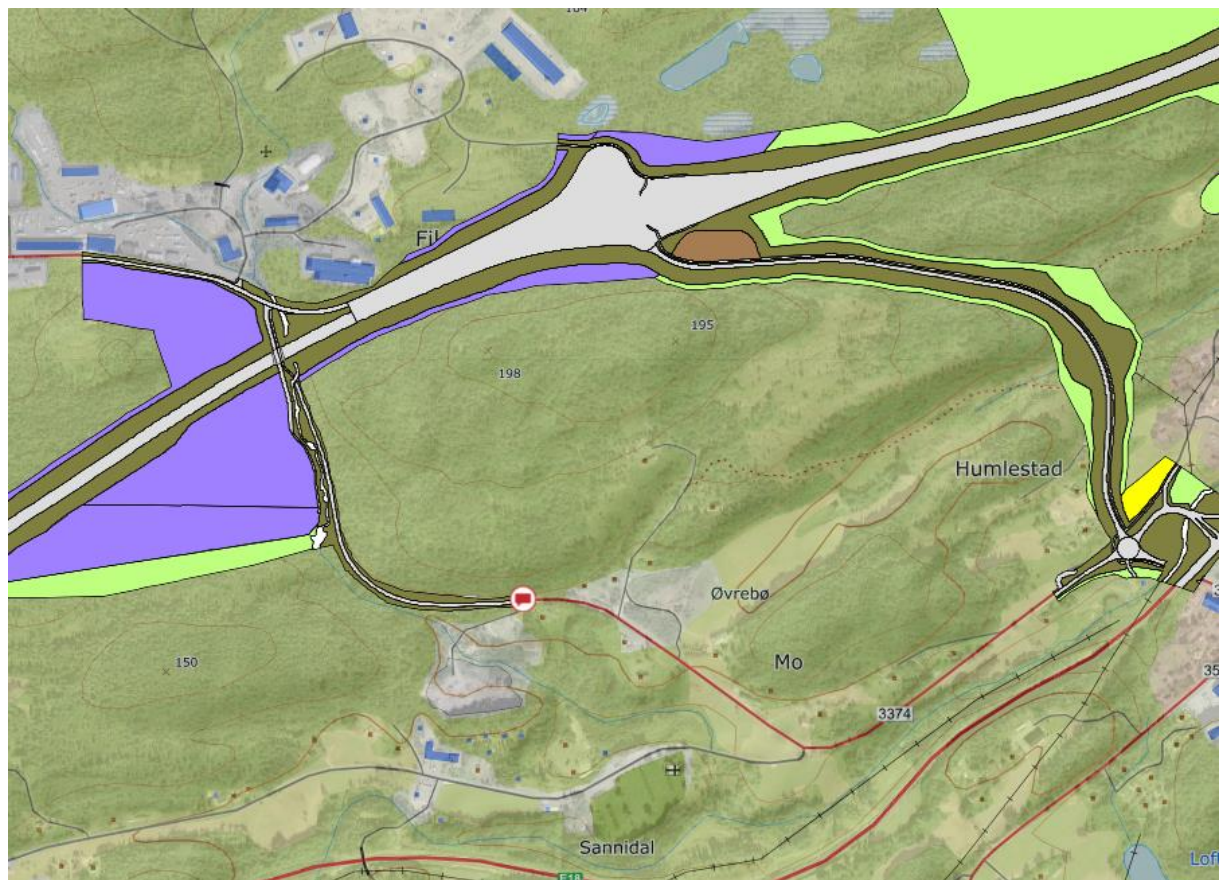
Kartutsnitt

Inge Roar Snøås

Navn	Inge Roar Snøås
Innsendt	9/12/2021, 11:22

Innspill:

Den delen av Krokenveien som er foreslått omgjort til S/G vei, må bommen være elektrisk åpen/lukking. Grunneiere med eiendom i nærheten må ha tilgang til denne veien med bla. traktor. Også tømmerbil må ha tilgang til denne veien, for å få ut tømmer. Det må også være enklere ved brøyting.

Kartutsnitt

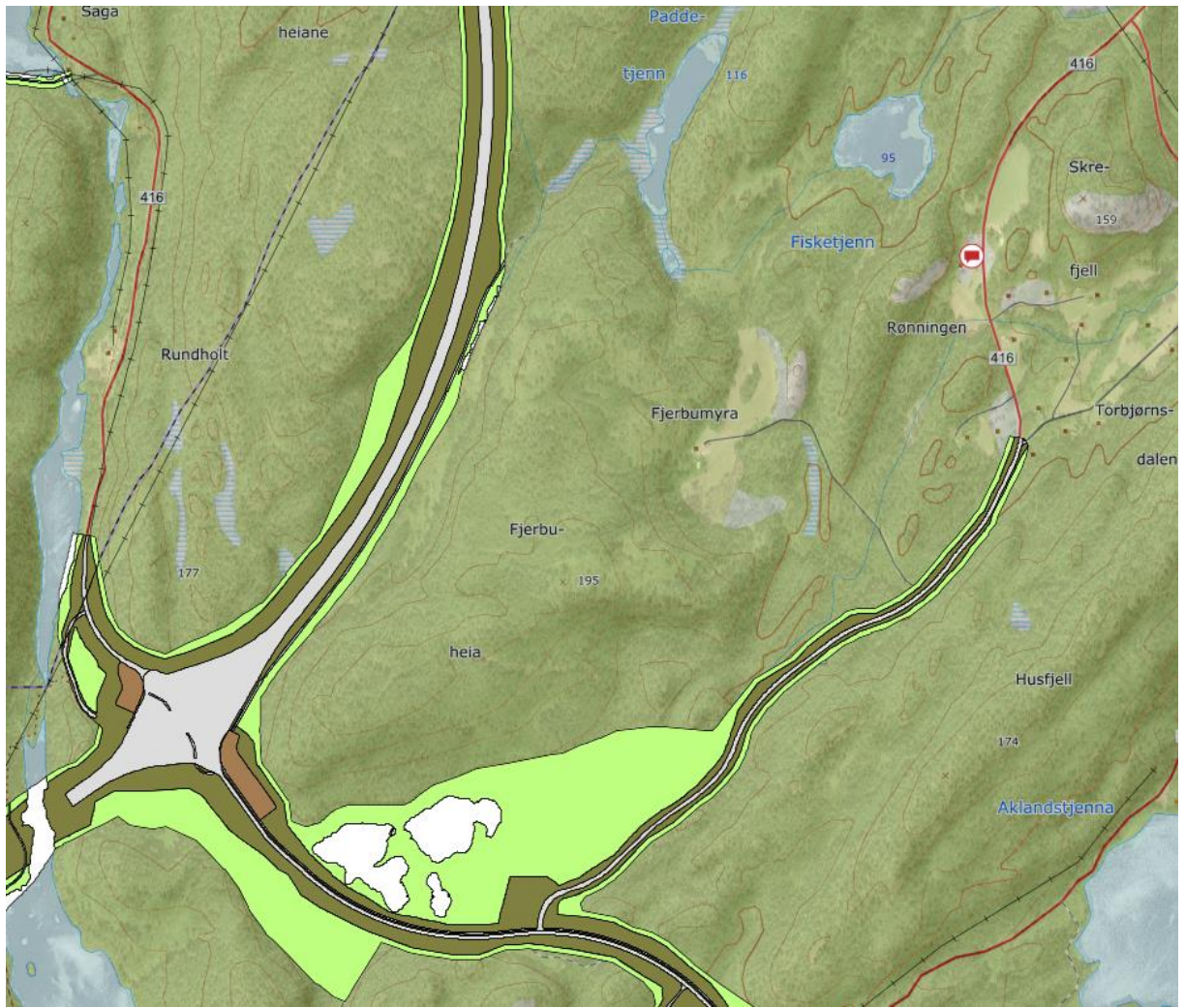
Jens Petter Rønningen

Navn	Jens Petter Rønningen
Innsendt	9/12/2021, 12:09

Innspill:

Vi driver en melkegård i Torbjørnsdalen som har historie helt tilbake fra tidlig 1700-tallet. I 1970 ble fylkesvei 416 bygget tvers igjennom gården. Siden den gang har vi stadig måtte være mer og mer forsiktig ved veien ettersom trafikken øker hvert år . Omleggingen av veien frem til industriområdet på Moland vil føre til økt trafikk og da særlig tungtrafikk i Torbjørnsdalen. En rapport fra COWI, datert november 2020, beskrev at østgående ÅDT (årsdøgntrafikk) fra industriområdet var 340 kjøretøy om dagen. Hvor mange som skal i retning sør har vi ikke fått vite. Hva som er ÅDT på fylkesvei 416 igjennom Torbjørnsdalen i dag har vi heller ikke fått vite. Men det passerer i dag på langt nær ikke så ofte biler som hvert fjerde minutt, som ville utgjøre en ÅDT på 360. Vi mener at det bør utredes hvor mye trafikk vi har i dag og hvor mye trafikk vi kommer til å få på fylkesveien 416 igjennom Torbjørnsdalen. På grunn av boliger og gårdstun tett langs fylkesveien i Torbjørnsdalen må det etter vår mening settes inn tiltak. Eksempler på tiltak er nedsatt fartsgrense, fartsdumper og/eller fotoboks. Slik vi forstår det skal ikke Nye Veier gjøre noen endringer i selve Torbjørnsdalen. Men endringen av hovedveinettet og kjøremønsteret vil føre til en endring i trafikken igjennom Torbjørnsdalen, som etter vår mening Nye Veier er ansvarlig for. Som beboere i nærområdet av den potensielt nye motorveien ønsker vi flere bruer og tunneller. Dette er for å verne om den lokale naturen. Spesielt vil en tunell ved Eksjø være bra for området, med tanke på naturen, dyr og mennesker. Vi håper at dere tar dette med dere videre i prosessen. Med vennlig hilsen Karen, Thorleif, Per Magne, Mona og Jens Petter Rønningen.

Kartutsnitt



Knut Aas

Navn	Knut Aas
Innsendt	9/12/2021, 12:20

Innspill:

RIDEVEIEN VIERLI - ANGELSTAD Rideveien fra Vierli i Vegårshei til Angelstad i Tvedestrand er en fredet ferdselsåre fra jernalder - middelalder, tolket som en ridevei/postvei. På strekningen som går inn på Aas (g.nr. 47 br.nr. 1) ligger de tre veiviservardene som går langsmed veien i Vegårshei. Veien blir jevnlig ryddet. Fra Lyngrotheia til Blautmyrknatten ligger rideveien på vestsiden av disse heiene, men dessverre innenfor båndleggingskorridoren. (Se vedlagt kart - sørøstre del av Vegårshei) Det er derfor av stor betydning at fremtidig E-18 kommer på østsiden av disse to heiene, og helst øst for kraftlinjen, eller i tunell, slik at rideveien også skånes videre ned i Tvedestrand. Fra rideveien i ovenfor nevnte område er det fri sikt over Vegårshei, og inn i Vegårsheis nabokommuner Tvedestrand, Froland, Åmli, Gjerstad og også inn i Telemark. NB! Lyngrotheia og Blautmyrknatten er derfor også en naturlig støybuffer mot store deler av Vegårshei.

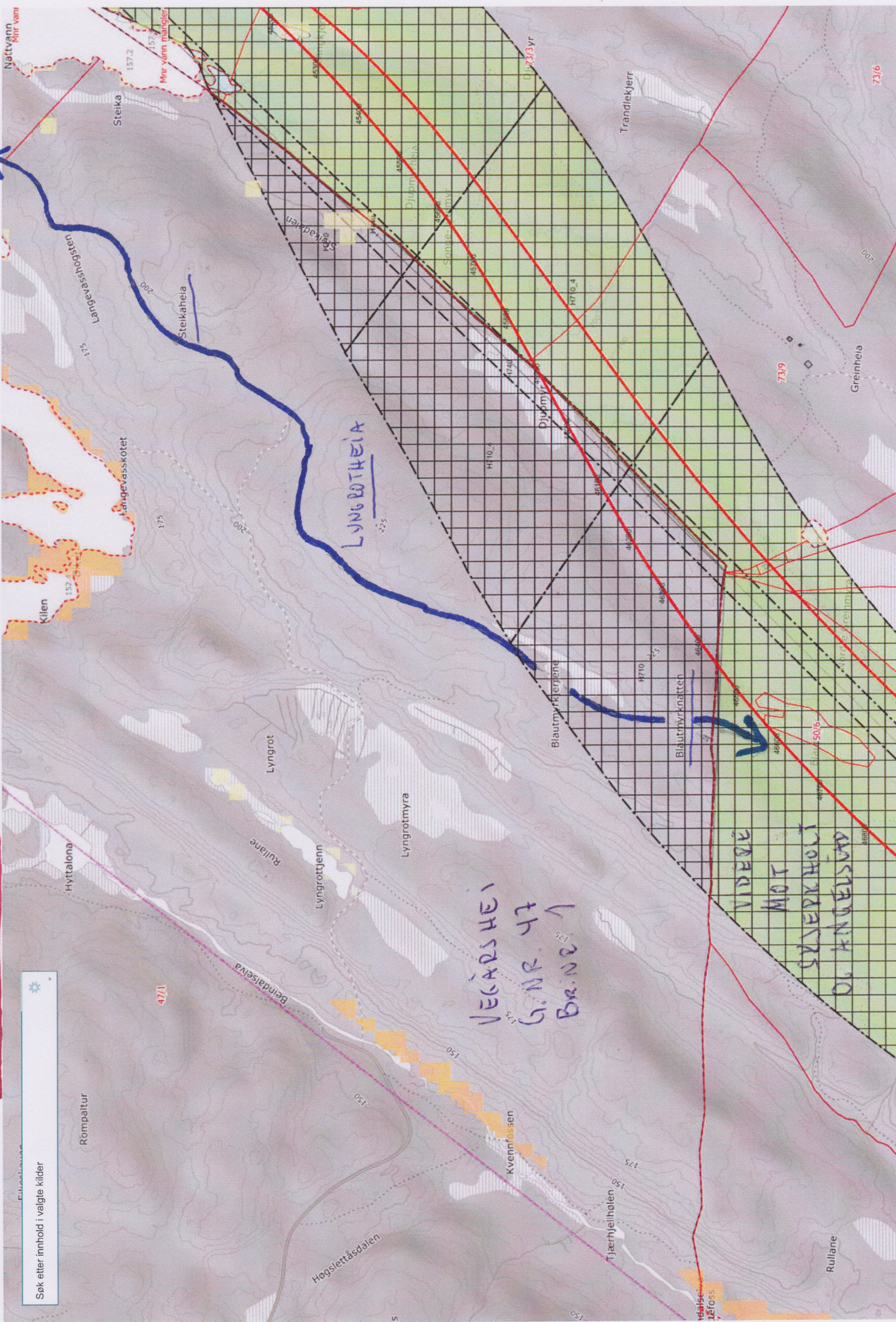
Kartutsnitt



FREDET RIDEVEI

ANGELSTAD - VIERLI

VIERLI




Søk etter kulturminner..

FREDET
 VEGÅRSHEI
 G.NR 47, B.NR 1


 Kart ()

Uten navn / Veganlegg

Kulturminne 

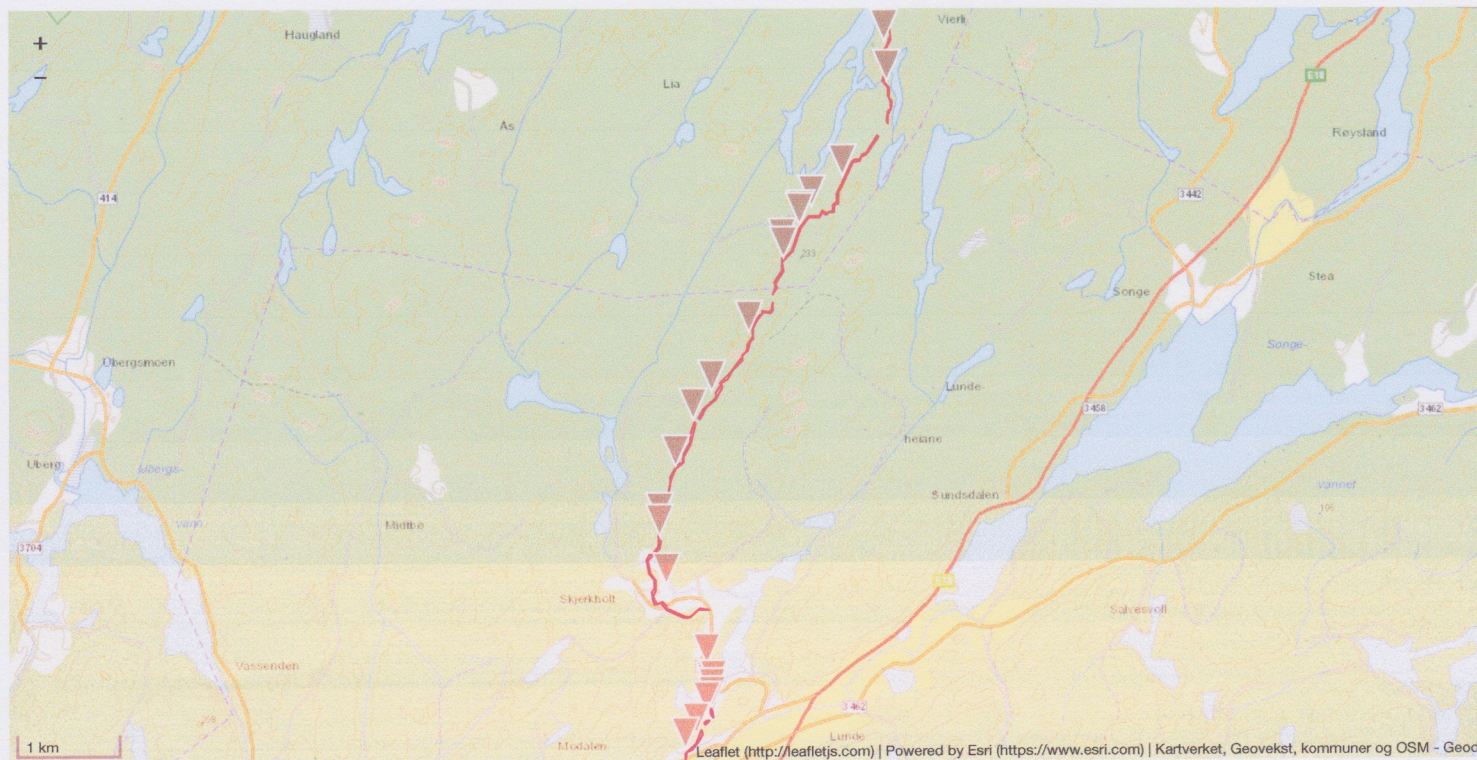
Lagt inn av:
 Agder fylkeskommune

Kategori:
 Arkeologisk minne

Vernestatus:
 Automatisk fredet

Datering:
 Jernalder - middelalder

Beliggenhet:
 Tvedestrand, Agder




Uten navn

Lagt inn av: Agder fylkeskommune

Ferdelsvei, tolket som en ridevei/postvei fra jernalder - middelalder. Veien går fra gården Vierli i nord til postgård og gjestgiveri (ID 86975) i Angelstad i sør. Den er hittil ikke identifisert helt frem til Vierli. Veien fremstår i delpartier som en etablert sti som går over bart fjell, gjennom skog, og forbi myr og våtmark. I Vegårshei ble det funnet tre veiviservarder langsmed veien, og som er tolket i tilknytning til denne.

Legg til bilde +


I nærheten

Liker  0

Del:   


Detaljert informasjon


Minnet består av (25)


Rideveg (267393-1) 	
Enkeltminnekategori	Arkeologisk minne
Enkeltminneart	Rideveg
Opprinnelig funksjon	Kultur
Datering	Jernalder - middelalder
Vernestatus	Automatisk fredet


Lovgrunnlag	Kulturminneloven av 1978
Paragraf	4 (Automatisk fredning)
Vernedato	2020-02-12
KulturminneID	267393-1

Fra avslutning i skråningen så følger den vei til dyrka mark for deretter vei til/fra hus.
Uavklart om den har fulgt denne ruten.

Kommentarer (0) 

Lenker (0) 

Videoer (0) 

Andre kulturminner i nærheten 

Kulturminnesøk - en tjeneste fra Riksantikvaren, Direktoratet for kulturminneforvaltning (<http://ra.no>)

[Personvern og bruk av informasjonskaplar \(/personvern-og-bruk-av-informasjonskaplar\)](#)

[Kontakt oss \(/kontakt-oss\)](#)

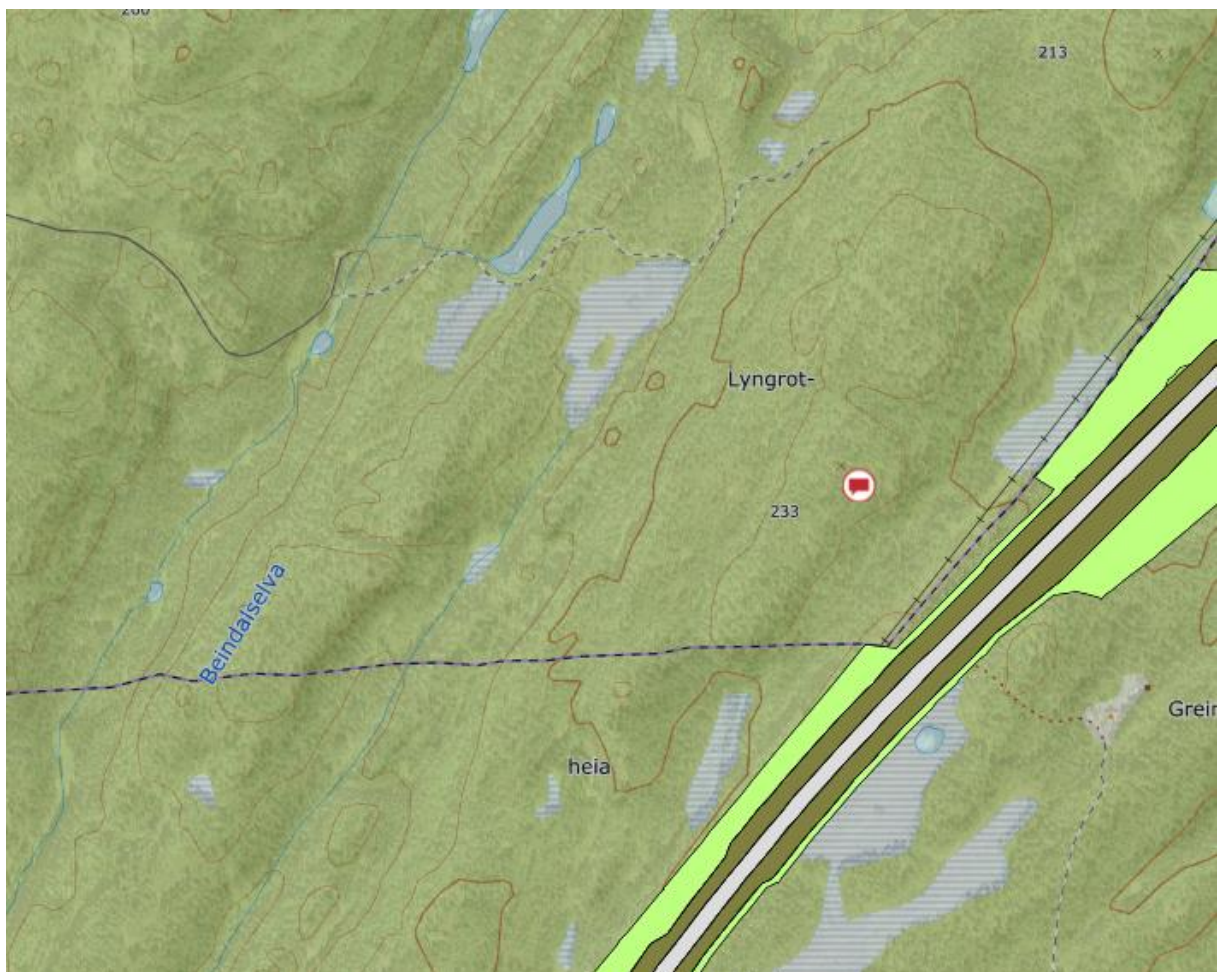
Knut Aas

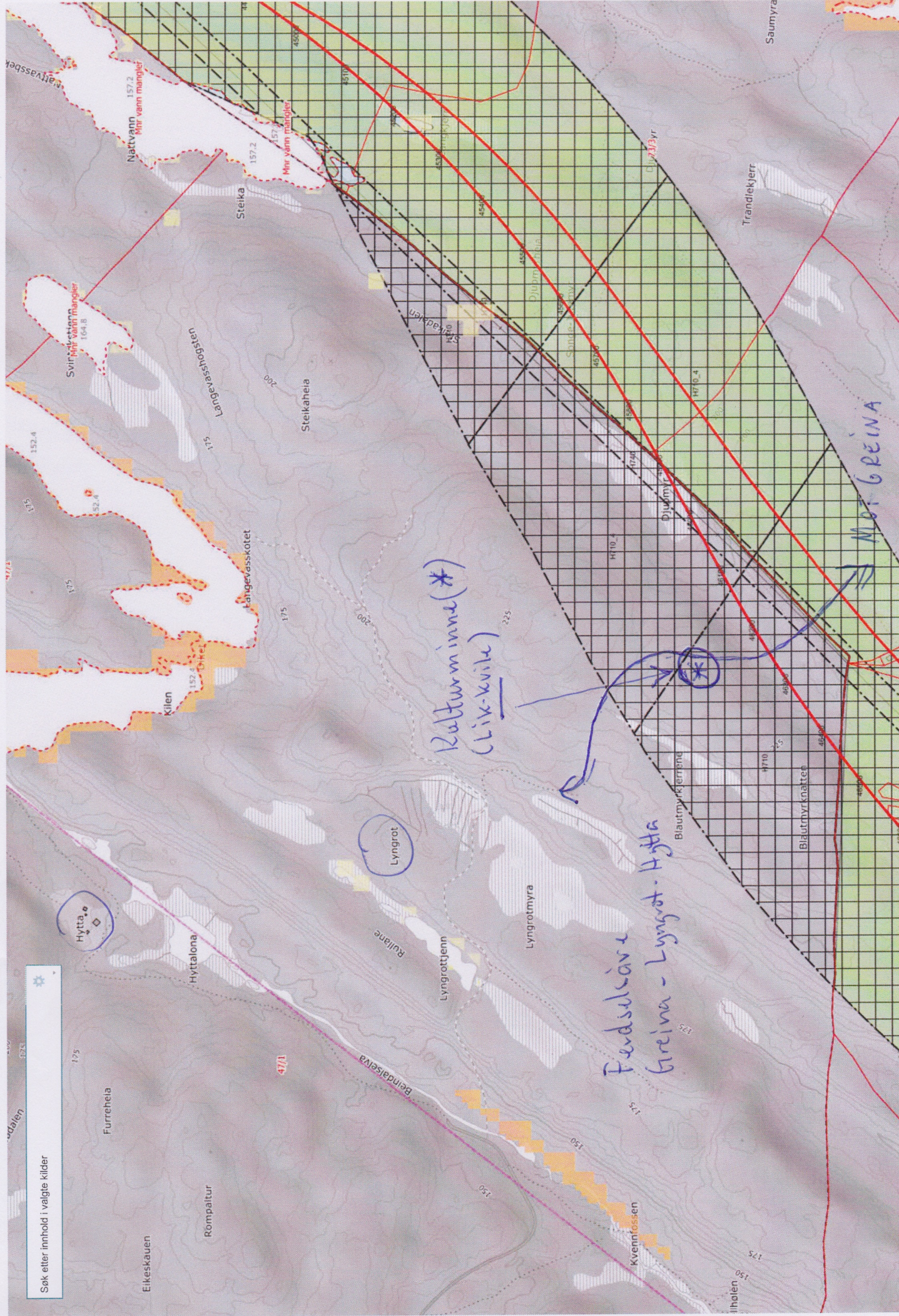
Navn	Knut Aas
Innsendt	9/12/2021, 12:24

Innspill:

KULTURMINNE - LIKKVILE Et likkvile var et sted der man kunne sette ned lik eller kiste under transport. (Skulle ikke komme i kontakt med bakken) Som oftest steiner bygd opp til formålet. På Blautmyrknatten er et av de eneste markert i området, og er godt synlig rett ved ferdselsåren mellom husmannsplassene Greina- Lyngrot- Hytta. Automatisk fredet. Alder anslått til førreformatorisk tid.

Kartutsnitt






Søk etter kulturminner..




Uten navn / Annen arkeologisk lokalitet

Kulturminne 

Lagt inn av:

Agder
fylkeskommune

Kategori:

Arkeologisk
minne

Vernestatus:

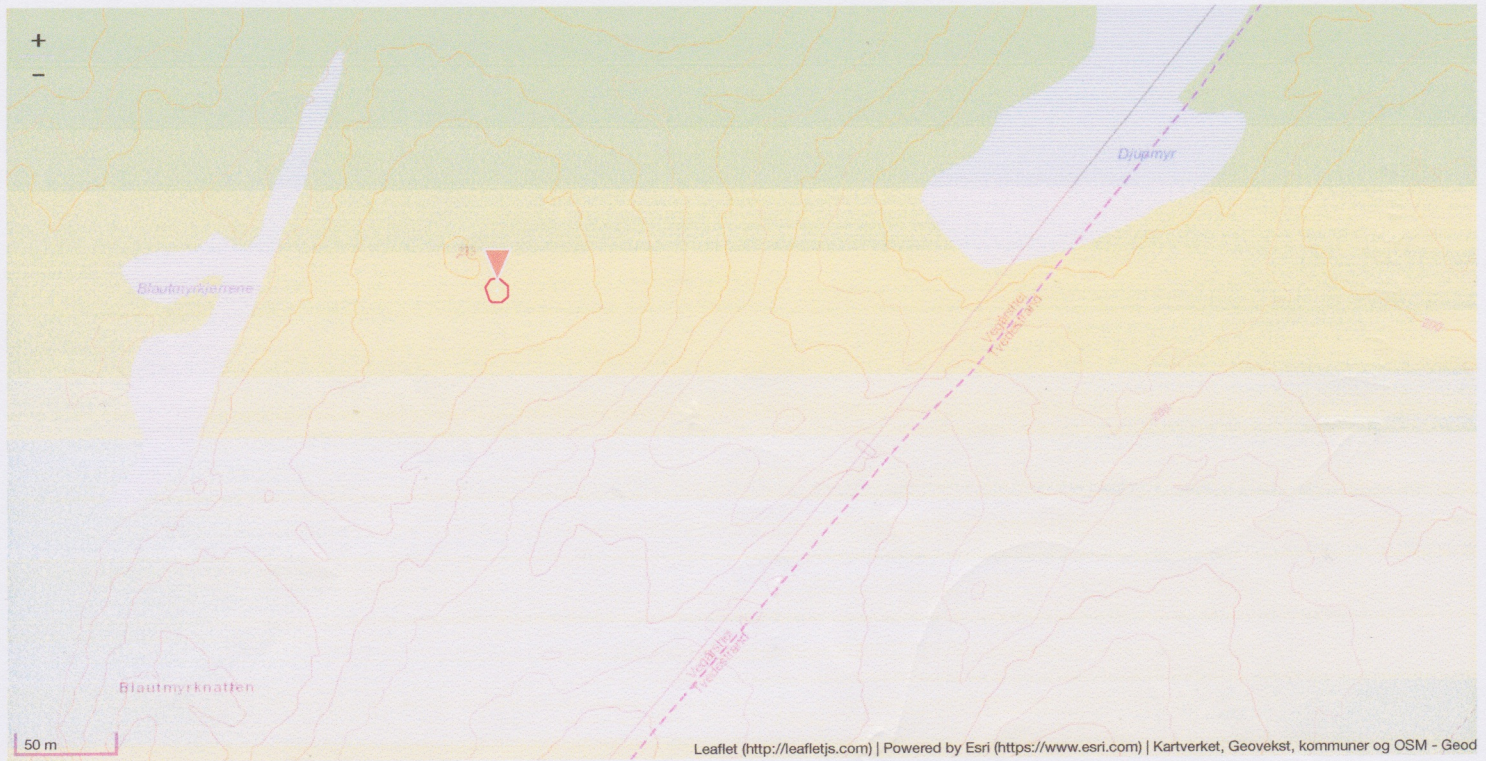
Automatisk
fredet

Datering:

Førreformatorisk
tid

Beliggenhet:

Vegårshei, Agder





Uten navn

Lagt inn av: Agder fylkeskommune

Likkvile, består av et lag med steiner i størrelse 7x5x5 - 40x20x15 cm, med de minste sentrert i midten og noe større steiner liggende i utkanten. Måler 150x77 cm, orientert NV-SØ, i en U-form. Buet i NV, mens det i SØ er mer rett med åpning i steinrekken. Flere steiner Ø og N utenfor formen, som trolig originalt har vært del av likkvilen. Den befinner seg på bart berg, på et åpent høydedrag. En sti passerer i Ø, fra Varden/Greina.

Legg til bilde +

I nærheten

Liker  0Del:   Detaljert informasjon 

Tittel	Uten navn
Kategori	Arkeologisk minne
Enkeltminnekategori	Arkeologisk minne
Art	Annen arkeologisk lokalitet
Enkeltminneart	Likkvile
Datering	Førreformatorisk tid
Ansvarlig organisasjon	Agder fylkeskommune

Vernestatus	Automatisk fredet
Fylke	Agder
Kommune	Vegårshei
Gårdsnavn	Aas
Synlig	Ja
Under vann	Nei
KulturminneID	264471

Minnet består av (1)

Likkvile (264471-0)

Enkeltminnekategori	Arkeologisk minne
Enkeltminneart	Likkvile
Datering	Førreformatorisk tid
Vernestatus	Automatisk fredet
Lovgrunnlag	Kulturminneloven av 1978
Paragraf	4 (Automatisk fredning)
Vernedato	2019-08-06
KulturminneID	264471-0

Likkvile, består av et lag med steiner i størrelse 7x5x5 - 40x20x15 cm, med de minste sentrert i midten og noe større steiner liggende i utkanten. Måler 150x77 cm, orientert NV-SØ, i en U-form. Buet i NV, mens det i SØ er mer rett med åpning i steinrekken. Flere steiner Ø og N utenfor formen, som trolig originalt har vært del av likkvilen. Den befinner seg på bart berg, på et åpent høydedrag. En sti passerer i Ø, fra Varden/Greina.

Kommentarer (0)

Lenker (0)

Videoer (0)

Andre kulturminner i nærheten

Kulturminnesøk - en tjeneste fra Riksantikvaren, Direktoratet for kulturminneforvaltning (<http://ra.no>)

Personvern og bruk av informasjonskaplar (/personvern-og-bruk-av-informasjonskaplar)
Kontakt oss (/kontakt-oss)

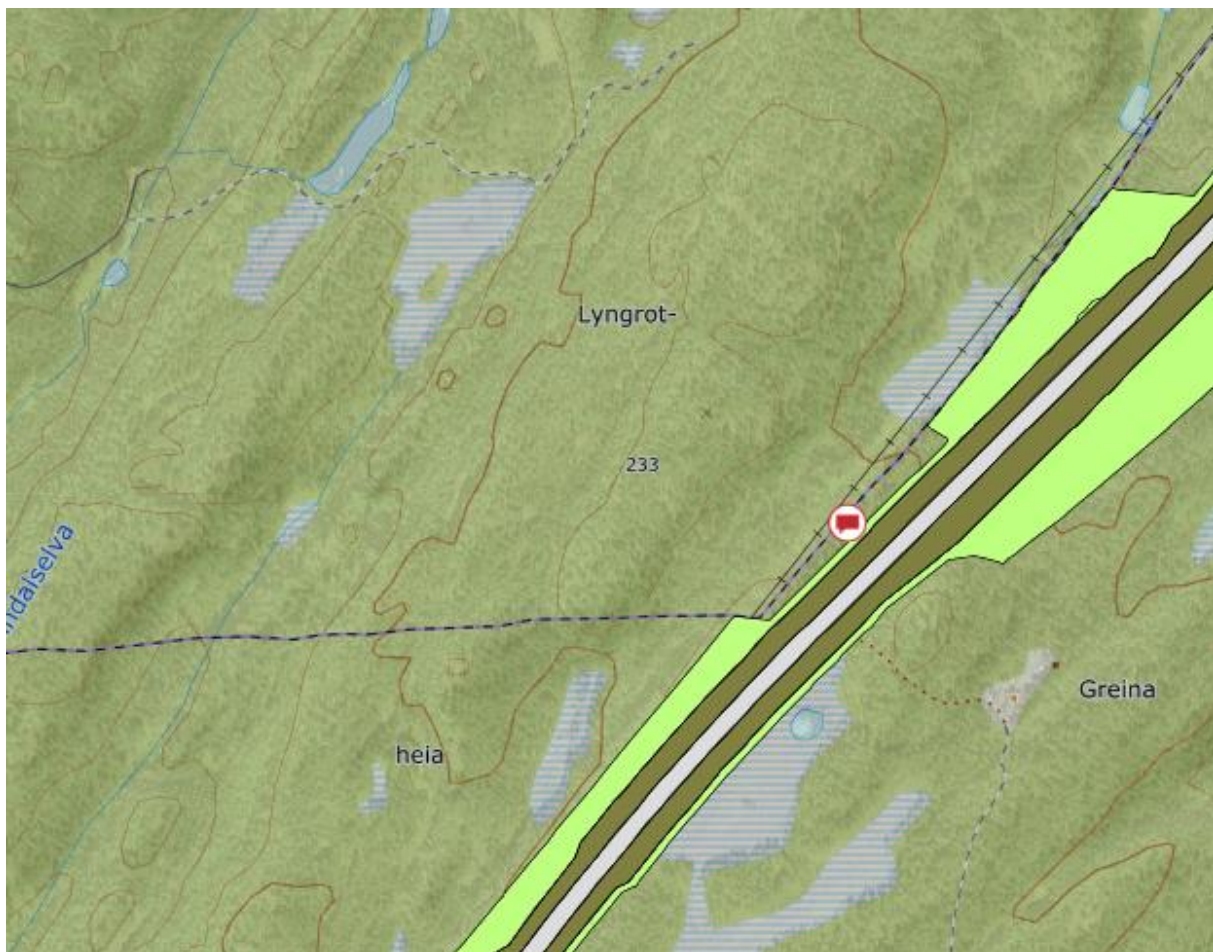
Knut Aas

Navn	Knut Aas
Innsendt	9/12/2021, 12:28

Innspill:

KULTURMINNER - STEINGJERDER Vegårshei g.nr 47/1 Fra sørøstre del av eiendommen går et av de mest markerte steingjerdene mellom Vegårshei og Tvedestrand. På vår eiendom ligger gjerdet i eiendomsgrensen fra Blautmyrknatten ned til Djupmyr og videre mot Nattvann. Den øvre delen ned mot Djupmyr er uvanlig bred og forseggjort, og ligger i kanten av kraftlinjen. Må bevares!

Kartutsnitt



FERDSELSÅRE - TURVEIER
HUSMANNSPASSER

VIERLI (RIDEVEIEN)

LIA

STENA

GREIVA

SKJENKULT
ANGEVSTAD
(RIDEVEIEN)

BRUNNEN

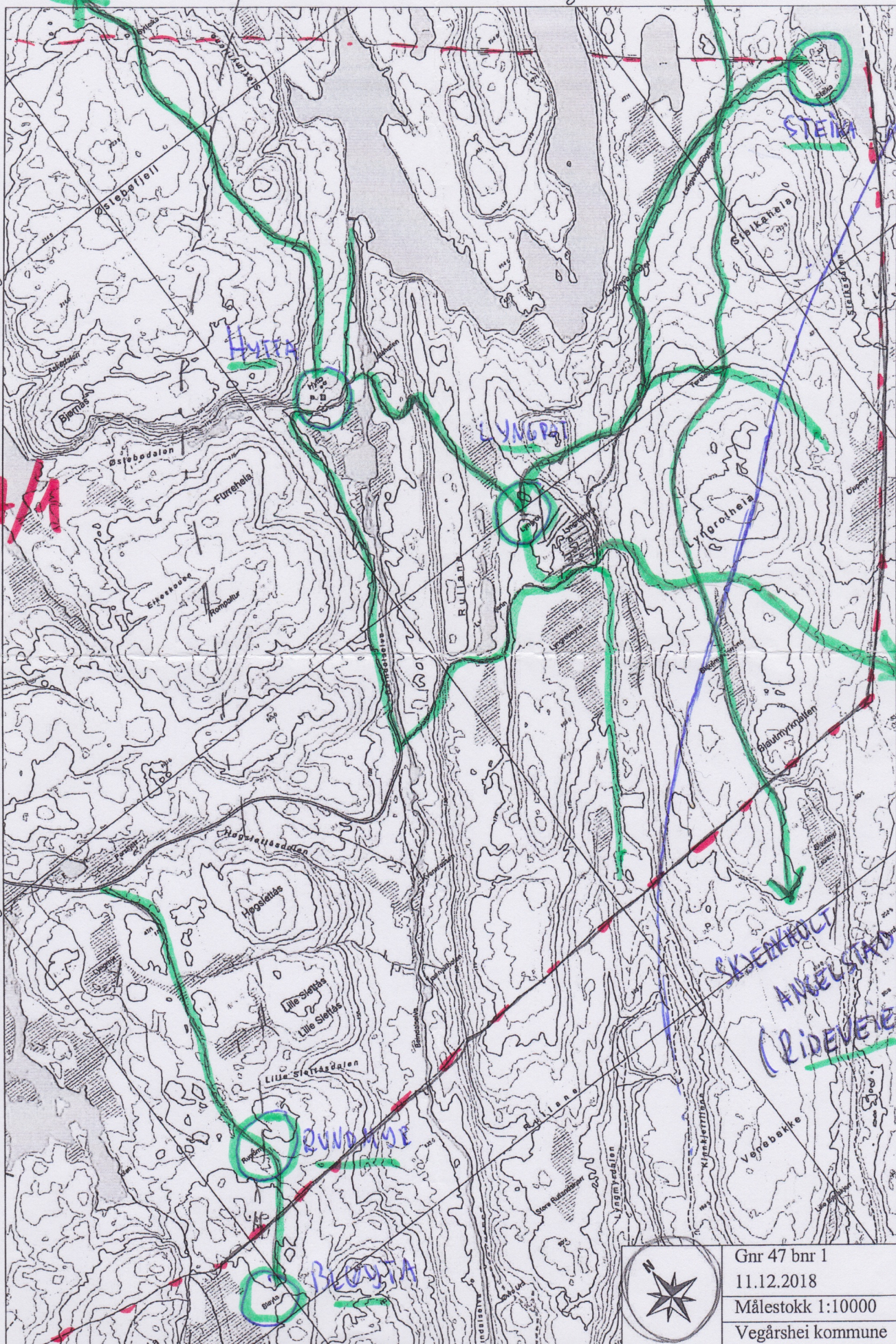
BRUNNEN

47/1

X 6507000

Y 497000

X 6506000



Gnr 47 bnr 1
11.12.2018
Målestokk 1:10000
Vegårshei kommune

Knut Aas

Navn	Knut Aas
Innsendt	9/12/2021, 12:34

Innspill:

KULTURARV - FERDSELSÅRER/TURVEIER Aas gård, g.nr 47/1 i Vegårshei, har vært i familiens eie siden reformasjonen og i snart 18 generasjoner. Eiendommen på 12000 daa har aldri vært delt ved generasjonsskifter/eiendomsoverdragelser, og har stor lokalhistorisk verdi. Det har tidligere vært 10 husmannsplasser tilknyttet gården. Mange av plassene ligger i nærheten av korridoren veien skal legges i. Det er mange ferdselsårer som knytter plassene sammen, også i planområdet. Disse benyttes jevnlig av jegere, turgåere og andre til rekreasjon både fra Vegårsheisiden og Tvedestrandssiden. Se vedlagte kart. NB! Vi har et sterkt ønske om at veien ikke skal berøre eiendommen for å holde nåværende areal intakt og udelt.

Kartutsnitt



FERDSELSÅRED - TURVEIER
HUSMANNSPASSER

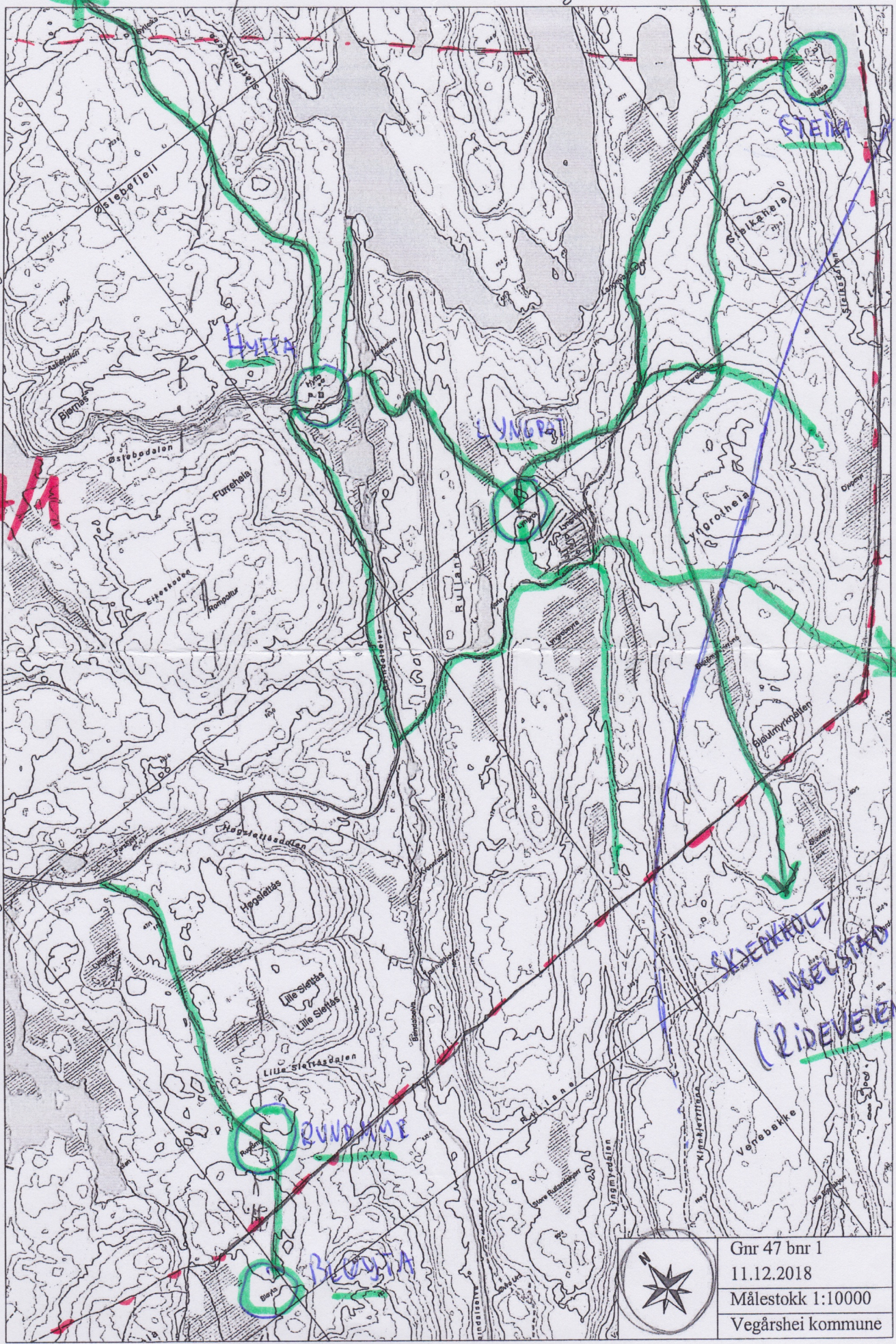
VIERLI (RIDEVEIEN)

LIA

Y 497000

X 6507000

47/1



X 6506000



Gnr 47 bnr 1
11.12.2018
Målestokk 1:10000
Vegårshei kommune

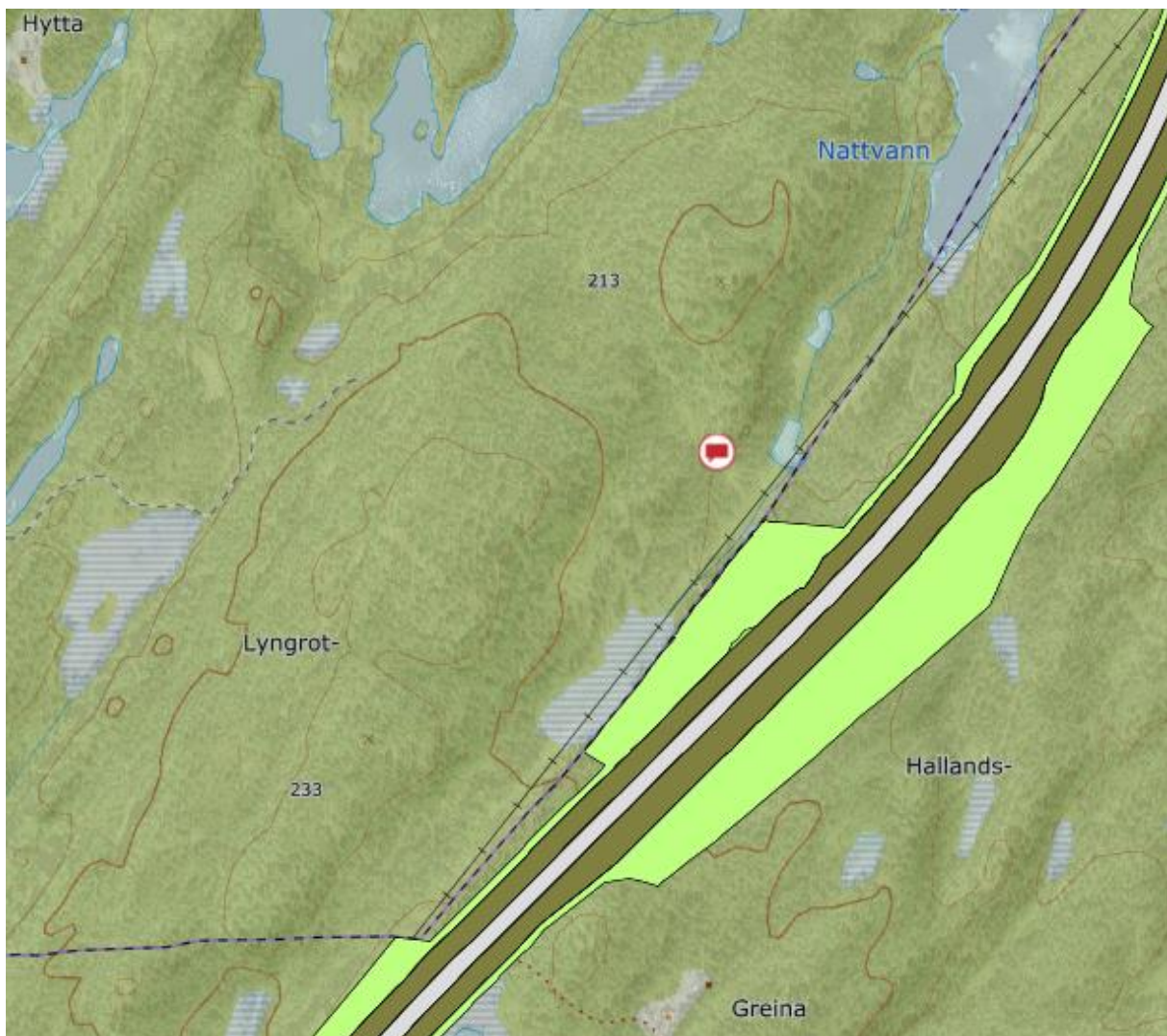
Knut Aas

Navn	Knut Aas
Innsendt	9/12/2021, 12:50

Innspill:

JAKT - NÆRING Vegårshei g.nr. 47/1 Aas er en etter sørlandsk målestokk stor eiendom på totalt 12000 daa, der skogbruk er hovednæring. Utmarksnæringen har blitt en stadig viktigere del og da spesielt jaktutleie med utleie av den gamle husmannsplassen "Hytta", ikke så langt fra korridoren. Jakten er selvfølgelig arealavhengig, og det jaktes over hele eiendommen, ikke minst i/mot korridoren og mot grensen til Tvedestrand. Området rundt "Hytta" er tradisjonelt et av de beste jakt-terrengene på eiendommen og også i Vegårshei kommune. Det er av stor betydning at Lyngrotheia og Blautmyrknatten bevares uten inngrep både med tanke på jaktarealet og ikke minst med tanke på støy vestover som vil redusere kvaliteten på utmarksnæringen betydelig. For oss og vår utmarksnæring vil derfor eksempellinjen som ligger øst for kraftlinjen være sterkt å foretrekke.

Kartutsnitt



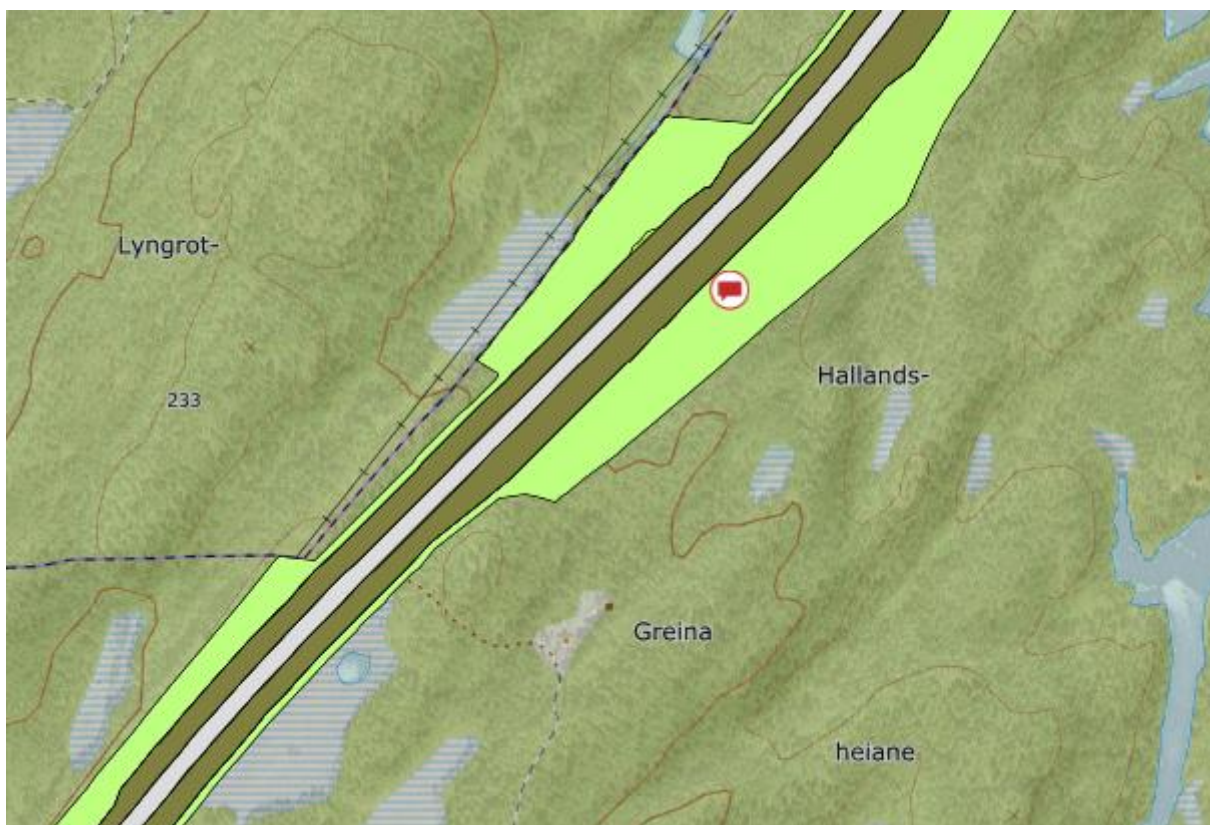
Knut Aas

Navn	Knut Aas
Innsendt	9/12/2021, 13:07

Innspill:

VILTPASSASJE/MILJØTUNNELL Allerede i KDP ble det tegnet inn en viltpassasje i området ved Djupmyrheia/Hallandsheia. I planforslaget er det nå tegnet inn en miljøtunell i samme område, og dette ser ut til å være korrekt plassert i forhold til en trekkrute. Når jeg leser "Fagrapport masseforvaltningsplan" er det i nøyaktig samme område foreslått et vedlig stort massedeponi på 1 km lengde og 75 m bredde, fyllingshøyde 15-25 m over dagens terreng, og i størrelse 620.000m³ masse (tilsvarer ca 25.000 lass med lastebill og tilhenger....). I NV's egen konsekvensutredning er det slått fast at dette gir "betydelig miljøskade" for området. Det er derfor også stor fare for at miljøtunnelen/viltpassasjen mister mye av sin funksjon og blir sterkt forringet. I reguleringsplanene er det 2.2 km sørover og 1.2 km nordover til de neste viltpassasjene, så det er helt avgjørende at miljøtunnelen her fungerer etter hensikten. Miljøtunell og massedeponi må derfor sees på i sammenheng, og bøtende tiltak iverksettes. Nv oppgir selv at tilbakeføringen av deponiområdet til natur vil ta ca 25 år.....

Kartutsnitt

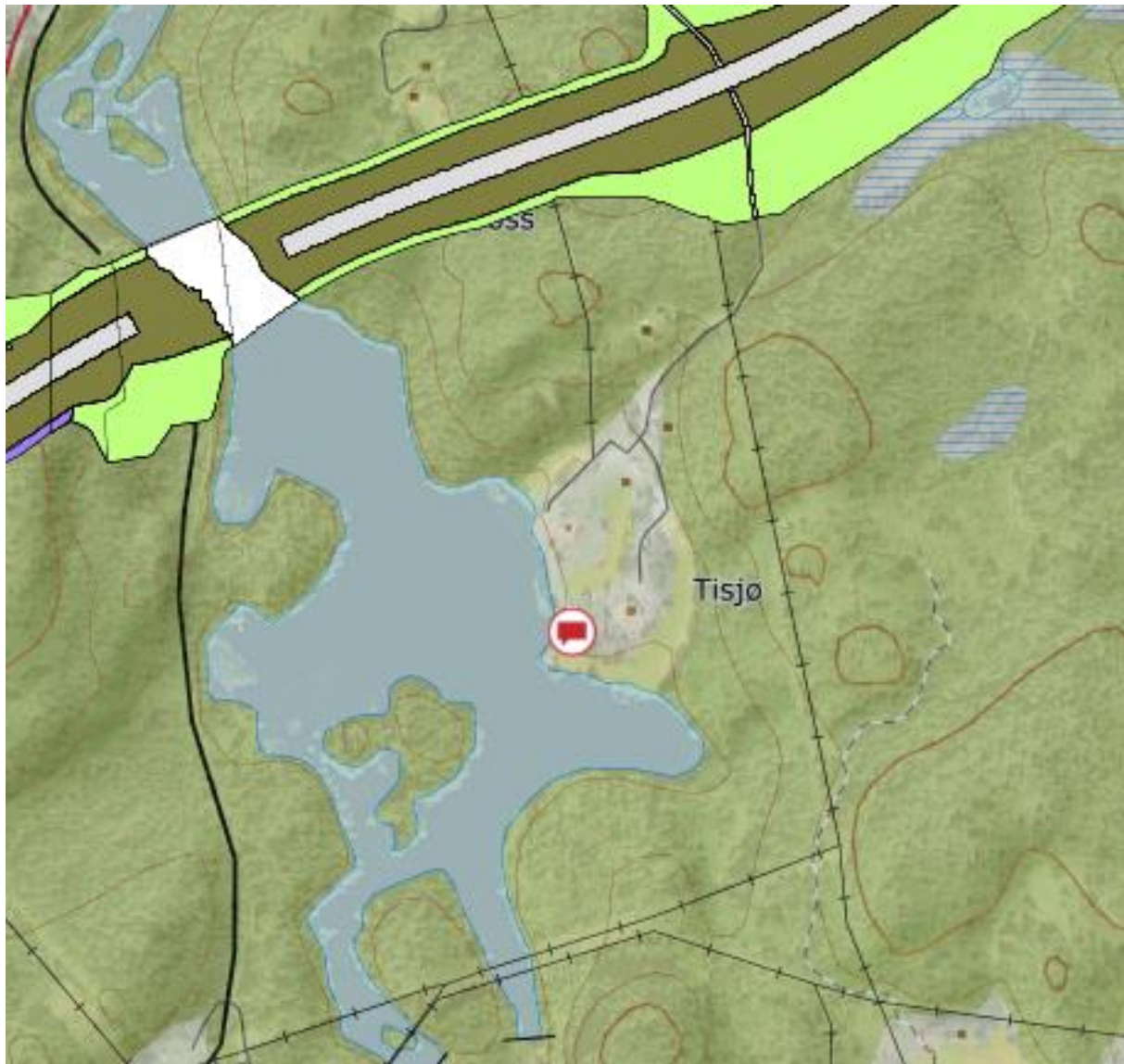


Mariann Tisjø Ellefsrød

Navn	Mariann Tisjø Ellefsrød
Innsendt	9/12/2021, 22:06

Innspill:

Ibhm bru over Tisjøvannet ber vi instendig om at det blir tatt hensyn til bebyggelsen på begge sider av brua. For at det skal bli noen effekt, må det være støyskjerming på begge sider, og dekke hele åpningen. Vi merker i dag hvor godt lyden bærer og hvordan den blir forsterket, pga vannet og fjellene omkring. Vi tenker med gru på hvordan utsikten fra vår hytte mot Fossen vil bli forringet, og håper at det ikke vil bli et brufundament midt i elva. Vi har utallige minner og bilder tatt fra vår terrasse av solnedgangen, hvor vi sitter og nyter stillheten. Dette bildet vil nå bli ødelagt. Vi håper det blir tatt hensyn ti vårt innlegg.

Kartutsnitt



Send en chat









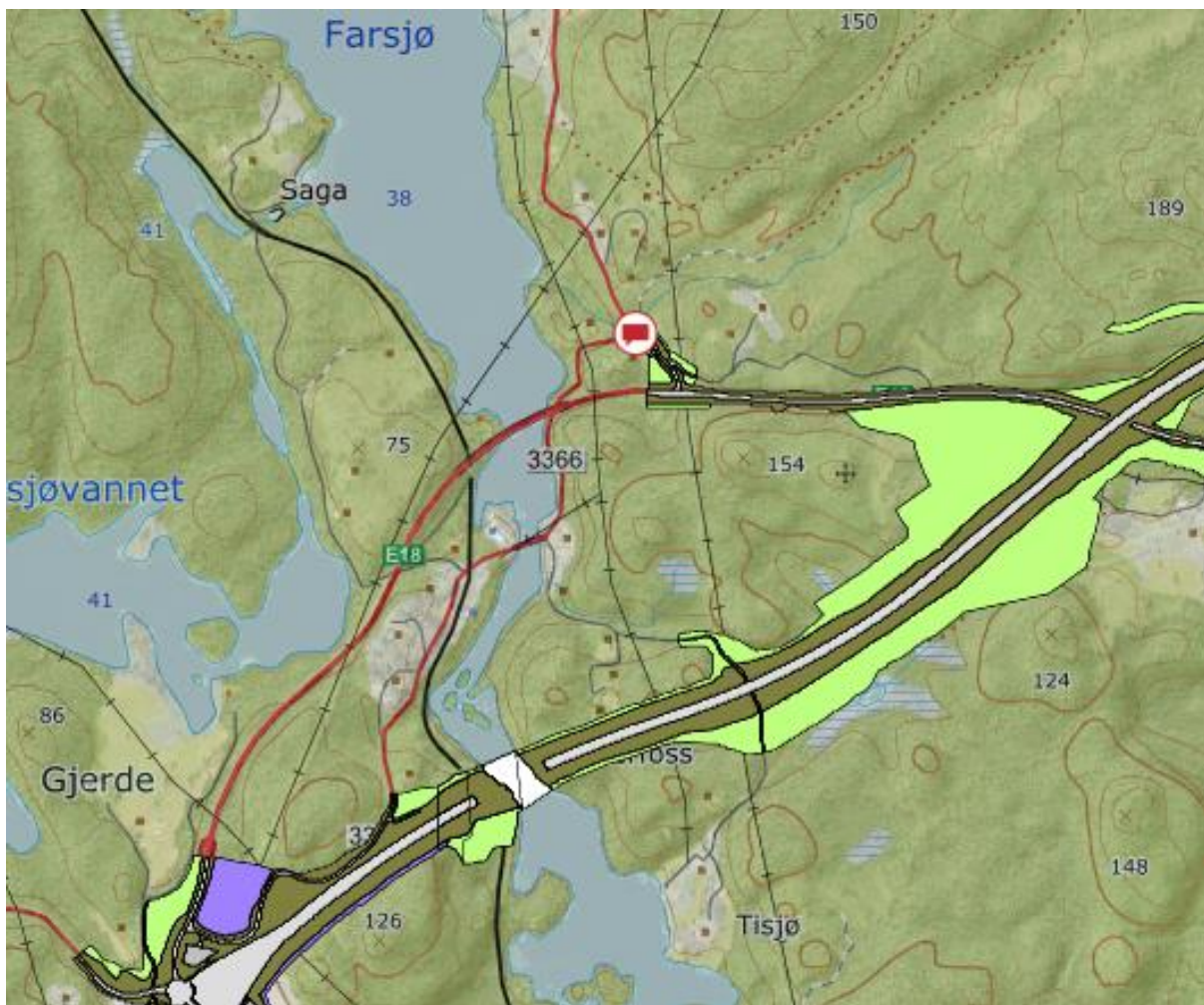
Tove Wåsjø

Navn	Tove Wåsjø
Innsendt	9/12/2021, 21:51

Innspill:

Kommunen har kommet med forslag om ny utkjøring av Farsjøveien i Grovdalen, men det er viktig at dette ikke går på bekostning av utkjøring i Hundsvik som ligger inne i planforslaget. Vegen under E18 Farsjøbrua er rasutsatt og det ligger stadig små og halvstore steiner i vegbanen der. Ikke drenering så vinterstid bygger det seg opp mye is i vegbanen som gjør vegen ekstra smal. Stort hyttefelt på Eikenes har økt trafikkmengden på veien.

Kartutsnitt



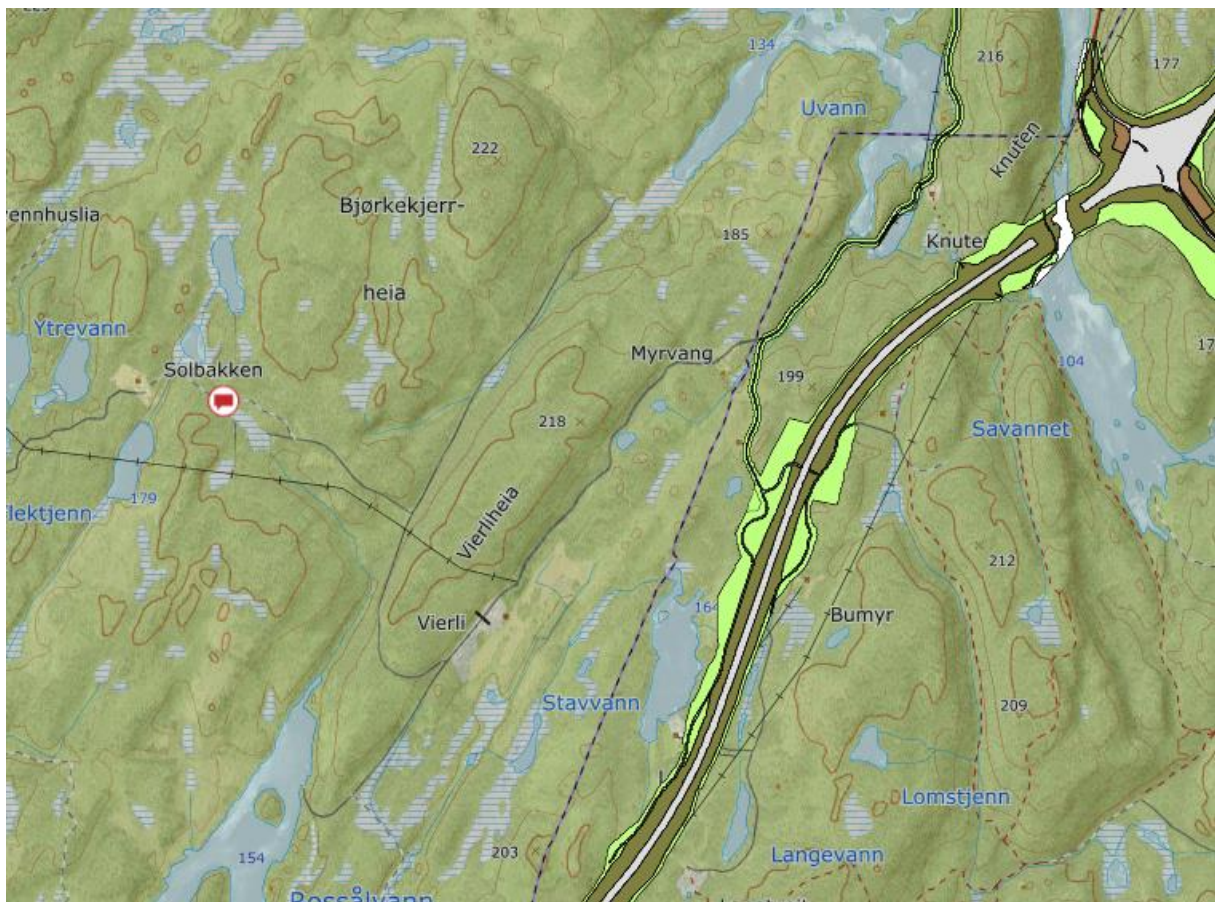
Øystein Vierli

Navn	Øystein Vierli
Innsendt	9/12/2021, 22:51

Innspill:

Lokasjon på kartet viser plassering av "veistubb" beskrevet i vedlagt dokument. Gården på Vierli regner jeg med dere kjenner til fra planarbeidet allerede.

Kartutsnitt



Høringsinnspill til Nye Veier.

De største bekymringene for min del når det gjelder nye E18, gjelder støy ved vår adresse, Vierliveien 360, i Vegårshei kommune. Som dere vet, er dette den eneste adressen i Vegårshei som overskrider støykravene. Dette er i tillegg en plass som har som en stor del av sin verdi at den ligger stille og fredelig til midt i et stort naturområde uten store menneskelige inngrep.

Jeg ser på kartet at veien er teinet inn ganske nærme Stavvann, rett på toppen av lia opp fra husene som ligger der nå. Det bekymrer meg, siden det vil bety mye støy i vår retning, i friskt fra bakkeplan hos oss.

Kanskje særlig her må det være tydelige føringer inn mot entreprenør om at veien bygges slik at vi får så god støydemping som mulig. Enten inn og ned i terrenget med skjæringer, eller med gode støyvoller på vestsiden av veien.

Tiltak på fasade, med nye vinduer og så videre er vel også aktuelt for å nå kravene, men vi ønsker selvsagt å stoppe lyden i støyvoll for å beholde freden på tunet, og friluftsområdene rundt.

Lysforurensing er også noe jeg er litt spent på. Jeg regner med veibelysning etableres med lyskilder og reflektorer som gjør at minst mulig lys lekker ut i omgivelsene utenfor veibanen, og opp i lufta. Det er selvfølgelig veldig ødeleggende for friluftslivet i området med en vei som lyser opp nattehimmelen.

Viltpassasjer er et annet punkt som jeg er opptatt av. I dette området som jeg kjenner best, tror jeg passasjene er plassert fornuftig, selv om jeg selvfølgelig gjerne ville ha hatt flere. Men jeg mener det viktigste er at passasjene blir så gode som mulig. Særlig at de blir breie nok til at det blir naturlig for viltet å passere uten å føle seg stresset, og at de dermed binder sammen områdene på begge sider av veien på en god måte. Tunnel, for eksempel gjennom Hallansheia, mener jeg fortsatt må være et alternativ.

Signalene jeg har fått tyder på av Vierliveien vil bli brukt som anleggsvei. Det ser jeg på som overveiende positivt, siden jeg da regner med at veien blir betydelig oppgradert i forhold til dagens tilstand. Pr nå er denne veien kommunal, men det har vært en sak i kommunen de siste årene om den, sammen med en rekke andre kommunale veier skal nedlegges (privatiseres). Uansett vil det være bra for oss om veien hadde fått et løft i forbindelse med bruken som anleggsvei.

Når det gjelder anleggsfasen, er jeg litt spent på hvordan det vil fungere i den daglige logistikken. Her bor noen som jobber tidlig og noen som jobber seint. Og skoleskyssen fra Vegårshei kjører to ganger om dagen, tre ganger på mandag og onsdag (midtskyss). I tillegg er det skoleskyss til de som bor i Risør kommune. Så kommer selvfølgelig annen vanlig persontrafikk, renovasjon, tømmertransport og så videre.

Jeg har tidligere vurdert nytten av en veistubb på ca 500m som forbinder skogsbilveinettet mitt over mot Solbakken og Værland. Mulig det er interessant med tanke på å få redusert noe av trafikken på Vierliveien i anleggsfasen.

Jeg forstår at det er behov for ny vei. Dere har en vanskelig jobb med å vekte forskjellige verdier og konsekvenser. Selvfølgelig skulle jeg ønske den ikke ble bygd så nært opp mot oss. Men den må i alle fall bygges så den ødelegger så lite som mulig, også for områdene rundt selve anlegget. Både når det gjelder lyd og lysforurensing, deling av utmarksområder, avrenning i vassdrag, og sikkert mange andre ting som må tas hensyn til. Veien skal ligge der og brukes i mange tiår framover, og da mener jeg at i mange avgjørelser er akkurat godt nok, egentlig litt for dårlig.

Lykke til med prosessen videre.

Med vennlig hilsen
Øystein Vierli

Betsy Vegard Stavelin

Navn	Betsy Vegard Stavelin
Innsendt	9/13/2021, 17:15
Innspill:	Vår familie har hatt hytte på Eksjø siden 50 tallet . Denne ligger nær inntil hvor det er planlagt 4 felts motorvei. Vi ligger i et vernet område, et rekreasjonsområde, hvor stillhet og natur er i høysete. Vi er meget bekymret for 1- støy 2-lys støy 3-naturødeleggelse 4-dyreliv 5- verditap v evt salg 6forurensing av vann. Vi mener det MÅ være tunell forbi dette vernede område, og ellers legges ned i terrenget, høye støyvoller. Lyd bærer over vann!

Kartutsnitt



Christer Byklum

Navn	Christer Byklum
Innsendt	9/13/2021, 16:00
Innspill: Vedlagt bekymringsbrev om siktlinje	

Kartutsnitt



Innspill:

De senere årene har allmenhetens bruk av områdene langs Skjerka, og heiarealene rundt helt tydelig økt. Grunneierlaget langs Skjerka selger fiskekort, og antall kjøp har det siste året økt med 500%. Over hele landet viser det seg at friluftsliv for folk flest er den aktiviteten som virkelig har økt i Covid-19 perioden vi har vært gjennom. Alle signaler fra trendforskere og direkte fra undersøkelser blant vanlige friluftslivsbrukere bekrefter at denne trenden bare vil forsterkes.

Nye Veier og kommunens politikere kan ikke frarøve verken friluftsfolk eller grunneiere muligheten til å nyte dette området uten å virkelig kompensere slik at tilgjengelighet til arealene blir opprettholdt på aller høyeste nivå. Det aller beste er Å FLYTTE HELE VEIEN.

Christer Byklum

Navn	Christer Byklum
Innsendt	9/13/2021, 16:02
Innspill: Bomstasjon og omkjøring	

Kartutsnitt



Christer Byklum
Gamle Sørlandske 1255
4993 Sundebru

Sundebru 13.09.2021

Nye Veier AS
v/ Stian Blindheim
Tangen 76
4608 Kristiansand

Ny E-18 Dørdal-Tvedestrand

Bomstasjon

Da vi ser at svært mange benytter seg av gammel trasé forbi både Arendal og Bamble vet man at dette også vil skje forbi eventuell bom i Gjerstad. Om det blir på Østerholtheia slik det var vil dette kunne øke trafikken på Gamle Sørlandske betydelig. Vi har ikke fått svar fra Nye Veier/ Cowi på hvor dette planlegges, men man får egentlig ikke noen svar derfra på noe som helst. Gamle Sørlandske er ikke i stand til slik økt trafikk slik den er i dag, minner også om at dette er en skolevei og at skolebarn vil krysse veien på tre steder, ved skolen, ved oss på Sunde og ved Østerholt. Det bør derfor ikke være noe ønske for kommunen å legge en ny bomstasjon slik at mange vil velge å kjøre rundt. Det er ikke mange minuttene det tar ekstra å kjøre gamle E-18 forbi Bamble, jeg gjør det selv, og nesten alle biler som svinger av foran og bak meg gjør det samme. God timesbetaling for de minuttene der.

Med vennlig hilsen

Christer Byklum

Christer Byklum

Navn	Christer Byklum
Innsendt	9/13/2021, 16:03
Innspill:	Vedlagt

Kartutsnitt



**Christer Byklum
Gamle Sørlandske 1255
4993 Sundebru**

Sundebru 13.09.2021

**Nye Veier AS
v/ Stian Blindheim
Tangen 76
4608 Kristiansand**

Ny E-18 Dørdal-Tvedestrand

Vortex og luftstrømninger fra vogntog og andre store kjøretøy

Som bekymring for at Gamle Sørlandske blir omkjøringsvei sender jeg ved dette også en bekymring for Vortex og luftstrømmer fra tungtransport som vil passere mitt hjem i opp mot 90 km/t bare et par meter fra husveggen. Det er riktig nok 50-sone på strekningen, men ved stengt E-18 i dag holder nær sagt alle tyngre kjøretøy flatt jern på strekningen og passerer huset vårt så det rister. Det er ikke kun grunnet ustabile grunnforhold. Det er betydelig luftmotstand på et vogntog eller en buss også. Dette medfører at man ikke får sove, ei heller jobbet i huset, jeg har hjemmekontor og min mor har MS og trenger ro. Men vi er også bekymret for hva slags skader dette vil kunne gi eiendommen med så mye belastning over tid om Gamle Sørlandske skulle bli omkjøringsvei. Selv i korte perioder.

Med vennlig hilsen

Christer Byklum og Wenche Sagen

Christer Byklum

Navn	Christer Byklum
Innsendt	9/13/2021, 16:10
Innspill: Vedlagt 5 vedlegg	

Kartutsnitt



Christer Byklum
Gamle Sørlandske 1255
4993 Sundebru

Sundebru 13.09.2021

Nye Veier AS
v/ Stian Blindheim
Tangen 76
4608 Kristiansand

Ny E-18 Dørdal-Tvedestrand

Grunnforhold

Etter møtet med Cowi og Nye Veier mandag som var ble vi ikke på noen måte betrygget over deres kommentarer rundt grunnforhold. Spesielt ikke med tanke på at det alt er påvist til dels mye kvikkleire, men også fordi de aviste alt blankt. Gjerstad bør ikke ønske seg noe nytt Gjerdrumras. Eller noe ras i det hele tatt.

Da det ut av det blå ble bestemt en ny trasé for E-18 som vi plutselig fikk servert uten å ha hørt stort om det fikk vi plutselig veldig mange nye ting å sette oss inn i. Nå er hundrevis om ikke tusenvis av sider i rapporter kikket igjennom og man har måttet søke informasjon i forskjellige instanser. Har også lest grunnforholdsrapportene til Cowi, og funnet mange mangler i disse, hvor det bare er antagelser og ikke fysiske målinger. Er dette virkelig godt nok med de rasene vi opplever nå. I skrivende stund er det ras flere steder i Norge, noen på relativt flat mark, det er fortsatt ustabil og pågående småras i Gjerdrum, et mindre ras i Klæbu har gått i flere omganger bare de siste dagene antagelig grunnet tett dreneringsrør. Også dette i et relativt flatt område. Den danske geoteknikkeren som ble presentert for oss i møtet med Cowi og Nye Veier fremstod som påståelig og arrogant og gav overhodet ingen trygghet. Egentlig et helt bortkastet møte da man ikke fikk noen svar bare vesentlig mer utrygghet.

Når budsjettene er for små som bekreftes av Nye Veiers sjef i Agder og også av statsministeren selv der mest mulig vei for minst mulig penger er mantraet, gir det seg selv at billigste anbud vinner, ikke de beste løsningene. Det ødelegges uforholdsmessig mye natur, og for vilt, samt folks eiendommer for minst mulig penger. Boligen er den viktigste og ofte eneste verdien til de som rammes. Mye tyder på at innbyggerne i Gjerstad settes lengts bak i prosjektet da grenda Sunde/Østerholt deles på midten, en bro over jordene her hadde vært en langt finere og bedre løsning for innbyggerne enn en gigantvoll på minst ti men kanskje opp mot tyve meter. Rundt 220 boliger og over 400 innbyggere rammes som er med god margin flest i hele prosjektets lengde. Alt dette for å spare penger som fordelt over levetiden til veien egentlig blir småpenger. Verditap på bolighus blir fort betydelig for mange av oss, og hvem vet hvor attraktivt området vil være med en slik voll tvers igjennom landskapet.

Flere av eiendommer ligger på sjøbunn, vi har blåleire på vår tomt, det har vi funnet under beplantning, men dette gjelder også mange andre eiendommer. Hvor mye dette vil påvirkes av utbygging og vibrasjoner er i alle høyeste grad usikkert og fremstår ikke på langt nær godt nok ivaretatt av Cowi og Nye Veier. Bare tenk på kulverten ved Østerholt på 70 meter med undergang som skal bygges av byggherre på lavest mulig anbud.

Vi leser i flere rapporter, noen av disse vedlagt at selv flatmark er farlig for løsmasseskred under maritim grense og at det er særlig flom, bekker, underjordiske vannårer med mer som utløser skred fra naturens side, og hele Sundesletta kalles for Sundsmyra på folkemunne. Ikke fordi det er myr her, det er leire og ikke humus eller torv hvor enn man graver, men området står under vann flere ganger i året og følgelig er det en kontinuerlig økende faregrad i dette området. Men den aller største faren for å utløse ras får man av vibrasjoner fra tunge kjøretøy, anleggsarbeid, sprenging, spunting, samt ved å flytte på masse. Alt dette skal det gjøres i betydelig omfang i området, spesielt rundt vår eiendom. Geoteknikker Alf Kristian Lund i NGI fastslår at man skal ta slike områder svært seriøst og at dataprogrammer og overflatebefaring ikke er tilstrekkelig, man må ta boreprøver.

Da vi bor i huset som antagelig er blant de mest utsatte, særlig siden grunnen alt i dag fremstår som ustabil krever vi grundige undersøkelser av området rundt oss før tiltak starter opp. Vi har ingen liv å miste i familien, ei heller verdier. Som nevnt i tidligere brev ser vi heller ikke for oss at vi kan bo eller jobbe fra eiendommen under byggeperioden da dette både er hjemmekontor, bolig og bolig for en MS syk person som må ha ro og fred for å ikke bli sykere. Videre må en større verdifull vinsamling flyttes da vin ikke kan lagres under forhold med vibrasjoner over tid. Verdien av samlingen anslås til å være verd opp mot en million kroner.

Vår eiendom er ekstremt påkostet med spesiellagde store profiler på listverk, mye kostbart håndverk, min mor er bygningsingeniør og jeg har tatt tømrerutdanning samt jobbet i ti år med salg av trelast og byggevarer, vi har knapt sett boliger med så flotte løsninger, men også kostbare, og alle skader som oppstår vil kreves tilbakesatt i tilsvarende stand. Skulle det gå et skred og vi får større skade på bolig påpeker vi alt nå at dette blir en svært kostbar bolig å bygge opp igjen.

Vi er svært bekymret for tiltakene.

Med vennlig hilsen

Christer Byklum og Wenche Sagen

**Christer Byklum
Gamle Sørlandske 1255
4993 Sundebru**

Sundebru 13.09.2021

**Nye Veier AS
v/ Stian Blindheim
Tangen 76
4608 Kristiansand**

Ny E-18 Dørdal-Tvedestrand

Grunnforhold

Etter møtet med Cowi og Nye Veier mandag som var ble vi ikke på noen måte betrygget over deres kommentarer rundt grunnforhold. Spesielt ikke med tanke på at det alt er påvist til dels mye kvikkeleire, men også fordi de aviste alt blankt. Gjerstad bør ikke ønske seg noe nytt Gjerdrumras. Eller noe ras i det hele tatt.

Da det ut av det blå ble bestemt en ny trasé for E-18 som vi plutselig fikk servert uten å ha hørt stort om det fikk vi plutselig veldig mange nye ting å sette oss inn i. Nå er hundrevis om ikke tusenvis av sider i rapporter kikket igjennom og man har måttet søke informasjon i forskjellige instanser. Har også lest grunnforholdsrapportene til Cowi, og funnet mange mangler i disse, hvor det bare er antagelser og ikke fysiske målinger. Er dette virkelig godt nok med de rasene vi opplever nå. I skrivende stund er det ras flere steder i Norge, noen på relativt flat mark, det er fortsatt ustabil og pågående småras i Gjerdrum, et mindre ras i Klæbu har gått i flere omganger bare de siste dagene antagelig grunnet tett dreneringsrør. Også dette i et relativt flatt område. Den danske geoteknikkeren som ble presentert for oss i møtet med Cowi og Nye Veier fremstod som påståelig og arrogant og gav overhodet ingen trygghet. Egentlig et helt bortkastet møte da man ikke fikk noen svar bare vesentlig mer utrygghet.

Når budsjettene er for små som bekreftes av Nye Veiers sjef i Agder og også av statsministeren selv der mest mulig vei for minst mulig penger er mantraet, gir det seg selv at billigste anbud vinner, ikke de beste løsningene. Det ødelegges uforholdsmessig mye natur, og for vilt, samt folks eiendommer for minst mulig penger. Boligen er den viktigste og ofte eneste verdien til de som rammes. Mye tyder på at innbyggerne i Gjerstad settes lengts bak i prosjektet da grenda Sunde/Østerholt deles på midten, en bro over jordene her hadde vært en langt finere og bedre løsning for innbyggerne enn en gigantvoll på minst ti men kanskje opp mot tyve meter. Rundt 220 boliger og over 400 innbyggere rammes som er med god margin flest i hele prosjektets lengde. Alt dette for å spare penger som fordelt over levetiden til veien egentlig blir småpenger. Verditap på bolighus blir fort betydelig for mange av oss, og hvem vet hvor attraktivt området vil være med en slik voll tvers igjennom landskapet.

Flere av eiendommer ligger på sjøbunn, vi har blåleire på vår tomt, det har vi funnet under beplantning, men dette gjelder også mange andre eiendommer. Hvor mye dette vil påvirkes av utbygging og vibrasjoner er i alle høyeste grad usikkert og fremstår ikke på langt nær godt nok ivaretatt av Cowi og Nye Veier. Bare tenk på kulverten ved Østerholt på 70 meter med undergang som skal bygges av byggherre på lavest mulig anbud.

Vi leser i flere rapporter, noen av disse vedlagt at selv flatmark er farlig for løsmasseskred under maritim grense og at det er særlig flom, bekker, underjordiske vannårer med mer som utløser skred fra naturens side, og hele Sundesletta kalles for Sundsmyra på folkemunne. Ikke fordi det er myr her, det er leire og ikke humus eller torv hvor enn man graver, men området står under vann flere ganger i året og følgelig er det en kontinuerlig økende faregrad i dette området. Men den aller største faren for å utløse ras får man av vibrasjoner fra tunge kjøretøy, anleggsarbeid, sprenging, spunting, samt ved å flytte på masse. Alt dette skal det gjøres i betydelig omfang i området, spesielt rundt vår eiendom. Geoteknikker Alf Kristian Lund i NGI fastslår at man skal ta slike områder svært seriøst og at dataprogrammer og overflatebefaring ikke er tilstrekkelig, man må ta boreprøver.

Da vi bor i huset som antagelig er blant de mest utsatte, særlig siden grunnen alt i dag fremstår som ustabil krever vi grundige undersøkelser av området rundt oss før tiltak starter opp. Vi har ingen liv å miste i familien, ei heller verdier. Som nevnt i tidligere brev ser vi heller ikke for oss at vi kan bo eller jobbe fra eiendommen under byggeperioden da dette både er hjemmekontor, bolig og bolig for en MS syk person som må ha ro og fred for å ikke bli sykere. Videre må en større verdifull vinsamling flyttes da vin ikke kan lagres under forhold med vibrasjoner over tid. Verdien av samlingen anslås til å være verd opp mot en million kroner.

Vår eiendom er ekstremt påkostet med spesiellagde store profiler på listverk, mye kostbart håndverk, min mor er bygningsingeniør og jeg har tatt tømrerutdanning samt jobbet i ti år med salg av trelast og byggevarer, vi har knapt sett boliger med så flotte løsninger, men også kostbare, og alle skader som oppstår vil kreves tilbakesatt i tilsvarende stand. Skulle det gå et skred og vi får større skade på bolig påpeker vi alt nå at dette blir en svært kostbar bolig å bygge opp igjen.

Vi er svært bekymret for tiltakene.

Med vennlig hilsen

Christer Byklum og Wenche Sagen

KVIKKLEIRE I NORGE

Over 10.000 eneboliger på farlig grunn


Skoler, barnehager og bolighus hviler på et korthus som kan briste.




NORGES STØRSTE: Kvikkleireskredet i Verdal i 1893 la store deler av bygda under leire. 116 mennesker mistet livet. Ingen kan garantere at det ikke skjer igjen. FOTO: H. Lund, med tillatelse fra Verdal Historielag

LEIF HAMNES PER-IVAR NIKOLAISEN BYGG 22. OKT. 2012 - 07:16

ANNONSE



Robotisert følgetjeneste testkjøres i stor EU-satsing på Herøya i Porsgrunn




– Den ene garden etter den andre gikk i oppløsning, folk forsvant sammen med husa i leira, eller de ravet halvnakne hit og dit uten å ane hvor det var tryggest. Rundt om kom drønnende smell og lyder av skrik, jorda skalv, lufta fylt av svovellukt og tjukt støv, og før de visste ordet av det, gled grunnen vekk under føttene, forteller skredhistoriker Astor Furseth om Verdalsraset natt til 19. mai 1893.

I SKREDFARESONEN – OM TALLENE

- Med hjelp fra kartdataselskapet

Klikk for å se mer

ANNONSE

LEDIGE JOBBER 

Utvikler
Oslo

Lillestrøm kommune
Seksjonsleder karttjenester
Lillestrøm

Andøya Space
Prosjektleder
Andenes, Andøya

Voss kommune

[Se alle ledige jobber](#)

116 mennesker måtte bøte med livet i den største naturkatastrofen i Norge i moderne tid.

64.000 mennesker bor i dag i kjente kvikkleirefarlige områder. Trolig er tallet langt høyere siden mye ikke er kartlagt.

Eksperter er bekymret for at klimaendringer og manglende kunnskap om skredfaren kan utløse en katastrofe som landet ikke har sett maken til.

Les også: [Vet du om du bor farlig?](#)

Nestenulykken

7. mars i år ringer en urolig grunneier i Verdal til Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE). Det har regnet sammenhengende lenge, samtidig som snøen har smeltet fort unna. Et rustent rør under den lokale veien har brutt sammen.

De siste dagene har vannet steget raskt, så raskt at to hunder som sto i hundegården ved et nabohus, ikke klarte å komme seg unna da bekken ble til en over to mål stor dam.

Distriktsingeniør Roar Gartland i NVE rykker ut og undersøker flomområdet. Vannet har trengt seg forbi det kollapsede røret. Det enorme vanntrykket gir en vannhastighet på hele åtte meter per sekund ut i leirebekken på andre siden.

I hasterapporten konkluderer Gartland med at situasjonen er «meget farlig når en vet at det finnes kvikkleire nært opp i dagen flere steder i vassdraget».

– **Følgeskadene i denne situasjonen kunne ha fått uante dimensjoner, fastslår sjefingeniør Mads Johnsen i NVE om den svært kritiske situasjonen i bekken, som ligger drøye to kilometer unna raskanten fra 1893.**

Les også: [NCC vant kampen mot kvikkleiren](#)



UBALANSE: Rissaskredet ble utløst av en grunneier som skulle grave ut til grunnmur på et påbygg. Løsmassene som ble lagt ved vannkanten, skapte ubalanse i grunnforholdene. FOTO: Scanpix

Vekkeren på Rissa

Verdalsraset i 1893 er ikke det eneste kvikkleireskredet som har skapt død og ødeleggelse opp gjennom norgeshistorien.

Flere av de største naturkatastrofene i Norge skyldes den lunefulle leiren i noen av landets tettest befolkede områder.

Bækkelagsskredet i 1953 dro med seg tre biler, to lastebiler og en rutebuss da det feide med seg Østfoldbanen og Mosseveien. Fire mennesker døde. Trøgstadskredet i 1968 tok livet av fire da 12 hus forsvant i leiren. Rissa-raset på Fosen utenfor Trondheim i 1978 er kanskje det mest kjente.

Den da 24 år gamle amatørfilmfotografen Kjell Karlsen filmet det fatale skredet på Rissa. Han måtte løpe for livet da jordflaten reiste seg som en fire meter havbølge mot ham.

På fem minutter forsvant rundt fire millioner kubikk kvikkleire ut i innsjøen Botnen. Hus kom seilende i stor hastighet på torvflak på den strie strømmen av omrørt kvikkleire. Raset dannet en flodbølge, og gjorde stor skade langs strendene. 50 personer var i rasområdet. En døde.

For første gang i historien hadde et kvikkleireskred blitt fanget på film. Etter skredet startet myndighetene å kartlegge den farlige arven fra istiden. Trusselen fra den marine leira som en gang var havbunn da breene trakk seg tilbake og landet steg, kunne ikke lenger undervurderes.

Ingeniørgeolog Inger-Lise Solberg i Norges geologiske undersøkelse (NGU) forklarer hvordan strukturen er stabil så lenge det er saltvann i porene mellom leirkornene. Sakte, men sikkert vil saltvannet skiftes ut med ferskt grunnvann.

– Når det er mest ferskvann i porene, vil man kunne få kvikkleire. Strukturen er ikke lenger stabil. Det vil da kunne gå et skred, forklarer hun.

Hun understreker hvor viktig det er å gjøre grundige undersøkelser i forkant av byggevirksomhet.

– Ved store utbygginger er dette ofte godt ivaretatt, mens undersøkelsene er mindre ved små inngrep – selv om disse også kan utløse skred. Det er også varierende hvor mye kunnskap kommuner har.

Les også: [Webtjeneste gir raskere skredvarsling](#)

Skoler, barnehager, sykehus

Statistisk kan man forvente to til tre store kvikkleireskred i løpet av en hundreårsperiode.

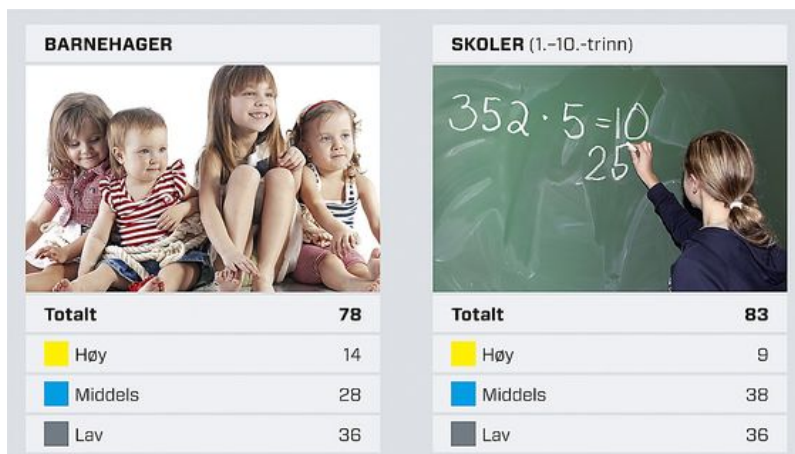
Skrekkscenariet er et stort kvikkleireskred i et tettbygd område midt på natten.

16 879 boliger, 72 skoler, 205 sykehus, syv fengsel, 222 hytter og 76 hotell ligger i skredfarlige kvikkleiresoner, skrev Riksrevisjonen i 2010 da den undersøkte myndighetenes arbeid med å forebygge skredfare. Trøndelagsfylkene har klart flest bygg og boliger i kvikkleiresonene. Store deler av Trondheim sentrum er bygget på kvikkleiregrunn.

I rapporten går det også frem at urolige fylkesmenn ser det som et problem at mange områder med fare for kvikkleireskred ikke er kartlagt – særlig soner under ti dekar siden disse ikke er en del av den nasjonale farekartleggingen.

Undersøkelsen avslører sviktende kunnskap hos kommunene. Flere av dem er ikke klar over farekartene.

Kommunene er også usikre på hvilket juridisk ansvar de har for å sikre innbyggerne mot skred, særlig ved eldre bygningsmasse som i ettertid har vist seg å være bygget på kvikkleiregrunn. Rapporten peker på at kommunene kan bli holdt økonomisk ansvarlig dersom de tillater nye bygg i skredfarlige områder, slik det fremgår av Plan- og bygningsloven.



Kommunene er også usikre på hvilket juridisk ansvar de har for å sikre innbyggerne mot skred, særlig ved eldre bygningsmasse som i ettertid har vist seg å være bygget på kvikkleiregrunn. Rapporten peker på at kommunene kan bli holdt økonomisk ansvarlig dersom de tillater nye bygg i skredfarlige områder, slik det fremgår av Plan- og bygningsloven.



Tallene er sammenstilt av Teknisk Ukeblad med hjelp fra Geodata. Se faktaramme til høyre for mer om risikograderingen.

Menneskelige årsaker

De som ikke har opplevd det på nært hold, kan vanskelig forestille seg hvordan ei flatmark som på Rissa kunne forvandles til et leirehelvete i løpet av få minutter.

På Byneset utenfor Trondheim i januar i år var det naturlig erosjon i en bekk som utløste et skred som stoppet før det rammet bygninger. I de fleste tilfeller er det menneskelig aktivitet som er årsak.

I Kattmarka i Namsos i 2009 var det [- Veiarbeid utløste Namsos-raset](#) som utløste skredet som dro med seg fire hus og seks hytter. Skredet skjedde utenfor kjente kvikkleiresoner.

– Det bør legges enda større vekt på omfattende grunnundersøkelserprogram og laborietesting av høy kvalitet. I tillegg bør man legge opp til et regelverk som premierer god oppfølging i byggefasen, siden dette er et kritisk punkt. Det er viktig at man gjør tiltak som reelt hever sikkerheten, og ikke bare hever kravene til sikkerhetsfaktoren, påpeker forsker Maj Gøril Bæverfjord i Sintef.

NGI: – [Kvikkleire må avdramatiseres](#)

NVE: [60.000 bor i kvikkleireområder i Norge](#)

Hastetiltak i Verdal

Da det holdt på å gå fryktelig galt i Verdal i vår, var det etter en langvarig konflikt mellom grunneiere og kommunen om hvem som skulle betale for å skifte ut det skrøpelige røret under veien.

Først da NVE formantet kommunen om «et hastetiltak for å unngå faren for store følgeskader», ble den årelange krangelen løst. Dagen etter var kommunen i gang.

– Hvis grunneierne hadde kranglet videre og raset hadde gått, vet vi jo godt hvem som hadde fått skylden. Vi valgte å skifte ut kulverten, sier senioringeniør Harry Halland i Verdal kommune, og påpeker at kommunen allerede var i gang med å finne en løsning med grunneierne.

Hos NVE får vi opplyst at det er «svært sjelden» det er så kritisk som det var i Verdal i år.

I de interne epostene understreket distriktsingeniør Roar Gartland i NVE at kommunen heller måtte gjøre opp med grunneierne senere enn å krangle videre i en så farlig

situasjon.

Halland tilbakeviser at Verdal er et eksempel på kommuner som ikke tar kvikkleirefaren på alvor.

– I stedet for at vi skal ha disputer med grunneiere, tar vi snarlig kontakt med NVE, og en del plasser henter vi inn geologer for å vurdere faren for eventuelle ras.

Les også:

[Her burde ingen bo](#)

[Norske regler godtar skredfare](#)

På vakt mot leire

På et jorde ned mot Nidelva i Klæbu tar grunneier Arvid Hovsten og geotekniker Alf Kristian Lund i Norges geotekniske institutt (NGI) kvikkleirefaren på alvor. Ethvert inngrep i det omkringliggende ravineterrenget må vurderes nøye.

På andre siden av elven har NVE startet et omfattende arbeid med å sikre skoler, idrettshall og svømmehall mot kvikkleire. Opp mot 200.000 kubikk leire flyttes på, og et bekkesystem på nesten tre kilometer er steinlagt.

Hovsten forklarer at han vil planere ut en bratt bakke, slik at det blir lettere å treske. Bonden har drevet med jordbruksplanering siden 1965 da han fikk sin første bulldoser.

– For 40 år siden måtte vi vurdere mye mer selv. Da kunne vi ikke løpe til en geolog og få boret hull. Vi brukte lokalkunnskap om hvor det hadde rast de siste tiårene, sier Hovsten.

– Det var på 60- og 70-tallet at det ble mange dosere rundt på mange gårder, og det ble jo mange utglidninger og skred av det også, kommenterer Lund.



– Det var på 60- og 70-tallet at det ble mange dosere rundt på mange gårder, og det ble jo mange utglidninger og skred av det også, kommenterer Lund. PLANLEGGER: Grunneier Arvid Hovsten og geotekniker Alf Kristian Lund diskuterer grunnforholdene på jordet som Hovsten ønsker å planere ut. FOTO: Per-Ivar Nikolaisen

Grunneier og geotekniker diskuterer videre og undersøker hvor det er berg i dagen. Spørsmålet er hva som er mellom de to bergpartiene, om de bindes sammen av en underjordisk steinvegg som vil stoppe et eventuelt leirskred. Lund kan ikke utelukke at det heller er en dyp kløft av løsmasser mellom to underjordiske fjelltopper.

Geoteknikeren i NGI er ingen hvem som helst. Han var den som regnet seg frem til at folk kunne flytte tilbake til Byneset etter kvikkleireskredet første nyttårsdag. Da hadde folk respekt for rådene.

– Det er verre når det ikke har rast ennå, og vi sier det er vanskelig. Det står korn på åkeren eller er asfalt på veien, da er det ingen som tror at det er bløtt nedi bakken der, sier Lund.

Den foreløpige konklusjonen fra befaringen på jordet til Hovsten er at tiltaket kan gjennomføres, uten fare for skred.

Les også:

[Kommuner må betale hvis de gir klimablaffen](#)

[Vet ikke om kartleggingen blir god nok](#)

Flom kan utløse skred

Flere eksperter frykter at klimaendringene vil øke faren, og at «det store skredet» rykker nærmere.

– Mer og kraftigere regn øker risikoen, selv om det er vanskelig å si hvor mye. Den største faren er mer flom i vassdragene som i sin tur skaper mer erosjon. Jord som eroderes ved foten av en skråning gjør at motstandskraften forsvinner. Høyt vanntrykk i skråningen kan utløse et skred når friksjonen minskes, forklarer professor Claes Alén ved Chalmers tekniska högskola.

Les også: [Varsler mer ekstremvær](#)

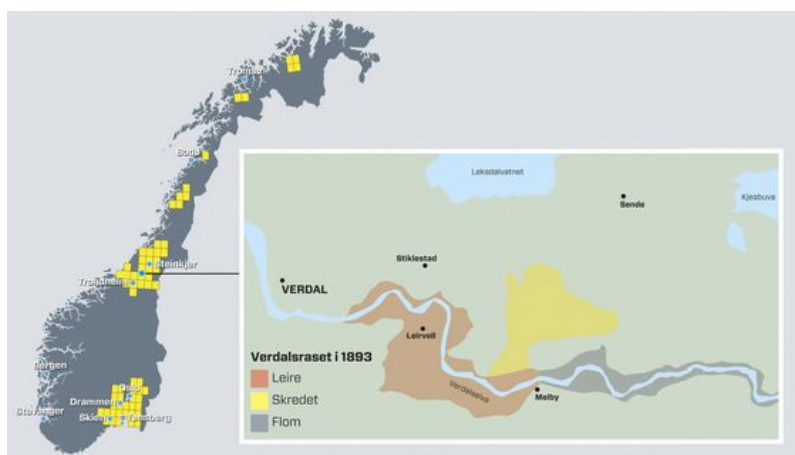
Professoren understreker at det vil kreve langt større ressurser å redusere risikoen enn å kartlegge den – i Norge som i Sverige. Dette konkurrerer med mer synlige utfordringer, som utgifter til utdanning, helse og infrastruktur.

– Dessverre er det nok slik at det er betydelig lettere å få penger til å utbedre skadene etter en katastrofe enn å få penger til å hindre den, fastslår Alén.

Les også:

[Derfor blir det flom](#)

[Klimaforskningen tørker inn](#)



Skredatlasen til NVE viser de kartlagte kvikkleiresonene i Norge. Det lille kartutsnittet viser kvikkleireområder i Verdal der den moderne norgeshistoriens største ras gikk i 1893. I vår var det igjen svært kritisk på Sende, et par

kilometer unna rasgropa, da NVE advarte kommunen mot et skred med skader av uante dimensjoner. (Kilde: NVE)

Må «leve med faren»

Tidligere i år la olje- og energiminister Ola Borten Moe frem stortingsmeldingen om flom og skred – med den ikke altfor offensive tittelen «Hvordan leve med farene?». Regjeringen har som mål «å bedre samfunnets evne til å forebygge flom- og skredrisiko», men meldingen ble avsluttet med at dette ikke skal få «budsjettmessige konsekvenser».

Anders Solheim ved NGI var prosjektleder for Riksrevisjonens rapport i 2010. Han opplever at rassikringstiltak i Kommune-Norge havner i ødeleggende konkurranse med andre, gode formål.

– Noe av det som sies aller klarest i stortingsmeldingen, er at det ikke kommer mer penger. Men penger er viktig, og statlige tilskudd ville vært en gulrot. Skredsikring er kostbart, og slik det er nå kommer det av naturlige årsaker ikke høyt på prioriteringslista, sier Solheim.

Les også: [– Jeg har sett flere hundre skred](#)

Millardregning

Regjeringen lover altså ingen nye penger, men vil imidlertid rydde opp i hvem som har ansvaret for å sikre eksisterende bebyggelse. Naturskadeloven spriker i ulike retninger. De lærde strides om hvor langt kommunenes ansvar går, og om de private grunneierne alene har ansvaret. Loven blir nå endret. Det som er sikkert, er at kommuner som tenker på innbyggernes ve og vel, allerede i dag har nødvendige hjemler til å gjennomføre sikringstiltak mot skred. De kan etter naturskadeloven kreve utgiftene refundert av de som nyter godt av tiltakene.

I neste års statsbudsjett har NVE fått 35 millioner kroner til å støtte de mange kvikkleirekommunene økonomisk i arbeidet med å sikre innbyggerne. Sikringen av Klæbu alene koster 50 millioner kroner over noen få år. I Kattmarka måtte det 18 millioner kroner i sikringstiltak for at raset ikke skulle spre seg.

Det vil trolig koste milliarder å sikre alt som sikres bør.

Les også:

[København sikrer seg mot oversvømmelser](#)

[Tar tak mot takras i tunneler](#)

[Liten tsunami-risiko i Norge](#)

[Slik blir Oslo en bedre by](#)

 Bygg

Hold deg oppdatert med nyhetsbrev fra TU Bygg

Din e-postadresse

Ja takk

Kommentarer (9)

Logg inn

Sorter etter: [Dato](#) [Rangering](#) [Siste aktivitet](#)



Tor Kåre Mæland · for 464 uker siden

0

Kan enkelt stoppes og hindres! Borr tett med hull rundt huset, fyll hullene opp med grovt salt. Problem solved! Tipset kan benyttes mot et klekkelig honorar.

Hilsen Ingeniør Mæland fra Haugesund

Svar [1 svar](#) · aktiv for 463 uker siden[Rapporter](#)

Hilsen Jan K · for 463 uker siden

0

Hei.
Dette er en prosess som går SVÆRT sakte.
Grunnvann fører salte gjennom bakken, men i tett leire med lav permeabilitet (som det vanligvis dreier seg om) er det derfor minimal strømning.
Metoden brukes mer som en løsning på å opprettholde dagens saltnivå enn å forbedre grunnen.
Installasjon av elektriske anlegg kan forsterke effekten.

Svar

[Rapporter](#)

Eivind bioingeniør · for 464 uker siden

+3

205 sykehus? Hvor mange sykehus har vi?

Svar [1 svar](#) · aktiv for 463 uker siden[Rapporter](#)

Ivar Svare Holand · for 463 uker siden

+1

Jeg går ut fra at det er gjort en analyse på antall bygningspunkter som ligger innenfor aktsomhetssoner og at tallet viser til antallet bygninger som er kodet som sykehus. Da blir tallet litt for stort.

Svar

[Rapporter](#)

fanten · for 463 uker siden

0

Som eg alltid har sagt. Bygg på fjell.

Svar [1 svar](#) · aktiv for 463 uker siden[Rapporter](#)

Inge · for 463 uker siden

0

Enig, slipper ras, får utnytta den plassen som ikke blir brukt til noe allikevel og bøndene får mer areal å dyrke på. Pluss at det er bedre utsikt når husa ikke står på samme høyden.

Svar

[Rapporter](#)

fhgfd · for 463 uker siden

+2

Det er vel å greit at en kommune krever en geoteknisk undersøkelse osv - men de kan ikke vise til noen som gjøre dette her jeg bor. Det er de som jobber kun for Meste, Skanska og slike og ingen andre.
Jeg spør hvordan skal jeg skaffe en slik undersøkelse da. Da sier de at jeg må søke om dispensasjon osv..

Så det er ikke godt å si hva jeg bor på. Men satser på at det ikke renner på havet med det første...

Svar [1 svar](#) · aktiv for 463 uker siden[Rapporter](#)

Geoteknikker'n · for 463 uker siden

+1

Det finnes mange landsdekkende firmaer som har hele Norge som base så det burde være greit, men det skal sies at du må betale en god sum penger for dette :-)

Svar

[Rapporter](#)

saltemann · for 463 uker siden

+1

Grunnen til at det blir kvikk leire er at saltinnholdet i leiren blir vasket ut gjennom utallige. Salting er helt riktig. Salt gjør at leiren forblir fast.

Svar

[Rapporter](#)

Legg til en ny kommentar

Skriv tekst her!

Kommenter som gjest, eller logg inn:

facebook

Navn

Vises ved siden av kommentarene dine.

Epost

Vises ikke offentlig.

Nettsted (valgfritt)

Hvis du har et nettsted, link til det her.



Eksklusivt for digitale abonnenter



MEST KOMMENTERT

+ Sverige installerte ti ganger så mye solenergi som Norge i fjor. Nå kommer forklaringen

9

+ Solceller og batteripakke kan gjøre bygget til en brannbombe

3

+ John Rekstads selvbygde solfangere har gitt gratis varme i 44 år. Nå starter han fabrikk

13

På forsiden nå

+ Dette blir myndighetenes foretrukne våpen **Bombefly fra Island og jagerfly fra Evenes**

mot pukkellaks

trente på å ødelegge luftvern

DEBATT

+ Skipene blir større – men sikringen av containerne henger etter

Væpnet robot avduket av israelsk forsvarsleverandør

1

Pålitelige data og prising av utslipp er nøkkelen til grønn skipsfart

[Home](#) > [Aktuelt](#)

Kvikkleire – et farlig minne fra istiden

juli 6, 2014 18:22 [Guest Author](#)

I Trøndelag og på Østlandet, men også andre steder i landet, er mange lavtliggende områder dekket av marin leire. Men det er heldigvis ikke overalt at denne leira er kvikk og skaper dramatiske skred. Grundige geologiske undersøkelser er derfor nødvendig for å påpeke de stedene som representerer en risiko.

Kvikkleira, denne lumske og usynlige faren som vi alle har hørt om, har ført til mange katastrofale leirskred opp gjennom historien. Nå sist utenfor Namsos.

Kvikkleire er et resultat av vår lange geologiske historie. Den gråblå massen er dannet under og etter siste istid. I et geologisk perspektiv er derfor avsetningene svært unge.

De spesielle grunnforholdene med kvikkleire oppstår i visse soner innenfor de områdene der det etter istiden ble avsatt leire på havbunnen i et salt miljø (marin leire). Det skjedde på den tiden da store isbreer smeltet, vannmassene rant i havet og leirpartiklene fra breslammet sank ned på bunnen. Etter istiden har disse områdene med marin leire blitt hevet til tørt land.

Marin leire er altså etterlatenskaper fra den store iskappen som dekket en betydelig del av nordkalotten for mer enn 10.000 år siden. Fenomenet kvikkleire er derfor uløselig knyttet til områder i Nord-Europa og Nord-Amerika hvor havvannet fra gigantiske,

We use cookies to ensure that we give you the best experience on our website. If you continue to use this site we will assume that you are happy with it.

Marin leire i områder med gammel havbunn har opp gjennom historien vært både til velsignelse og fortvilelse for menneskene her i landet.

På den ene siden er leire en naturressurs som utgjør et næringsrikt grunnlag for planteliv, og dermed også for jakt og fangst, bosetting og ikke minst landbruk. På den annen side viser sporene i landskapet at tragediene må ha rammet folk og fe utallige ganger i form av store kvikkleireskred. Og uten forvarsel.

Langt de fleste av skredene har funnet sted i forhistorisk tid, mange for flere tusen år siden, men det er også kjente hendelser fra historisk tid. Da det landsomfattende programmet for kartlegging av kvikkleire startet i 1980 med landbruks- og skredkommunen Verdal, ble det registrert omtrent 100 groper som skriver seg fra kvikkleireskred, bare i denne ene kommunen. Og da er ikke de aller minste eller mest diffuse terrengformene tatt med.

Kvikk eller ei?

I utgangspunktet var kvikkleira en helt alminnelig saltvannsleire. Men gjennom lang tid har egenskapene endret seg. De ørsmå leirkornene henger mye dårligere sammen når det salte porevannet mellom dem blir vasket ut og erstattet av ferskvann. Når saltinnholdet kommer under en kritisk grense, sier vi at leira blir kvikk

Verken menigmann eller geologer kan med det blotte øyet se om en marin leire, såkalt blåleire, er kvikk eller fast. Hvis vi derimot begynner å grave i den, overbelaster den med stor vekt, eller sender kraftige sjokkbølger gjennom den, vil vi fort kunne oppdage forskjell. Kvikkleira vil i verste fall kollapse og omdannes da til en tynn suppe som flyter av gårde. Vi kan lett gjøre et eksperiment på egen hånd ved å røre litt i en prøve med blåleire. Hvis det er kvikkleire, vil den fort bli tyntflytende.

Leirmineralene er for det meste flakformet. De danner en åpen korthusstruktur med små ekektrostatiske ladninger som gir tiltrekning mellom partiklenes kanter og flater når de avsettes i saltvann. Der hvor det salte vannet erstattes med ferskt, vil bindingskreftene svekkes og denne indre strukturen blir labil. Blir den overbelastet, og strukturen plutselig bryter sammen, vil kornene orientere seg tilnærmet parallelt, miste kontakten med hverandre og sveve fritt i porevannet. Vi har fått et kvikkleireskred. Og det skjer momentant.

We use cookies to ensure that we give you the best experience on our website. If you continue to use this site we will assume that you are happy with it.

Ok

langt av gårde, også utover omtrent flat mark.

Det er derfor kvikkleire er så farlig.

Et annerledes Trøndelag

Landskapet i Trøndelag ved slutten av siste istid var helt forskjellig fra det vi ser i dag. Steinalderfolket ville ikke ha kjent seg igjen. Da de kom padlende innover, sannsynligvis fra de eldste boplassene som ble etablert i de ytterste kyststrøkene, var arealet av fjorden omtrent dobbelt så stort som i vår tid.

Den gangen var fjorden litt mer spennende enn den er i dag. Mens vi nå bare har en lang fjord nesten uten øyer, var det mot slutten av istiden mange små og store øyer som ga et mer variert landskap. Bymarka utenfor Trondheim var øy, og Fosen var Norges nest største øy etter Varanger. Frosta så ut som en skjærgård med en mengde mindre øyer og holmer, -toppene av det som er åser i dag.

Fra hovedfjorden stakk det sidearmer inn til Selbu, Meråker, Helgådalen og Skaudalen. Hovedfjorden gikk inn i Snåsa, og over Namdalseid hang Trondheimsfjorden sammen med Namsfjorden. De høyeste merkene etter datidens havnivå (Den marine grense) ligger i dag 180-200 m o.h. i indre strøk og 120-140 m o.h. i kystområdene. Forskjellen skyldes at landet har hevet seg mer i indre enn i ytre strøk.

Breslam skaper leire

Like etter at den skandinaviske innlandsisen hadde smeltet bort fra kyst- og fjordstrøkene våre for 10-12.000 år siden, lå landområdene betraktelig dypere enn i dag. Vi må tenke oss at terrenget lå noen hundre meter lavere, og mer nedpresset i indre områder enn i kyststrøkene. Foranledningen var at landmassene hadde blitt presset ned av isens tyngde, og den var størst langt inne i landet.

Den stive jordskorpa ligger over den plastiske mantelen, så mantelen ga etter for isens tyngde, på samme måte som en kork lar seg presse ned i vannet. Da isen forsvant, steg landet igjen, akkurat som korken flyter opp når vi ikke trykker på den lenger. Jordskorpa gjenopprettet likevekten som en reaksjon på trykkavlastningen. Men det tok lang tid å få tilbake den opprinnelige formen. Tregheten er så stor at prosessen på de fleste steder

We use cookies to ensure that we give you the best experience on our website. If you continue to use this site we will assume that you are happy with it.

Ok

Landhevingen var allerede kommet godt i gang på den tiden da kyst- og fjordstrøkene ble isfrie. Isfronten kalvet ustanselig og trakk seg stadig lengre innover i fjordene. Havet fulgte etter, og saltvannet flommet inn over store deler av det nedpressete landet. Senere, da landet steg ytterligere, ble disse områdene tørt land.

Til dette iskalde fjordmiljøet spylte breelvene ut enorme mengder med sand, grus og breslam etter hvert som isen smeltet. Sand og grus la seg raskt på plass i konsentrerte områder nært land eller tett inntil brekanten.

Slammet derimot, som besto av ørsmå mineralpartikler, slipt ned fra fjellgrunnen i innlandet, svedde utover i vannmassene og sank sakte til bunns i store mengder. Slik bygde det seg opp tykke lag av silt og leire på fjordbunnen. I de dypeste delene av Trondheimsfjorden er det for eksempel nylig påvist at denne type avsetninger er inntil 600-700 m tykke. På land ved utløpet av de største elvene i Trøndelag er det 150-300 m tykke løsmasser. Det meste av dette er antagelig leire.

Hvor er leiren kvikk

Vi vet at leire er svært utbredt over de brede østlands- og trøndelagsbygdene. Områdene med kvikkleire utgjør likevel en forholdsvis liten prosentandel av den gamle fjordbunnen. Forklaringene er for det første at mye av den marine leira ikke har blitt omdannet til kvikkleire. Av forskjellige grunner er ikke saltet vasket ut ennå. Og for det andre består deler av den gamle sjøbunnen av andre løsmasser enn leire. Ujevn bunntopografi og sterk strøm har hindret leirsedimentasjon i mange områder, spesielt på forhøyninger og i brattskrenter.

Utvaskingen av saltet er en prosess som skyldes nedbør, innsig av markvann, gjennomstrømning av grunnvann og flomepisoder (hydrologiske forhold). Også egenskaper ved leira, for eksempel mineralogi, kornform, kornstørrelse og tynne sandlag som drenerer, har betydning for permeabiliteten (gjennomstrømningsevnen) og dermed for hvor hurtig saltet kan vaskes ut.

Det sier seg selv at alle disse faktorenes virkning på saltinnholdet, særlig grunnvannstrømning i dypet, gjør det vanskelig eller umulig å kartlegge steder der det salte vannet er byttet ut med ferskt. Alminnelig overflatekartlegging er på ingen tilstrekkelig for å avdekke faresoner. Det er helt nødvendig med boringer for finne ut om

We use cookies to ensure that we give you the best experience on our website. If you continue to use this site we will assume that you are happy with it.

Ok

Skredårsaker og forebygging

Menneskelig aktivitet med anleggsarbeid har flere ganger utløst leirskred i de siste tiårene. Men siden de langt fleste skredgropene ble skapt før anleggsmaskinenes tid, må også naturlige prosesser ha vært utløsende faktorer gjennom flere tusen år. Svaret er hovedsakelig elvenes og bekkenes graving i fjordbunnsedimentene. Denne fluviale erosjonen skjærer stadig dypere i takt med landhevingen. Slik har vi fått skapt høye bratte skrånninger i leire, og hvis elvene til slutt graver seg inn i kvikkleirelommer går det skred. Ofte starter det da med et lite skred (geoteknikere kaller det gjerne *initialras*), og plutselig kommer store bakenforliggende områder seilende.

Erfaringsmessig må de bratte skrånningene være høyere enn ti meter for å kunne utløse store kvikkleireskred. Små skred kan gå på mindre skråningshøyder. I noen tilfeller kan skred også gå i områder uten bratte skrånninger, dersom et slakt hellende terreng er brattere enn ca. 1:15.

Første steg i et hvert sikringsarbeid er å få kartlagt hvor kvikkleiresonene ligger. Ved å ha kjennskap til dem, er det mulig både å ta forholdsregler ved inngrep i terrenget og sette i verk sikringsarbeider. Faresonekart er derfor et nødvendig redskap i kommunenes planarbeid og byggesaksbehandling. Selv om kvikkleirekartlegging startet i 1980, og er gjennomført i grov målestokk i mange kommuner i Trøndelag og rundt Oslofjorden, samt et par steder i Nord-Norge, gjenstår det fortsatt mye kartleggingsarbeid.

Ansvar for skredfarekartleggingen i Norge har vært flyttet mellom flere institusjoner og departementer siden 1980. Fra i år av ligger nå ansvaret for skredforebyggende arbeid, herunder videre kartlegging i samarbeid med andre institusjoner, hos Norges vassdrags og energidirektorat (NVE). Oppfølging og sikring av påviste fareområder utfører NVE i samarbeid med kommunene.

En naturgitt trussel – i tillegg til ressurs

Anslagsvis ligger mer enn 80 prosent av all innmark, bebyggelse og infrastruktur i Trøndelag og på Østlandet sør for Mjøsa lavere enn den marine grense.

Derfor er det lett å forstå at kvikkleiresonene som oftest ligger i eller ved tettbebyggelse. Det kan bl.a. skyldes at de eldste tettstedene først grodde fram der hvor de geologiske

We use cookies to ensure that we give you the best experience on our website. If you continue to use this site we will assume that you are happy with it.

Ok

Vi har altså opp gjennom historien bygget ned mye av den beste matjorda. Vi hadde en naturressurs. Nå har vi også fått en trussel.

”Hurtigere enn noen hest kunne løpe”

Leirskred på Østlandet, i Trøndelag og flere steder i Nord-Norge (for eksempel Balsfjord, Målselv og Finneidfjord) har vært årsak til menneskelige tragedier både i forhistorisk og historisk tid. Trøndelag har blitt hardest rammet, og det verste skredet noensinne, målt i både antall omkomne og volum, gikk ved Stiklestad i Verdalen i Nord-Trøndelag natt til 19. mai 1893, rett etter midnatt.

En suppe av leire flommet ut over landskapet og dekket 8000 dekar av dalbunnen. Mennesker og dyr seilte langt av gårde på torvflak, hustak og husrester, og av 250 mennesker som bodde i området, omkom 116, 112 i selve raset og 4 av skader de nærmeste dagene etterpå. 105 bygninger ble ødelagt. Øyenvitner kommenterte at leira kom «hurtigere enn noen hest kunne løpe».

Astor Furseth forteller levende fra raset i boka «Skredulykker i Norge», Tun Forlag, 2006:

«På torsdagskvelden gikk vel de fleste til sengs til vanlig tid i Verdalen, og det betydde at nesten alle lå og sov lenge før midnatt. Men vi vet iallfall om en person som var våken. Oline Skjørddal, gardkone på Øvre Skjørddal på sørsida av elva, hadde ennå ikke gått til sengs da klokka slo tolv mainatta til den 19. Av en eller annen grunn kjente hun uro i kroppen, og ved halv-ett-tida gikk hun ut på gardstunet. Det var klarvær og iskaldt. I den lyse vårnatta var det godt utsyn mot Follo og Gjermstad. Tilfeldigvis så hun i den retningen – og hun ble vantro vitne til hva som var i ferd med å skje.

Leirfall! Og det av en forferdelig størrelse, som i en ren fantasi. Først så Oline et mindre parti fra garden Krågsmoen gli ut i bekkefare, men like etterpå kom et nytt fall som tok med seg hele Follogrenda, slo tvers over dalen og sprøytet opp gjennom liene på motsatt side. Og det gikk enda et skred, det største og mest voldsomme, da plutselig hele Gjermstad-grenda gled ut. Det ene jordstykket etter det andre sank ned sammen med hus og gardstun, og det skjedde med større og større fart. Sandskyer og leirsprut sto himmelhøyt mot den lysgrå nattehimmelen. Og først da hørte hun det: Et uhyggelig bulder som fylte hele dalen.»

We use cookies to ensure that we give you the best experience on our website. If you continue to use this site we will assume that you are happy with it.

Ok

naturen selv i løpet av sommeren. Et nytt ras skjedde fra bakkanten av gropa på høsten samme år. Det alene var like stort som Rissaraset i 1978, og elva ble demt opp på nytt.

Her kan du lese Astor Furseths beretning om Verdalsraset og Rissaraset: www.geoportalen.no/skredkart.

Alt om Verdalsraset finner du i «Verdalsboka», bind A og B, Verdal Historielag, 1993.



Verdalsraset: Venstre skredkant ved plassen Moåker. Skredet tok en del av en stor terrasse som representerer Tapes-tidens elvedelta på 70 m.o.h. Her ligger kvikkleira dypere enn ellers i gropa, i skredveggen er det øverst 17-18 m sand som også ble med ut i rasmassene.

Skrevet av Harald Sveian

Newer Post

Bryggen i Bergen synker

Older Post

Ny minerallov – tross protester

KONFERANSER

We use cookies to ensure that we give you the best experience on our website. If you continue to use this site we will assume that you are happy with it.

Ok

NOVEMBER

17¹⁸
NOV

NCS
EXPLORAT
ION
STRATEGY

SPONSORER

Følg forskningstoktet i Norskehavet



FORSKNINGSNYHETER FRA GEOFAGMILJØET



NYHETSBREV

Abonner på
vårt
nyhetsbrev

We use cookies to ensure that we give you the best experience on our website. If you continue to use this site we will assume that you are happy with it.

Ok

kunnskap som vedrører geofaget og geofaglige problemstillinger relatert til norsk samfunnsliv og næringsliv.

YTRING

Barentshavets siste skuffelse

🕒 Juli 26, 2021

Equinor tar avstand fra IEAs nullutslippsanalyse

🕒 Juni 20, 2021

IEAs nullutslippsmål er fullstendig urealistisk

🕒 Juni 8, 2021

Fakling – den aller største elefanten i rommet

🕒 Juni 6, 2021

Står til stryk

🕒 Mai 13, 2021

I MEDIA

- Historisk Kina-grep – oljeprisene snur opp
- Vi må ha startdato, ikke sluttdato
- Ti grunner til hvorfor norsk olje og gassaktivitet forblir viktig
- Statkraft inngår ny

We use cookies to ensure that we give you the best experience on our website. If you continue to use this site we will assume that you are happy with it.

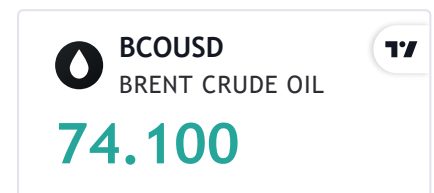
Ok

- ZEN-konferansen 2021:
Er det verdt å investere i
nullutslippsområder?

EXPRONEWS.COM

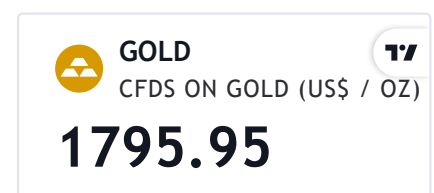
- The Need for a
Multiphysics Approach
september 12, 2021
- Deep Sea Minerals
conference: Call for
Posters september 10, 2021
- Lancaster reaches 10
MMbo production
milestone september 10, 2021

OLJEPRIS



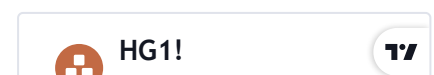
[BCOUSD Rates](#) by TradingView

GULLPRIS



[GOLD Quotes](#) by TradingView

KOBBERPRIS



We use cookies to ensure that we give you the best experience on our website. If you continue to use this site we will assume that you are happy with it.

Ok

Geo365



GEO365.no

GeoPublishing AS

📍 Trollkleiva 23, 1389 Heggedal

☎ +47 974 69 090

✉ ingvild@geonova.no

© 2019 GeoNova AS All rights reserved.

We use cookies to ensure that we give you the best experience on our website. If you continue to use this site we will assume that you are happy with it.

Ok



POLITILOGGEN TRØNDELAG

12. september 2021 kl. 09:13 Masseutgliding i Klæbu Politiet bekreftar at det har vore ei masseutgliding i Klæbu, i nærleiken av området [der det onsdag kveld gjekk eit jordskred](#). Ifølge grunneigaren er det eit tett dreneringsrøyr som truleg er årsaka til utglidinga, [skriv Adresseavisen](#).



MER OM

Politiløkken Trøndelag

Politiet melder om store og små hendelser på Twitter. Her får du oversikt over hendelsene med utgangspunkt i måten politiet melder dem.

**Opphavsrett NRK © 2021**

Ansvarlig redaktør: Thor Gjermund Eriksen

Nettsjef: Hildegunn Soldal

Elin Haugholt-Dale

Navn	Elin Haugholt-Dale
Innsendt	9/13/2021, 18:49

Innspill: Gjennomføring av den eksisterende planen må: Ha en langsgående tunell forbi Eksjø, minst 600 meter lang, langsgående støyvoller langs Eksjø og legges lavere i terrenget ved Hallandsheia med tunell. Dagens forslag, med å flytte E18 langt nærmere Eksjø i Vegårshei, vil ha en ødeleggende innvirkning på livskvalitet, naturen i området, friluftsjinteresser, næringsverdier, arbeidsplasser og tomteverdier. En slik vei slik planen foreligger nå, vil ødelegge Eksjø som rekreasjonsområde, rasere naturen, skape lys- og lydstry. Jeg er svært uenig i prosjektet som det foreligger nå ut fra et samfunnsøkonomisk perspektiv og veisikkerhetsperspektiv. I følge Stortinget har kun seks personer endt opp med lettere skader på den lange strekningen med midtrekkverk og to og trefelts veg som eksisterer i dag. Veien er svært ny og allerede trygg. En utvidelse med en fartsgrense på 90/100 kilometer i timen av eksisterende E 18 på denne strekningen virker fornuftig i stedet for å kaste bort millioner av kroner (kilde: <https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/innstillinger/stortinget/2020-2021/inns-202021-281s-vedlegg.pdf>) Nye Veier foreslår selv å vurdere gjenbruk av dagens E18, blant annet forbi Eksjø. Dette støttes 100% av undertegnede. For å gjengi direktør for planlegging og drift i Nye Veier, Finn Aasmund Hobbesland: A) En måte å gjøre gjenbruk på, er å planlegge for lavere fartsgrense, for eksempel 90-100 km/t som ikke krever fullt så stiv kurvatur som 110 km/t. Det kan også være aktuelt å bygge smalere firefelt som er mindre arealkrevende og likevel en trygg og sikker vei. B Denne typen løsninger er bra både for å holde kostnadsrammene, bevare mer areal og å nå ambisiøse klimamål. C) Det blir stadig tydeligere at det er behov for å ta langt sterkere grep om man skal nå forpliktelser om reduserte klimagassutslipp etter Parisavtalen og Norges klimaavtale med EU. Nå håper jeg, og alle vi i Bevar Eksjø og omegn at dere lytter til disse meget kloke endringene dere selv foreslår!!

Kartutsnitt



Inger Marie Johnsen Rydberg

Navn	Inger Marie Johnsen Rydberg
Innsendt	9/13/2021, 10:01

Innspill:

Hei. Vi har nettopp flyttet fra Østlandet til Akland på et stille rolig småbruk. Da vi kjøpte i fjor fikk vi forespeilet at den nye veien ikke ville ha noe og si for oss. Har en del spm angående dette. Argumentene dere bruker for å bygge denne veien er veldig svake i mine øyne, da det må settes opp mot ødeleggelsene dere gjør mot befolkningen i nærmiljøet, dyrene og naturen. Ikke minst kostnadene som jeg regner med vil bli betalt via bompenger, eller hvordan er dette? - Det vil neppe bli bedre for folk som bor her heller, da dere flytter veien lengre vekk fra arbeidsplasser som allerede er etablerte, og gjør disse bedriftene lite konkurransedyktige satt opp de som får ligge langs E18. Det at man sparer minutter på denne strekningen er bekymringsverdig. Hvis alle disse konsekvensene nevnt over ikke er viktigere enn noen minutter i kjøretid så ligger menneskeheten dårlig an. arbeidsplassene dere mener vil komme er vel midlertidige? hva når veien er ferdig bygget? Jeg ønsker og gjerne svar på hvorfor dere ikke kan beholde strekningen fra sørlandsporten og bort til brokelandsheia og heller utbedre denne? Vi bor bak Thorbjørnsdalen og denne veien er farlig nok som den er. Det er 80 her og smalt og uoversiktlig. Håper virkelig ikke denne veien er tenkt og bli brukt mer enn den er i dag, da dette vil bli farlig for oss som må ut på denne veien for og komme videre. Så lurer jeg på hvordan det vil bli med støyforurensning for oss? vil drikkevannet vårt bli ødelagt at arbeidet deres, om så hva gjør dere med det? Her er det rasfare fra før, dog huset har stått i nesten 200 år, vil dette være noe vi må frykte? og igjen, hva om det skjer? dere sa dere tok hensyn til fredede arter og planter. Her er det masse frosker og de er vel fredet? jeg sendte mail angående møtet dere tilbydde på åpne kontordager og ba om en tid om mulig, jeg fikk aldri noe svar av dere. vi ønsker veien skal være der den er! vennlig hilsen Inger Marie Rydberg

Kartutsnitt

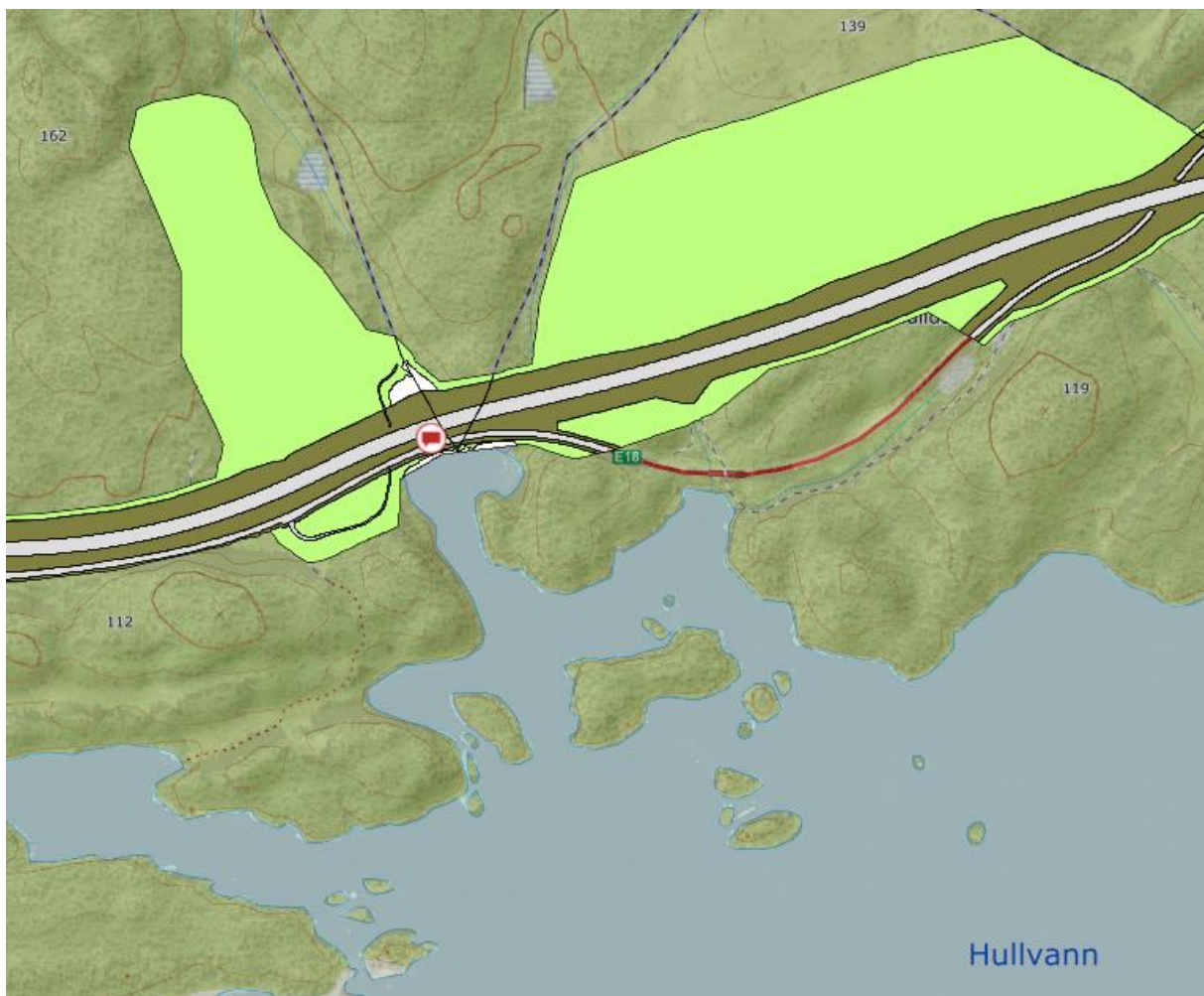


Jens Even Bjordam

Navn	Jens Even Bjordam
Innsendt	9/13/2021, 21:38

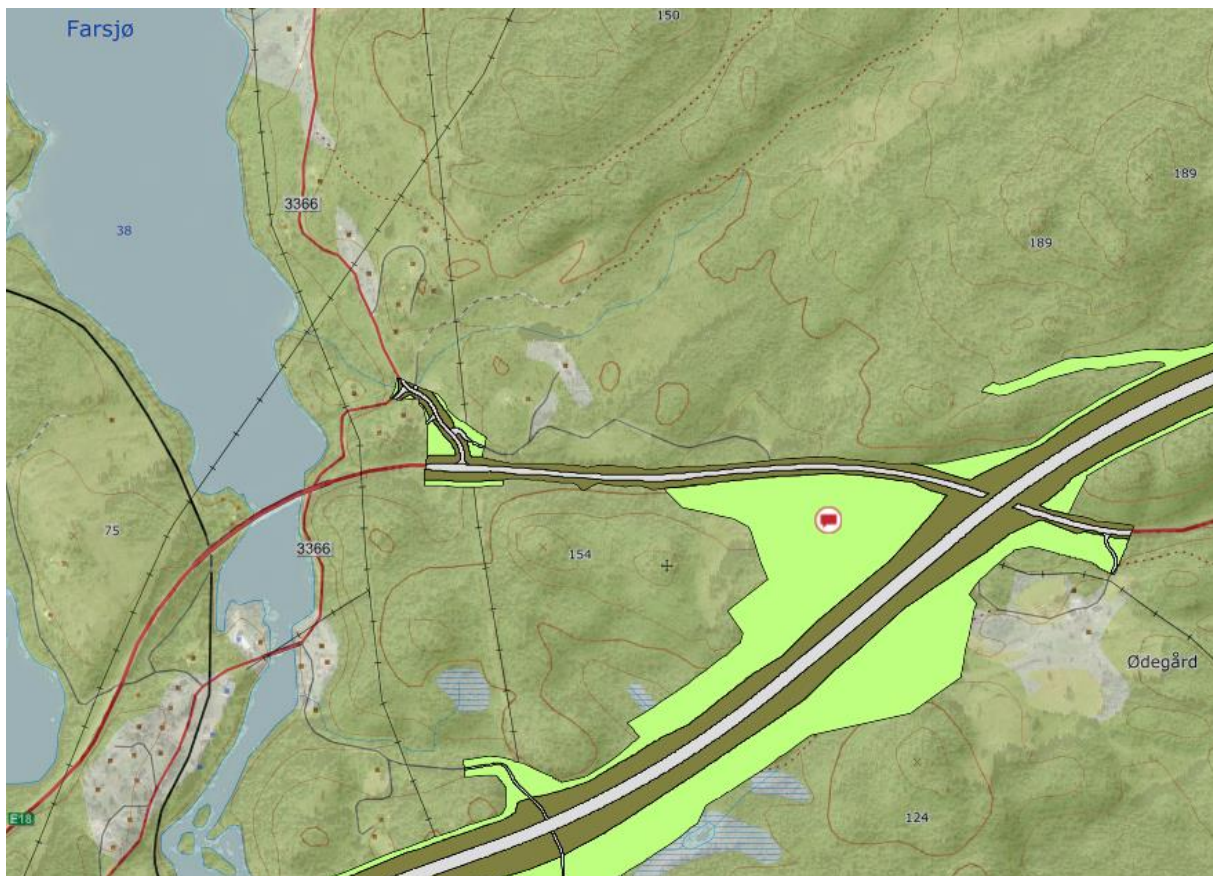
Innspill: Jeg mener det bør gjøres støyskjermingstiltak langs hullvann (Stidalen/ Auråa), der det ikke vil bli skjæring. Den nye veien vil bli liggende en del høyere i terrenget og relativt nærme dagens E18. her burde det brukes overskuddsmasser fra området til å lage en voll langs ny trase. både med tanke på støy og sikkerhet! Hullvann er et fantastisk vann for oss som er glade i friluftsliv og rekreasjon. Trafikkstøy bærer vanvittig langt spesielt langs vann, om det ikke blir gjort tiltak her vil man "ødelegge" hullvanns helt spesielle ro.

Kartutsnitt



Joar Ø. Auråen

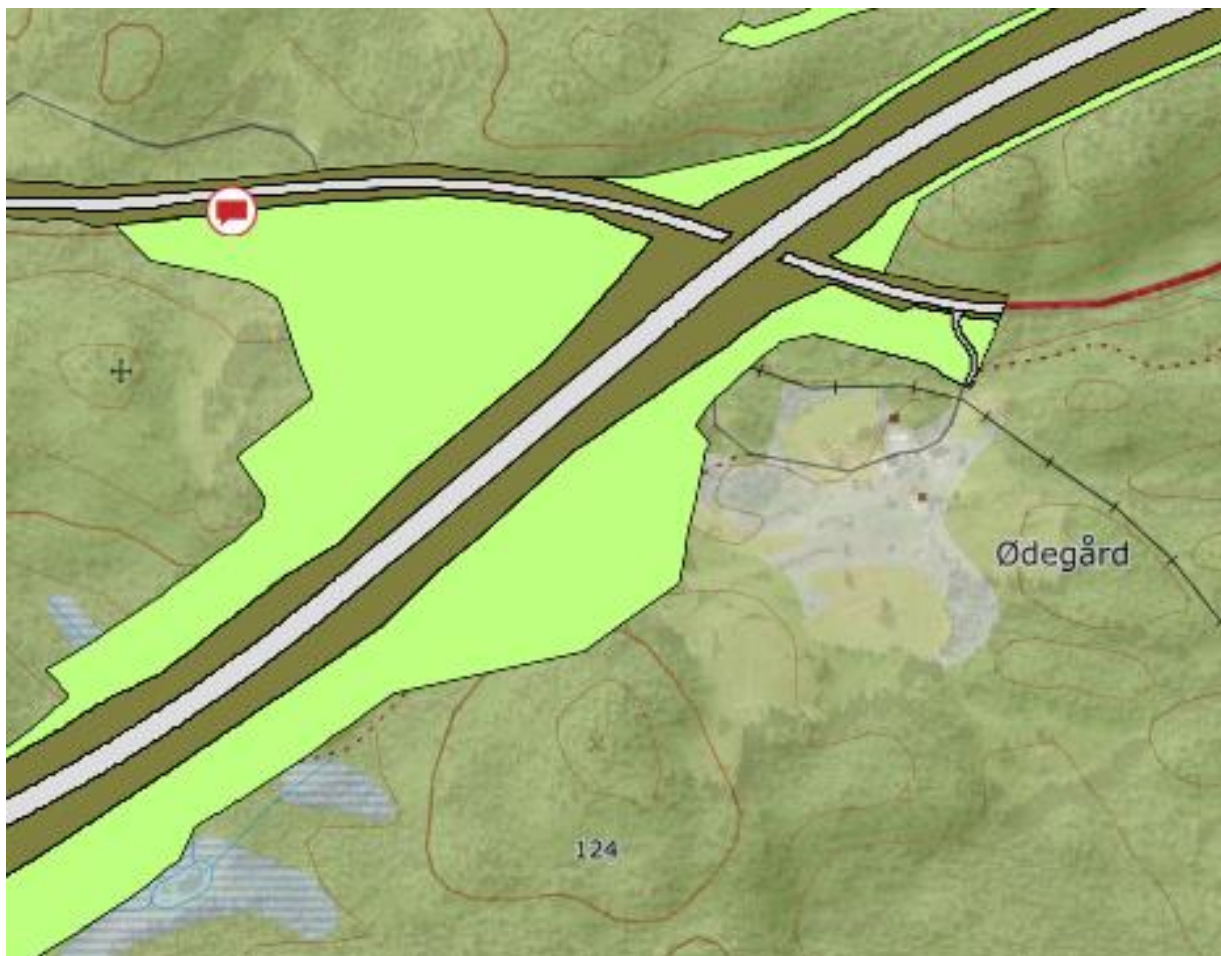
Navn	Joar Ø. Auråen
Innsendt	9/13/2021, 20:27
Innspill: På min einedom 48/11 har jeg en leggeplass for tømmer langs min nåværend gårdsvei. Ved Bjønnås. Markert tømmerleggeplassen. Den er vi avhengig av videre etter ny E-18 kommer. Dagens undergang er under 4 m og ikke egnet for tømmerbiler lenger. Det må sikres en avkjøring fra dagens E-18 for å få tilgang til denne, Forslag på bakkketoppen vest 250 mot Farsjø. Leggeplassen må også være egnet etter området vil bli brukt som deponi.	

Kartutsnitt

Joar Ø. Auråen

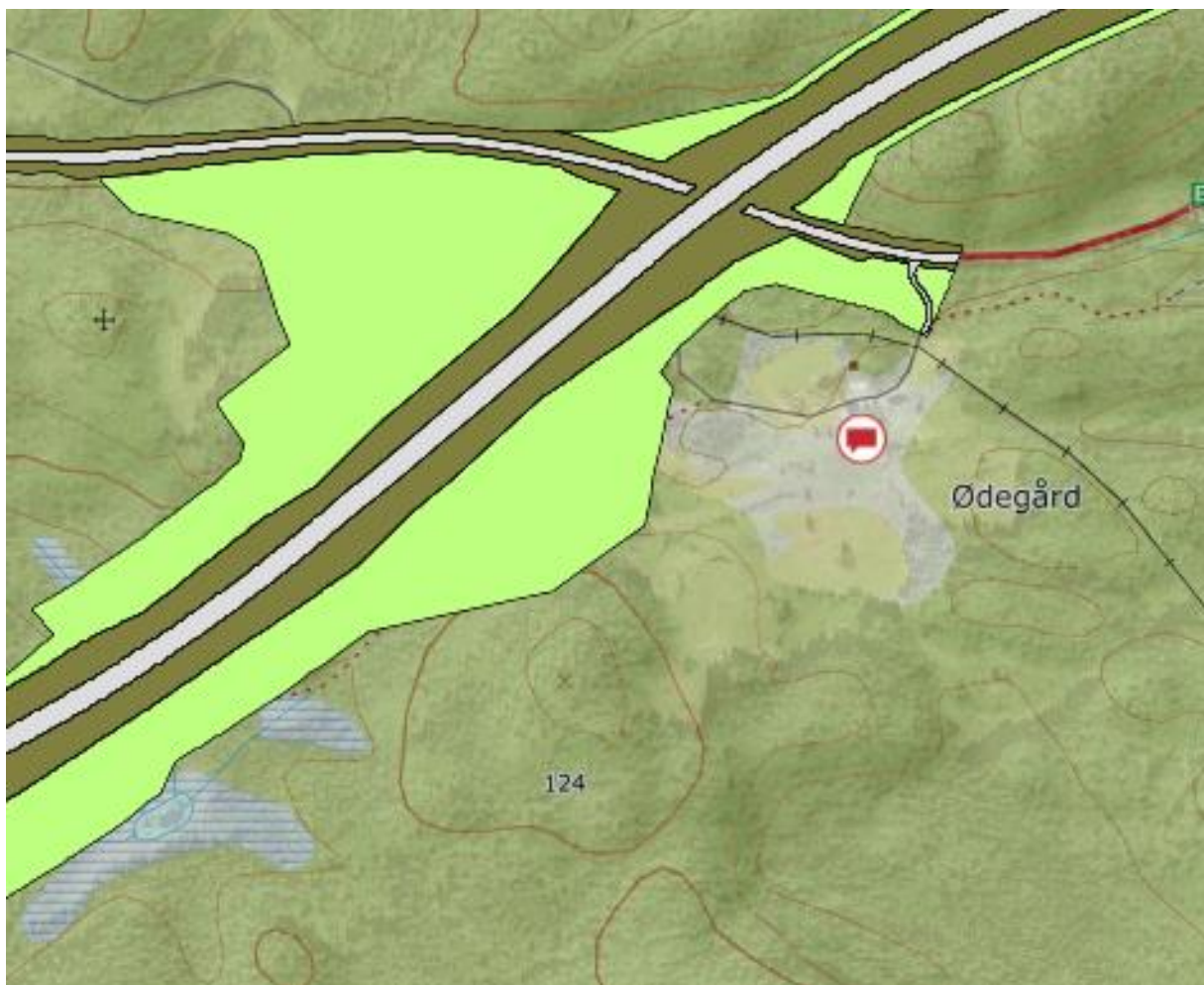
Navn	Joar Ø. Auråen
Innsendt	9/13/2021, 21:08

Innspill: Avkjøring på Kloppkjærra på dagens E18 for å sikre tilkomst til eiendommen. Trengs for å da jeg vil få skog på begge sider av nye E18. Blir tungvint å måtte mot Farsjø for å komme til skogen nord for E-18. Gårdsbygningene ligger på sørsiden av dagens E18. Gårdsvei vil bli borte under ny E18. Avkjøring på Kloppkjærra kan lages felles med tilgangen til leggeplassen i området.(Bjønås) Undergangen som er på dagens gårdsvei kan da brukes for å komme på nordsiden av E18.

Kartutsnitt

Joar Ø. Auråen

Navn	Joar Ø. Auråen
Innsendt	9/13/2021, 21:36
Innspill: Støy. Ved Ødegård bebyggelse vil det være over 60db på område som benyttes til uteplass/veranda. Dette krever tiltak Lokal støydemping vil skjemme område og også skjerme for kveldsola. Støydemping må skje på veiskuldra for å gi ett godt resultat. Enten vold eller annet tiltak. Den høye fyllingen på Mastreidmyra antas å være hovedkilden til støyen.	

Kartutsnitt

Niels Schweigaard

Navn	Kirsti Jareg
Innsendt	9/13/2021, 16:29

Innspill: Jeg er klar over at vi skal gi innspill til plan slik den eksisterer i dag. En gjennomføring av den eksisterende planen må: Ha en langsgående tunell forbi Eksjø, 600 meter lang, langsgående støyvoller langs Eksjø og legges lavere i terrenget ved Hallandsheia med tunell. Dagens forslag, med å flytte E 18 langt nærmere Eksjø i Vegårshei kommune, vil ha en ødeleggende innvirkning på livskvalitet, naturen i området, friluftsinnteresser, næringsverdier, arbeidsplasser og tomteverdier. En slik vei slik planen foreligger nå, vil ødelegge Eksjø som rekreasjonsområde, rasere naturen, skape lys- og lydstry. Jeg mener dessuten at Eksjø er underlig "underpriset" når det gjelder verdisetting. Samtidig er jeg svært uenig i prosjektet ut fra et samfunnsøkonomisk perspektiv og veisikkerhetsperspektiv. I følge Stortinget har kun seks personer endt opp med lettere skader på den lange strekningen med midtrekkverk og to og trefelts veg som eksisterer i dag og som var ferdig bare noen år siden. Veien er allerede trygg. En utvidelse med en fartsgrense på 90/100 kilometer i timen av eksisterende E 18 på denne strekningen virker fornuftig i stedet for å kaste bort millioner av kroner (kilde: <https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/innstillinger/stortinget/2020-2021/inns-202021-281s-vedlegg.pdf>) Nye Veier foreslår selv å vurdere gjenbruk dagens E18., blant annet forbi Eksjø. Dette støttes av u.t. For gjengi direktør for planlegging og drift i Nye Veier, Finn Aasmund Hobbesland: A) En måte å gjøre gjenbruk på, er å planlegge for lavere fartsgrense, for eksempel 90-100 km/t som ikke krever fullt så stiv kurvatur som 110 km/t. Det kan også være aktuelt å bygge smalere firefelts som er mindre arealkrevende og likevel en trygg og sikker vei. B) Denne typen løsninger er bra både for å holde kostnadsrammene, bevare mer areal og å nå ambisiøse klimamål. C) Det er behov for å ta langt sterkere grep om man skal nå forpliktelser om reduserte klimagassutslipp etter Parisavtalen

Kartutsnitt



Kåre Dalane

Navn	Kåre Dalane
Innsendt	9/13/2021, 18:26

Innspill: På informasjonsmøtet i Gjerstad blei det opplyst at det skulle vere hovedrasteplassar ved Landangen og Tvedestrand, og ikkje noko mellom. Dette er omlag 90 km, og vil bli ein snau times køyring. For mange, og særleg for familiar med små born er dette alt for langt. I dag er det fleire stader ein kan stoppe på denne strekningen, mellom anna på Østerholtsheia. I Vestfold er det tre greie rasteplassar etter kvarandre, der ein enkelt kan køyre ut av vegen, og finne sitteplassar og toalett. Eg er sjølv sagt klar over at det blir fleire stader ein kan stoppe i framtida, med då må ein gjennom fleire rundkøyningar og ender opp på ein bensinstasjon eller eit kjøpesenter. På strekningen Dørdsdal til Tvedestrand bør det minimum vere ein enkel rastplass, og den kan gjerne ligge på Østerholtsheia.

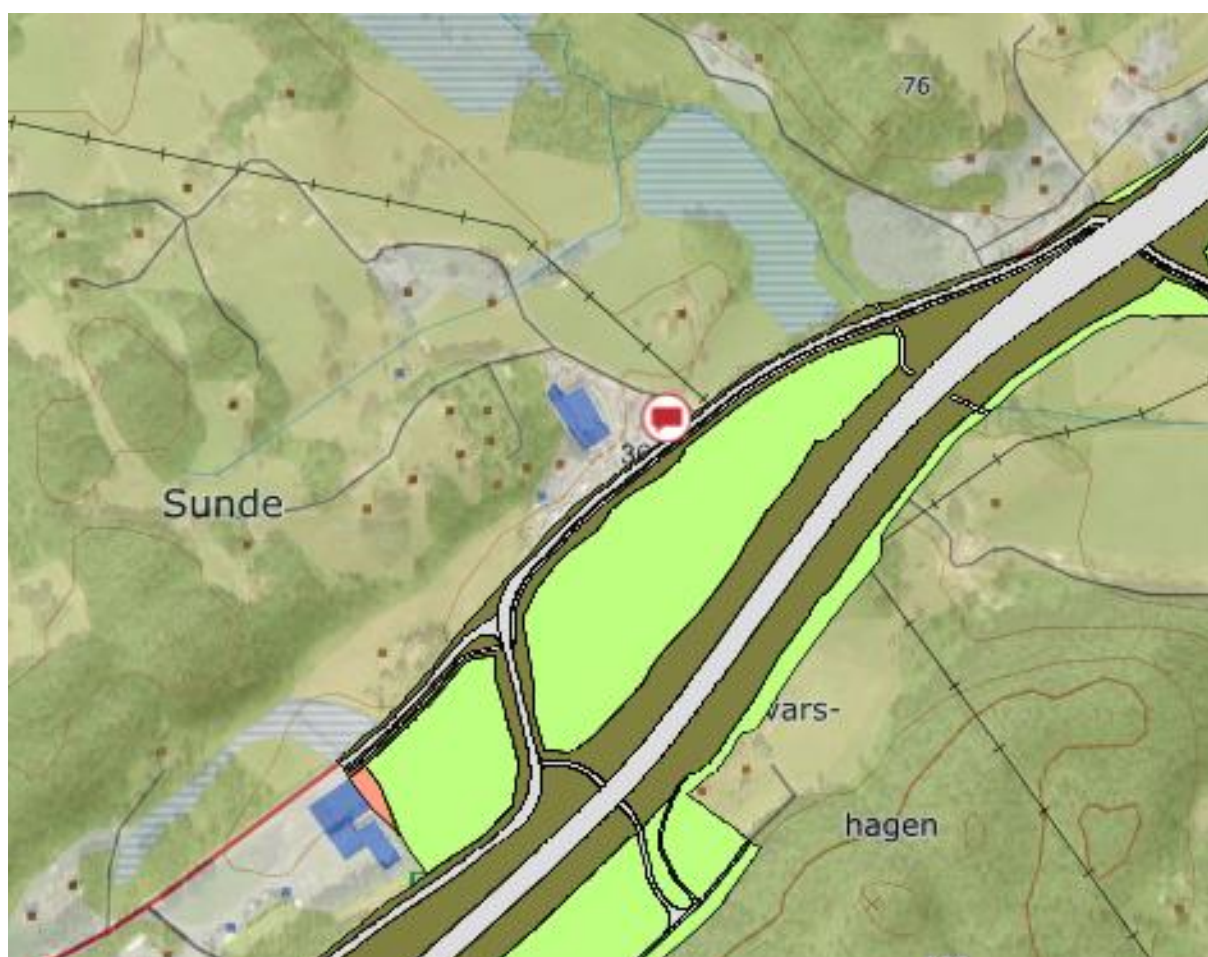
Kartutsnitt



Niels Schweigaard

Navn	Niels Schweigaard
Innsendt	9/13/2021, 16:14
Innspill: Vedlagt 5 vedlegg	

Kartutsnitt



Høringsuttalelse vedr Ny E 18 fra Niels Schweigaard

Denne uttalelsen gjelder vei- og stisystemet i området ved Plassen/ Masterød og ut til Gamle Sørlandske samt viltovergangen ved Skauheia. Punkt 2 er diskutert med jaktlaget på Masterød, som er enige i de synspunkter som anføres vedr viltet og viltovergang.

1. Fremlagt plan fra viser ny avkjøring og vei til Plassen/Masterød fra nåværende E18. Avkjøringen vil bli benyttet både til persontrafikk og næringskjøring (tømmerbiler). Avkjøring/ påkjøring og veien må ha standard tilpasset denne bruken.
2. Nåværende gårdsvei fra Plassen til Gamle Sørlandske brytes av ny E 18. Veien bør opprettholdes som driftsvei, med trase over den ene siden av viltovergangen, og ny driftsvei fra «bruddstedene», langs ny E 18 på nord og sydsiden og over viltovergangen, for å binde veien sammen. Tilsvarende løsning synes valgt flere steder langs traseen Rugtvedt - Langerønningen.

Terrenget nord for ny E 18 er bratt og ulendt det er derfor behov for denne driftsveien. Viltet vil, basert på erfaring, ikke i nevneverdig grad bli forstyrret av en slik vei. Driftsveien vil også benyttes av viltet, som vil kunne passere over gammel E 18 på nåværende bro. Spor i veigrusen viser at viltet også i dag benytter broen på denne måten. Passering over broen er trafikkmessig tryggere enn passering over veibanen (på tidl. E 18).

Driftsveien vil også kunne benyttes av turgåere som skal opp til Masterød-Postveien-Rørholtskogene. Inngangen til området går i hovedsak denne veien i dag. Dette vil fortsette, fordi viltovergangen vil gjøre det mulig å passere ny E 18. Det er bedre at denne trafikken samles på en vei fremfor at turgåere etablerer nye stier og tråkk i terrenget.

3. Det er viktig å ta høyde for at ny E 18 vil utgjøre en permanent og varig barriere i terrenget, og at de hensyn som skal ivaretas må ha et meget langt tidsperspektiv.

Dato: 13. september 2021

Nils Farsjø

Navn	Nils Farsjø
Innsendt	9/13/2021, 10:39

Innspill:

Hei! Jeg er en bruker av Farsjøveien og kjører hele dens lengde meget ofte. Jeg er meget fornøyd med nye veiers innkjøring i Hundsvik fra Farsjøveien til det som blir fylkesvei (nåværende E 18). Jeg håper at denne planen med påkjøring til fylkesvei ikke gjøres noe med. Jeg har registrert at Kragerø kommune har antydnet at de kan tenke seg en innkjøring i Gropdalen til fylkesveien. Jeg mener at den veien som går fra Fossen til Gjærdrmyra i dag er en god løsning. Det er antydnet at Gjærdrmyra kan bli et industriområde. Hvis Kragerø kommune hadde ønsket dette i 1980 tallet som handel / industriområde hadde området hvert utbygd, Den gang fikk utbygger at dette var uaktuelt. Det er vel ikke noe mer aktuelt i dag og det er derfor ingen grund til å forandre planene for veien fra Fossen til Gjærdrmyra. Avkjøring i Hundsvik må bli første valg. Ved avkjøring i Hundsvik vil beboerne i Farsjø nord for E 18 slippe å forbi den rasfalice strekningen fra Hundsvik til Fossen. Ved avkjøring i Hundsvik vil en oppnå en stor miljøgevinst for beboerne på Fossen som slippe bilstøy og utslipp fra trafikken gjennom området. Farsjø nord for E 18 har stor trafikk fra hyttefelt i Drangedal innbyggere i Farsjø, transport av tømmer helt til fra grensa til Bamle, transport til dalsfoss kraftverk. Farsjøveien har meget stor trafikk.

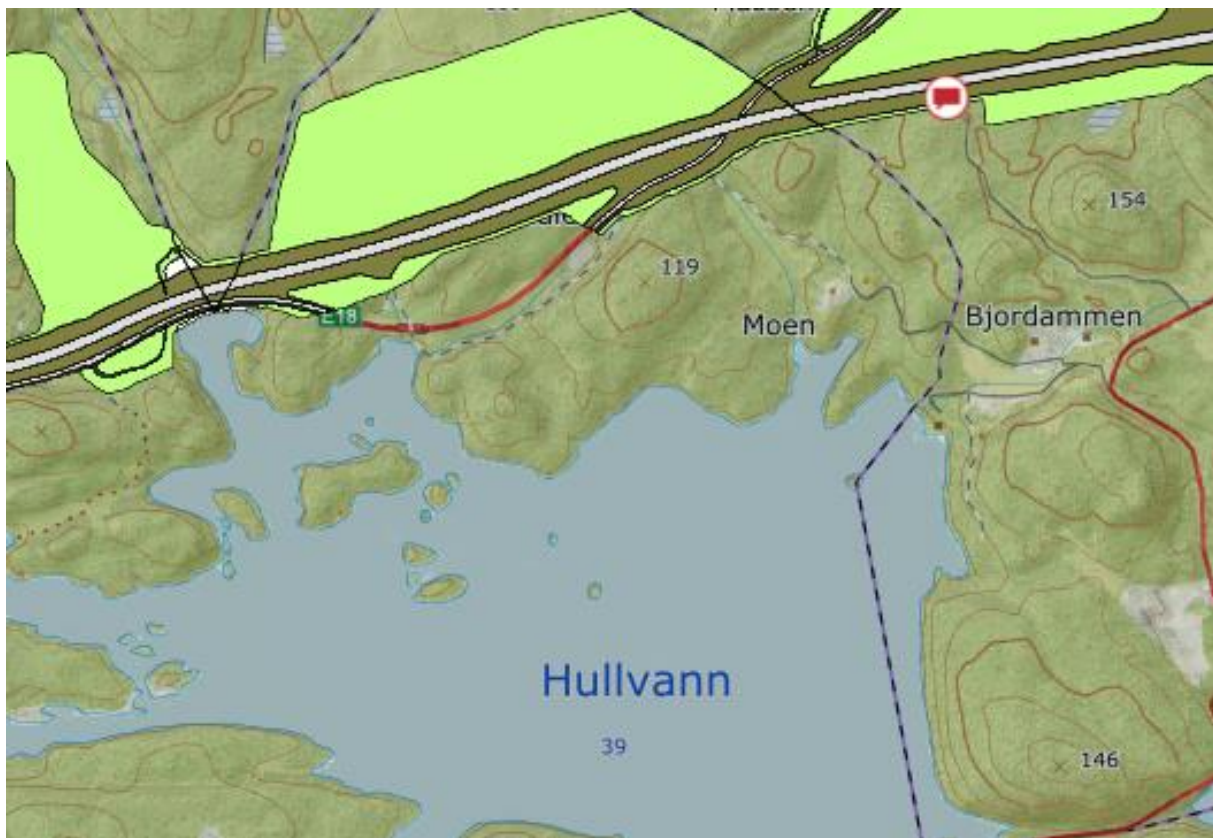
Kartutsnitt



Olav Steinar Bjordam

Navn	Olav Steinar Bjordam
Innsendt	9/13/2021, 21:53
Innspill: Vei-forslag til Plassen. Lokalvei fra gamle sørlandske burde gå langs ny trase og under kulvert. der den igjen kommer ut på dagens e18. dette vil være hensiktsmessig både for turfolk og lokale. det vil da også bli en fin rundløype se vederlag til tegnet forslag.	

Kartutsnitt





From: [ragnhild.markseth](#)
To: [e18tb](#)
Subject: Ang. innspill til ny E18 gjennom Gjerstad i Aust Agder.
Date: mandag 13. september 2021 10:05:25

Hei, først litt om oss. Vi bor på Østerholt 42{6 i Gjerstad kommune i Aust Agder. Nå er det ca 20 meter fra huset vårt og ned til den kvite stripa på E18.

Vi bor på en gammel slekts gård som har vært i slekta mi i generasjoner. Kan vise tilbake til 1600 tallet at slekta mi har bodd på denne plassen her.

I 1982 brant våningshuset her ned i et kraftig tordenvær. Jeg og mannen min overtok da gården etter mine foreldre og bygget opp nytt hus på branntomta.

Etter noen år bygde vi nytt redskapshus, og flere år senere rev vi det gamle uthuset og bygde opp ny garasje.

Vi ønsker at ny E18 blir lagt lenger vekk fra huset vårt. Vi eiger området mot det vi kaller Åsen , og der ønsker vi at ny veg blir lagt.

Så altså vårt ønske er at dere legger vy E18 så langt vekk fra huset vårt som mulig.

Sundebru, 13.09.21

Med hilsen Ragnhild og Åge Markseth

Tallak Langmyr

Navn	Tallak Langmyr
Innsendt	9/13/2021, 22:17
Innspill: Som grunneier, og interessert i best mulig ivaretagelse av min eiendom samt friluftsområdet mellom Skjerkholt og Risør grense, vil jeg få komme med følgende innspill. Under forutsetning av at det velges veialternativet der dette området berøres understreker jeg følgende: Det må gjøres tilstrekkelige bøtende tiltak for å skjerme området for lyd. Bygging av støydemping mot særlig Sandvannsområdet må gjøres så høy at det er avbøtende både for friluftsliv, hytteeiendommer og fauna. Eventuelle deponi må avtales med grunneier på forhånd. Grunneier: Gnr73 brnr43	

Kartutsnitt



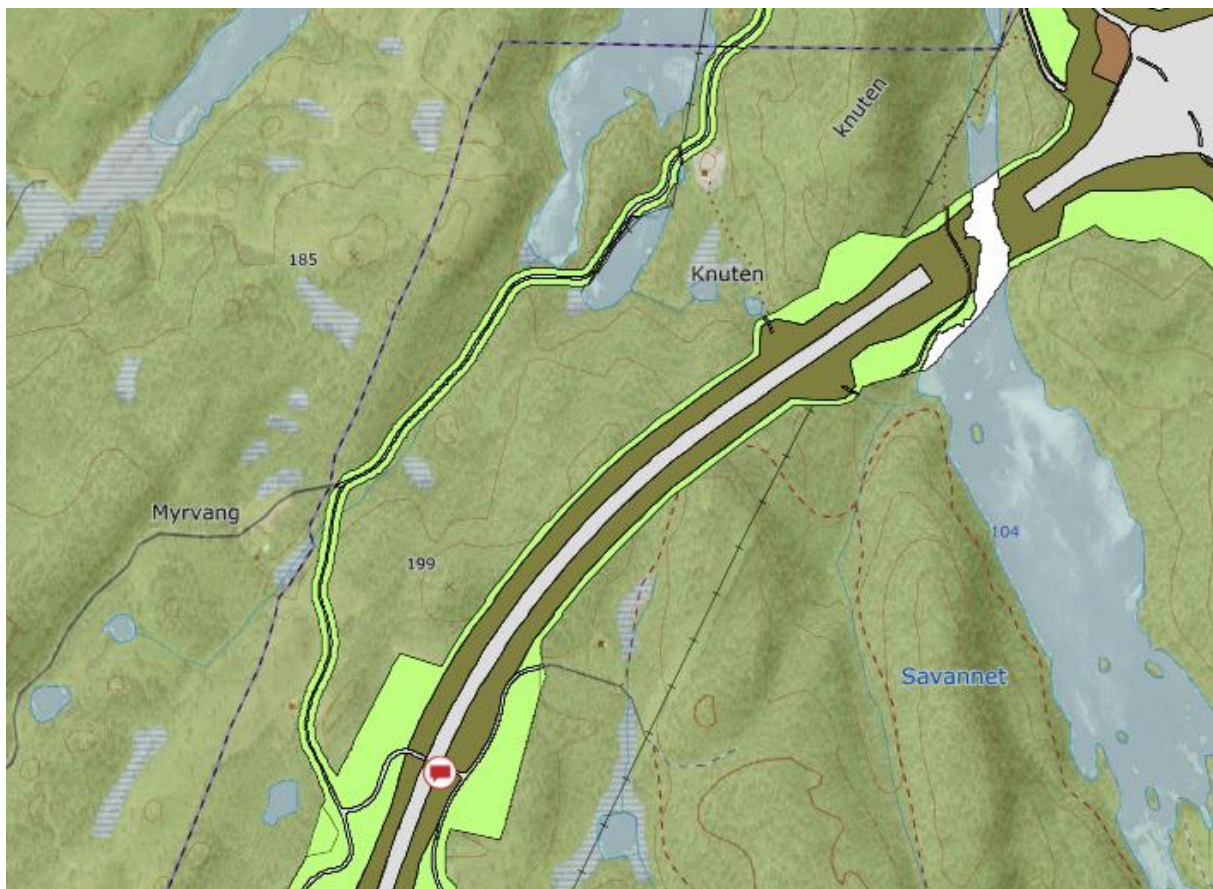
Terje Wiik

Navn	Terje Wiik
Innsendt	9/13/2021, 08:52

Innspill:

Hensynssone ved den kombinerte viltpassasjen ved Bumyr synes som bratt fylling på begge sider av veien opp mot overgangen. Det må planlegges en bedre overgang med mer fylling for slakere sone inn mot overgangen. Veien bør legges lavt i terrenget, og overgangen burde flyttes lenger sør mot Lia, ved nordenden av Stavvann.

Kartutsnitt

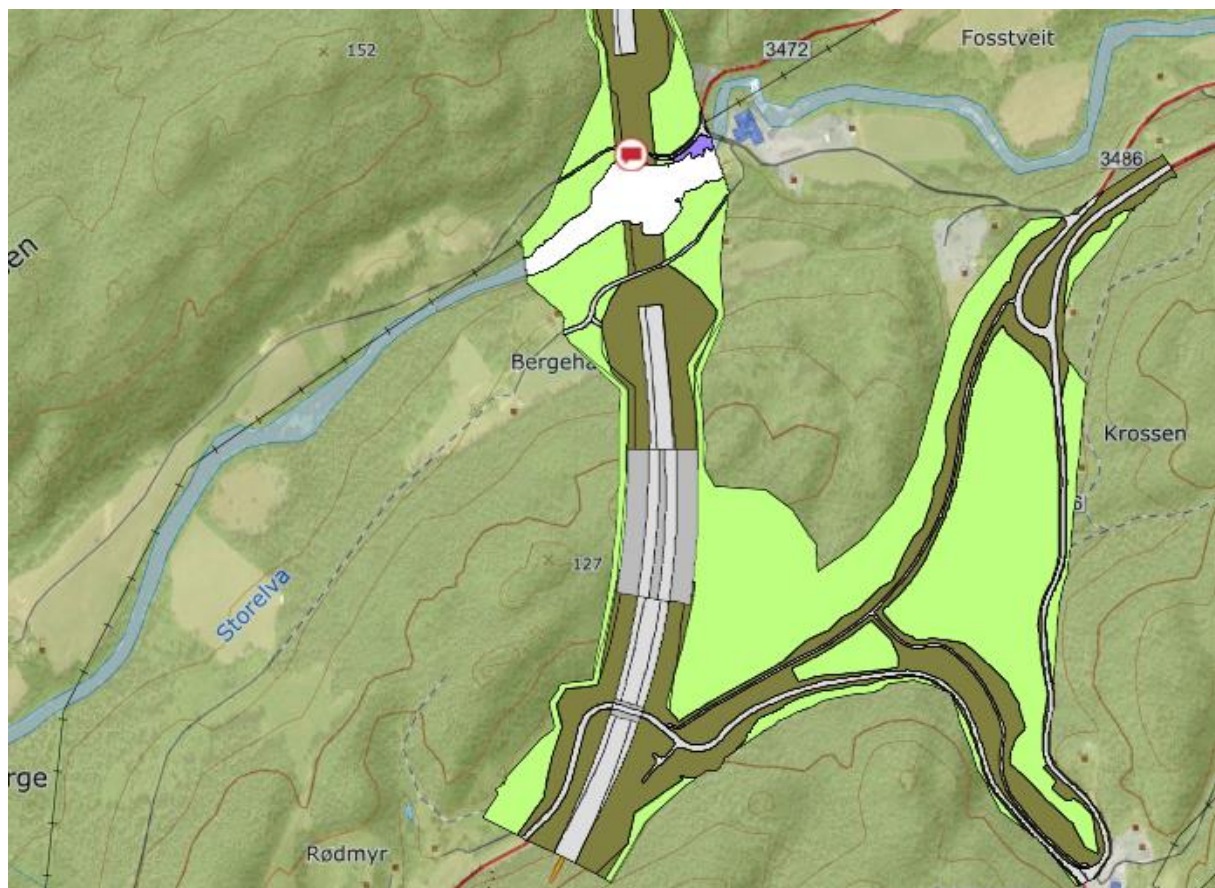


Trond Glidje

Navn	Trond Glidje
Innsendt	9/13/2021, 22:36

Innspill: Støy, fra bru over Fosstveit: Har vanskelig for å finne ut av hva som kommer av støy fra bru over Fosstveit. Er bekymret for støy fra bru/ny E18 som vil gi støy sørover mot Berge/Gliddi/Lilleholt. Ved dagens nye strekk på E18 fra Tvedestrand til Arendal så har det blitt en betydelig mer støy ved min og naboers boliger selv om E18 er 2-300 m lengre vekk enn opprinnelig trase. Dette bærer helt fra kryss Grenstøl idag og til tunnel ved Rødmyr. Dette er av betydelig forringelse av livskvalitet ift støy som er betydelig nå. Er også redd for at dette skal bli ett problem når ny bru og vei over dalstrekket ved Fosstveit er planlagt, og dette bærer rett sørover opp langs Storelva og bærer veldig langt. Selv om man teoretisk er utenfor støysoner så betyr ikke dette at det ikke er ett problem. Spesielt hvis man ser totalen ift den nye veien som ble bygt i lia ved Myklebostadheia.(E18 Tvedestrand-Arendal) Ber om at bru/overgang bru/terreng/E18 sikres mot støy slik at man slipper at den bærer sørover dalsøkket over / langs Storelva.

Kartutsnitt



Trond Glidje

Navn	Trond Glidje
Innsendt	9/13/2021, 22:42
Innspill: Vilt, underganger/overganger: Viktig at vilt underganger/overganger får tydelig føring i reg.plan ift tykkelse jordsmonn/ vegetasjon slik at det ikke skjer tilfeldig, men slik at der faktisk kan gro noe i fremtiden. Dette må skrives eksakt og brukes faglige vurderinger fra anleggsgartnere el som vet hva som kreves for at vegetasjon/trær skal kunne gro uten å tørke ut på ei drenert steinfylling.	

Kartutsnitt



Trond Glidje

Navn	Trond Glidje
Innsendt	9/13/2021, 22:48
Innspill: Kulvert ved Rømyr: Viktig at den blir stor nok til å håndtere større kranbiler/trailere med båter på, tømmerbiler, lastebærere som også er sannsynligvis større i fremtiden enn idag. Alle boliger på strekningen Rømyr/Klepshaugen har kun denne vei som kan håndtere slik transport. Retning Fiane er ikke mulig. Viktig at dette ivaretas mht næring i området(lager båter, jord og skogbruks næring). Det må også tenkes på svingradiuser som tåler slik transport, lange tømmerbiler mm.	

Kartutsnitt



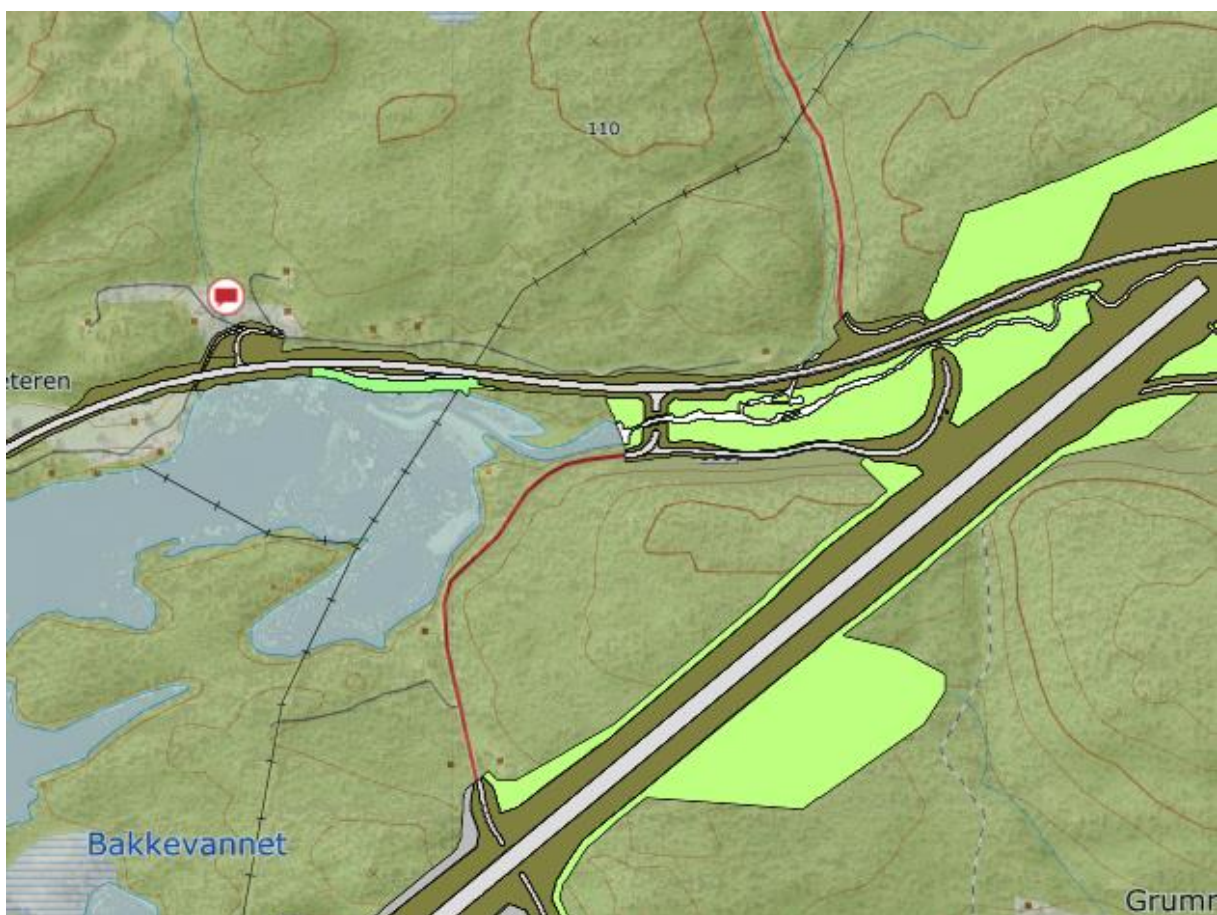
Vidar Tveten

Navn	Vidar Tveten
Innsendt	9/13/2021, 08:55

Innspill:

Er bekymret for hele Dørdal som bygd om det blir valgt å følge gammel trasé ved Bakkevann. Det vil føre til at hus i Bakkeveien og Sæteren område vil bli ubeboelige på grunn av støy og nærhet til E18. I tillegg vil ytterligere utfylling i Bakkevann lage store problemer for smolt anlegget som ligger i Fossing og får friskt vann fra Bakkevann. Håper virkelig at ny trasé sør for Bakkevann blir valgt slik det er planlagt og informert om i allmøte for kort tid siden.

Kartutsnitt

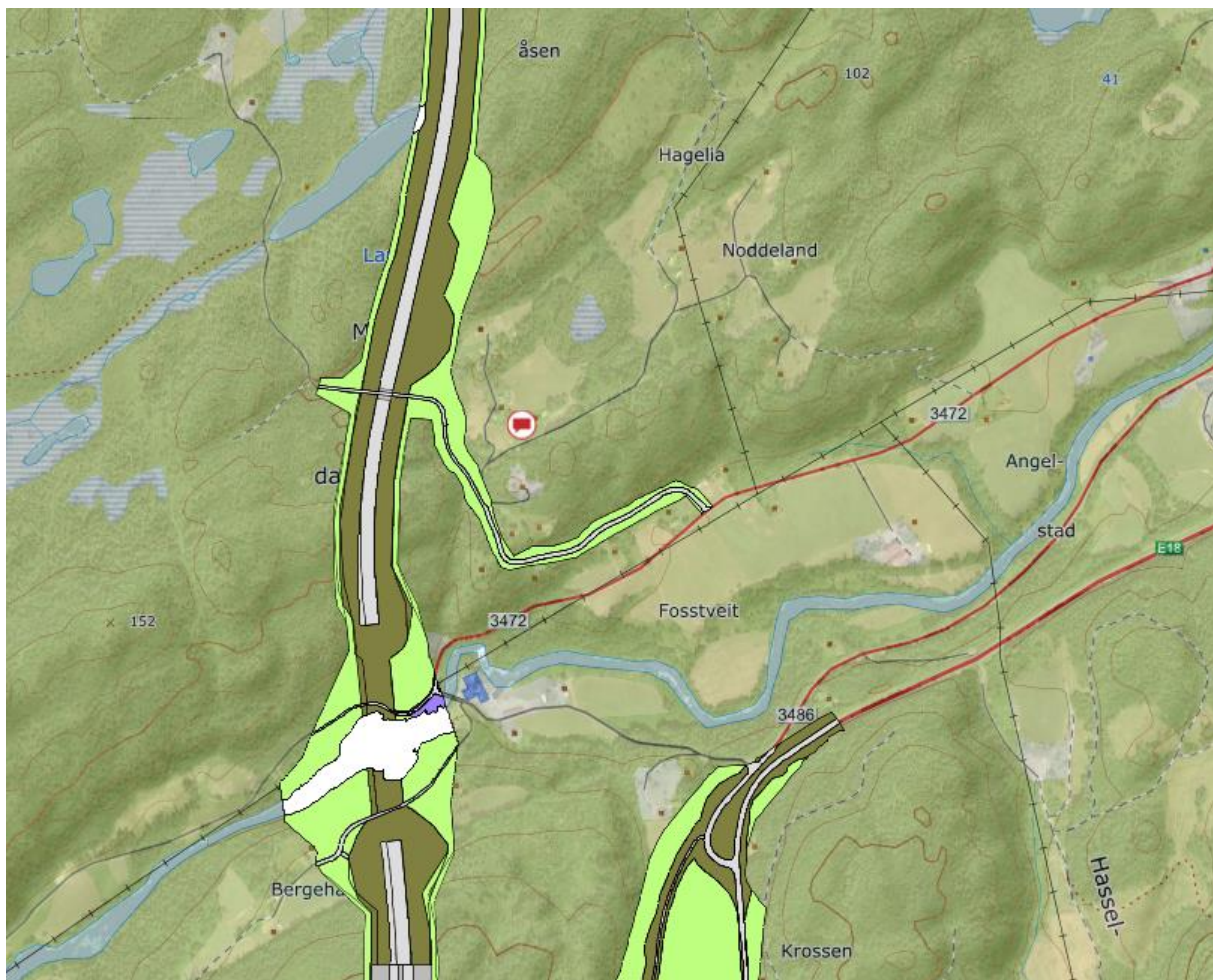


Anne Angelstad og Roar Solheim for Arnfinn og Gerd Bredsten

Navn	Anne Angelstad og Roar Solheim for Arnfinn og Gerd Bredsten
Innsendt	9/14/2021, 21:52

Innspill: Vår eiendom, gnr. 57 bnr. 4 i Modalen i Tvedestrand kommune ligger utenfor sektoren som Nye Veiers (NV) forslag til trase for ny E18 mellom Tvedestrand og Dørdal. Men selv om eiendommen vår ikke direkte blir berørt om nye E18 legges innenfor den skisserte sektoren, er vi bekymret for at utbyggingen kan få negative følger for infrastrukturen, spesielt vedrørende vannforsyningen vår. Eiendommen vår er ikke tilknyttet offentlig vann, men har brønn på duken ved Lauvlandsveien. Brønnens kapasitet holder for vår husstand i vintersesongen, men om sommeren holder det ikke. Og for mer enn 40 års siden fikk vi på eget initiativ og kostnad anlagt sommervannsledning fra vestre ende av Langtjenn som ligger innenfor sektoren. Sommervannsledningen disponeres av 2 husstander. Sommervannet brukes til vanning av selvdyrkede grønnsaker, poteter og grøntareal. Vår bekymring vedrørende vanntilførselen dreier seg i første rekke om hvorvidt utbyggingen av ny E18 kan forstyrre/ødelegge det naturlige tilsiget av vann til brønnen vår, med den følge at vannkvaliteten forringes. Dersom sommervannsledningen rammes av veiutbyggingen strekker ikke brønnen til vannforsyning til vår eiendom, og må erstattes, enten ved at det bores etter vann eller anlegges ny brønn.

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 15:27
Innspill: Avkjørselsveg frå Vierlivn. til drift for Nærestad Østigard bnr 32, bnr 1. For traktor og tidlegare for hest. Vegen er oppbygd med gammal steinsetting. Denne gamle driftsvegen er nå starten på den eine rundturen i Langhølnuten (Stiansknuten). Vegen slyngar seg vidare opp på heia, og er godt vedlikehalden.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 15:33
Innspill: Fløtarsti og ålekarsti for Nærestad Østigard, gnr 32 bnr 1. Denne stien er ein gangsti brukt ved den omfattande fløtarverksemda og til å drifte det store ålkaret delt mellom Nærestad Østigard og Nedstaua Nærestad. Stien er godt vedlikehalden og har m.a tradisjonell hulveg på eindel av strekninga. Dette er starten på ein av rundturane (tursti) som går rundt Langhølnuten (Stiansknuten).	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 15:38
Innspill: Avkjørsel til gammel driftsveg til Nærestad Østigard gnr 32 bnr 1 for hest og seinare traktor brukt til tømmerdrift på austsida av Langhølknuten (Stiansknuten). Plassen her er brukt til å setje frå seg utstyr til drift på denne sida av heia, fordi det elles er for bratt terreng. Det er også ca.6km til gardstunet, noko som har gjort det viktig med stad å setje frå seg utstyr.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 15:54
Innspill: Fiskeplass i Lill-Eksjø, brukt av grunneigar og av andre med fiskekort/fiskerett. Det går sti den korte strekninga frå Vierlivn. ut på odden som ligg ved dammen like ved fossen. Det er av og til overnatting i telt også på denne odden, som ligg svært idyllisk, og det er den enklaste badeplassen å bruke ved Lill-Eksjø. Odden ber preg av mykje bruk. For fisk som kjem opp og skal vandre ned fossen (ål), er det viktig å kunne stå/kvile på vestsida av denne odden. På 10 min. 13.juni talde eg ved 3 gjentak 104, 110 og 127 vak av fisk rett på utsida av denne odden. Ålen er ein raudlista art, og det ser ut til at dette området vest for brua på Vierlivn er eit område med stor ål, det same med pollen mellom brua og fløtardammen. På desse stadene kan ein sjå stor ål. Det er plass til å parkere bil i vegkanten ved denne odden. Som grunneigar har eg brukt namnet Sagaodden på denne odden. Dette namnet er kjend brukt av tidlegare grunneigar Knut Adolf Myhre, f.1891.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 16:02
Innspill: Båtplass for fiske, brukt i fleire hundre år, og også i dag. Ved denne båtplassen blei det også røyka fisk i tidlegare tider, og fisket i Lill-Eksjø var ein viktig del av livsgrunnlaget på garden. Det er også brukt som stad til å vaske seg og hente vatn under drift i denne delen av skogen. Det er fortald at dei fleste ikkje kunne svømme, og derfor ikkje gjekk til området like ved fossen om dei ikkje hadde ærend der. Det er plass til å parkere bil i vegkanten på Vierlivn. ved denne båtplassen. I 2019 blei det observert hekkande strandsnipe ved denne båtplassen.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 16:05
Innspill: Fiskeplass ved Lill-Eksjø, med sjanse til å setje frå seg bil i vegkanten til Vierlivn.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 16:11
Innspill: Parkering ved vegen og stad brukt til å setje frå seg utstyr til drift på nordvestre delen av Langhølknuten (Stiansknuten). Her blei det observert den raudlista storlom på land i strandkanten 21.6.2020.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 16:24
Innspill: Plass til å setje frå seg bil, evt.traktor eller hest og driftsutstyr ved Vierlivn. brukt til drift og for å kunne bruke tursti i Langhølnuten (Stiansknuten). Også brukt for utsetjing av kano/kajakk til bruk i Kilen, som er del av Lill-Eksjø. I strandkanten her sit det ofte gråhegre og fiskar. Det var hekking av stokkand her i 2019-2021. Frå Vierlivn. har eg også observert kvinand, siland, laksand og krikkand ved Lill-Eksjø og Kilen i perioden 2019-2021, oftast med denne staden som observasjonsstad.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 16:33
Innspill: Stad ved Vierlivn. der ein kan setje frå seg bil og evt.driftsutstyr for bruk i vestre og midtre del av Langhølnuten (Stiansknuten). Observert vadefuglen grønstilk ved strandkanten her i 2020.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 16:37
Innspill: Artsrik slåttevegetasjon med karakteristisk artssamansetjing med storblåfjør, marikåpeartar, firlad, firkantperikum, følblom, gullris m.fl. langs store delar av Vierlivn. som går langs Kilen (del av Lill-Eksjø)	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 16:44
Innspill: Avkjørsel for driftsveg brukt til skogsdrift på Nærestad Østigard gnr.32 bnr 1 med hest og traktor. Dette er ein tradisjonell driftsveg.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 16:47
Innspill: Observasjon av raudlista hekkande nattramnpar med avkom juni 2020.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 16:50
Innspill: Avkjørsel driftsveg brukt i skogsdrift i Langhølknuten (Stiansknuten).	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 16:53
Innspill: Avkjørsel til driftsveg for skogsdrift i Langhølknuten (Stiansknuten).	

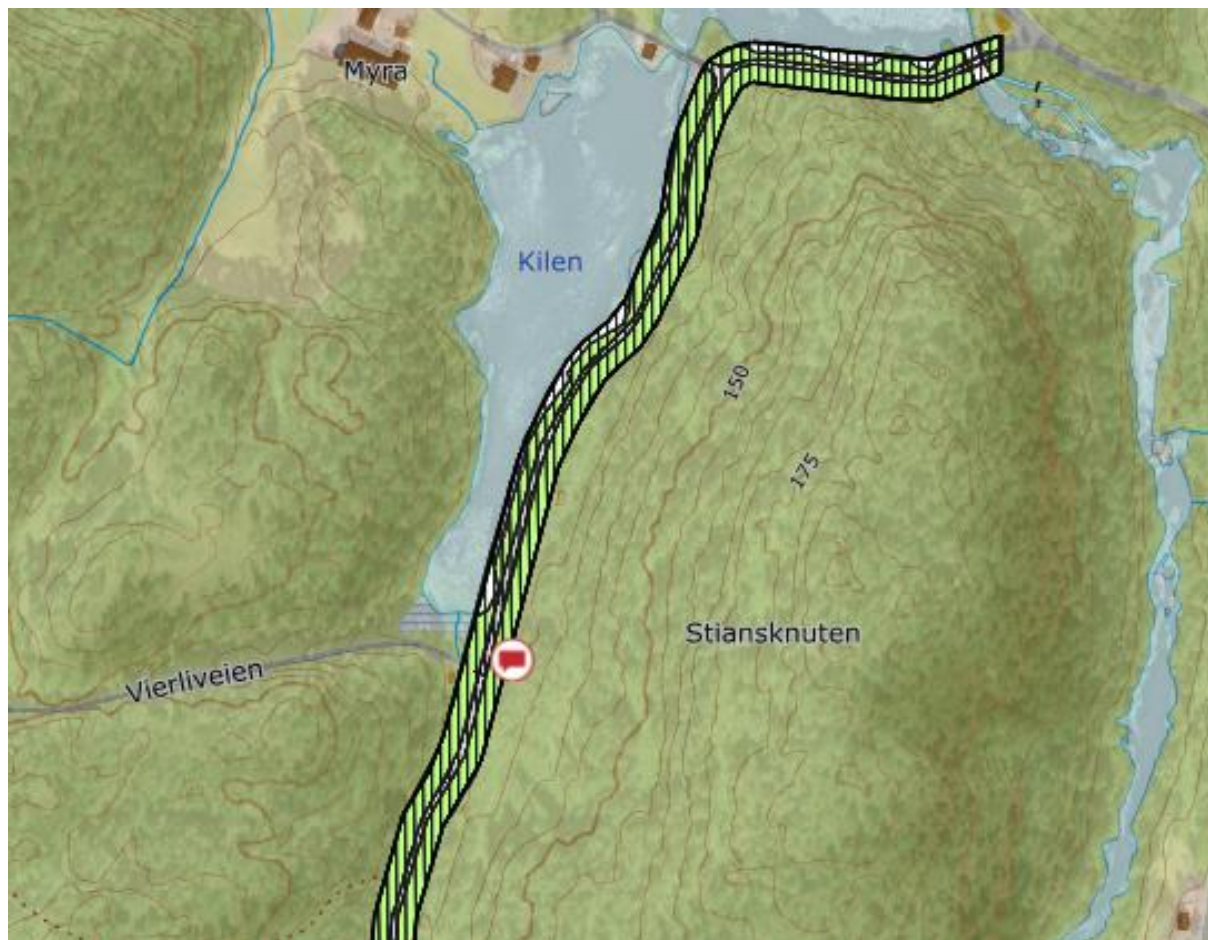
Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 16:56
Innspill: Avkørsel til driftsveg for skogsdrift i Langhølnuten (Stiansknuten).	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 16:59
Innspill: Avkjørsel for driftsveg til skogsdrift i Langhølknuten (Stiansknuten).	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 17:07
Innspill: Storvekste individ av den raudlista arten barlind. Det største treet er kjend at er over 100 år gammalt, og er i frisk vekst. Eg må stole på at denne informasjonen ikkje kjem på avveggar, og lokaliteten bør ikkje vere offentleg kjend.	

Kartutsnitt





Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 17:10
Innspill: Tidlegare slåtteeng med særmerka artssamansetjing med bl.a. veronikaartar.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 17:14
Innspill: Den gamle kjørkevegen, tydeleg oppbygd gammel veg.	

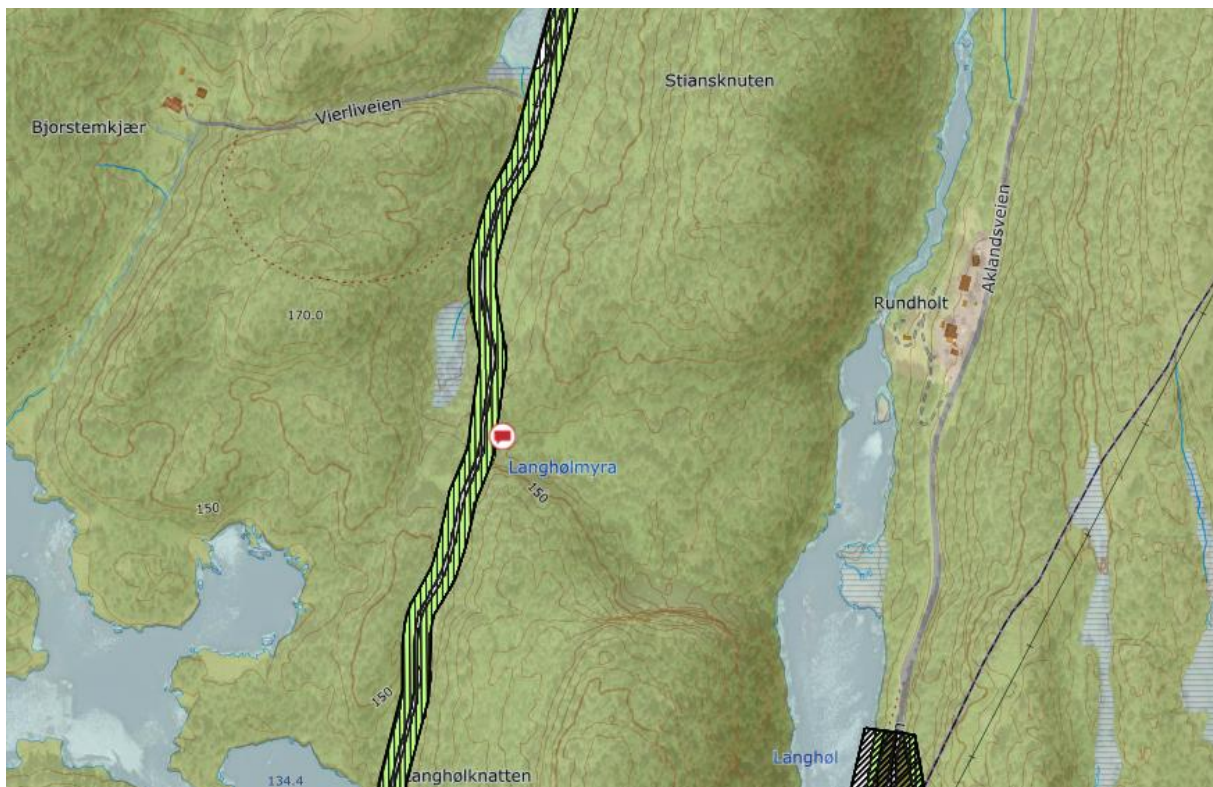
Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 17:18
Innspill: Avkjørsel til driftsveg (hovuddriftsveg) for Langhølknuten (Stiansknuten) for traktor og hest.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 17:33
Innspill: Husmannsplassen Langhøl med hustufter med tydelege holdestein for fleire hus og restar etter grue i våningshuset. Tydelege restar i terreng og vegetasjon etter åker og slåttemark og beite.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 17:40
Innspill: Terrasser i den bratte fjellsida brukt til beite og slått av husmannsplassen Langhøl. Restar av kylla eik og andre gamle lauvtre og klipte einarar, samt anna særmerka vegetasjon.	

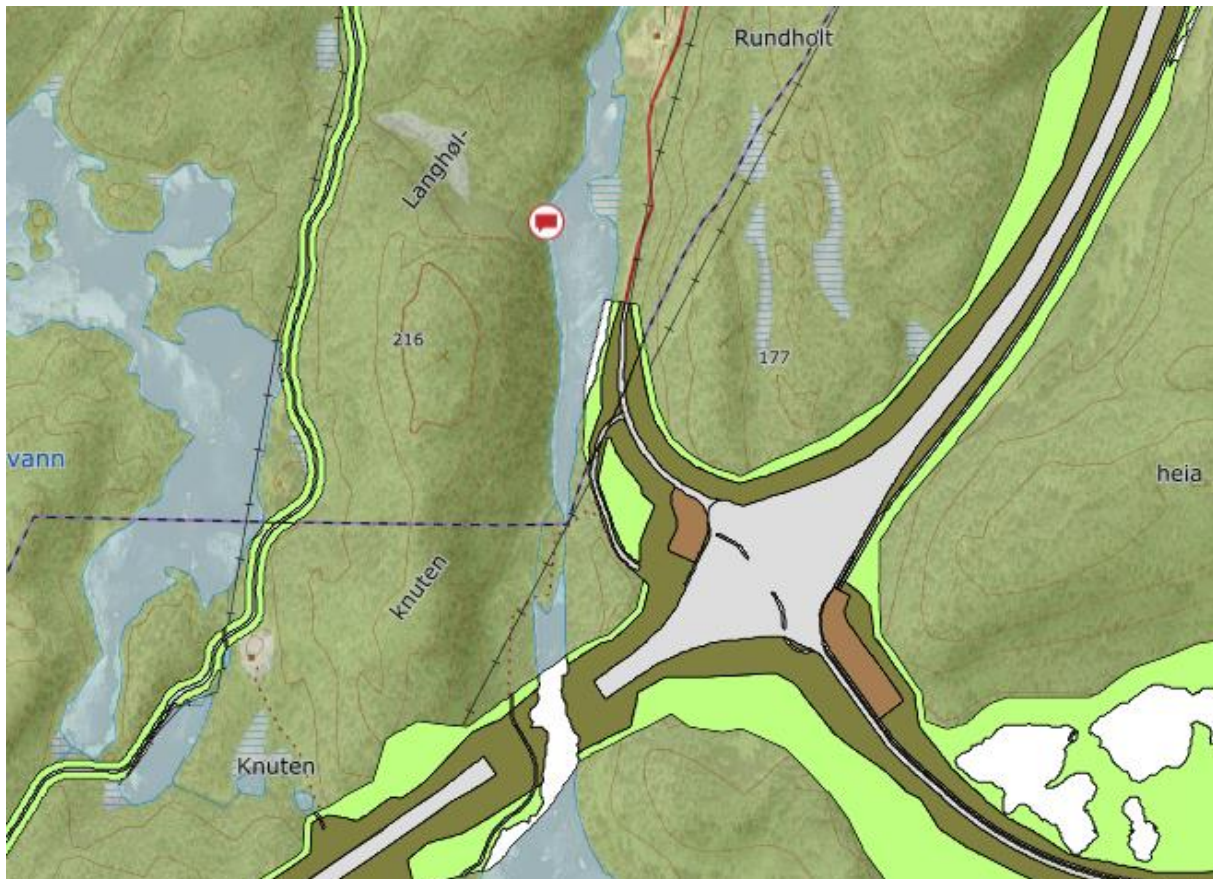
Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 17:46
Innspill: Båtstø brukt til skogsdrift, fløting, fiske og transport.	

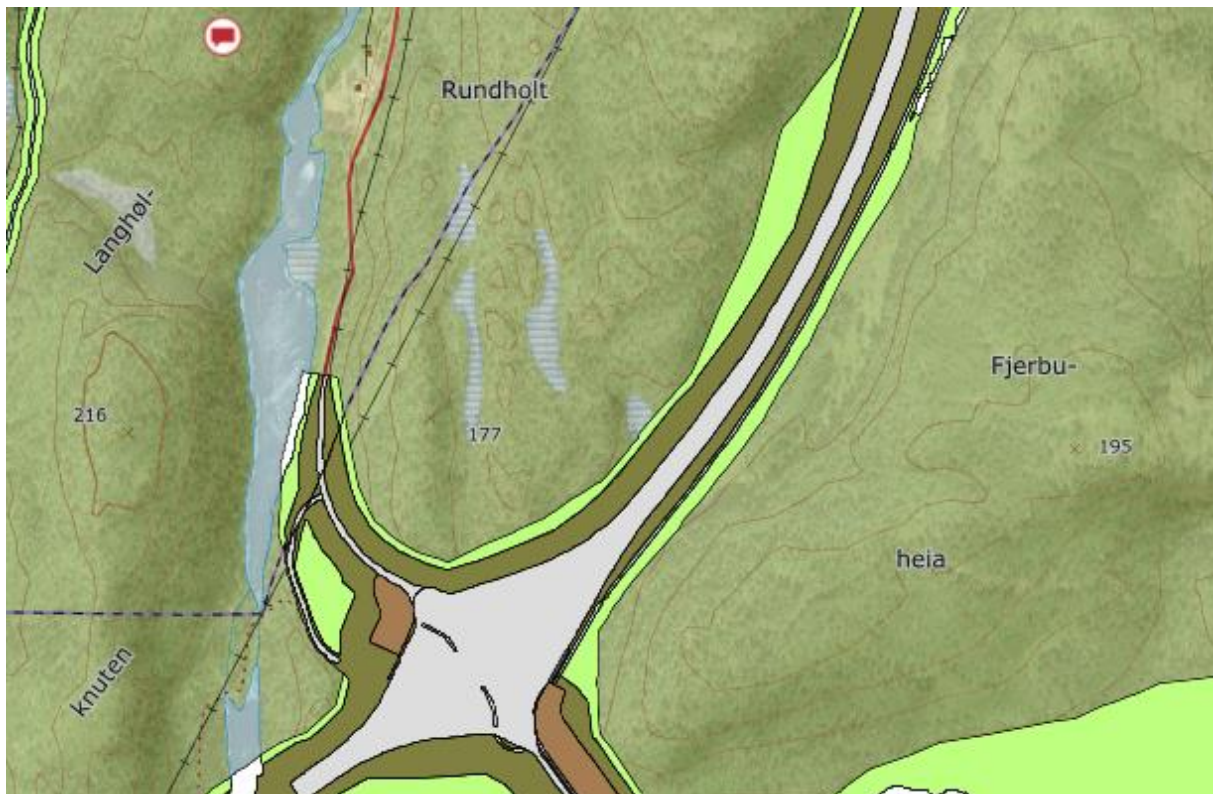
Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 17:56
Innspill: Bålpanneplass på den eine rundturen (turstien) som går rundt Langhølknuten (Stiansknuten). Staden er ein eldre brukt bålpanneplass/rastestad med god utsikt over Langhøl mot Nedre Savann. Bålpanneplassen og turstiane er del av utmarkssatsinga på Nærestad Østgard gnr.32 bnr.1. Herifrå vil ein sjå rett inn mot den planlagde E18-brua over Nedre Savann/Pollen, og støy- og lysforurensing og visuell ureining vil gjere at begge desse rundturane/stiane som er sett saman av tidlegare driftsvegar vil bli svært lite attraktive. Det vil vere viktig med støyskjerming av brua over Nedre Savann, og med tanke på garden Rundholt, der det bur 7 personar som nyttar det attraktive arealet ned mot Langhøl intensivt til alle slag aktivitetar i vatn.	

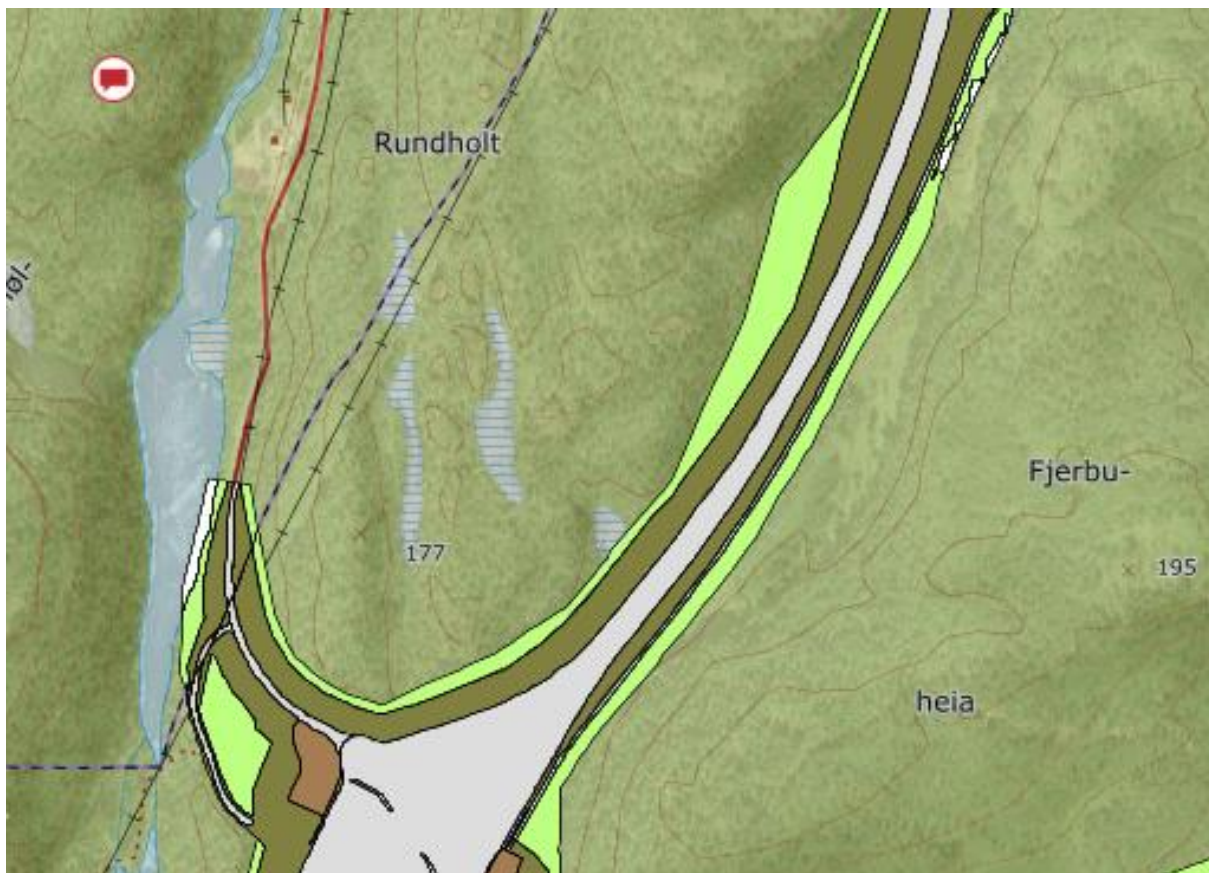
Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 18:03
Innspill: Bålpanneplass for rundtur (tursti) i Langhølknuten (Stiansknuten). Her vil utsikten vere rett mot E18-brua over Nedre Savann og støyskjerming og retta belysning blir viktig for bruk av heile området her til utmarksnæring og turføremål.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 18:08
Innspill: Badeplass og odde med tydelege spor etter tidlegare bruk. I dag idyllisk stad ved den fiskerike Langhøl, og endestad for fleire av dei gamle stiane i området. Utsyn mot planlagd E18-bru vil øydelegge området visuelt og med tanke på støy.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 18:22
Innspill: Idyllisk odde med badeplass og tydelege merker etter tidlegare bruk. Del av 2 rundtur (tursti). Utsyn rett mot E18-bru, som vil øydelegge bruken.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 18:27
Innspill: Jettegryte med diameter ca.2m, del av rundtur (tursti) i Langhølnuten (Stiansknuten). Spylereenner og andre merke frå istida i rikt mon i området gjer dette viktig del av turoppleving og utmarkssatsing på Nærestad Østgard. Utsyn rett mot E18-bru over Nedre Savann. Det er viktig med støyskjerming på denne brua.	

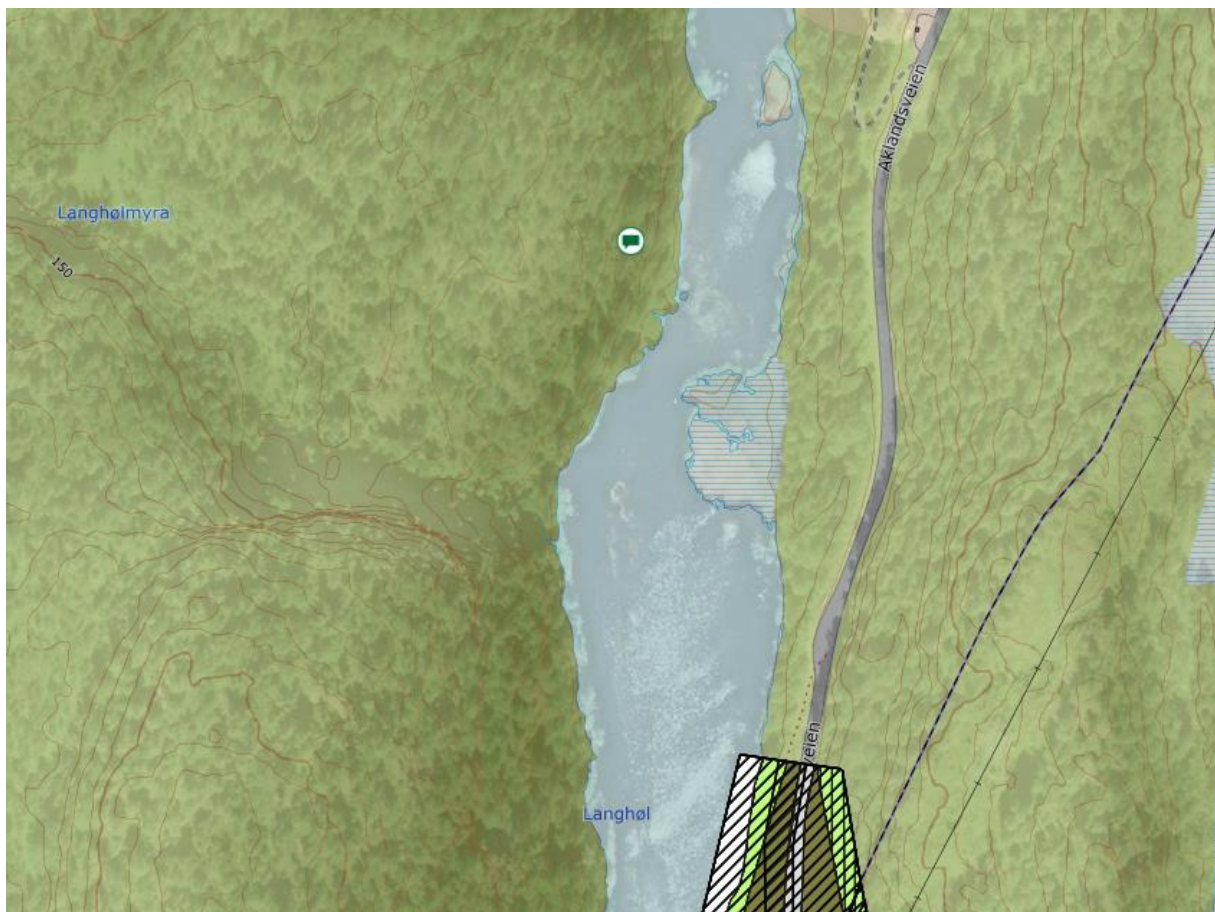
Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 18:30
Innspill: Funn av fleire raudlista skognattfiol på tidlegare slåttemark nær den fint oppmurte gamle vegen ned frå husmannsplassen Langhøl.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 18:44
Innspill: Skognattfiol raudlista på slåttemark nær oppmurt gammel veg.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 18:55
Innspill: Funn av blomkålsopp og fleire uvanlege vedbuande sopp som ikkje er på raudlista funne i 2019.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 18:59
Innspill: Den gamle postvegen med ein gammal møtestad med utsyn over fossen i Knutebekken. E18 må leggest i bru over Knutebekken for å bevare dette veganlegget.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 19:13
Innspill: Det er stor artsdiversitet i vasslevande insekt i Langhøl og Knutebekken. i 2019 gjekk eg gjennom undersøkinga gjort av Atle Hindar i NVE frå Vegårvassdraget, som blei brukt som del av argumentasjonen for at Vegårvassdraget med Nærestadvassdraget skulle inn i Verneplan for vassdrag. Eg fann stort sett att alle artane han hadde funne, men nokre få unntak. Eg brukte flire arbeidsveker på dette arbeidet, og fann størst artsdiversitet der E18 er planagt å krysse Nærestadvassdraget ved Pollenområdet ved Langhøl.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 19:20
Innspill: i 2019 undersøkte eg området Langhøl-Knutebekken med den brattaste delen av Langhølnuten for å sjå etter raudlista lavartar. Eg fann fleire rett i det som i dag er den planlagde traseen, den mest synlege er den raudlista blomsterstry, andre var nållav, som var vanskelege å bestemme, men der det såg ut til å vere fleire raudlista nær Pollen-Knutebekken på store læger og under hellarar. Området må undersøkast nøye for lågare plante- og dyreartar, det er ikkje nok å beskrive naturtypar. Eg meiner dette er ein A-lokalitet.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 19:25
Innspill: Å legge Knutebekken i røyr vil føre til at vassdraget ovanfor med Uvatn og Småtjennene og dei andre delane av Uvassdelen av vassdraget vil få stoppa eller sterk avgrensa oppgang av fisk. Den raudlista ålen har det vore eit verdfullt fiske av i Uvatn, dette vil øydelegge denne bestanden. Noreg har eit særskild ansvar for ål, og i vårt område har det alltid vore ein viktig art, også økonomisk. Vegen må i bru over Knutebekken, om han skal byggast her i det heile.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 19:30
Innspill: Knutebekken har vore eit viktig fangstområde. I dag finn vi restar av mårfeller, beverdammar og aktiv beverhytte i Knutebekken (observert mår 10.12.2020 og bever fleire gonger i 2019-2021).	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 19:37
Innspill: Den gamle postvegen er ein mykje brukt veg for vilt og folk. Eg meiner viltkamera som var sett opp for å registrere viltet i området var sett opp slik at det ikkje registrerte det viktigaste vilttrekket, som går nærare Langhølnuten. Det vil vere eit problem for viltet å krysse området, dette vil vere med på å føre til at vilt vil gå opp mot Risørkrysset frå fv.416, og viltproblema vil bli meir omfattande enn ved Grenstøl. Det ser ikkje ut til at det er planlagt nok viltgjennomgangar langs Nærestadvassdraget under brua. Då vil dyra søke opp, og gå over i krysset via sidevegane.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 19:43
Innspill: Støyen ved garden Rundholt (med 7 bebuarar) og i uteområdet deira ved Langhøl vil bli høgare enn 55decibel. Det er ikkje planlagt støyskjerming av E18-brua over Langhøl. Det er svært viktig medstøyskjerming og retta veglys for at denne garden skal bli bebueleg. Den same familien har i direkte linje budd på denne garden i meir enn 400år, sålenge garden har funnest, og hadde fortent å kunne bu der vidare.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 19:47
Innspill: Nærestadsaga med alle murar og anlegg rundt, var ein av dei største arbeidsplassane i hundrer av år fram til saga brann i 1921. Kulturhistoriske verdiar var ein av grunnane til varig vern av vassdraget, og Nærestadsaga er svært viktig å bevare.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 19:56
Innspill: Brua der Vierlivn. kryssar Nærestadvassdraget, er eit fint eksempel på steinbru, men vil ikkje tåle anleggstrafikk. Ei ny bru vil måtte ligge der fisken kjem opp frå fossen, og særleg for den raudlista ålen vil det vere vanskeleg å bygge ny bru her slik at ikkje habitatet blir for mykje forstyrra. Dei kulturhistoriske verdiane er betydelege her, og eigedomen Saga er viktig å ikkje øydelegge. Dette var ein arbeidarbustad, og lokal folkemusikk har levd i ubrutt tradisjon fram til i dag med utgangspunkt i denne staden (Arnold Myren som var eigar av Sagahuset, i dag er felespelet vidareført via Gunnar Arne Myren, og nå Anne Myhre og Maria Vaaje som vidarefører tradisjonsspelet).	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 20:09
Innspill: Kulturminne frå fløting er store i området mellom Vierlivn. og Langhøl. Det er store dammar som lett kan bli skadd ved ny kryssing av vassdraget ovanfor hovuddammen i fossen. Det er eit område med samanhengande kulturminne som her blir øydelagt. Vi er engstelege for at alle øydeleggingane av dei natur- og kuturhistoriske verdiane vil føre til at vassdraget kan miste vernestatusen sin, og at småkraftverket som Arendal Fossekompani (51%) og Erik Lindland i Lindland Natur og Natur har fått avslag på etter vårt utrettelege arbeid, nå vil bli innvilga (tatt opp på E18-møte i Risør av Erik Lindland 30.8.21). Vasstanden i Lill-Eksjø og Eksjø vil då kunne regulerast opp og ned med 1m, og hus og gardar og hytter blir ubebuelege. E18-utbygginga må ta omsyn til retningslinjene for strandsonene i varig verna vassdrag. Det er vanskeleg å sjå korleis dette er planlagt i plandokumentet.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 20:29
Innspill: Riggussteinen og steinen bonden Nere på Nærestad etter sagnet kasta då Molandsbonden etter segna forsov seg, bestemte etter segna at grensa mellom Nærestad og Moland blei liggande på Nærestadheia så nær Moland. Ved den planlagde E18-traseen er sjølve Riggussteinen bevart, men dei andre flyttblokkene som er steina som etter segna blei kasta truleg på 7-800-talet, blir ramma av vegen.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 20:40
Innspill: Villmarkscamp ved Uvatn (i reguleringsplan for Vegårshei kommune og planlagt med handverkarar) vil bli umogleg å gjennomføre som del av utmarkssatsinga på Nærestad Østigard ved E18 på høg fylling over Knutebekken og utan støyskjerming. Høgda på vegen gjer at området ved Uvatn vil få svært mykje støy. Dette er eit urørt område, med ei hytte ved vatnet rett ved Vierlivn, elles er delar av området urørt frå førre skoghogst som var på 1890-talet. Vatnet er eit flott padlevatn med mange kilar, lange tangar og oddar og nokre holmar. E18 må leggest lågare enn planlagt, og ha støyskjerming og retta lys om vatnet skal vere aktuelt for friluftsføremål.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 20:53
Innspill: Villmarkscamp ved Eksjø (i reguleringsplan for Vegårshei kommune og avtalt med handverkarar om bygging) blir ikkjemogleg å gjennomføre som del av utmarkssatsinga på garden viss ikkje E18 blir lagt i tunnel gjennom Espehaugen. Støy, lys og visuelle forureining blir for stor belastning til at dette området kan vere attraktive som friluftsmål med den planlagde E18-traseen.	

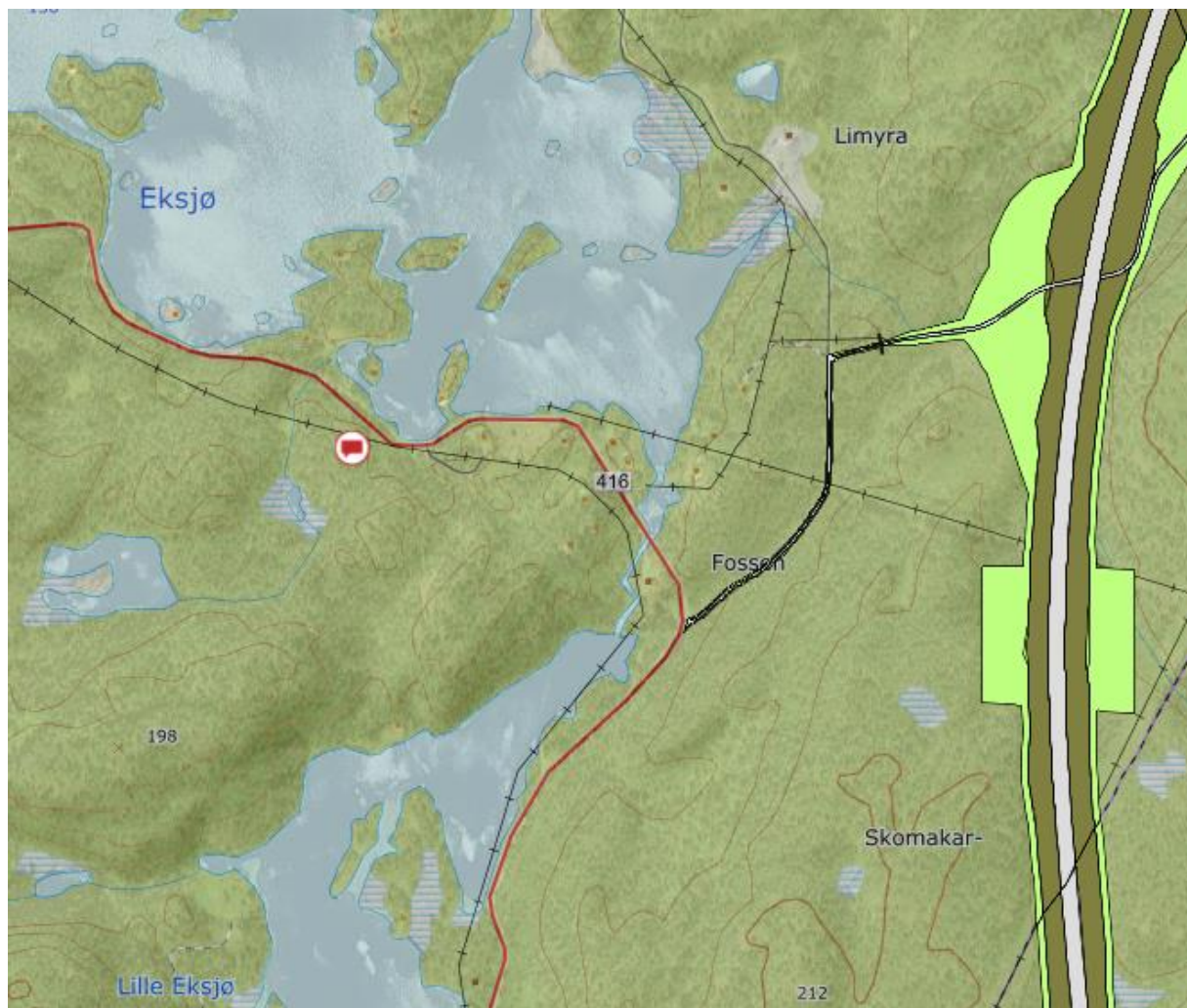
Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 20:59
Innspill: Dei 8 regulerte hyttetomtene eg har sør for Eksjø, vil alle få utsyn rett mot E18, og vil ligge på om lag same høgde som vegen med om lag 2-400mavstand. Dette området vil ikkje egne seg til bebygging i det heile om det ikkje blir E18 i tunnel gjennom Espehaugen og masser brukt til støyvollar langs E18.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 21:06
Innspill: Hytte på Halvfarlandet ved Eksjø (kjøpt og investert for 1 million) med fiskeutleige som del av utmarkssatsing på Nærestad Østigard får lågare utleigeverdi om ikkje E18 blir lagt i tunnel gjennom Espehaugen og får støyvollar rundt. Dette er største faste inntekt på garden i dag, men det er høgst uvisst om leigeavtalane vil halde fram ved E18 ved Eksjø, det avhenger av tunnel. Det same gjer utleige av robåtar og kajakkar i Eksjø.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 21:13
Innspill: Dei 4 utleiehyttene i vestenden av Eksjø som eg har i reguleringsplan for Vegårshei kommune vil alle ligge med utsyn direkte mot E18 om det ikkje blir tunnel gjennom Espehaugen og støyvollar langs vegen. Området blir ikkje attraktivt nok til at dette prosjektet kan gjennomførast om ikkje E18 blir lagt i tunnel.	

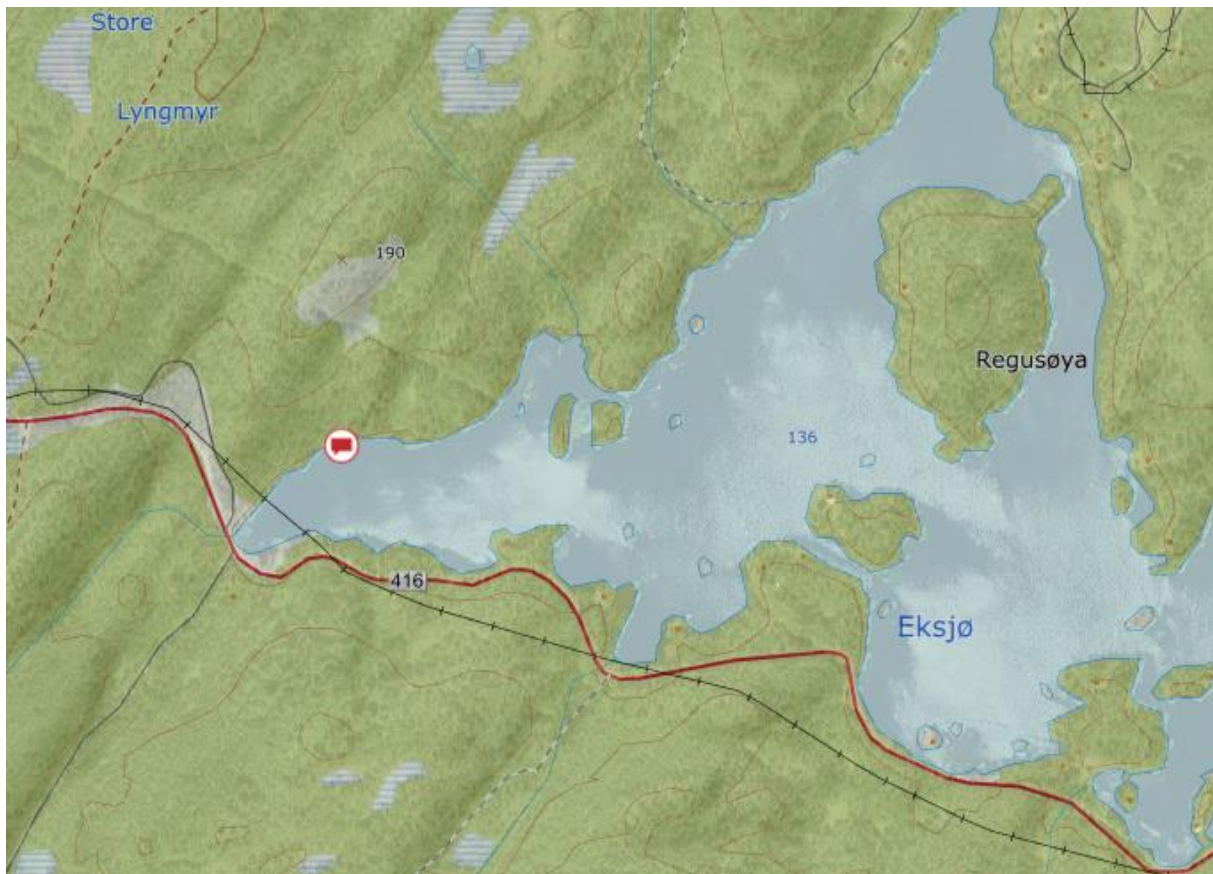
Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 21:24
Innspill: På Sankthansfjellet ved Eksjø og til Butangen er det ca.200 overnattingar i året i telt, bubil, campingvogn og bilar av ulike typar. På nettsider som Park4night o.l. er det stadig skryt av området øvst i Eksjø med takk til alle som passsar på naturen i dette vakre området på alle språk. Her ser ein rett mot Espehaugen, og potensialet for overnatting i ro og stiile vil vere tapt for alltid. Dette er også den mest brukte badeplassen ved Eksjø, noko som gjer Nærestadgrenda og austre del av Vegårshei til ein meir attraktiv del å bu i.	

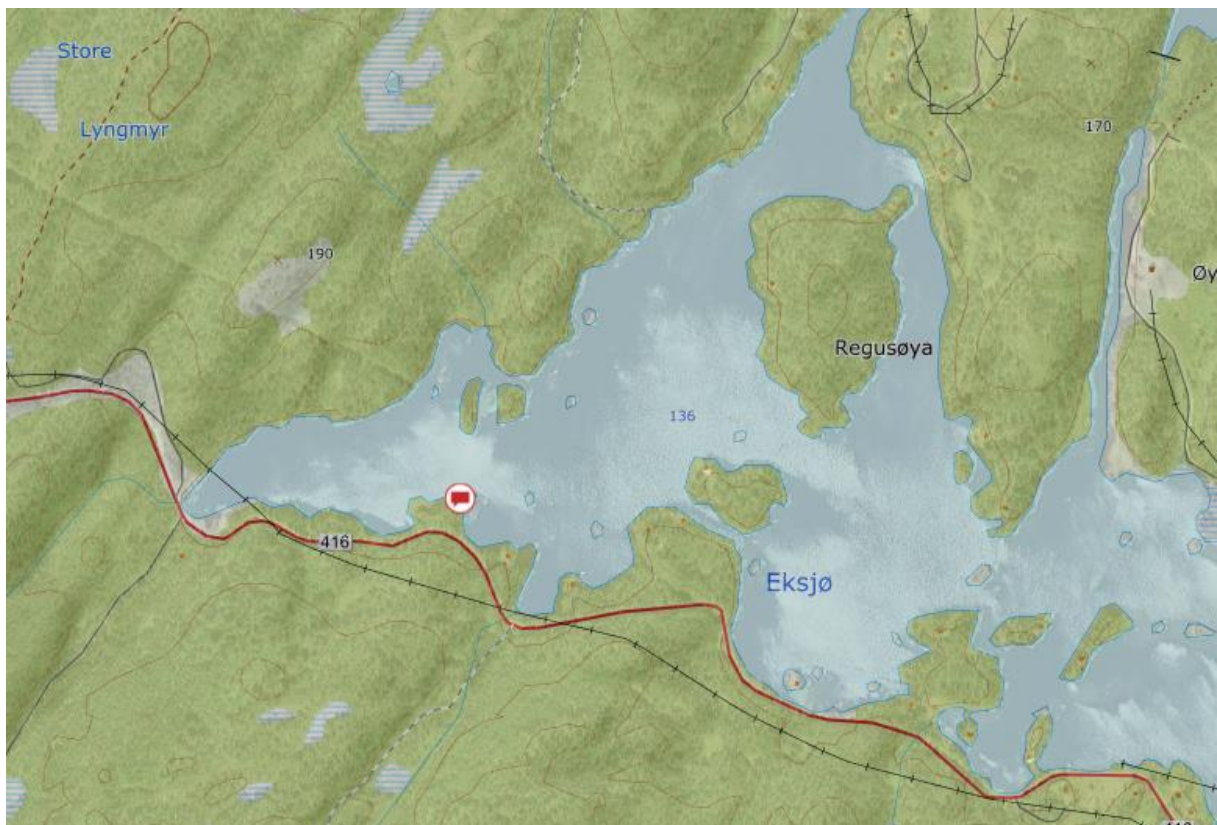
Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 21:29
Innspill: Badeplass og god fiskeplass som er mykje brukt ved Eksjø, og der utsynet er direkte mot E18-traseen. Det er viktig å få E18 i tunnel gjennom Espehaugen med støyvollar langs vegen for at dette området skal bli attraktivt for friluftslivet for komande generasjonar.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 21:42
Innspill: Viltkryssinga som er føreslått her er den gamle Risørvegen, som er ein mykje brukt gjennomgangsveg for folk, og ein turveg frå Eksjø opp på Nærestadheia til Riggussteinen bl.a. Det er mykje bærplukking og jakt i området, dette vil også gå over den gamle Risørvegen. Dette blir ikkje ein velfungerande viltovergang, det er vist i undersøkingar av viltovergangar at det ikkje blir ein god viltovergang kombinert med ein mykje brukt sti. Den gamle Risørvegen vil bli einaste stad å krysse E18 oppe på heile Nærestadheia for folk, derfor vil bruke auke mykje. Det vil ikkje hjelpe å flytte "viltovergangen" lenger aust der det er større vilttrekk. Då vil folk også følge etter, og sti vil uansett etablere seg opp på Nærestadheia på denne overgangen.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 21:50
Innspill: Tunnel gjennom Espehaugen (eg merkar meg at det er berekna støy m.m. ut frå feil tunneltrase i vedlegget til planen) og med støtvollar langs vegen og retta veglys, vil gjere at friluftsliv, hytteliv, utmarksverksemd og framtidig utvikling kan skje ved Eksjø, og at det framleis vil vere attraktivt for austre del av Vegårshei å bu i området med Eksjø som viktigaste friluftsaena for bading, padling, fising,roing og grilling.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 21:54
Innspill: Laugarberget (eller "Badefjellet") er ein tradisjonell plass å bade langs Eksjø som vil få direkte innsyn mot E18 om det ikkje blir bygd tunnel gjennom Espehaugen og støyvollar langs vegen.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 21:58
Innspill: Laugarfjellet (eller "badefjellet") får direkte utsyn mot E18 om det ikkje blir tunnel ved Espehaugen. Brukt til rast, fiske og bading.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 21:58
Innspill: Rasteplass ved Eksjøstrendene, ein av fleire med badesjansar, der ein vil ha utsyn direkte mot E18, og som utan tunnel gjennom Espehaugen vil vere lite attraktiv.	

Kartutsnitt



Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 22:12

Innspill: Frå den nyetablerte og nymerka (2019) turvegen Åsanerunden ser ein mot Espehaugen som markert formasjon og utover havet frå toppen av 4 heier. Det vil ein ikkje gjere lenger, ein vil sjå rett på E18, så høgt er vegen planlagt nedanfor Eksjø. Om vegen kjem i tunnel gjennom Espehaugen, vil ein bevare det viktigaste i utsikta. Dette gjeld og frå andre og mindre heier i austre del av Vegårshei.

Kartutsnitt

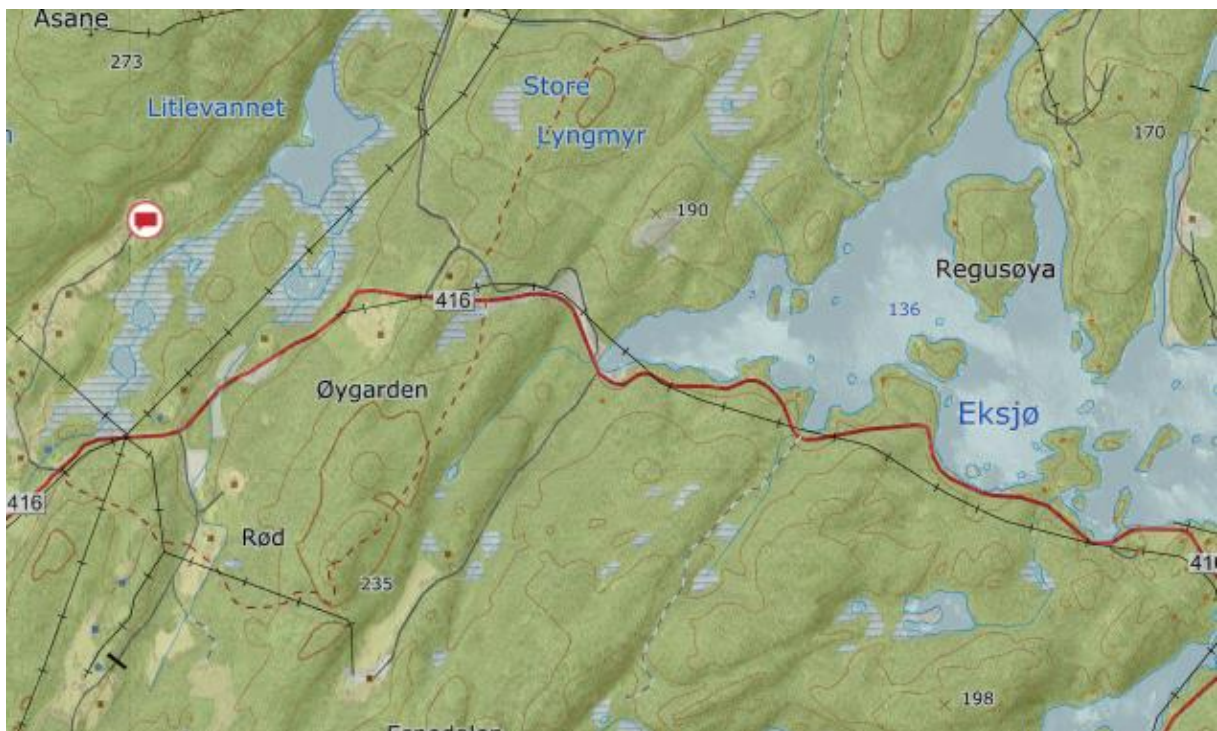


Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 22:22

Innspill: Frå sjølve Nærestadgrenda ser vi frå husa på gardane rett mot Espehaugen, der E18 vil ligge ca.1,9km i luftlinje frå gardane. Det vil seie at ein i Nærestadgrenda kontinuerleg i uoverskodelig framtid framover vil høyre trafikk, få tydeleg lysforurensing av nattehimmelen, som i dag er lite påverka, og vi vil sjå direkte mot E18 eller lysmastene. Den tradisjonelle grenda med gardane frå 700-800-talet vil endre totalt karakter for alltid. Ein tunnel gjennom Espehaugen med støyvollar langs vegen vil bøte på dei store skadane. Sjølvstøtt er det gjenbruk av E18 vi har i dag frå Brokelandsheia til Akland som er det høgaste ønsket for folk i denne delen av bygda.

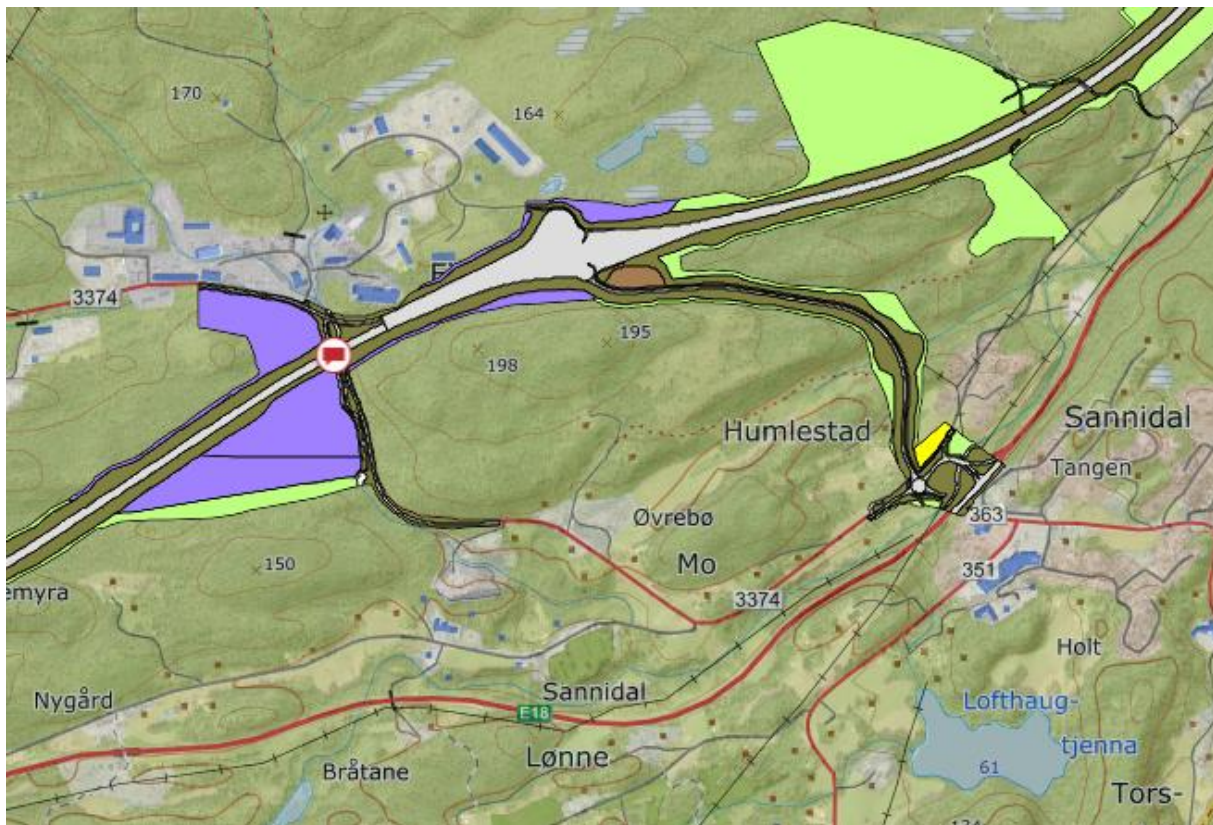
Kartutsnitt



Bernt Dahle

Navn	Bernt Dahle
Innsendt	9/14/2021, 18:40
Innspill:	

Kartutsnitt



På vegne av undertegnede grunneiere ønsker vi å avgi følgende;

Innspill til reguleringsplan ny E18.

(Alle innspill er knyttet til området i og rundt Kragerø næringspark)

- Det må etableres/tilrettelegges for en ny rundkjøring nordvest for planlagt rundkjøring – avkjøring mot Krokenveien inn på Kragerø næringspark.
- Dersom det bygges anleggsvei parallelt med ny E18 fra kryss Fikkjebakke til Brynemo bør denne kunne benyttes som internvei når anlegget er ferdig. (Dvs. legges med ferdig infrastruktur/oppbygging.) Dette kan gjøres innenfor regulert område.
- Det bør anlegges skogsbilvei kl. 3 (fundamentert på steinmasser) på nordsiden av E18 vest for Steintransport parallelt med ny vei.
- Overskuddsmasser (både stein/jord) bør planlegges deponert i næringsparken for anvendelse der. Om mulig ferdigstilles arealer for direkte deponering.
- Visuelt innsyn i Kragerø næringspark bør prioriteres fra ny E18, likevel skal støyhensyn ivaretas.

Vennlig hilsen

Oddbjørn Rønning /s/

Jostein Nesland /s/

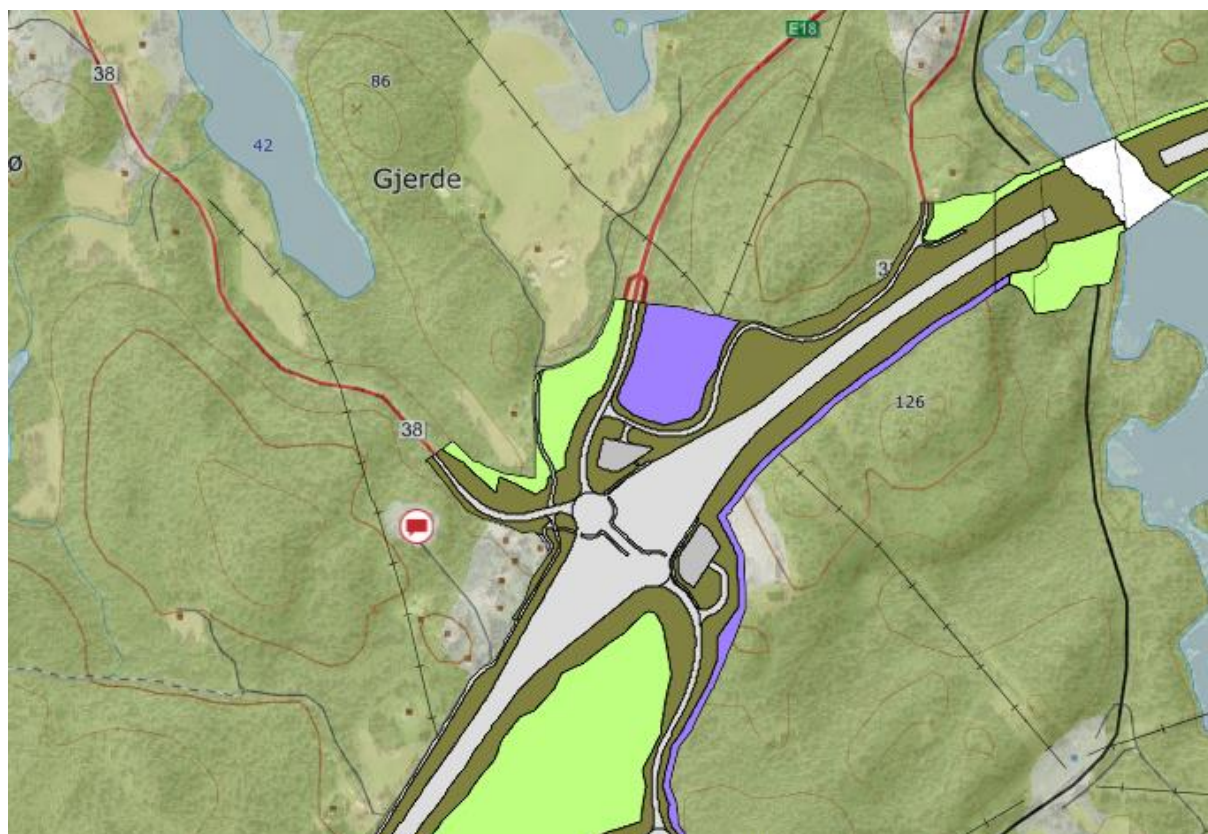
Asbjørn Pedersen /s/

Magnhild Wastøl /s/

Bernt Dahle /s/

Bjørg Anny Rømcke Lintvedt

Navn	bjørg anny rømcke lintvedt
Innsendt	9/14/2021, 13:09
Innspill: Høringsinnspill fra Gnr 55, bnr 29,36,41, ligger vedlagt	

Kartutsnitt

Fra: Bjørg Anny Rømcke Lintvedt
Nordre Holtanesletta 6
3766 Sannidal
bjorgann@online.no

Sannidal 09.09.2021

Til: Nye Veier
post@nyeveier.no

Høringsuttalelse - E18 Tvedestrand - Bamble

Gnr 55, Bnr 29,36,41, Nordre Holtanesletta 6, Sannidal gir følgende uttalelse til høringen av planforslaget:

1. Gjerdemyrakrysset

- Planforslagets kryssløsning er plassert altfor nær bebyggelsen. Det synes merkelig at man på et slikt stort område velger å plassere krysset der det er trangest/smalest, og tilsynelatende lar åpne utsprengte plasser stå ubenyttet. Planforslaget mangler også begrunnelse for hvorfor man har gått vekk fra kommunedelplanens forslag av 2020. Planforslagets kryssløsning synes svært ødeleggende for bomiljøet og menneskene som bor her. **Jeg vil at kryssløsning skissert i kommunedelplanen av 2020 benyttes. Her skal kun små endringer til for å redusere antall armer i rundkjøringene og sikre frisktlinje.** Avstanden til beboere, meg, økes og gir plass for tilstrekkelig skjerming av ny E18. Slik planen nå foreligger blir jeg kvelt.
- Plassering av kollektiv holdeplasser. Det angis to mulige løsninger for kollektivholdeplasser, ramper og terminal. Etter mitt syn er det terminalen som ivaretar busspassasjerene på best mulig måte, og også at denne plasseres på sørsiden(Kragerø siden) av krysset, da som nevnt hovedtrafikken kommer herfra. Her er det også god plass til å anlegge en tilstøtende parkeringsplass med tilhørende fasiliteter. Ved å benytte dagens utsprengte område i Steinbruddet, har man god plass, og man kan forsvare bruk av næringsareal til dette. Steinbruddet/Pukkverket, er ikke lenger i drift da det i 2020 ble stengt pga manglende driftstillatelse og manglende konsesjon, og vil

forhåpentligvis aldri få konsesjon grunnet mange naboklager og forurensning til vassdrag.

Når det gjelder lokaltrafikken, angis det å gå to ruter fra Gjerdemyra, rute 459 og rute 502. Rute 502 er en skolebuss. Rute 459 har ikke holdeplass på Gjerdemyra og trafikkerer ikke dette området ifølge Fylkeskommunen, opplysningene i "Fagrapport kollektivtrafikk" kap. 5.1.1 s. 21, synes å være direkte feil og misvisende. Planforslaget foreslår holdeplass for skolebarn midt mellom 2-to rundkjøringer med en gjennomfartstrafikk beregnet til ÅDT 2500 biler frem mot 2030. **Denne plasseringen av holdeplass for skolebarn synes direkte livsfarlig og slik kan vi ikke ha det i 2021, hvor er "Trygg Trafikk"??**

- Parkeringsplasser på begge sider av krysset er plassert slik at man må krysse av/påkjøringsramper til ny E18 ganger flere. Her sender man fotgjengere over en vei hvor bilister kjører av og på en 110 km/t vei, hvor lav/høy hastighet tenker man at bilene kommer ned/opp rampa på? Hvertfall 90 km/t, og de som skal opp må jo ha nærmere 100 km/t.
- Planforslagets kryssløsning og planlagte g/s-veier gjennom krysset og ivaretagelse av myke trafikanter er ikke forenlig med dagens krav til trygge trafikale løsninger for myke trafikanter. Viser til "Planbeskrivelse for detaljregulering E18 Tvedestrand – Bamble", s. 58, tabell 7.2 pkt F10 : *"Uten egen tilrettelegging for myke trafikanter langs Drangedalsveien, vil ferdselsforbindelsen på tvers av ny E18 og kryssområdet ikke være egnet å ivareta behovene til gående og syklende"*. Jeg mener at planforslagets løsninger ikke er gode nok til å ivareta gående og syklende på en trygg måte. I krysset må myke trafikanter holdes atskilt biltrafikk, og ikke behøve å krysse motorveirampene opptil flere ganger. Uttalelser i "Fagrapport trafikale virkninger" kap 5.2.3 s. 32, gir ingen trygge forsikringer i så måte, og bør ses bort ifra. I tillegg setter F10 søkelys på nødvendigheten av G/S vei langs hele Fv 38 fra Wåsjø til Sannidal. Dette mener jeg er en selvfølgelighet i bygging av nye veier og deres tilførselveier.

2. Atkomstvei til eiendommer langs Nordre Holtanesletta

- Planforslagets løsning med en kobling mot Drangedalsveien gjennom hagen til Drangedalsveien 361 (Gnr 55, Bnr 6) er en svært dårlig

løsning. Veien er planlagt svært smal, 3 meter, ikke mulig å møte en tømmerbil på vei opp eller ned. Og tømmertransport er en stor del av trafikken på denne veien pga sagbruket. I tillegg blir veien svært bratt (10% helning) og ender ut i en 90gr vinkel, veien er også nordvendt og om vinteren betyr det svært glatt vei. I tillegg synes det helt umulig for meg å kunne svinge inn mot min eiendom, her er vinkelen for spiss, det betyr at jeg må kjøre bort til sagbruket for å snu, før jeg kan kjøre hjem. Jeg driver et Dyrepensjonat og er avhengig av lastebiltransport med fôr til dyra. Slik løsningen nå foreligger vil ikke det være mulig.

- I møte med Møller og Fagernes fra Nye Veier den 8/7-21, som ble avholdt hos meg, ble jeg beroliget med at Nordre Holtanesletta skulle bli koblet til eksisterende E18 ved kulvert på Holtanesletta. Dette er fortsatt ikke medtatt i planforslaget, slik at "gammelt" forslag fortsatt er gjeldene. I tillegg vil jeg minne på intensjonen i Fagrapport trafikale virkninger kap 5.2 Delstrekning Nord s. 25: *"Dagens E18 består, og vil bli ny lokalvei. Det åpnes derfor opp for at mindre veier langs strekningen kan få kobling mot denne....."*. Når det gjelder Nordre Holtanesletta er ikke det bare hensiktsmessig, men også absolutt nødvendig. Det er vel ikke Nye Veiers intensjon at jeg skal bli isolert og uten farbar vei? Planbeskrivelsens forslag til ny atkomst for Nordre Holtanesletta 6 , til hovedvei Drangedalsveien, er totalt ubrukelig og må skrotes. Jeg vil ha utkjøring til eksisterende/dagens E18 midt på Holtanesletta i nærheten av sagbruket. Det vil gi meg en trygg og sikker løsning. Fra denne kobling og inn mot min eiendom må veien oppgraderes for å møte nevnte krav om transport. Veien må sikres ut mot E18, både med autovern, viltgjerde og støyskjerm.
- Barrierefunksjon. Det nevnes opptil flere ganger at ny E18 vil få en sterk barrierefunksjon i området. Her er ikke bare krysset en stor barriere i seg selv, men også selve den nye E18 langs Holtanesletta. Planbeskrivelsen har helt uteglemt dagens bro og kulvertforbindelse mellom Søndre og Nordre Holtanesletta, som er lokale forbindelser mellom naboer og slektninger, som er lokale forbindelser og turvei for beboere, også utenom Gjerdemyra, mot Grøtvannsområdet og inn mot Hovstølen, Valefjell osv. , som er lokal veiforbindelse for skogbruk og landbruk. Slik planforslaget nå ligger finnes det ingen

mulighet for meg til å krysse ny E18, uten at jeg må sette meg i bil og kjøre 2 km for å parkere i veikanten for å kunne besøke naboen på andre siden av veien, eller gå tur inn til forannevnte områder. Slik kan jeg ikke ha det. Det må anlegges en erstatningskulvert for den som allerede eksisterer, slik plandokumentet initierer; *"at øvrige mindre veier som krysses av ny E18 legges i kulvert"*. Planforslaget forsterker barriereopplevelsen ved å fysisk skille/dele den lille grenda i to. Ikke nok med at over halvparten av naboen mine er fjernet av Nye Veiers oppkjøp, nå vil de i tillegg fysisk fjerne den lille muligheten jeg har til kontakt med de resterende naboen ved å "glemme" en eksisterende kulvert! Jeg vil ha mulighet til å bevege meg fritt på tvers av ny E18 uten å kjøre bil. Hvor blir det av miljøhensynet her? **Gi meg kulverten tilbake!**

- Jfr "Fagrapport trafikale virkninger" skulle dagens E18 beholdes på hele strekningen Kragerø Nord, og ny E18 skulle legges i ny trasé langs hele delstrekningen (s. 25). Hvorfor er dette fraveket mellom Gjerdemyrakrysset og kryssing av Tyvannselva, altså over Holtanesletta? Dette fremstår uforståelig for meg og bidrar til nok et stort overgrep mot både meg og mine naboer, da dette vanskeliggjør all trygg ferdsel i området. Ved å beholde eksisterende E18 slik den ligger i dag, ville vi fått en trygg lokalvei mellom Farsjø-Gjerdemyratangen, for både bilister og myke trafikanter. Da ville mine barnebarn kunne besøke meg uten å krysse diverse motorveiramper. Skolebarna ville ha et trygt alternativ til skolebuss ved en G/S vei langs denne veien og ville fremme godt miljøvern og bedre barns fysiske helse. Veien ville bli mindre trafikkbelastende enn Fv 38 ned mot Sannidal, og derfor mer trygg, det er heller ikke farlig å senke fartsgrenser, det er vel økningen som dreper?

Jeg ønsker å beholde eksisterende E18 som lokalvei med mulighet for tilrettelegging av G/S vei og at Nordre Holtanesletta får atkomst via den.

Alle øvrige steder der ny E18 krysser eksisterende E18 tilbys kulvertløsning, hvorfor fravikes det på Holtanesletta? Hva er grunnlaget for å omlegge eksisterende E18 over Harestokkheia? Dette ønsker jeg svar på.

3. Støy

- Planforslagets støysonekart viser at min eiendom blir liggende i rød sone. Min eiendom ligger høyt i området og lyddraget har en direkte linje fra det planlagte krysset og veien. Lyden/støyen påvirkes av vinddraget og endres også gjennom døgnet. Jeg forutsetter stedsmåling (på min eiendom) av støynivå/trykk som grunnlag for støyavskjerming. **Jeg krever at min eiendom støyskjermes til under max grense for både inne og ute støy.** Jeg vil slippe å gå med hørselvern i hagen.
- Jeg forutsetter at T1442/2021 legges til grunn for alle støyskjermingstiltak knyttet til overskridelse av støygrenser på min eiendom.
- Skjermingstiltak må sikres i plandokumentet i område fra fjellskjæring Bjønnås - Gjerdemyra kryss og langs Holtanesletta til Tyvannselva. Det må skjermes på begge sider, skråstilte støyskjermer må brukes for å redusere reflektert støy. Dette vil i høy grad også gjelde støy fra fjellskjæring ved Bjønnås, da den ligger i rett linje mot min eiendom.
- Jeg forutsetter at støyskjerming etter T1442/2021 også innbefatter støyskjerming langs Drangedalsveien – Fv 38, da den inngår i plandokumentets reguleringsplan langs hele min eiendomsgrense, og vil få en økning i ÅDT fra ca 900 til 1900, jfr "Fagrapport trafikale virkninger".
- Visuell avskjerming er påkrevd for krysset, i tillegg til avskjerming fra lysforurensning. Min eiendom synes svært utsatt for visuell og lysmessig påvirkning fra ny E18, og ift kryssets plassering i planforslaget. Dette vil føre til forringelse av min utsikt og naturopplevelse.

4. Kulvert

- Det er frustrerende at alt som heter kulvertløsninger synes å forsvinne i tynn luft når det kommer til området mellom Gjerdemyra og Tyvannselva. Her velger man heller å bygge nok en vei over urørt mark, Harestokkheia. Her legger man en kulvert for en skogsbilvei i et bratt heng, uten tilførselvei for skogeierne i området, slik at det må kjøres en omvei på flere kilometer med tømmerlass for å nå feks.

sagbruket. Svaret til meg den 7/9-21, var at jeg kunne vel gå i skogen for å komme bort til denne veien for å gå på tur med hundene mine. Dere inviteres herved med på tur. Jeg støtter skogeierne som ønsker en annen løsning for sin skogsbilvei, en vei som de faktisk kan bruke.

5. Grunnerverv

- Planforslaget viser inngrep på min eiendom ved grense mot Drangedalsveien. Jeg har ikke blitt kontaktet om dette i forkant av planprosessen og ble først gjort oppmerksom på dette i møte med Nye Veier 7/9-21. På hvilket måte blir jeg berørt? Og hvor mye av min eiendom vil bli tatt?. Og når ville jeg blitt informert om dette egentlig? Jeg søker erstatning for inngrepet i form av tilsvarende areal tilbakeført. Dette inngrepet på min eiendom gjør at jeg får part i saken- status, og jeg antar det gir meg tilsvarende rettigheter. Erstatnings- og ulempe kompensasjon vil jeg derfor komme tilbake til.

6. Brønn/Vannforsyning

- Planforslaget og ulike fagrapporter synes å være lite oppdatert på vannforsyningen i området. Jeg vil herved få opplyse om at jeg ikke har kommunalt vann, da det ikke finnes i området. Jeg har 3-tre tilsigsbrønner, som i dag kun brukes som reserve. Disse går aldri tomme, så det må nok finnes vann i løsmassene i området, til tross for at dere hevder at NGI mener at det ikke er grunnvannspotensiale her (Planbeskrivelse for detaljregulering, F10 s. 88). Jeg har borehullsbrønn som hovedvannkilde. Det er med stor bekymring jeg leser i plandokumentet at; *"noen av brønnene ligger nær veien og kan bli påvirket av drenering eller avrenning fra infrastruktur"*. Hva med rystelser i forbindelse med sprengninger? Hvorfor verdisettes dette som kun å ha middels verdi? Jeg må sikres vann i alle faser av utbyggingen, både før, under og etter prosjektes slutt. Det må gjennomføres kontroller av vann og borehull også i tiden etter at veien er ferdig, med tanke på senkomplikasjoner av drenering, sprengning osv. Jeg må stå uten ansvar ved eventuelle påfølgende komplikasjoner.

7. Septiktanker med tilhørende spredegrøfter

- Planforslaget sier ingenting om private septiktanker og tilhørende grøfter. På lik linje med vannforsyningen må også dette anlegget inn i planen. Mitt anlegg ligger i området som er plassert ned mot Drangedalsveien. Eventuelle konsekvenser for anlegget i forbindelse med veiutbyggingen må Nye Veier sikre at jeg her, som grunneier, ikke blir skadelidende.

8. Anleggsfasen

- Jeg ser med skrekk og gru på anleggsfasen.
- Vil min atkomstforbindelse bli ivaretatt?
- Vil jeg få levelige boforhold? Jeg kan ikke bare flytte på hytta! Eller hotell. Mine dyr må ivaretas.
- Anleggsvirksomhet må følge lovverket uten dispensasjoner!!
- Vil derfor henstille til kommuneoverlegen om ikke å fravike kravet om nattero. (jfr Porsgrunn/Bamble).

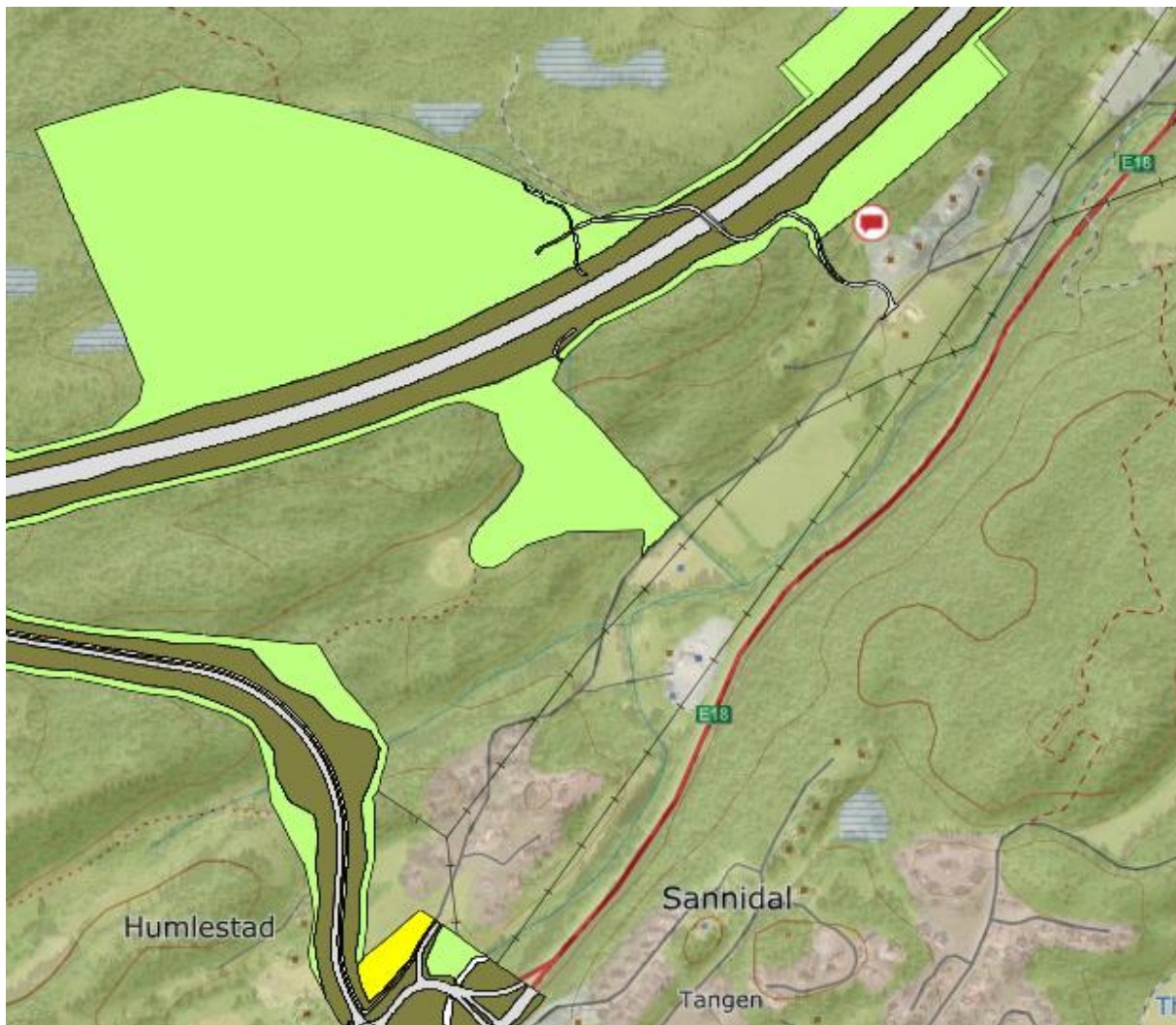
Mvh

Bjørg Anny Lintvedt

Bjørnar Tonstøl

Navn	Bjørnar Tonstøl
Innsendt	9/14/2021, 20:33
Innspill: Brønn , viktig å ta hensyn til vannkvalitet under anleggsperiode og evt. Påvirkning fra avrenning til grunnvann fra veisalt og annen avrenning fra vei	

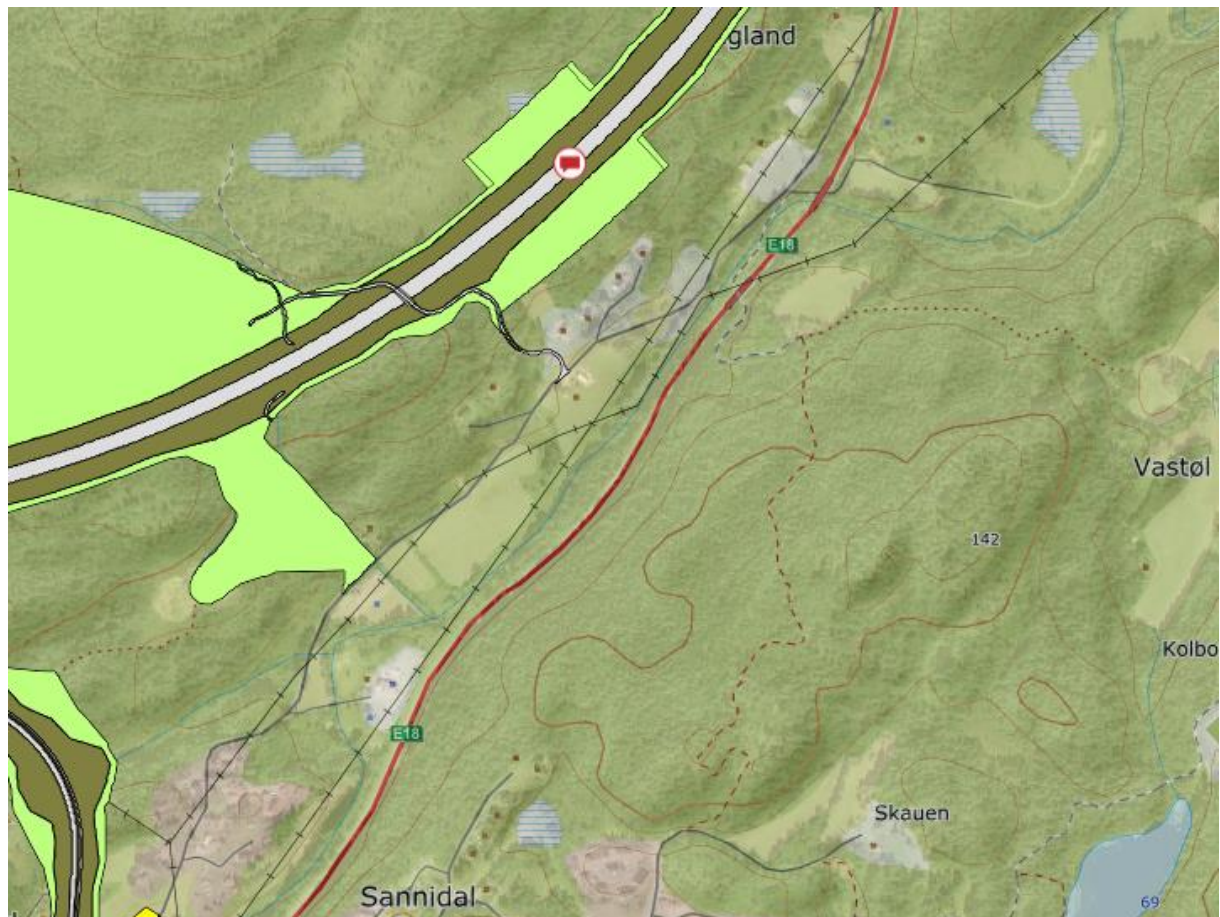
Kartutsnitt



Bjørnar Tonstøl

Navn	Bjørnar Tonstøl
Innsendt	9/14/2021, 20:40
Innspill: Viiltpassasje her ligger ikke optimalt for vilttrekk , burde flyttes 400m østover, det vil gi en mye bedre passasje for vilt og annen fauna passasje	

Kartutsnitt

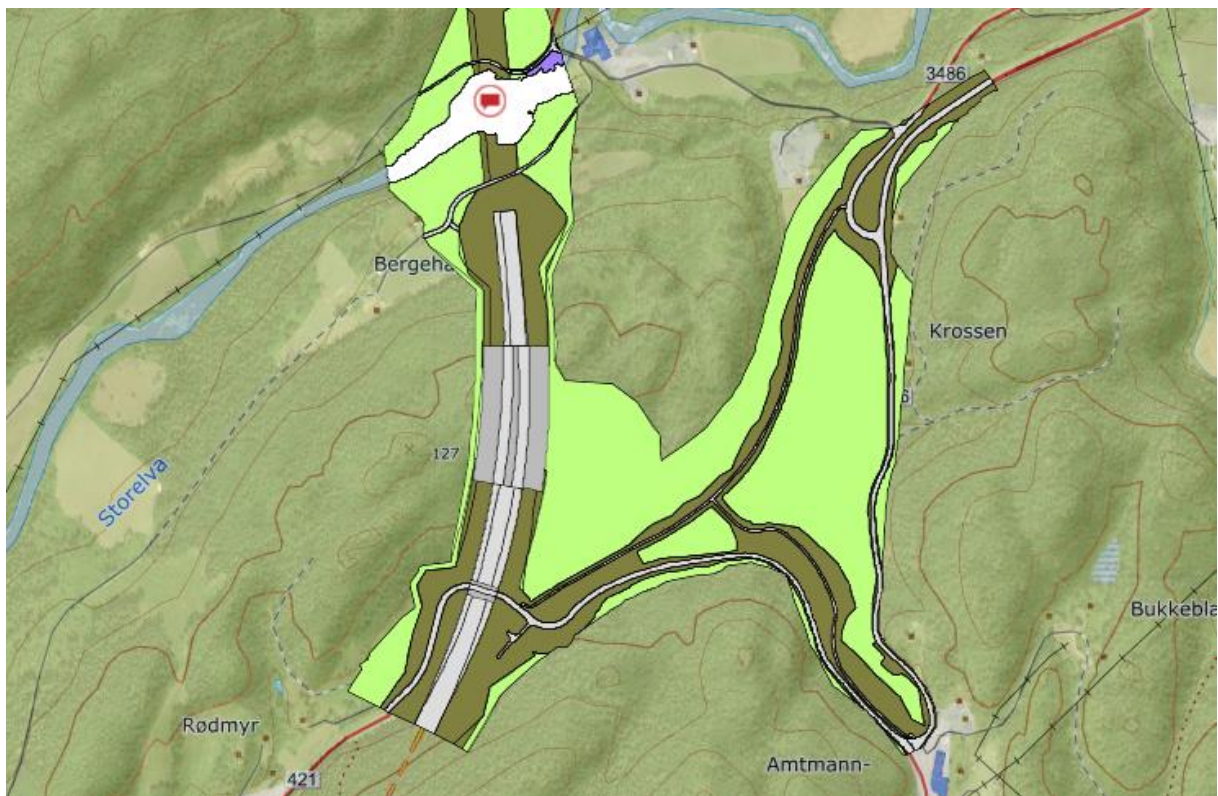


Eilev Angelstad

Navn	Eilev Angelstad
Innsendt	9/14/2021, 19:27

Innspill: Fosstveit Bru Fyllingene til brua må trekkes så langt bort fra Storelva som mulig. Blir fyllingene for nære elva kan det ikke passere hjortevilt under brua. Brua må støyskjermes godt, slik at beboere i Angelstad blir skjermet for lyd. Skjermen må også være så høy at avfall fra trafikken ikke havner i elva.

Kartutsnitt

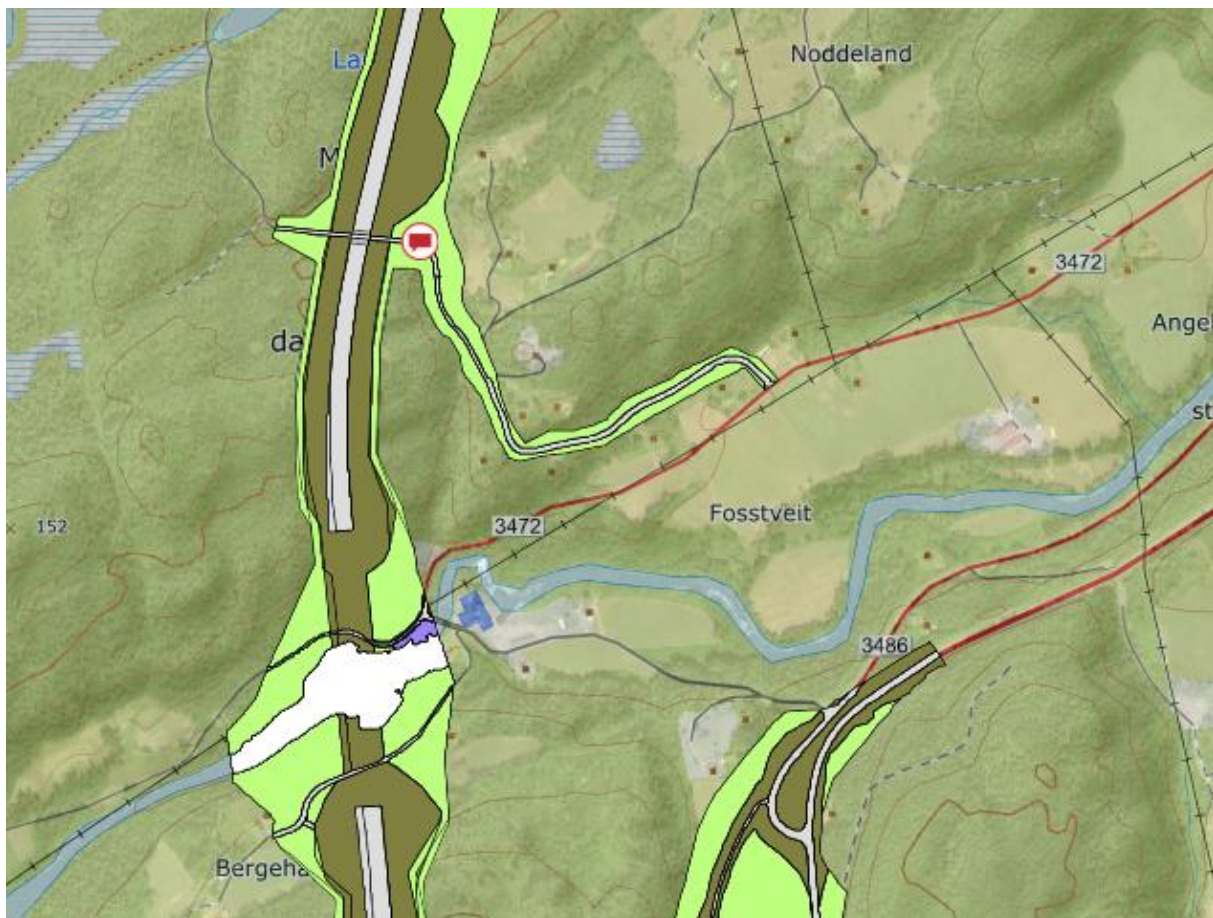


Eilev Angelstad

Navn	Eilev Angelstad
Innsendt	9/14/2021, 19:34

Innspill: Viltovergang ved Lauvlandsveien må utvides til en fullverdig viltovergang, 40 meter. Den må få en riktig retning, bort fra bebyggelse. Slik den er tegnet i dag peker overgangen rett i bebyggelse i Modalen. Det er også en skjæring i utgangen mot Modalen, det vil ikke fungere fordi viltet ikke kommer fra denne retningen. Den må flyttes mot nord og vris slik at den peker bort fra bebyggelsen. Da får den en bedre lysåpning og viltet kan lettere passere.

Kartutsnitt



Eilev Angelstad

Navn	Eilev Angelstad
Innsendt	9/14/2021, 19:47

Innspill: Tunell gjennom Hallandsheia er svært viktig. Hallandsheia er et utfartsmål for folk fra Området rundt, Tvedestrand og Vegårshei. Derfor må dette området bevares. Det er også mye vilt i området, som trenger en stor viltovergang som en tunell vil gi. Den planlagt veien uten tunell ligger for nærme tiurleikene på Hallandsheia og vil forstyrre disse. Storfugl vil da forsvinne fra området. Den ligger også så høyt at støy vil bære svært langt. Det er mange turstier i området, derfor må overskuddsmasse legges som støyskjerming før og etter tunellen.

Kartutsnitt

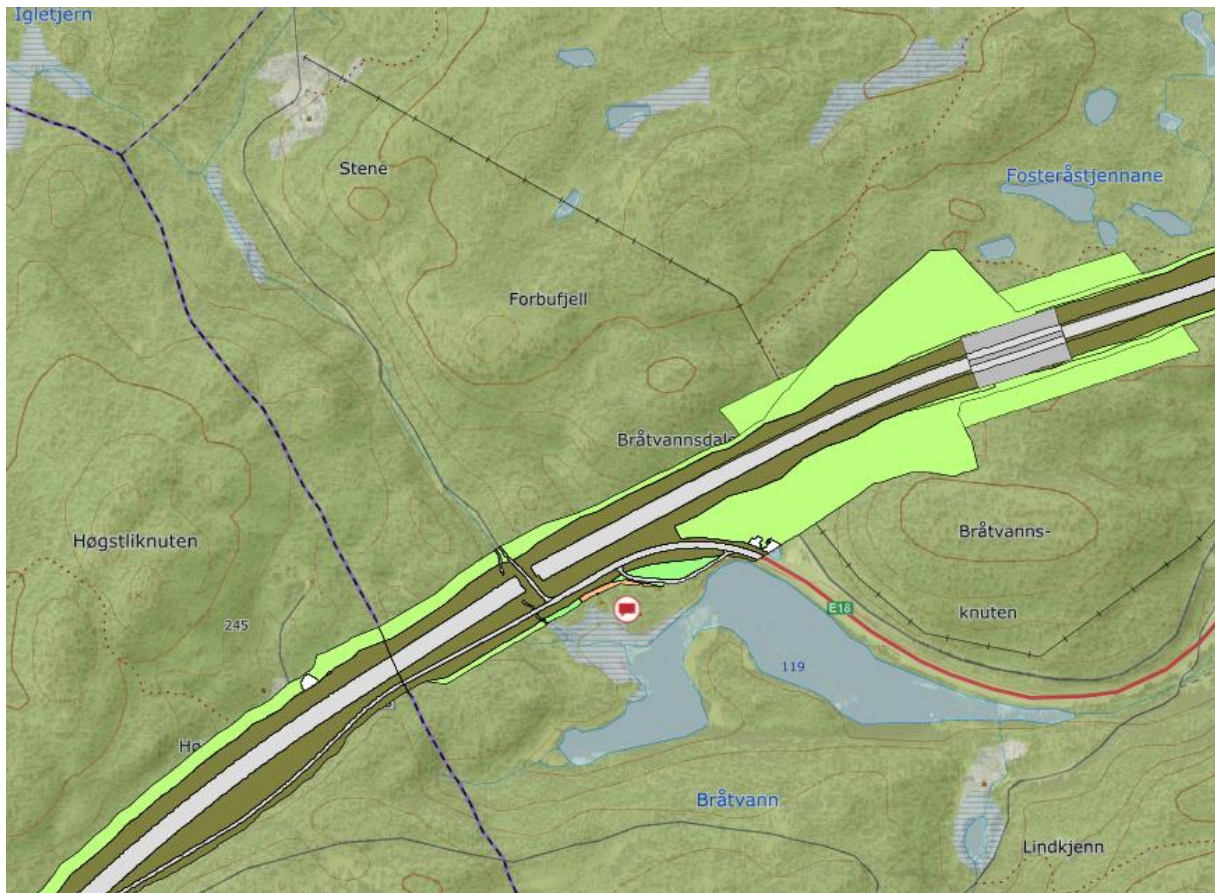


Espen Lindkjenn

Navn	Espen lindkjenn
Innsendt	9/14/2021, 22:40

Innspill: Må fremdeles ha god tilgang til skogen, uten måtte kjøre langt for å komme til den. Ønsker kulvert. Gode støytiltak i forholdt til all bebyggelse på eiendommen.

Kartutsnitt

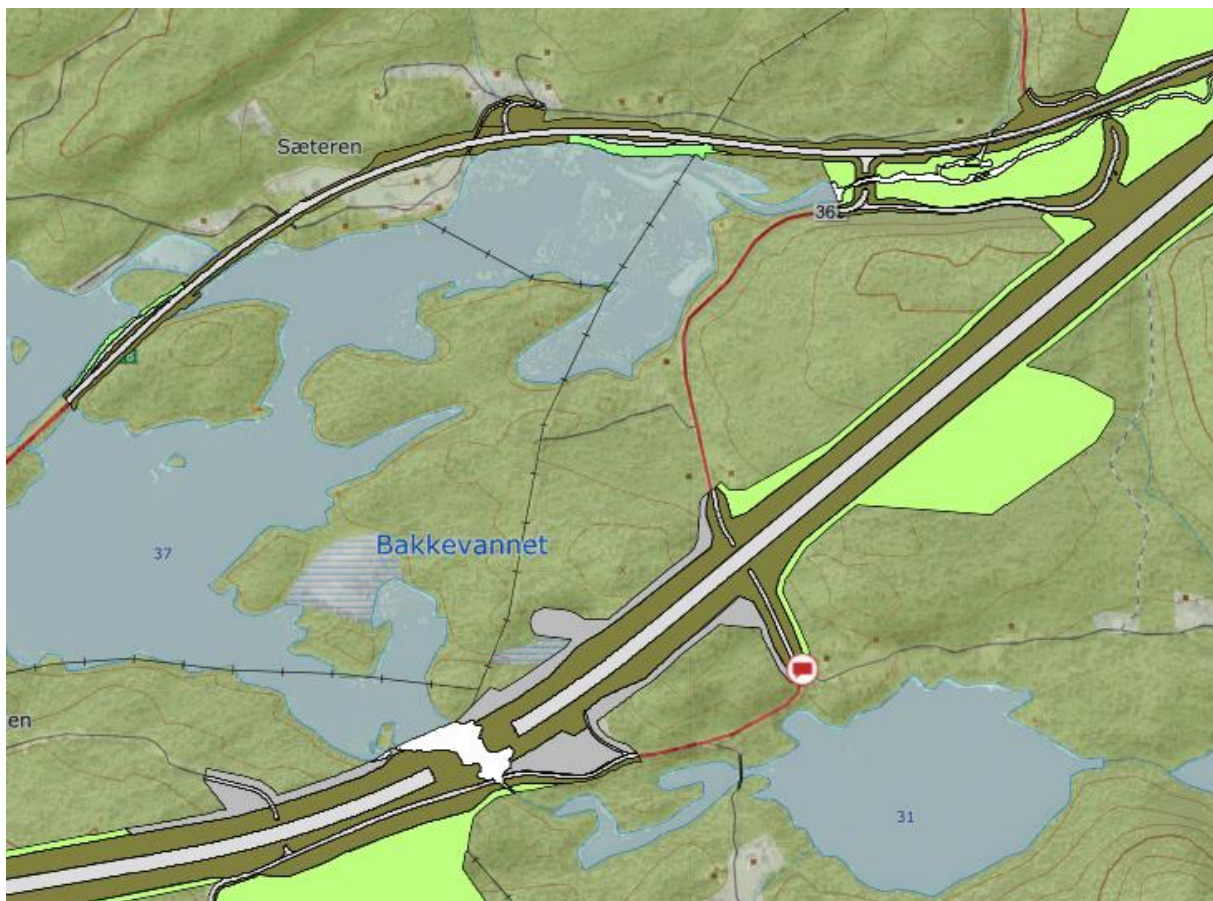


Frank Sæteren

Navn	Frank Sæteren
Innsendt	9/14/2021, 24:09

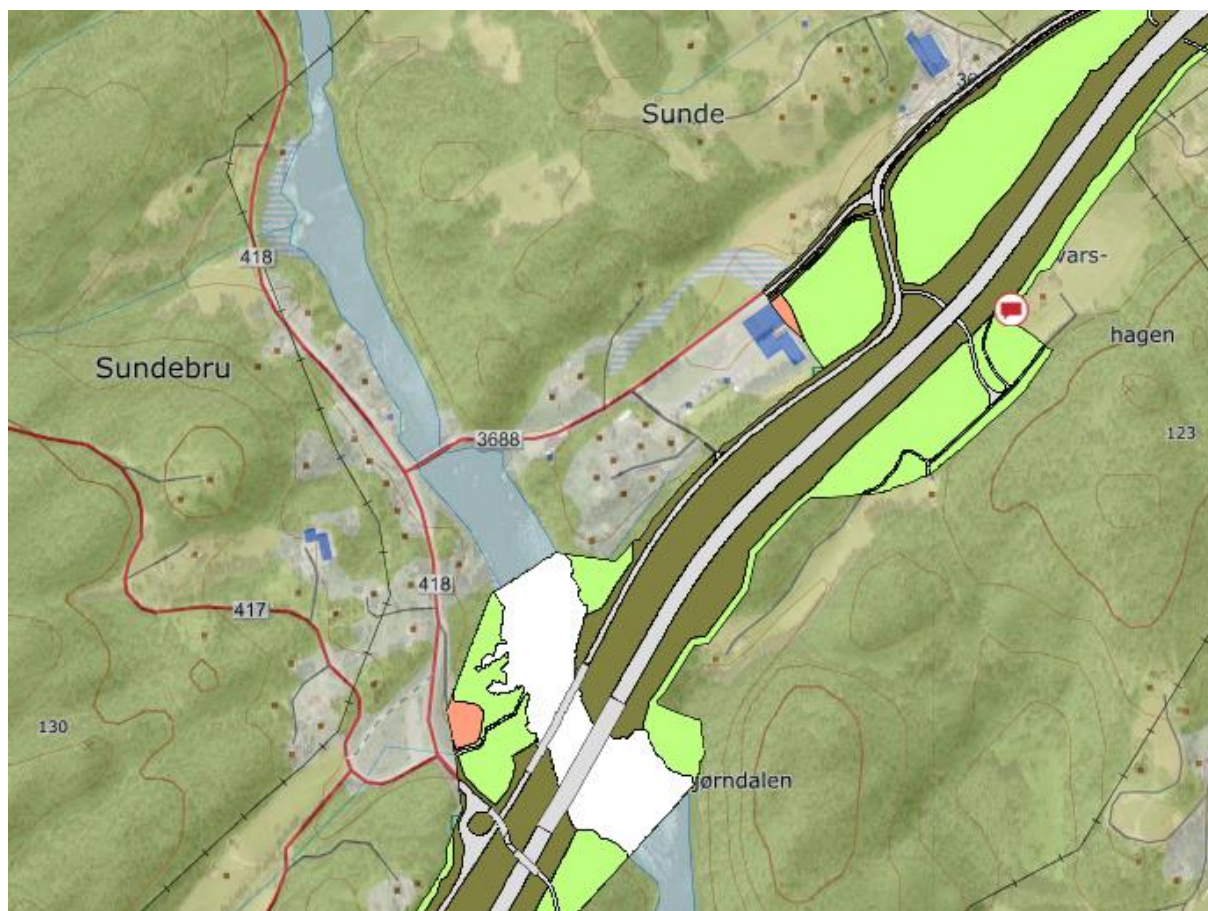
Innspill: Hei. Ønsker deponi der det er markert, sedimenterings anlegg eller tilsvarende er helt uinteressant da det ikke tilfører eiendommen fremtidig verdi. Slik vi ser det vil det kun redusere muligheten til fremtidig skogsareal. Tilgang til resterende eiendom nord for nye E18 må ivaretas. Det er relativt bratt terreng mot gamle sørlandske på denne delen av eiendommen, men flatt på toppen. Denne delen av eiendommen blir nå avskåret fra eksisterende eiendom. Arealet ønskes ikke løst inn da dette vil gå ut over beregningsgrunnlaget for jaktkvoter. Er bekymret for støy fordi veien blir liggende svært høyt i terrenget i forhold til dagens E18. Skjønner at det kanskje er under 55db, men vil være en konstant sus som vil nedsette livsgleden av å bo slik vi er vandt til nå. Her må det støyskjerm langs hele strekket fra Dørdal og forbi nye Bakkevannsbroen. Vi ønsker utfylling av et dalsøkk i starten på Gromstadveien, dette må markeres i planene på en eller annen måte. Evt som deponi av stein. Videre ønsker vi nye E18 velkommen og ser frem til et konstruktivt samarbeid med Nye veier og Entreprenør. MVH Frank Sæteren

Kartutsnitt



Gunn Kristine Vestøl

Navn	Gunn Kristine Vestøl
Innsendt	9/14/2021, 19:26
Innspill: Innspill ang. G.nr. 43, B.nr. 63	

Kartutsnitt

Forslag til reguleringsplan ble lagt ut til høring juli 2021 og som eier av eiendom G.nr. 43, B.nr. 63 har jeg noen innspill til forslaget.

Forhåndsvarsling

I møte med Nye Veier mandag 6 september 2021 ble det vist et plankart der avsatt område for utbygging av vei går inn på min eiendom. Dette er første gang jeg har sett dokumentasjon på at forslaget berører min eiendom. Jeg har ikke fått noen forvarsel på at min eiendom blir berørt.

Støy

Det ble også fortalt meg at Nye Veier har gjort en vurdering og konkludert med at det er forsvarlig å bo på eiendommen når veien står ferdig. Dette til tross for at beregnet støynivå vil være vesentlig høyere enn i dag og overskride minimumskravet på 55dB. Det kommer også frem i forslag til reguleringsplan at støyen ikke endres selv med avbøtende tiltak nær støykilden. I det aktuelle området rundt min eiendom vil det i tillegg anlegges ny tilførselsvei. Støyskjerming rundt denne veien vil også bli nødvendig når det skal gjøres tiltak for å senke støynivået til lovlige verdier.

Jeg har signert på andre innspill som omhandler støy og går derfor ikke nærmere inn på viktigheten av å utrede støyproblematikken mer detaljert.

Informasjon, vurderingsgrunnlag og medvirkning

Det jeg vil påpeke er manglende informasjon og varsling fra Nye Veier og min kommune. Slik kartet ser ut kan jeg risikere å få viltgjerdet plassert inn på min tomt og rett foran huset mitt. I møtet 6. september ble det målt at avstand fra mitt hushjørne til kanten av ny E-18 strakk seg til 45 m. Etter det jeg har forstått er det ikke lov å ha bolighus innenfor en grense på 50m fra midtlinjen av vei. Huset mitt blir da helt på grensen (eller innenfor) av hva som er lovlig. Jeg undrer meg over at det ikke er gitt meg noe informasjon fra kommunen eller Nye Veier, og heller ikke gitt mulighet til å uttale meg om de vurderinger som er gjort før Nye Veier har konkludert med at det vil være mulig å fortsette å bo i min bolig. Det burde vært innhentet mine synspunkter og evt. ønsker for å gi best mulig grunnlag for vurderingene.

Jeg ønsker derfor at det foretas en ny vurdering av min eiendom der det tas stilling til støyproblematikk, endring av bokvalitet pga lokale støyskjermingstiltak, endring av tilførselsvei der privatvei blir vesentlig lenger enn i dag og de ulempene det medfører på verdien av min bolig.

Jeg ønsker å få tilsendt dokumentasjon på de vurderingene som er lagt til grunn for avgjørelsen som er gjort og at jeg får innsyn i grunnlaget og resultatet av den nye vurderingen.

Gunn Kristine Vestøl
Bjørndalsveien 36
G.nr. 43, B.nr. 63

Harald Elvsåshagen

Navn	Harald Elvsåshagen
Innsendt	9/14/2021, 06:09

Innspill: Nye Veier har i oppdrag å lage raskest mulig, billigst mulig 4 felts vei. Innspillet her gjelder trase Barlinddalen-Risør grense mot Vegårdshei Det har medført: a. Uakseptable veiskjæringer med svære stein fyllinger som i sin tur også rammer vernet vassdrag. Veiskjæringer og steinfyllinger kunne vært betydelig redusert om traseen hadde vært lagt langs kommunegrense Risør-Vegårdshei,-dette er uinteressant for Nye Veier av økonomiske årsaker. b. Viltoverganger skal bygges på med minimumsløsninger, som gjør at området blir tapt som jaktområder. Trekkruiter for vilt mellom kystområder og innlandet blir sannsynligvis sanert med Nye Veiers forslag. c. Forslaget til trase er blant annet begrunnet med at man sparer 17 sekunder og ønske om hastighet 110 km. Utbyggingen vil medføre et betydelig klimaavtrykk. Sett i forhold til at traseforslaget er beregnet til å koste minst 3,5 milliarder er dette uansvarlige argumenter i en tid hvor klimakrisen er reell og hvor bilparken med snart overveiende el-biler ikke bør kjøres over 90 km. d. Forslaget til trase medfører sanering av en fullt brukbar tre felts vei, som ut fra trafikkprognoser vil være tilstrekkelig i en lang tidshorisont. Dette er uakseptabel ressursbruk i corona tid hvor kommuneøkonomien spesielt innenfor for eldreomsorgen allerede er meget vanskelig og hvor demografiske endringer i befolkningen vil kreve stadig mer økonomiske ressurser på dette området. Når det gjelder traseen gjennom Barlinddalen, er forslaget til skogsbilveier utilstrekkelig da planforslaget vil gjøre drift umulig i deler av skogen. Dette er uakseptabel. Oppsummert er planforslaget uegnet som forslag til ny vei ut fra ressurs hensyn, naturvern hensyn og klimahensyn. Sett i lys av at det norske samfunnet står overfor andre utfordringer nå, enn da man påbegynte planarbeidet, bør det reises en diskusjon om 3 felts vei er tilstrekkelig for hele strekningen Tvedestrand-Dørdal. Nye Veier bør drøfte dette med departementet.

Kartutsnitt



Helge Wroldsen

Navn	Helge Wroldsen
Innsendt	9/14/2021, 11:28
Innspill: Se vedlagte brev	

Kartutsnitt



Marianne og Helge Wroldsen
Gjerstadveien 255
4993 Sundebru

14.09.2021

Nye Veier AS
Herreveien 57
3962 Stathelle

Innspill til planforslaget for ny E18 Tvedestrand - Bamble

Vi er eiere av gnr 3 bnr 79 i Gjerstad, Gjerstadveien 255. Se kart på slutten av brevet.

Viser til hyggelig besøk på Nye Veiers kontor på Rugtvedt 09.09.2021 der vi la fram våre spørsmål omkring anleggsarbeid på vår eiendom og framtidig støyskjerming mot motorveien. Vi følte at våre innspill og meninger ble riktig oppfattet av Nye Veiers representanter, og at de hadde forståelse for våre innspill.

Det er tre punkter som vi ønsker å belyse.

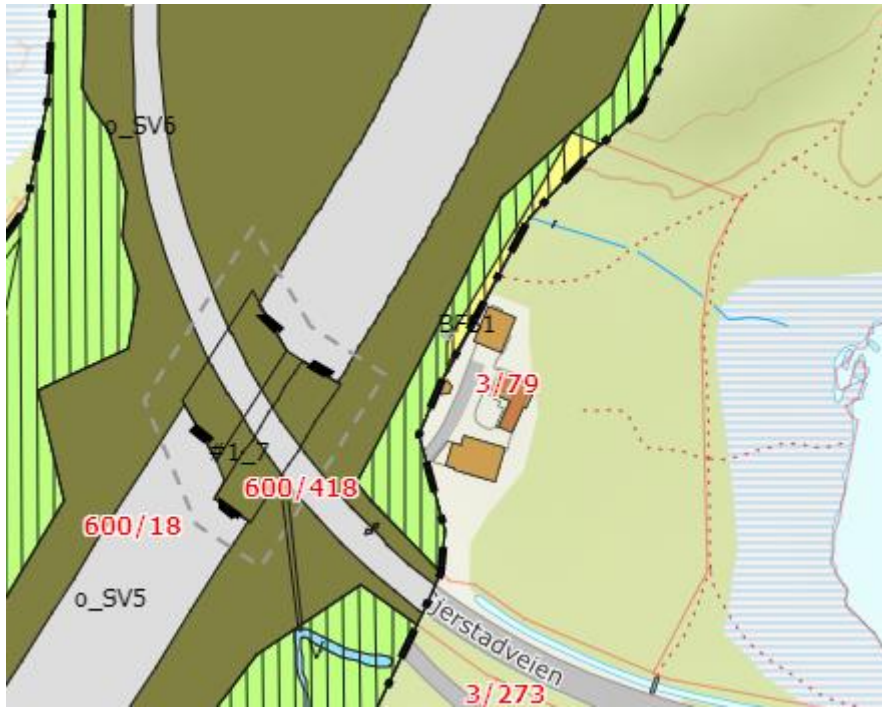
1. Etter reguleringsplanen er det tegnet inn et areal (Annen veggrunn) mellom våre hus og den planlagte veien som vi ønsker skal være så smalt som mulig. Her har vi i dag hage og plen, og vi ønsker derfor at dette arealet blir spart mest mulig for anleggstrafikk og massedeponi. Det samme gjelder også resten av eiendommen vår, der småskog (framtidig vinterved) er i god vekst.
2. Støyskjerming på brua. Her må det komme en 3 m høy støyskjerm uten gjennomsyn, ikke en 90 cm plastskjerm som er der nå.
3. Støyskjerming fra brua og videre nordover. Her må det også komme en skikkelig støyskjerm. For å redusere arealet som beslaglegges på siden av selve veien, så ønsker vi en støyskjerm i stedet for en støyvoll langs vår eiendom. Det må være mulig å redusere arealet på utsiden av veien mest mulig her.

Når det gjelder innløsning av eiendommen, er vi veldig usikre på hvordan det vil bli å bo her under anleggsperioden. Dette må vi derfor kunne komme tilbake til.

Vi ønsker å holde en god dialog og oppdatering om hva som vil skje på vår eiendom.

Med hilsen

Marianne Wroldsen
Helge Wroldsen



Inger Bjørnstad Hommefoss

Navn	Inger Bjørnstad Hommefoss
Innsendt	9/14/2021, 20:13

Innspill: Høringsuttalelse til framlagt Reguleringsplan for ny E-18 i Gjerstad kommune. Vi bor nær E-18 på Østsida av Sundebru, og er svært bekymra for hvordan støyforholdene blir i forbindelse med en ny veg. Vi har forstått at Nye Veier legger opp til at veldig mye av konkrete tiltak om støy er overlatt til det som kalles byggeplan, og arbeidet som følger etter at Reguleringsplanen er ferdig. Dette kan vi ikke forstå er riktig. Det må være nå i arbeidet med Reguleringsplanen, og hvor kommunen har det siste ordet, at slike forhold blir avklart og konkretisert i det dokumentet som heter «bestemmelsene» til Reguleringsplanen. Det viktigste for oss er at mest mulig av støyen blir stoppa nærmest mulig vegen, og at en i minst mulig grad får behov for støyskjermingstiltak rundt det enkelte hus. Det er urovekkende at i støyrapporten som er utarbeide av COWI, viser tabellen at bare 37 % av boligene på øst-sida av Sundebrua får redusert støyen til under den grensa som kreves for utendørs støy (Lden 55 dB), etter at en har satt inn langsgående støyskjermingstiltak. Dette avhjelper alt for lite, og viser nettopp behovet for bedre utredninger på dette stadiet, og må ikke utsettes til etter at Reguleringsplanen er vedtatt. For øvrig tar vi det som en selvfølge at Miljøverndepartements retningslinje T-1442 skal følges, og ikke slik det er foreslått i en rund formulering om at «Prinsippene i Miljøverndepartementets retningslinje for støy.....skal gjøres gjeldene for vurdering av støyskjermingstiltak») På den åpne kontordagen fikk vi høre at det ikke er lagt inn støyskjerming på østgående retning. Hvis veien skal bygges på to plan må det selvfølgelig settes opp støyskjerm der også, ellers går lyden rett over støyskjermen nærmest oss. Med hilsen Inger Bjørnstad Hommefoss

Kartutsnitt



Inger Knuten

Navn	Inger Knuten
Innsendt	9/14/2021, 21:56

Innspill: - Veien vil komme så nære vår eiendom Knuten at vi ønsker så gode støyttiltak som mulig - Veien gjennom pøllen langs Savann har en lang historie, det var den gamle ferdselsveien til Vegårshei. Den ønsker både vi og lokalbefolkningen å beholde som en unik turvei og rekreasjonsområde. Det ligger også rester etter en gammel bosetning langs veien like etter den siste brua retning sørøver. - Vi ønsker at det vurderes på nytt å la brua gå så langt at den går over knutebekken, slik at vi unngår å fylle igjen vassdraget og ødelegge veien enda mer. Her er det også spilt inn av jaktlaget vi tilhører (Det er andre i familien som jakter for oss) at forslaget slik det er nå ødelegger for viltet, det er et stykke til neste viltovergang, og det er bratt og ulendt for viltet å trekke ned andre veier fra heia bak Knuten.

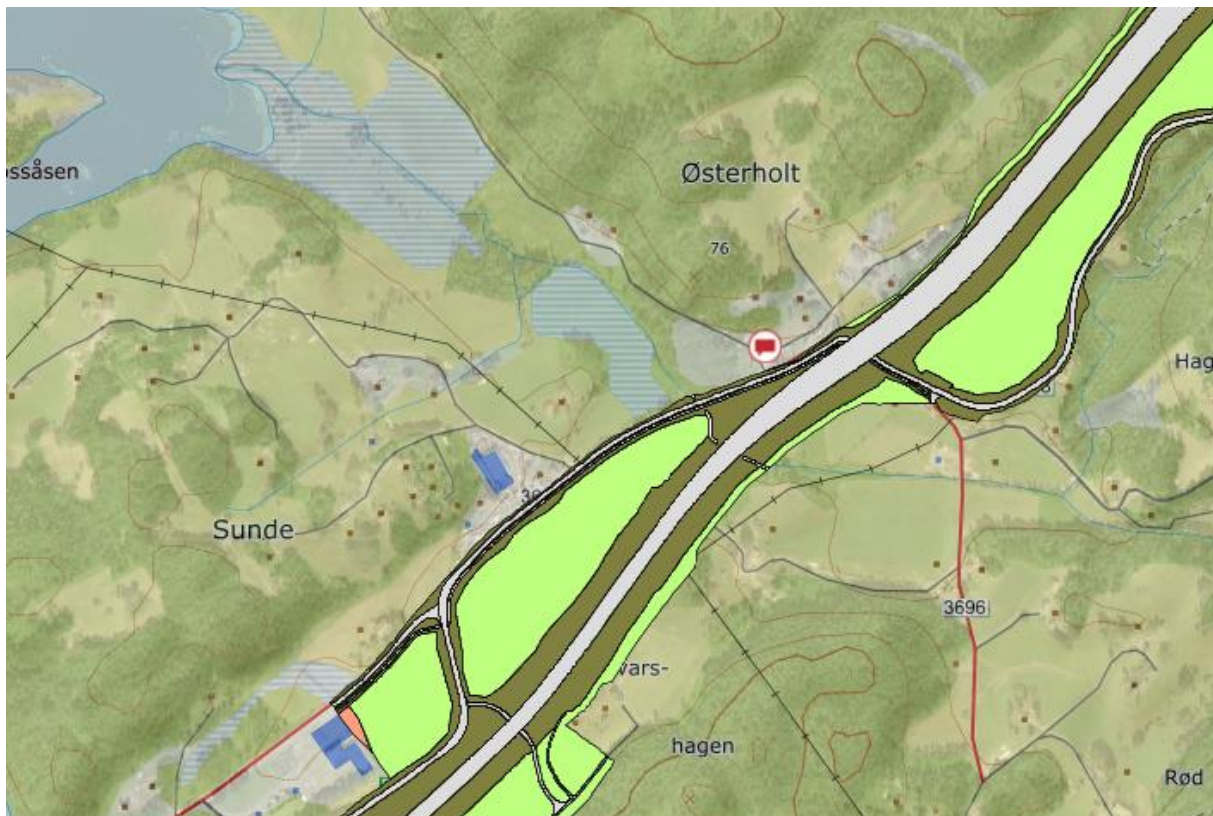
Kartutsnitt



Jan Morten Bjørnstad

Navn	Jan Morten Bjørnstad
Innsendt	9/14/2021, 20:07

Innspill: Høringsuttalelse til framlagt Reguleringsplan for ny E-18 i Gjerstad kommune. Vi bor nær E-18 på Østsida av Sundebru, og er svært bekymra for hvordan støyforholdene blir i forbindelse med en ny veg. Vi har forstått at Nye Veier legger opp til at veldig mye av konkrete tiltak om støy er overlatt til det som kalles byggeplan, og arbeidet som følger etter at Reguleringsplanen er ferdig. Dette kan vi ikke forstå er riktig. Det må være nå i arbeidet med Reguleringsplanen, og hvor kommunen har det siste ordet, at slike forhold blir avklart og konkretisert i det dokumentet som heter «bestemmelsene» til Reguleringsplanen. Det viktigste for oss er at mest mulig av støyen blir stoppa nærmest mulig vegen, og at en i minst mulig grad får behov for støyskjermingstiltak rundt det enkelte hus. Det er urovekkende at i støyrapporten som er utarbeide av COWI, viser tabellen at bare 37 % av boligene på øst-sida av Sundebrua får redusert støyen til under den grensa som kreves for utendørs støy (Lden 55 dB), etter at en har satt inn langsgående støyskjermingstiltak. Dette avhjelper alt for lite, og viser nettopp behovet for bedre utredninger på dette stadiet, og må ikke utsettes til etter at Reguleringsplanen er vedtatt. For øvrig tar vi det som en selvfølge at Miljøverndepartements retningslinje T-1442 skal følges, og ikke slik det er foreslått i en rund formulering om at «Prinsippene i Miljøverndepartementets retningslinje for støy.....skal gjøres gjeldene for vurdering av støyskjermingstiltak») På den åpne kontordagen fikk vi høre at det ikke er lagt inn støyskjerming på østgående retning. Hvis veien skal bygges på to plan må det selvfølgelig settes opp støyskjerm der også, ellers går lyden rett over støyskjermen nærmest oss. Med hilsen Jan Morten Bjørnstad Reidun Moe Bjørnstad

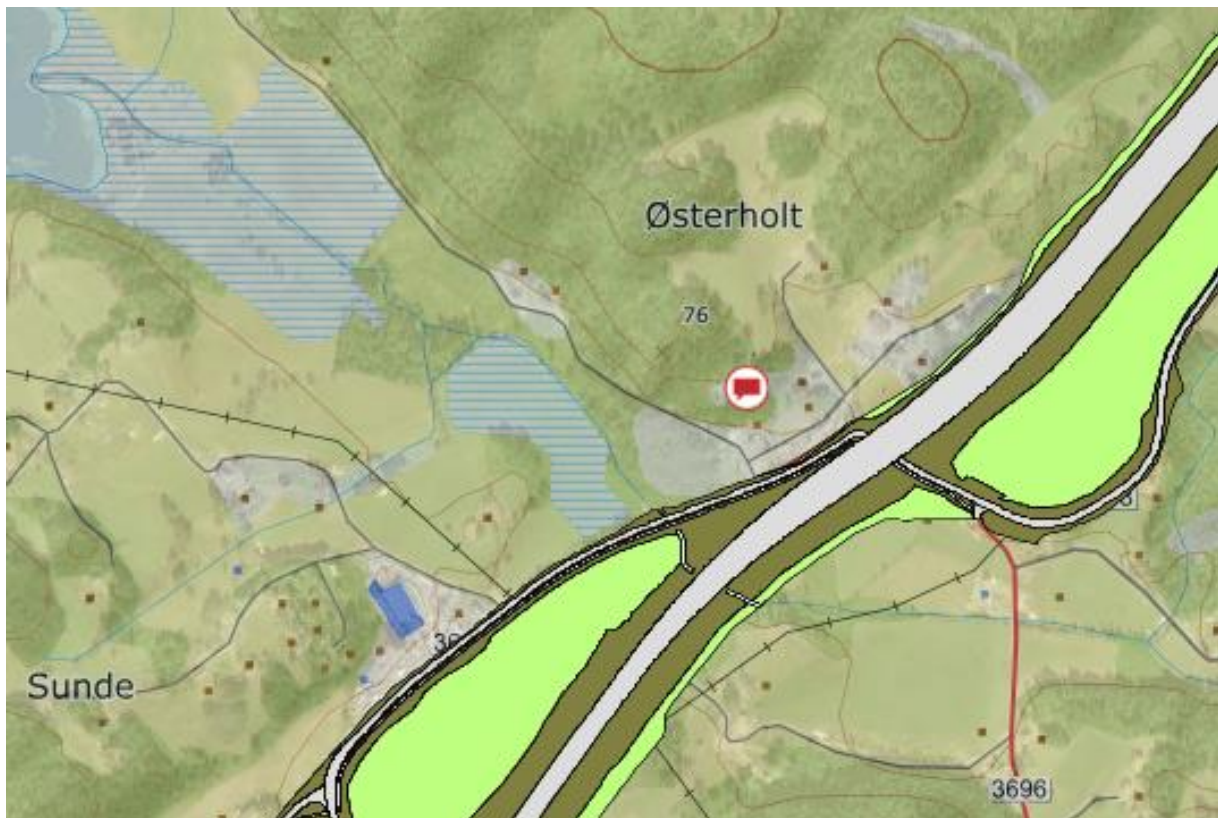
Kartutsnitt

Jarle Hommefoss

Navn	Jarle Hommefoss
Innsendt	9/14/2021, 20:11

Innspill: Høringsuttalelse til framlagt Reguleringsplan for ny E-18 i Gjerstad kommune. Vi bor nær E-18 på Østsida av Sundebru, og er svært bekymra for hvordan støyforholdene blir i forbindelse med en ny veg. Vi har forstått at Nye Veier legger opp til at veldig mye av konkrete tiltak om støy er overlatt til det som kalles byggeplan, og arbeidet som følger etter at Reguleringsplanen er ferdig. Dette kan vi ikke forstå er riktig. Det må være nå i arbeidet med Reguleringsplanen, og hvor kommunen har det siste ordet, at slike forhold blir avklart og konkretisert i det dokumentet som heter «bestemmelsene» til Reguleringsplanen. Det viktigste for oss er at mest mulig av støyen blir stoppa nærmest mulig vegen, og at en i minst mulig grad får behov for støyskjermingstiltak rundt det enkelte hus. Det er urovekkende at i støyrapporten som er utarbeide av COWI, viser tabellen at bare 37 % av boligene på øst-sida av Sundebrua får redusert støyen til under den grensa som kreves for utendørs støy (Lden 55 dB), etter at en har satt inn langsgående støyskjermingstiltak. Dette avhjelper alt for lite, og viser nettopp behovet for bedre utredninger på dette stadiet, og må ikke utsettes til etter at Reguleringsplanen er vedtatt. For øvrig tar vi det som en selvfølge at Miljøverndepartements retningslinje T-1442 skal følges, og ikke slik det er foreslått i en rund formulering om at «Prinsippene i Miljøverndepartementets retningslinje for støy.....skal gjøres gjeldene for vurdering av støyskjermingstiltak») På den åpne kontordagen fikk vi høre at det ikke er lagt inn støyskjerming på østgående retning. Hvis veien skal bygges på to plan må det selvfølgelig settes opp støyskjerm der også, ellers går lyden rett over støyskjermen nærmest oss. Med hilsen Jarle Hommefoss

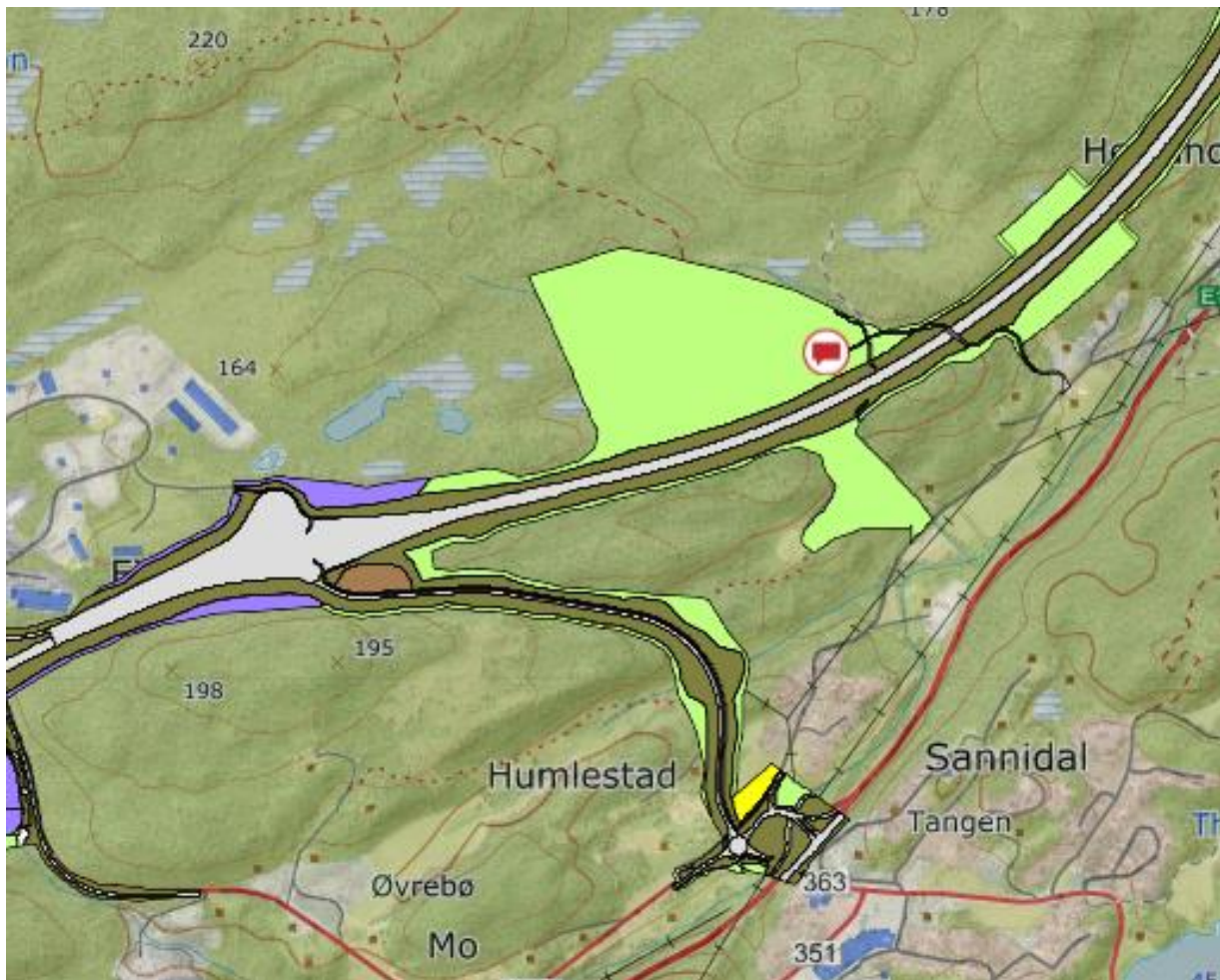
Kartutsnitt



Jens Jørgen Grønstad

Navn	Jens Jørgen Grønstad
Innsendt	9/14/2021, 11:45
Innspill: Vi oversender vedlagt våre merknader til foreslått 4-felts E18 mellom Dørdal og Gjerstadgrensen. Disse må leses som 3 alternativer.	

Kartutsnitt



HØRINGSINNSPILL OM NY E18 DØRDAL-GJERSTAD FRA ANNE SYNNØVE OG JENS JØRGEN GRØNSTAD.

Vi ser at Nye Veier vurderer på nytt de klimamessige kostnader og manglende lønnsomhet for strekninger som i dag er brukbare som de er i forhold til trafikkmengden i en del år fremover. Vi kan spare mye penger som kan brukes bedre andre steder hvis vi bruker bare de nødvendige og viktigste forslagene Nye Veier har kommet med.

Hvis 4-felts veien fullføres fra Dørdal fram til foreslått kryss ved Gjerdemyra, vil veien mot Oslo være godt egnet til å ta sommertrafikken fra Kragerø.

Den nåværende E18 er nylig utbygd til god standard fra Tangenkrysset til Gjerstadgrensen. Det bør lages bedre støyskjerming ved Sannidal kirke.

Fra Tangen til Gjerdemyra, mindre enn 4 km, mangler det midtdeler. Dette må kunne oppgraderes.

Nye Veiers forslag til ny vei for Krokenveien mellom Fikkjebakke og Humlestad (Tangenkrysset) vil gi industriområdet god trafikk-løsning for å komme raskt til E-18.

Tangenkrysset må lages planfritt, som for eksempel ved Harebakken ved Arendal. Bussterminalen ved Tangen kan fortsette som før, og bussene og andre kan få raskere og sikrere avkjøring fra Kristiansand og påkjøring mot Oslo ved bruk av Kjølbrøndsveien uten å måtte krysse E18. Dette er foreslått tidligere, og er rimelig kostnadmessig.

Vi bør også bruke forslaget til utbedring av Drangedalsveien mellom Gjerdemyra og krysset ved Refsalen. Dette vil gi trygg og god vei med sykkel- og gangfelt, og bør gjøres uavhengig av full 4-felts vei.

HØRINGSINNSPILL, ALTERNATIV 2

Hvis Nye Veier bestemmer seg for 4-felts vei mellom Gjerdemyra og Gjerstadgrensen, har vi en del bemerkninger til den foreslåtte planen.

Det vil være miljømessig fordel for prosjektet om veien legges rett linje i tunell under Hufjell og Kjellstadmyrheia fra Grøtvannsbrua. Her er et spesielt skogsmiljø hvor man bør ta mer hensyn til dyrelivet, som er spesielt rikt her. Tunell vil også spare miljøet for salting og brøyting, og skogen vil være mest mulig uberørt. Det blir nok også mindre masser å lagre og mye mindre klima- og CO2 utslipp. Reisetiden vil bli den korteste og raskeste mellom Gjerdemyra og Fikkjebakke.

For befolkningen i Kragerø og Sannidal vil dette være bedre enn foreslått 4-felts vei mellom Brynemo og Hegland som splitter hele grenda og lager høye, stygge skjæringer og kunstig oppbygging av veien. For Kragerø-Sannidal som turistområde

er tunell her bedre. Innsparingene til Nye Veier går på bekostning av klimautslipp, lokalbefolkning, turgåing i nærområder og ikke minst dyrevelferden.

HØRINGSINNSPILL, ALTERNATIV 3

Dersom Nye Veier velger å bygge 4-felts vei mellom Gjerdemyra og Gjerstadgrensen, har vi bemerkninger til den foreslåtte planen.

Vi bor på Brynemo, et lite småbruk. Det er godt å bo her med utsikt over Kilsfjorden og Ørviklandet.

Planene med det øvre trasevalget i korridoren viser støy over akseptabel grense. Vi tenker at ved å krumme veien noe sørover vil forholdet kunne bli bedre. Det gjelder også økonomisk for Nye Veier, som kan slippe å kløyve hele Tømmeråsen, med høye skjæringer for så å lagre massene på de gamle jordene til husmannsplassen Humlestadplassen og vårt Brynemo. Disse ligger side om side på grensen mellom Humlestad og Hegland. Dette er jord som ble dyrket, og som kan tas i bruk igjen. Kragerørdørerens forslag om å bruke massene på industriområdets utbygging er mye bedre.

Vi har brønn som nå kommer under veitraseen. Her er også pumpehus. Vi ligger 5m høyere enn vanntårnet ved Grøtvann, og ble derfor ikke pålagt vanntilførsel fra vannverket i 1971. Det føles som et stort tap å miste en så god brønn. Den har aldri gått tørr. I de tørreste årene har den vært mer enn halvfull, selv ved forsiktig vanning.

Vi har i tillegg 2" sommerledning fra Rundkjenn til vanning som bes tatt hensyn til under anleggsperioden, men ledningen ser ut til å gå langs veien og behøver ikke bli berørt.

Fra gammel tid har vi vei ned til Humlestad i tillegg til bilveien til Hegland. Vi ønsker en kulvert under E18 også her som gir tilkomst for turgåere, ryttere og ville dyr som ferdes her. Vi ser ofte elg, hjort, rådyr og hare på jordet og de vil miste trekknuten sin uten undergang.

Uten disse korrigeringsene blir forslag til 4-felt vei mellom Gjerdemyra og Fikkjebakke et kostbart veistykke som ingen blir fornøyd med. Sparetanken ivaretar ikke miljøhensynet som Nye Veier skryter av i sine retningslinjer.

Med hilsen

Anne Synnøve og Jens Jørgen Grønstad

Heglandsveien 29

3766 SANNIDAL

Joar Ø Auråen

Navn	Joar Ø Auråen
Innsendt	9/14/2021, 19:46

Innspill: Skogsbilvei fra Auråen til Hetstmyr. Ny vei er allerede tegnet inn og vi er fornøyd med valget. Det er laget en ekstra sving på veien. Den bør rettes ut. Stein er det vel nok av i prosjektet så det burde være en grei sak å utføre. Punktet markert i kartet.

Kartutsnitt



Joar Ø Auråen

Navn	Joar Ø Auråen
Innsendt	9/14/2021, 20:13

Innspill: Viltundergang Auråen. Plassering og utforming er ikke egnet til formålet. Som lokalkjent kan jeg si at det aldri går større hjortedyr her. med infrastrukturen som er rundt valgt løsning vil ikke hjortedyr bruke viltundergangen. Både vei og elv vil ikke gi dyra ro til å bruke denne. Hvis de mot formodning vil krysse under brua møter de ny hinder som er eksisterende E-18 ny bru og på/avkjøringsramper. Her får ikke dyra nok ro til å passere. Nytenkning må til her med viltovergang/lokk 200- 300m lenger øst. For å få full funksjon må denne gå over både nye og nåværende E-18. Avstand til de andre viltpassasjer er langt. Joar Auråen Leder storvald Kragerø Øst

Kartutsnitt



Joar Ø Auråen

Navn	Joar Ø Auråen
Innsendt	9/14/2021, 21:07

Innspill: Eksisterende vei nett under dagens E-18 bru må bestå. For driften av eiendommen skal være effektiv må vi ikke være avhengig å krysse over dagens E18 for å komme til skog på sørsiden av E18. Slepekjøring av tømmer feks kan ikke gjøres over en fylkesvei. Bomanlegg vil dessuten også være på begge sider av veien.

Kartutsnitt

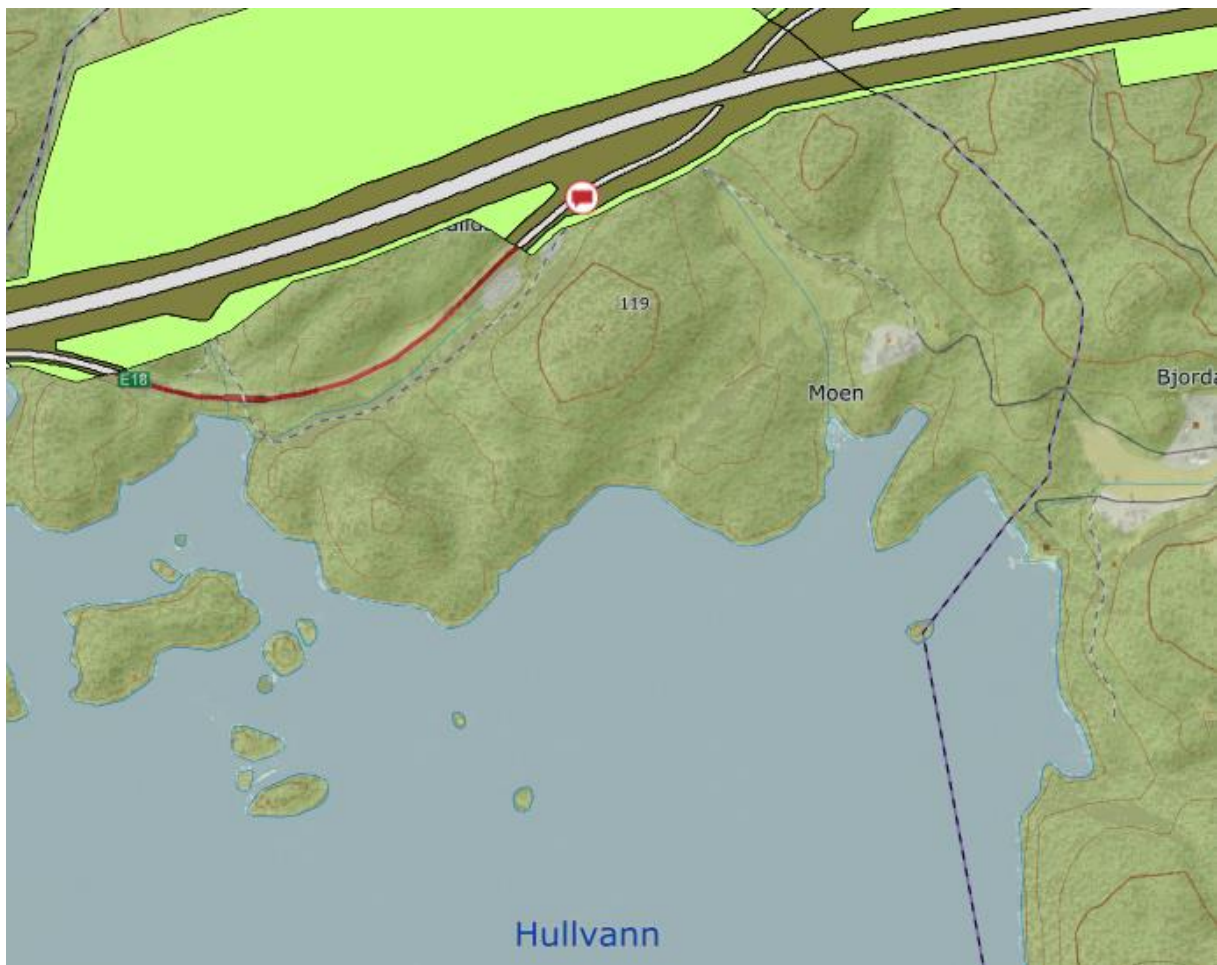


Joar Ø Auråen

Navn	Joar Ø Auråen
Innsendt	9/14/2021, 21:29

Innspill: Tilkomst til Hulldalen Sørsiden av dagens E18 vil miste sin tilkomst når ny vei kommer. Det er en bru over dagens E18. Det gir en mulighet til å kjøre med traktor/lassbærer til Plassen. Den muligheten mister vi. En avkjøring må lages fra dagens E18. Forslag no 1: Rett før kulvert som blir laget for dagens E18. En avkjøring med snuplass for tømmerbil. Forslag no 2: ca 100m Sør for dagens bru Avkjøring med snuplass for tømmerbil. Markert brua som går over dagens E-18

Kartutsnitt

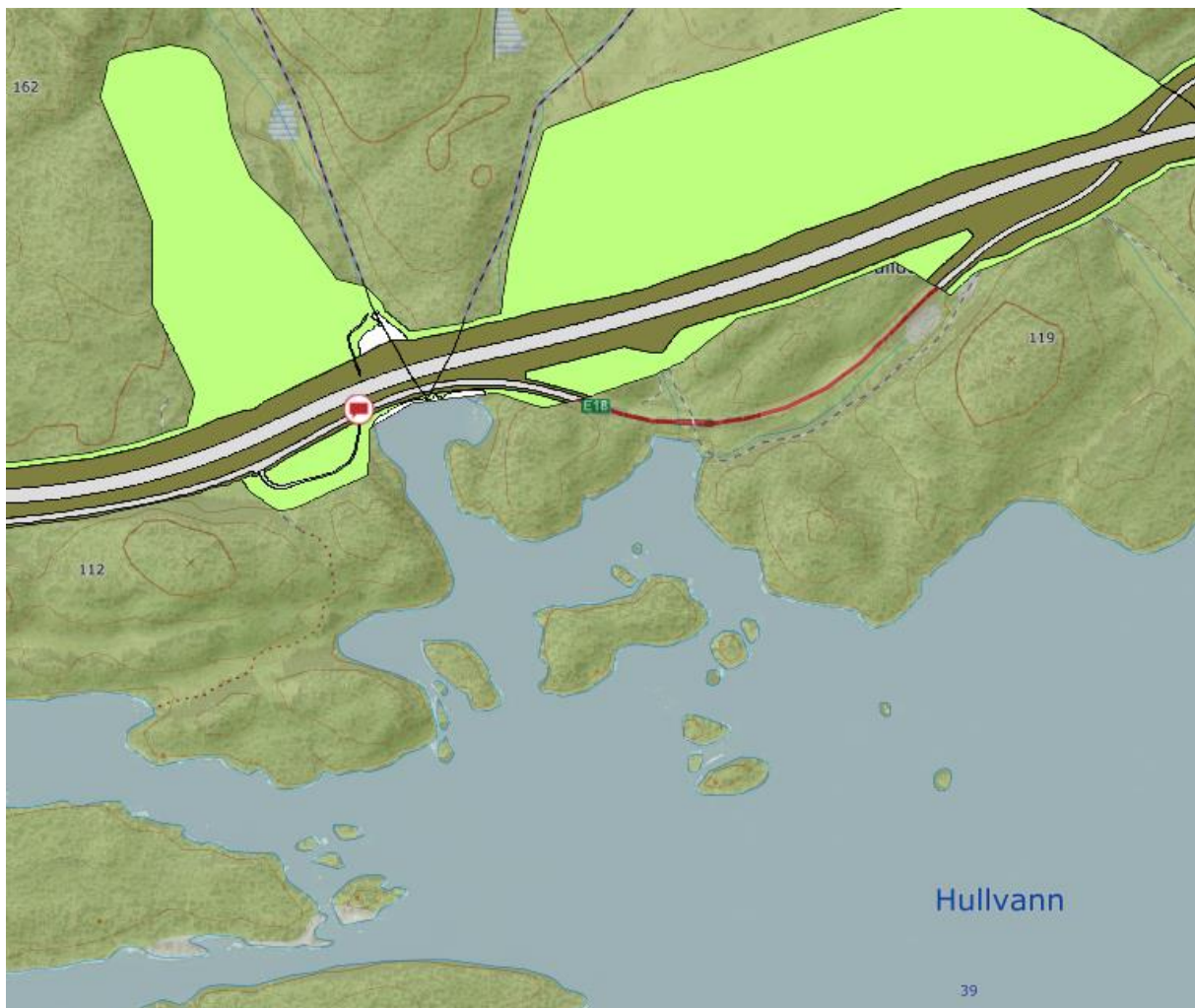


Joar Ø Auråen

Navn	Joar Ø Auråen
Innsendt	9/14/2021, 24:44

Innspill: Driftsvei til Stidalen. Da dagens vei fra Auråen til Stidalen ligger der ny vei kommer vil det vanskeliggjøre drift av Kløftkjærheia i fremtiden. Ny avkjøring er planlagt på sørsiden av E-18 for Stidalen og området på sørsiden av dagens E18. Det planlegges at mesteparten av tømmeret skal kjøres mot stidalen fra kløftkjærheia. Dagens undergang på under 4 m får en ikke tømmerbil under. Skal det være hovedvei for tømmeret må undergangen utvides.

Kartutsnitt

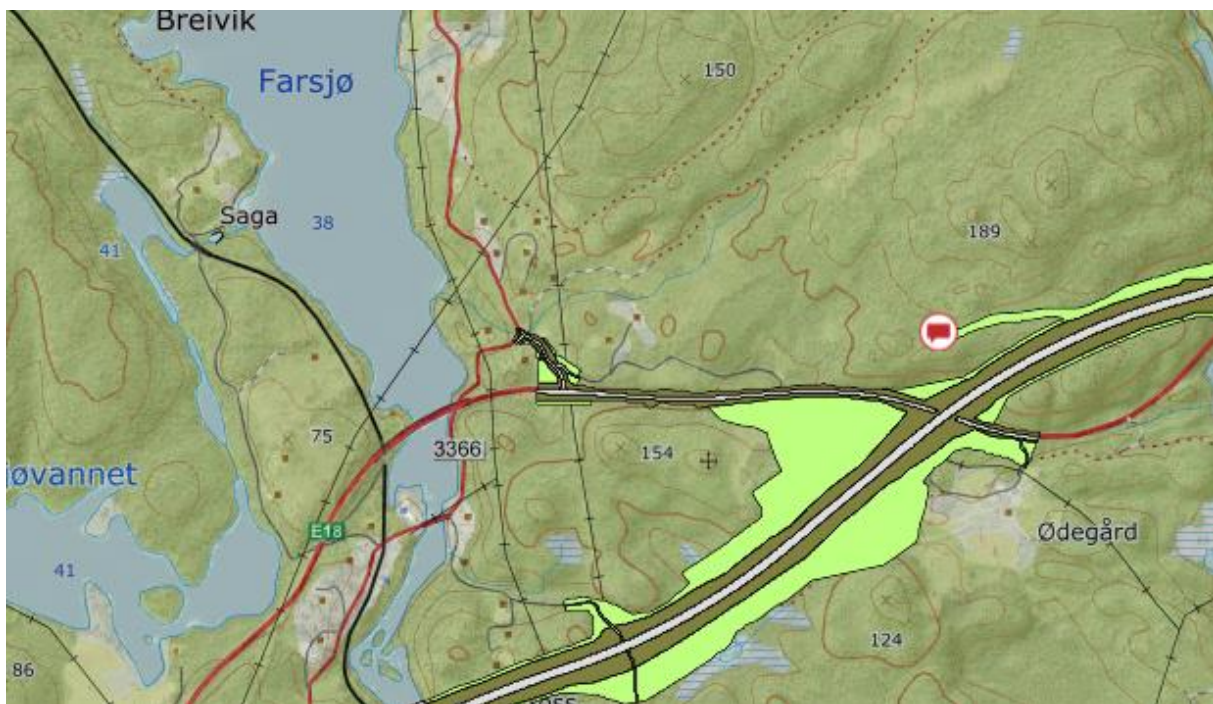


Joar Ø Auråen

Navn	Joar Ø Auråen
Innsendt	9/14/2021, 21:56

Innspill: Dagens postvei mellom Ødegård og Auråen vil delvis forsvinne. Samme vil også driftsveg for skogen gjøre. Ny driftsvei planlegges via Kloppkjerra. Den må bygges litt lenger av NV da det er ett meget vått område som må krysses. Veien må ikke kalles erstatning for postvei da den ikke kan brukes som ordinær driftsveg, Bli det kjøreskader eller kvist i veien får det konsekvenser for skogseieren med en gang. Kalles kun driftsveg for skogeier.

Kartutsnitt

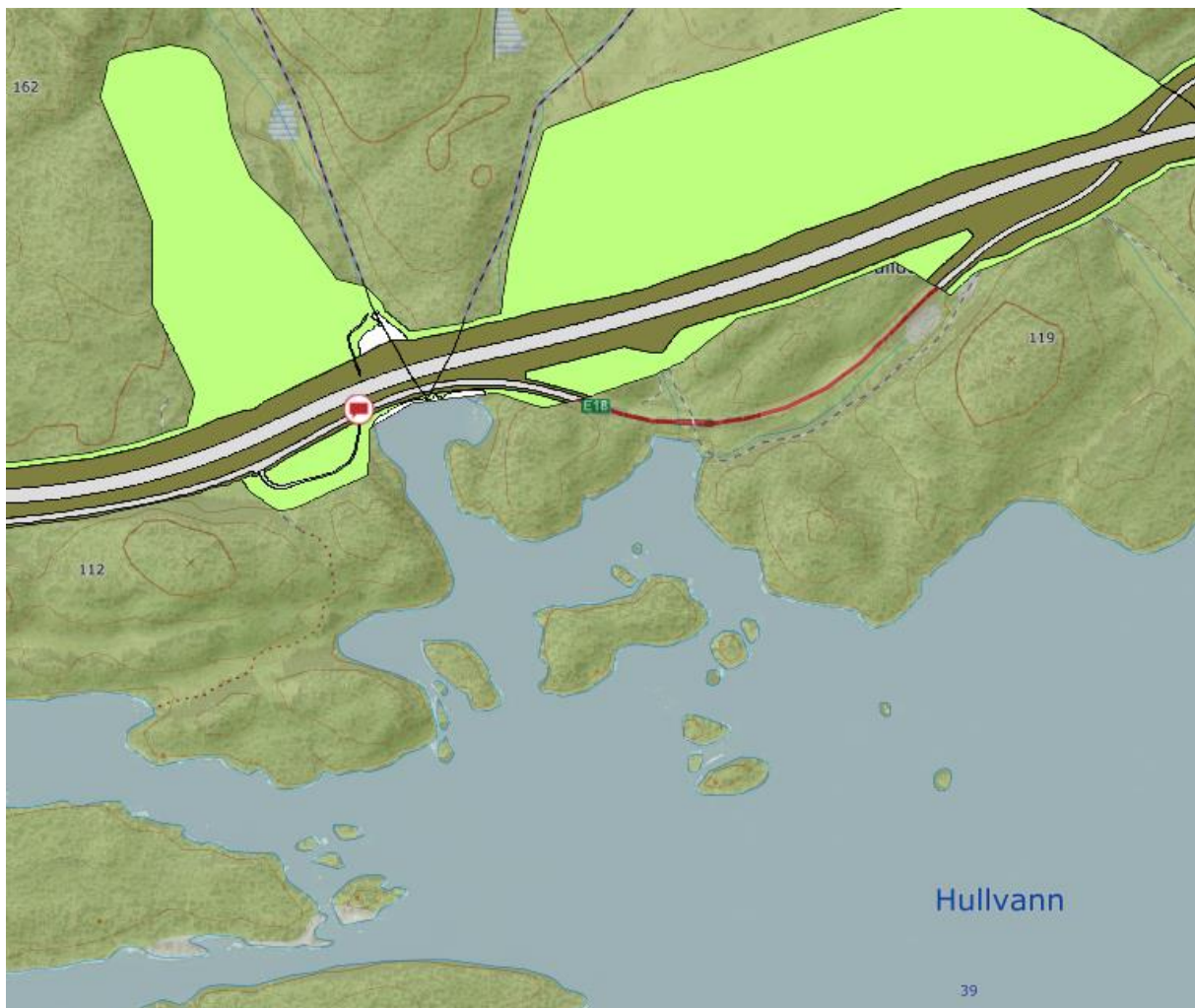


Joar Ø Auråen

Navn	Joar Ø Auråen
Innsendt	9/15/2021, 24:44

Innspill: Driftsvei til Stidalen. Da dagens vei fra Auråen til Stidalen ligger der ny vei kommer vil det vanskeliggjøre drift av Kløftkjærheia i fremtiden. Ny avkjøring er planlagt på sørsiden av E-18 for Stidalen og området på sørsiden av dagens E18. Det planlegges at mesteparten av tømmeret skal kjøres mot stidalen fra kløftkjærheia. Dagens undergang på under 4 m får en ikke tømmerbil under. Skal det være hovedvei for tømmeret må undergangen utvides.

Kartutsnitt



Jørgen Varden

Navn	Jørgen Varden
Innsendt	9/14/2021, 24:50
Innspill: Gjelder gnr 50 bnr 4 Skjerkholt i Tvedestrand kommune. Innspillet vedlagt i egen fil.	

Kartutsnitt



Jørgen Varden
Rambergsvegen 113
5282 Lonevåg.

Til Nye Veier

Innspill til høringsutkast Dørdal – Tvedestrand, angående planløsning for ny vei forbi g.nr.50 b.nr 4 som eies av Halvor og Ann Iren Skjerkholt.

Først litt om bakgrunn for dette innspillet. Jeg er eier av Varden, gnr 50 bnr 6, et småbruk noen km lenger nord som ble fraflyttet forholdsvis tidlig i mellomkrigsårene og som senere er benyttet som fritidsbolig. Dette var en selveiende eiendom som ble utbygget av mine oldeforeldre ca 1875. Jeg har inngått opsjonsavtale med Nye Veier og gitt uttrykk for at jeg ønsker hele min eiendom innløst dersom planen som er lagt ut på høring skal realiseres. Jeg hadde helst sett at eiendom og naturen kunne bevares for framtiden, men innser at samfunnshensyn nødvendigvis må gå foran hensyn til en fritidseiendom ved tiltak som dette.

Mitt innspill gjelder halvor og Ann Iren Skjerkholt sin eiendom gnr 50 bnr 4. Eierne av denne gården har i mange generasjoner vært bevisste på å videreutvikle jord- og skogbrukskultur av svært god klasse. Halvor og Ann Iren har satt opp egen driftsbygning for bygging av laftehytter med materialer fra egen sag på bruket. Bygget har også avdeling for videreforedling av gårdsprodukter og for selskapslokaler. Det er den siste gården i full drift i denne tidligere jordbruksbygda. Det er også siste bebyggelse før skogsviddene overtar. Datter på gården har tatt solid fagutdanning for å kunne ta gårdsdriften videre.

Et gårdsbruk som dette har stor samfunnsverdi både med tanke på miljø i vid forstand og som produksjonseenhet. Det vil ha stor betydning hvordan ny firefelts vei blir anlagt i forhold til gården, både visuelt, i forhold til støy og hvilke praktiske konsekvenser det vil få for driften. Folkene som skal bo og virke der vil være avhengige av trivsel og funksjonalitet. Jeg er kjent med at Halvor og Ann Iren har gitt klare uttrykk for hva de ønsker bl.a. av bro- og tunnelløsninger. Det er lokalpolitikere som ut fra befaring går inn for samme. Storsamfunnet begår en feil dersom det ikke skal være mulig å differensiere utbygging på en slik måte at tilpasning til bo- og driftsenheter med stor miljømessig betydning aksepteres selv om kostnad pr. enhet blir høy.

Fra mange års virke i kommunal og statlig tjeneste er jeg fullt oppmerksom på krav til edruelighet i kostnadsvurdering. Når jeg gir uttrykk for et begrunnet standpunkt som ovenfor, er det med bakgrunn i mange års virke både som ledende byråkrat og som lokalpolitiker.

Lonevåg, 14.09.2021

Med vennlig hilsen

Jørgen Varden

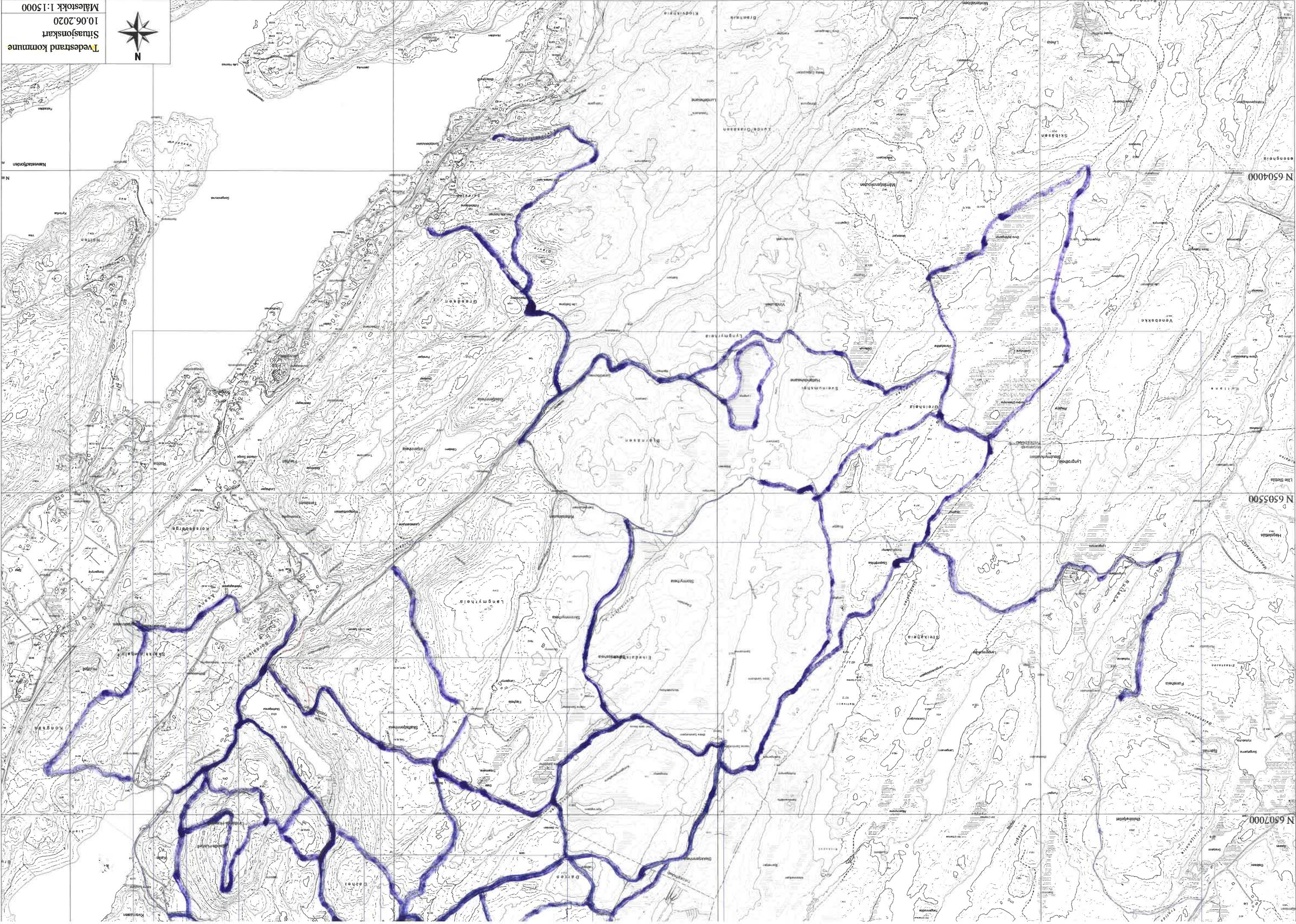
Kai Larsen

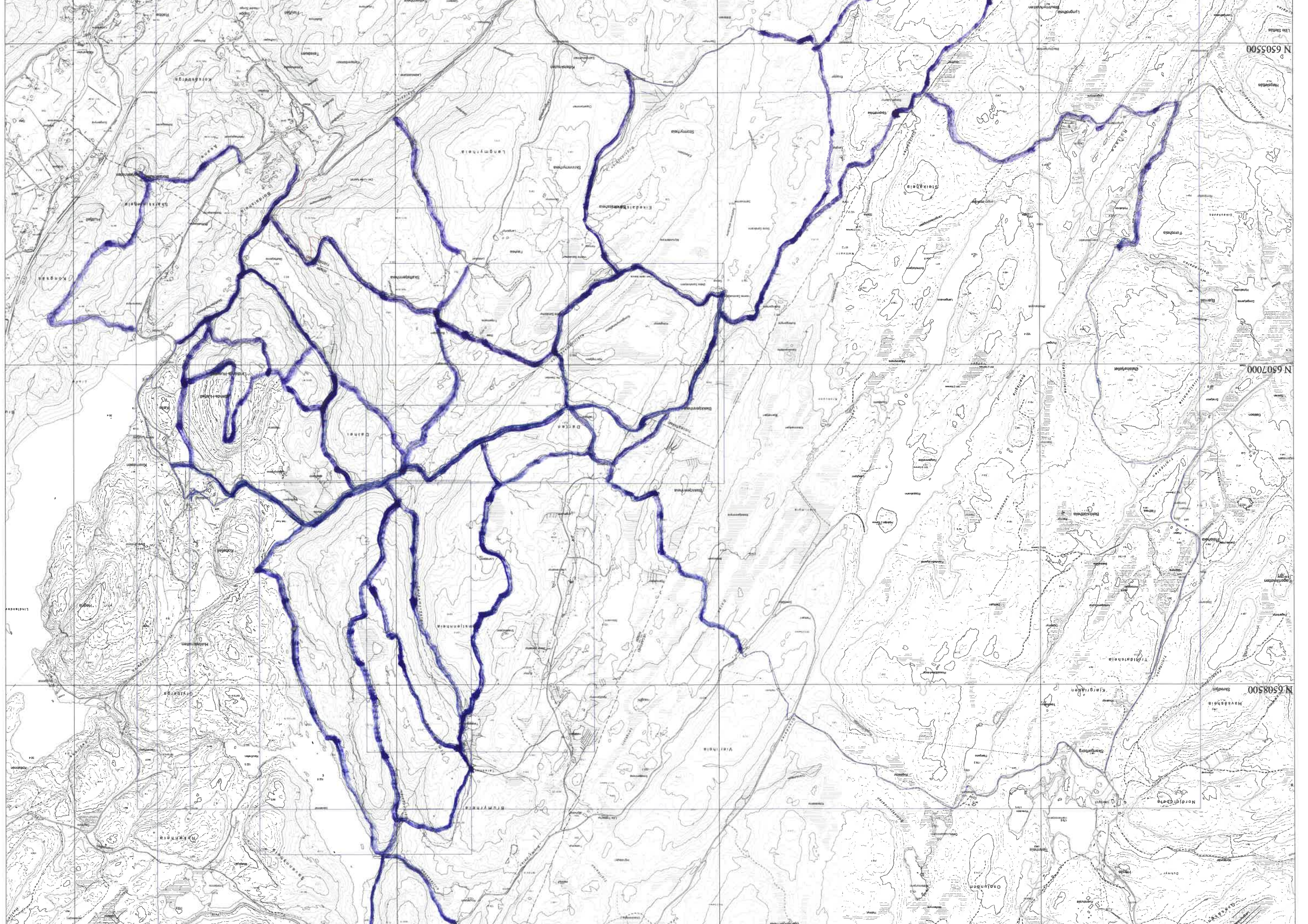
Navn	Kai Larsen
Innsendt	9/14/2021, 09:09

Innspill: Høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble jf. plan- og bygningsloven § 12 Viser til vedlagte kart som har inntegnet eksisterende turveier som er godt ryddet og merket i terrenget. Dette er ett samarbeid med Songe skiklubb, Songe Vel og Songe motorbåtforening. Da flere av eksisterende turveier ligger i det regulerte området for ny vei, synes vi det er viktig å få vist disse. Ny vei vil sannsynligvis, avhengig hvor den endelig blir liggende, berøre mange av disse turveiene. Disse er veldig mye benyttet, og da i forbindelse med besøk på Sandvannshytta som ligger i nordenden av Sandvann. Alle traseene som er merket med blå farge er alle benyttet sommerstid, mens vintertid er det noen færre traseer. Det er postkasse på hytta som besøkende kan skriv navn og dato. Besøktallet er på om lag 2000 per år (kan dokumenteres). Vi håper at vårt høringsinnspill kan være med på å vise behovet for erstatninger ved de stedene som forsvinner og at det blir mulig å krysse veien på flere steder etter at denne er ferdig. Eksisterende hytte ved Sandvann, som blir drevet av Songe skiklubb, ligger ikke lang fra det regulerte planområdet. Det ser ut til at veien vil komme veldig nær hytta. Bruken av hytta vil sannsynligvis bli sterkt redusert med tanke på at området vil være et anleggsområde mens veien bygges, og at området vil være preget av mye støy, og redusert antall turstier, når veien er ferdig. Songe Vel, Songe Motorbåtforening og Songe Skiklubb ber om kompenserende tiltak for tapt friluftsområde – dvs turstier og løypenett, samt erstatning for tap av Sandvannshytta slik dette fremstår i dag, i uberørt natur. Vi forventer at Nye veier bygger gode kryssingspunkter og da minst en som kan benyttes av løypemaskin. Ellers må det det gis en kompensasjon for tap av hytte og for å kunne etablere nye løyper i mer uberørte områder.

Kartutsnitt







N 6505500

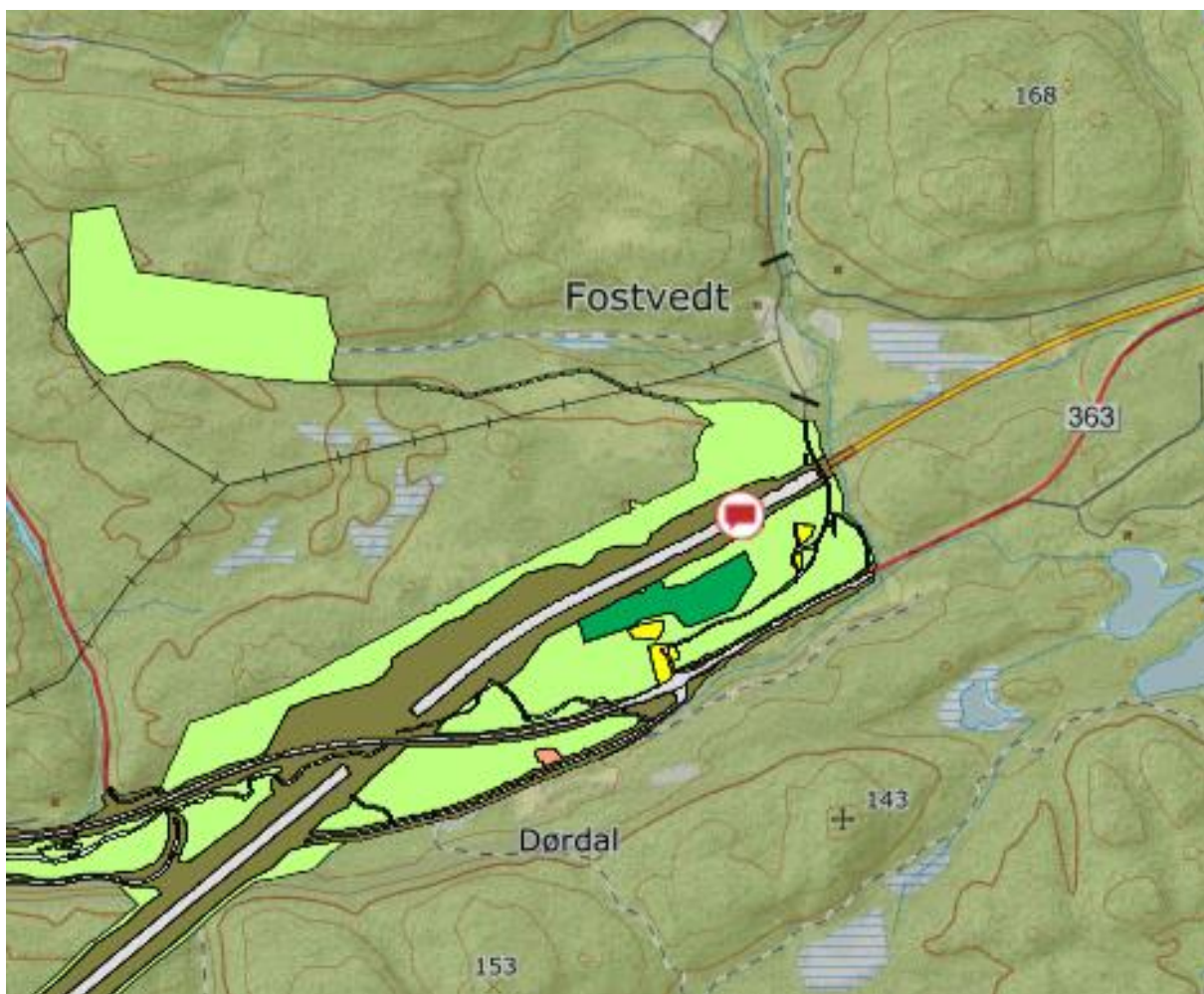
N 6507000

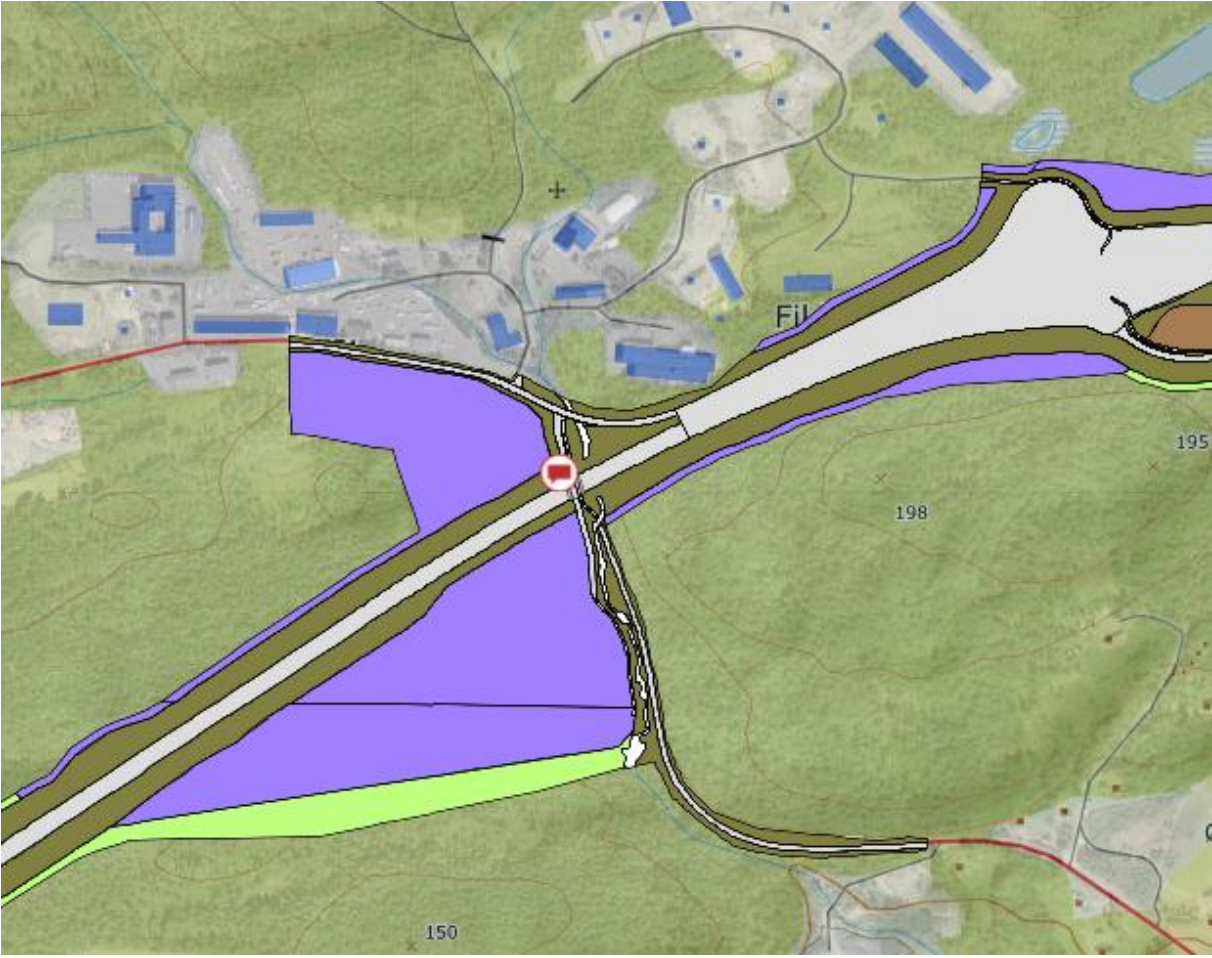
N 6508500

Kari-Åsne Rye

Navn	Kari-Åsne Rye
Innsendt	9/15/2021, 09:16
Innspill: Se vedlagte innspill	

Kartutsnitt





Til Nye veier

Høringsuttalelse til framlagt Reguleringsplanforslag for ny E-18 i Gjerstad kommune.

A

Hovedfokus

Vi bor nær E-18 på østsida av Sundebru, på gård 41/1, og er svært bekymra for hvordan støyforholdene blir med ny E-18. Nye Veier legger opp til at veldig mye av konkrete tiltak om støy overlates til det som kalles byggeplan og arbeidet som følger etter at Reguleringsplanen er ferdig. Dette kan vi ikke forstå er riktig. Det må være nå i arbeidet med Reguleringsplanen, der kommunen har det siste ordet, at slike forhold blir avklart og konkretisert i det dokumentet som heter bestemmelsene til Reguleringsplanen.

Vi kreve at anbefalingene i støy-retningslinjen (T-1442) om at mest mulig av støyen skal reduseres nærmest mulig kilden, blir satt som et avgjørende prinsipp, og skal følges, og at det vises med beregninger og tegninger hvordan dette skal løses. Det motsatte vil jo være at en «følger retningslinjene» på den måten at en raskt henviser til økonomiske begrensinger når en skal anlegge støyskjerming inntil veien, og går for individuelle løsninger for hvert hus, der en «bokser inn» hvert enkelt hus i grenda,- en slik løsning ønsker vi ikke.

Det er urovekkende at i støyrapporten som er utarbeidet COWI, viser tabellen at bare 37% av boligene på østsida av Sundebrua får redusert støyen til under den tålegrensa som er satt for utendørs støy (Lden 55dB), etter at en har satt inn langsgående støyskjermingstiltak. Dette avhjelper altfor lite, og viser nettopp behovet for bedre utredninger på dette stadiet, og må ikke utsettes til etter at Reguleringsplanen er vedtatt.

Det å pakke inn veien best mulig vil jo ikke bare ivareta den enkelte beboer, men vil være et pre for hele grenda/bygda med tanke på at kommunens eneste skole og flerbrukshallen ligger her, samt for utendørsaktiviteter og og sosial aktivitet generelt. Generelt vurderer barnefamilier det som et stort gode å ha kort vei til skole / oppvekstsenter og fritidsaktiviteter. Sunde – Østerholtområdet er derfor et potensielt interessant område for boliger og ny bebyggelse, dvs for flere enn de som bor her nå, forutsatt at E-18 pakkes skikkelig inn, så ikke støy ødelegger området.

B – kan strykes -

Har Nye Veier gjort en seriøs jobb med tanke på støy?

Det som er viktig er at «bestemmelsene», som følger Reguleringsplanen, og som er juridisk bindende for utbygger, nettopp er så entydige at de binder opp utbygger til å gjøre hva han lover. Ikke slik det står nå, der Nye Veiers forslag til tekst knapt virker troverdig fra en seriøst organisasjon. (I dag står det: «Prinsippene i Miljøverndepartementets retningslinje for støy.....skal gjøres gjeldene for vurdering av støyskjermingstiltak») (Vår understrekning) Minstekravet må sjølsagt være at «Miljøverndepartementets retningslinjer skal gjøres gjeldene.....»

Hva sier retningslinjene og hva sier Nye Veier?

Retningslinjene og Veilederen som følger denne, understreker flere ganger at det er viktig at bestemmelsene som følger reguleringsplanen må være konkrete og entydige, og tilpassa den enkelte planen. (Se f.eks kap 3.3 side 14 i T 1442, og Veilederen på side 118.) Det står ikke at en bør henvise til

retningslinjene, men det motsatte....., være konkret. Nye Veiers forslag til bestemmelser om støy i kap 2.4 er derimot så rundt formulert at Gjerstad Kommune blir uten mulighet for å påpeke avtalebrudd i ettertid. (j.mf Nye Veiers tekst om at «prinsippene» skal «vurderes».....) Dette er lite tillitsvekkende.

Dersom vi likevel sier at det er godt nok at «Retningslinjene skal følges» er det helt avgjørende at en kan vise til hvordan en kan oppfylle disse retningslinjene. Her svikter Nye Veiers forslag igjen, de har så godt som ingen beskrivelser, tegninger eller forpliktende opplegg angående støy. Konsulentfirmaet Cowi har lagt inn en langsgående støyskjerm i plankartet og beregna en støyreduksjon ut fra denne, men det framkommer ikke i dokumentene hvilke forutsetninger som ligger til grunn. (se punkt C) Hvor høy er denne skjermen? Skjerner de der det er åpninger i fjellskjæringene? Hva er de økonomiske begrensinger som eventuelt åpenbares i ettertid, der en forteller skuffa beboere, at «sorry,- det blei for dyrt» med den støyskjermen. Så godt som ingen ting er konkretisert, hverken høyde på støytiltak, type tiltak (voll, hva slags skjerm, fjellskjæring) etc, etc..... Alt skal skyves på, slik at dette skal avklares etter vedtatt reguleringsplan, og overlates til byggeplan og entreprenørers løsninger som ikke har gitt noen løfter som må holdes.....

C

Konkrete tiltak:

Siden Nye Veier så å si ikke har noen utredninger og hvertfall ikke det som retningslinjene skriver, under kap 3.4 Konsekvensutredning «.....ulike avbøtende tiltak bør inngå i beslutningsgrunnlaget», (vår understrekning) må SMES gruppa sjøl prøve å konkretisere tiltak:

På Østsiden av Sundebrua, har Cowi i sin støyrapport telt opp 75 adresser (boenheter) som får mer enn 55 db støy uten noen støytiltak ved ny E-18. (år 2060) Disse gjelder gårdsnummer 41,42 og 43. Dersom «langsgående støytiltak» legges inn, er det 28 av disse boenheter som kommer under 55db-grensa, mens 47 fremdeles ligger over. Med andre ord, det er bare 37 % av boenhetene som får tilstrekkelig støyreduksjon med dette tiltaket.

Det står imidlertid ingenting om hvilke forutsetninger som ligger til grunn for denne beregna støyskjermingen. Hvilke høyde og utforming på støyskjermingstiltakene har de regna utifra? På møte med Nye Veier på «Heimat» 6. sept kl 15.00 fikk et styremedlem muntlig høre at inntegna støyskjerm fra Østerholtsbakkene, over Sundsmyra og forbi dagens bru til Lilleøsterholt er lagt inn med 5 meters høyde over midtlinje i ferdig veg. Det er med andre ord svært lite å hente med ytterligere høyde på støyskjerm. Vi vet imidlertid ingenting om alternative løsninger som skjerner av ulike materialer, avbøyning av toppen på skjermen inn mot vegen, etc, vil gi bedre resultat. Det er også viktig å understreke at endelig høyde på vegen er avgjørende for støybildet, men veghøyden er ikke kjent på nåværende tidspunkt.

En rask oppsummering er altså slik: Vi vil få en nye veg der fyllingsfoten ved dagens Holteundergang er ca 70 meter brei, 7-8 meter høyere enn i dag, og hvor en med ytterligere 5 meter høye støyskjermer fremdeles får så mye støy at bare 37 % av boligene kommer under grensa på 55 dB før en begynner med lokale tiltak, dvs tiltak på husfasader og lokale enkelt-støyskjermer. Grenda «boks» inn. Konklusjonen vår er helt klar: en slik veg ønsker vi ikke.

Absolutte krav til utbygger før reguleringsplanen blir godkjent må være at

- Høyden på ferdig veg fastsettes. Det må vises i hvor stor grad støyen reduseres ved at begge kjøreretningene ved dagens Holtundergang legges opp til samme nivå.
- Høyden på ferdig støyvoll/ støyskjerm /fjellskjæring fra midtlinje på ferdig asfaltert veg, må angis i meter. (Nye Veier skriver at de ikke kan binde seg opp til konkret utforming av støyvoller/støyskjermer før de kommer til byggeplanen. Utformingen av tiltaket som voll, skjerm eller fjellskjæring eventuelt en kombinasjon kan tas seinere sier de, men på reguleringsplanstadiet der kommunen enda har veto-rett, må minimums-høyden på tiltaket garanteres.) Dersom disse planlegges under 5 meter, må det dokumenteres at en ikke oppnår støyreduksjon ved å legge de på et høyere nivå.
- Det må være et tilleggskrav at når det er en høy fjellskjæring på en side av vegen som kaster ekko, skal det konkretiseres om det skal gjøres tiltak nær vegen utover støyskjerm.
- Vi krever at støyskjermingstiltak med fastsatte høyder garanteres fra de punktene inntegna støytiltak på reguleringsplankartet starter, på nord- og sørsida av vegen i Østerholtsbakkene (jm.f kart og «sikksak-signatur») og fram til Sundebrua. Inntegna støytiltak på kartet slutter omtrent ved Lille-Østerholt, da Nye Veier «antar» at fjellskjæringene vil være tilstrekkelig støyskjerming derfra og forbi skolen. Dette er det ingen garanti for, uten at en setter krav om endelig høyde på fjellskjæring med eventuell voll/skjerm på toppen i forhold til ferdig midtlinje veg.
- Det må så lages et nytt støysonkart, der endelig veghøyde, høyde og utforming av støyskjerm/voll/fjellskjæring og andre fastsatte verdier legges til grunn, før reguleringsplanen godkjennes.
- Brualternativet over Sundsmyra vil trolig gi mindre støy, og en må som et minimum vise de alternative kostnadene ved bru kontra dagens løsning med fylling og geotekniske arbeider på Sundsmyra, samt støysonkart ved en slik løsning.
- Dersom en med støyreducerende tiltak nær støykilden ikke er i stand til å redusere støyen tilstrekkelig til at de aller fleste beboerne i Sunde – Østerholtområdet får støyen redusert til under 55 dB på sine uteområder, kan ikke ny E-18 gå gjennom Sunde – Østerholtområdet, da må E-18 traseen legges utenom vårt boområde.

D

Er det godt nok å bare vise til rettledningen i bestemmelsen, eller bør en ta inn konkrete punkter fra rettledningen?

Vi mener at de viktigste punktene må konkretiseres, slik at de ikke kan bortforklares i ettertid. (teksten under er tatt direkte fra T-1442, men konkretisert, slik at det ikke er tvil om hva som gjelder i denne reguleringsplanen.)

Vi krever at følgende støykrav skal tilfredsstilles :

Støynivå på uteoppholdsareal og utenfor vinduer til rom med støyfølsomt bruksformål	Støynivå utenfor soverom, natt kl 23-07
Lden 55 dB	L5AF 70 dB

Mest mulig av støyen skal reduseres nærmest mulig kilden. (Jfr punkt A) slik at vi har privat uteareal med støynivå under Lden 55 dB, også på sørsiden av huset, og uten privat innboksing i tillegg for å oppnå dette.

Vi skal ha minst halvparten av rommene til støyfølsomt bruk, mot «stille side» dvs Lden < 55dB. (Teksten i retningslinjen er «skal ha», men det går på nybygg)

Støynivå innendørs skal tilfredsstillere kravene i byggteknisk forskrift/NS8175 klasse C. Hvis det gjøres tiltak på bolig skal støykravene innendørs være tilfredsstillende med de krav til ventilasjon/luftskifting som følger av byggteknisk forskrift.

Støytiltak skal være utført seinest samtidig med at ny veg er ferdigstilt. Om mulig bør støytiltak utføres tidlig i anleggsfasen slik at de får effekt også mot anleggsstøy.

Estetikk

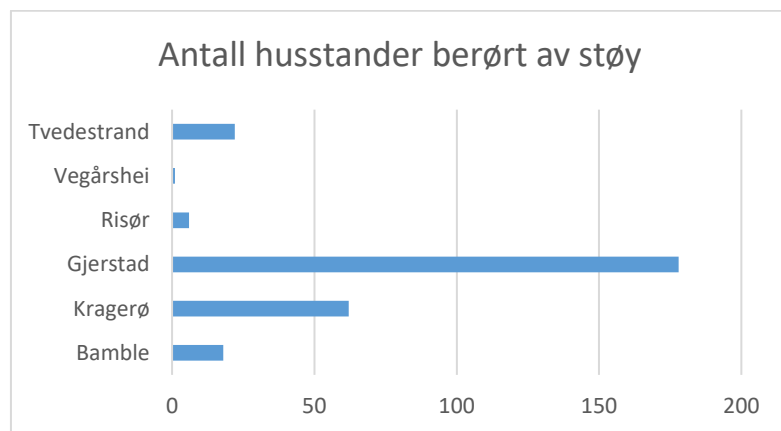
Vi forutsetter at det settes krav til landskapsestetisk utforming av vei og støyskjerming.

Den nye vegen kommer opptil 7-8 meter høyere enn dagens E-18 over Sundsmyra, og foten av fyllinga ved dagens Holteundergang er i størrelsesorden 70 meter brei. Når en legger på en støyskjerm som er 5 meter høy, blir dette en mastodont i landskapet. Det å sette krav til landskapsestetisk utforming og beplantning, må være et minimum. OBS. Dette er ikke et ønske om å bygge ned støyskjermene, det å reduseres støyen så nær vegen som mulig har topp prioritet, men det å bruke ressurser på å gjøre dette så estetisk som mulig, er viktig.

F - tas bort

Gjerstad Kommune er desidert den kommunen med flest beboere som blir berørt av støy fra ny E-18.

Diagrammet under viser antall adresser med støyproblematikk i de ulike kommunene, i Gjerstad gjelder det 178 adresser. (Kilde,- Nye Veiers støyrapport side 38-44).



Regner vi 2,5 personer pr husstand er det 440 mennesker. Med andre ord,- støy må være et topprioritert tema for Gjerstad kommune.

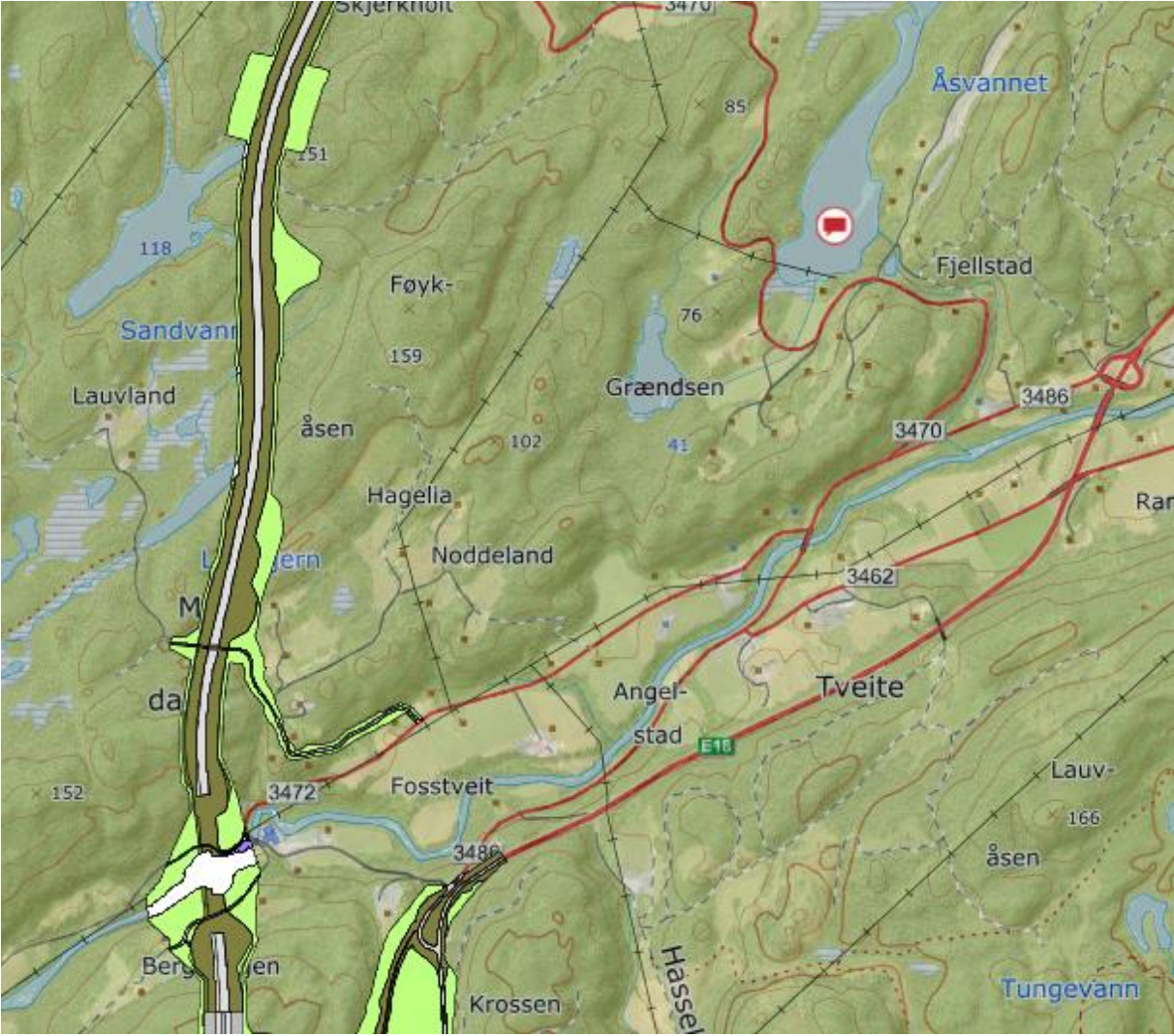
Dato:

Kirsten Hirte Milkereit

Navn	Kirsten Hirte Milkereit
Innsendt	9/14/2021, 22:33

Innspill: Dette innspillet gjelder eventuelt trasévalg over Åsvann i ny planfase. (Viser også til tidligere innspill) Det er meget viktig å tenke på at Åsvann er del av et VASSDRAG med et utrolig variert dyreliv. Veldig mange fuglearter holder til her, forskjellige pattedyr (bl.a. bever), fisker og mange flotte insekter. Vassdrag Åsvann er et sårbart område som absolutt må bevares for all inngrep! Vi lever i en tid der store inngrep i naturområder kan ha uante konsekvenser for klimautviklingen! Jeg er selvstendig næringsdrivende som kunstner, med base i vårt hjem, i vannkanten av nydelige Åsvann, verdens fineste plass. Naturen her gir meg den aller beste inspirasjonen til min kreativitet, samt den perfekte rekreasjon etter krevende oppdrag. Jeg er helt avhengig av mitt hjem og naturens stillhet og ro for å fungere både helsemessig og som kunstner. Området rundt Åsvann er dessuten HELT UNIK som bosted: midt i naturen med stor avstand mellom husene, men samtidig sentralt, med nærhet til Tvedestrand sentrum og byene omkring. Det passer perfekt for min virksomhet. Jeg mener at det hadde vært uforståelig å ødelegge denne unike plassen for alltid!! Både for min egen del, men også for alle de andre menneskene som lever, jobber og bor her. Og i tillegg for alle som kommer tilreisende hit (lokalbefolkning, tilreisende fra Norge og flere land). De kommer hit til Åsvann, nettopp for å oppleve denne naturperlen. Slike plasser MÅ BEVARES, vi trenger de, nå og i fremtiden!! HVIS nye E-18 skulle legges over Åsvann, hadde det blitt helt umulig for meg å bo her og å drive min virksomhet her. Det samme gjelder for min mann. Vi ber innstendig om at dere bevarer Åsvann og området rundt!! I mine øyne er den beste og mest miljøvennlige løsningen å bruke - og forbedre eksisterende E 18 !

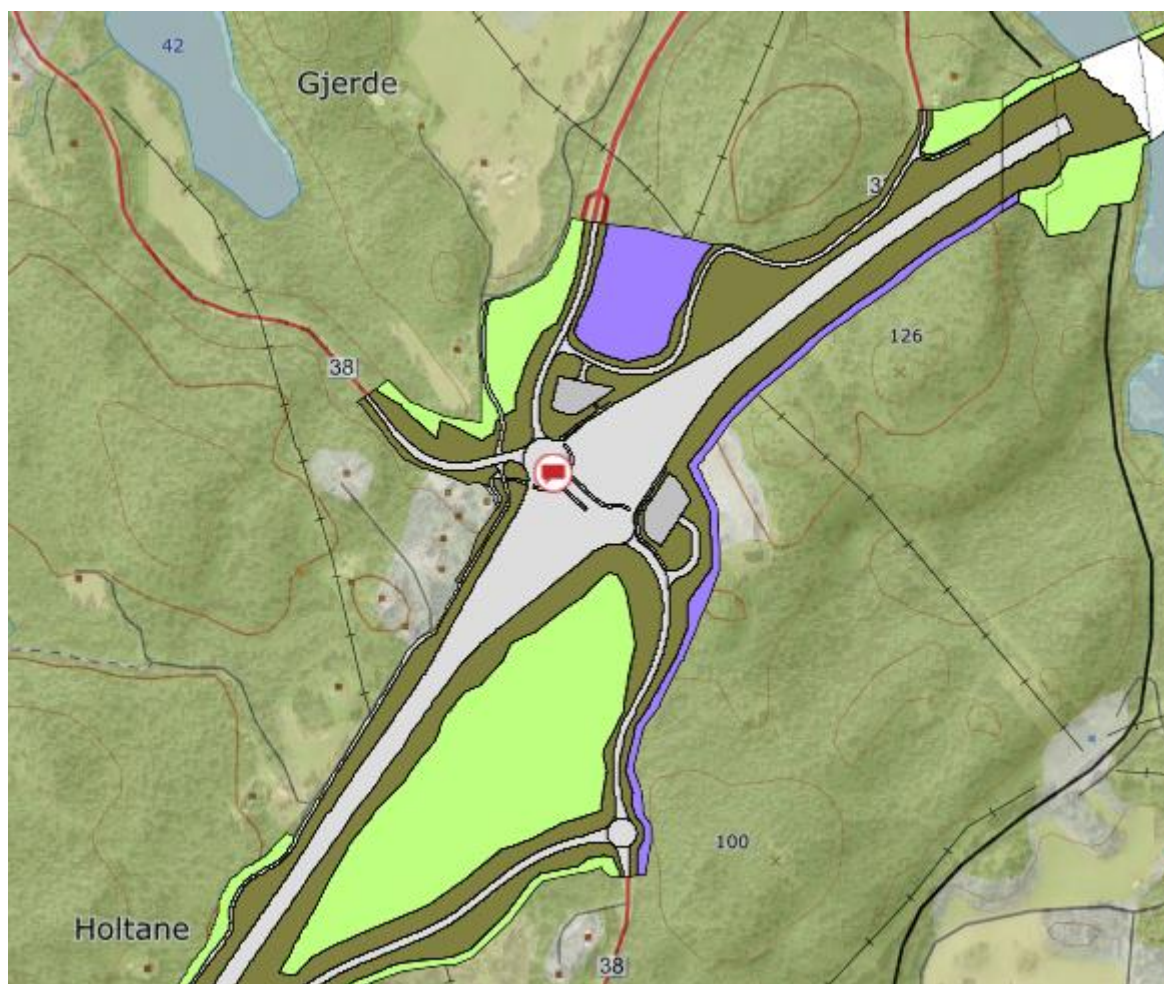
Kartutsnitt



Leif Grønstad

Navn	Leif Grønstad
Innsendt	9/14/2021, 22:14
Innspill:	

Kartutsnitt



Fra: Leif Grønstad, Eier 53/2 Kragerø
lgron@kebas.no

Sannidal 13.09. 2021

Til: Nye Veier E18 Tvedestrand-Bamble
post@nyeveier.no

Høringsuttale E18 Tvedestrand-Bamble. Høring september 2021

Jeg representerer eiendommen Gjerde 53/2 i Kragerø kommune.

Jeg er berørt med grunnverv av skogmark og tomtegrunn. Veianlegget Ny E18 berører mine naturverdier ved Gjerdemyra kryss ved avrenning av veisalt og slitasjepartikler fra veianlegget i framtidig driftsfase og med avrenning fra veianlegget i anleggsfase.

Det er leire i hele området til dels kvikkleire. Avrenning i dag skjer til Gjerdedalsbekken som renner ut i Gjerdedalskilen videre til Wåsjøvannet, Gjerdevannet, Lona og Sagkjenna. Derfra ut i Farsjøvannet.

Gjerdedalsbekken og Gjerdedalskilen er et svært verdifullt naturområde med flott fiskestamme. Gjerdedalsbekken er gytebekk for Gjerdedalskilen, Wåsjøvannet, Gjerdevannet og Lona med Sagkjenna

Det må beskyttes mot all skade og ulempe i byggeperioden – med fare for styrtregn og senere driftsperiode. Gjerdedalsbekken og Gjerdedalsbekken må sikres mot all forurensning. Avrenning av veisalt må opphøre.

Gjerdedalskilen er allerede kloridrik og uten oksygen under 8m dyp på grunn av veisalt og tåler ikke mer. Det har aldri blitt betalt erstatning for forurensning av vassdraget.

Gjerdedalskilen har helt minimal vannutskifting ved Gjerdedalsbekken innløp. Gjerdedalskilen har begynnende problem med fullsirkulasjon på grunn av veisalting. Oksygen er nesten fraværende under 8 m dyp. Økt saltbelastning kan øke problemet og i verste fall resultere i permanent saltstagnasjon (*kilde: Nibio rapport vol7 Nr3 2021*) Bekken ved Gjerde og bekken til Gjerdedalskilen viste de høyeste kloridkonsentrasjonene. Bekken til Gjerdedalskilen viste moderat tilstand for fosfor og svært dårlig for Nitrogen.

På tross av dette er det fin ørret og abbor i Gjerdedalskilen. **Men fiskebestanden er sårbar.**

Gjerdedalsbekken er registrert med høyeste tetthet av ørret av alle de undersøkte bekker i Kragerø-Bamble. 201 individer per 100m², hvorav en tetthet på 175 årsyngel per 100m². (*kilde: Nibio rapport vol7 Nr3 2021 side 146*). **Dette er ikke tatt med i Nye Veiers oppsummering! (?)**

- På stasjonen i Gjerdedalsbekken ble det påvist 11 leddormer, 1 bille, 24 tovinger, 3 steinfluer, 4 vårfluer, ørret og 2 Phytophthora arter i prøven. Samt rødlistet sommerfugl *Atolmis rubricollis*. Dette er høyt i forhold til de andre prøvestasjonene.

Det må være stor oppmerksomhet å unngå forhold som kan forverre og skade vassdraget:

- Saltavrenning fra kryss og vei. Etter nytt E18 Gjerdemyrakryss er bygget, er saltet areal over dobbelt så stort. Saltholdig vann må ikke få renne ned i Gjerdedalsbekken.
- Det er leire i området og fungerende tiltak må være på plass før graving i Gjerdemyraområdet.
- Kvikkleire er i hele Gjerdemyraområdet og mot Holtane. Under bygging av eksisterende E18 støtte entreprenørene på store og uventede problemer med kvikkleire i området. Leira rant på egenhånd og en stor gravemaskin holdt på å forsvinne i leira.

- Det er grunnvannoppkomme nær E18 bro over Fv38. Det er iskaldt vann i Gjerdedalsbekken hele sommeren og Gjerdedalsbekken er aldri tørr.
- Før nåværende E18 ble bygget hadde Gjerdedalsbekken ingen vannforsyning fra Gjerdemyra. Da rant alt vann fra Gjerdemyra ut i Gjerdevannet. Eneste vannforsyning til Gjerdedalsbekken var grunnvannskildene og en liten bekk fra Nordre Holtane. Begge er i funksjon i dag.
- Kun eksisterende E18 er masse utskiftet til fast fjell.
- Fv38 ble bygget i området ved å tippe sprengstein på leire. Ingen masseutskifting på Fv38. Dette er en dårlig fundamentering for nye rundkjøringer. Steinfyllinger på leire ingen vet tilstanden av og med ukjente grunnvannssystemer. Det er å anbefale å la disse dårlig fundamenterte fyllingene ligge i ro og ikke øke belastningene og ikke forstyrre ukjente vannveier. *(Erfaringer fra Gjerdrum)*
- Sulfide bergarter, avrenning til vassdrag må unngås.
- Sprengstein sprengt med Nitratholdig sprengstoff må ikke ha avrenning til dette vassdraget (Gjerdedalsbekken og Gjerdedalskilen). Dette vassdraget er allerede overbelastet. *(kilde: Nibio rapport vol7 Nr3 2021)*
- **Gjerdemyra Veikryss:** Sikkerhet for myke trafikanter må få fra de beste og sikreste løsninger.
- Kryssplassering og veilinje legges som opprinnelig vist i skisse i kommunedelplanen, dvs kryssplassering ca. 200 m mot nordøst i forhold til foreslått løsning.
- Eksisterende E18, med bro på Gjerdemyra, beholdes som lokalvei, og legges i kulvert under ny E18 ved krysningspunkt på Holtansletta..
- Myke trafikanter må separeres fra biltrafikk gjennom krysset på Gjerdemyra, ved egne gangveier - helt adskilt fra kjørebaner.
- Det skal benyttes terminalløsning for kollektivtrafikken (skolebuss).
- Nye Veiers vurderingstabeller påstår at dårlig sikkerhet for myke trafikanter i Gjerdemyrakrysset er uten betydning. Vi ber Nye Veier å gjennomgå dette en gang til.
- Detaljerte tegninger må foreligge for kollektivløsninger på Gjerdemyra og Fikkjebakke.

Gjerdemyra kryss blir hovedkryss med E18 i Kragerø kommune og til tider meget sterkt trafikkert, det må utformes for stor sikkerhet for både gående og sykelister.

Foreslåtte påkjøringsramper sørover har for stor stigning.

Støy må dempes med beste metode på begge sider av veien.

Hensyn til adkomst til skog og turterreng:

Viktig at all skog som får vanskelig eller hindret adkomst på grunn av veianlegget får nye adkomster som bygges med hensyn på brukbarhet og ikke for bratte.

Viktig at det blir lett adkomst til turterreng. Det er viktig for bruks- og bokvalitet på eiendommen.

Hensyn til drenering av utmark:

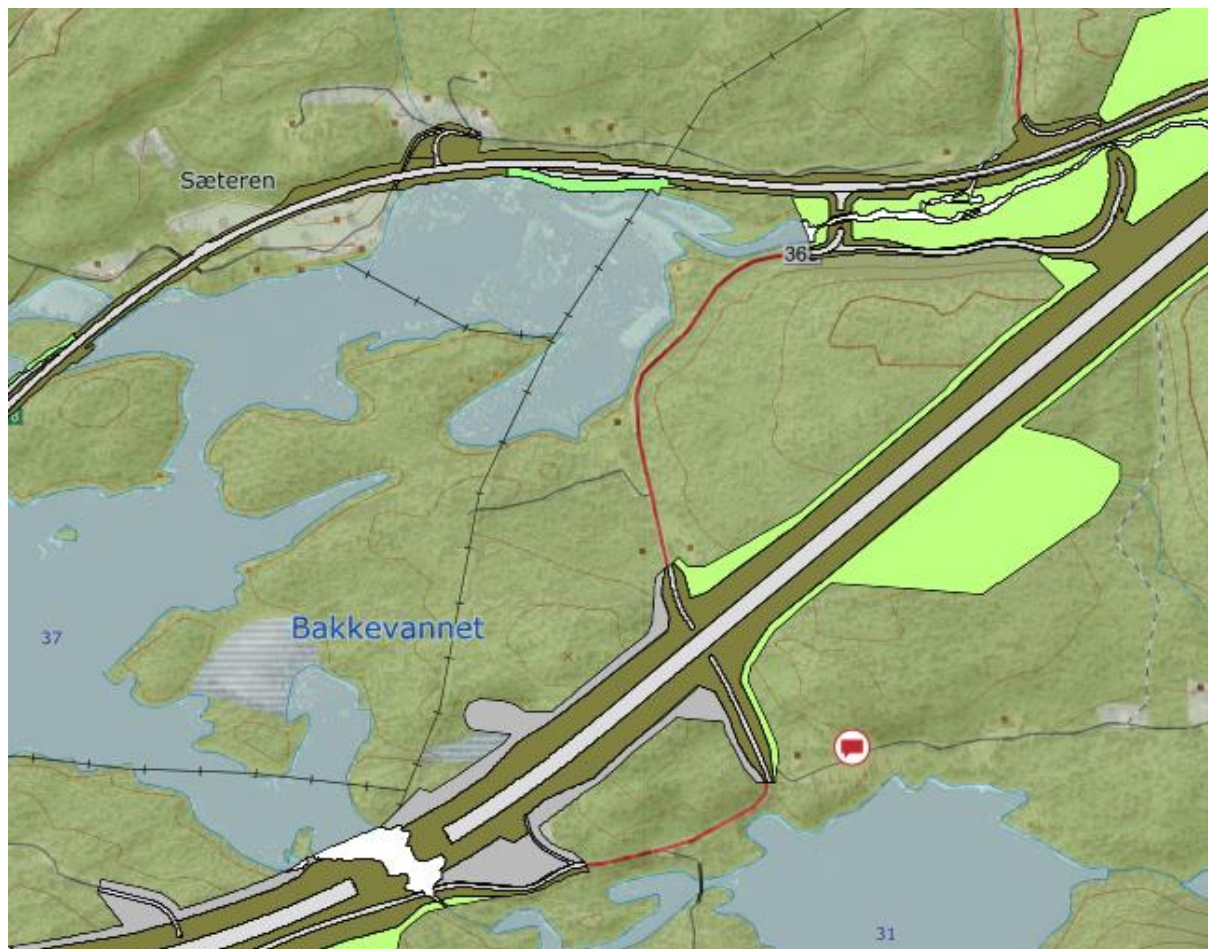
Viktig at skog og utmark blir drenert slik at skogbruk og ferdsel ikke blir skadelidende ved eller som følge av anlegget eller forårsaket av dette. Vannveier må opprettholdes og beskyttes. De bygges slik at vedlikehold er lett. De dimensjoneres slik at de er rikelig dimensjonert for styrtregn og klimaendring i framtid.

Med vennlig hilsen
Leif Grønstad

Linda Ranum

Navn	Linda Ranum
Innsendt	9/14/2021, 09:22
Innspill: Se eget vedlegg for innspill.	

Kartutsnitt



Merknad til planforslaget for ny E18 Tvedestrand-Bamble

Ved bygging av ny E18 via Dørdal må det tas hensyn til følgende punkter:

Gjennomføringstiltak i anleggsperioden. Hvilke planer er det for å løse:

- adkomst til eiendom
- adkomst til fritidsboliger
- Skoleskys
- Utrykningskjøretøy
- Myke trafikanter

Kulturverdier og turområder. På Dørdal finnes det områder med historisk betydning. Gamle sørlandske fv. 363 og Postveien samt gammel allfarvei fra Grådalen over til Gromstadveien. Traseen på gammel allfarvei går der deler av nye E18 vil ligge. Turstiene må være lett tilgjengelig etter ny vei er bygget og heller ikke ødelegge muligheten for å benytte disse.

Grummestad kulvert. Grummestad kulvert bør erstattes med bru over Gamle Sørlandske grunnet store avvik fra gjeldende håndbøker for stoppsikt, vertikalkurveradius på høybrekk, stigning, vegbredde, rekkverk og tilrettelegging for myke trafikanter. Heving av vei opptil en evt. kulvert vil øke faren på vinterstid ned mot Gromstadsvingen da veien vil være brattere enn hva dagens løsning er.

Deopni/masseforvaltning Grummestadheia. Sedimentasjonsbasseng så nærme boliger må bygges med støydempende tiltak. Evt. flytte dette til område hvor det ikke ligger boliger f.eks mer mot Grådalen.

Stenging av gamle sørlandske fv. 363 ved Grådalen. Å stenge gamle sørlandske med en steinvegg ved Grådalen vil dele kretsen. Gamle E18 (nå fylkesvei 363) er mer trafikkert og myke trafikanter er dermed mer utsatt for ulykker enn med å beholde gamle sørlandske slik den er i dag. Ved å bygge bru/kulvert vil veien kunne gå i tunnel under ny firefelts og kretsen vil beholde «samholdet» slik det er i dag.

Gamle sørlandske fv. 363. Når det blir ny firefelts så vil trafikken øke på gamle E18 og gamle sørlandske fv. 363 for å unngå bompenger. Man bør se på om 80 km som fartsgrense gjennom Dørdal er forsvarlig med tanke på myke trafikanter og veistandard.

Punkter som gjelder eiendom GBNR 66/14

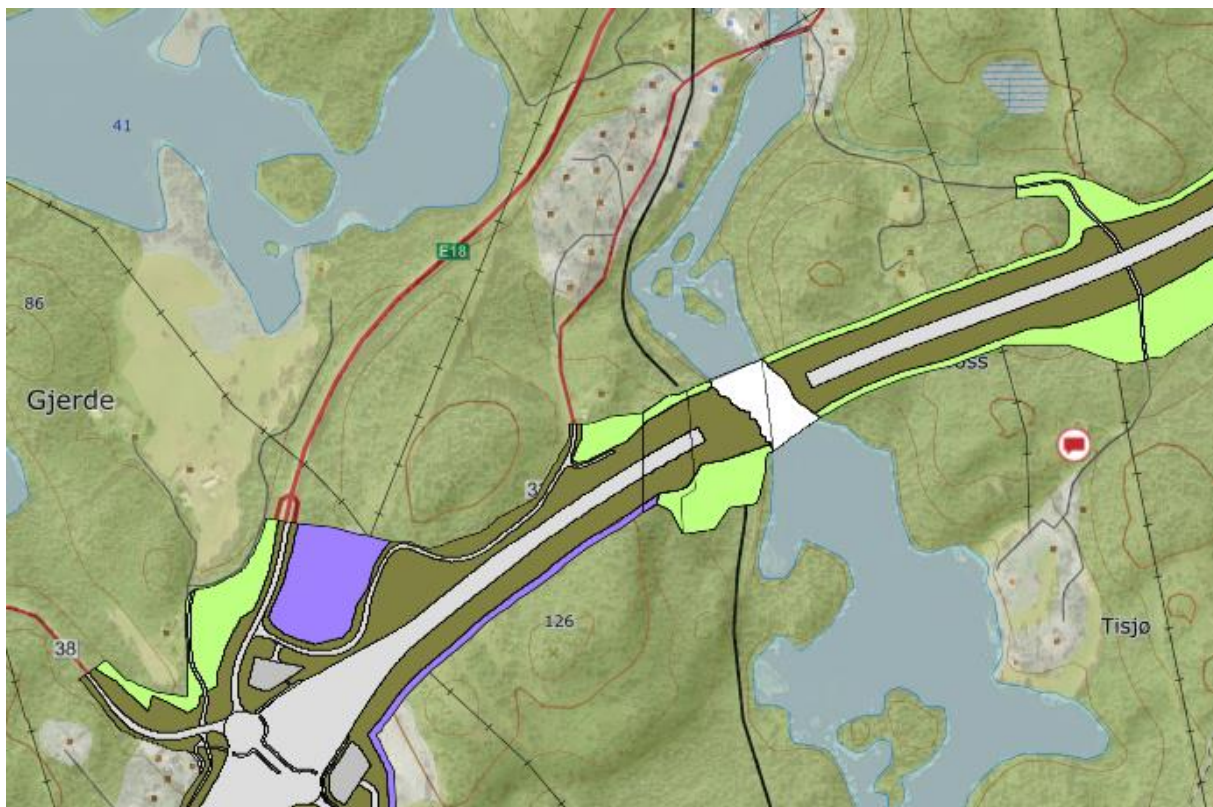
- Fare for setningskader på hus når det sprenges på veianlegget.
- Støvproblematikk – under byggeprosessen vil man være utsatt for støv/svevestøv.
- Huset forsynes av grunnvann – fare for at dette forsvinner ved sprenging på veianlegget evt. dårlig vannkvalitet/holder i ettertid
- Støy – På kart så vises det flere soner som vil gå over det tillatte støynivået som er akseptert. Disse ligger i området rundt min eiendom. Her vil ekko fra Gromstadknuten også spille inn som forsterkende element på støy for eiendommen.
- Måling av støy på eiendom etter vei er ferdigbygg
- Dekning av støydempende tiltak på huset slik at livskvaliteten ikke forringes pga nye firefelts som nærmeste nabo

May Tisjø Larsen

Navn	May Tisjø Larsen
Innsendt	9/14/2021, 19:31

Innspill: Vi på Tisjø er opptatt av støyskjerming. Vi får veien tett innpå og er redd for å miste den rolige plassen vi har valgt å bo. Jeg har tidligere skrevet om skjæringene fra nye e-18 og mot huset vårt, som vil bli som en trakt, hvor lyden blir ledet mot oss. Støyskjerming på brua på begge sider er også nødvendig, da det er fjell på alle kanter og lyden blir reflektert og sendt videre. Stueheia er høy og den vil sende lyden tilbake mot husene våre. Det ligger både hus og hytter nede ved elva som får lyden rett mot seg. Ved en tidligere anledning ønsket vi oss støymåling når veien er ferdig, dette ønsket står ved. Vi regner med at vi må leve med mye støy under byggeperioden, som antagelig vil være ganske lang. Vi har en fiberkabel som ligger delvis nedgravd fra Østerfoss og over til Tisjøveien 8. Det er veldig viktig at den blir tatt hensyn til og flytta på forsvarlig måte, slik at vi har internett stabilt. Internett er viktig for oss siden den blir brukt daglig i forbindelse med jobb og skole. Jeg regner med at siden veien vår nå får e-18 i bru kryssende over, at det blir bygget slik at tømmerbiler kan fritt kjøre under. Som sagt er vi i Tisjøveien 8 positive til den nye veien, eneste bekymringen vår er støyen og at vi kan fortsette å bo på plassen vår.

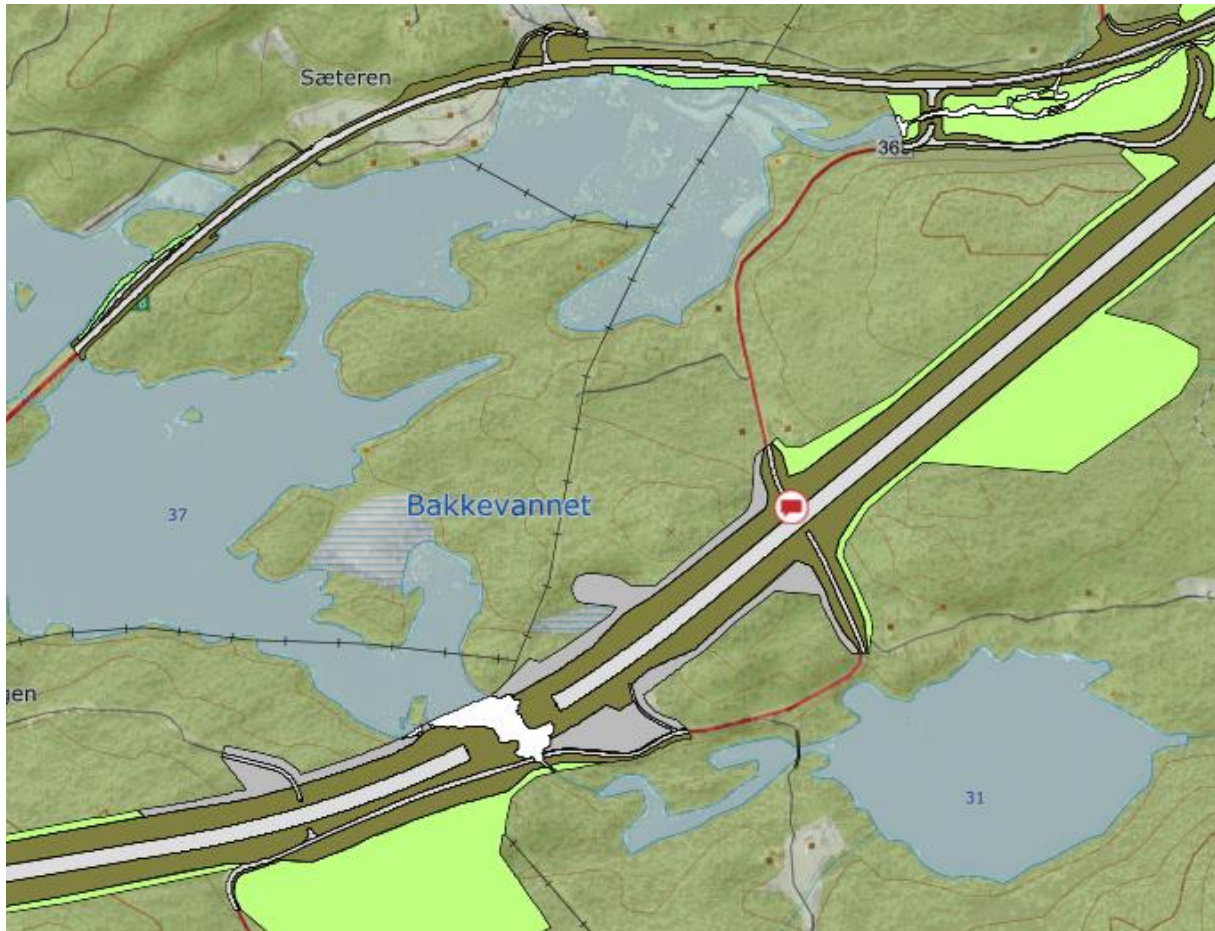
Kartutsnitt



Olav Steinar Bjordam

Navn	Olav Steinar Bjordam
Innsendt	9/14/2021, 17:52
Innspill: Ved Dørdal, Trondskjerr skal det anlegges kulvert. Det MÅ etableres bankett/fortau for gående og syklende i kulvert.	

Kartutsnitt

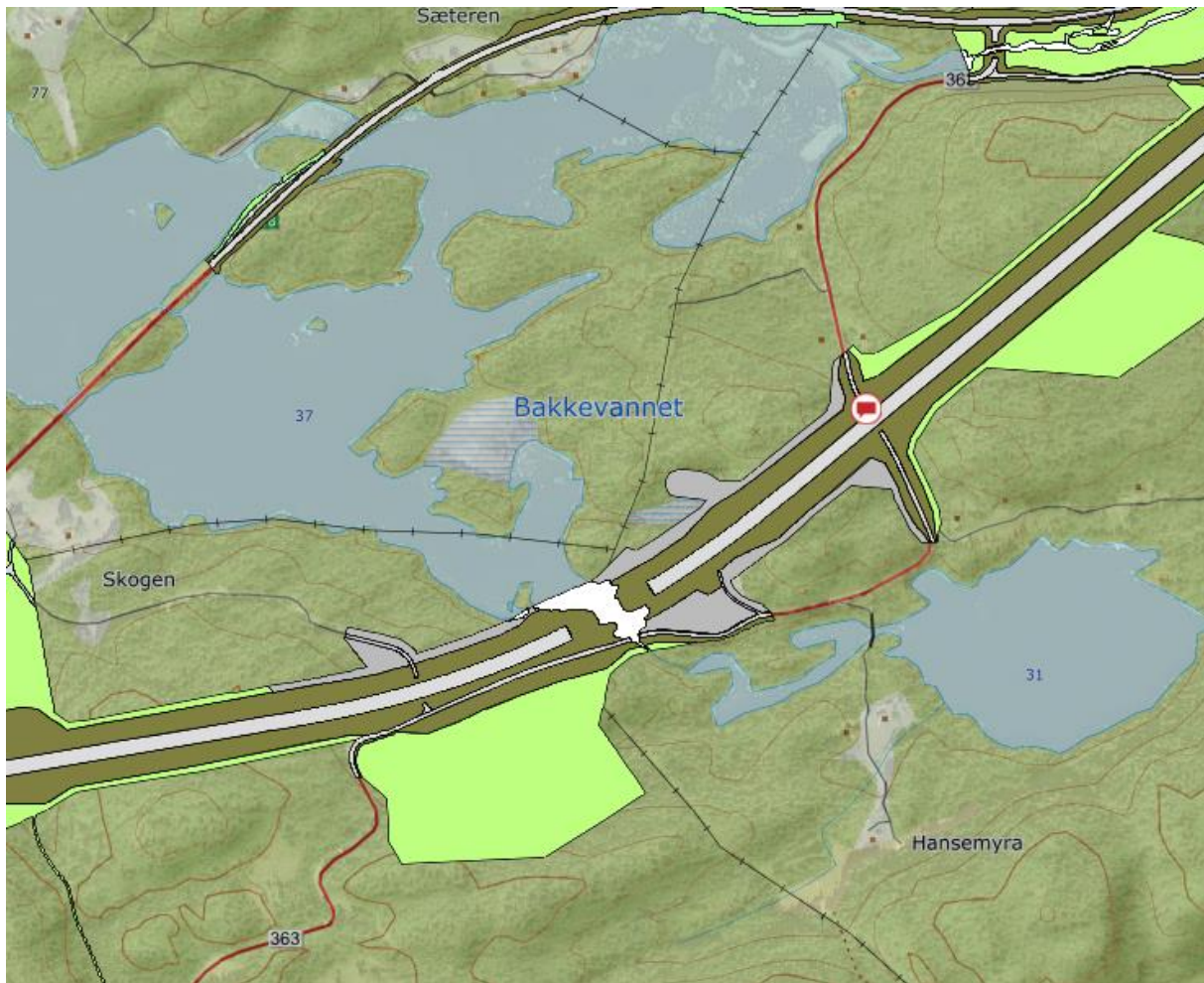


Olav Steinar Bjordam

Navn	Olav Steinar Bjordam
Innsendt	9/14/2021, 17:58

Innspill: Ved Bakkevanns bru må man sørge for at fyllingsfot blir etablert på fastlandet, trukket godt vekk fra vannkanten, og at fyllingene ikke går ut i vannet. Støydemping på bru er viktig for omgivelsene.

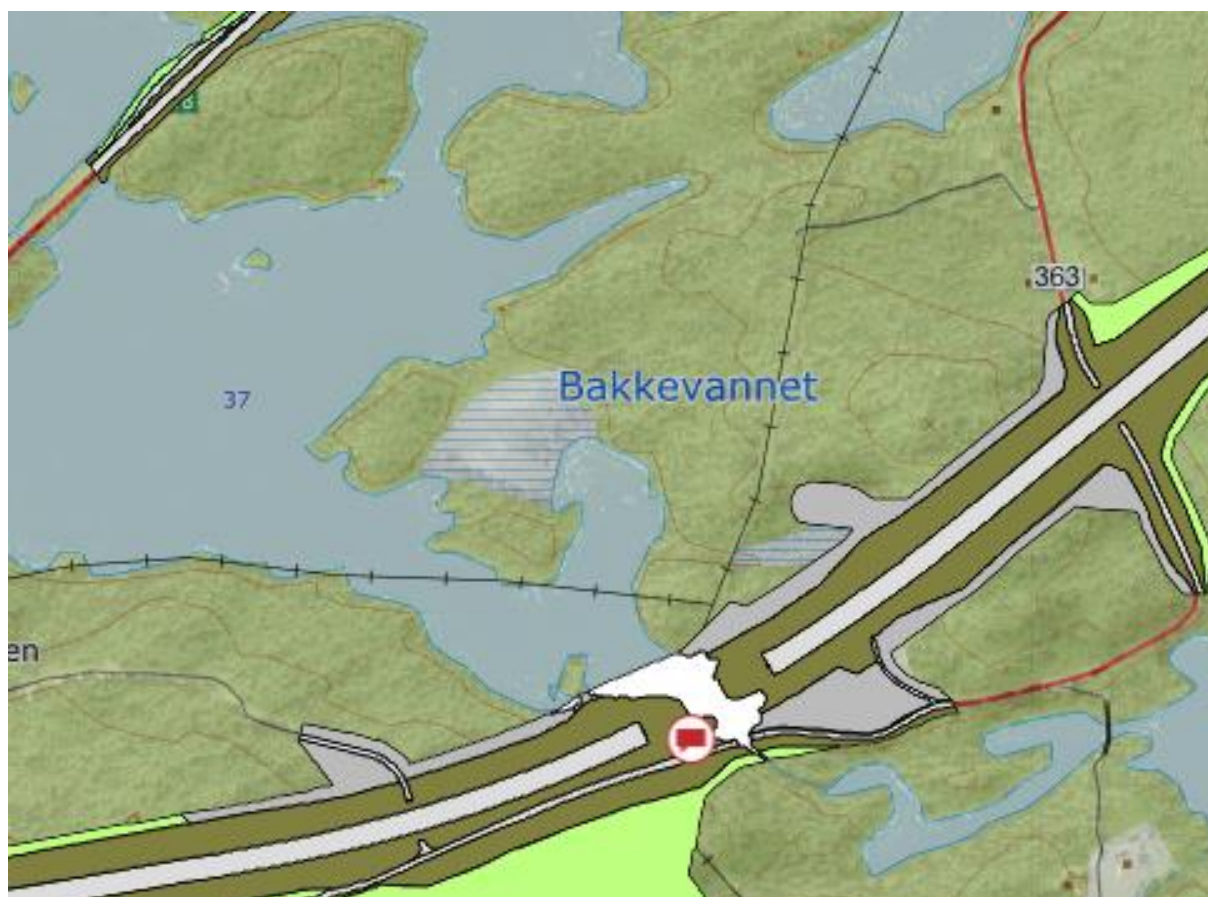
Kartutsnitt



Olav Steinar Bjordam

Navn	Olav Steinar Bjordam
Innsendt	9/14/2021, 18:03
Innspill: Overskuddsmasser må benyttes til støydemping mot nord i dette i området, mot Skauen/Bakkevann	

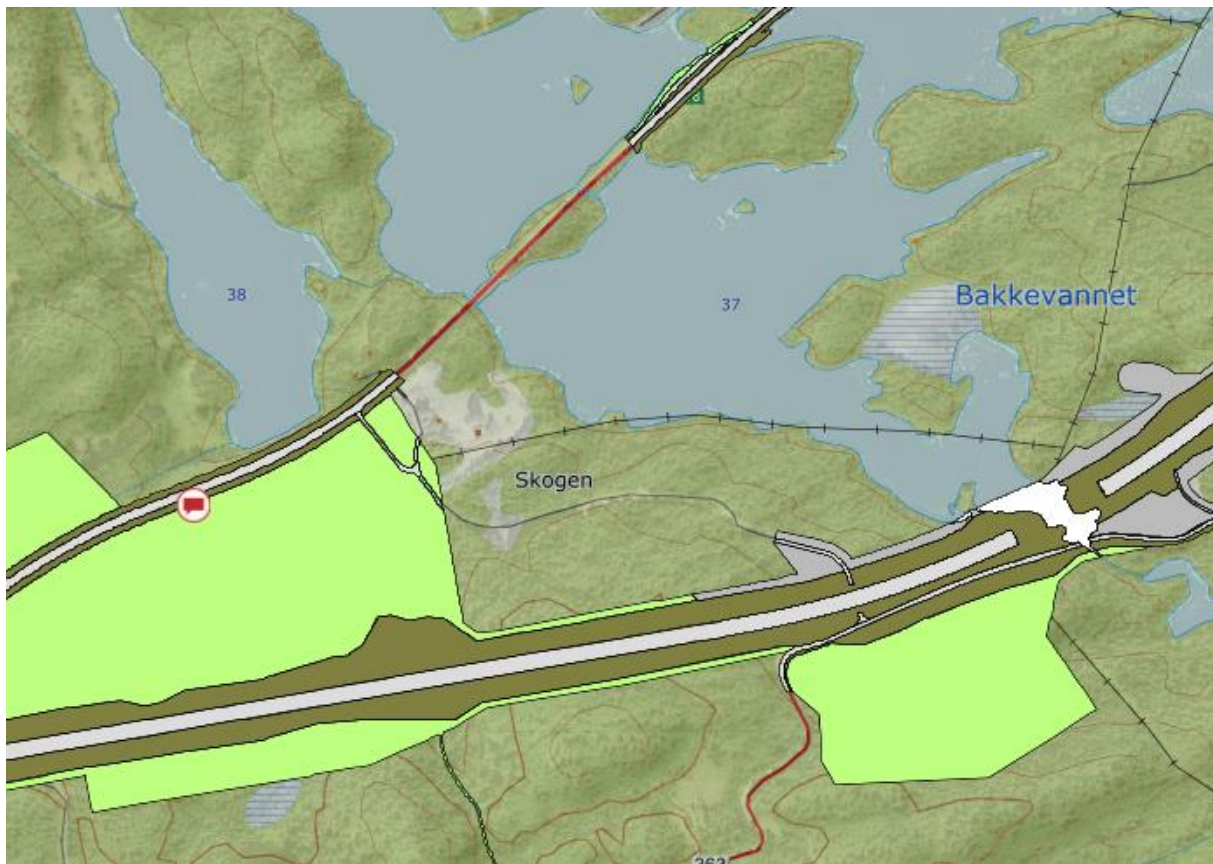
Kartutsnitt



Olav Steinar Bjordam

Navn	Olav Steinar Bjordam
Innsendt	9/14/2021, 18:07
Innspill: Nord for planlagt viltovergang, ved eksisterende E18 må det tilrettelegges for viltferdsel da området er meget bratt.	

Kartutsnitt



Olav Steinar Bjordam

Navn	Olav Steinar Bjordam
Innsendt	9/14/2021, 18:16

Innspill: Ny planlagt avkjøring mot sør fra gamle E18 må anlegges slik at det blir hensiktsmessig for trafikk til gårdsbebyggelsen. Dette skal ikke være en gjennomfartsvei, men må anlegges for å kunne benyttes av gårdsbebyggelsen og husene på eiendommene i området. Grunneier Bjordam vil involveres når denne veitraseen skal detaljplanlegges

Kartutsnitt

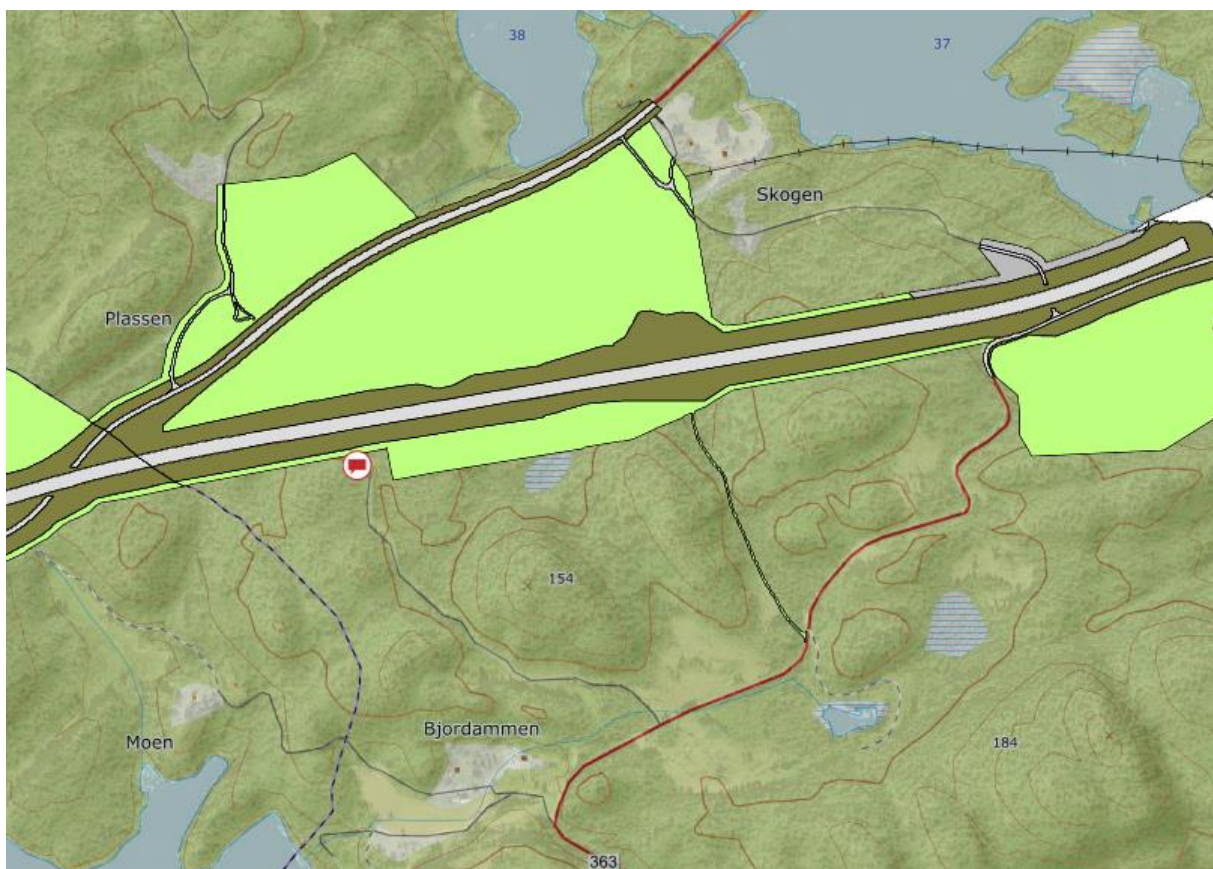


Olav Steinar Bjordam

Navn	Olav Steinar Bjordam
Innsendt	9/14/2021, 18:31

Innspill: Det er meget uheldig at eksisterende gårdsvei fjernes, og ikke holdbart med tanke på at det er fast bosetting nord for E18 i dette området, og at evt. barn som er avhengig av skoleskyss ikke kan komme seg fra gårdsbebyggelsen til skolebuss på gamle Sørlandske uten via Dørdal. Primært ønsker vi at det etableres ny bru over E18, slik det er over gamle E18 i området, subsidiert ønsker vi at veien legges i en sløyfe vestover og kobles inn på "Plassveien" sør for kulvert i Hulldalen. Det må sørges for at det blir mulig å komme til og fra bebyggelsen nord for gamle E18 uten å behøve å kjøre via Dørdal

Kartutsnitt

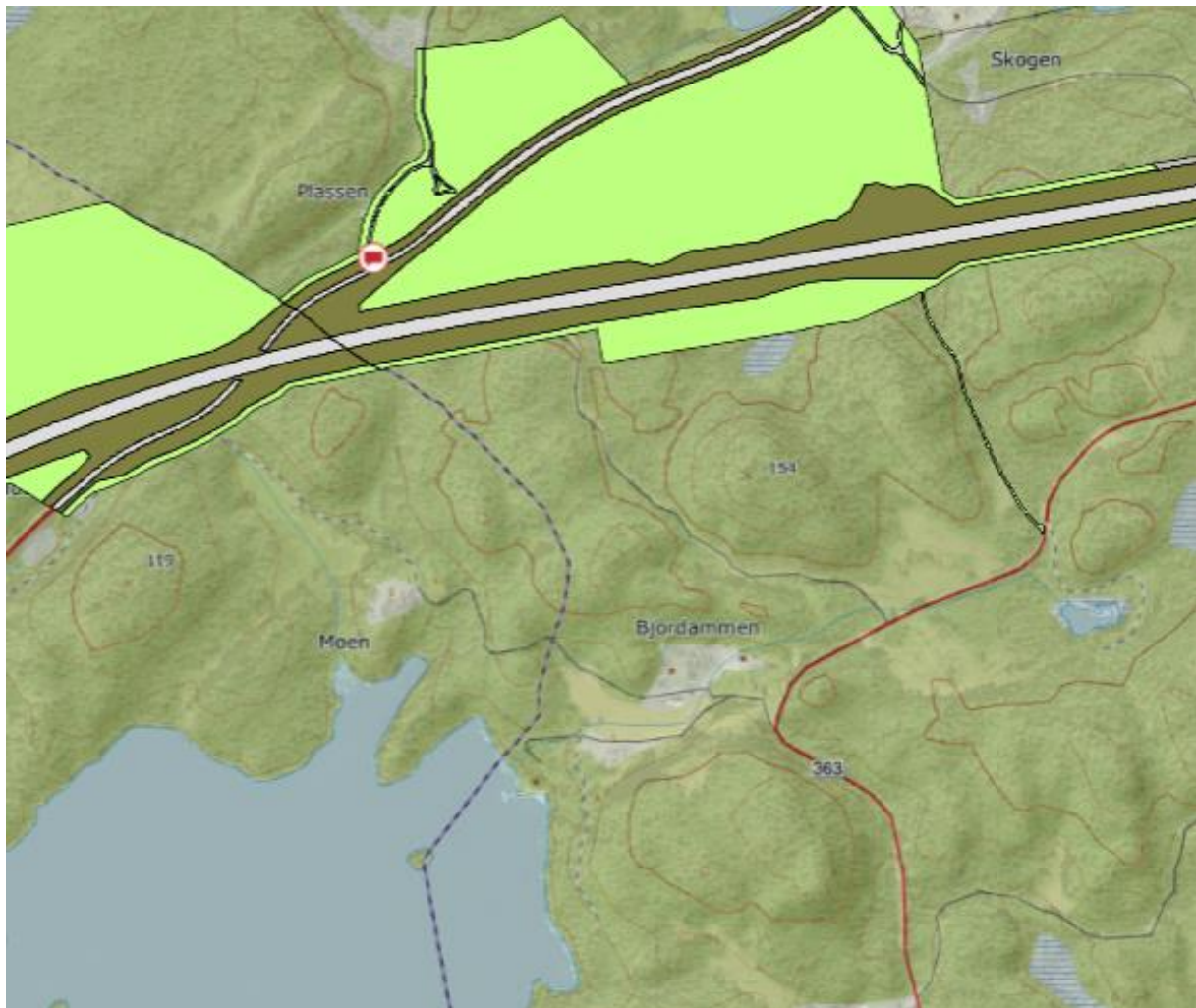


Olav Steinar Bjordam

Navn	Olav Steinar Bjordam
Innsendt	9/14/2021, 18:20

Innspill: Eier av eiendommen "plassen" 61/8, ønsker ikke avkjøring fra gammel E18 opp mot gårdsbebyggelsen slik det er vist på forslaget. Hun ønsker at atkomstvei skal følge tidligere atkomstvei, mellom bebyggelsen og gammel E18.

Kartutsnitt





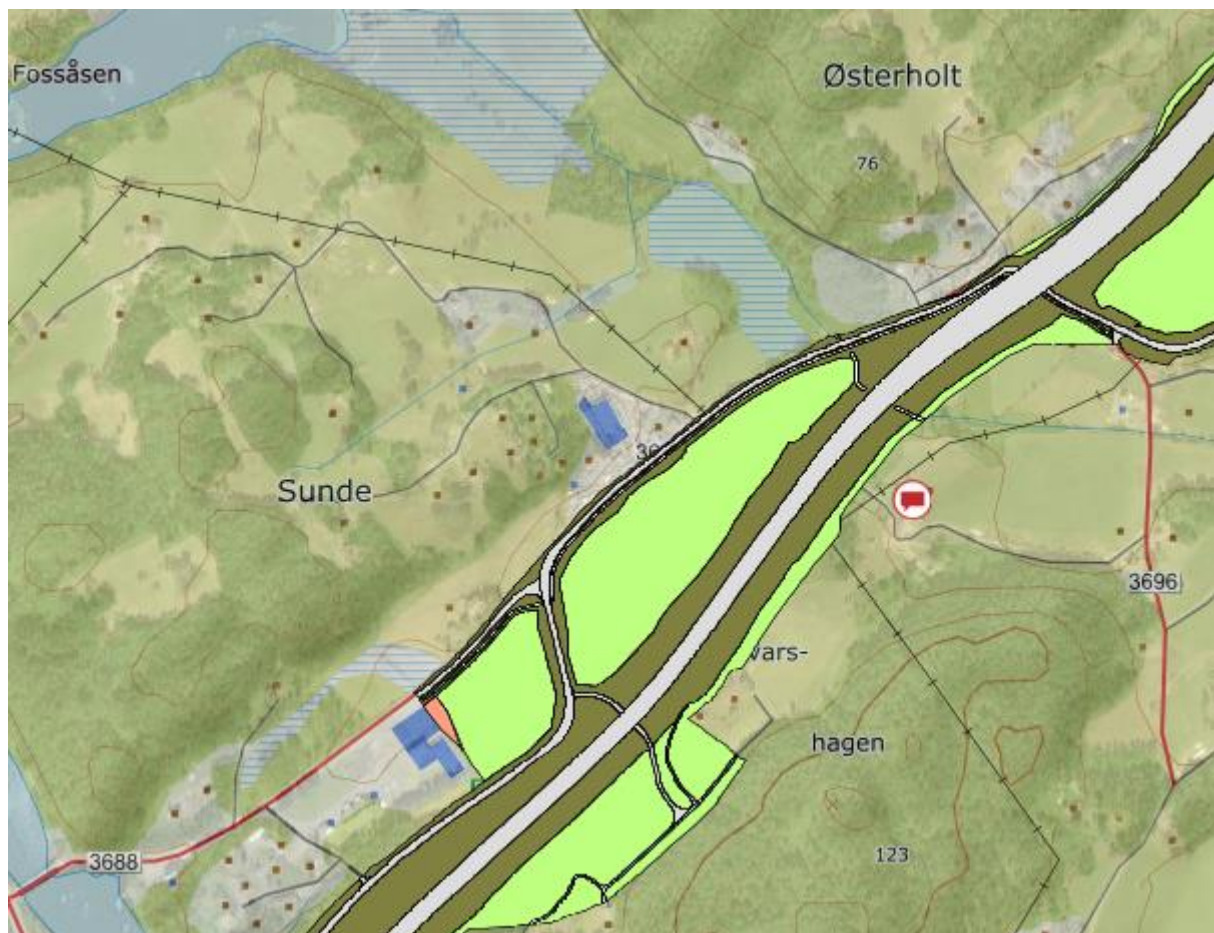


Per Gunnar Lille-Østerholt

Navn	Per Gunnar Lille-Østerholt
Innsendt	9/14/2021, 18:39

Innspill: Bor og eier Gnr42 bnr1. Er bekymret for støyen. Vi har 3 soverom i 3.etasje mot E-18. Og soverom i 1.etasje og andre etasje også mot E-18. Etter støykartet som dere har lagd er det rødt sone etter støydempingstiltak. En annen bekymring er at vi mister veien opp til gården som går i bru over dagens E-18. Dette er den gamle veien som gikk til Holte og Røed. Dette medfører 1 kilometer lenger skolevei for barna våre. På en usikker skolevei. Altså gamle sørlandske. Det er også 1 kilometer ekstra hver gang vi skal ut med bil eller andre kjøretøy. En mulighet er å lage en kulvert nedenfor hos oss ved siden av elva. Som vi kan bruke som lokalvei opp til oss og som unger og folk som går tur kan bruke. Ved mye vannføring kan den brukes som flomløp. Har vannrettigheter ved Øygardstjennene. Ved tørre sommere bruker vi og er avhengig av vann fra tjennene til vanning av jordene med vanningsanlegg. Anngående skoleveien i anleggsperioden er vi veldig bekymret. Ønsker en plan for hvordan dere vil gjøre dette sikkerhetsmessig med mange unger som må krysse veien. Hilsen Per Gunnar Lille-Østerholt Gøril Vrålstad

Kartutsnitt



Per Gunnar Lille-Østerholt

Navn	Per Gunnar Lille-Østerholt
Innsendt	9/14/2021, 18:50

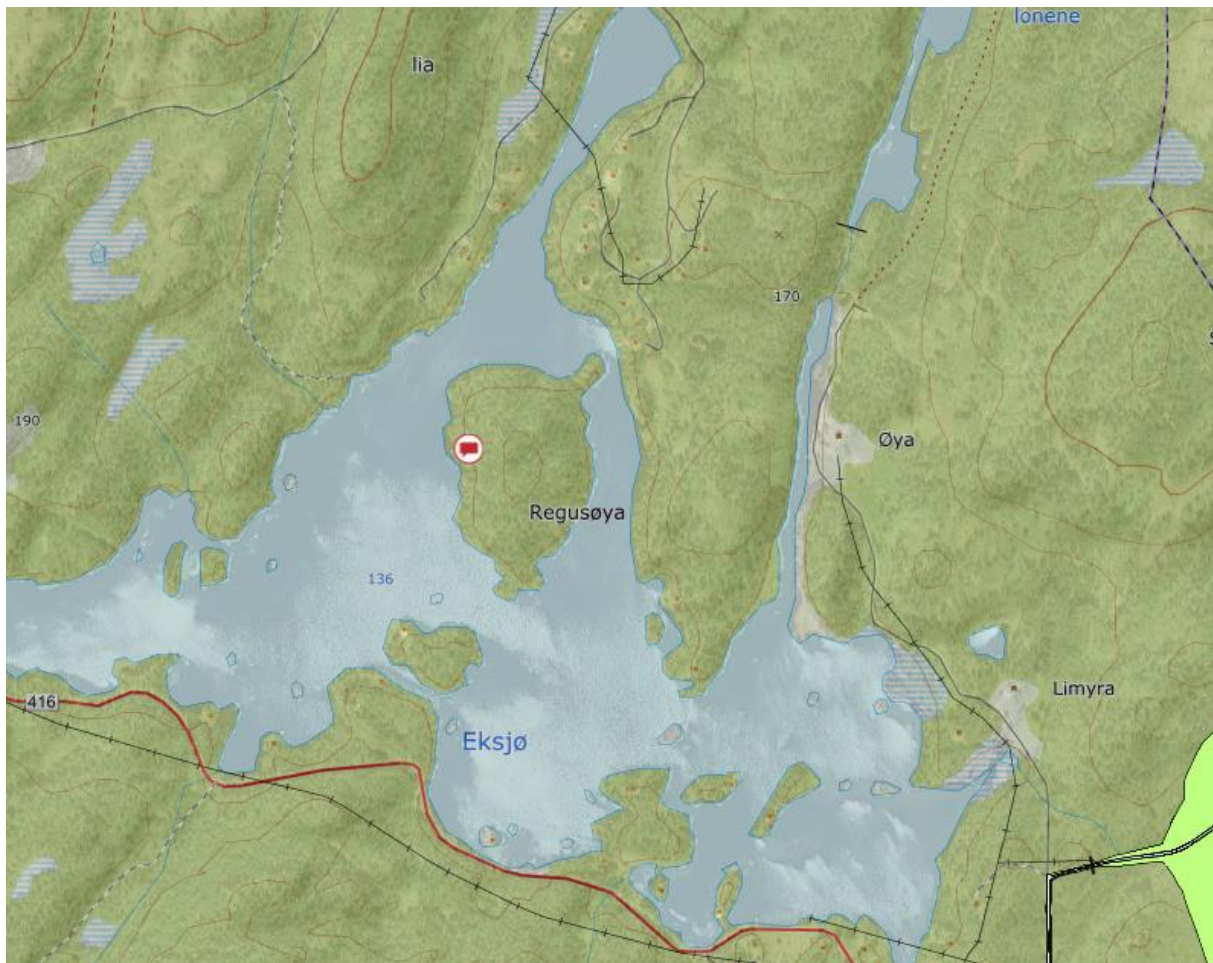
Innspill: Gnr42 bnr1. Har ett sagbruk og verksted som ligger med holteveien. Har over flere år sett at med flom fylles jordene med vann. Uten tilstrekkelig vannløp under ny E-18 kan det fort bli oversvømmelse. Nye E-18 blir liggende som en demning i forhold til kulde om vinteren. Er redd for at det blir en kuldegrop der. Hilsen Per Gunnar Lille-Østerholt Gøril Vrålstad.

Kartutsnitt



Petter Røh Petersen

Navn	Petter Røh Petersen
Innsendt	9/14/2021, 13:09
Innspill: Mitt innspill med betenkninger om framlagte plan og alternativ trase (gjenbruk av dagens trase) er i sin helhet formulert i vedlegget. (altså: se vedlegg)	

Kartutsnitt

Petter Røh Petersen
Grønliveien 12 D
3922 Porsgrunn
Hytteieier i Vegårshei, ved Eksjø

Høringsinnspill til traseforslag gjennom Vegårshei, ved Eksjø.

Utkastet som foreligger innehar flere svakheter og mangler. I tillegg er planprosessen drevet fram på en måte som statsforvalteren i Agder beskriver som at politikerne er ført bak lyset av Nye Veier i prosessen.

Forslaget er for vagt og mangler konkrete data på helt avgjørende områder., som f eks kotehøyde på traseen forbi Eksjø. Videre har Nye Veier lagt premisser, bl a ingen tunneler, som knebler politiske løsninger som hensyntar lokale verdier/interesser og skadeforebygge på en tilfredsstillende måte.

Det er en mangelfull verditaksering av følgende forhold ved Eksjø:

Naturverdier, jakt , fiske, skogsdrift etc

Rekreasjonsverdi for turister, dagsbesøkende, hytteiere og lokalbefolkning

Hytte- og tomteverdier inkl boligeiendommer..

Økonomisk tap og tap av livskvalitet for et betydelig antall mennesker (et 50 talls hytter, mange fastboende).

Dette er en kostnad i regnskapet, den er ikke kvantifisert og den arves av kommende generasjoner.

Når man mangler metodikk for å verdisette f eks natur, så burde god praksis tilsi et føre var prinsipp med minimale inngrep i jomfruelig natur.

Aktuell skadereduksjon for området må være en tunnel forbi Eksjø. Tunnelinnslaget må være øst for Snøreistjenn og tunnelen må ha en lengde på minimum 6-700m. Videre må overskuddmasse kunne brukes til støyvoll (minimumhøyde over vegbane 4 m) langs vestre del av traseen som eksponerer Limyra- og Øyaområdet for støy. Terrenget her er ganske åpent og lyden får uhindret spre seg mot hyttefeltet i Simonstadkilen og utover vannspeilet.

Det mangler en definert høyde på traseen i terrenget, den må ligge lavest mulig helt fram til krysset i Barlinddalen. Statsforvalteren i Agder bekrefter at det er bygningsloven som gjelder og den forvaltes av lokalpolitikere i deres kommune. Ved «å se an forholdene underveis» overlates dette da til anbudsvinner og Nye Veier ? - hverken folkevalgte, lokaladministrasjon eller andre interessegrupper vet hva man sier ja til og hvilke konsekvenser det får ?

Nye Veiers hovedmål er å bygge gode, effektive, trygge og rimelige veier. Dagens praksis hvor enorme mengder urørt natur ødelegges for all framtid, er ikke bærekraftig. Biologisk mangfold, lokale friluft- og rekreasjonsområder raseres. Hvordan kan et statseid utbyggingssselskap tillate seg / få lov til å ha en praksis som er i direkte motstrid med sin eiers bærekraftsmålsettinger ?

Sirkulærøkonomi og gjenbruk er eksempler på elementer i bærekraftsstrategi, hvorfor er ikke det retningsgivende for Nye Veiers arbeid ?

Strekningen Brokelandsheia – Moland er i dag en effektiv, trygg og god vei. Her er inngrepene allerede gjort, det bor ingen langs veien. Mindre utvidelser og tilpasninger av denne til 4-felts vei med 90-100 km/t må bli billigere enn dagens forslag. Store områder urørt natur spares, betydelige nærings-, friluft-, og rekreasjonsverdier sikres for framtidige generasjoner.

For gjengi direktør for planlegging og drift i Nye Veier, Finn Aasmund Hobbesland:

En måte å gjøre gjenbruk på, er å planlegge for lavere fartsgrense, for eksempel 90-100 km/t som ikke krever fullt så stiv kurvatur som 110km /t. Det kan også være aktuelt å bygge smalere firefelts som er mindre arealkrevende og likevel en trygg og sikker vei.

Denne typen løsninger er bra både for å holde kostnadsrammene, bevare mer areal og nå ambisiøse klimamål.

Det blir stadig tydeligere at det er behov ta langt sterkere grep om man skal nå forpliktelser om reduserte klimautslipp etter Parisavtalen og Norges klimaavtale med EU.

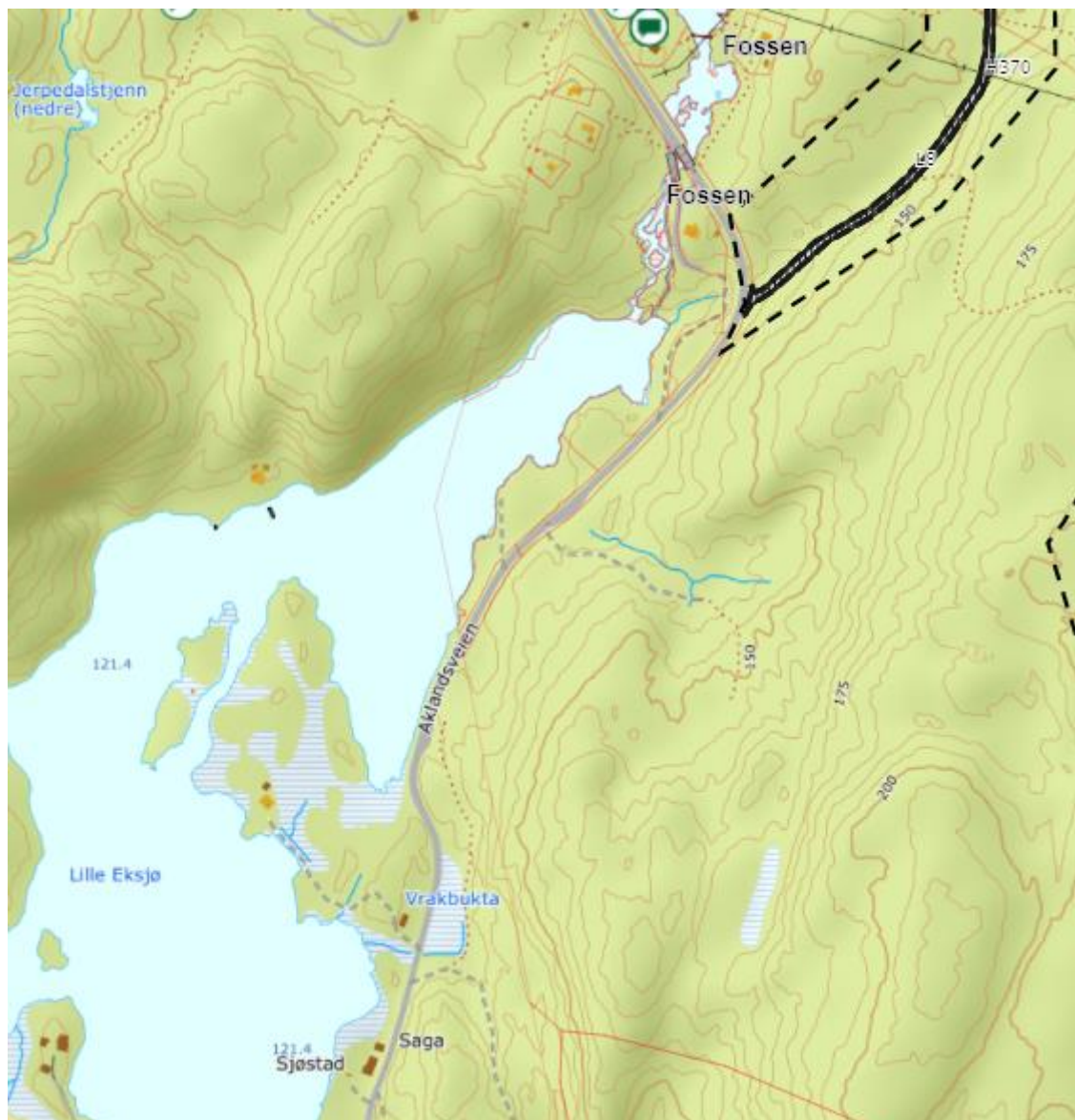
Strekningen Brokelandsheia - Moland burde være særdeles godt egnet for «gjenbruk» . Dette alternativet må utredes og tilpasses overordnede målsettinger om bærekraft, sirkulærøkonomi/gjenbruk og klimamål innenfor en ramme med 4-felts vei og fartsgrense på 90 – 100 km/t.

Mvh
Petter R. Petersen

Pål Jareg

Navn	Pål Jareg
Innsendt	14/9/2021, 15:44
Innspill:	

Kartutsnitt



Innspill eksisterende plan

Det er behov for langsgående tunell forbi Eksjø, 600 meter lang, langsgående støyvoller langs Eksjø og at veien legges lavere i terrenget ved Hallandsheia med tunell. Ellers slutter jeg meg til høringsuttalelse fra Vegårshei Kommune.

Innspill generelle betraktninger

Dagens forslag vil, selv om disse innspillene tas til følge, delvis rasere Eksjø og omegn som natur og rekreasjonsområde.

Ut i fra et økonomisk og naturperspektiv, også med tanke på CO2 utslipp burde man heller oppjustere dagens E18 mellom spesielt Brokelandsheia og Akland. Dette er en 2/3 felts vei bygget på 2000 tallet med midtdele og fartsgrense på 90 km/t og med lav ulykkes frekvens.

En slik gjenbruk har i det siste også blitt vurdert av Nye Veier av direktør for planlegging og drift, men forslaget har ikke blitt tatt alvorlig av Nye Veiers prosjektstab for strekningen fram til dags dato.

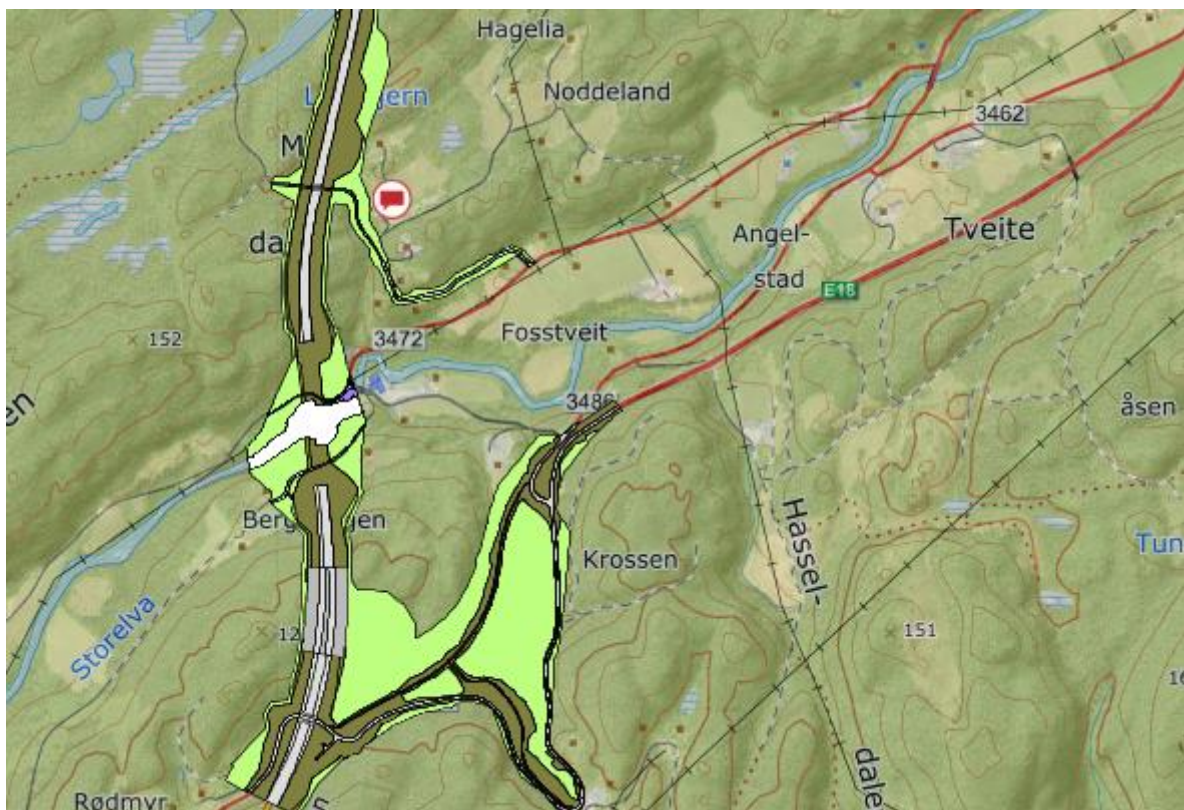
Med regjeringsskifte kan det anføres at både Arbeiderpartiet og SV tidligere har foreslått gjenbruk av nevnte veistrekning.

Roar Solheim og Anne Angelstad

Navn	Roar Solheim og Anne Angelstad
Innsendt	9/14/2021, 21:17

Innspill: Vår eiendom, gnr.57 bnr.10 i Tvedestrand kommune blir direkte berørt av ny trasse. Vi har brønn som vil forsvinne når Lauvlandsveien blir hevet. Vi må derfor ha ny vanntilførsel til vår eiendom. Vi har også sommervann fra Langtjenn, som vi fortsatt må få lov til å beholde. Det samme har også naboene rundt her. Vi ønsker også å anlegge ny vei til eiendommen. Fra Lauvlandsveien. Vi har også en eiendom innenfor oss som kjører over vår eiendom nå, ønsker også denne lagt om i fra Lauvlandsveien. Vi mener også at viltovergang sammen med bilvei fra Modalsveien mot Lauvland fremstår som en dårlig løsning slik den vises i planarbeidet. Den fremstår som alt for trang. Det er en elendig løsning å samkjøre vei og viltovergang i en så smal passasje. Skal dette også virke som viltpassasje, må denne bli bredere. Krever også god støyskjerming mot grenda vår. Ber også om mer støysikre vinduer og dør mot ny vei. Veien forbi Hallandsheia må i tunnel. Alt annet er en dårlig løsning, grunnet det vil bli et område hvor det blir masse vær problematikk, og viltpassasje.

Kartutsnitt



Robin Jareg

Navn	Robin Jareg
Innsendt	9/14/2021, 20:44

Innspill: Høringsinnspill Planforslag reguleringsplan E18 Tvedestrand - Bamble Vi har hytte ved Store Eksjø og planen som foreligger vil helt opplagt ha store konsekvenser for dette store rekreasjonsområdet for mange hytteeiere og noen fastboende, både mht støy og rasering av uberørt natur. At Nye Veier har nærmest carte blanche i en sak som angår så mange hytteeiere forundrer meg. Planforslaget synes jeg i beste fall er temmelig arrogant og jeg har vanskelig for å forstå den kontrære holdningen til andre gode løsninger: En tunnel øst for Eksjø er opplagt den beste løsningen om Nye Veier velger å opprettholde samme trasé. Jeg støtter fullt ut Vegårshei kommunes innvendinger og forslag: En tunnel vil bedre : ivareta vilt- og friluftinteressene i et svært viktig friluft, - hytte og nærmiljøområde. Man bør også ha langsgående støyvoller der det er viktige friluft- og nærmiljøområder. En bedre løsning ut i fra både samfunnsøkonomiske og miljømessige hensyn er selvfølgelig i større grad benytte den gamle traséen, særlig den nye veien mellom Brokelandsheia og Sørlandsporten holder svært god standard og jeg har aldri opplevd mye trafikk eller kø her. Videre sørover må det være mulig å bygge ut sikrere traséer med mer bruk av gammel trasé. Dette er også i samsvar med med Nye Veiers egne vurderinger, jmf utspill fra direktør for planlegging og drift, Finn A Hobbesland. Jeg forventer at Nye Veier ser sitt samfunnsøkonomiske og miljømessige ansvar og gjør sitt ytterste for å ikke sløse bort millioner av kroner av fellesskapets penger på et miljøfiendtlig prosjekt som innebærer økt CO2 både under byggefase og ved etterbruk (høy hastighet gir større utslipp). Jeg har vanskelig for å se at planforslaget som foreligger har god nok ryggdekning mht til miljø, økonomi eller trafikksikkerhet. Mvh Robin Jareg

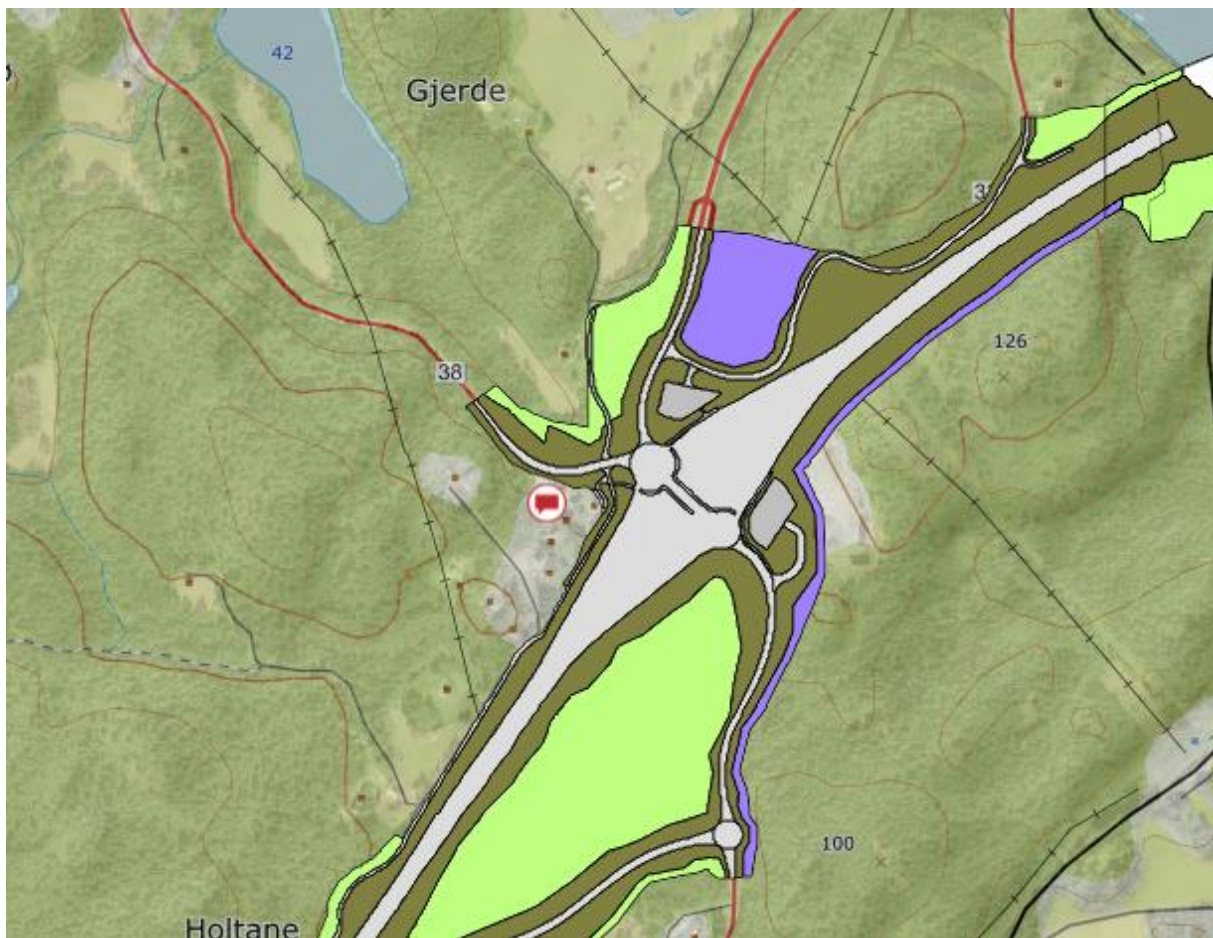
Kartutsnitt



Rolf Castor Simonsen

Navn	Rolf Castor Simonsen
Innsendt	9/14/2021, 20:56
Innspill: I effektmålet for planarbeid står det at det skal bygges et transportsystem som ikke øker negative ringvirkninger for trafiksikkerhet og fremkommeligheten på øvrig veinett. i så måte må dere sikre veien både mot Wåsjø og det samme mot Sannidal. Kan ikke se at dere gjør noen tiltak for å nå effektmålet. Det må tas hensyn til myke trafikanter med gang/sykkelsti for å ivareta sikkerheten på tilstøtende veier. Eller hva menes med Nye Veiers effektmål?	

Kartutsnitt



Rolf Castor Simonsen

Navn	Rolf Castor Simonsen
Innsendt	9/14/2021, 21:11

Innspill: Gjerdevannet og Wåsjøvannet hvor jeg er en av grunneierene er allerede så forurenset av bla saltavrenning fra eksisterende E18 (les Nibio) at det er stor fare for fiskedød. Rundt eksisterende E18 kulvert og litt vestover finnes flere oppkommer som forsyner Gjerdalsbekken(som er en meget god gytebekk) med kaldt vann hele året- Ved å grave opp masse i dette området vil denne bekken etter all sannsynlighet gå tapt. Slik jeg ser det vil det heller ikke være noen god ide å lage en fangdam for saltavrenning tett på eksisterende E18 da dette også kan hindre vannforsyning til gytebekken.

Kartutsnitt

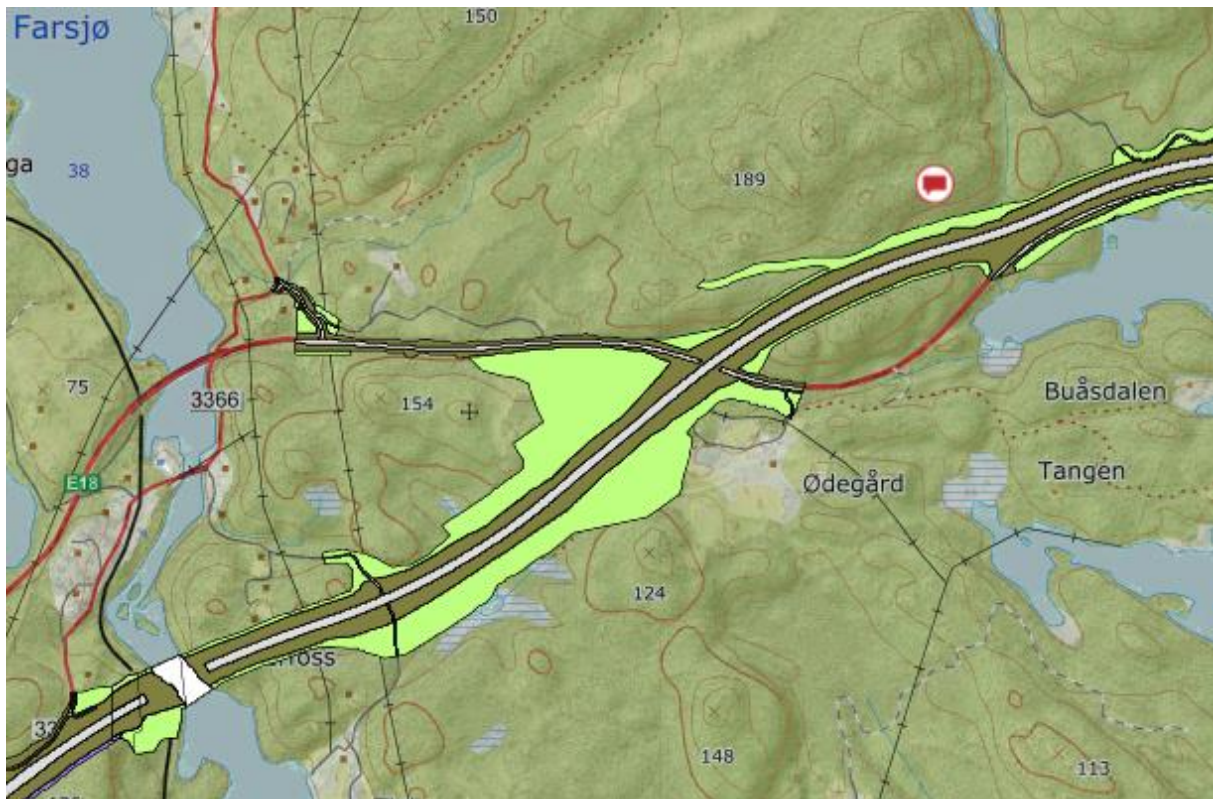


Rune Kristoffersen

Navn	Rune Kristoffersen
Innsendt	9/14/2021, 18:47

Innspill: Det må sørges for at arealet på sydsiden av eksisterende E18 ved Vesterbekk og bort til grense med Auråen blir tilgjengelig. Velteplass for tømmer mellom veiene ny E18 og gammel E18 må sikres avkjøring. Traktorvei fra leggeplass opp i stegheia må forlenges ca 50m

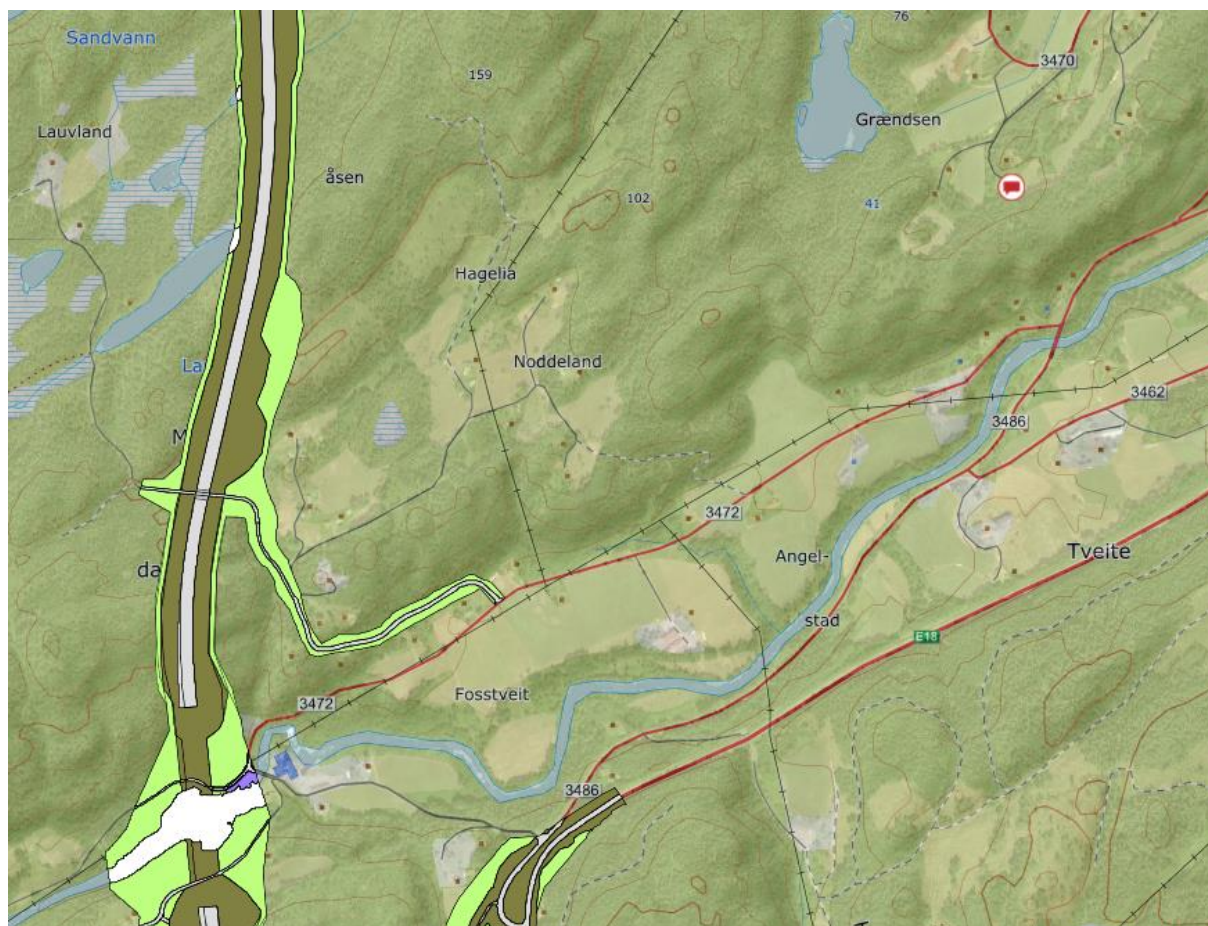
Kartutsnitt



Solveig Birgittatun Smith

Navn	Solveig Birgittatun Smith
Innsendt	9/14/2021, 12:32
Innspill: Se vedlegg	

Kartutsnitt



Innlegg ved høring angående ny E-a8 fra Tvedestrand og østover.

Jeg forstår at jeg kan komme med uttalelser angående veitraséen over Åsvann, selv om det ikke er den som er avbildet i forbindelse med denne høringen.

For det første viser jeg til de mange innleggene som ble lagt inn da denne traséen var på høring sist. Jeg skrev om min bedrift, Normassasje As, som har hovedsenter på Birgittatun, Skjerkholtveien 104, ikke langt fra Åsvann.

Bedriften reklamer med opphold i naturskjønne omgivelser, med ro for sjelen.

Mange av våre faste gjester la også inn innlegg.

Det var også et innlegg som advokat Devold hadde skrevet etter forespørsel fra meg, for å vise at et veitrasévalg over Åsvann vil gå utover min næring.

Siden sist har denne virksomheten blitt trappet betydelig opp. Her er en link til Susanne Falch sine arrangemen på Birgittatun: <https://susannefalch.no/retreats/> Det holdes nå sommer- og høst-retreats, og gruppen er fulltegnet. Planen er å utvide med påskeretreat på våren.

Birgittatun skole er mer og mer aktiv. For tiden holdes seks fem-dagers massasjekurs i året. Dette kommer til å utvides til ni fem-dagerskurs.

Det som trekker folk til Birgittatun er ikke minst beliggenheten.

Badeplassen ved Åsvann blir flittig brukt til alle døgnets tider, og alle årstider.

Den nydelige badeplassen trekker folk til dette stedet, og den trekker folk fra Tvedestrand og omegn hele sommersesongen. Der er folk så å si hver eneste dag når det er varmt om sommeren.

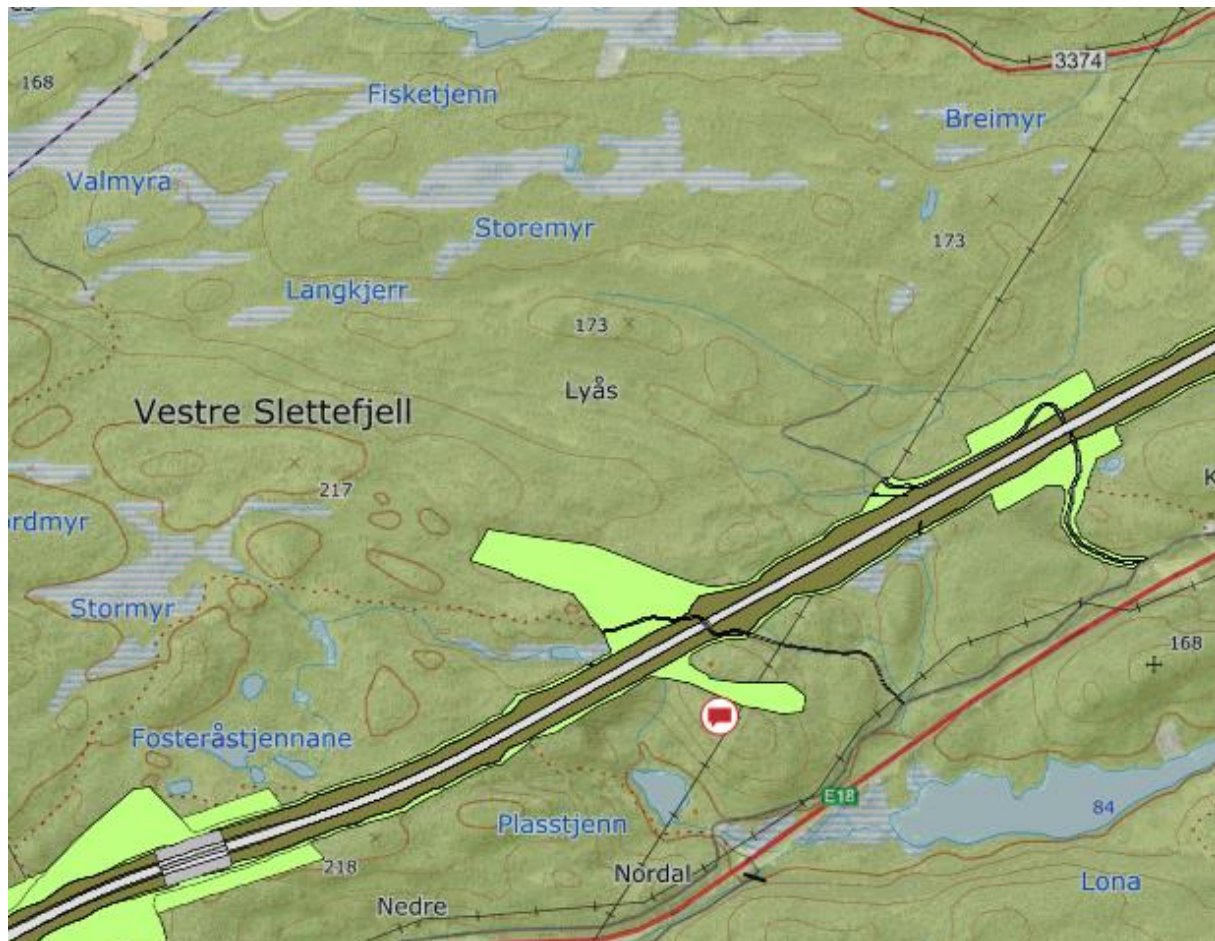
Det blir betydelig tap i min næring dersom veien blir lagt over Åsvann.



Stian Eikehaug

Navn	Stian Eikehaug
Innsendt	9/14/2021, 11:20
Innspill: 1. Det må være mulig å komme inn på Vassbånnheia med traktor som vi gjør p.d.d.	

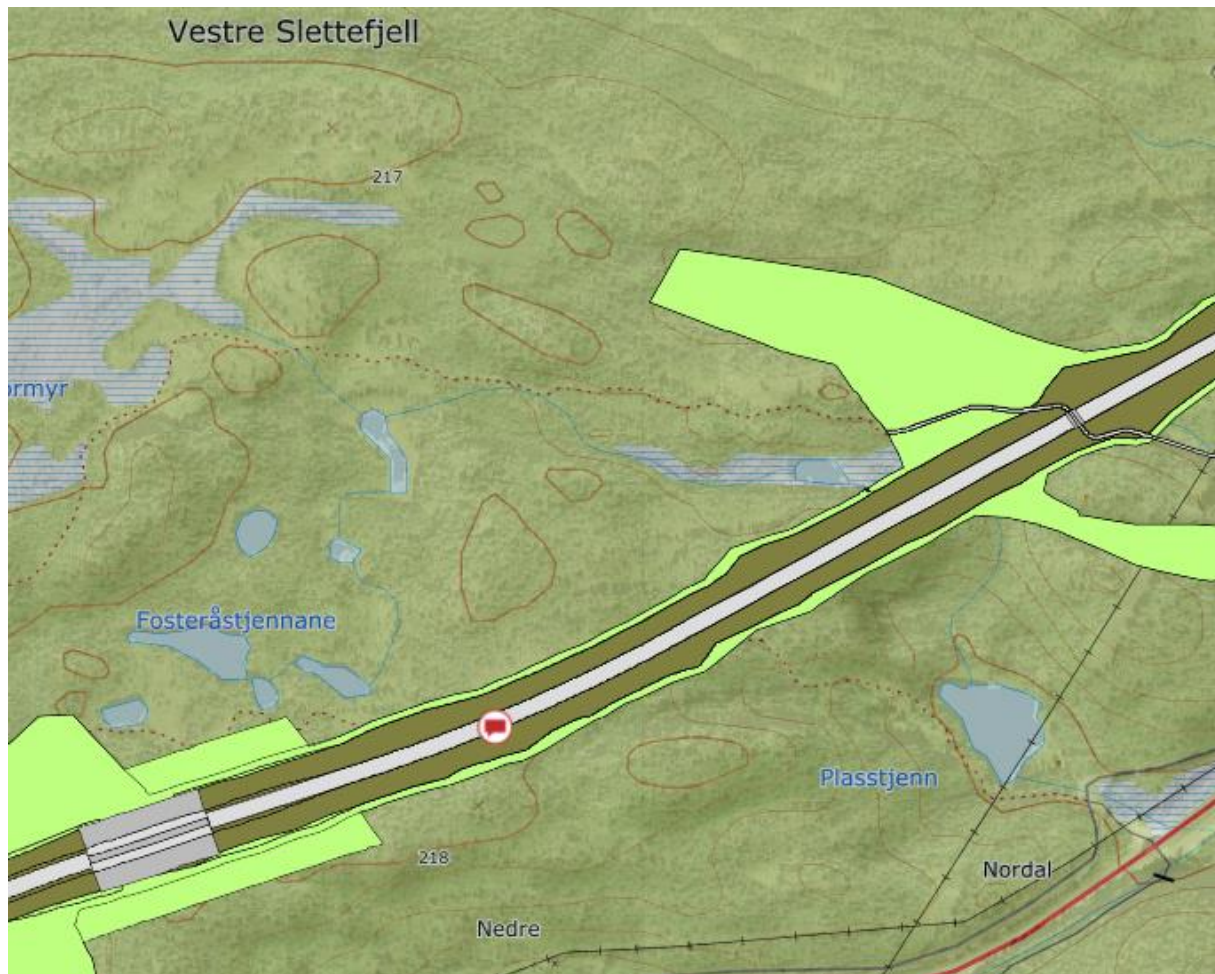
Kartutsnitt



Stian Eikehaug

Navn	Stian Eikehaug
Innsendt	9/14/2021, 11:24
Innspill: Tunnellen må bli mye lengere slik at myrene og vann ikke blir drenert ut og renner feil retning.	

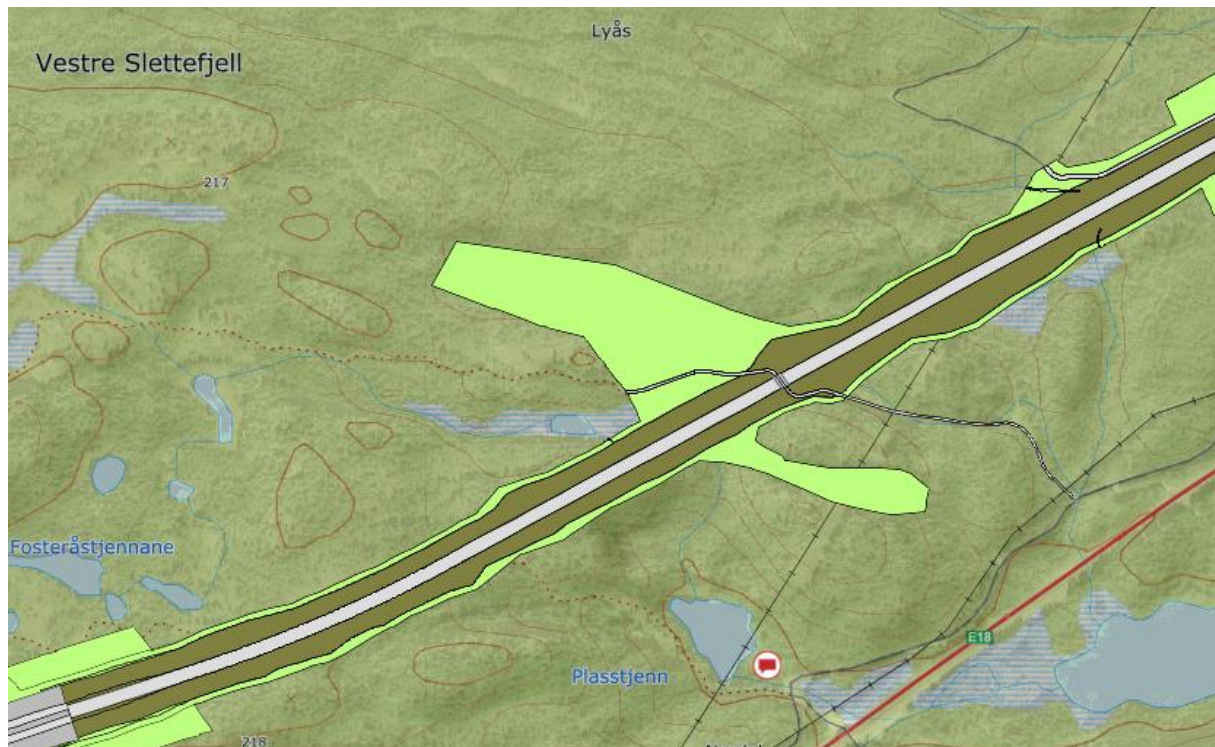
Kartutsnitt



Stian Eikehaug

Navn	Stian Eikehaug
Innsendt	9/14/2021, 11:32
Innspill: I plasskjenna har vi satt ut ørret og vi har innlagt vann fra kjenna og inn i hytta, hvordan vil vannkvaliteten bli etter veien har kommet?	

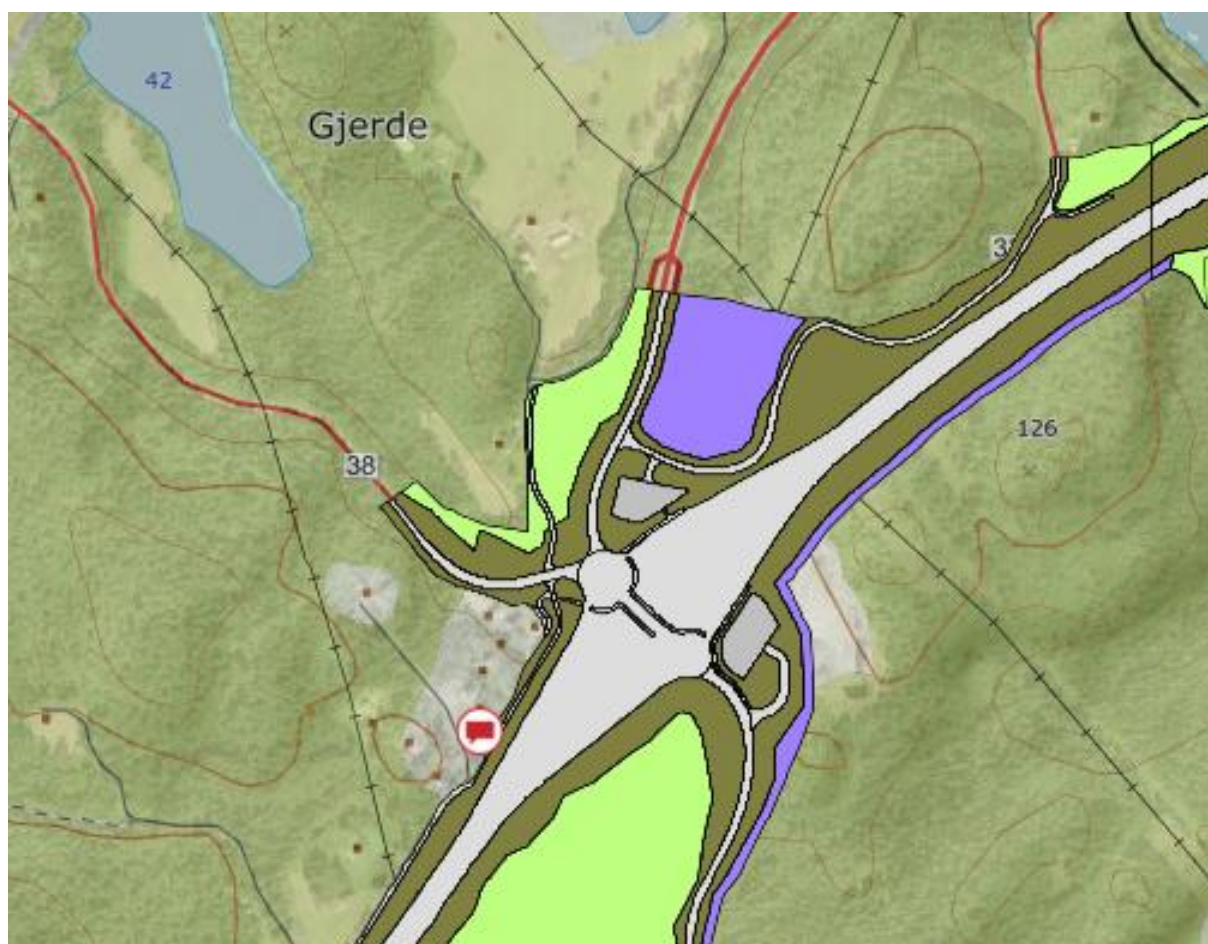
Kartutsnitt



Stine Maria Hovet Isaksen

Navn	Stine Maria Hovet Isaksen
Innsendt	9/14/2021, 21:25
Innspill: Her er vårt høringsinnspill via pdf vedlegg.	

Kartutsnitt



Høringsinnspill Nye veier 14.09.21

Ny adkomstvei til Nordre Holtanesletta:

- Først og fremst er/blir dette en svært bratt og uegnet område å bygge vei.
- Svingen opp til husene (nr 4,6,8,10) blir meget krapp, muligheten for lastebil må komme frem hver dag året rundt. (Adr, Isaksen Renovasjon as, med stasjoningssted Nordre Holtanesletta 4)
- Luftforurensning i form av støv er et stort problem allerede, med ny adkomstvei på sørøst siden av huset og eksisterende vei på sør/vest blir det et betydelig problem.
- Mulighet for adkomst til egen hage, etter dagens planforslag skal veien legges ned om dagens E18. Vi må ha mulighet til adkomst til hage/hus for vedlikehold og bruk av lift. Der står pr.i dag båttopplag for våres båt.
- Hvor bred blir skråningsfoten på evt. støyvoll? Dette har betydning av hvor langt inn i hagen dette og ny veg kommer på min eiendom.
- Ny vei opp til Nordre Holtanesletta har et minstekrav på 6-8 m inkludert diker/grøfter på begge sider.
- Forurensning av støv men og støy fra biler og tunge kjøretøy opp og ned ny adkomstvei.

Flytting av Gjerdemyra krysset:

- Krysset bør flyttes tilbake til kommunedelplanen dvs. ca 150 m mot nordøst i forhold til dagens forslag.
- Dette gir bedre plass for støyskjerming.
- Eksisterende E18 beholdes som lokal vei, vi slipper ny adkomstvei gjennom eiendommen og til Nordre Holtanesletta.
- Påkjøring fra Nordre Holtanesletta ved Holtane Sag og ut på dagens E18. I fagrapporten:trafikale virkninger,” Dagens E18 består og vil bli ny lokalveg. Det åpnes derfor opp at mindre veier kan få kobling mot denne der det er hensiktsmessig.”

Støy:

- Støy Kartene som nå foreligger, oppleves som uriktige eller mangelfulle. Dagens situasjon og ny situasjon med støyvoll skiller kun 1 dB.
- Vi får nå ny E18 betydelig høyere i terrenget, lyden får fritt løp, all naturlig støyskjerming blir borte og evt refleksjon av lyd/støy fra fjellskjæring.
- Farten øker fra 80 km/t til 110 km/t som vil medføre betydelig økning av støy.
- Nytt påkjøringsfelt rett utenfor eiendommen, dette blir en lang og bratt påkjøringsfelt og et akselerasjonsfelt.
- Vi forutsetter at T1442/2021 benyttes av støyskjermingstiltakene mot bebyggelsen jfr. kap 5, pkt 5.1, 5.2, 5.2.1 og 5.2.2. At dette ikke overskrider noen MAX grense!

Vannkilde og Septik:

- Vi har privat brønn som eneste vannkilde. I plandok. påvirkning/verdi: “Brønn/vann; vurderes som middelvei-Brønner kan bli forringet”. På møte med Nye veier 9/9-21 ble vi forespeilet en evt nød kilde en evt. vanntank med friskt vann. Dette ansees ikke

som tilstrekkelig da vannforsyning til vaskemaskin og oppvaskmaskin ansees som en stor nødvendighet til en hver tid!

- Septiktanken ligger i hagen ut mot ny adkomstvei til Nordre Holtanesletta.

Reguleringsplan:

- I følge reguleringsplan pkt 2.2.1 “ For ny firefelts motorvei fastsettes generelt en byggegrense på 50 m regnet til hver side fra senter av kjørebane for henholdsvis sørgående og nordgående kjøreretning i firefelts situasjon. Ramper i kryssområder defineres som del av E18, og her settes også en byggegrense på 50 m fra senter kjørebane.”
- I følge støyrapport T1442/2021 er “rød sone i utgangspunktet ikke egnet for støyfølsom bebyggelse.”
- Hvordan stiller Nye veier seg til dette?

Anleggsperioden:

- Viktig å ivareta sikkerheten rundt barn/unge til og fra skolen og fritidsaktiviteter, Kryssing av anleggsområder.
- Skjerming for støy og støv mot bebyggelsen.

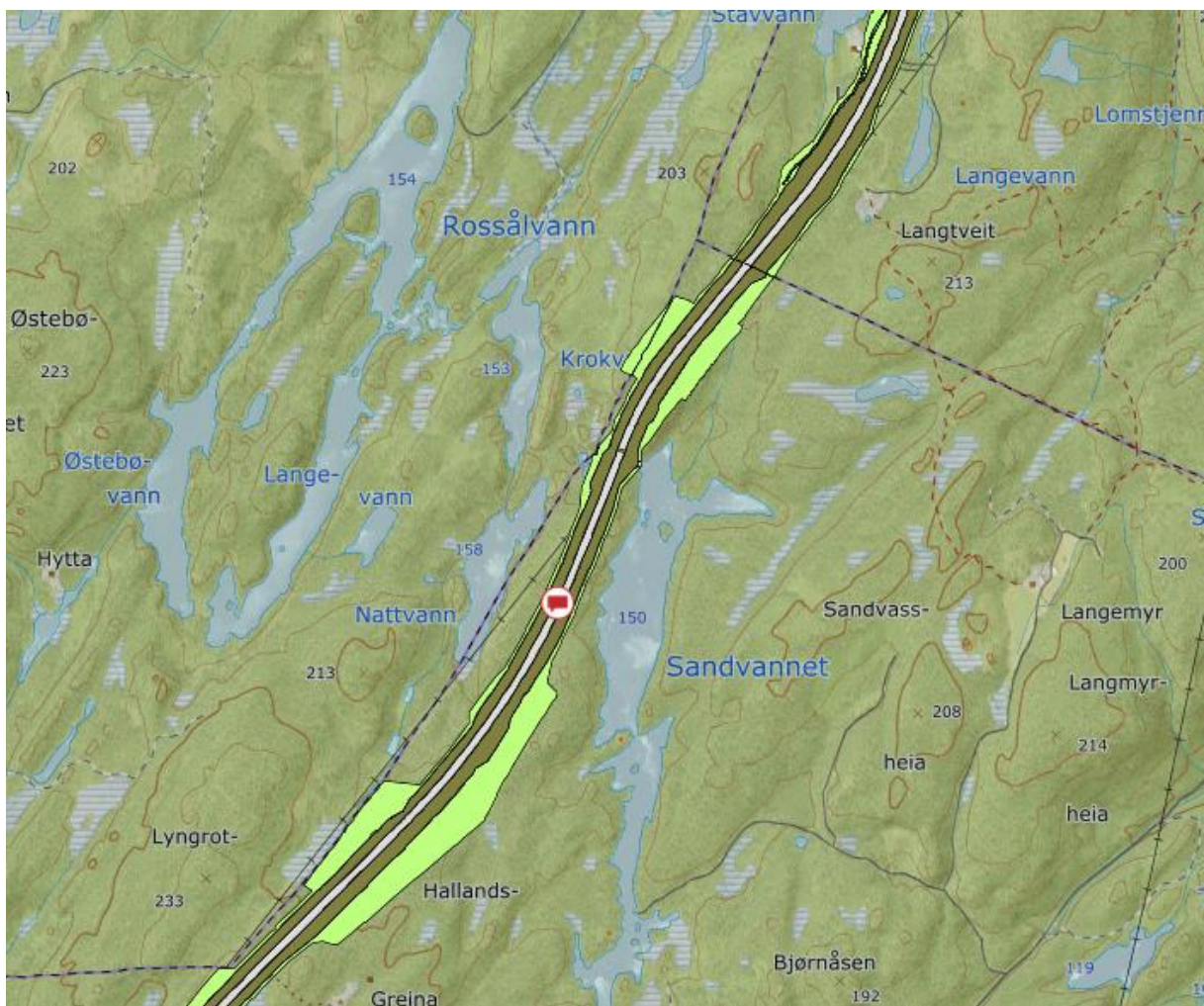
Stine Maria Hovet Isaksen og Karl Olaf Isaksen

Tallak Langmyr

Navn	Tallak Langmyr
Innsendt	9/14/2021, 11:39

Innspill: Som grunneier, og interessert i best mulig ivaretagelse av min eiendom samt friluftsområdet mellom Skjerkholt og Risør grense, vil jeg få komme med følgende innspill. Under forutsetning av at det velges veialternativet der dette området berøres understreker jeg følgende: Det må gjøres tilstrekkelige bøtende tiltak for å skjerme området for lyd. Bygging av støydemping mot særlig Sandvannsområdet må gjøres så høy at det er avbøtende både for friluftsliv, hytteeiendommer og fauna. Eventuelle deponi må avtales med grunneier på forhånd. Grunneier Gnr. 73, Bnr. 43

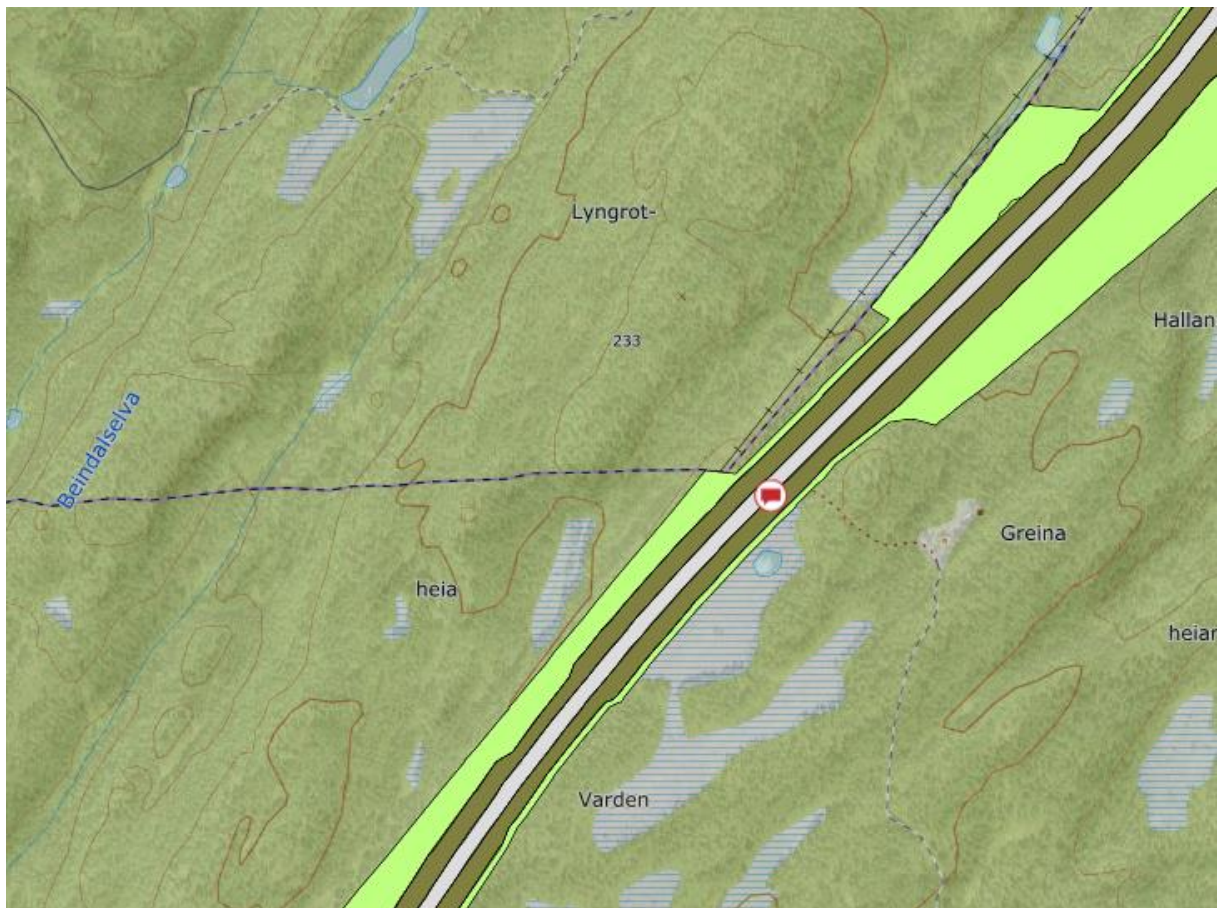
Kartutsnitt



Thor H lunde

Navn	Thor H lunde
Innsendt	9/14/2021, 20:47

Innspill: Leser om Nye veiers innspill om gjenbruk av gamle E-18 mellom Tvedestrand og Akland. Dette må og bør være en dårlig spøk. Når beboere ifra Modalen, Grændsen, Åsvann, Lindland, Røysland, Torbjørnsdal osv har begynt å slå seg til ro med at ny E-18 trasé er valgt og skal bygges bort ifra flest mulig hus og bygder, setter nye veier i gang på nytt. Dette tærer på psyken til menneskene som blir berørt og må trekkes tilbake. Stå for det trasevalget som var valgt, vær mer rundhåndet med viltoverganger og evt senke høyden eller tunnel ved hallandsheia, så bør vel noen miljøkrav være oppfylt? Husk og at den uberørte naturen det snakkes om samt mengder av turstier og vassdrag, strekker seg helt ned til dagens E-18. Videre vil også fremtidige boligområder i og rundt bygdene som nevnt, forringes kraftig og bidrar ikke til befolkningsvekst i distriktene.

Kartutsnitt

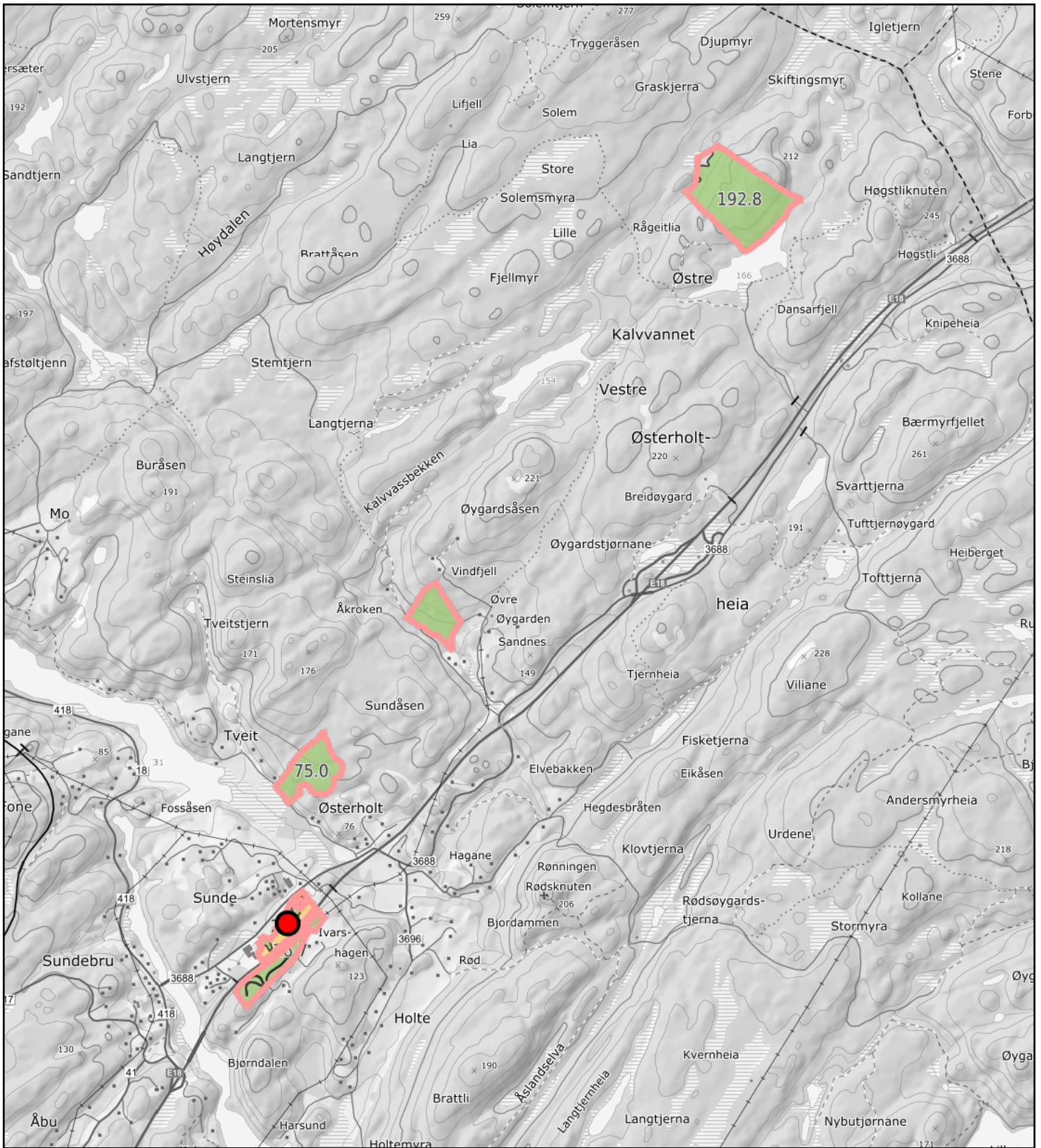
Tone Vestøl Bråten

Navn	Tone Vestøl Bråten
Innsendt	9/14/2021, 18:08

Innspill: Gjelder G.nr. 41 bnr 3. Det planlegges bygget ny Fylkesvei som i høringsutkastet er tegnet inn på vår eiendom for adkomst til Ivershage og påkjøring til ny E-18. Vi ser det som svært kritikkverdig at både Nye Veier og Gjerstad kommune ikke verdsetter verdien av dagens gårdsbruk, kulturlandskap og dyrka mark. Ved anleggelse av denne veien vil dyrka mark bli splittet i to, og store deler av matjord vil gå tapt. Det er begrenset matjord i Norge og dette er viktig å ta vare på. Slik fylkesveien er planlagt vil dette også få store konsekvenser i fremtiden for driftsbygningen i forhold til mulighet for å drive aktivt gårdsbruk. Det vil ikke være mulig å utvide dagens driftsbygning grunnet planlagt anlagt vei og byggegrense. Produksjonsgrunnlaget vil svekkes betraktelig og forringe mulig i forhold til drift av gårdsbruk. Eiendommen blir omringet av veier på alle kanter. I matjordplanen står det at berørte grunneiere er blitt kontaktet, vi kan ikke se at slik kontakt har forekommet. Vi ber Nye veier og Gjerstad kommune på det sterkeste å vurdere alternativ fylkesvei evt. benytte eksisterende adkomstvei til Ivershage, som ikke medfører forringelse av produksjonsdrift av gårdseiendommen. Dersom det ikke finnes alternativ, ber vi om følgende; • Ny fylkesvei legges så nærme Abel skole som mulig, for å bevare mest mulig av matjord på eiendommen og at det minsker konsekvensene for fremtidig utvikling av driftsbygning og støy. • Det anlegges ny tilførselsvei fra ny Fylkesvei til eiendommen i jordskanten, og eksisterende tilførselsvei til eiendommen og området rundt tilbakeføres til dyrket mark. Vedr. støytiltak så forutsetter vi at dette gjøres nærme ny E-18 og følger til enhver tid gjeldende retningslinjer for støy. Det forventes også at det iverksettes tiltak for å redusere støy også med tanke på fremtidens eventuelle drift av driftsbygning, dette gjelder også anleggsperioden. Eksisterende E-18 som ikke skal gjenbrukes forutsettes tilbakeført til matjordproduksjon.

Kartutsnitt





0 200 400 600m
 Målestokk 1: 30000 ved A4 utskrift
 Utskriftsdato: 14.09.2021 18:05
 Eiendomsdata verifisert: 14.09.2021 17:50

GÅRDSKART 4211-41/3/0
 Tilknyttede grunneiendommer:
 41/3/0



Markslag (AR5) 7 klasser		AREALTALL (DEKAR)	
TEGNFORKLARING			
	Fulldyrka jord	23.7	
	Overflatedyrka jord	0.0	
	Innmarksbeite	0.0	23.7
	Produktiv skog *	378.8	378.8
	Annet markslag	10.7	
	Bebygd, samf., vann, bre	8.3	19.0
	Ikke kartlagt	0.0	0.0
	Sum	421.5	421.5

* Produktiv skog er skog på fastmark og myr med skogbonitet lav eller bedre.

Kartet viser valgt type gårdskart for eiendommen man har søkt på. I tillegg vises bakgrunnskart for gjenkjenning. Arealstatistikken viser arealer i dekar for alle teiger på eiendommen. Det kan forekomme avrundingsforskjeller i arealtallene.

Ajourføringsbehov meldes til kommunen.

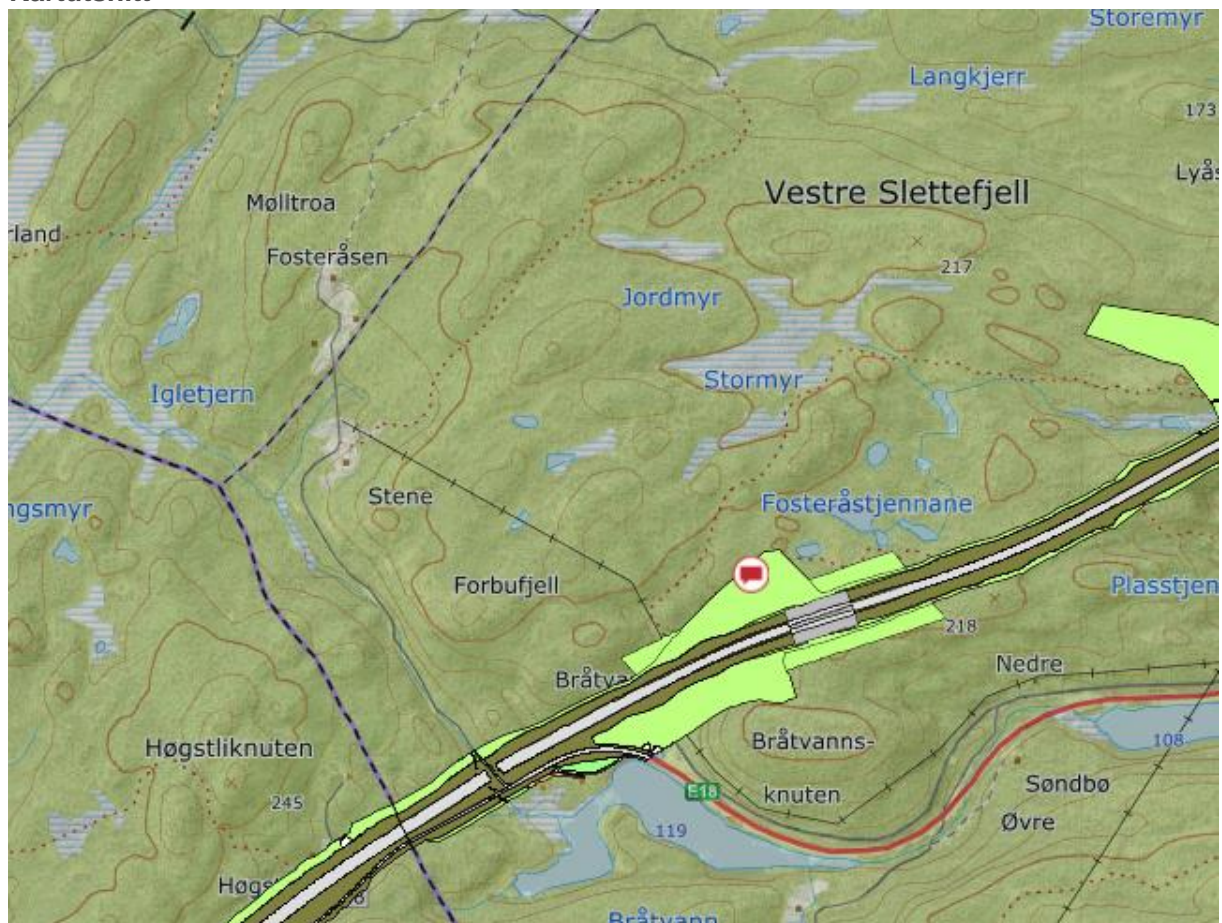
Arealressursgrenser
 Eiendomsgrenser
 Driftsenterpunkt

Tor Martin Grue

Navn	Tor Martin Grue
Innsendt	9/14/2021, 22:37

Innspill: Deponier for lagring av overskuddsmasse. Hvordan forsvares dette i forhold til FN's bærekraftsmål? Ekstrem fare for å drepe alt liv i vann og bekker/elver mellom Østerholtheia og Kilsfjorden.

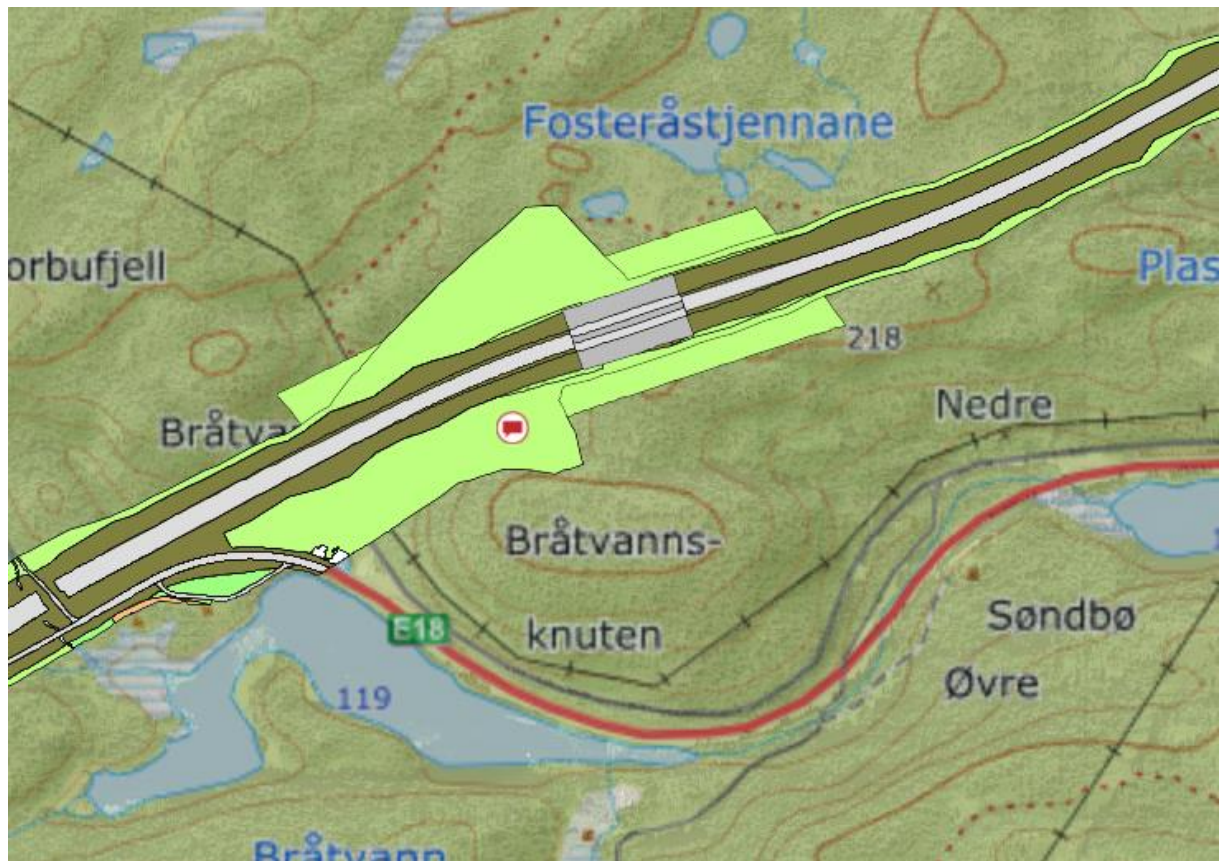
Kartutsnitt



Tor Martin Grue

Navn	Tor Martin Grue
Innsendt	9/14/2021, 22:38

Innspill: Deponier for lagring av overskuddsmasse. Hvordan forsvares dette i forhold til FN's bærekraftsmål? Ekstrem fare for å drepe alt liv i vann og bekker/elver mellom Østerholtheia og Kilsfjorden.

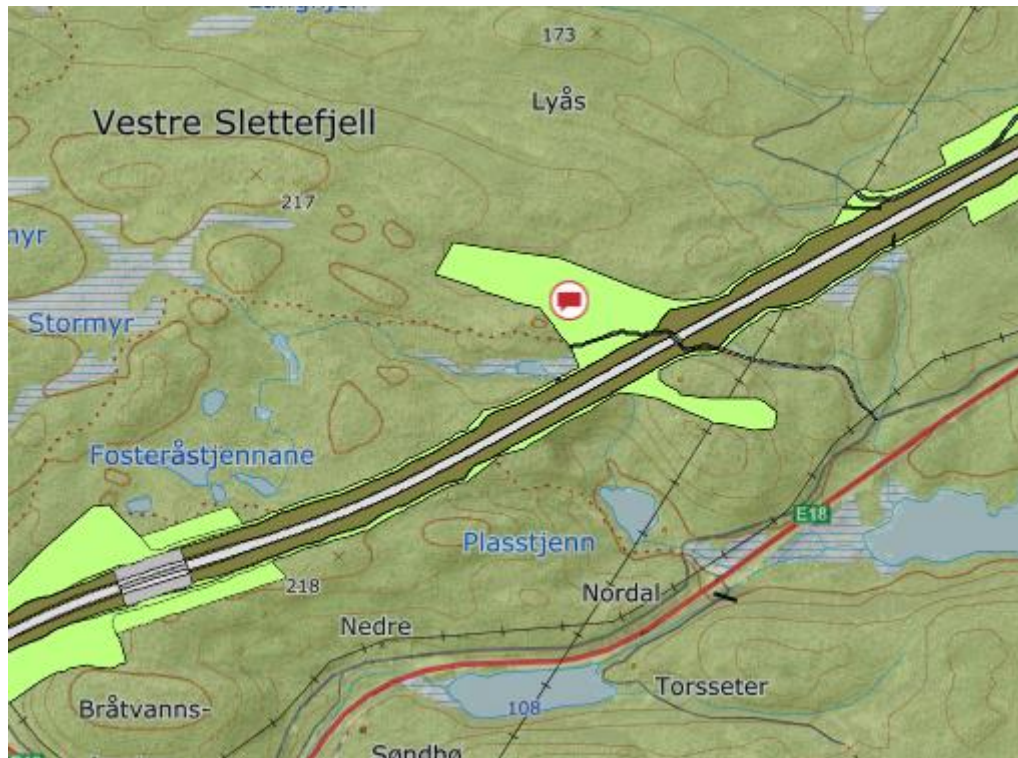
Kartutsnitt

Tor Martin Grue

Navn	Tor Martin Grue
Innsendt	9/14/2021, 22:40

Innspill: Deponier for lagring av overskuddsmasse. Hvordan forsvares dette i forhold til FN's bærekraftsmål? Ekstrem fare for å drepe alt liv i vann og bekker/elver mellom Østerholtheia og Kilsfjorden.

Kartutsnitt

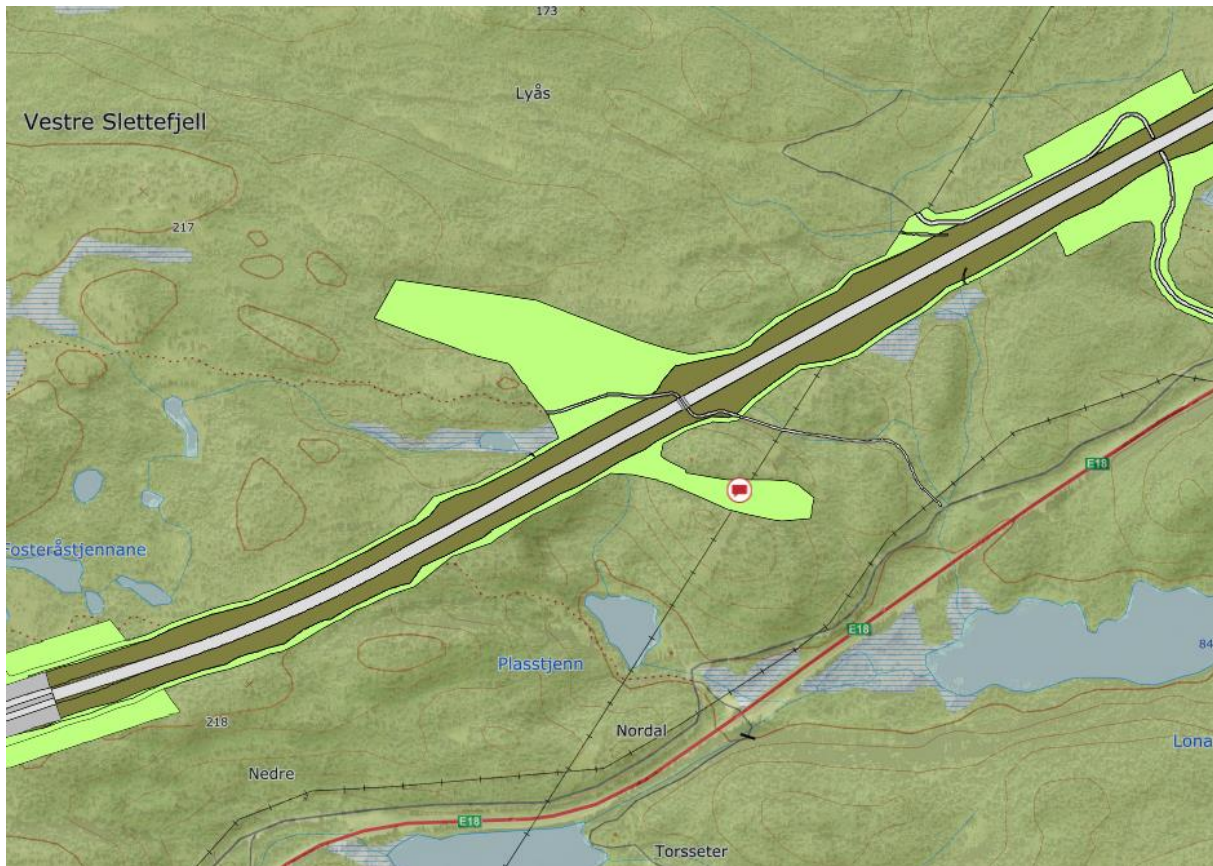


Tor Martin Grue

Navn	Tor Martin Grue
Innsendt	9/14/2021, 22:41

Innspill: Deponier for lagring av overskuddsmasse. Hvordan forsvares dette i forhold til FN's bærekraftsmål? Ekstrem fare for å drepe alt liv i vann og bekker/elver mellom Østerholtheia og Kilsfjorden.

Kartutsnitt

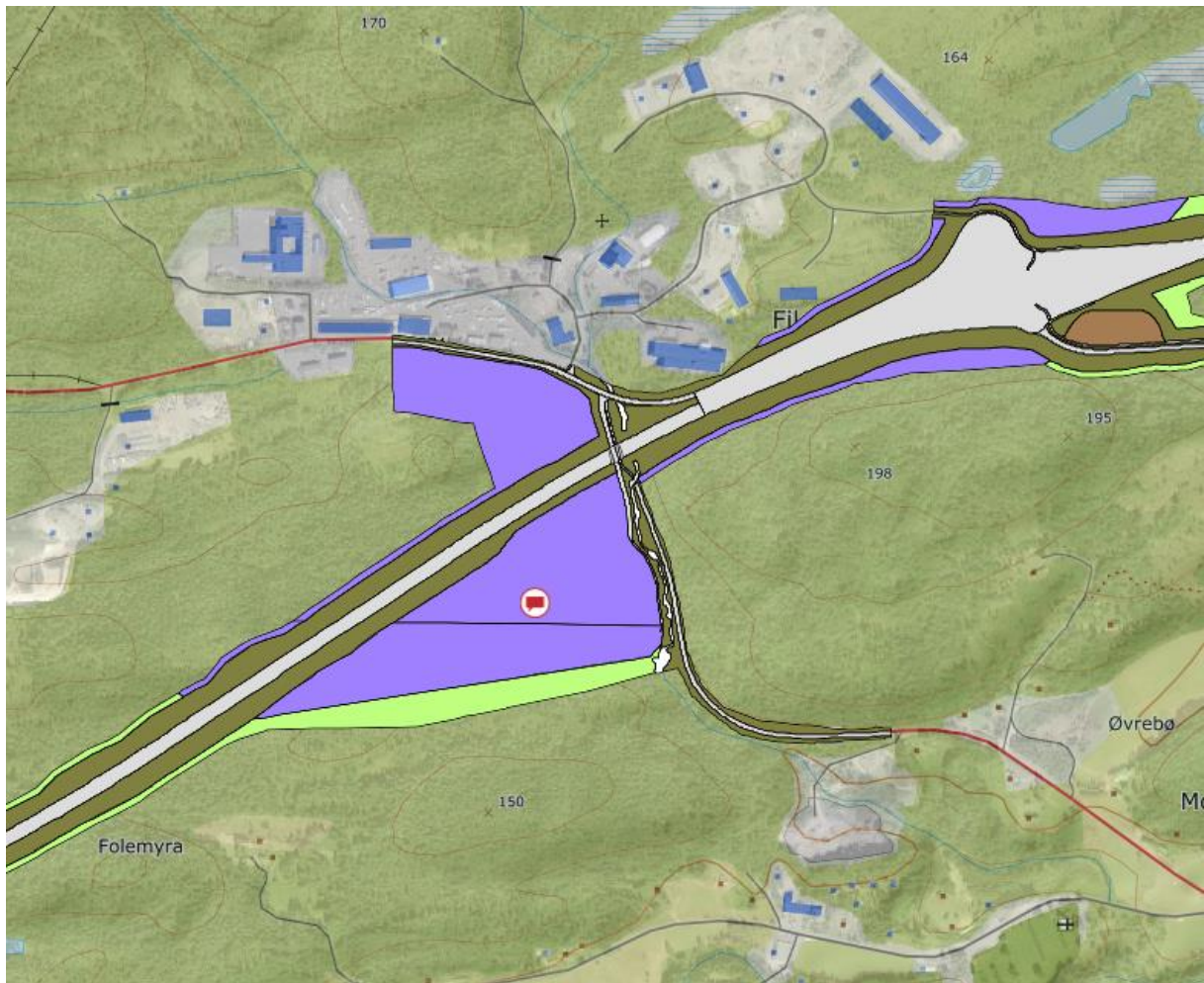


Tor Martin Grue

Navn	Tor Martin Grue
Innsendt	9/14/2021, 22:45

Innspill: Deponier for lagring av overskuddsmasse. Hvordan forsvares dette i forhold til FN's bærekraftsmål? Ekstrem fare for å drepe alt liv i vann og bekker/elver mellom Østerholtheia og Kilsfjorden.

Kartutsnitt

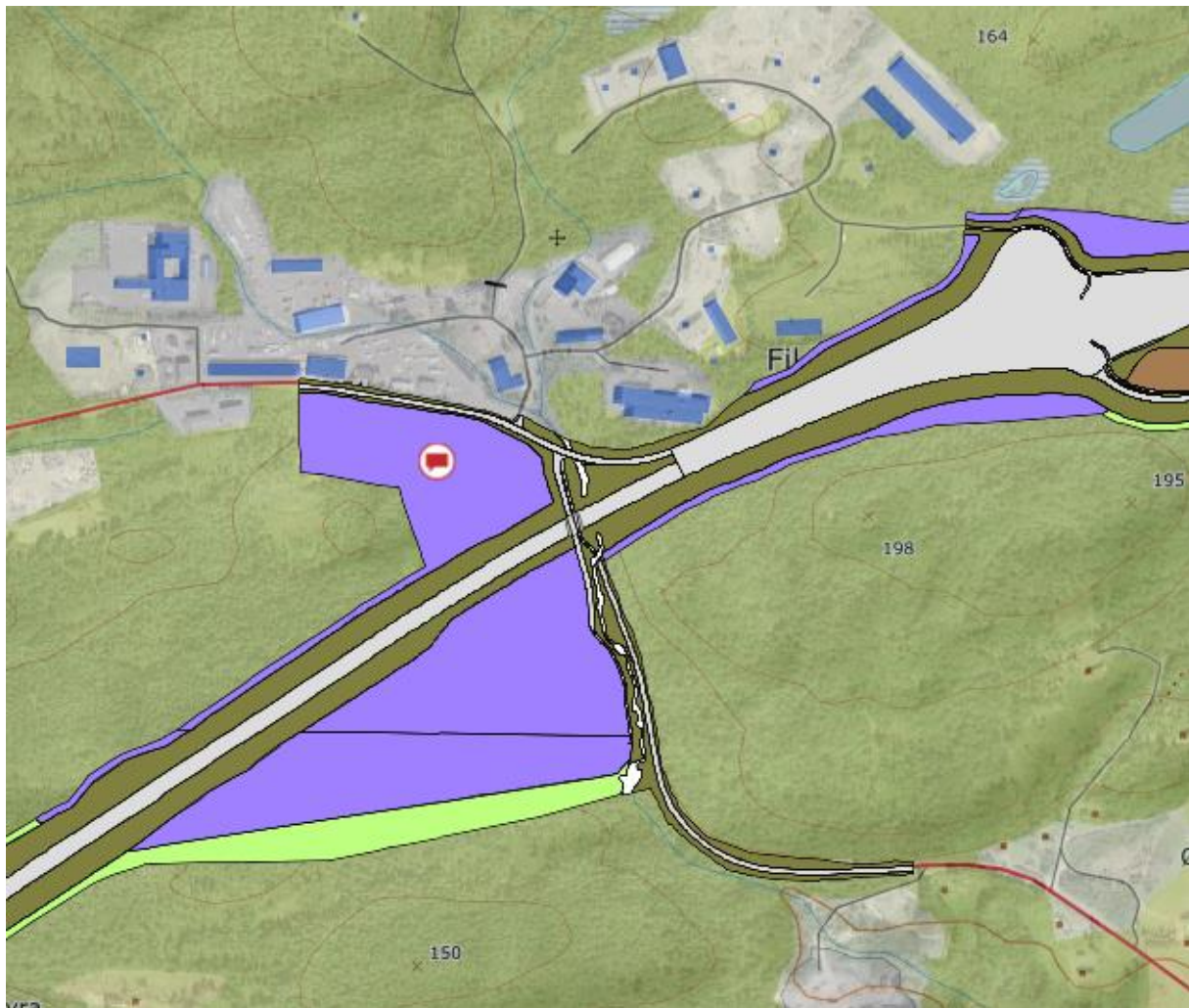


Tor Martin Grue

Navn	Tor Martin Grue
Innsendt	9/14/2021, 22:47

Innspill: Deponier for lagring av overskuddsmasse. Hvordan forsvares dette i forhold til FN's bærekraftsmål? Ekstrem fare for å drepe alt liv i vann og bekker/elver mellom Østerholtheia og Kilsfjorden.

Kartutsnitt

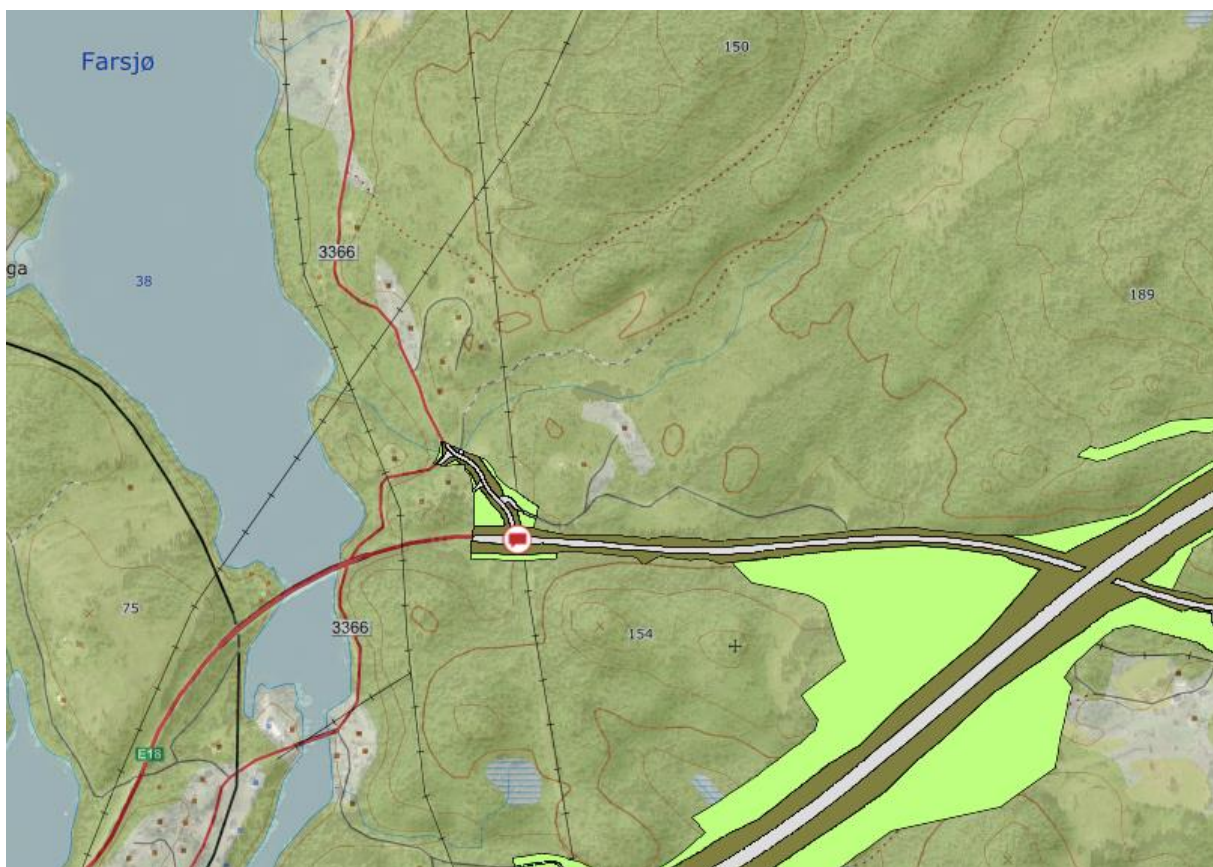


Trond Farsjø

Navn	Trond Farsjø
Innsendt	9/14/2021, 18:53

Innspill: Dersom det kommer en avkjøring fra dagens E-18 til Fv-3366 ved Hundsvik i Farsjø, Kragerø kommune har jeg følgende innspill. 1) Vegen må bygges oversiktlig med gode siktsoner. Det er mangelfull sikt inn til Ødegårdveien nr. 2 og 4. Denne må utbedres. 2) Gode siktsoner mot Ødegårdveien 3 må utføres. 3) Gatelys og asfalt er en selvfølge men må nevnes. 4) Eier av Ødegårdveien 3 - Trond Farsjø har en sommerledning fra Farsjøvannet som må klargjøres med nytt rør under ny avkjøring fra eksisterende E-18. Denne sommerledningen har vært i bruk i mer en 20 år. Førøvrig ønsker vi ny E-18 hjertelig velkommen. Dette blir bra.

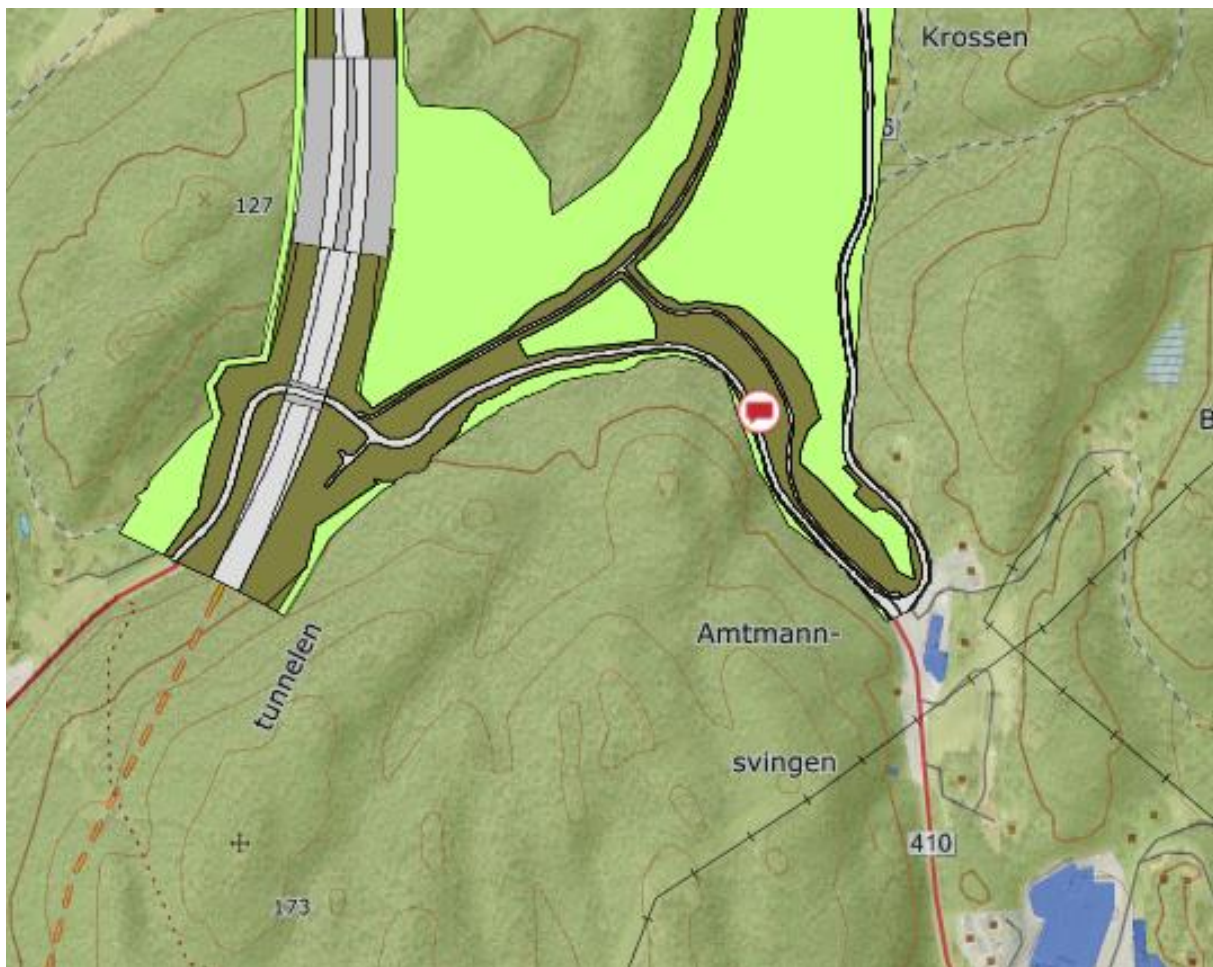
Kartutsnitt



Trond Glidje

Navn	Trond Glidje
Innsendt	9/14/2021, 07:32
Innspill: Vilt: Ser der planlegges oppfylling av Gårdalen ved Amtmannsvingen og etablering av ny GS opp dalen der. Der er 2-3 dyretråkk ned fra Myklebostadheia og ned Gårdalen som går videre over mot nord øst mot Takseråsen. Viktig at de observeres og videreføres gjennom/over Gårdalen ifm nye fyllinger som planlegges slik at fyllingsfot ikke blir for bratt og steinete og ikke kan krysses av viltet. Her kan lokale jaktlag/viltlag bistå med informasjon	

Kartutsnitt



Øyvind Haugholt

Navn	Øyvind Haugholt
Innsendt	9/14/2021, 10:18
Innspill: Tunnel igjennom Esphaugen bør brukes for å spare naturen og skape fremkommelighet for fotgjengere og vilt. Tunnel ,lengst mulig, vil være støyreduerende i området som brukes av padlere, hytteeiere og andre fotgjengere. Der det blir åpen veg må støyreduerende voll være minst 4-fire meter høg for å gi best effekt Det kom frem på møtet i Vegårshei er det beregnet ca.2.2km.mellom viltovergangene og det er mye for langt. Kjentfolk vet hvor dyretråkkene går og der må overgangene være. Hjorteviltet går ikke langt fra tråkket før de snur derso de ikke finner åpning i gjærdet. Dersom viltet ikke får vandre med de forskjellige årstidene er det fare for innavl og/eller sulte død	

Kartutsnitt



Alf Eivind Myren

Navn	Alf Eivind Myren
Innsendt	9/15/2021, 21:07

Innspill: Dersom Vierliveien skal benyttes som anleggsvei er det avgjørende at det er fremkommelighet til Vierliveien21 til en hver tid. Vi driver gård og er avhengig av å kunne få forleveranse, dyrebil mm når det trengs. Også beredskapsmessig i forhold til evt brann mm er dette svært viktig. Vi driver med gris og ammeku.

Kartutsnitt



Alf Eivind Myren

Navn	Alf Eivind Myren
Innsendt	9/15/2021, 21:15

Innspill: Støyskjerming. Det må støyskjermes både ved risørkrysset over Savannet og ved Eksjø. Dalen ned mot Risør krysset fra Eksjø vil bære støyen langt oppover, husene som ligger tette på må nødvendigvis bli svært støyuutsatt uten en god støyskerm på broa/langs strekket. Også ved Eksjø er støyskjerming svært viktig for å kunne ivareta området som "stille" og den naturperla det er. Det er ikke en gang motoriserte båter på dette vannet. Reguleringsplanen må kartfeste og sikre høyde på støyvoll.

Kartutsnitt



Alf Eivind Myren

Navn	Alf Eivind Myren
Innsendt	9/15/2021, 21:121

Innspill: Viltkryssing ved Eksjø/Langmyr må flyttes østover mot Espehaugen slik at den kommer på eksisterende trekk. Dette er det viktigste trekket fra Vegårshei mot Risør både for elg, hjort og rådyr. En tunell i området vil virke svært positivt, både med tanke på kryssing for folk og dyr, men også med tanke på støy. Det må generelt være tilstrekkelig med viltgjerd langs vei og ved kryss, så det ikke blir som kryssløsningen på Grenstøl der viltet kommer ut i veibanen og skaper farlige situasjoner både for bilister og for ettersøkspersonell som skal ut å jobbe på vei med høy hastighet. Jeg er også leder av fallviltgruppa i Vegårshei kommune, så dette innspillet er både i den rollen og som innbygger.

Kartutsnitt

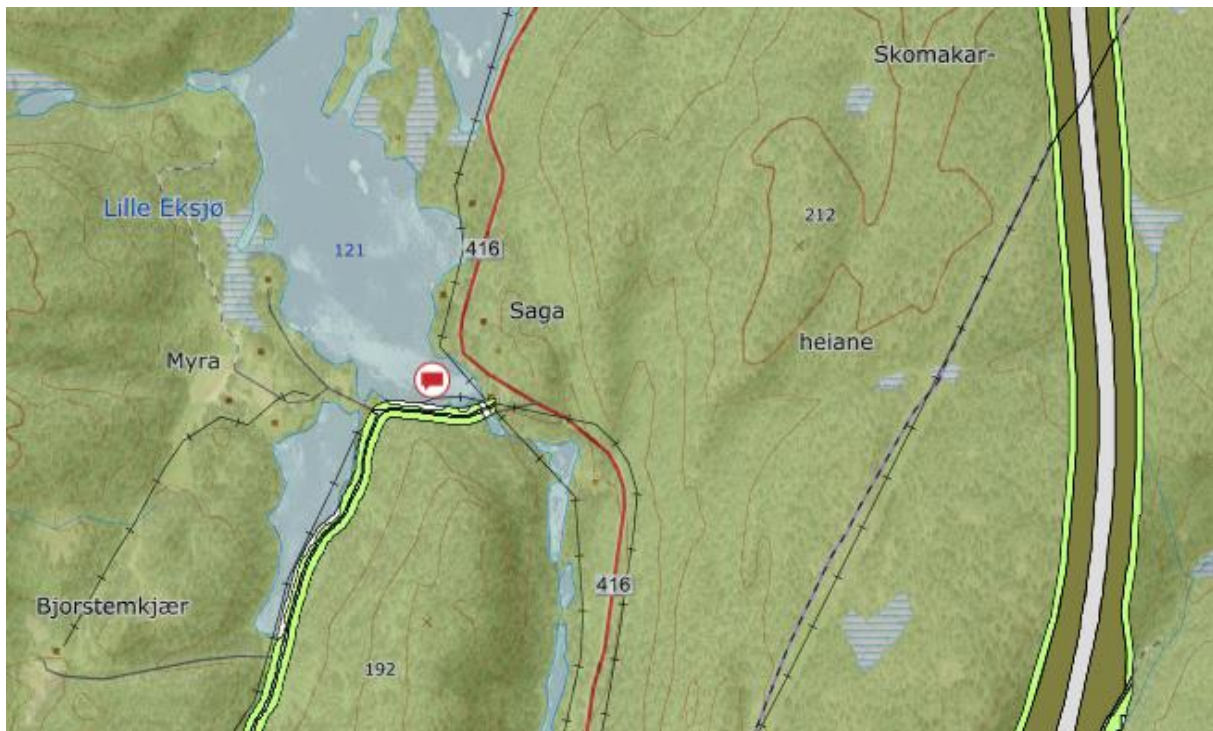


Alf Eivind Myren

Navn	Alf Eivind Myren
Innsendt	9/15/2021, 21:26

Innspill: Det må tas tilstrekkelig hensyn til det vernede vassdraget. Her er rødlistet arter som ål og hekkende fiskeørn. Et tidligere arbeid for vannkraftverk ble stoppet av blant annet disse hensynene.

Kartutsnitt

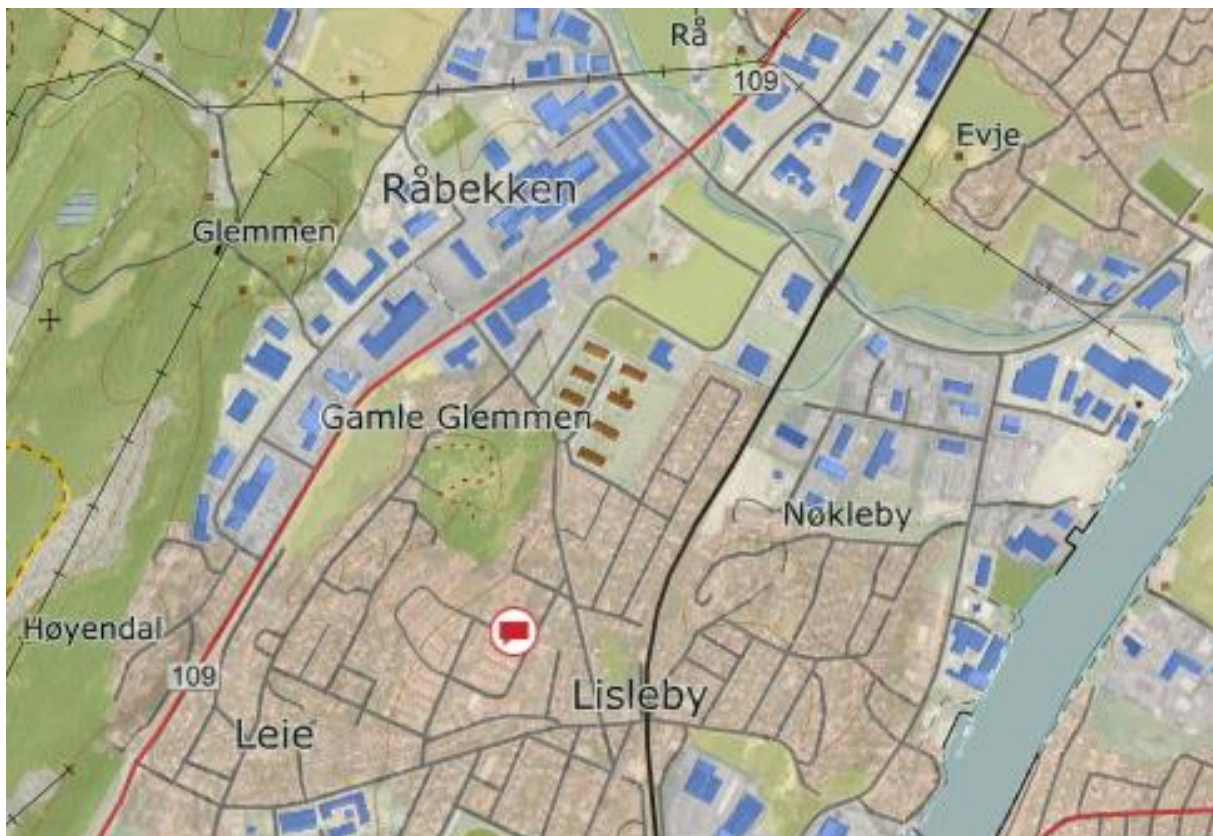


Anders Lunde

Navn	Anders Lunde
Innsendt	9/15/2021, 21:18

Innspill: Ved Djupmyr ved Sandvann på Songe er det viktig at viltovergang er tilpasset Lassbærer slik at terreng på andre siden kan nå enkelt. Det samme gjelder ved viltovergang ved Blekktjennheia. Når det gjelder det store masse deponi ved sandvann så er det viktig at dette i størst mulig grad tilbakestilles til terrenget. Her er et av østre agders mest brukte tur terreng.

Kartutsnitt

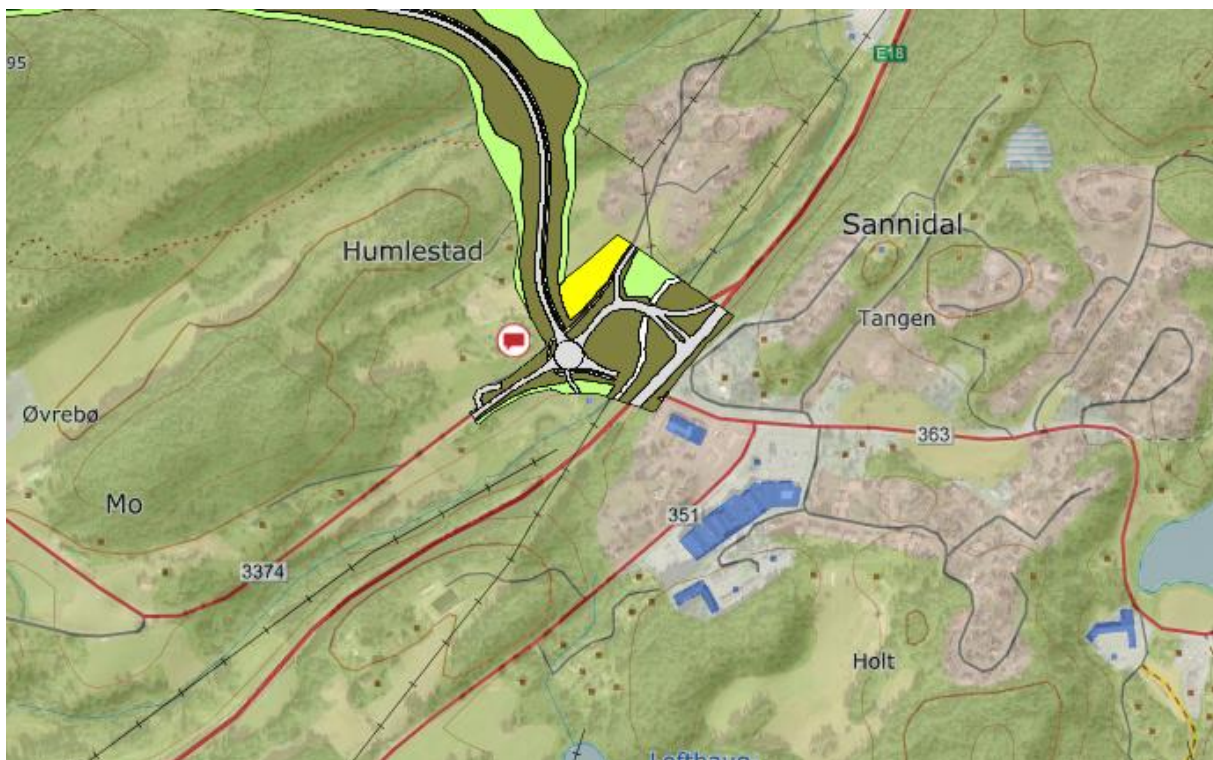


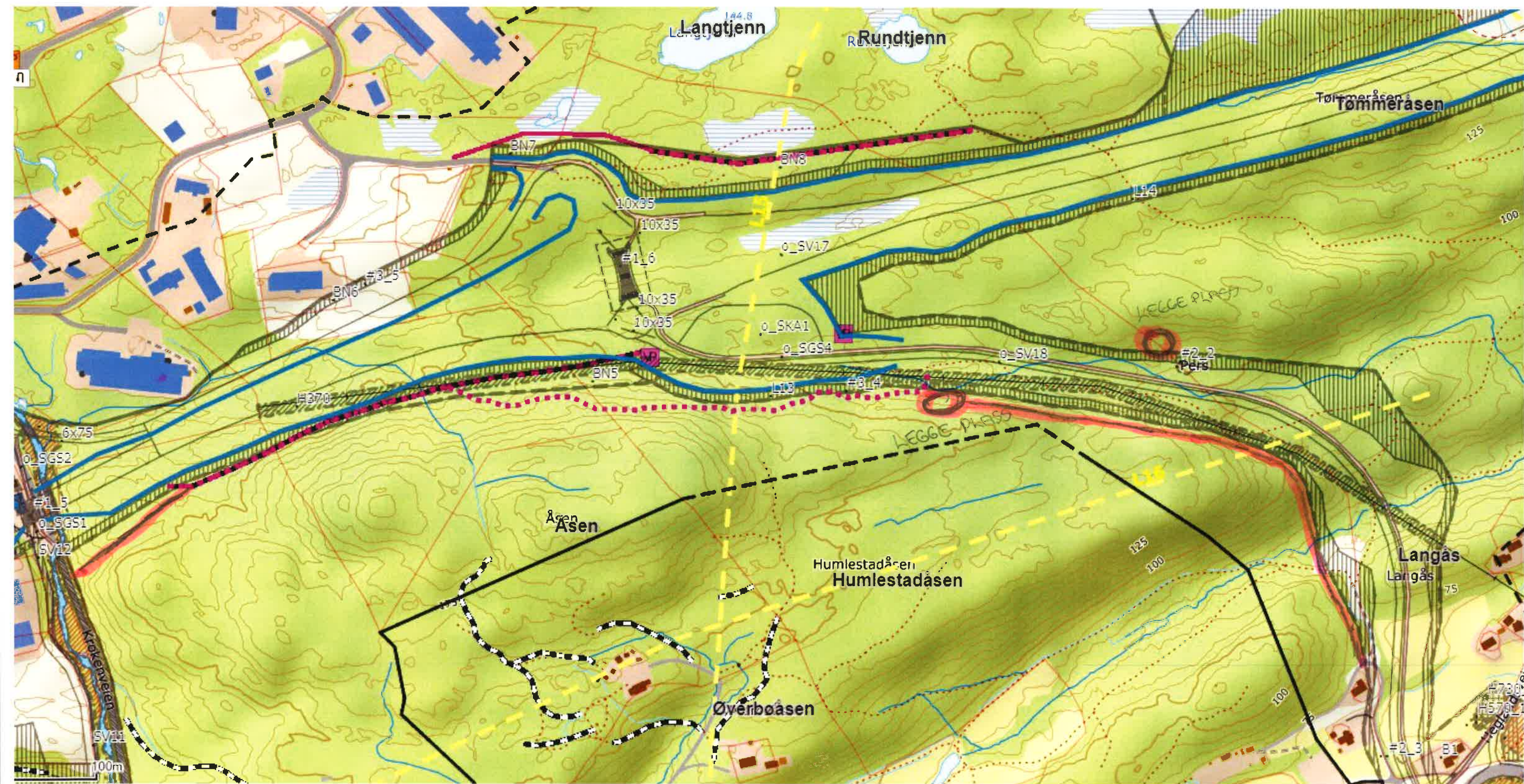
Arild Eggum Humlestad

Navn	Arild Eggum Humlestad
Innsendt	9/15/2021, 21:44

Innspill: Heglandsveien 7, gbnr 58/2 - Støyforurensning. Boligen vår er i dag sterkt påvirket av støy fra dagens e18 og med ny fylkesvei tilkoping opp til planlagt østre kryssalternativ på ny fire felts e18 trase, tett på boligen, er vi bekymret for ytterligere støy belastning. Vår bekymringen vokser enda større med viten om prognoser som tilsier ÅDT opp mot 5000 på dagens e18 selv etter ny trase er åpnet. Vi vil da oppleve trafikkstøy fra nord, øst og sør. Hvordan denne støyforurensningen skal håndteres og reduseres kommer ikke frem i forslaget til detaljreguleringsplan e18 Tvedestrand-Bamble. Det vil være behov for ytterligere støydempings tiltak utover lokale tiltak på bolig. Dette er gjeldene for mange boliger langs Heglandsveien. - Gårdsveier. Veiforbindelse fra avkjøring Heglandsveien og til bolig Heglandsveien 7, 9 og 11 som blir liggende delvis under ny fylkesveiforbindelse Tangen-Fikkjebakke, er ikke beskrevet i planforslaget. Her må dagens gårdsvei erstattes med ny funksjonell vei parallelt med ny fylkesvei til boligene. - Driftsveier gbnr 58/2. Dagens driftsveier strekker seg hovedsakelig som et sammenhengende veinett med utgangspunkt i boligen Heglandsveien 7. Disse vil bli sterkt berørt i fremlagt planprogram og er her fra min side beskrevet, for nedre del av eiendommen, i vedlagt kart skisse. Driftsveinettet er hyppig brukt som driftsvei, men like viktig også til jakt utøvelse og friluftsliv. - Øvrige merknader. Jeg stiller meg bak hørings innspillene fra Kragerø Viltneid og Kragerø Kommune! MVH Arild Eggum Humlestad

Kartutsnitt

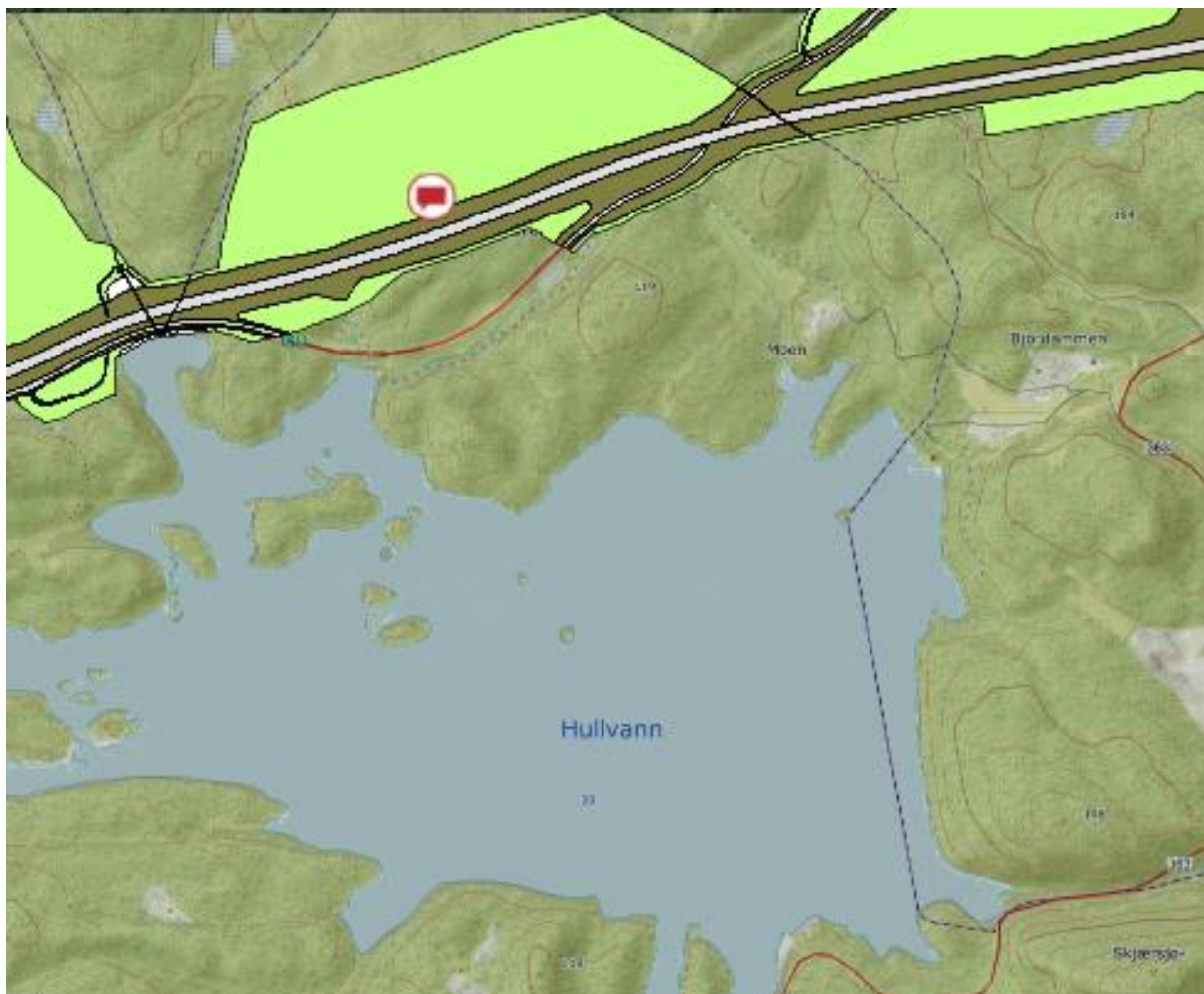




Arno Mong Daastøl

Navn	Arno Mong Daastøl
Innsendt	9/15/2021, 20:01
Innspill: Avisartikkel med spørsmål til Nye veier 5. juni 2019: Jeg ringte og sendte også brev. Nye veier svarte aldri. https://www.kv.no/rasering-av-krageros-indre-skjargard/o/5-63-176393 Rasering av Kragerøs indre skjærgård?	

Kartutsnitt



<https://www.kv.no/rasering-av-krageros-indre-skjargard/o/5-63-176393>

Rasering av Kragerøs indre skjærgård?



Leserbrevforfatteren mener eksisterende E18 kan brukes til én kjøreretning på den nye E18.
(Arkivfoto)

Arno Mong Daastøl

05.06.19 14:45

Leserbrev

Som vi alle ser i Bamble, vil bygging av 4-felts trasé for nye E18 gjennom Kragerø skape enorme og evige naturskader! Det er også unødvendig ekstremt kostbart.

Spørsmål. – For meg ser det dessverre ut som om «Nye veier» ikke har lagt alle kortene på bordet. Jeg stiller derfor noen spørsmål til «Nye veier»:

Kan dere være vennlig å opplyse mer detaljert: Hvorfor mener dere at den eksisterende traseen for E18 ikke kan benyttes, til trasé for én kjøreretning for den nye E18? Og kan dere kommentere de motforestillingene jeg kommer med under.

«Nye veier» skylder lokalbefolkningen å svare åpent og offentlig på dette, gjør dere ikke? Disse problemene må ikke forsvinne inn i møtelokaler og rapporter der få av befolkningen får nyss om dem.

Å benytte også den eksisterende traseen, vil så vidt jeg kan forstå, kunne legge den nye traseen (for motsatt kjøreretning) annerledes, og på en sterkt redusert- og mer naturvennlig måte. Dessuten kan dette, et godt stykke på vei, halvere kostnadene for en ny firefelts E18. Og da har jeg ikke engang startet med å ramse opp besparelser i ulike utslipp og forurensing, samt plager for lokalbefolkningen.

Kragerøs indre skjærgård. Som nevnt i innledningen, vil en full 4-felts trasé for nye E18 gjennom Kragerø skape enorme naturskader – og evige naturskader, for alle framtidige generasjoner! Veien vil gå gjennom Kragerøs indre skjærgård med et lappeteppe av vakre innsjøer, fjorder og øyer. En av de største kvalitetene med dette området er stillheten, fraværet av bråk fra båtmotorer. Da plikter vi å dempe bråket fra biler. Vi plikter å gjøre vårt beste i å ta vare på disse kvalitetene så godt vi kan, for oss selv som lever nå, og for alle som kommer etter oss. Skadevirkningene av nye E18 bør holdes så lave vi bare kan. Jeg tror alle vil dette, også «Nye veier», men jeg tror dere tenker for tradisjonelt og «snevert»:

Gamle E18 kan brukes. I KV leste jeg tidligere at den gamle traseen fra cirka 1970 angivelig ikke kan brukes, blant annet på grunn av feil kurvehellinger. Det tror jeg ikke på: Intet er umulig. Med justeringer vil den sikkert duge til 100 km/t. Det holder. Det viktigste er ikke farten, men sikkerheten – og derfor å skille kjøreretningene slik at farlige forbikjøringer og frontkollisjoner hindres. Om offentlige regler om utforming av eier er problemet, så får dere sørge for at de endres!

Traseen for eksisterende E18 kan brukes til én kjøreretning, og den andre kjøreretningen kan legges parallelt et stykke unna, i en annen trasé. Slikt skille mellom kjøreretningene er vanlig i andre land, spesielt i kupert terreng, som i upstate New York, i USA. Og, det er jo nettopp slikt terreng vi har i Kragerø-området, i enda høyere grad! Det er rett og slett dumt å legge fire kjørefelt kloss inntil hverandre i kupert terreng.

Atskilte traseer vil gjøre trafikken enda tryggere. Atskilte traseer vil også gjøre det langt lettere for skogens dyr å passere veien. En firefelts motorvei fungerer derimot som en livsfarlig Berlin-mur gjennom landskapet. En mur som bryter årtusengamle dyretråkk. Og som nevnt innledningsvis vil det et stykke på vei halvere kostnadene for en ny firefelts E18, og bli langt mer naturvennlig. Besparelsene kan brukes til å lindre plagene for dem som blir berørt av den nye E18.

Tenk annerledes. Jeg synes det er på tide at «Nye veier» tenker annerledes, og ikke bare bygger slik man vanligvis bygger her på berget. Om «Nye veier» mener alvor med kostnadsbesparing og naturvern, synes jeg dere bør ta dette forslaget på alvor. Og politikerne og naturvernerne, hvor er dere? Har dere ikke noe å si om raseringen av Kragerøs indre skjærgård?

Dr. Arno Mong Daastøl

Samfunnsøkonom, grunnlegger av Norsk Sportaxi A.S. og innotrans.net

Arno Mong Daastøl

Navn	Arno Mong Daastøl
Innsendt	9/15/2021, 20:05
Innspill: Avisartikkel i KV (Kragerø Blad Vestmar) 14 september 2021. Rasering eller gjenbruk?	

Kartutsnitt



Rasering eller gjenbruk?



Fjellskjæring ved Dørdal, bak ligger Bakkevann (Bamble) og Hullvann (Kragerø)
Foto: Dronefoto: Per-Kåre Sandbakk / NRK

Den nye 4-felts E18 gjennom Bamble er et skrekkelig stygt monster. Nye E18 gjennom Kragerø blir antakelig like stygt. For, Kragerø har samme type natur, og unntas fra den nye gjenbruks-satsingen i Aust-Agder. – Og som NRK skrev (28/8) „bruer og tunneler er dyre. Derfor vil Nye veier heller lage sammenhengende skjæring i landskapet.» - og fyllinger.

Naturfiendtlig E18. Som jeg skrev i KV 5. juni 2019 ([Raseringen av Kragerø indre skjærgård](#)) så vil en ny 4-felts E18 bli det største naturinngrepet som hele distriktet Bamble-Kragerø-Gjerstad-Tvedestrand noensinne har opplevet – siden istiden. ... Veien vil gå gjennom indre skjærgård i Kragerø og Aust-Agder, der vi har et lappeteppes av vakre innsjøer, fjorder, øyer – og stillhet. Såret i naturen vil bli liggende der i evig tid. 1500 mål skal raseres bare i Kragerø. Bakkevann vil bli helt ødelagt, med den gamle E18 tvers over og på nordsiden, og den nye på sørsiden.

Nye veier innrømmet (1/9 - ved direktør planlegging og drift, Finn Aasmund Hobbesland), at «- Klima- og miljøspørsmål har til nå ikke vært en del av Nye Veiers planprosess». Sant nok, for dette lå ikke i Stortingets mandat til Nye veier.

Politikere og Naturvernforbundet svikter. Å utelate naturvern er nesten utrolig. Dette skjer etter at naturvern har vært diskutert verden over, kanskje først med Platon og Hippokrates – altså i 2500 år, men for alvor fra 1960-tallet. Nye veier planlegger altså en massiv rasering (med Stortingets mandat i ryggen), samtidig som Stortingspolitikere nærmest står på hodet foran valget 2021, for å fortelle velgerne hvem som er grønnest i klassen. «Klima» - ikke naturvern, er deres hovedfokus – liksom *Nye veier* nylig også argumenterer. Det er likevel stor avstand mellom selvskryt og virkelighet også hos *Nye veier*, ikke bare hos politikerne.

Også Naturvernforbundet har sittet ganske stille de siste årene, mht. Kragerø finnes det stakkarslige unntak av et halvsides brev fra Naturvernforbundet til Stortingets

transport- og kommunikasjonskomite 11/2, og et innlegg i KV 21/8, skrevet av *Naturvernforbundet i Grenland*. Begge steder gjentok de kravet om 2-3 kjørefelt med midtdeler - i stedet for 4-felt, slik de gjør ved nesten alle motorveitbygginger. Dessuten ønsker de å bygge en ny parallell barriere gjennom sørlandsnaturen for høyhastighetstog. Dette er en svært gammeldags og ekstremt naturskadelig løsning (se min artikkel om dette i tidsskriftet [Samferdsel](#), nov. 2007).

Gjenbruk er mulig og ønskelig. Jeg gjentar (fra 2019): En gjenbruk av traseen fra 1971 (Dørdal-Tangen) vil langt på vei halvere kostnader, gi enklere overganger, samt minske og forenkle inngrepene i naturen. Delte traseer vil også øke trafikksikkerheten. Dette ble praktisert i USA og Tyskland på 1930-tallet. Når skal vi lære?

For øvrig: 1971 traseen ble laget med svært høy kvalitet, og har knapt opplevd telehiv. (Den ble for øvrig planlagt som 4-felts vei). 1971 traseen ble også bygget med respekt for naturen, og føyer seg vakkert inn i landskapet. Den er faktisk en turist-attraksjon! – med vakre pause-plasser ved Bakkevannet. Det skal relativt små justeringer til for å legge til rette for dagens krav for 100 km/t, som bør duge. - En ny parallell 2 felts vei (med trafikk i motsatt retning) bør følge samme kvalitet og vise samme respekt for naturen, og legges vekk fra perler som Bakkevann.

Kragerø ekstra utsatt – ingen gjenbruk. Nylig ble det avholdt møte (1 sept. 2021) mellom *Nye veier* og de 8 involverte ordførerne i distriktet (Dørdal-Tvedestrand) – nok en gang uten «folk flest» til stede. Hobbesland i *Nye veier* uttalte at de skulle begynne å tenke på naturvern og gjenbruk av eldre veier i Aust-Agder. «... Nye Veier nå ønsker å se på deler av E18-prosessen på nytt – da fra fylkesgrensa i Telemark til Tvedestrand.» (KV 1/9) Imponerende, ikke sant? - men ulovlig sent! Ifølge avisene deltok alle ordførerne i heia-koret.

Dessverre stilte ingen kritiske spørsmål over følgende: Gjenbruk skal bare gjelde Aust-Agder – ikke over fylkesgrensa og i Kragerø. Kragerøs ordfører, Grunde Knutsen, burde ha protestert. KV referer ham slik: «for Kragerø kommunes del så han det som lite aktuelt å gjøre særlige endringer i forhold til slik planen ligger i dag.» Ordføreren vil altså ikke ha gjenbruk av E18 gjennom Kragerø, og ønsker dermed mer rasering av naturen enn nødvendig.

Kragerøs politikere har de siste årene hevdet å satse på turisme, og særlig aktiv helårs-turisme. De er visstnok for naturvern også ... I praksis er dette tullprat. Det er tydelig, når vi ser de store linjene som Kragerø godtar for E18, og ikke bagateller som et par veikryss: Det er trist, at Kragerøs demokratisk valgte politikere sitter som nikkedukker for *Nye vei*ers utpressing: 'Hvis dere ikke gjør som vi sier, får dere ingenting'.

Det er også trist, at det var Stortingspolitikerne som utformet *Nye vei*ers naturfiendtlige utpressingstaktikk - overfor kommuner som forsvarer sine innbyggere. Lenge leve demokratiet.

Dr. Arno Mong Daastøl
Transport- og samfunnsøkonom

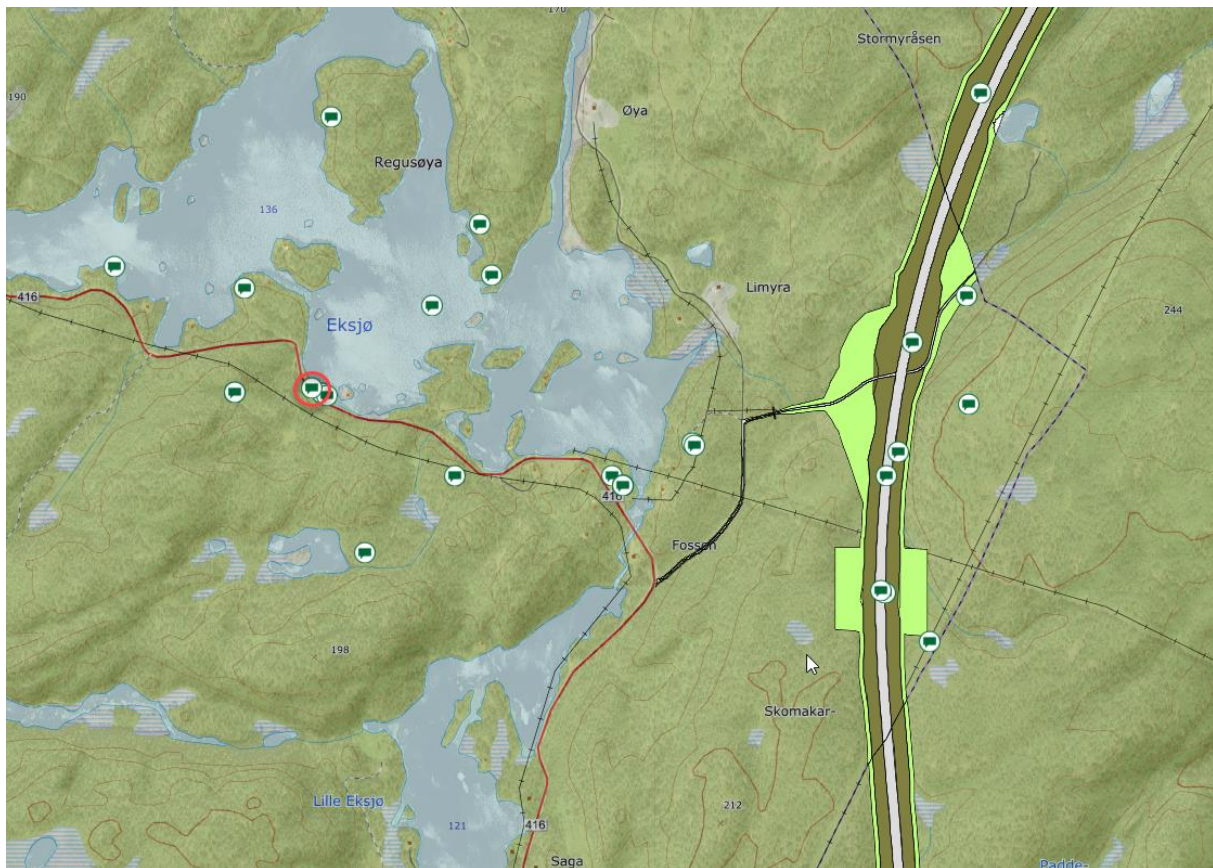
Se også: [Raseringen av Kragerø indre skjærgård](#) .

Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 22:03

Innspill: Rasteplass ved Eksjøstrendene, ein av fleire med badesjansar, der ein vil ha utsyn direkte mot E18, og som utan tunnel gjennom Espehaugen vil vere lite attraktiv.

Kartutsnitt

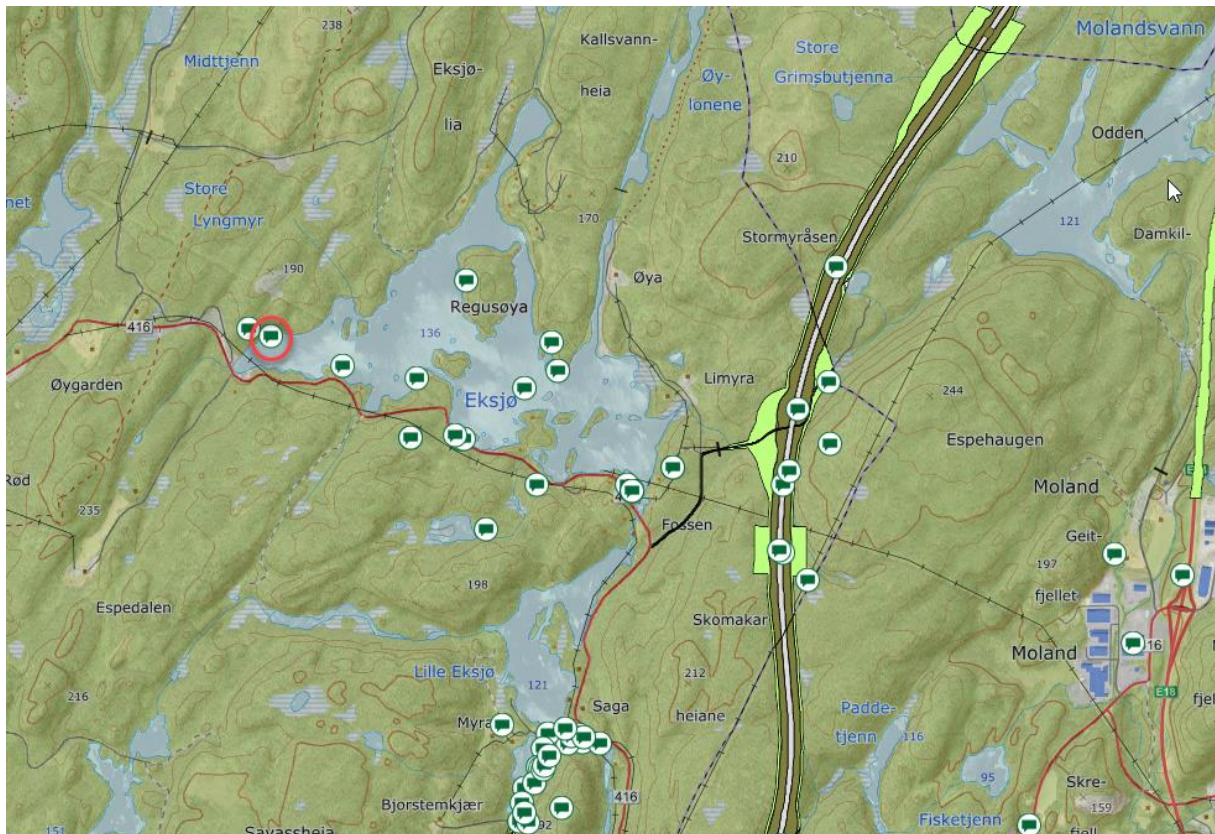


Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 21:24

Innspill: På Sankthansfjellet ved Eksjø og til Butangen er det ca.200 overnattingar i året i telt, bubil, campingvogn og bilar av ulike typar. På nettsider som Park4night o.l. er det stadig skryt av området øvst i Eksjø med takk til alle som passar på naturen i dette vakre området på alle språk. Her ser ein rett mot Espehaugen, og potensialet for overnatting i ro og stille vil vere tapt for alltid. Dette er også den mest brukte badeplassen ved Eksjø, noko som gjer Nærestadgrenda og austre del av Vegårshei til ein meir attraktiv del å bu i.

Kartutsnitt

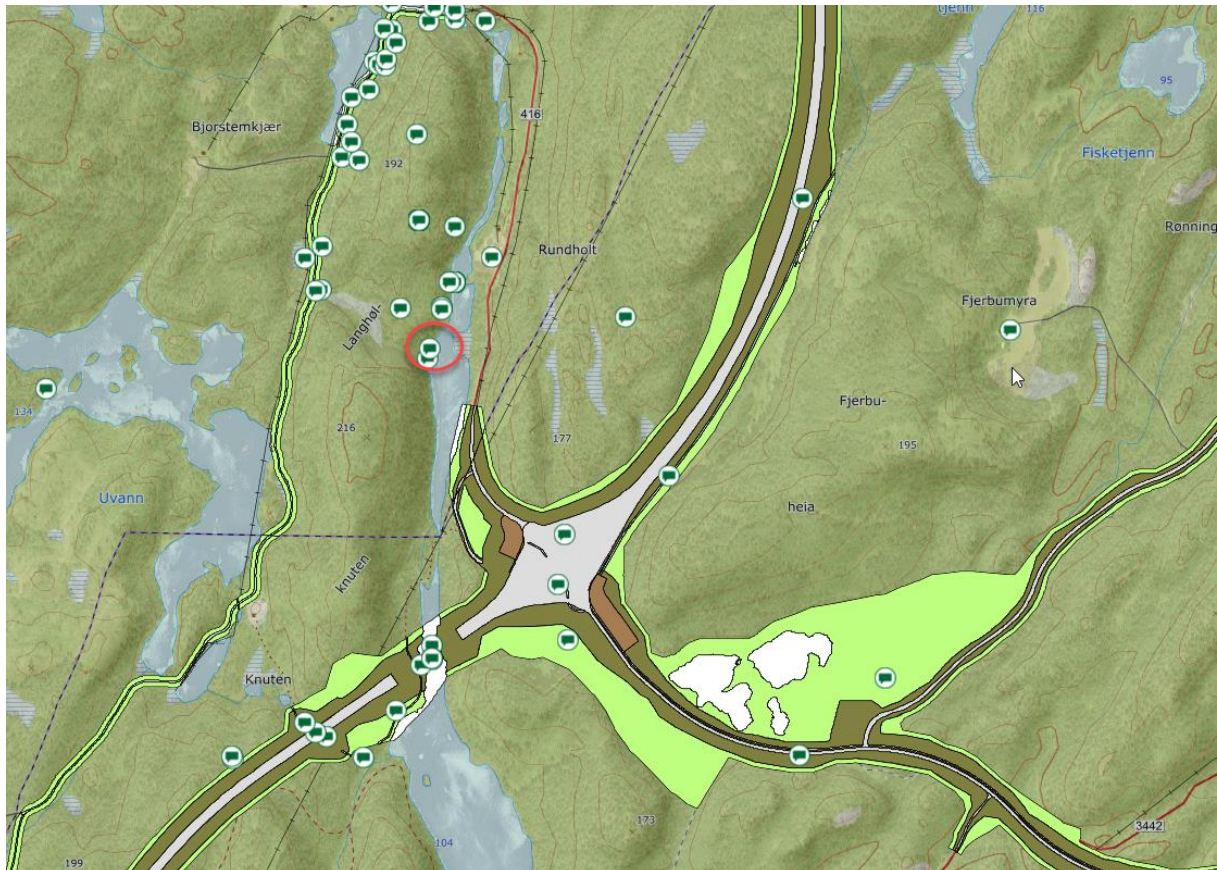


Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 18:27

Innspill: Jettegryte med diameter ca.2m, del av rundtur (tursti) i Langhølnuten (Stiansknuten). Spylerenner og andre merke frå istida i rikt mon i området gjer dette viktig del av turoppleving og utmarkssatsing på Nærestad Østgard. Utsyn rett mot E18-bru over Nedre Savann. Det er viktig med støyskjerming på denne brua.

Kartutsnitt

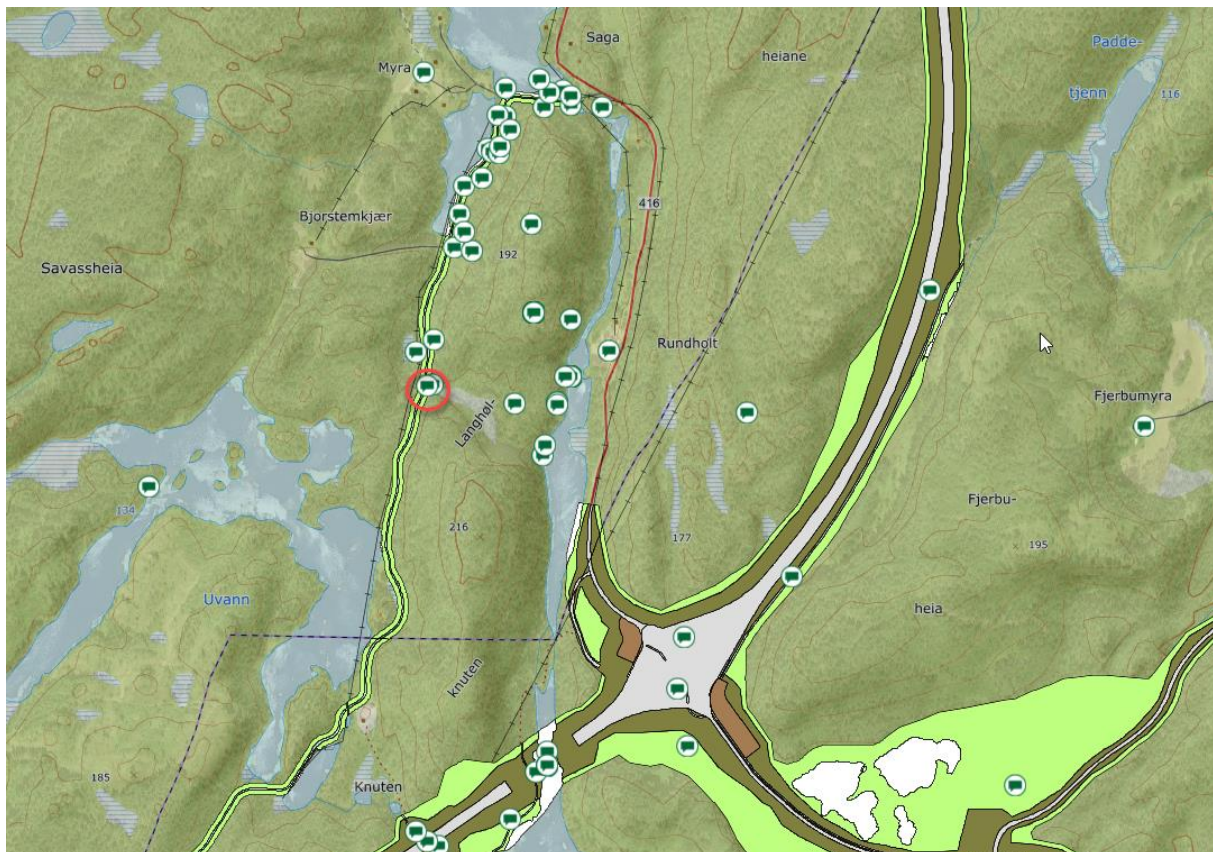


Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 17:27

Innspill: Oppstillingsplass for bil, traktor og driftsutstyr for skogsdrift. Dette er også parkeringsplass for dei 2 rundturane (turstiane) i Langhølknuten (Stiansknuten).

Kartutsnitt

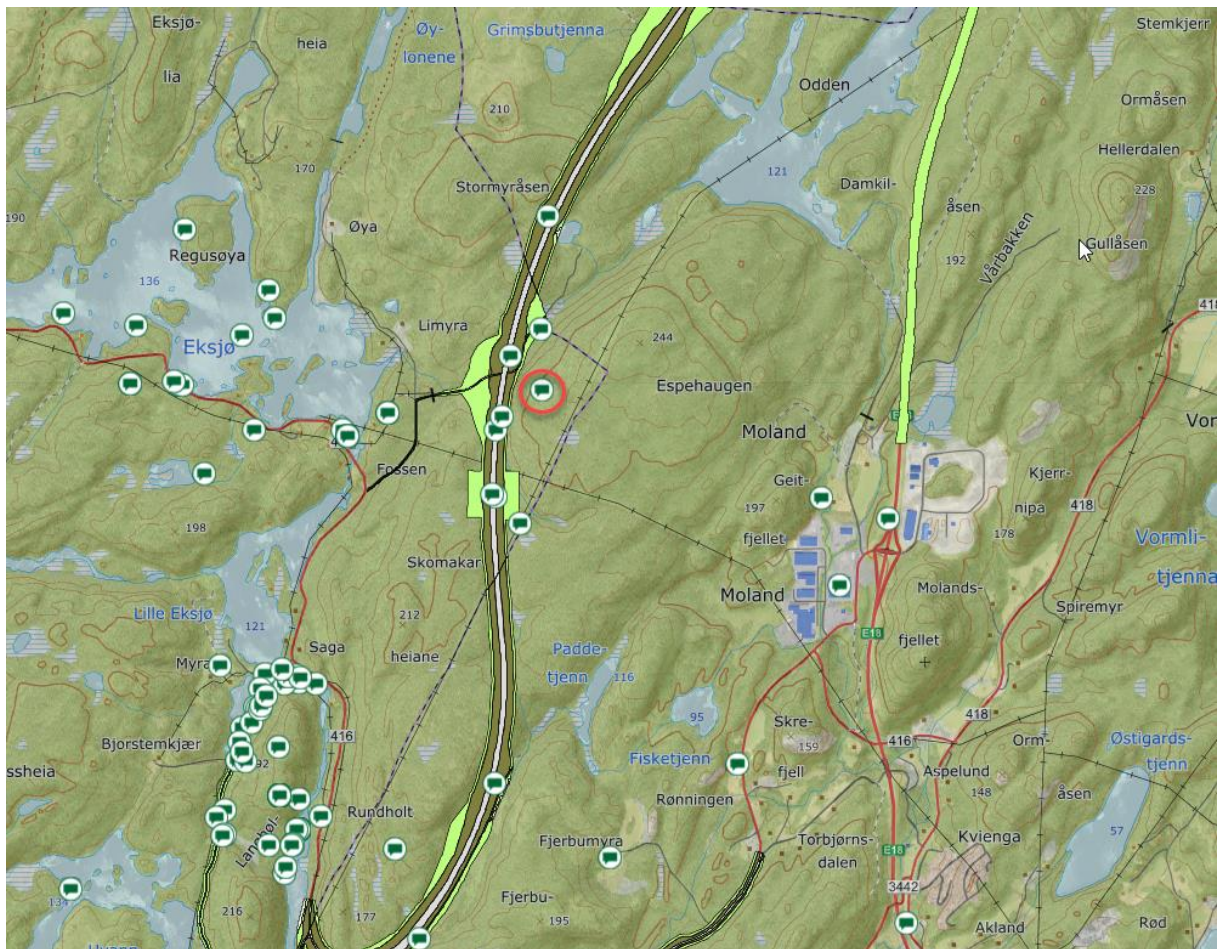


Astrid Myhre

Navn	Astrid Myhre
Innsendt	9/15/2021, 21:50

Innspill: Tunnel gjennom Espehaugen (eg merkar meg at det er berekna støy m.m. ut frå feil tunneltrase i vedlegget til planen) og med støtvollar langs vegen og retta veglys, vil gjere at friluftsliv, hytteliv, utmarksverksemd og framtidig utvikling kan skje ved Eksjø, og at det framleis vil vere attraktivt for austre del av Vegårshei å bu i området med Eksjø som viktigaste friluftarena for bading, padling, fising, roing og grilling.

Kartutsnitt



From: [Birte Karin Tisjø](#)
To: [e18tb](#)
Cc:
Subject: Re: møte
Date: torsdag 16. september 2021 08:32:35
Attachments: [image001.png](#)

Hei. Jeg bor på Søndre Holtanesletta 17, og snakker kun for meg selv og ikke Gjerdemyra Vel. Jeg er veldig fornøyd med forslaget deres av ny vei til oss, ref møtet forrige uke. Vi vil få kortere vei og mindre støy. Hadde vært supert om dere også kunne utbedret den delen av veien som ikke blir endret, når dere holder på.

Så leste vi at det skulle flyttes en høyspent på Gjerdemyra, og lurte i den forbindelse på om de kunne kommet hit og målt stråling her også? Vi bor bare 10-15 meter unna høyspenten her. Kragerø har nemlig skulle gjort dette i snart 19 år, men hver gang vi purrer på dem er vi nr2 I køen og apparatet er på utlån...så det skjer ingenting.

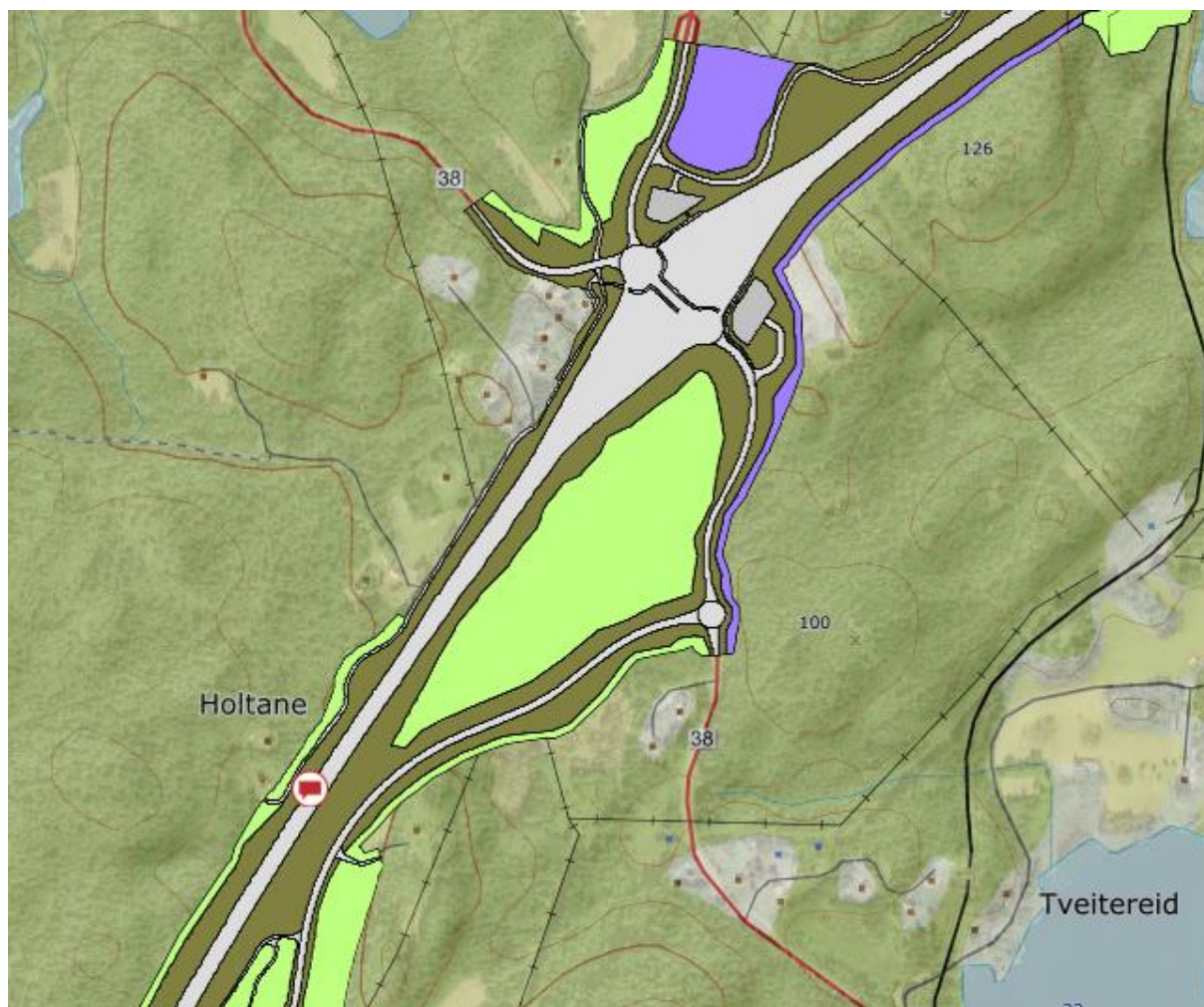
Om dere trenger å dumpe noe fyllmasse så kan dere bare ta kontakt om ønskelig, vi har et par steder her som det kan dumpes.

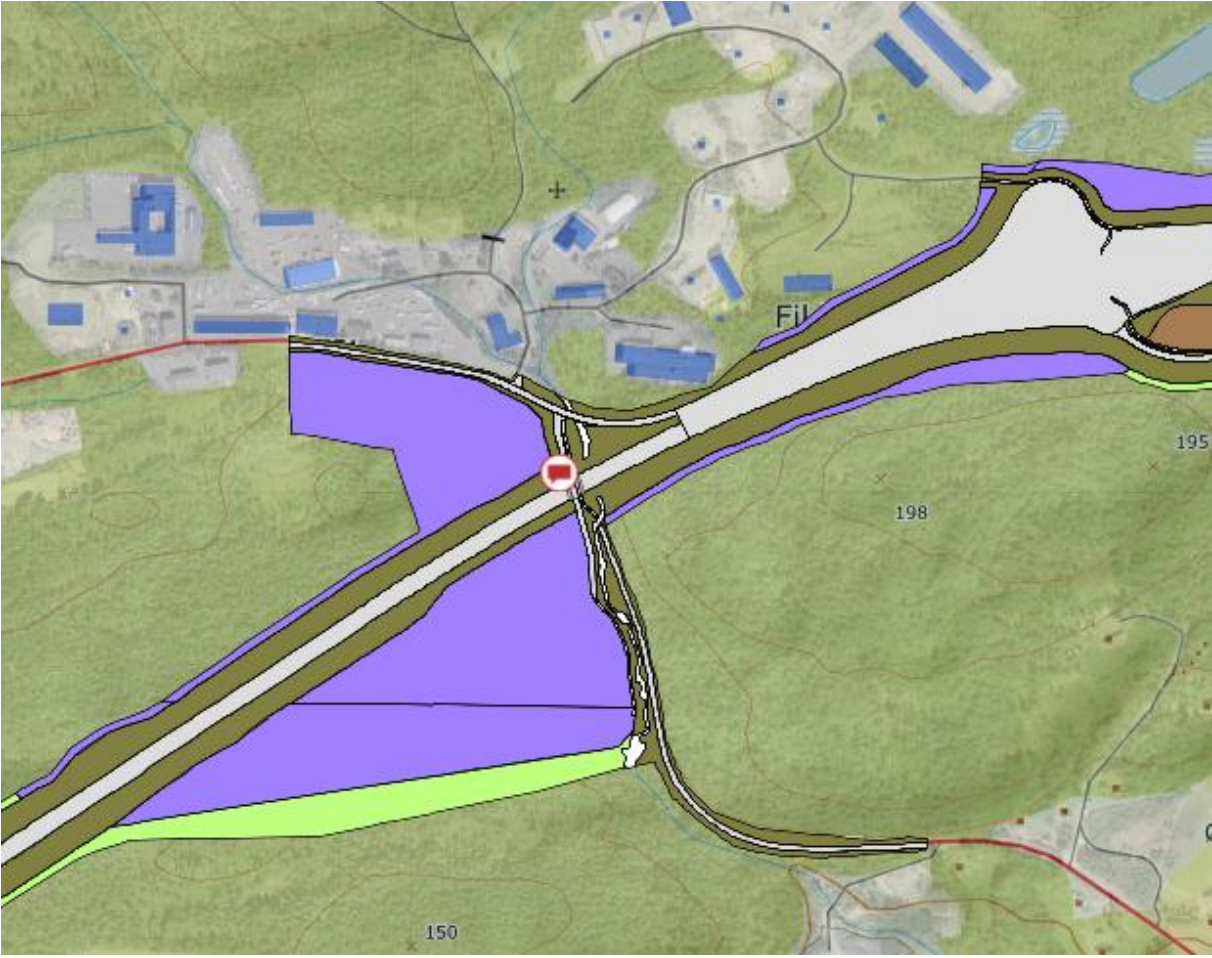
Igjen, vi er veldig fornøyd med deres forslag og håper det blir slik og ihvertfall ikke lenger unna. Eventuelt kortere vei, men da må dere ta noe skog og fylle i en dump her nede.

Hilsen Birte Tisjø.

Bjørg Anny Rømcke Lintvedt

Navn	bjørg anny rømcke lintvedt
Innsendt	9/15/2021, 08:03
Innspill: Innspill fra Gnr 55 Bnr 29,36,41	

Kartutsnitt



Fra: Bjørg Anny Rømcke Lintvedt
Nordre Holtanesletta 6
3766 Sannidal
bjorgann@online.no

Sannidal 14.09.2021

Til: Nye Veier
post@nyeveier.no

Høringsinnspill ang omlegging av eksisterende E18 mot Drangedalsveien.

Hva er hovedgrunnlaget for å legge om eksisterende E18 ved Holtane, over Harestokkei ned til Fv 38 ved Preståsen/Revåsen?

En omlegging av eksisterende E18, vil slik jeg ser det, øke arealbeslag av dyrka mark. Da ny E18 uansett vil beslaglegge dyrka mark over Holtanesletta, selv uten omlegging.

Omleggingen vil etter mitt syn, kun bidra til at Nye Veier kan legge ny E18 enda nærmere bebyggelse. Jeg stiller meg kritisk til denne løsningen.

Arealbeslaget for sauebeitet, vil kunne reetableres i området ved Fv 38, også uten omlegging. Det synes som Nye Veier har nok av stein til å fylle opp alle dalsøkk og myrer i området.

Min påstand er at:

1. Ved å beholde eksisterende E18 mellom Gjerdemyra og Tangen vil det bidra til å holde en naturlig avstand mellom bebyggelse på Nordre Holtanesletta og NY E18.
2. Eksisterende E18 vil fremstå som en buffer mellom Ny E18 og Bebyggelsen/Beboerne, og redusere barriereopplevelse for området.
3. Ved å beholde eksisterende E18, vil beboere på Nordre Holtanesletta få en mye bedre atkomstmulighet, enn planforslagets løsning.
4. Ved å fjerne eksisterende E18 mellom Gjerdemyra og Tangen vil beboere langs Nordre Holtanesletta få NY E18 nærmest rett utenfor stuevindue.
5. Barriereopplevelsen vil forsterkes ved at veien blir liggende som en ugjennomtrengelig "Berlinmur" over Holtanesletta.

Jeg støtter grunneiere i området som ønsker erstatningsjorder for tap av jord langs ny E18 over Holtanesletta. Dette mener jeg også er mulig uten å legge om veien for eksisterende E18. Her må man ikke sette interesser opp mot hverandre. Jeg mener at det ene ikke må utelukke det andre, og at mennesker og bomiljø også har en verdi i utbyggingsprosesser, og MÅ tas hensyn til.

En evt reetablering av landbruksareal i området ved Preståsen/Revåsen på vestsiden av Drangedalsveien for grunneiere som blir berørt på Holtanesletta, kan gjennomføres som et kompensasjonstiltak.

Nye Veier hevder at endringer av kryssplassering og veilinje er av hensyn til frisiktlinjer osv. Jeg kjøper ikke denne begrunnelsen. Hvis så er tilfelle ville de ikke lagt veien om Gjerdemyra i det hele tatt, da veien her legges i en sving og ikke som ei naturlig rett linje fra Dørdal til Fikkjebakke.

Mvh
Bjørg Anny Lintvedt

Fra: Bjørg Anny Rømcke Lintvedt
Nordre Holtanesletta 6
3766 Sannidal
bjorgann@online.no

Sannidal 15.09.2021

Til: Nye Veier
post@nyeveier.no

Uteglemt erstatning for KULVERT på Holtanesletta

Det nevnes at det vil bli anlagt flere kulverter til bruk for beboere langs E18, der hvor ny E18 vil krysse eksisterende E18. Med unntak av Holtanesletta. Her nevnes ingen kulvert, men en ombygging av den nåværende veien over Bråtane osv. Både før og etter dette området, nevnes det at nåværende E18 skal brukes som bygdevei, hvor beboere da kan kople seg på denne veien. Så kommer vi til beboere langs Holtanesletta, da blir det tilsynelatende ikke så viktig lenger at beboere her skal få en bygdevei og bedret atkomst. Her vil man bruke nåværende E18 som trasé for ny E18, som medfører at beboere langs Holtanesletta vil få et mye dårligere tilbud enn andre beboere langs traséen.

Det synes helt uteglemt at det pr i dag finnes en kulvert under E18, som benyttes av beboere langs begge Holtaneslettene. Dagens kulvert er den eneste måten vi beboere langs Nordre Holtanesletta har for å komme oss over til Søndre Holtanesletta og videre langs grusveien som knyttes sammen med Heglandsveien og videre inn mot Lille Grøtvann og friområder ved Jambakkmyra, når broa over eksisterende E18 fjernes ved bygging av ny E18. Ved å fjerne denne kulverten fra planene ved bygging av ny E18, vil det frata oss muligheten til å kunne benytte disse friområdene til rekreasjon uten å bruke bil.

Kulverten må tilbake i plandokumentet.

Mvh.
Bjørg Anny Lintvedt

From: [bård auråen](#)
To: [e18tb](#)
Subject: E18 Tvedestrand - Bamble
Date: onsdag 15. september 2021 22:26:50

Hei,

Denne epost gjelder vilt-passeringen som er planlagt ved den nye traséen ved Auråen.

Som grunneier kan jeg med en gang si at det forslaget som ligger fremme med en vilt undergang som blir en del av en vei ikke er verken tilstrekkelig eller i tråd med hvordan dyrene beveger seg i området. Dette kan jeg si med god tyngde på både erfaringen jeg har gjort som forvalter av området, grunneier og påkjørsel av vilt som jeg har sett gjennom flere tiår.

Dyrene trenger en viltovergang som ligger noen steinkast lenger nord-øst, ikke en undergang. I nærområdet er det flere underganger som dyrene kan bruke og noen av dem er ikke en del av en bilvei. Disse undergangene er i ubetydelig bruk da dyrene heller velger og passere over den eksisterende E18. Når dere skal i gang med den nye veien må ting være planlagt og det må legges til rette for at det ikke blir gjort for stor og ødeleggende endring i området som fører til at dyrene nesten blir låst og mister den frie passasjen.

Mvh Bård Ødegård Auråen

Erling Lilleholt

Navn	Erling Lilleholt
Innsendt	9/15/2021, 20:58

Innspill: Regler om konsekvensanalyser er kommet som en reaksjon på mangeårig rasing av naturen uten tilstrekkelig kunnskap om konsekvensen. Minstekravet er EU direktiv 1985, som Norge har implementert gjennom EØS avtalen og direktiv gjennom forskrift av 1990. KUF § 1: Formålet med forskriften er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer, og når det tas stilling til om og på hvilke vilkår planer og tiltak gjennomføres. Naturen har ikke rettigheter og kan ikke klage eller reise søksmål. Riksrevisjonen dok. 3:11 (2007-2008) viser at arealstatusen og arealutviklingen i Norge på flere områder ikke ivaretar verdier og prinsipper som Stortinget har vektlagt for å sikre bærekraftig arealdisponering. Rettsreglene i arealforvaltningen kan karakteriseres som fullmaktsbestemmelser. Det er tre kategorier prosessregler. 1 Forvaltningslovens generelle krav om forsvarlig saksbehandling, 2 Særlovgivningens spesielle krav om naturmangfold osv, 3 Plan- og bygningslovens prosessregler, herunder kravet om konsekvensutredninger. Miljørettslige prinsipper er et nytt virkemiddel i miljøretten. Nml. § 8 - kunnskapsgrunnlaget. Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger og risiko for skade på naturmangfoldet. Nml. § 9 - føre - var - prinsippet. Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger det en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal i tillegg til kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak. - En har "plikt" til å nekte tillatelse til miljøskadelig virksomhet. - En har "plikt" til å handle for å sikre miljøhensyn.. Fortsettelse følger

Kartutsnitt



Erling Lilleholt

Navn	Erling Lilleholt
Innsendt	9/15/2021, 22:09
Innspill: Nå forsvanti det et innspill på ca 1000 tegn som jeg ikke vet om jeg orker å gjenopprette. Poenget er at reguleringsplanen ikke kan godkjennes pga. manglende konsekvens analyser. Jeg hadde begrunnet det med at internasjonale regler for motorveibygging ikke er fulgt. Norge har implementert EØS direktiv av 1990 om konsekvensanalyser. Sammen med 20 europeiske land er Norge med i IENE., hvor det fokuseres på hva utbygging av motorveier har å si for artsmangfoldet, barrierevirkning og habitatfragmentering. Gjennom underorganisasjonen COST er det utgitt en håndbok COST 341. Den er oversatt til norsk - Veger og dyreliv 132. Denne håndboken ser ikke ut til å være med i Nye Veiers grunnlag for konsekvensanalyser. Det er f. eks ikke henvist til denne i håndboken de bruker - Konsekvensanalyser 714. Den er heller ikke med i miljøsertifiseringssystemet CEEQUAL (laget av BREEM) hvor ovedfokus er Fn klimamål og ikke bærekraft for faunaen. Veger og dyreliv 132 beskriver hvordan det skal tilrettelegges for de minste dyreartene, Men en finner ikke at slike tiltak er utført i forrige prosjekt, E18 Arendal-Tvedestrand eller i det planlagte Tvedestrand Dørdal. Håndboken beskriver at en skal sikre sesong- o livssyklus til hjorteviltet .Det er oppstått en barrierevirkning i vilttrekker i området Fløyfjellstunellen Det er Nye Veiers ansvar å få dette trekket til å fungere når de planlegger veien videre. Det er ikke nok å hindre viltpåkjørsler her, det må legges til rette for at viltet kan komme fra viltkryssingene og til leveområdene sine. For flaggermus har Nye Veier et spesielt ansvar etter EUROBAT og Bonn avtalen Til tross for det har COWI på forespørsel ikke undersøkt om/hvilke flaggermusarter som finnes i veitraseen. Undertegnede vet om en sommerkolloni i traseen av arten pygmedvergflaggermus, men kan ikke se at det er vurdert om det trengs tiltak for den i reguleringsplanen.	

Kartutsnitt

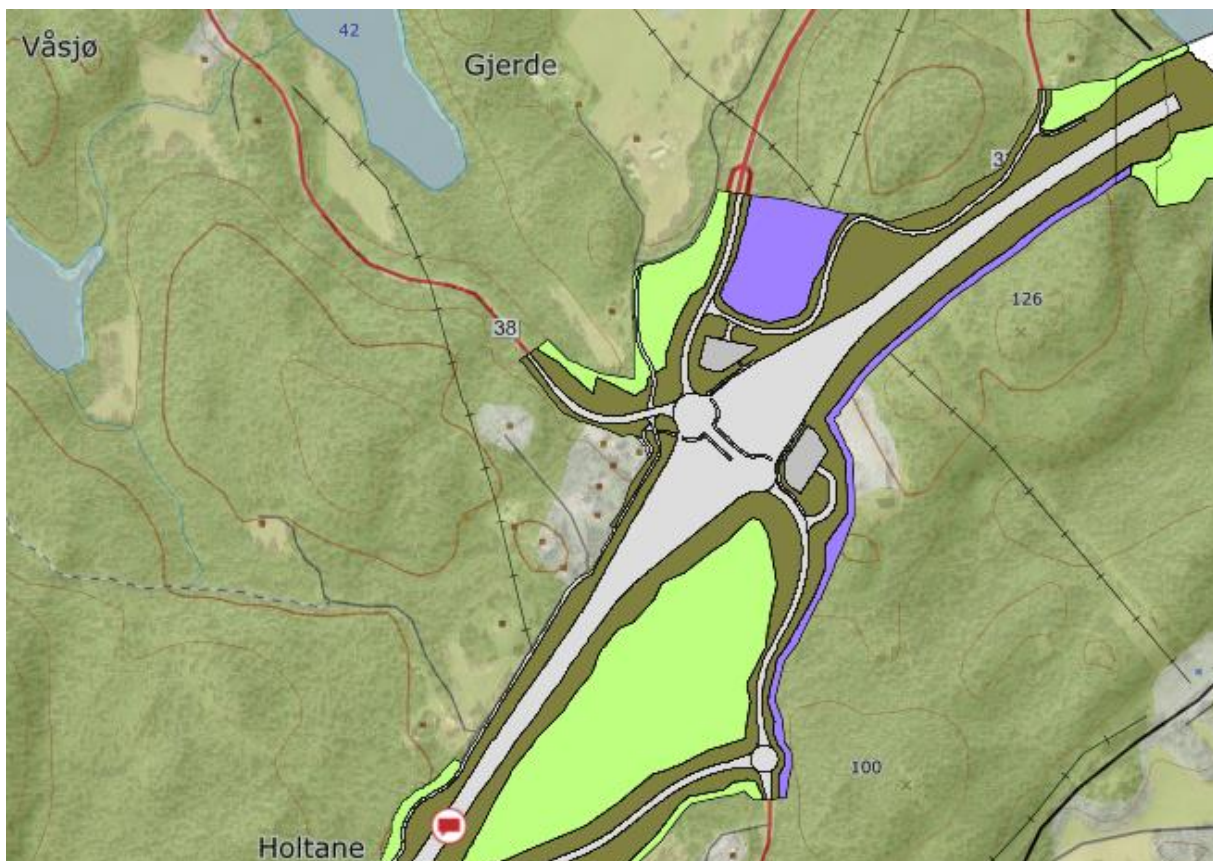


Frode Isaksen

Navn	Frode Isaksen
Innsendt	9/15/2021, 23:32

Innspill: Hei Jeg mener kulvert og viltundergang ved Grøtvannselva bør flyttes. Ved at disse flyttes kan broen over elva kortes inn. Jeg mener kulverten bør ligge rett nord for 55/35. Da vil denne kunne fungere som adkomstvei for Nordre Holtanesletta og for grunneiere på nord/vest siden av ny vei. Adkomstveien til Nordre Holtanesletta som er tegnet i dag, virker for meg som en dårlig løsning, fordi den går veldig tett på eksisterende bebyggels. Det er også en en ganske så kraftig stigning på den planlagte veien fra Gjerdemyra til Nordre Holtanesletta, noe som vil gjøre det utfordrende for blant annet tømmerbiler og maskiner. Viltundergangen som er planlagt ved Grøtvannselva mener jeg er meget dårlig plassert. Den er plassert i et meget bratt område som det i dag er unaturlig plass for hjorteviltet å passere. Jeg mener det bør lages en viltovergang mellom 55/3 og 55/4, som er et naturlig kryssningspunkt for viltet i dag. Mvh Frode Isaksen

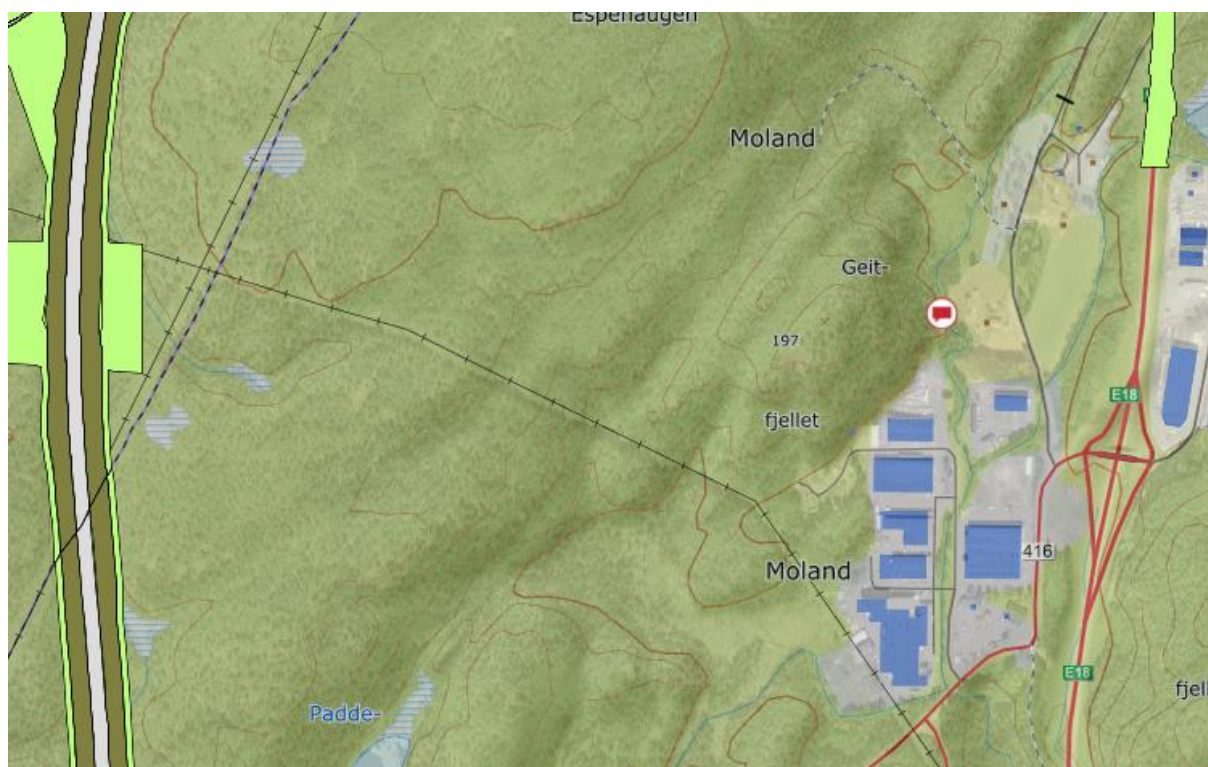
Kartutsnitt



Gunhild Risdal Konnestad

Navn	Gunhild Risdal Konnestad
Innsendt	9/15/2021, 18:22
Innspill:	

Kartutsnitt



Gunhild og Kristian Konnestad,
Molandsveien 70,
4994 Akland

Moland, 15.9.2021

Til Nye Veier

Innspill til reguleringsplan E18 Bamble-Tvedestrand

Aller først vil vi gi uttrykk for at valgt trasé vil være svært gunstig for bokvaliteten hos veldig mange av oss som bor på Moland, i Torbjørnsdalen og på Akland. Vi setter stor pris på at Nye Veier har valgt den indre linjen som jo også er den korteste og uten særlige høydeforskjeller. I tillegg vil vi med denne planen slippe store ulemper med omkjøring i anleggsfasen, noe som ellers ville blitt en stor belastning. Selv om man ikke gjenbruker E18 i vår kommune, har man klart å gjenbruke mange kilometer gjennom Gjerstad.

Vi har ellers noen få ting å bemerke:

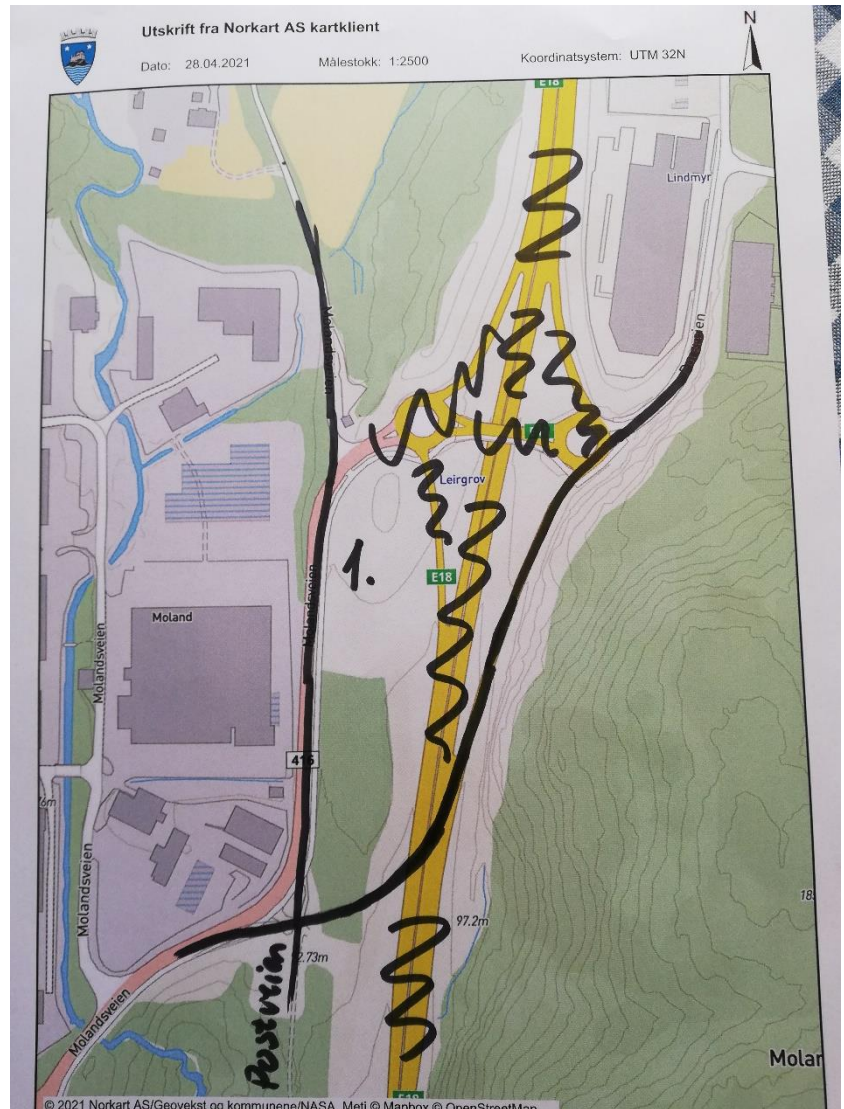
Dagens E18 mellom Moland og Akland. Dagens E18 mellom Moland og Buråsen skal ifølge foreslått reguleringsplan tilbakeføres til natur. Vi synes det ville være naturlig at man da tilbakefører strekningen fra Moland til Akland også. Dette vil bli en veistrekning som ikke kommer til å bli mye trafikkert, da trafikken fra E18 til Moland industriområde vil gå via Sotningskleiv/Ålekaret/Torbjørnsdal. Trafikken fra Tvedestrand/Songe vil også gå her, siden det ikke lenger vil være noen passasje i den vestre tunnelen. Det vil kun være trafikk fra Risør/Moen/Akland som vil kjøre på dagens E18 til Moland her og de har god atkomst via Bråten, slik det var før dagens E18 ble bygget. Man må merke seg at det ikke vil gå tung trafikk her.

Nedskalering av kryssområde på Moland. Vi er klar over at kryssområdet på dagens E18 på Moland ikke inngår i reguleringsplanen. Men siden dagens E18 fra Buråsen til Moland er vedtatt tilbakeført til natur, vil det være naturlig å tenke at man ikke har behov for et så stort kryss. Vi vil derfor komme med noen forslag til hvordan vi synes en god løsning ville være her.

Som man ser på kartet, tenker vi at Molandsveien kobles på E18-avkjøringen og videre til Porsveien. Resten av E18-krysset tas vekk. Her er mye masse som da kan brukes til å fylle igjen der nåværende E18 ligger, siden her ble sprengt bort mye fjell den gangen E18 ble bygget.

Hvis dagens E18 mellom Moland og Akland likevel beholdes, kan foreslått veistubb sør for gravhaugene uansett kobles på samme sted.

Området merket med 1. og der Molandsveien passerer IMS og RSM (Moland vest) jevnes ut til opprinnelig nivå og massen brukes i dagens E18-linje. Da får man frem den opprinnelige Postveien. I tillegg blir det noe plass til overs etter fylling mellom Molandsveien og Moland vest. Her vil det etter min mening være ønskelig med et parkbelte som skjærer mot industrien og forskjønner området. Ellers ønsker jo vi selvfølgelig mest mulig av kryssområdet tilbakeført til natur.



Molandsvann. Avstand mellom E18 og vannet er viktig for viltets del, slik at vilt kan passere her.

Vi ønsker at Molandsvann i størst mulig grad skjermes for støy, spesielt fordi vannet vil kunne bære støyen langt og ødelegge for naturopplevelse/friluftsliv i et stort område.

Vi ønsker også at man i størst mulig grad beskytter Molandsvann fra forurensning fra veianlegget, både i anleggsfasen og når veien er ferdig. Dette er spesielt viktig fordi vannet er krisevann for kommunen. Vi tenker at avstanden mellom E18 og vannet er viktig for å kunne hindre forurensning.

Viltpassasjer. Vi registrerer at det i planen legges opp til at flere viltpassasjer blir 40 m brede og det er bra. Vi finner imidlertid ikke noen fullstendig oversikt over alle viltpassasjene, heller ikke hvor store de skal være (de som ikke skal være 40m brede). På s. 110 i fagrapport for naturmangfold står en beskrivelse av størrelsene,

men den var noe vanskelig for oss å forstå. Det viktige for oss er uansett at viltet i vårt område blir ivaretatt på en ordentlig måte med store nok viltpassasjer(40 meter), både på Espehaugen (V15), i Barlinddalen (V16) og nord for Brattlandskilen (V14). I tillegg ønsker vi en viltpassasje i Moltekjerr.

Ferdselsveier. Det finnes gamle ferdselsveier i området som blir berørt av ny E18. En av disse er Vegårsheiveien/Kirkeveien som går fra Moland, opp Klomrekjerrkleiva og vestover i Espehaugliene. Veien går videre forbi Riggussteinen og Espehaugmyra og kommer ut på Limyrveien og så ved Fossen på Vegårshei. Vi regner med at gamle ferdselsveier blir hensyntatt, at de ikke tar skade i anleggsfasen og at de blir tilgjengelig for allmenn bruk etterpå.

Andre kulturminner. Det er et gammelt sagn knyttet til Riggussteinen om to bønder som var uenige om eiendomsgrensen mellom gårdene. Dette kan man lese om i Søndeled Gårdshistorie, Søndeled 3, utgitt i 1974. Vi synes derfor det er viktig å bevare selve Riggussteinen.

Vennlig hilsen Gunhild og Kristian Konnestad

Halvor og Ann Iren Skjerkholt

Navn	Halvor og Ann Iren Skjerkholt
Innsendt	9/15/2021, 21:16
Innspill: se vedlegg-legger også med for min nabo Asbjørn Skjerkholtdalen	

Kartutsnitt



Innspill til E18 15.9. 21

Som eier av grn 50 brn 3 på Skjerkholt så vil min eiendom ligge svært støyutsatt til med tanke på åpen trase i Midtbøheia , vi krever tunell her som avbøtende tiltak. Vi er også kjent med den viktige viltovergangen som er her og som bare vil bli godt ivaretatt med ein tunell. Dette er vest for brua over Skjerkholtlona. Bru uten støyskjerming over Skjerkholtlona vil også ødelegge svært for vår boplass i Skjerkholtdalen. Støyskjerming her er svært viktig. Vi er kjent med at dere har deres retningslinjer med tanke på støy, men siden dere må ta mere og mere miljøhensyn , så må brua støyskjermes med ein gang.

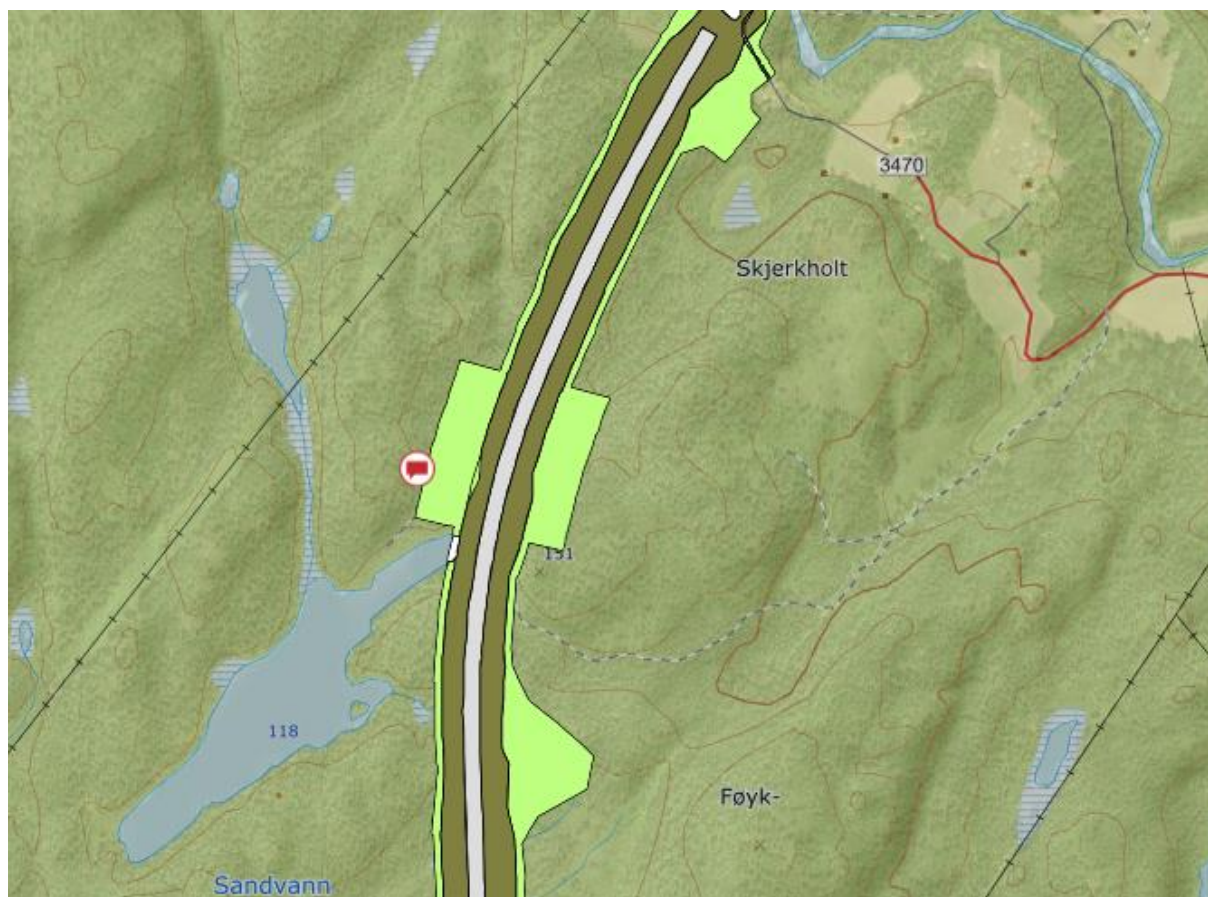
Min eiendom ligger også sør og nord for Kraktjenn. Eiendommen ligger parallelt med eksempellinja. Det er svært viktig at det blir anlagt støyvoller her da ellers skogen blir heilt ødelagt for jakt. Vi krever også at vår hytte , som ligger under 100 m fra eksempellinja, blir flytta til et annet egnet sted på eiendommen.

Asbjørn Skjerkholtdalen

Halvor Skjerkholt

Navn	Halvor Skjerkholt
Innsendt	9/15/2021, 21:32
Innspill: se innspill fra min advokat	

Kartutsnitt





Cowi AS
v/Kristian de Lange,
Tordenskjoldsgate 9,
4612 Kristiansand

Vår referanse:
1113747501/1903325

Ansvarlig advokat:
Leif Kahrs Jæger

Dato:
15. september 2021

**BEMERKNINGER TIL PLANARBEIDET – DETALJREGULERING FOR E18 -
TVEDESTRAND – BAMLE
HALVOR SKJERKHOLT, EIER AV GNR. 50 BNR. 2 MFL. I TVEDESTRAND KOMMUNE**

1. INNLEDNING

Vi viser til Planarbeid strekningen Tvedestrand - Bamble. Frist for å inngi bemerkninger er satt til 15. september 2021.

Halvor Skjerkholt, eier av blant annet eiendommene gnr./bnr. 50/2, 50/4, 50/8, 61/7 og 62/2 i Tvedestrand kommune.

På hans vegne avgis herved innspill til planarbeidet. Det vises til tidligere innspill, herunder brev til Tvedestrand kommune 8.10.19 og bemerkninger til oppstart planarbeid sendt Cowi AS 14.10.20.

2. OVERORDNEDE HENSYN

-Verdien av vilt, bestående naturmangfold og uberørt landskap versus nye veier.

Nye Veier planlegger en ny veitrasé som er basert på forutsetning om mest mulig rette strekninger hvor det skal kunne tillates en hastighet på opp til 110 km/t.

Frømskrittet har lenge vært målt primært i bedre samferdsel, mens nye veiers ødeleggelse av natur og derved viltets bevegelser og menneskets muligheter til å ha glede av og nyttiggjøre seg naturen, har vært mindre påaktet. Tidsånden preges stadig oftere av at det settes spørsmålstegn ved denne ensidige prioritering av veier. Utslippsanalyser og bærekraftregnskap underbygger ytterligere denne skepsis mot veier på bekostning av alle andre samfunnsverdier.

-FNs Naturavtale, «Parisavtalen» som moment for revurdering av veiprojektet.

Det heter i denne anledning fra WWF:

Naturen forsvinner i en alarmerende fart over hele verden på grunn av måten vi bruker den på. Derfor skal alle medlemslandene i Konvensjonen for biologisk mangfold møtes for å bli enige om en avtale for å redde

Harris Advokatfirma AS
Dreggsallmenningen 10/12
5003 Bergen
NO 921 027 583 MVA

Postboks 4115 Sandviken
5835 Bergen
Tlf.: 55 30 27 00

Den norske advokatforening
Globaladvocaten
Advocatia

1113747501/1903325

harris.no

Side 1 av 8



naturen, en slags «Parisavtale» for naturen. Denne avtalen skal beskrive løsninger på det som forårsaker ødeleggelsene, nemlig økt arealbruk, overforbruk, forurensing, fremmede arter og klimaendringer.. Myrer bygges ned av veier, ravedaler fylles igjen for å bli boliger eller industriområder, skoger flatehugges og blir mer som treplantasjer. Alt dette bidrar til at natur ødelegges og vi får mindre natur. Hvis vi ødelegger natur et sted, må vi tilbakeføre den et annet sted. Det er dette som kalles "arealnøytral politikk".

Det er tid for mer arealnøytral tenkning. Det betyr at ethvert nytt veiprojekt må revurderes på nytt og bredere grunnlag før evt. realisering.

-Ekstra varsomhet kreves ved irreversible inngrep i naturen.

I motsetning til andre og mindre inngrep i naturen, er et veiprojekt som det foreliggende, **irreversibelt**.

Nye Veier signaliserte da også i Arendalsuken august 2021 at de inviterer kommunene til dialog for å gjenbruke eksisterende vei. Det heter:

Nye Veier vil i enda større grad vurdere veiutbyggingene ut fra et bærekraftig perspektiv. Prosjektet E18 Tvedestrand-Bamble er et av de mest aktuelle prosjektene å vurdere. (vår understrekning).

På deler av den aktuelle veistrekningen fra Tvedestrand til Bamble (ca 54 km), er det allerede midtrekkverk og god og trafiksikker veistandard. Dette er et moment som gjør at deler av veien kan gjenbrukes.

Samtidig er uttalt:

Den nye veien er nødvendig for verdiskaping og samfunnsutvikling og blir sikrere og tryggere å kjøre på. (vår understrekning)

Det er slett ikke sikkert det er riktig.

Verdiskaping kan ikke lenger sees ensidig som gevinst ved raskere transport fra A til B. Traséen er foreslått lagt i et ytterst sårbart område. Det fremlagte planforslaget ivaretar hverken hensyn til vilt, friluftsliv, naturmangfold, løsmassehåndtering eller vassdrag tilstrekkelig.

Det er derfor, om prosjektet skal realiseres, påkrevet med flere skadeforebyggende tiltak.

-Økonomien - krav om beregning av netto-besparelse ved skjæring og bro fremfor tunnel.

Skal naturmangfold ivaretas, må deler av traséen i ca 380 ms lengde legges i tunnel som vist under (side 3). Det kreves utarbeidet beregninger av omkostninger ved tunnel versus bro med skjæringer, slik at det blir transparent om og evt. hvilken nettobesparelse som oppnås. En eventuell nettobesparelse vil uansett bli et for snevert perspektiv til å kunne gis utslagsgivende vekt i vurderingen, fordi mange av de umistelige verdier som er truet, ikke kan måles i penger.

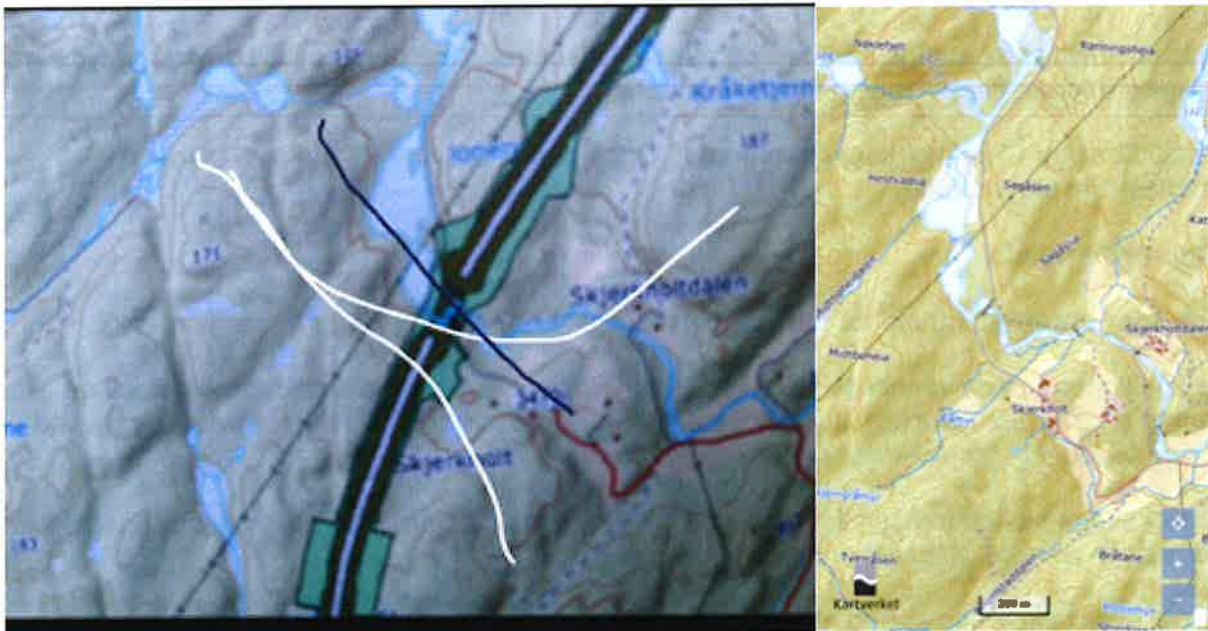
Harris



Herfra, foran hovedhuset, blir utsynet mot en veitrasé i dagen mot nord som vist på foto til høyre. Strekket foreslåes lagt i tunnel på lengde ca 380 m, i en kodehøyde på 125 m.

Nye Veier har tidligere avvist dette som for dyrt. Før endelig vedtak kan fattes, må det foretas en reell sammenligning mellom omkostninger beregnet ved tunnel versus vei i dagen med skjæringer.

Signaler fra det interkommunale samarbeidet er dertil at det vil kunne være billigere å bygge tunnel enn en broløsning med høy skjæring over Skjerkholtonene hvor kostbare viltoverganger må etableres.



Over sees viltets faktiske ferdselsruter i hvitt, mot hva som er planlagt, i lilla. Til høyre dagens situasjon

3. DEN KONKRETE VURDERING AV VERDIFORRINGELSEN PÅ SKJERKHOLT

-Ulempene.

Når erstatning skal fastsettes, er det ikke tilstrekkelig å vurdere tapet av tømmer basert på tapt skog i selve traséen og kompensere for dette.

Ulempen inngrepet medfører, omfatter langt flere og omfattende ulemper:

-Det visuelle og auditive støy.

Veitraséen høres og sees fra huset og uteområdet som vist og vil om den ikke legges i tunnel, visuelt sett ha så negative påvirkning for deler av gårdsmiljøet og kulturlandskapet ved Skjerkholt at eiendommen i realiteten ødelegges som den fredede plett den har vært siden 1700- tallet.

-Bortfall av viktig binæringsgrunnlag

Skjerkholt driver foruten gårds og skogdrift en merittert tradisjonslaftvirksomhet. Denne virksomheten må flyttes ved anleggelse av ny trasé.

-Bortfall av natur- og rekreasjonsverdier.

Som eier av store skogsarealer og gårder i aktiv drift, er Skjerkholt opptatt av at kommunen ikke vedtar en trasé som medfører store inngrep i verdifull natur, når det foreligger gode alternativer.

-Området benyttes av mange som tur- og rekreasjonsområde, og det er nylig benyttet betydelige offentlige midler for tilrettelegging for allmennheten.

-Vinterstid trekker Skjerkholt løyper i området. Også denne aktivitet vil opphøre området forvandles til et støyområde.

-Truet arts mangfold.

-Området er oppvekstområde for hjort og elg. I tillegg viktig vinterbeite for Vegårdshei-elg.

-Skjerkholttonene er en vannkilde som ikke fryser om vinteren; dyr søker til området da. Den overgang som er tenkt etablert, avviker fra de faktiske passasjer viltet i dag benytter og dyrene vil kunne bli ledet til områder der det er fare for drukning.

-Deler av skogen langs traséen er foreslått til frivillig vern pga. verdifull, mangfoldig skogstype. Dette hensyn ivaretas ikke ved anleggelse av traséen.

Der er et svært variert arts mangfold for både fugleliv og dyreliv, jfr. før fremlagt rapport utarbeidet av Morten Erichsen.

Alle disse verdier blir sterkt truet og vil kunne bortfalle ved anleggelse av traséen her. I tradisjonell verdivurdering verdsettes ikke disse goder høyt. FN avtalen kaster nytt lys de ulike verdier sett opp mot hverandre.

4. NØDVENDIGE TILPASNINGER

Tunnel.

Ovenstående er grunnlaget for at Halvor Skjerkholt har bedt om at veien legges i tunnel på deler av strekket i Skjerkholtskauen, over Skillermyra i et strekk på ca. 380 m.

Skal resten av traséen gå i dagen, må det bygges bro over Skjerkholttonene.

Med en slik dagløsning vil veien bli en barriere for hjort, elg og andre dyr. Området vil miste sin verdi som friluftsområde og rekreasjonsområde og miste sitt særegne preg. I tillegg vil dyrene, ved en broløsning over Skjerkholttonene, krysse elven fremfor veien, med den drukningsfaren det medfører.

Støyvoller.

Den del av trassen som evt. skal gå i dagen, må gis gode overganger og skjermes godt med jordvoller. Området ligger over såkalt marin grense, hvor der nesten ikke er løsmasser. Støyvollene må derfor spesielt tilrettelegges for vegetasjon.

Det vil trolig bli betydelige overskuddsmasser etter sprengning og bruk av overskudds-sten som har en faktor på 1,6 av volumet av fast fjell. Bruken av dette til støyvoller vil være viktig både ift Co2 utslipp og økonomi.

Det vises her også til planskildringen fra kommunedelplanen, hvor det fremgår på side 89 flg at tiltaket på flere forskjellige områder forventes å gi betydelig miljøskade for delområdet Skjerkholt hvis veien legges i dagen. Det vises herunder til at:

Veianlegget bryter med karakteren i landskapet og gir betydelige negative konsekvenser.

I delområde Skjerkholt, Modalen krysser veien søndre del av Skjerkholttonene. Den blir liggende i nærføring til Skjerkholtgårdene og vil ødelegge visuelt området hvor det er aktivt bygdemiljø. Fra Skjerkholt-tonene til Fosstveit krysser veien flere turstier og griper inn i et stille friluftsområde hvor det også utøves jakt og fiske.

Veien vil gi visuell negativ påvirkning for deler av gårdsmiljøet og kulturlandskapet ved Skjerkholt.

En tunnel som foreslått av Skjerkholt vil bøte på flere av de negative virkningene en dagløsning vil medføre, og en unngår ytterligere nedbygging av natur.

Uten tunnel her, vil av hensyn til nevnte naturverdier, landskapet måtte støyskjermes effektivt med jordvoller langs hele traséen.

Slik nedbygging av naturområder er den viktigste trusselen mot artsmangfoldet, og er en større og viktigere årsak til utryddelse av arter enn klimaendringene, jfr. rapport fra FNs naturpanel fra 2019. Enhver ytterligere nedbygging av natur forsterker denne negative utviklingen. I dette tilfellet er det ikke nødvendig å berøre Skjerkholtskauen. Med en tunnel under skogen vil de negative virkningene ikke inntreffe.

Harald Tobiassen i det interkommunale samarbeidet har opplyst at det er sannsynlig en tunnel er billigere å bygge enn bro med skjæringer.

5. PLANPROGRAMMET OG PLANAVGRENSNINGEN

Det fremgår av planprogrammet at området ved Skjerkholtlonene er utvidet, for å kunne se på muligheten for optimalisering av veilinjene noe lengre vest enn korridoren som er fastsatt i KDP.

Skjerkholt oppfatter denne endringen gjort for om mulig å skåne Skjerkholtgården noe.

En slik løsning vil imidlertid ikke bidra til å imøtekomme de utfordringer en vei med dagløsning vil medføre i dette området. En forskyvning av veien bort fra Skjerkholtgården vil tvert imot medføre at veien vil gå enda lenger inn i skogen med de konsekvenser dette medfører for dyrelivet, jakt, fiske og rekreasjon. Korridoren er også lagt innenfor et område under utredning for barskogvern.

6. KOMPENSASJON FOR ULEMPER.

På Halvor Skjerkholts vegne kreves kompensasjon for ulemper selv om traséen legges delvis i tunnel i en lengde av 380 m:

Flytting laftestuer. Den investering han har gjort i å skape et rekreasjonsområde med laftestuer til almen benyttelse ved Skjerkholtlonene, blir forgjeves om de ikke flyttes ved anbringelse av veilegemen nordøst for en tunnel. Dette arbeid vil bli krevet dekket av Nye Veier.



Idyllen ved laftestuen tett på Skjerkholtlonene er til almen benyttelse. Den ødelegges og de vil måtte flyttes.

Harris

Istandsettelse erstatningsbolig. Ved bygging av tunnel og eller trasé i dagen, vil det i anleggsfasen bli så stor støybelastning at Skjerkholt i perioden vil måtte fraflytte eiendommen. Som kompensasjon vil han be Nye Veier sette i stand kårhuset lengre syd på eiendommen.



Kårhuset i syd er til nedfalls og må settes i stand for å kunne tjene til erstatningsbolig i anleggsfasen.

Flytning av sagbruket. Ved bygging av tunnel og eller trasé i dagen vil også Sagbruket og tradisjonslaftvirksomheten måtte flyttes bort fra traséen. Omkostningene ved dette vil Nye Veier bli bedt om å kompensere.



Også Skjerkholts tradisjonslaftvirksomhet rammes ved veitrasé i dagen og vil måtte flyttes.

7. OPPSUMMERING.

Skjerkholt oppfatter kommunen ser hvilke verdier som står på spill om hans eiendom salderes og saneres i anledning den planlagte veiutbygging.

Han har tillit til at Nye Veier som bebudet i selskapets pressemelding i månedsskiftet august/september 21, reelt revurderer nødvendigheten av ny trasse med fire felt for 110 km/t og i lys av FNs Naturavtale og det forsterkede fokus på bærekraft og bevaring av naturmangfold, skrinlegger veiprojektet i sin foreslåtte form.

Prinsipalt krav: Nye Veier skrinlegger ny trasé og utbedrer eksisterende vei isteden.

Subsidiært, ved gjennomføring, kreves traséen lagt i tunnel over Skillermyra 380 m og dernest under Skjerkholtlonene.

Atter subsidiært legges resterende strekk ved bro over Skjerkholtlonene og med god nok støyskjerming ved jordvoller langs hele strekningen.

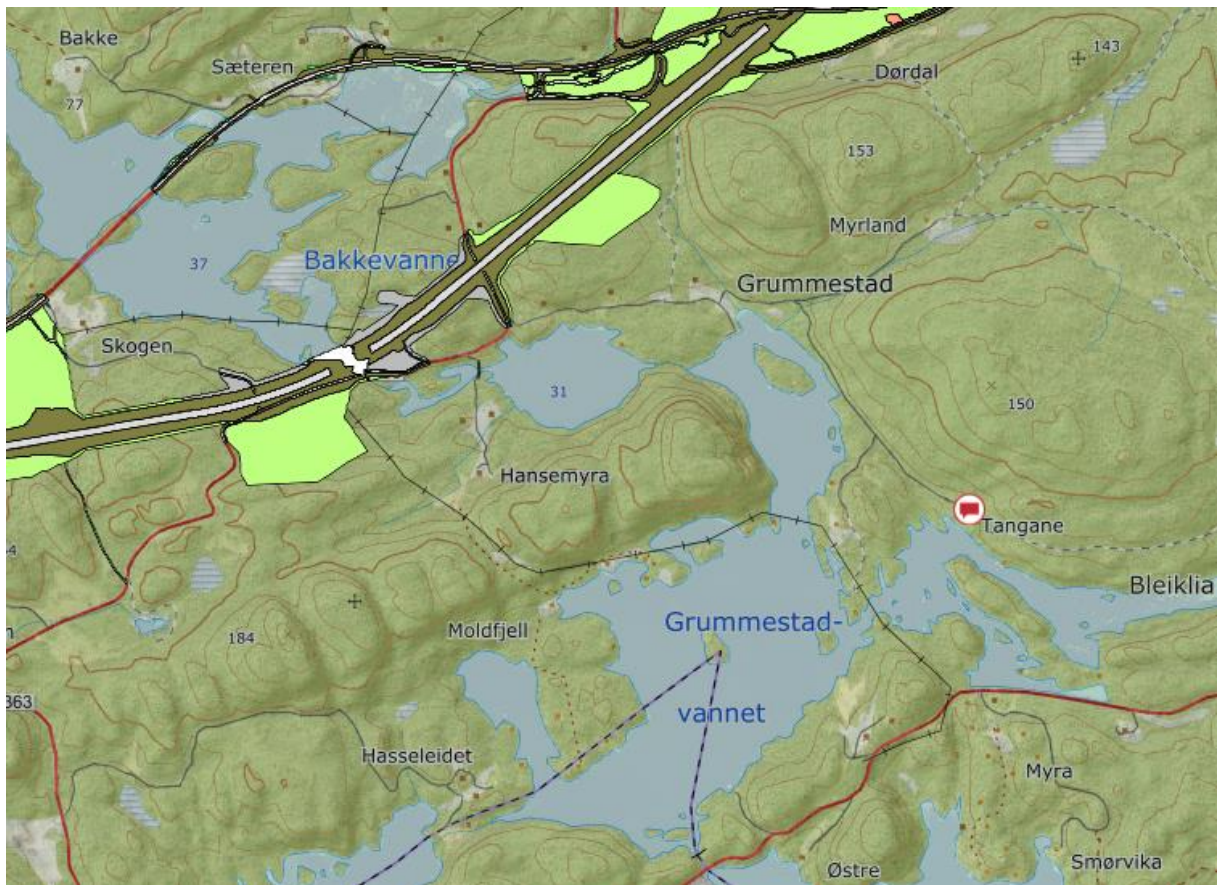
Med vennlig hilsen


Harris Advokatfirma AS
Leif Kahrs Jæger
Advokat / Partner
lj@harris.no
934 11 900

Heidi Solberg Halvorsen

Navn	Heidi Solberg Halvorsen
Innsendt	9/15/2021, 19:58
Innspill: Viser til vedlagte dokument. Som grunneiere ved Grummestadvannet er vi sterkt bekymret for økt støy fra nye E18 og mener at alle mulige tiltak må gjøres for å minimere denne. Etter at vedlegget ble skrevet har vi sett innspillet fra Bamble kommune hvor det argumenteres for at deponi/masseforvaltning på Grummestadheia reduseres i omfang og at det skal det sikres areal for sedimentasjonsbasseng. Dette ønsker vi at gis spesiell behandling ift støyproblematikken. Et deponi vil etterhvert bli skogkledd og således gis ytterligere støydemping, et basseng vil ikke få dette.	

Kartutsnitt



Innspill til detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand - Bamble

Undertegnede eier en gammel boplass, Vasstranda (Gnr/bnr 65/65), beliggende ved Gromstadvannet i Bamble kommune. Stedet fungerer som fritidsbolig, og er svært mye brukt til rekreasjon på grunn av den fred og ro som hersker på stedet.

Til det framlagte planforslaget har vi følgende innspill:

Det er blitt klarere og klarere for oss at den nye parsellen, slik den nå er planlagt, kommer til å medføre en betydelig støyplage for oss. Topografien i området kjennetegnes ved bratte åser hvor lyden kastes fram og tilbake. Spesielt gjelder dette Gromstadknuten som fungerer som en forsterker, og sender lyden videre i vår retning. Allerede i dag hører vi adskillig mer sus fra nye E18 ved Dørdal enn vi gjorde tidligere, særlig om kveld og natt, samt på dagtid ved spesielle vindforhold. Vi antar at dette kan skyldes at lyden kastes mot den nye skjæringen ved avslutningen av dagens 4-feltstvei, så mot Gromstadknuten, og til slutt i vår retning. Vi er klar over at støykartene viser at det ikke vil bli støy over de tillatte verdiene, men vi er overbevist om at hele området langs Gromstadveien og rundt Gromstadvannet vil få økt opplevd støy som følge av den nye E-18 parsellen. Dette er et svært viktig bolig-, hytte og rekreasjonsområde, som da vil få en betydelig redusert verdi.

Nå skal Nye Veier gå gjennom de eksisterende planene og søke å gjøre hele utbyggingen mer miljøvennlig - gjennom blant annet å bruke eksisterende E18 i mye større grad enn planlagt. Vi ber derfor Nye Veier vurdere om det er mulig å bruke eksisterende E-18 ved Dørdal. Dersom det ikke er aktuelt, ber vi om at Nye Veier gjør ytterligere vurderinger av hvilke tiltak som kan settes inn for å minimere støyplagene for hele dette området. Det være seg å legge veien så langt fra Gromstad-svingen som mulig innenfor den vedtatte korridoren, å legge veien lavere i terrenget, å bygge støyvoller og så videre.

Med vennlig hilsen



Heidi S. Halvorsen



Knut Dag Halvorsen

Cathrine Fosen Haug

From: Stian Blindheim <stian.blindheim@nyeveier.no>
Sent: onsdag 15. september 2021 09:44
To: e18tb
Subject: VS: Innspill nye veier Gjerdemyra Kragerø
Attachments: Innspill Nye E18..odt

STIAN BLINDHEIM
Teknisk koordinator
+47 970 96 390
-----Opprinnelig melding-----
Fra: Vidar Kristoffersen <vidar.kristoffers@gmail.com>
Sendt: onsdag 15. september 2021 09:36
Til: Stian Blindheim <stian.blindheim@nyeveier.no>
Emne: Innspill nye veier Gjerdemyra Kragerø

Hei igjen. Sender også vårt innspill til deg, for å være sikker på at det kommer frem.
Gjelder vår eiendom Nordre Holtanesletta 2.

Mvh, Helene og Vidar Kristoffersen

Innspill til ny E18 Gjerdemyra.

Ref, tidligere innspill og møte på Rugtvedt 7-9-21.

Vår eiendom Nordre Holtanesletta 2.

Det var med stor, veldig stor skuffelse, vi ser at ny E18 er planlagt å følge dagens E18, som etter vårt syn vil berøre vår eiendom like mye, om ikke mer hva gjelder støy, enn dagens vei.

Ny avkjøringsvei fra beboere på Nordre Holtanesletta over vår tomt, ser vi på som veldig negativt, når det gjelder støy og støv.

Som vi skrev i forrige innspill har vi, og mine svigerforeldre, vært plaget med støy fra dagens E18 i nærmere 50 år, uten noe form for ulempekompensasjon.

Kan nevne at Helenes foreldre var selvforsynt med poteter, grønnsaker, frukt og bær, etter veldig mye slit, med å opparbeide eiendommen som den fremstår i dag.

Nordre Holtanesletta 2 (med mer enn 5 mål tomt) var en fredelig og fin plass å bo, før dagens E18.

Vi håpet derfor at den nye E18 veien ble lagt noe lenger mot sør, som vi forstår var først planlagt.

Vi har investert mye penger i vår eiendom etter at vi overtok i 2000. Dette med tanke om at et av vårt barn, eller barnebarn kunne overta etter oss.

Vi måtte løse ut Helenes 2 søsken med flere hundre tusen kroner. I tillegg har vi kostet på huset flere hundre tusen. Her kan nevnes:

Utvendig: Nytt tak med nye takstein, nytt pipebeslag, nye takrenner og nedløpsrør.

Nytt bad i kjeller. Elektriker, rørlegger og gulvsliper. **Alt dette har vi brukt fagfolk til.**

Dette har vi gjort selv:

Nytt tak og takstein på uthus. Beleggningstein på tunet, nye vinduer i 2 etg, nye dører i 1 etg, innreid kjeller m/panelplater og parkett og med brukt kjøkken her, nytt kjøkken i 1 etg, malt og tappesert 1 og 2 etg, malt huset utvendig i 2 omganger.

Som vi ser det, blir eiendommen vår lite verdt og beboelig, spesielt med støy og den verdiforringelse som vil bli, med dagens planer.

Derfor ønsker/håper vi å få et godt akseptabelt beløp ved en innløsning.

Ser nå i nyhetene at Nye Veier vil se på traseen på nytt hva gjelder miljø og natur.

Derfor ber vi også at dere tar mer hensyn til beboere langs nye E18, og da spesielt langs Nordre Holtanesletta på Gjerdemyra.

Som vi ser det, er dere nå i ferd med å utslette hele grenda Holtane. Når det gjelder traseen Dørdal – Stathelle, er denne lagt lengre fra bebyggelse, enn dere nå planlegger traseen rundt Gjerdemyra.

Vi er klar over at Kragerø kommune ville ha 2 kryss, (som vi beklager), men vi synes ikke noe om at grenda Holtane skal ofres for det. Hvis det blir huser igjen her oppe, synes vi Kommunen bør overta veien for vedlikehold og brøyting, samt asfalterer denne for å slippe støvplager.

Med dette håper vi at dere ser positivt på dette innspill når det gjelder grenda Holtane, og spesielt vår eiendom.

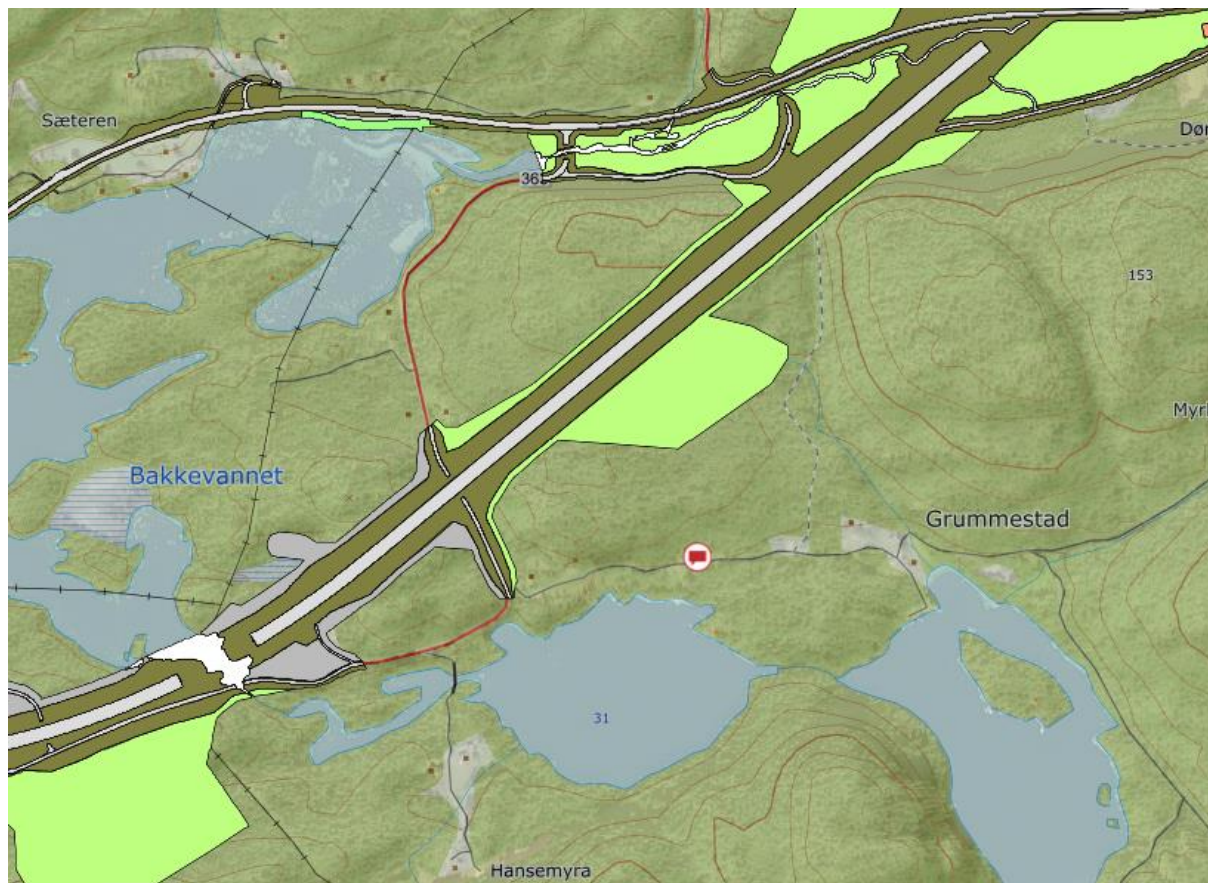
Mvh Helene og Vidar Kristoffersen.

Tlf: 90734984 - 91596174

Helge Tellefsen

Navn	Helge Tellefsen
Innsendt	9/15/2021, 13:42
Innspill: Se vedlegg	

Kartutsnitt



Merknad til planforslag for ny E18 Tvedestrand-Arendal

Ved bygging av ny E18 ved Dørdal må det tas hensyn til følgende punkter:

Gjennomføringstiltak i anleggsperioden:

Hvilke planer er det for å løse

- Adkomst til eiendom
- Adkomst til fritidsboliger
- Skoleskys
- Myke trafikanter

Kulturverdier og turområder.

På Dørdal finnes det områder med historisk betydning. Gamle sørlandske fv.363 og Postveien samt den gamle allfarveien som går fra Grådalen og over til Grummestad og Grummestadvannet.

Ny E18 vil krysse trasee for gammel allfarvei i fjellskjæring ved Grådalen.

Turstiene i området må være lett tilgjengelig etter ny veg er bygget og heller ikke ødelegge muligheten for å benytte disse.

Grummestad kulvert:

Grummestad kulvert bør erstattes med bru over gamle sørlandske grunnnet store avvik fra gjeldene Håndbøker for stoppsikt, vertikalkurveradius på høydebrett, stigning, vegbredde, rekkverk og tilrettelegging for myke trafikanter. Heving av 363 opptil kulvert vil øke faren på vinterstid ned mot Gromstadsvingen da veien blir mye brattere enn dagens løsning er.

En trang kulvert blir meget trafikkfarlig med dagens 80 km. Evt. kulvert må være så bred at 2 store biler kan møtes og allikevel ha plass til myke trafikanter da Gamle Sørlandske har blitt en meget populær sykkelvei.

Viltkulverten ved Langrønningen har jo ikke tatt høyde for myke trafikanter og er et grelt eksempel på lite fremtidsrettet vegbygging.

Punkter som gjelder eiendom GBNR 66/12

- Fare for setningskader på hus når det sprenges på veianlegget
- Støyproblematikk – under byggeprosessen vil man være utsatt for støv/svevestøv.
- Huset forsynes av grunnvann- fare for at dette forsvinner ved sprenging på veianlegget evt. Dårlig vannkvalitet/holder i ettertid.
- Støy- På kartet så vises det flere soner som vil gå over det tillatte støynivået som er akseptert. Disse ligger i området rundt min eiendom. Her vil ekko fra Grummstadknuten også spille inn som forsterkende element på støy for eiendommen. Jeg ser en stor fordel med massedeponi ved Grummstadheia som kan beplantes, og en kan få til en god skjerming av

støy mot Gromstadvannet og Teksttjenn. Sedimenanlegg må legges til Grådalsmyra da dette utgjør et stort området som ikke kan beplantes.

- Måling av støy på eiendom etter vei er ferdigbygget.
- Dekning av støydempende tiltak på huset slik at livskvaliteten ikke forringes pga nye firefelts som nærmeste nabo.

Med vennlig hilsen

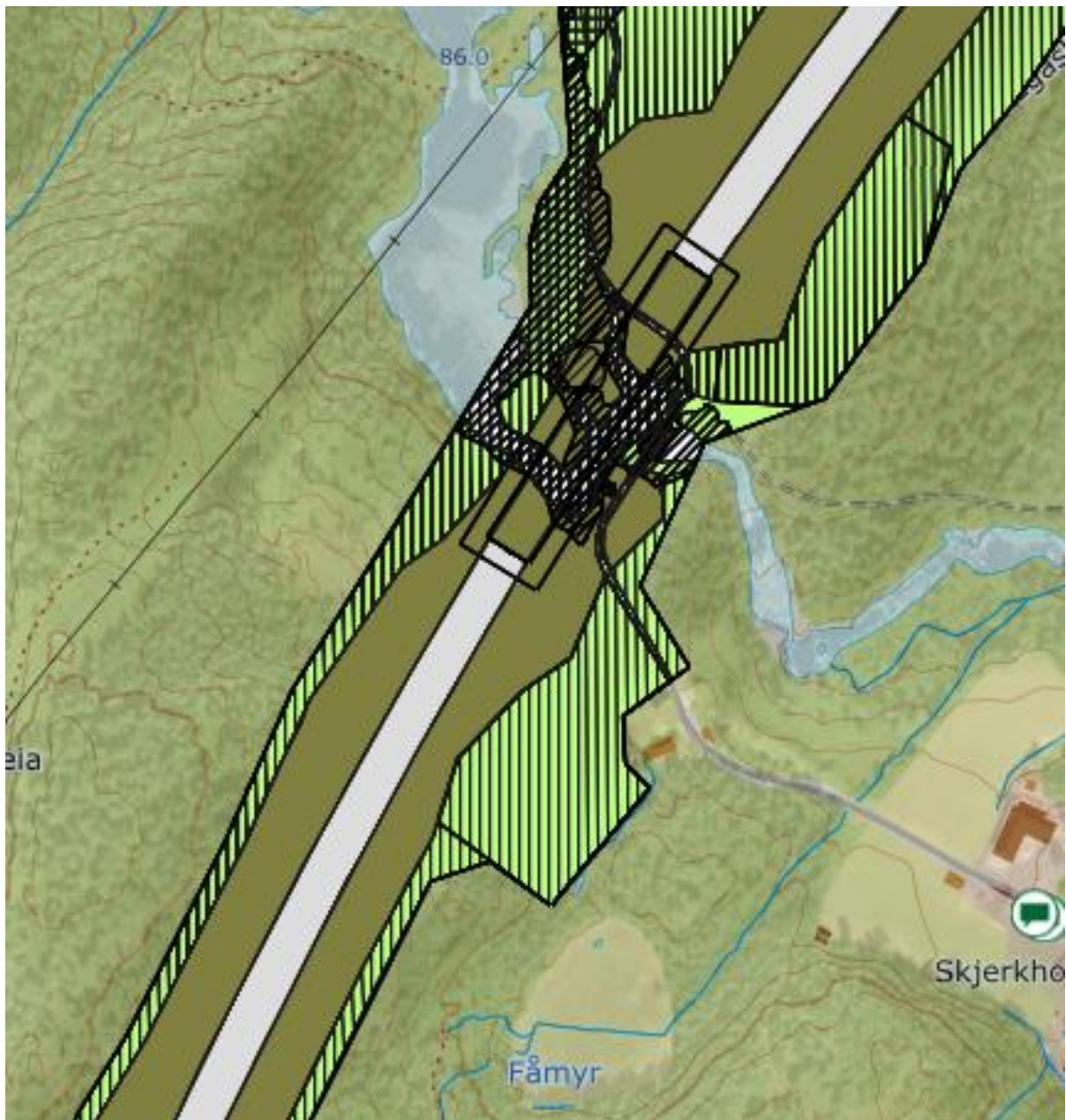
Karin og Helge Tellefsen

Håkon Andre Pedersen

Navn	Håkon Andre Pedersen
Innsendt	9/15/2021, 20:52

Innspill: Dersom den nye E18 skal gå over Åsvann, eller i nærheten, vil den ødelegge så mye natur, at det ikke vil bli aktuelt å la mine barn vokse opp ved barndomshjemmet til min forlovede. Det vil si, at dersom den nye E18 blir bygd i nærheten av Åsvann, vil det bli uaktuelt for meg og min forlovede å flytte hjem til Tvedestrand. Min mening er at å utbedre E18, der den er nå, vil være den mest skånsomme måten å gjøre det på, både for miljøet, dyrelivet, naturen, befolkningen, trivsel og vekst for Tvedestrand og nasjonalt. Ikke ødelegg hjem til mennesker og dyr når det kan gjøres på en mer skånsom måte. Ta vare på de idylliske plassene i Tvedestrand, som blant annet Åsvann.

Kartutsnitt

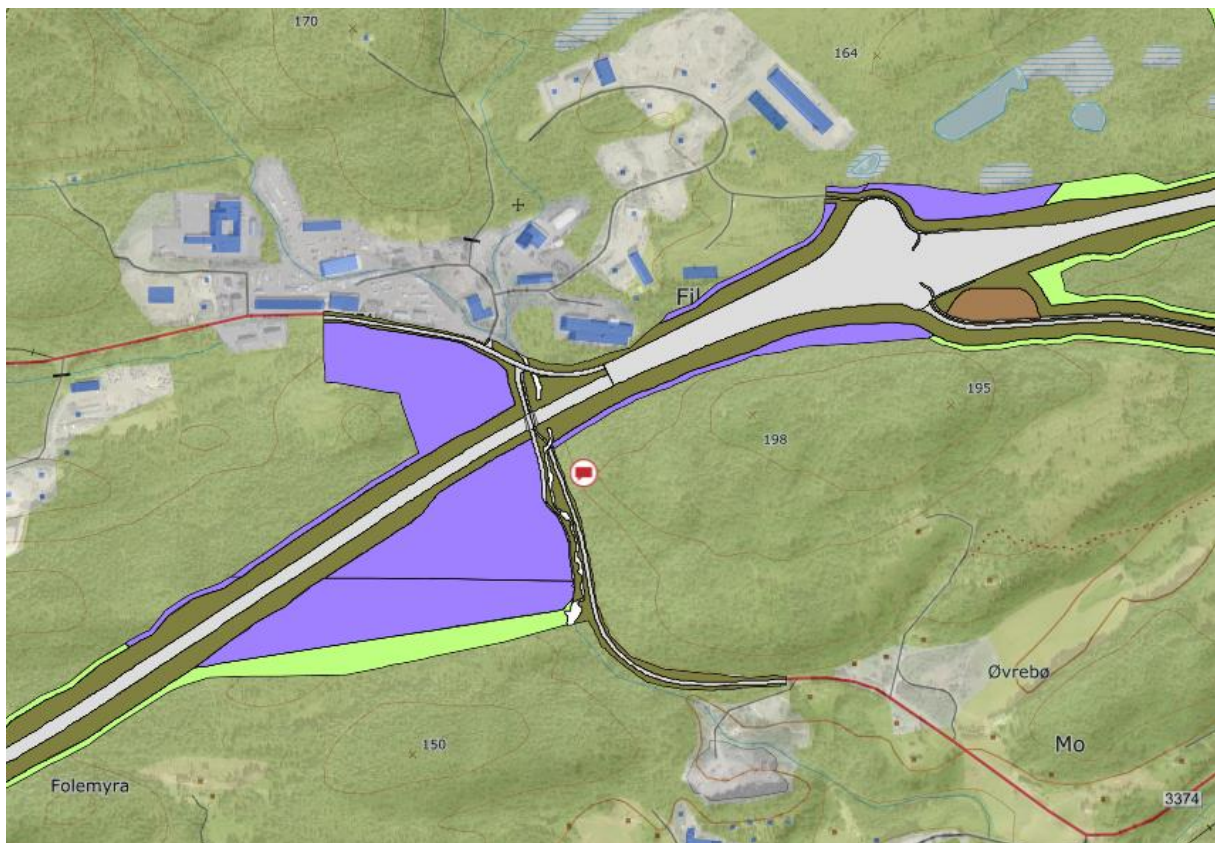


Inge Roar Snøås

Navn	Inge Roar Snøås
Innsendt	9/15/2021, 16:26

Innspill: Må lages en traktorvei fra Fikkjebakke og østover, langs nye E18/Fikkjebakke-Humlestad, nord for Åsen. Lia til toppen av Åsen er så bratt hele veien, at er ikke mulig å komme noen annen vei med tømmer. Det må også lages en avkjøring på veien, mellom krysset ved Fikkjebakke og Humlestad .Der må det også lages en leggeplass for eiendommene som tilfaller denne veien

Kartutsnitt

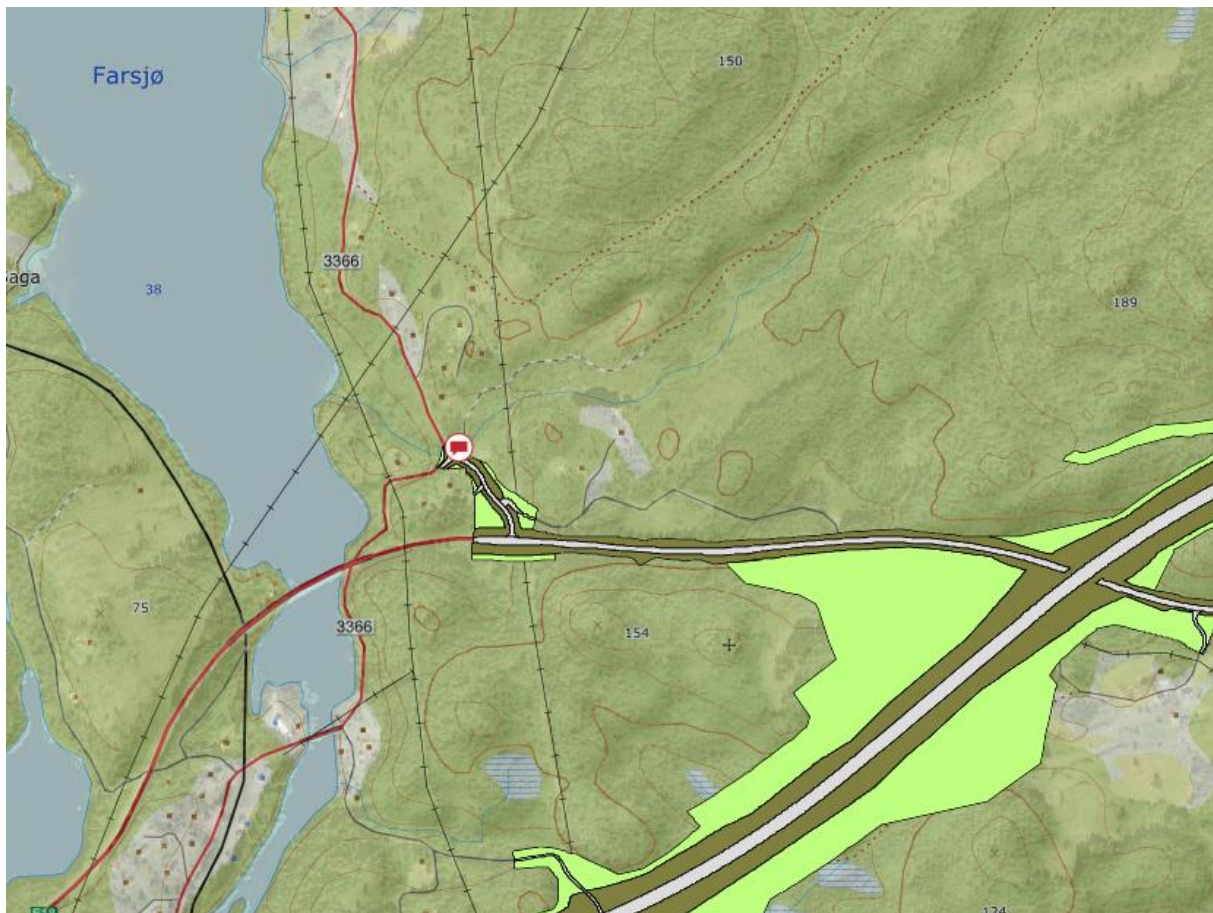


Irene Farsjø Dal

Navn	Irene Farsjø Dal
Innsendt	9/15/2021, 21:01

Innspill: Som beboer i Farsjø er vi meget godt fornøyd med Nye veier sitt planforslag der Farsjøveien kommer ut på dagens E18 i Hundsvik. Dette vil sikre en tryggere Fylkesvei inn til bygda og en vil unngå en rasfarlig strekning ved Brattbergås (under dagens E18 bru). Trafikken på Farsjøveien har økt betraktelig etter utbygging av hyttefelt på Eikenes. Farsjøveien er smal ved Brattbergås og ofte et problem med møtende trafikk, særlig vintertid.

Kartutsnitt



Fra: Ivar Holte <holte52@gmail.com>

Sendt: onsdag 15. september 2021 14:55

Til: Erlend Sjulstad Lie <erlend.lie@nyeveier.no>

Emne: Innløsning av Holteveien 1, Gårds og bruksnummer 42/4. 4993 Sundebru. Gjerstad kommune.

Jeg Ivar Holte, vil herved etter nærmere vurdering etter møte med dere den 6/9-21 ved Heimat Brokelandsheia. Kreve min eiendom gårds og bruksnummer 42/4 INNLØST.

Dette da eiendommen vil miste sin (sjarm og beliggenhet) etter inngrep med bygging av ny E18.

Det vil bli betydelig forandringer i nærhet til huset i all fremtid, og også under byggeperioden.

Innkjørsel og uteområdet forsvinner, adkomst til eiendommen vil ikke leger være det den er.

Legger ikke ved noen kart eller bilder da jeg ikke ser det som nødvendig, da det er lett for dere og se at eiendommen ikke lenger er beboelig under og etter ny E18 er på plass.

Som nemt i møte så har det vært en prosess fra jeg fikk en telefon kvelden før skisser ble lagt ut, om hvordan jeg så eiendommen som innløst....! Ingen videre kontakt....!!

Og jeg takker dere for et hyggelig og åpent møte, og ved at det nå er mulighet for meg og komme med mitt synspunkt i Innløsning av eiendommen.

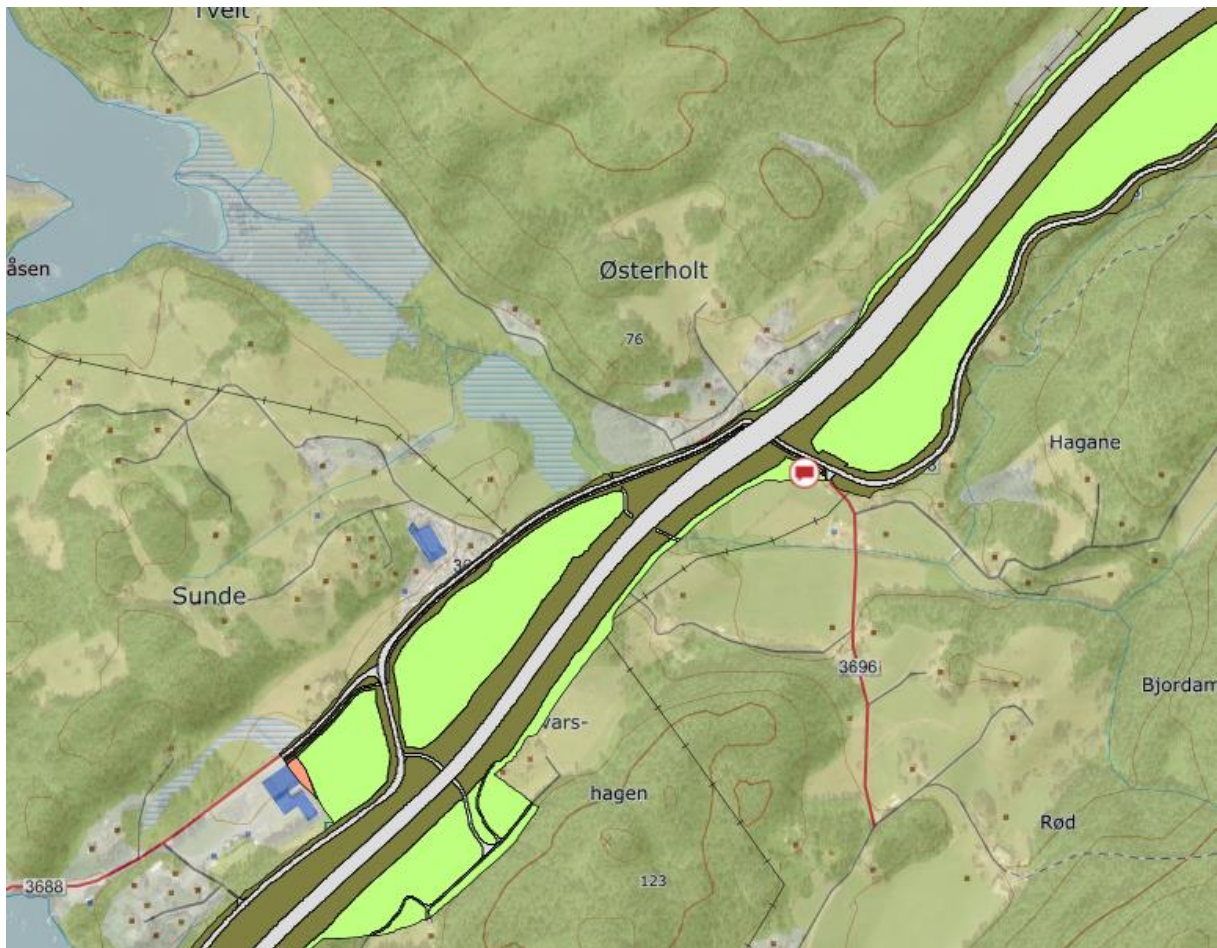
Så jeg ønsker eiendommen innløst. Vil veldig gjerne bli kontaktet for å kunne ha en god og fin dialog videre.

Mvh

Ivar Holte.

Ivar Holte

Navn	Ivar Holte
Innsendt	9/15/2021, 18:21
Innspill: Har sendt inn sak om innløsning av eiendom gårds og bruksnummer 42/4 til Erlend Sjulstad Lie . Mvh Ivar Holte	

Kartutsnitt

Jarle Tonstøl

Navn	Jarle Tonstøl
Innsendt	9/15/2021, 22:00
Innspill: Heglandsveien 11, 3766 Sannidal Boligen vår vil bli liggende meget nær ny fylkesvei forbindelse Tangen-Fikkjebakke, kun 26 meter i følge planprogrammet. Her må ytterligere støyskjerming beskrives som vil ivareta tilstrekkelig bokvalitet! Det må utarbeides beskrivelser på hvordan ute og innvendig arealer skal tilstrekkelig støy skjermes. Boligen er oppført i 1977 og vil ha behov for lokale støytiltak på fasadene. Planer for en funksjonell erstatning for adkomstvei til boligen fra Heglandsveien må også utarbeides.	

Kartutsnitt

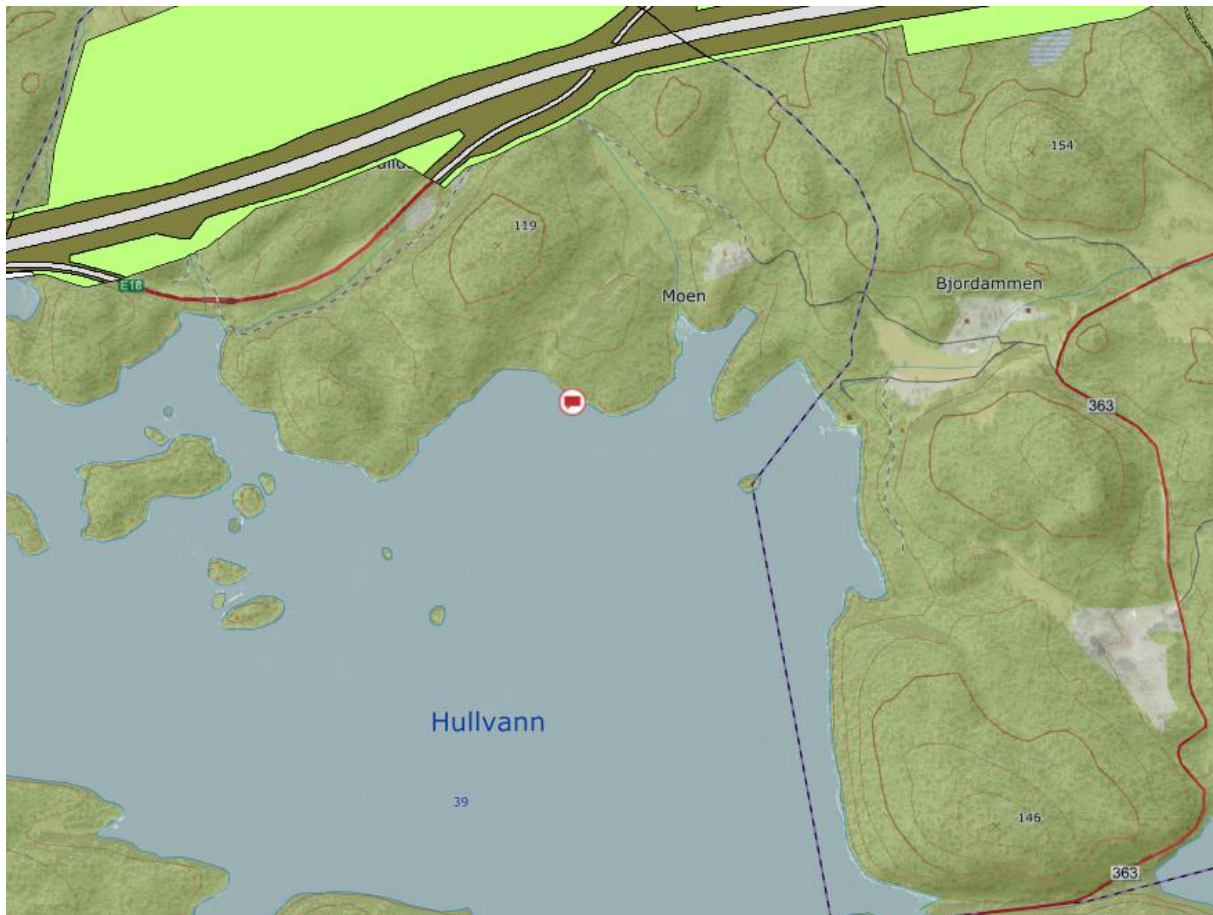


Jarle Westgård

Navn	Jarle Westgård
Innsendt	9/15/2021, 20:50

Innspill: Det verseres rykter om at valg av trasé videre gjennom Bamble skal følge dagens trasé over Bakkevann. dersom dette er tilfelle vil dette ramme Dørdal-bygda enda mer enn om traseen skal gå på sørsiden av bakkevann. Vi håper at valgt korridor på sørsiden av bakkevann blir fulgt.

Kartutsnitt

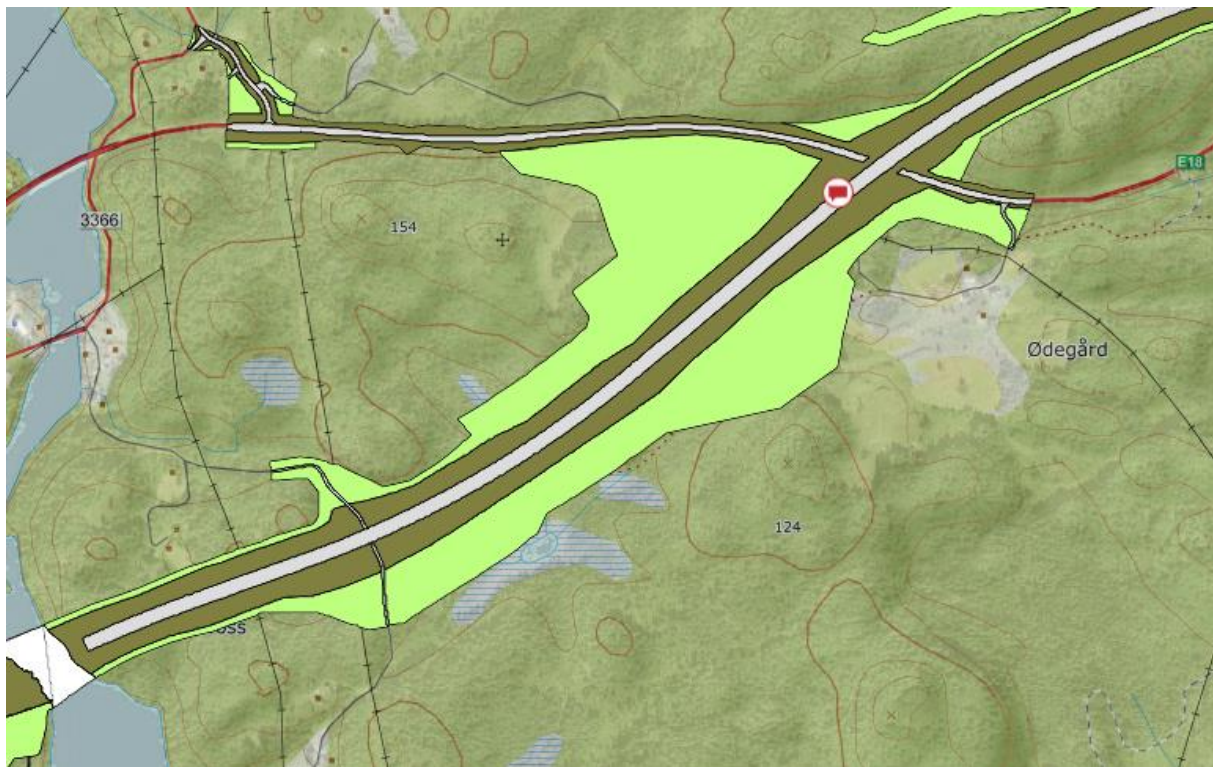


Joar Ø Auråen

Navn	Joar Ø Auråen
Innsendt	9/15/2021, 22:28

Innspill: Nye veier har selv kommet med normer for høyder og skjæringer Det er fra tidlig i prosjektet. Normen sier 25m fylling og 30m skjæring. Likevel flere steder i trasen blir dette overskride. Ved min eiendom får vi fylling på 30m (Mastreidmyra) og så gå direkte i skjæring på 38-40m i Stegheia. Fyllingen får vi i utsikten fra gården vår. Det blir store inngripen i naturen nå det bygges vei. det er det ikke til å komme utenom. Likevel bør det jo begrenses mest mulig. Dagens løsninger tar ikke hensyn til dette. Andre løsninger burde blitt valgt her. tunnel i Stegheia hadde blitt mindre inngripen i naturen. Mindre skjæring og mindre fylling. Nye veier bør overholde sine egne normer. Hva er ellers hensikten med å utarbeide noen normer. Med slike valgte løsninger kan prosjektet bli husket for at det skulle være "billig" og ikke ta hensyn til natur og friluft.

Kartutsnitt

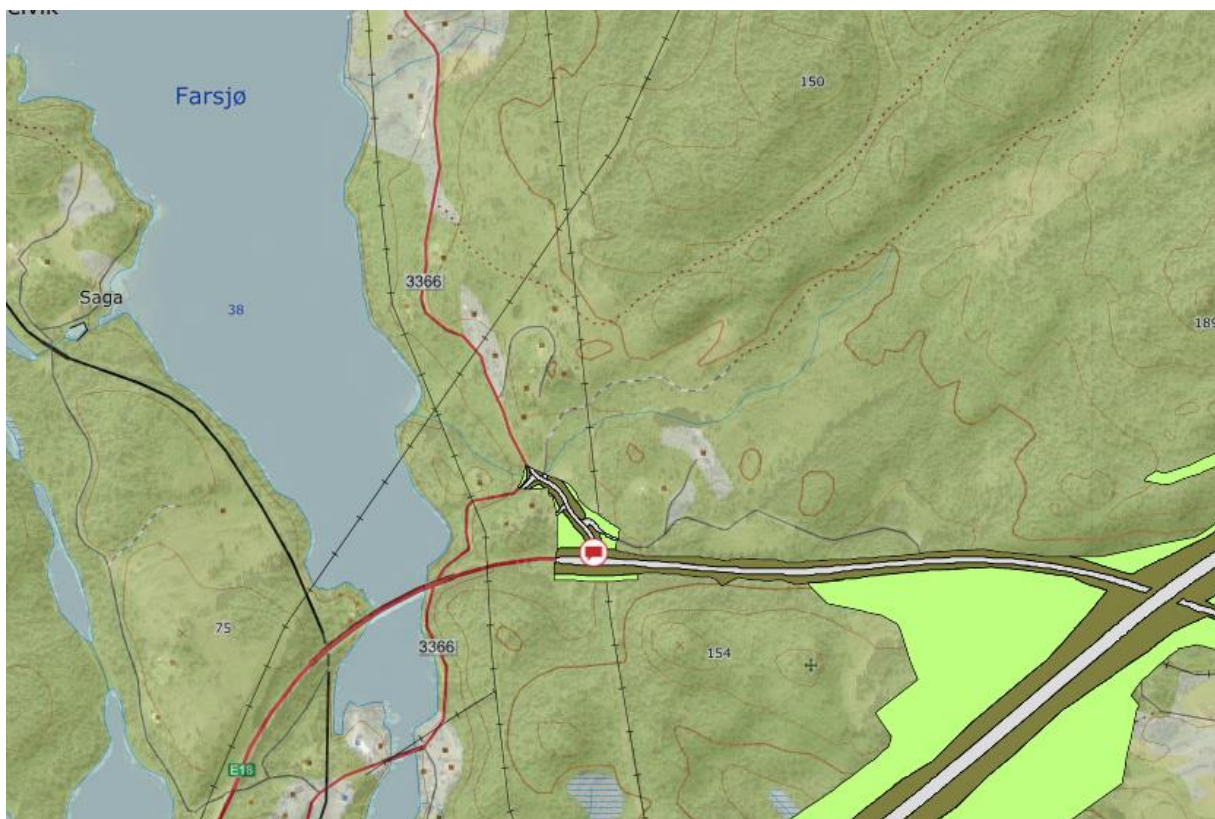


John-Kristian Knudsen Dal

Navn	John-Kristian Knudsen Dal
Innsendt	9/15/2021, 21:05

Innspill: Som oppvokst i Farsjø har jeg kjørt utallige turer på Farsjøveien. Planforslaget som Nye veier har om avkjøringa fra Farsjø til dagens E18 vil ha stor betydning for alle som bor fast og har hytte i Farsjø. Farsjøveien er smal og rasutsatt i partiet rundt dagens E18 bru. Det nye hyttefeltet ved eikenes har ført til økt trafikk på Farsjøveien. Ved å tilrettelegge for en ny avkjøring som vil ta mye av dagens trafikk, vil det minke trafikken i ytre Farsjø der det er alt fra skolebarn til turgåere langs veien. Jeg har selv opplevd farlige situasjoner med møtende trafikk og fotgjengere. Jeg håper virkelig alle beslutningstakere tar det fornuftige valget og beholder den planlagte avkjøringa til glede for beboerne i Farsjø!

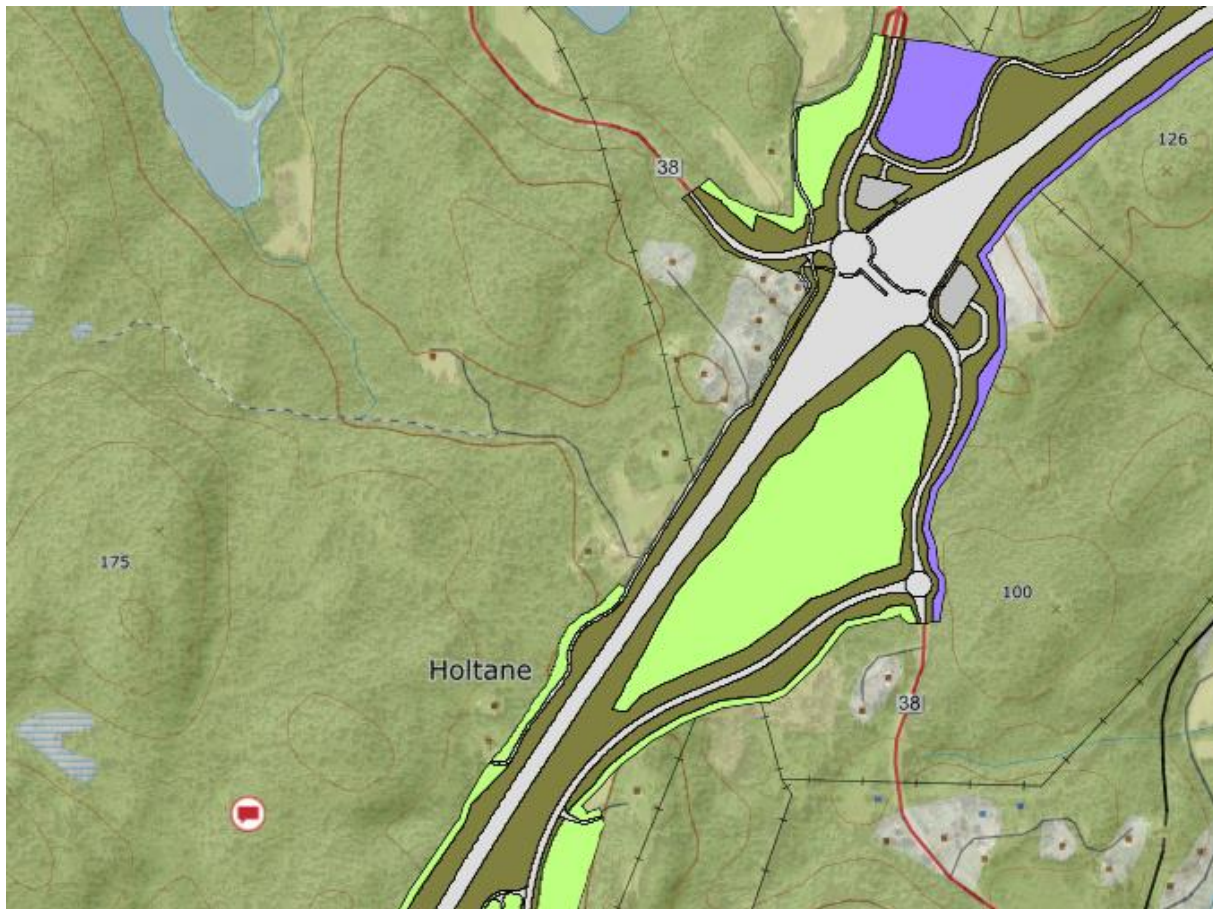
Kartutsnitt

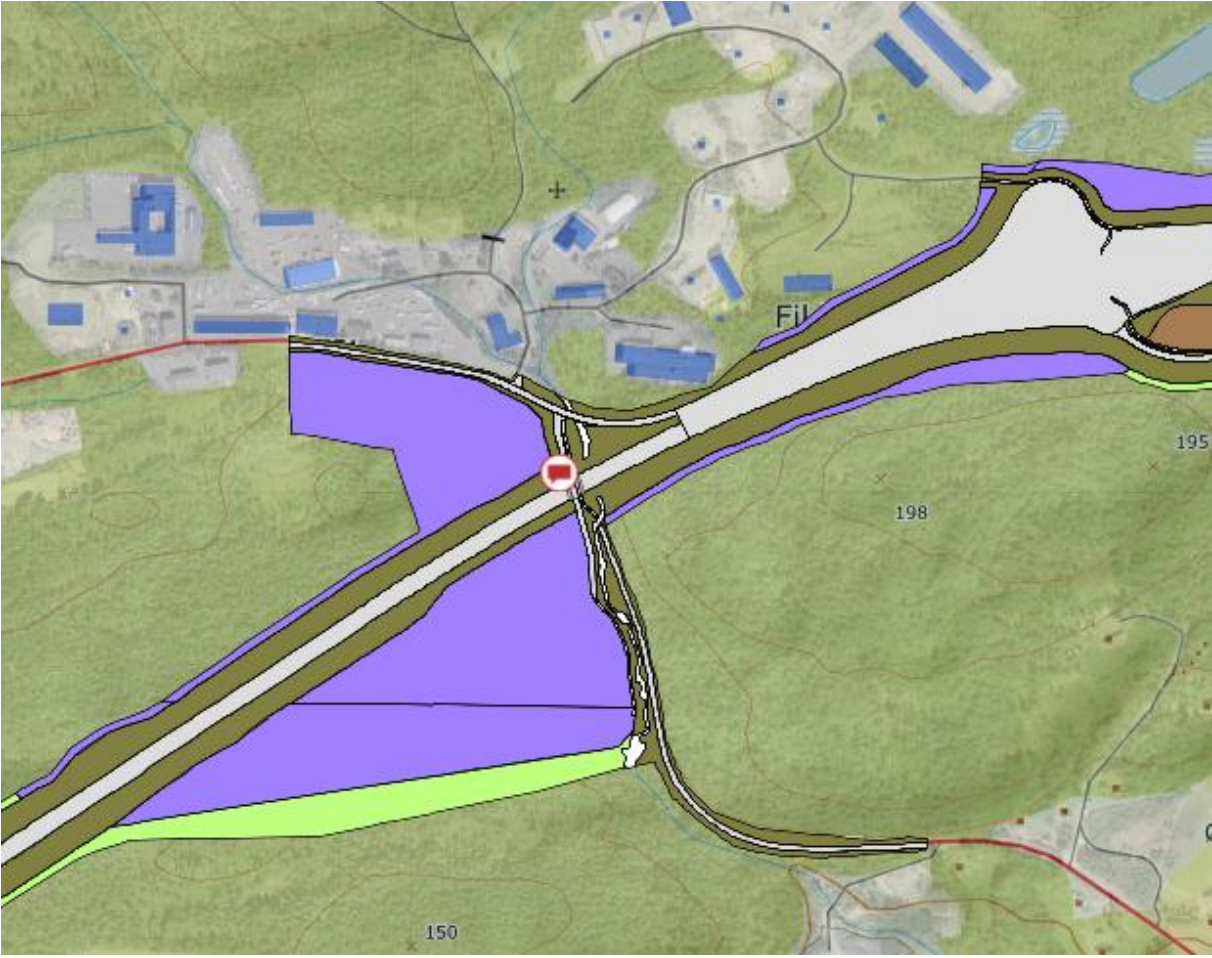


Jon Kristian Refsalen

Navn	Jon Kristian Refsalen
Innsendt	9/15/2021, 08:10
Innspill: Vedrørende gnr.55/1. Bilskogsvei, undergang, jordbruksareal. Vedr. bilskogsvei som er tegnet inn her på denne skissen er for meg en bedre løsning en den som er foreslått av dere med undergang ved Grøtvanns brua. Jordbruks areal blir å oppgradere tidligere jorde samt utvide. Grn. 57/2 riggplass. Vedr. riggplass, den er på rette side av vannskille og klargjort vannkum.	

Kartutsnitt





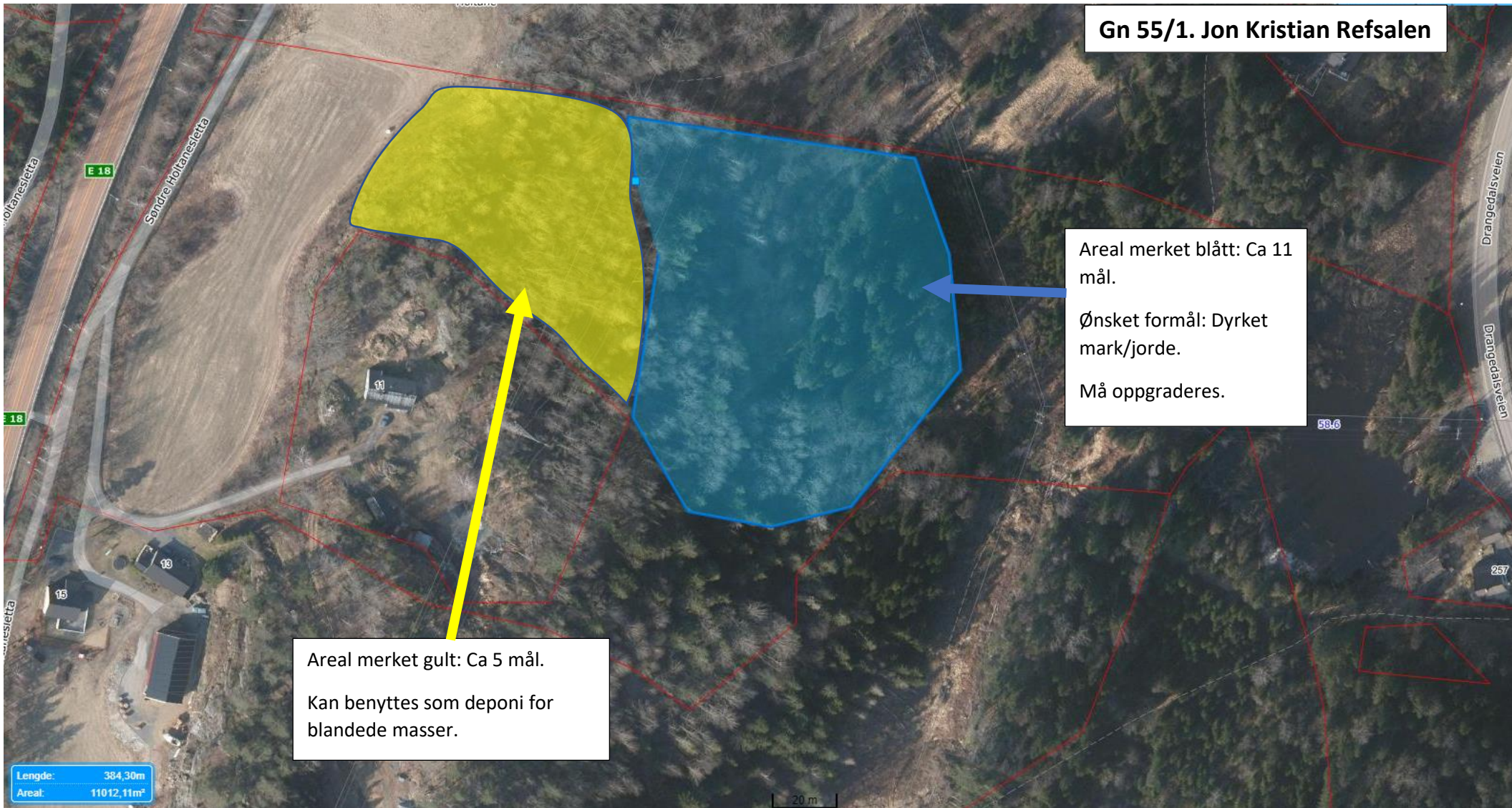
Gn 55/1. Jon Kristian Refsalen

Areal merket blått: Ca 11 mål.
Ønsket formål: Dyrket mark/jorde.
Må oppgraderes.

Areal merket gult: Ca 5 mål.
Kan benyttes som deponi for blandede masser.

Lengde: 384,30m
Areal: 11012,11m²

20 m





Areal merket blått: Ca 17 mål.

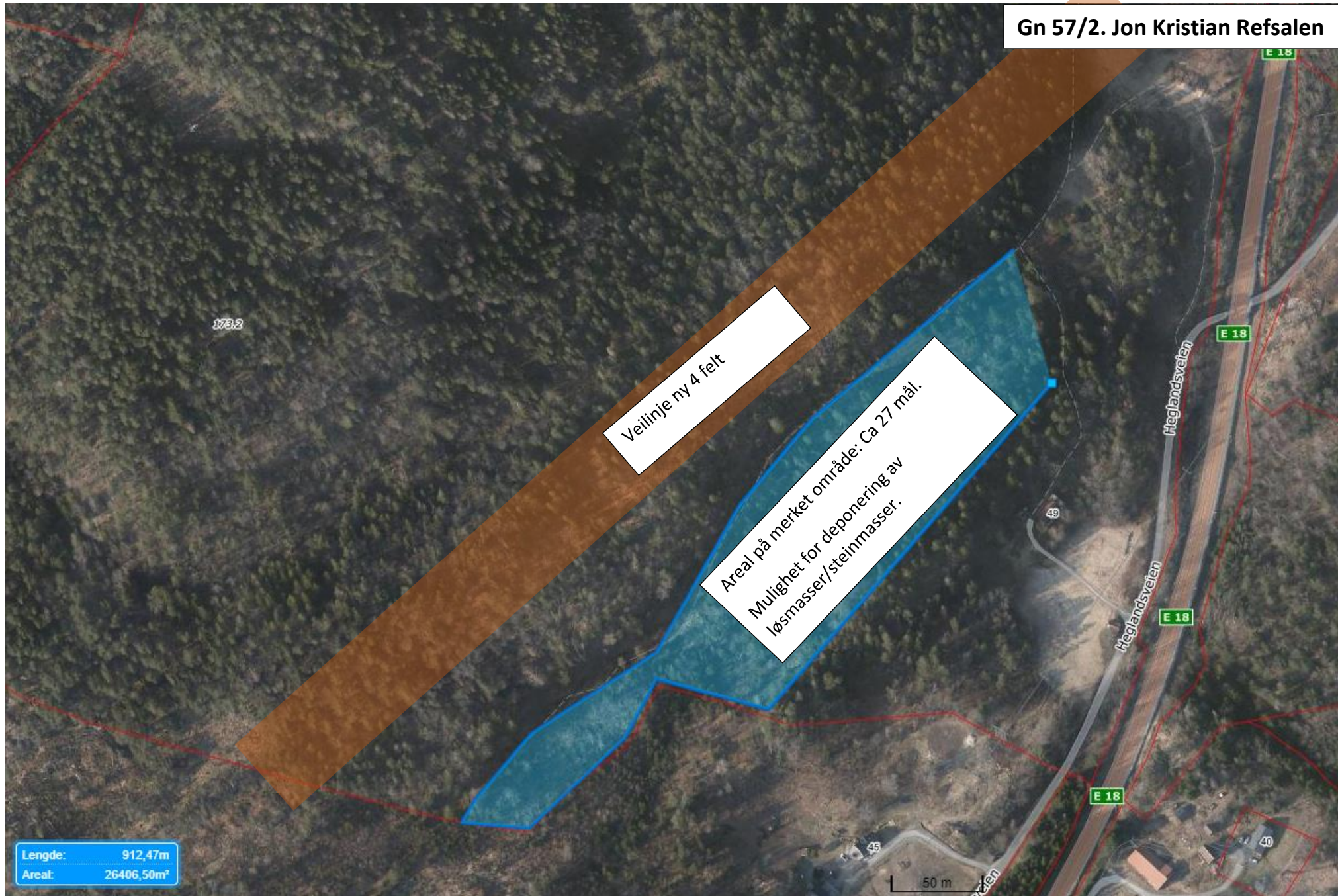
Mulighet for deponering av steinmasser.

Veillinje ny 4 felt

Areal på merket område: Ca 27 mål.
Mulighet for deponering av
løsmasser/steinmasser.

Lengde: 912,47m
Areal: 26406,50m²

50 m



Areal på merket område: Ca 7,3 mål.

Ligger på riktig side av vannskillet mtp drikkevannskilde.

Bør være gunstig riggområde for brukonstruksjon og kort avstand fra eksisterende E-18 mtp anleggstrafikk.

Det er klargjort for vannpost fra kommunal ledning.

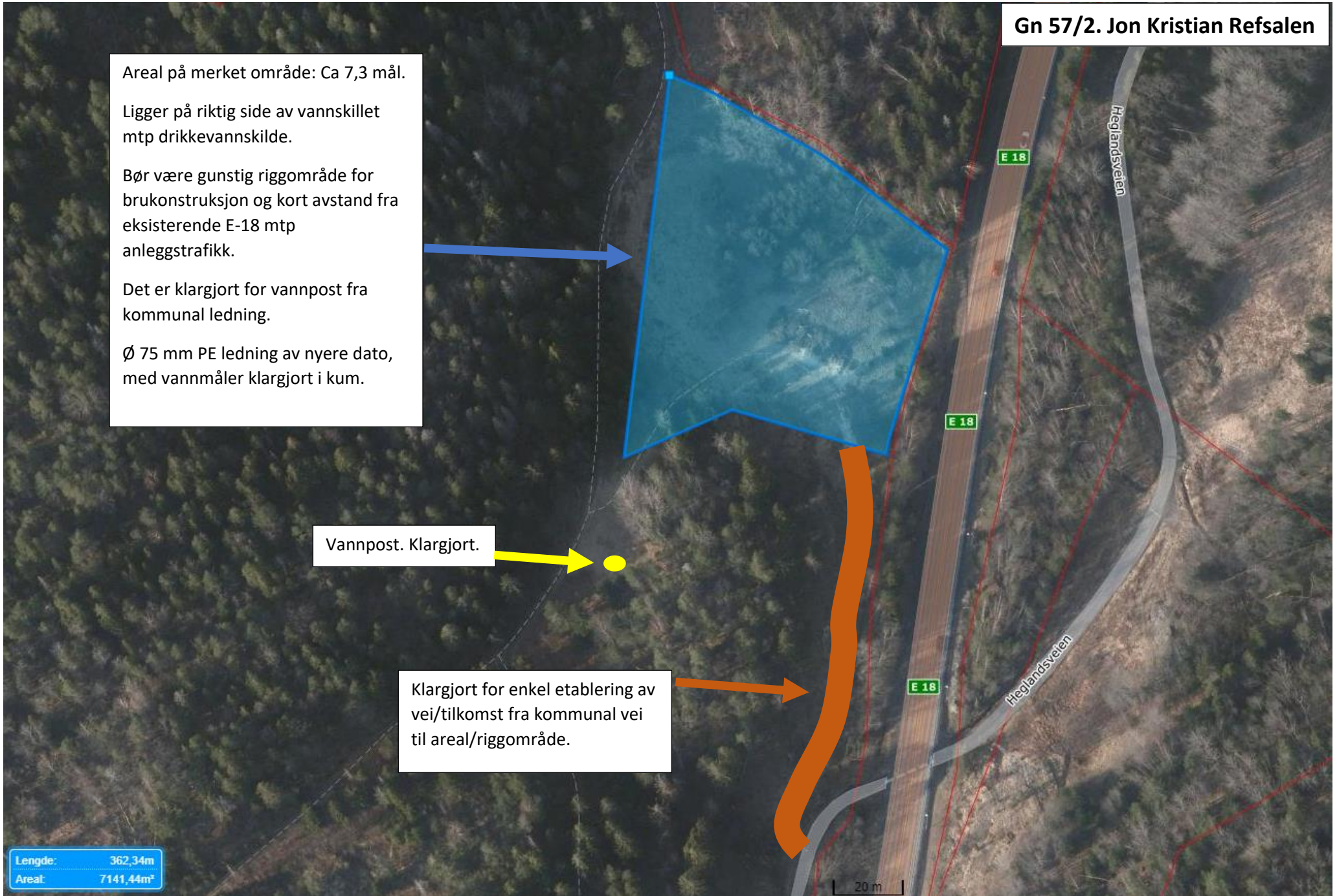
Ø 75 mm PE ledning av nyere dato, med vannmåler klargjort i kum.

Vannpost. Klargjort.

Klargjort for enkel etablering av vei/tilkomst fra kommunal vei til areal/riggområde.

Lengde: 362,34m
Areal: 7141,44m²

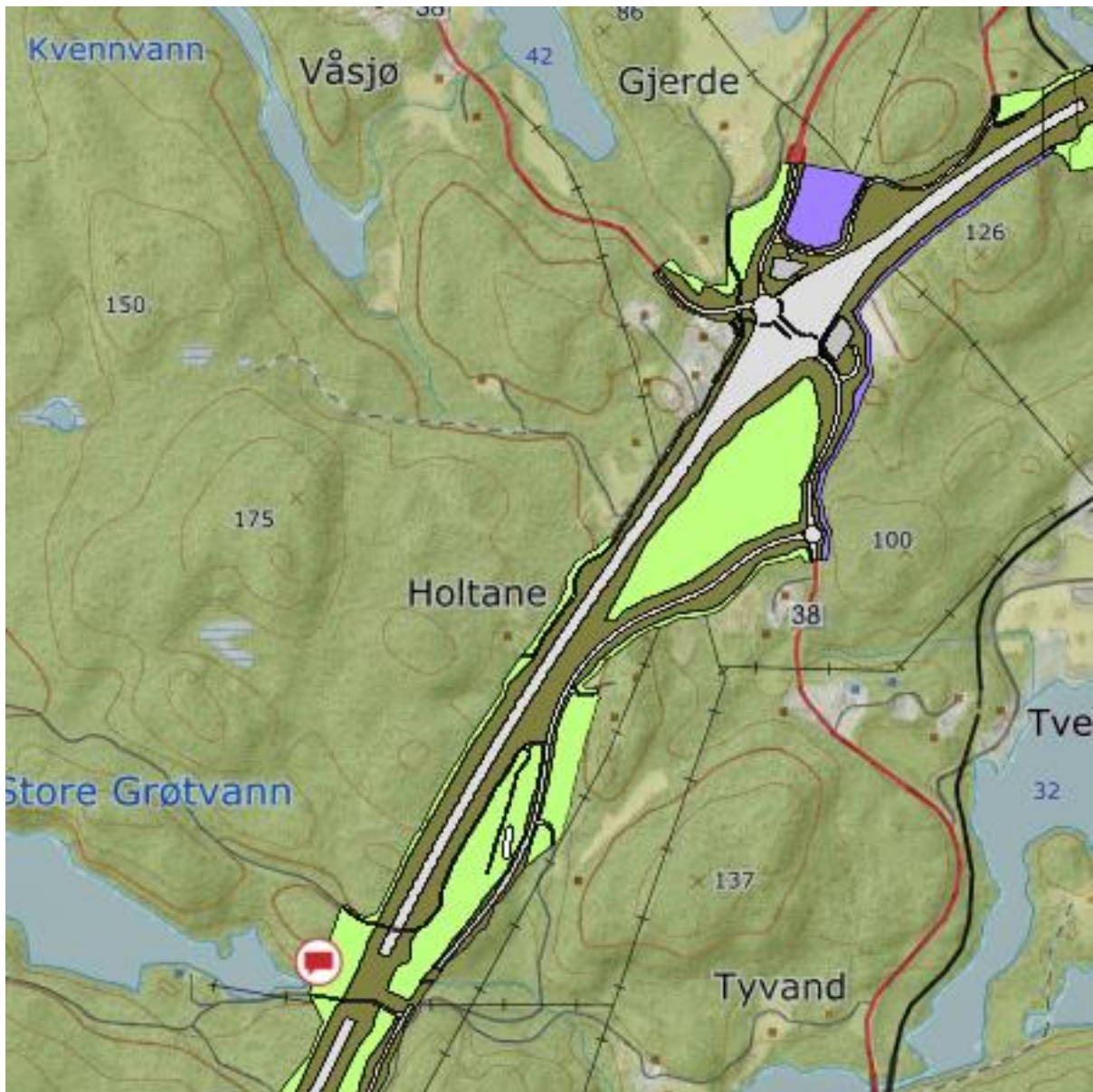
20 m

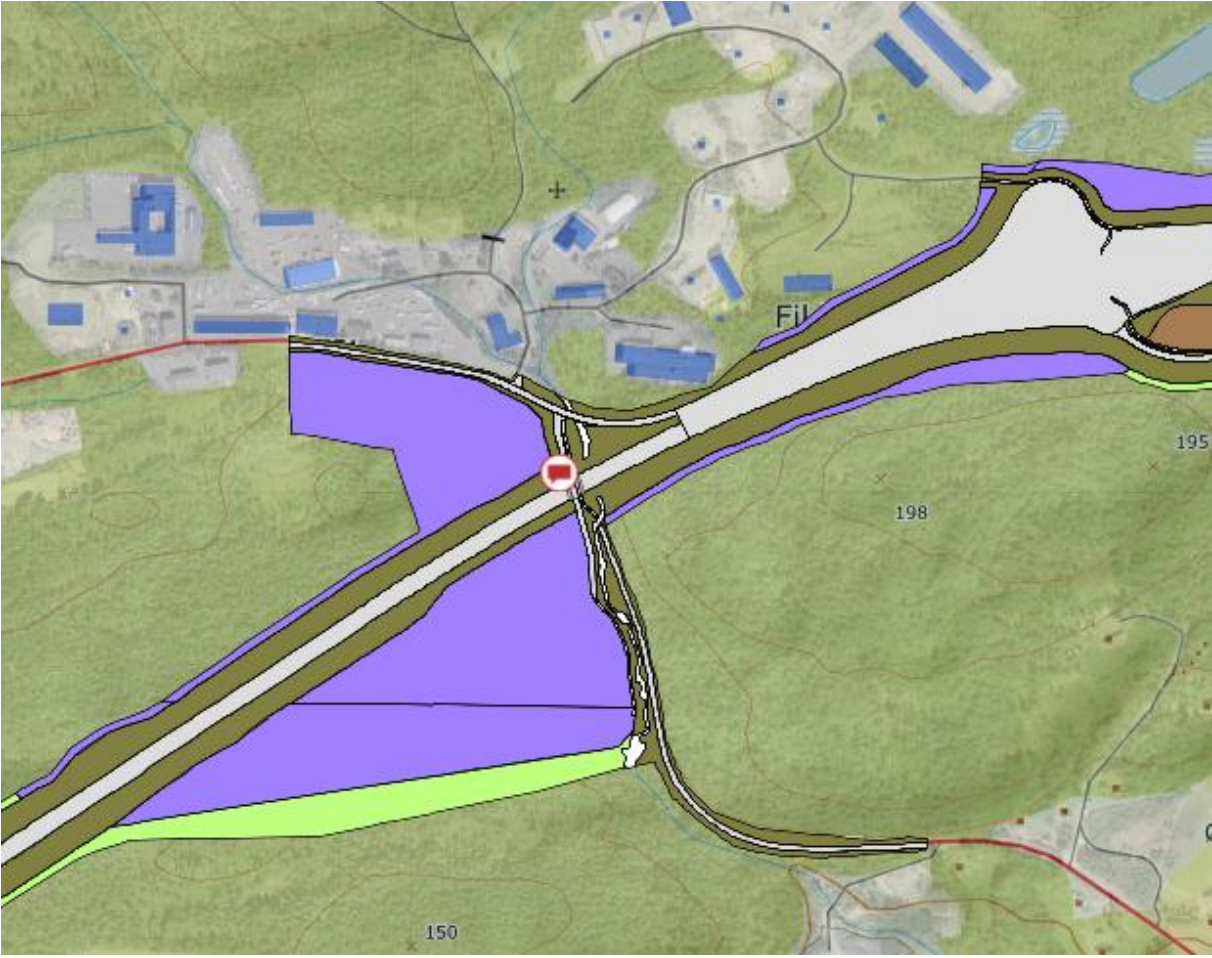


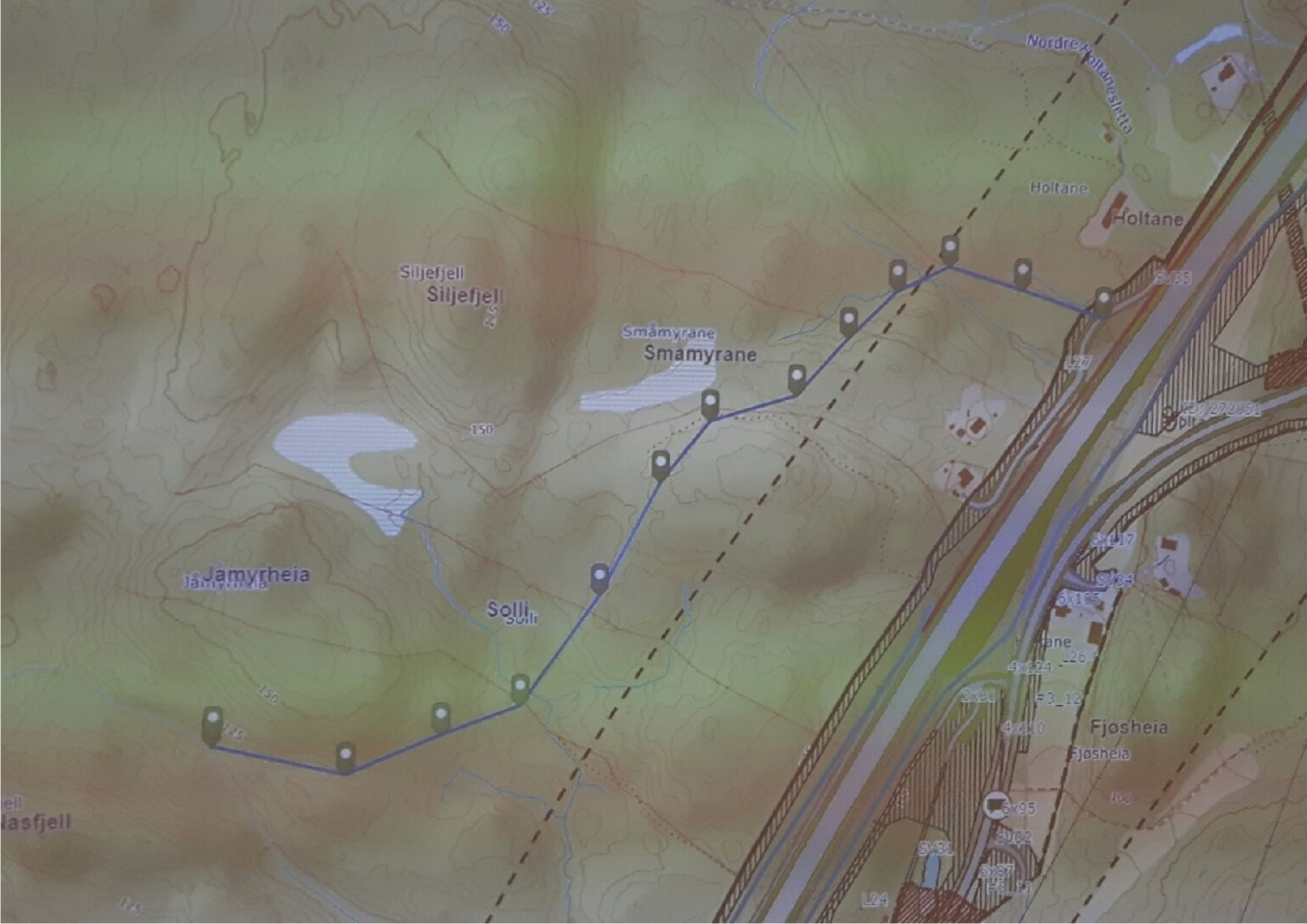
Jon Kristian Refsalen

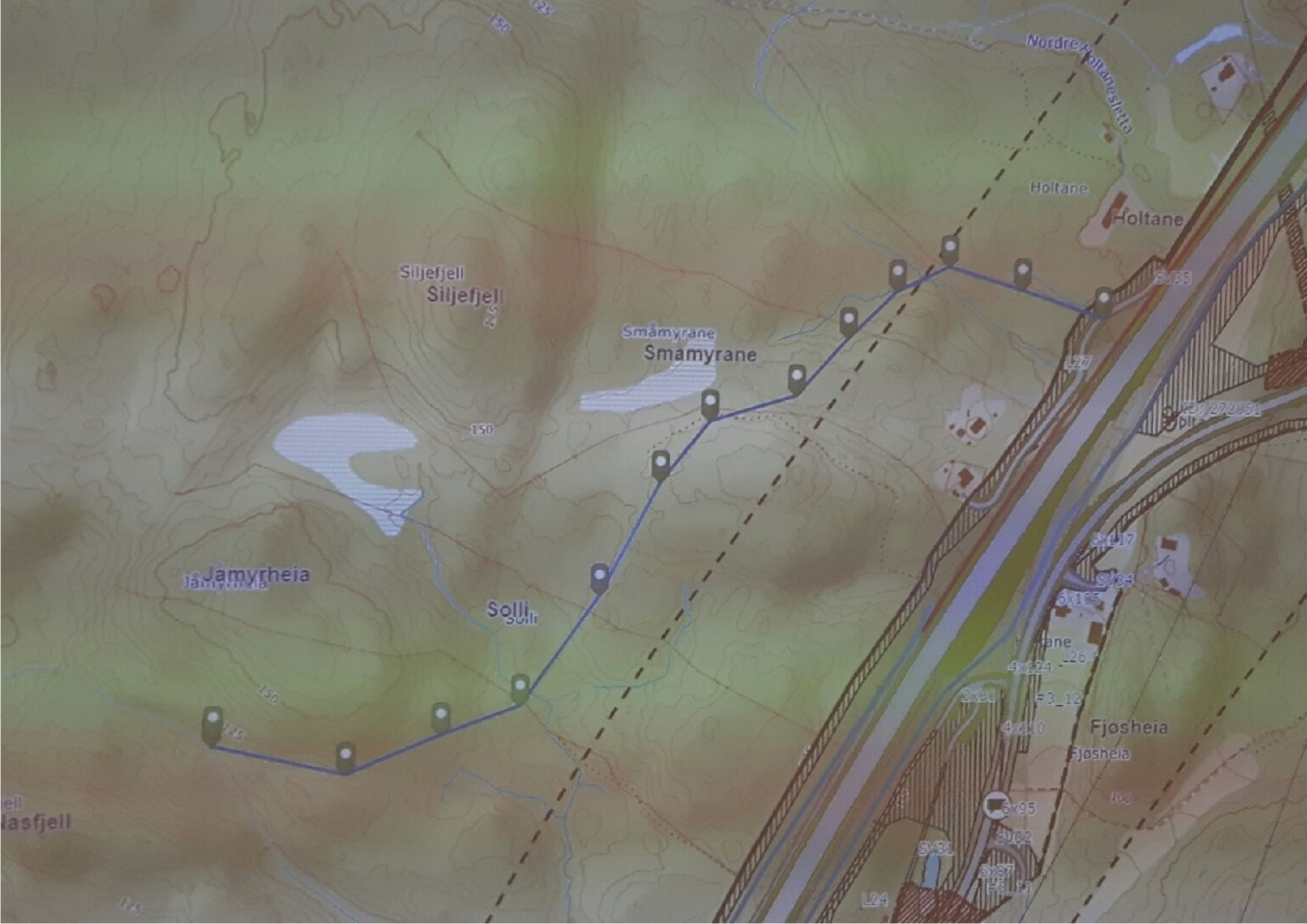
Navn	Jon Kristian Refsalen
Innsendt	9/15/2021, 08:13
Innspill: Bild av bilskogsvei vedr. 55/1	

Kartutsnitt









Kjersti Fensgård

Navn	Kjersti Fensgård
Innsendt	9/15/2021, 23:02

Innspill: Hvis foreslåtte trasé over Vegårdshei blir valgt, må det være en forutsetning at veien legges i tunnel forbi Ekksjø. Traséen ligger høyt i terrenget, og langt vest. Dette vil ha en stor, negativ effekt ifht. forurensning, lyd og lys. Området har også et rikt dyreliv. De negative konsekvensene vil også gjelde for områder lenger vest i Vegårdshei.

Kartutsnitt



Kjersti Fensgård

Navn	Kjersti Fensgård
Innsendt	9/15/2021, 22:18

Innspill: Med stadig mer fokus på sekulærøkonomi, bør Nye Veier gjenbruke eksisterende trasé forbi Moland. Dette for å spare klima, miljø, natur-/rekreasjonsområder og dyreliv. Minutter eller bare sekunders kortere reisetid (hvor den samfunnsøkonomiske besparelsen blir beregnet over 70 år eller mer), kan ikke forsvare ødeleggelsene den nye traséen forårsaker. Og med riving og tilbakeføring av naturen til det opprinnelige for dagens trasé, (noe som absolutt må kreves), må vel også kostnadene bli mye større for den foreslåtte.

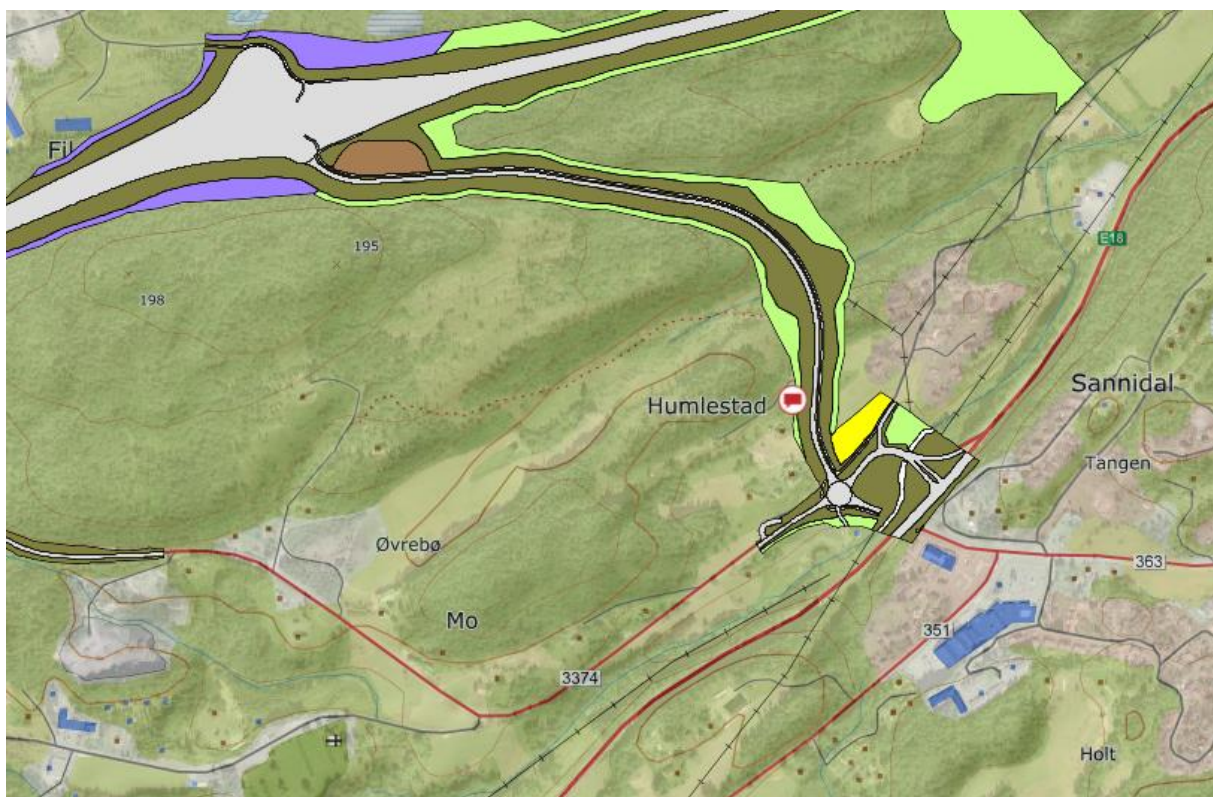
Kartutsnitt



Knut Magnar Eggum

Navn	Knut Magnar Eggum
Innsendt	9/15/2021, 21:58
Innspill: Heglandsveien 11, 3766 Sannidal Boligen vår vil bli liggende meget nær ny fylkesvei forbindelse Tangen-Fikkjebakke, kun 26 meter i følge planprogrammet. Her må ytterligere støyskjerming beskrives som vil ivareta tilstrekkelig bokvalitet! Det må utarbeides beskrivelser på hvordan ute og innvendig arealer skal tilstrekkelig støy skjermes. Boligen er oppført i 1977 og vil ha behov for lokale støytiltak på fasadene. Planer for en funksjonell erstatning for adkomstvei til boligen fra Heglandsveien må også utarbeides.	

Kartutsnitt



Laila Myrland

Navn	Laila Myrland
Innsendt	9/15/2021, 22:21

Innspill: Ved å flytte/ legge veien i på et nytt område, vil gjøre at mange vil bli berørt. Det vil bli hugget mye skog og mange dyr må finne seg nye områder. I forhold til veistrekningen mellom Gjerstad og Risør hvor veien blir lagt i helt opp til et relativt stort hytteområde ved Eksjø vil mange få redusert rekreasjonsverdien ved å være på hytta. Det vil bli mye støy fra den nye trasseen som kommer bare få meter fra de nærmeste hyttene. Fine turområder vil også bli borte, når mye skog må fjernes. Verdien på hyttene vil også bli redusert. Det burde være en mye bedre løsning å utbedre den forholdsvis nye eksisterende veien. Ved å bygge den ut vil bli både billigere og det vil heller ikke gå ut over så store skogsområder.

Kartutsnitt



HØRINGSINNSPILL NY E-18 GJENNOM GJERSTAD

Erstatningsvei for Bjørndalsveien må endres.

Forslaget til ny vei er i realiteten veiløsning kun for: Bjørndalsveien 36, 38, 56 og 57

Eiendommen Bjørndalen Gnr 43 Bnr 11 (Bjørndalsveien 41) er med dette forslaget prisgitt naboers velvilje for å kunne kjøre hjem med bil.

Jord og skogarealer for gnr: 43/3, 43/11, 43/14, 43/16 og 43/21 blir avskåret fra den beste og mest rasjonelle landbruksvei for arealene sine i dette området.

Åsen mellom Abel Skole og Holte blir et viktig område for Gjerstad kommune i framtiden. Betydelige arealer her er godt egnet til boligformål. En del av arealene ligger allerede i kommuneplanen.

Dette er arealer som ligger i kort gangavstand til Abel Skole, og er hvitfarget på støykartet til Nye Veier. Åsen er også et mye brukt turområde med stier som knytter skole og grender sammen.

Veien som skal erstatte Bjørndalsveien må være en fullgod erstatning for den bruken som har vært fram til i dag. Like viktig er det at den også skal være en vei for framtidig bruk og utnyttelse av arealene i nærområdet til Abel Skole.

Veien må legges slik at kvalitetene som Bråtane og Ivarshage har, blir tatt best mulig vare på, og at dyrka mark i størst mulig grad blir skånet.

Vi vil derfor be om at nye alternativer vurderes.

Ett alternativ er å krysse på skrå under ny E-18 for så å legge veien sydover på ei hylle parallelt med E-18 til den møter nåværende kryss mellom Bjørndalen, Bråtane og Ivarshage. Denne veien vil da kunne forlenges sydover på Gnr 43 Bnr 21 og bli en fullgod veiløsning for jord og skogarealer. Bråtane og Ivarshage kan knyttes til nordvest for husene i Bråtane.

Dersom denne løsningen ikke lar seg gjennomføre må det på nytt sees på vei ned på sydsiden av Bjørndalen med kryssing under foten på ny bru, og med påkjøring ved dagens bru ved vassdraget. (Denne skissen er tidligere presentert Nye Veier av Gjerstad kommune m/flere.)

Med vennlig hilsen

Synnøve Emblem Holte

Lars Holte

Lars Holte

Navn	Lars Holte
Innsendt	9/15/2021, 22:45
Innspill: Viltovergang på Østerholtsheia.	

Kartutsnitt



VILTOVERGANG PÅ ØSTERHOLTSHEIA

Skogarealene syd for E-18, mellom Kilsfjorden og Sønedeledfjorden er et område på ca: 240 000 dekar. Hjorteviltet som skal ut av eller inn i dette området må krysse E-18 ved Østerholtsheia eller ved Bråtvassdalen.

Dersom overgangen på Østerholtsheia hadde fungert godt så hadde det vært tydelige dyretråkk inn mot overgangen på begge sider av E-18. Det er det ikke. Vi ville også hatt hyppige oppservasjoner av hjortevilt på vei over. Det er nesten ingen oppservasjoner.

Før viltgjerdet kom ble dyretetthet oppfattet som lik på begge sider av E-18.

Etter at viltgjerdene kom er det tidvis stor opphopning av hjortevilt nord for E-18. Dyretrekket som tidligere krysset E-18 er nå borte, bare enkelte dyr finner veien over.

Skal man klare å reetablere vilttrekket må viltovergangen optimaliseres.

Forslått viltovergang må bygges med minst 40 meter nyttbar bredde.

Lokalveien mellom Sundebru og Sannidal må legges så nær ny E-18 att viltovergangen også dekker denne. (Se løsning ved Langrønningen i Bamble) Dette vil også avverge ei trafikkfelle/viltpåkjørsel når viltovergangen begynner å fungere som tenkt.

Dagens skogsbilvei som går til Breiøygard må legges om slik at viltovergangen kun blir for viltet . Breiøygard og skogarealer på nordsiden av E-18 kan få adkomst via det som er dagens rasteplass på nordsiden av E-18.

Det må etableres hensynssoner på begge sider av viltovergangen, slik at viltet får en korridor de er trygge i når de skal passere E-18.

For å få viltovergangen til å fungere best mulig må det bygges tette støy/viltgjerder mellom vilt og trafikk.

For viltovergangen sin del er det veldig bra at rasteplassen fjernes, slik som foreslått.

Hilsen grunneier syd for E-18

Lars Holte

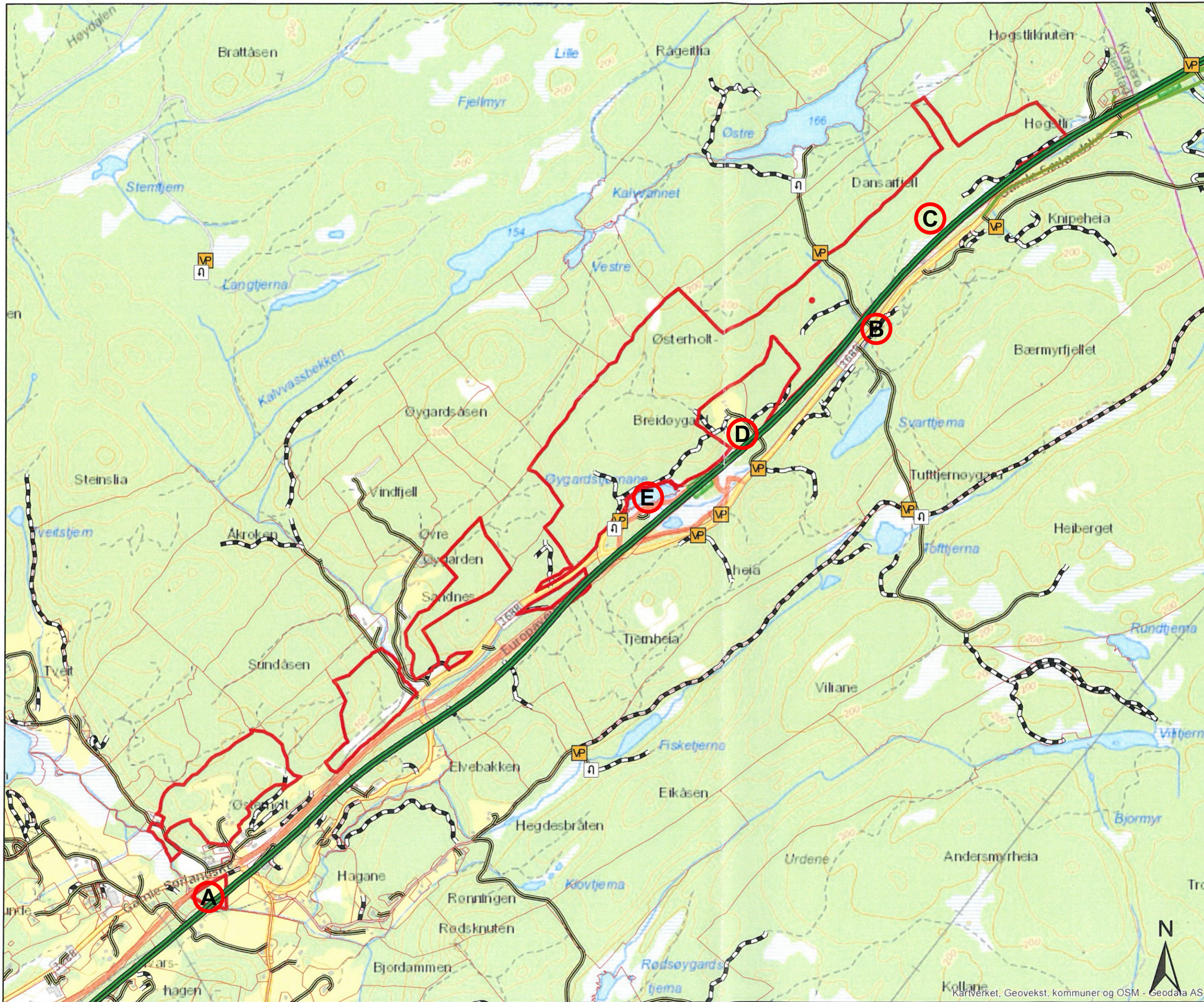
Liv Ingebjørg Berntsen

Navn	Liv Ingebjørg Berntsen
Innsendt	9/15/2021, 07:24

Innspill: Gnr 42/7 og Gnr 42/27. Merke A i vedlegg: matjord på parsell nederst i Østerholtsbakken på SE siden kommer til å forsvinne i ny E-18. Dette er en ressurs jeg ønsker å beholde. Det er en minnelig løsning om Nye Veier fyller restmasse på jordene ovenfor min bolig i Østerholt 31, legger matjorden fra merke «A» på toppen samt ordner eventuell drenering under dette. Note: må avklare at dette er sikkert med hensyn på grunnforhold og risiko for at massen under beveger seg. Vedlegg: kart brukt i epost med oversikt og bokstaver lagt inn.

Kartutsnitt

Liv Ingebjørg Berntsen.
Østerholt 31.
Ver: 27.08.21.



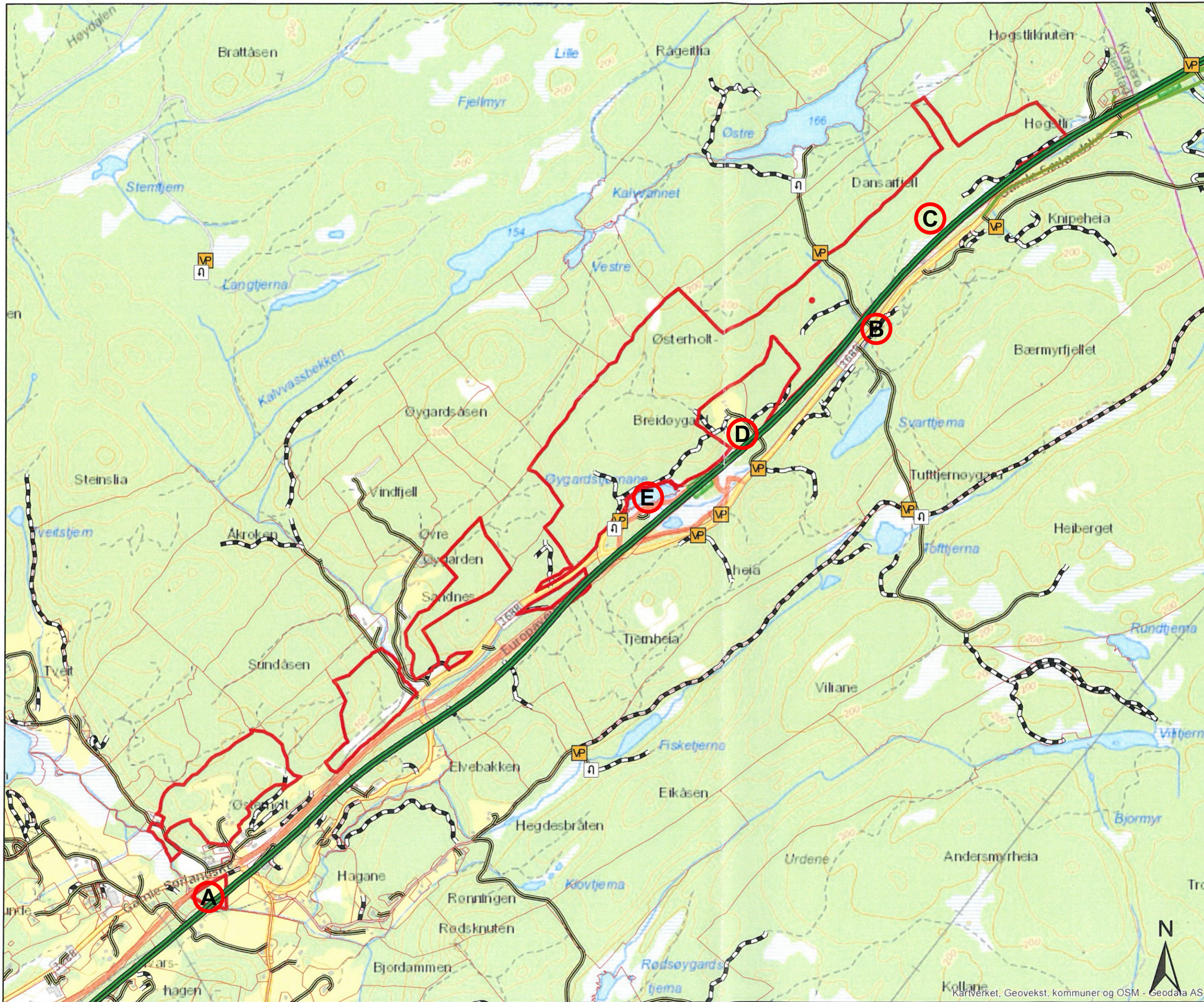
Liv Ingebjørg Berntsen

Navn	Liv Ingebjørg Berntsen
Innsendt	9/15/2021, 07:29

Innspill: Gnr 42/7 og Gnr 42/27. Merke C i vedlegg: det er eksisterende skogsvei NV for dagens E-18 og parallelt med denne fra veien/undergang til østre Kalvvann (merket «B») bort til snu og velteplass ved Høgstli: denne adkomsten til egen skog må erstattes slik at det fremdeles er adkomst til skogen langs denne strekningen. Vedlegg: kart brukt i epost med oversikt og bokstaver lagt inn.

Kartutsnitt

Liv Ingebjørg Berntsen.
Østerholt 31.
Ver: 27.08.21.

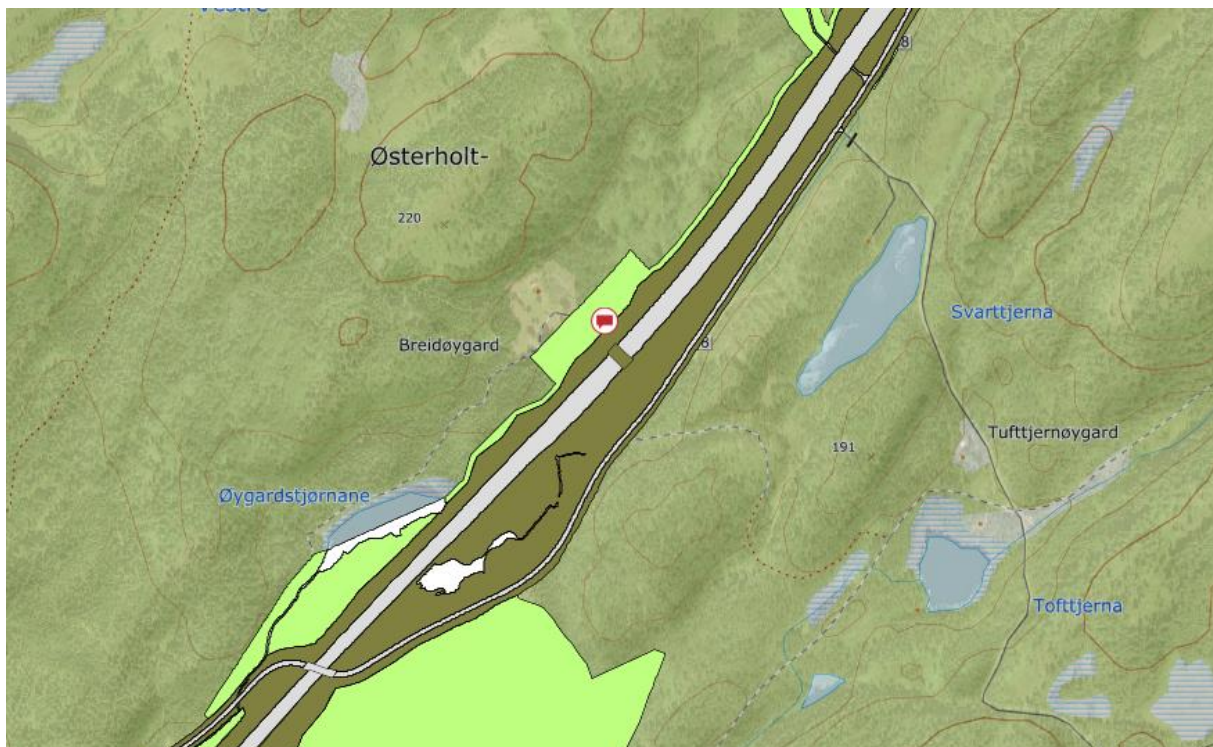


Liv Ingebjørg Berntsen

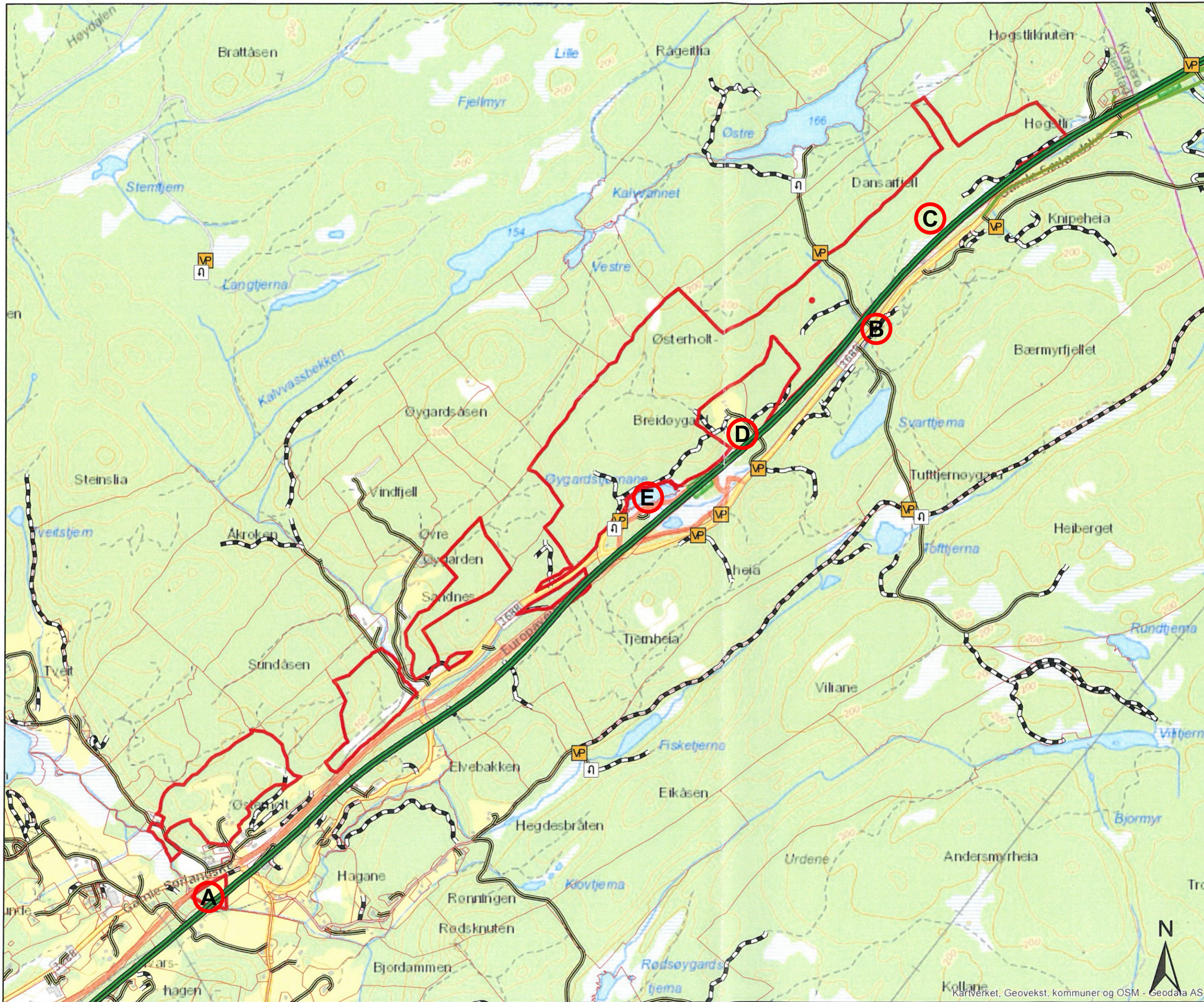
Navn	Liv Ingebjørg Berntsen
Innsendt	9/15/2021, 07:33

Innspill: Gnr 42/7 og Gnr 42/27. Merke D i vedlegg: det er eksisterende skogsvei NV for dagens E-18 med start ved Breiøygard med retning vei Kalvvann som blir berørt av ny E-18: denne adkomsten til egen skog må erstattes slik at det fremdeles er adkomst til skogen langs denne strekningen. Vedlegg: kart brukt i epost med oversikt og bokstaver lagt inn.

Kartutsnitt



Liv Ingebjørg Berntsen.
Østerholt 31.
Ver: 27.08.21.

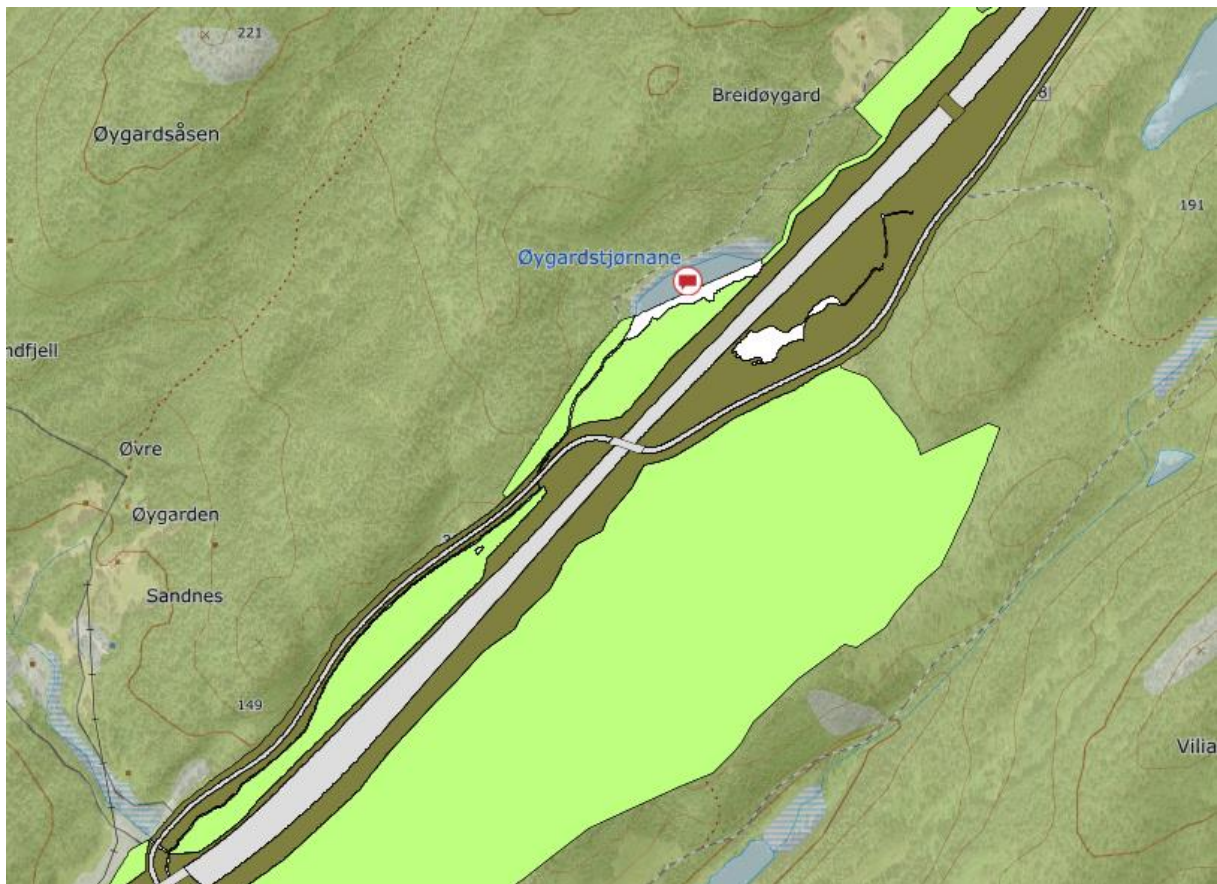


Liv Ingebjørg Berntsen

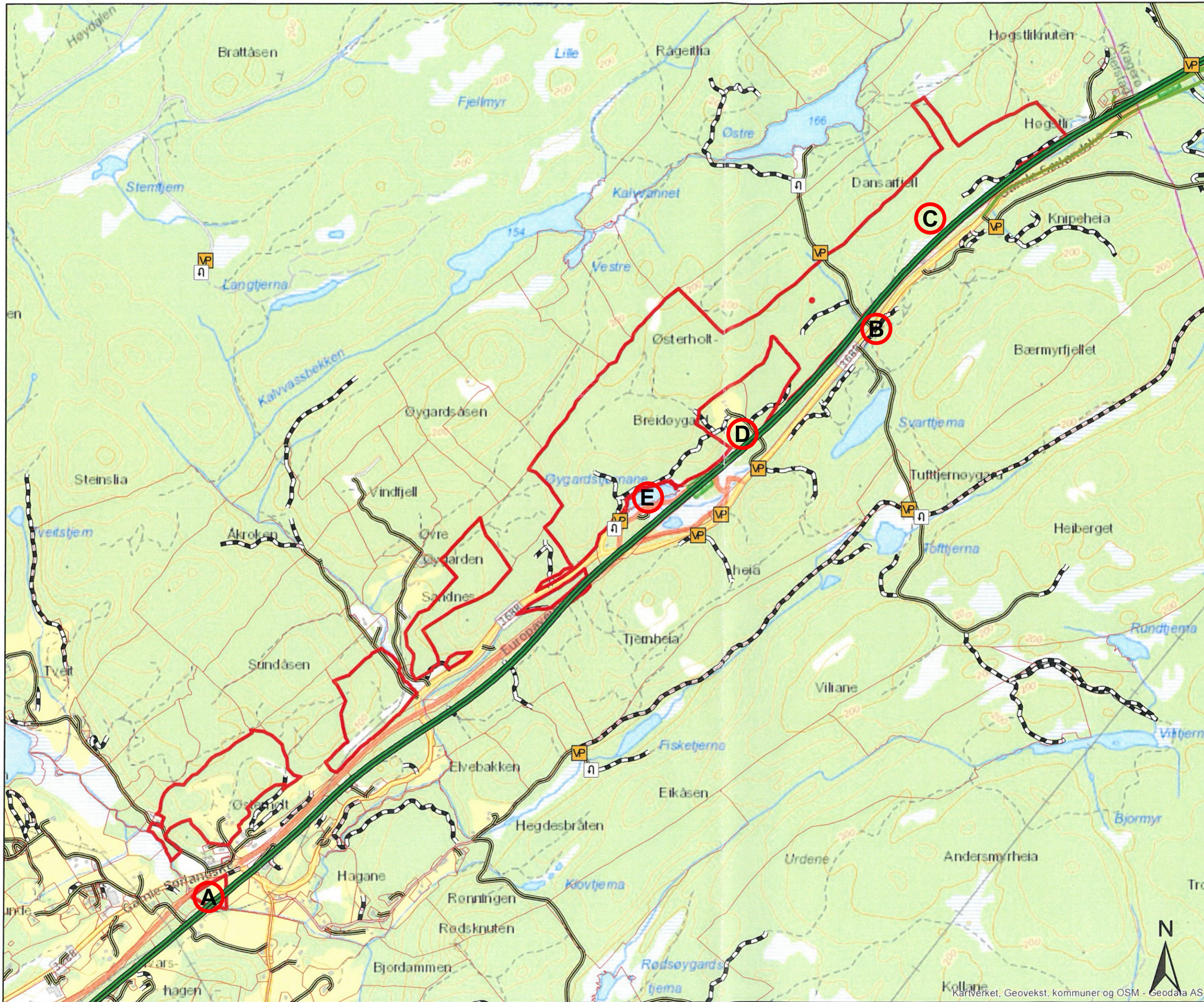
Navn	Liv Ingebjørg Berntsen
Innsendt	9/15/2021, 07:36

Innspill: Gnr 42/7 og Gnr 42/27. Merke E i vedlegg: halve tjernet NV for rasteplass ligger på min eiendom og her har jeg vannrett. Det andre tjernet (andre siden av E-18, N: 6539219 Ø: 162142) var før forrige utbygging tilhørende samme eiendom. Vannretten gjelder også dette tjernet. Denne vannretten skal inn i de riktige juridiske dokumenter. Vennligst bekreft at dere ivaretar dette. Vedlegg: kart brukt i epost med oversikt og bokstaver lagt inn.

Kartutsnitt



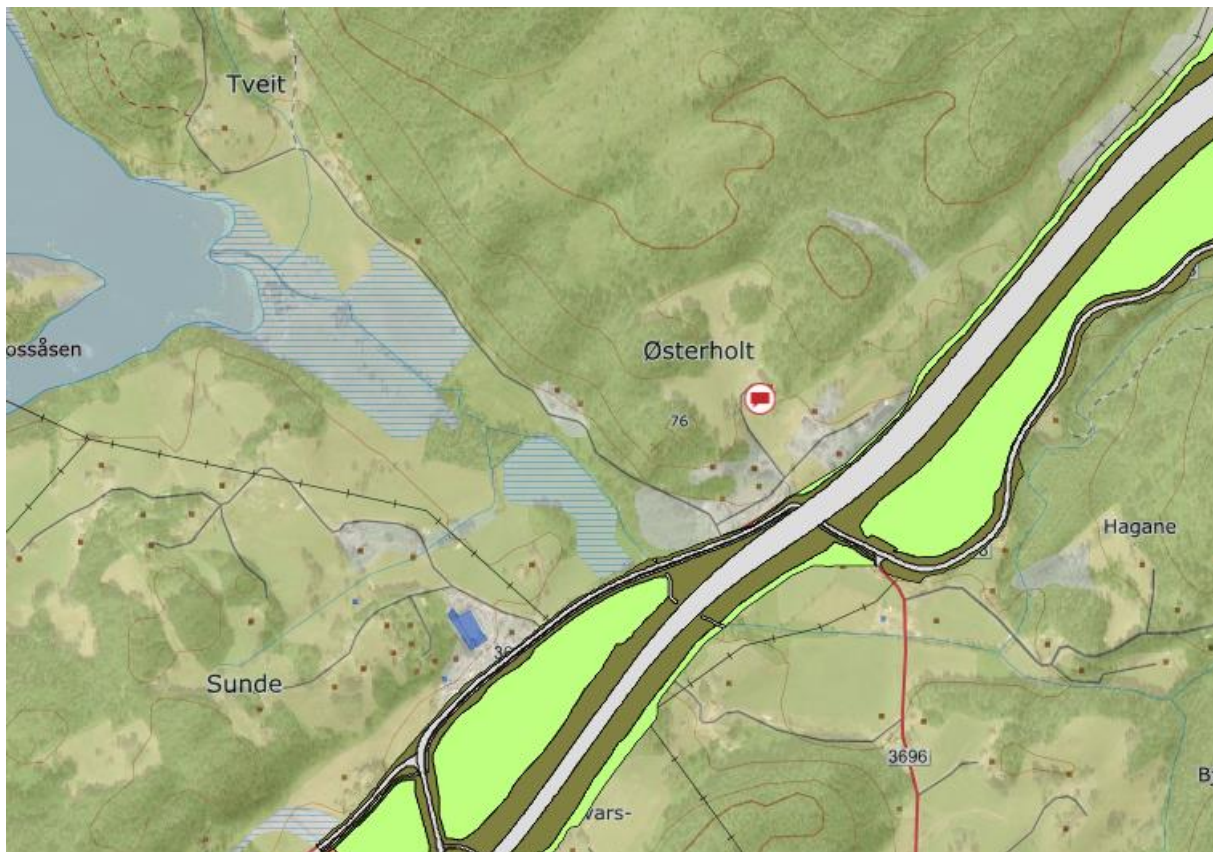
Liv Ingebjørg Berntsen.
Østerholt 31.
Ver: 27.08.21.



Liv Ingebjørg Berntsen

Navn	Liv Ingebjørg Berntsen
Innsendt	9/15/2021, 07:39

Innspill: Gnr 42/7 og Gnr 42/27. Om skogsveier, snuplasser, velteplasser: jeg har tidligere fått spørsmål fra AT Skog angående skogsveier og velteplasser og gitt dem tilbakemelding på dette. Vedlegg viser de velteplasser, snuplasser og skogsveier de har fått tilbakemelding om og som må ivaretas ved etablering av ny vei. Vedlegg: kart som ble brukt i epost med AT Skog.

Kartutsnitt

Veikartlegging

Liv Ingebjørg Berntsen

Gjerstad
42/7

Lagt til manglende:

-  Snuplass
-  Velteplass
-  Traktorvei

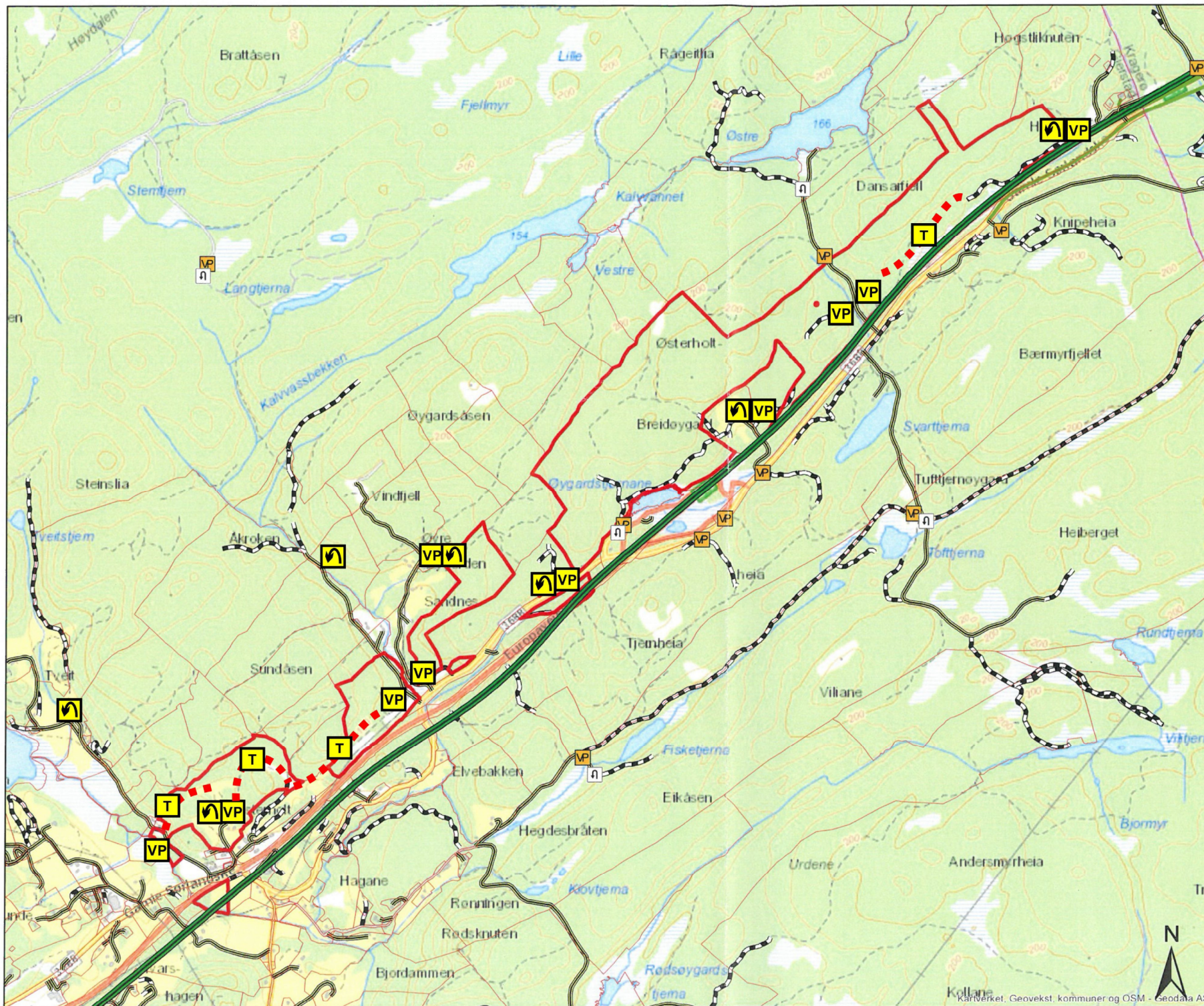
Tegnforklaring

-  Snuplass
-  Velteplass
-  Eksempellinje kommunedelplan
-  Eiendomsgrense
- Veier**
 -  Offentlig vei
 -  Privat vei, skogsbilvei
- Traktorvei**
 -  Sti
 -  Traktorslepe, traktorveg



1:15 000

Utskriftdato: 24.11.2020

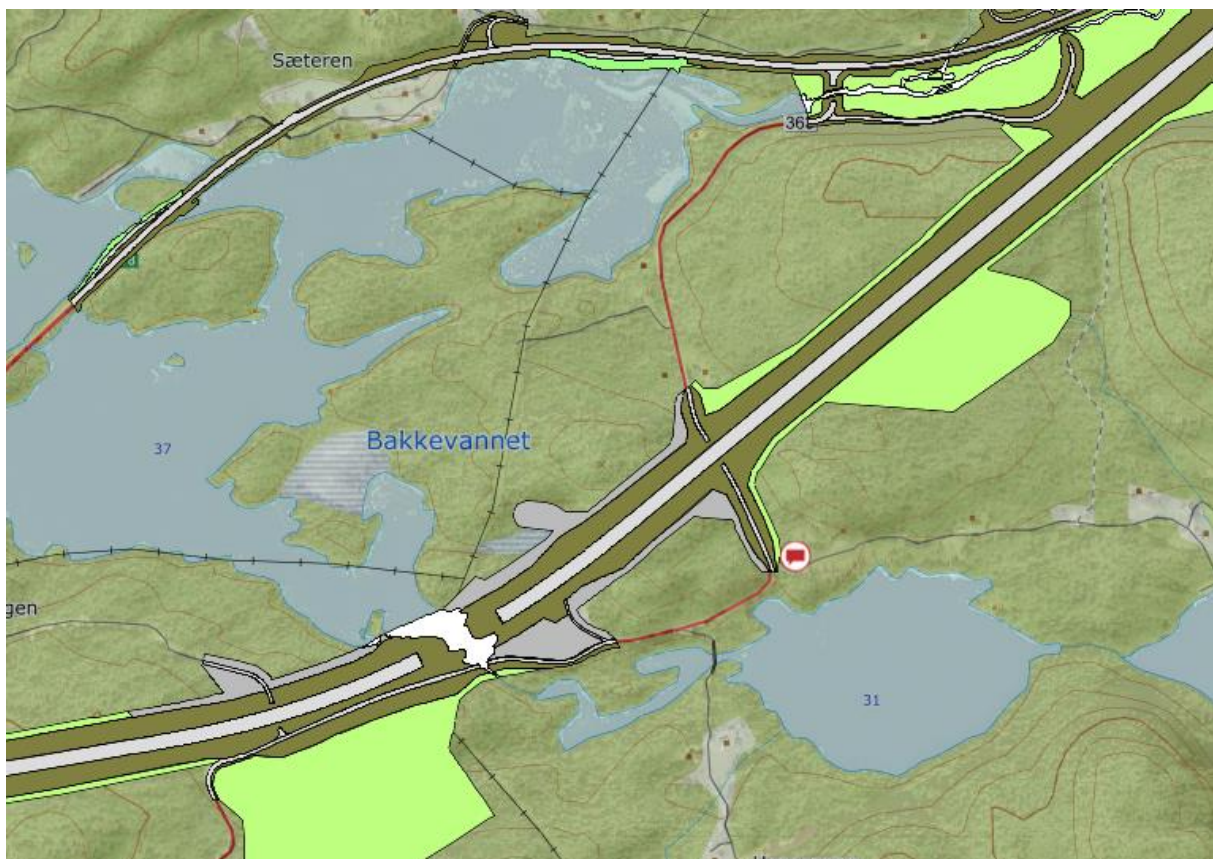


Mads Sæteren

Navn	Mads Sæteren
Innsendt	9/15/2021, 22:14

Innspill: Hei, Som eier av Gromstadveien 4 er jeg veldig bekymret for støyen fra nye E18. Eiendommen er ikke pr nå i bruk som bolig, men jeg har lagt ned betydelig kroner i nytt tak og oppussing utvendig for å kunne benytte boligen. Dette arbeidet har jeg lagt på is i påvente av planverket og tidligere varsel om at man ikke skulle utføre arbeider i korridoren før plassering av veien var bestemt. Det er en idyllisk plass nå, men med ny E18 150-200 meter unna blir det mye støy. Er mest bekymret for utvendig støy siden gårdstunet vender mot den nye veien. At den nye veien fører til betydelig forringelse av eiendommen er det liten tvil om. Skjønner at det ikke er noe poeng i å forlange traseen flyttet, men dere må sørge for best mulig støyskjermer på den nye veien. Mener også at en kompensasjon eller innløsning av eiendommen er noe som bør diskuteres. Mvh Mads Sæteren

Kartutsnitt



Magnhild Wastøl

Navn	Magnhild Wastøl
Innsendt	9/15/2021, 21:32
Innspill: Se vedlegg	

Kartutsnitt



Innspill til planforslag for ny E18 Tvedestrand – Bamble,
Fikkjebakke i Kragerø kommune



INNLEDNING

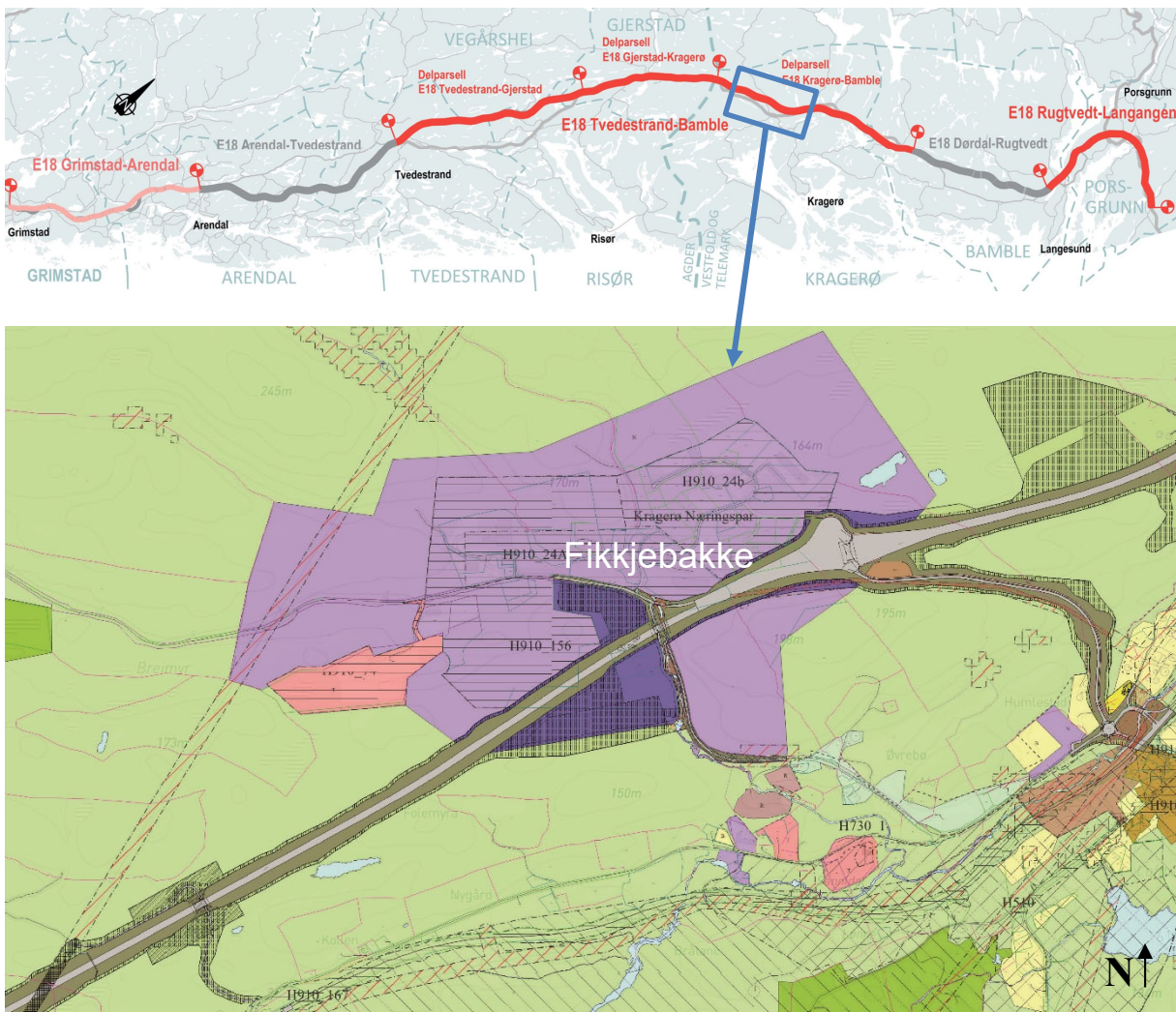
Forslag til detaljreguleringsplan for ny E18 Tvedestrand – Bamble (heretter omtalt som «planforslaget») ble lagt ut til offentlig ettersyn og høring 30. juni d.å.

Veiprojektet vil under planlegging, bygging og drift ha stor betydning blant annet for næringsutvikling i landsdelen. Veianlegget endrer fundamentalt på områdets forutsetninger for utvikling, og ferdig bygget vil tiltaket ha endret landskapet for uoverskuelig fremtid.

Magnhild Wastøl er en av flere grunneiere på Fikkjebakke. Hun har flyttet tilbake til hjemstedet sitt for å drive familiegården, og for å drive næringsutvikling – nå ønsker hun å gi noe tilbake til nærmiljøet ved å bidra til å skape flere arbeidsplasser. Med et ektefølt engasjement for landsdelen, Kragerø og Fikkjebakke, i tillegg til et faktisk eierskap, følger også en forpliktelse til å bidra inn i de prosessene som endrer nærmiljøet.

Dette innspillet er en av flere brikker i dette bidraget.

Dokumentet utarbeidet av Planråd AS, på vegne av, og i samarbeid med, grunneier Magnhild Wastøl.



Over: Planforslaget, samt kommuneplan og reguleringsplan for næringsparken på Fikkjebakke (lilla farge).

Innspillene fokuserer i hovedsak på områder i, og tilstøtende til, næringsparken på Fikkjebakke, og må sees i sammenheng med det pågående planarbeidet for næringsparken.

Henvendelser som gjelder innspillet er både velkomne og ønsket, og kan rettes til:

Planråd AS v/ Jakob Juel Andersen

Tlf. 915 87 022

Epost: jja@planraad.no

, eller:

Magnhild Wastøl

Tlf. 922 19 488

Epost: magnhild.wastol@hotmail.com

Innhold

INNLEDNING	2
BAKGRUNN	5
INNSPILL 1: KRYSSPLASSERING I FORBINDELSE MED DAGENS NÆRINGS-PARK PÅ FIKKJEBAKKE.....	6
Geografisk tilknytning til det eksisterende næringsområdet på Fikkjebakke.....	7
Geografisk tilknytning til fylkesvei 256 - Krokenveien.	7
Terrenginngrep/rampelengder/tilgjengelighet	8
Massedeponi.....	8
Berggrunn.	8
Avstand mellom kryss	8
Kommentar til fagrapport for alternativsvurdering veigeometri:	9
Oppsummert momenter for det midtre/vestre kryssalternativet:	9
INNSPILL 2: ALTERNATIV TRASÉ SKOGSBILVEI	11
INNSPILL 3: VILTPASSASJE BRONÅSDALEN	13
INNSPILL 4: SPESIFISERING AV VEIENS VERTIKALGEOMETRI	14
INNSPILL 5: VISUELL EKSPONERING NÆRINGSBYGG/ MASSELAGRING.....	15
INNSPILL 6: KROKENVEIEN	18
Krokenveiens forsering av planlagt E18.....	18
Gjennomføringssone – omforming langs Krokenveien.	18

BAKGRUNN

Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for E18 Dørdal - Grimstad ble vedtatt av Kragerø kommune 26. september 2019.

Påfølgende forslag for detaljreguleringsplan for E18, med tilknytningsveier, lokalveier, massedeponier, anleggsområder og viltovergang, båndlegger areal på og i tilknytning til Fikkjebakke, der Magnhild Wastøl er en av flere grunneiere. E18-krysset, som i kommunedelplanen for E18 var vist på Fikkjebakke, er i planforslaget foreslått plassert lengre øst, med ny tilknytningsvei til Tangen/Kragerø, øst for «Åsen», via Humlestad.

Parallelt med planarbeidet for ny E18 pågår det prosesser for videre utvikling av Kragerø næringspark på Fikkjebakke, med utgangspunkt i gjeldende kommuneplan for Kragerø og reguleringsplaner for Fikkjebakke: I 2020 utarbeidet Flowchange AS en mulighetsstudie for videre utvikling av Kragerø næringspark, og våren 2021 ble Vekst i Grenland engasjert for å utrede videre utviklingsmuligheter av Kragerø næringspark.

Veiprosjektet og utvikling av næringsparken på Fikkjebakke må sees i sammenheng: Veiutforming, kryssplassering og utforming av tilhørende anlegg, kollektivknutepunkt og lokalveier er av stor betydning for utvikling av næringsparken på Fikkjebakke, og dermed også for lokalmiljø, arbeidsplasser og kommuneøkonomi i Kragerø og i regionen ellers.

Grunneier Magnhild Wastøl har tidligere sendt inn innspill ved milepæler av betydning for hennes eiendommer og nærmiljøet ellers. I innspillene har det blant annet blitt fokusert på utvikling av næringsområder, kryssplassering, kollektivknutepunkt, veiserviceanlegg, massedeponier og områder for uttak av kvalitetsmasser, riggområder, samt skogsbilveien ved Lyås:

- Mai 2019: Innspill i forbindelse med offentlig ettersyn av kommunedelplan for E18.
- Juni 2020: Innspill i forbindelse med kommuneplanens påfølgende mulighetsstudie, utarbeidet av Flowchange AS.
- Oktober 2020: Innspill etter varsel om oppstart planarbeid for E18.
- Februar 2021: Innspill til Kragerø kommune vedr. kryssplassering. Vi antok den gangen at en endring av kryssplassering ville kreve en grundig utredning, og innspillet var ment som et tidlig bidrag i denne sammenheng.

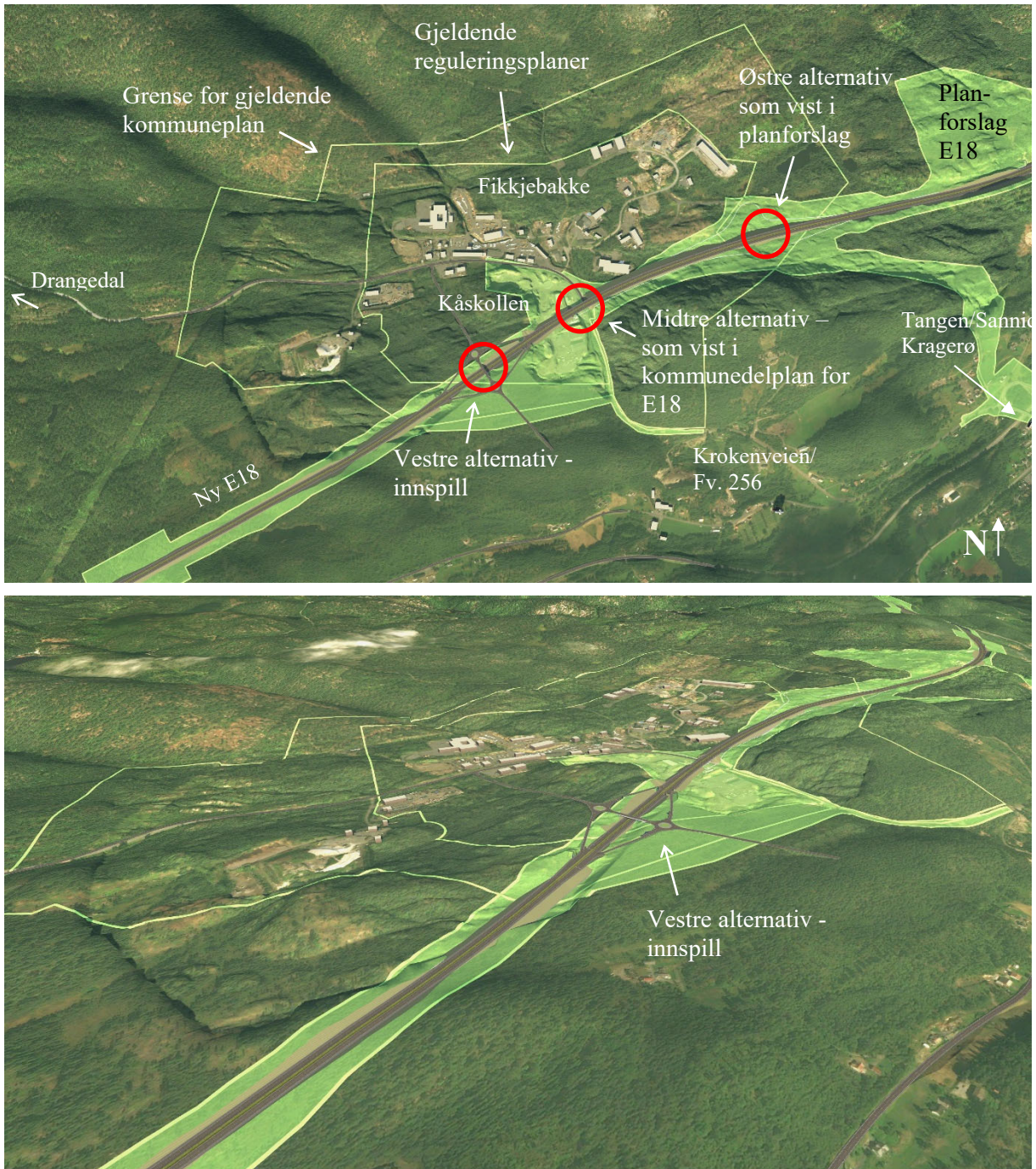
Magnhild Wastøls tidligere innspill er, i den grad de er relevante for planforslaget, også tatt med i dette dokumentet.

I dette innspillet er planforslaget vurdert opp mot sannsynlig måloppnåelse av prosjektets egne samfunns mål for næringsutvikling og miljø. Vi mener at innspillet på flere punkter harmonerer med nylige signaler fra Nye Veier, om å bygge vei på en mer bærekraftig måte, blant annet ved å gjenbruke mer av dagens veisystem.

Det er benyttet en egenprodusert 3D-modell for foreløpig vurderinger av geometri, adkomstforhold, masseberegning, visuelle virkninger mm. Vi har ikke mottatt informasjon om veiens sannsynlige vertikargeometri utover det som framgår av planbeskrivelsen.

Hovedveiens vertikargeometri, og vurderinger som vertikargeometrien har betydning for, er derfor basert på tilgjengelig informasjon og egen tolkning av Nye Veiers visualiseringer.

INNSPILL 1: KRYSSPLASSERING I FORBINDELSE MED DAGENS NÆRINGS-PARK PÅ FIKKJEBAKKE



Eksempel på utforming av et vestre alternativ for kryssplassering. Gjeldende kommuneplan og reguleringsplaner for områdene ved Kragerø næringspark på Fikkjebakke er markert med grønne linjer. Planforslag for E18 er markert med grønn skravur. Øverst: tre alternativer for kryssplassering. Nederst: Perspektiv fra sørvest, sett mot Fikkjebakke.

Gjeldende kommunedelplan for E18 viser en eksempellinje med kryssplassering på Fikkjebakke. I planforslaget er denne plasseringen forkastet, og erstattet med et østre alternativ, med tilkobling øst for «Åsen», via Humlestad, mot Tangen. Valg av kryssplassering er utredet i fagrapport for alternativsvurdering veigeometri. I rapporten er det blant annet lagt vekt på at det valgte østre alternativet gir kortest reisevei og mindre innvirkning på kultur- og naturmiljø.

Vi mener våre argumenter for det opprinnelige konsekvensutredede alternativet, som vist i kommunedelplanen for E18 (også kalt det midtre alternativet), samt et ev. vestre alternativ fremdeles er relevante, også sett i lys av Nye Veieres uttalte retningsendring mot mer gjenbruk av eksisterende veianlegg. Det midtre og vestre alternativet for kryssplassering vil begge ligge sentralt plassert ved dagens næringspark på Fikkjebakke.

Fra grunneiers ståsted er argumenter for et midtre og et vestre alternativ i stor grad sammenfallende:

Geografisk tilknytning til det eksisterende næringsområdet på Fikkjebakke

- Et nytt E18-kryss i forbindelse med dagens næringspark vil i motsetning til foreslått kryssplassering redusere risikoen for en fragmentert struktur i det framtidige næringsområdet.
- Et vestre eller midtre alternativ gjør at nærings-/industriparken vil kunne vokse ut fra et stadig utgangspunkt med velfungerende og etablerte virksomheter og infrastruktur.
- Et østre alternativ er perifert plassert i forhold til kjernen av dagens næringspark. Ved å bygge ut kryss, tilkoblingsveier og næringspark med utgangspunkt i eksisterende næringsvirksomhet vil en redusere behovet for å bygge ned naturområder, blant annet øst for dagens næringspark.

Geografisk tilknytning til fylkesvei 256 - Krokenveien.

- Den nordlige tilførselsveien mellom E18-kryss og Krokenveien blir vesentlig kortere for det vestre og midtre alternativet, enn for det østre. For det vestre alternativet kan påkoblingsveien til Krokenveien mot nord også sambrukes som del av infrastruktur i eksisterende og framtidig næringsområde.
- Påkoblingsvei sørover mot Tangen og Kragerø bør utredes videre og ev. utformes på en måte som begrenser påvirkning av nærmiljøet langs Krokenveien. Dette kan for eksempel gjøres ved å koble krysset direkte sørover mot dagens E18. Dette vil redusere behov for bygging av ny vei, da avstanden både vertikalt og horisontalt er kortere til eksisterende E18 fra det vestre alternativet enn fra det østre. Forslag til en slik påkobling er spilt inn i tidligere faser av prosjektet.
- Det østre alternativet fordrer en undergang/kulvert/bro der Krokenveien krysser E18, til allerede etablert næringsareal sør for E18. Vestre og midtre alternativ vil i større grad enn det østre alternativet tilgjengeliggjøre næringsparken på begge sider av fylkesveien og i alle kvadranter av det nye E18-krysset.
- Begge kryssplasseringer, med tilhørende kollektivknutepunkt, vil være gunstig for reisende og næringstransport langs strekningen mellom Drangedal, næringsparken, og Tangen/Kragerø, samt som byttepunkt for kollektivreisende langs strekningen Oslo – Kristiansand. Et vestre eller midtre alternativ vil dermed harmonere bedre med prosjektets samfunns mål om å tilrettelegge for økt kollektivtrafikk.

Terrenginngrep/rampelengder/tilgjengelighet

- Basert på foreløpige vurderinger i 3D-modell vil det vestre alternativet relativt til de andre alternativene være skånsomt ift. inngrep i urørte naturområder, blant annet ved «Åsen», øst for Krokenveien - dette som følge av lange ramper og stor veibredde øst for krysset ved det midtre og østre alternativet. Vi kan ikke se at dette er vurdert i fagrapport for alternativsvurdering veigeometri
- Topografien i området tilsier at en vestre plassering av krysset vil være gunstig ift. rampelengder i krysset. Ved dette alternativet kan avkjøringsramper få stigning opp fra E18, og påkjøringsramper kan falle ned mot E18 uten uforholdsmessige terrenginngrep.
- Som beskrevet i fagrapport for alternativsvurdering veigeometri gir det midtre alternativet de gunstigste stigningsforholdene for gang- og sykkelveinettet. Dette gjelder både gang- og sykkelforbindelsen mellom Tangen/Kragerø og næringsparken, og gang- og sykkelforbindelsen med nytt kollektivknutepunkt ved krysset. Det er forholdsvis stor høydeforskjell mellom ny E18 og Tangen/Krokenveien, anslagsvis 65 til 80 meter. Basert på enkle vurderinger i 3D-modell vil høydeforskjellen bli noe mindre ved et midtre eller vestre alternativ, sammenliknet med det østre.
- Høydeforskjellen gjør også at stigningsforholdene blir mer utfordrende for tungtransport mellom Tangen og det østre alternativet.
- Østre alternativ gir økt barrierevirkning og fragmentering av urørt natur. Dette er ikke i tråd med viktige samfunns mål i prosjektet. Sektorpolitisk mål i NTP, tema naturmangfold, beskriver blant annet at slik fragmentering fører til at det funksjonelle leveområdet blir mindre tilgjengelig, at det blir plass til færre individer, mm.

Massedeponi

- Det vestre alternativet forutsetter en oppfylling for kryss, ramper og tilførselsvei sør for foreslått E18-trasé. Dette harmonerer med planforslaget, hvor store deler av dette arealet er satt av til massedeponi.

Berggrunn.

- Fagrapport for potensielle sulfidførende bergarter avdekker en høy sulfid-indeks (8 – den høyeste scoren) i området for den valgte, østre, kryssplasseringen. Det midtre og vestre alternativet for kryssplassering ser ut til å i hovedsak å ligge på områder med vesentlig lavere sulfid-indeks.
- Vi stiller spørsmål om dette i tilstrekkelig grad er utredet og hensyntatt. Vi lurer også på hvorfor dette ikke er vurdert som kriterium i fagrapport for alternativsvurdering veigeometri, under valg av kryssplassering på Fikkjebakke.

Avstand mellom kryss

- Det vestre alternativet vil ligge omtrentlig 5 km. fra nærmeste konsekvensutredede kryss i nordøst, på Gjerdemyra. Dette er i tråd med krav til minsteavstand mellom kryss for aktuell dimensjoneringsklasse (H3) i Statens Vegvesens håndbøker.

- Det midtre alternativet, ved Krokenveien, ligger noe nærmere Gjerdemyra, ca. 4,7 km.
- Det østre alternativet, slik det er vist i Nye Veiers presentasjon for valg av kryssplassering (se vedlegg), ligger vesentlig nærmere Gjerdemyra, ca. 4 km, og dermed klart i konflikt med krav til minsteavstand mellom kryss.
- Det er innvilget dispensasjon for avstandskravet. Intensjonen bak kravet er fremdeles relevant. Vi stiller derfor spørsmål ved hvorfor ikke dette er tatt med i fagrapport for alternativsvurdering veigeometri, under valg av kryssplassering på Fikkjebakke.

Kommentar til fagrapport for alternativsvurdering veigeometri:

- Det beskrives at det østre alternativet vil gi den korteste avstanden mellom Tangen og nytt kryss.
→ Vi mener det vil være minimal forskjell mellom det midtre alternativet og det østre. Ved det østre alternativet vil det være lengre avstand ned til Tangen fra kjernen av dagens næringspark, via nytt kryss.
- Det hevdes at trafikk i det østre alternativet legges utenom bebygd område.
→ Vi mener det østre alternativet med påkoblingsvei også vil gi nærføringsulemper for bebyggelse gjennom Humlestad.
- Det hevdes at det vestre/midtre alternativet berører naturtyper med høy verdi.
→ Vi mener at det østre alternativet berører betydelig større arealer med urørt natur. Fagrapporten fremmer motstridende påstander om hvorvidt det østre alternativet påvirker viktige naturtyper, både at det *ikke* påvirker viktige naturtyper, og at det *kan* påvirke noen viktige naturtyper. Konklusjonen i rapporten, nemlig en anbefaling om det østre alternativet, synes ikke å harmonere med tema naturmiljø.

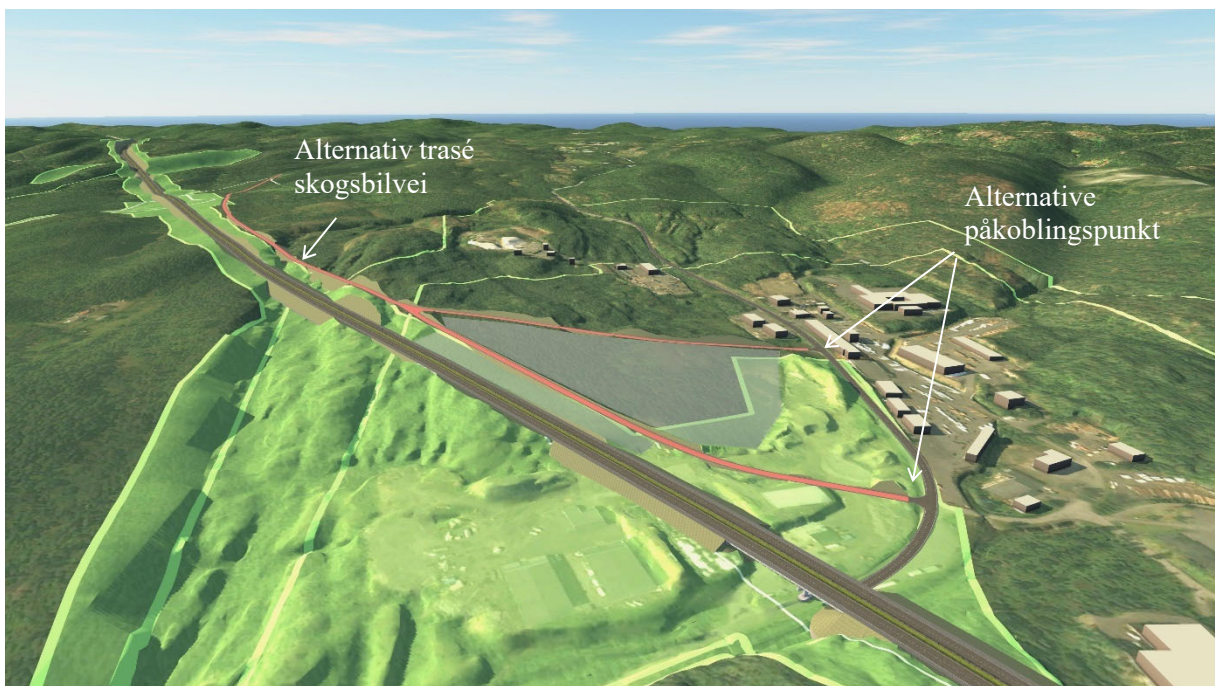
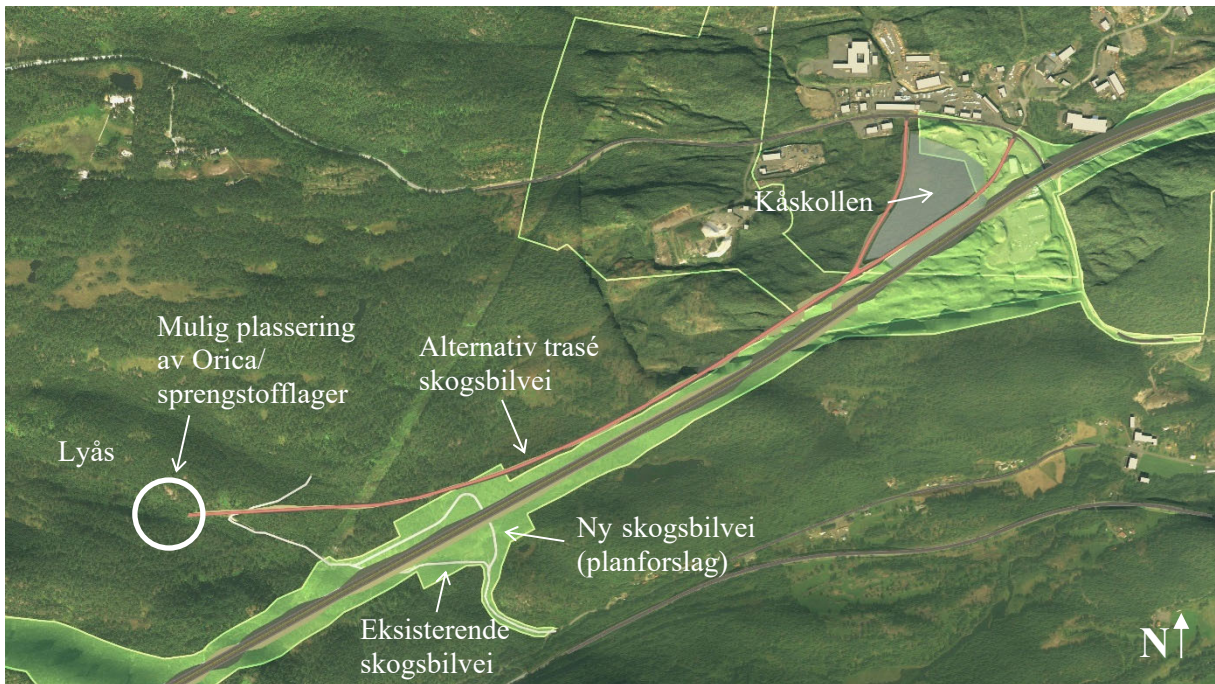
Oppsummert momenter for det midtre/vestre kryssalternativet:

- Det midtre/vestre alternativet vil gi en strukturert og kompakt utbygging ut ifra dagens etablerte næringsvirksomhet. Dette bedrer mulighetene området har for å tiltrekke seg etablerere og økt antall arbeidsplasser i kommunen.
- Det vestre og midtre alternativet vil i mindre grad enn det østre alternativet medføre nedbygging av uberørt natur.
- Alternativet vil gi en helhetlig gang- og sykkelveiløsning langs etablerte ferdselsveier, og med en logisk påkobling til kollektivknutepunkt.
- Etablering av kollektivpunkt sentralt i næringsområdet som vil kunne gi flere kollektivreisende.
- Det midtre alternativet er grundig gjennomarbeidet i tidligere prosesser.
- Begge alternativer har større potensiale for utvikling av næringsareal på begge sider av Krokenveien/ny E18.
- Det vestre alternativet åpner opp for deponi sør for kryssplasseringen - et kortreist alternativ ved behov for deponering av masser under veiutbyggingen. Kryssets tilstøtende arealer kan utformes som byggegrunn for næringsutvikling.

- Det midtre/vestre alternativet vil kunne utnytte allerede utbygd infrastruktur i dagens næringspark.
- Ev. flytting av kryss til vestre eller midtre alternativ må følges opp med et forslag der krav til utforming av kollektivknutepunkt, som utredet i fagrapport for kollektiv, er dokumentert ivaretatt.

På bakgrunn av punktene ovenfor anbefaler vi at kryssplassering endres tilbake til slik den er vist i vedtatt kommunedelplan for E18. Denne beslutningen ble til gjennom en lang prosess som inkluderte både grunneiere, næringsdrivende og kommunen. Vi stiller spørsmål ved om valg av kryssplassering i planforslaget er utredet grundig nok. Det vestre alternativet bør også vurderes på nytt. Uansett valg må det forventes mer detaljering rundt kryssutforming, vertikalgeometri, tilknytningspunkter, kollektivknutepunkt, pendlerparkering, veiserviceanlegg mm.

INNSPILL 2: ALTERNATIV TRASÉ SKOGSBILVEI



Alternativ trasé skogsbilvei/anleggsvei, skissert på nordsiden av foreslått trasé for E18. Skissene viser to alternative påkoblingspunkter til Krokenveien. På skissene er også bergmasser fjernet ved Kåskollen. Nederst: sett fra sørøst.

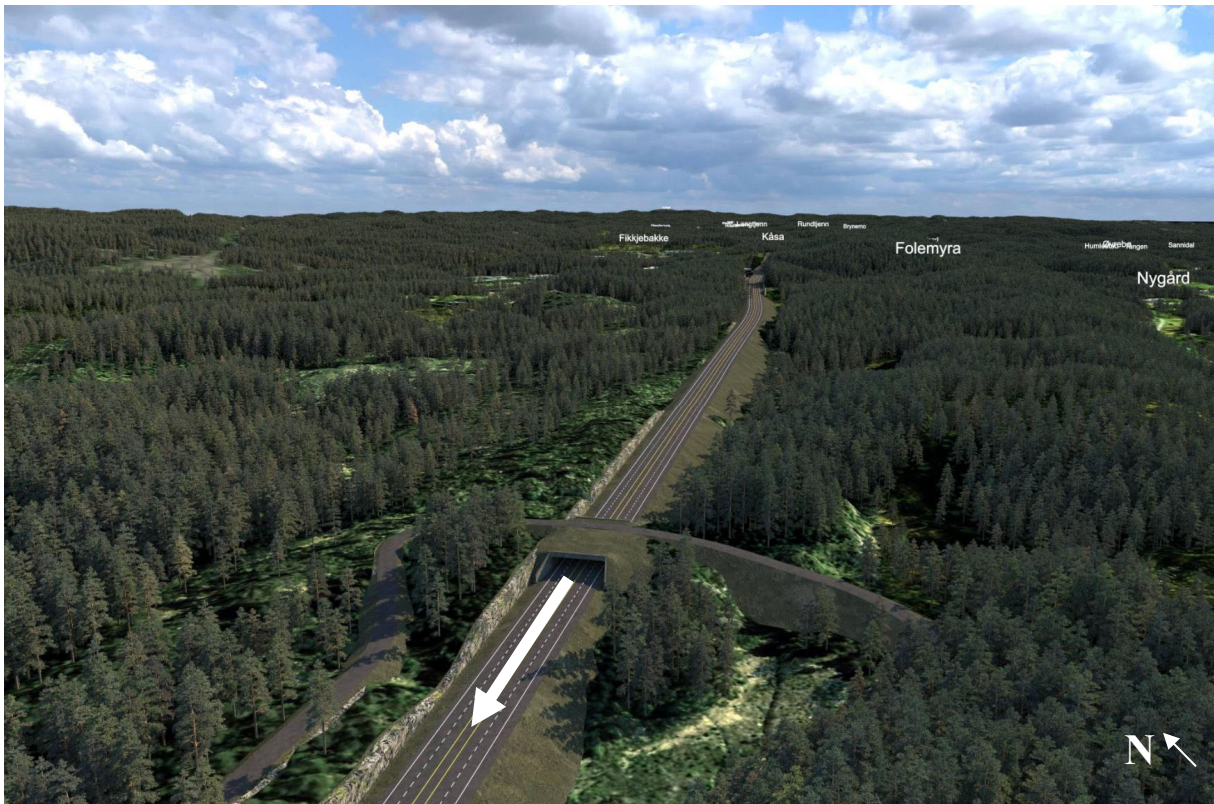
Dagens adkomst til skogsområdene ved Lyås krysser planlagt trasé for E18. Ny skogsbilvei er i planforslaget lagt over E18, på konstruksjon for kombinert bruk viltpassasje/vei.

Vi fremmer forslag om alternativ, kombinert skogsbilvei/anleggsvei/adkomstvei, langs nordsiden av foreslått E18-trasé.

- Traséen er skissemessig utformet. Veiens geometri, avstand fra E18, og utforming ellers er i kommende planarbeid gjenstand for videre utredning og prosjektering. Det kan for eksempel være aktuelt å sideforskyve veien slik at den faller innenfor formål for annet vegareal for E18-traséen.
- Dette alternativet vil kunne benyttes som anleggsvei under veibyggingen.
- Ved ferdig anlegg kan veien ferdigstilles, og inngå logisk i ny infrastruktur for framtidig næringsområde nord for foreslått E18.
- Alternativet legger til rette for sambruk med adkomst til skogsarealene ved Lyås, og knytter samtidig disse skogsarealene og ev. annen næring vest for Fikkjebakke til den etablerte og planlagte næringsparken på Fikkjebakke.
- Alternativet innebærer også en gunstig adkomst til mulig lokalitet for Orica/sprengstofflagring.
- Alternativet vil avskaffe behov for opprusting og etablering av ny skogsbilvei over E18.
- Vi antar at en viltpassasje fungerer best for sitt formål dersom den innehar dette formålet alene, og ikke i kombinasjon med vei. Ny skogsvei slik den er vist i planforslaget, nord for viltpassasjen, vil sannsynligvis også kunne virke som en barriere for passerende vilt. Alternativ trasé kan trekkes noe lengre unna viltpassasjen og vil i mindre grad utgjøre en barriere.
- Foreslått adkomstvei/skogsbilvei krysser over foreslått E18-trase der denne ligger vesentlig høyere enn tilkoblingspunktet ved Gamle Sørlandske. Basert på visuelle tolkninger av Nye Veiers visualiseringer og eksisterende topografi mistenker vi at adkomstveien slik den er vist i planforslaget får en utfordrende vertikalgeometri, spesielt for tyngre kjøretøy. Vår vurdering er at veien blir bratt, og at den også må ligge på en betydelig fylling. Fyllingen fører til fragmentering av naturområdene sør for E18. Det bør være et paradoks at en viltpassasje også skal forringe eksisterende naturverdier.
- Dersom dette alternativet tas med i videre planbehandling bør eksisterende skogsbilvei fra Gamle Sørlandske opprustes med en vendehammer eller snuplass sør for der den avskjæres av planlagt E18-trasé. Snuplass eller vendehammer må dimensjoneres for tømmertransport.
- Dersom det bygges anleggsvei på sørsiden av planlagt E18, retning Fikkjebakke, ønsker vi at dette gjøres i samråd med grunneier slik at denne ev. kan gjenbrukes.

INNSPILL 3: VILTPASSASJE BRONÅSDALEN

- Konstruksjon for viltpassasje foreslås flyttet noe vestover om dette er forenelig med vilthensyn. slik at formålet med viltpassasjen ikke kommer i konflikt med en ev vestlig utvidelse av næringsparken på Fikkjebakke. Dette er i så fall fordelaktig for både arealbruk og for viltet.
- Innspillet må sees i sammenheng med foregående punkt om alternativ trasé for adkomstvei/skogsbilvei/anleggsvei ved Lyås, da dette sannsynligvis vil medføre større spillerom mtp. viltpassasjens plassering langs E18.



Viltpassasje ved Bronåsdalen foreslås flyttet noe sørover. Illustrasjon: Nye Veier (interaktiv presentasjon av prosjektet, <https://www.nyeveier.no/prosjekter/e18-sorost/e18-tvedestrand-bamble/>).

INNSPILL 4: SPESIFISERING AV VEIENS VERTIKALGEOMETRI

Som påpekt i innledende kapitler er planforslaget sparsommelig mtp. krav til maks. og min. kotehøyder for veien. Vi har ikke mottatt ytterligere informasjon om veiens sannsynlige vertikalgeometri.

Vi må likevel anta at veiens vertikalgeometri er forholdsvis fastlåst grunnet gjeldende krav til veigeometri, massebalanse, utførte støyberegninger, hensyn til andre reguleringsformål, mm.

E18 Tvedestrand-Bamble er et massivt veianlegg, som uansett geometri vil kreve store terrenginngrep. Veiens utforming og dens virkninger for miljø og samfunn vil i stor grad påvirkes av veiens vertikalgeometri.

En noe mer omfattende spesifisering av veiens vertikalgeometri ville:

- forenklet vår og andre berørtes vurdering av planforslaget.
- bidratt til å gi innspillene bedre nytteverdi, noe som i sin tur ville gitt veiprojektet bedre forutsetninger for å lykkes i å oppnå sine samfunns mål, effektmål og resultatmål.

Veiens vertikale plassering i landskapet bestemmer i stor grad dens visuelle og støymessige nedslagsfelt. Slike forhold er av avgjørende betydning for utviklingsmuligheter av boligområder og kvalitet på eksisterende friluftsområder.

En reguleringsplan som i større grad spesifiserer veiens vertikalgeometri vil gjøre det enklere for grunneiere å igangsette prosesser med utvikling av arealer tilstøtende til E18, parallelt med videre planarbeid/prosjektering av E18.

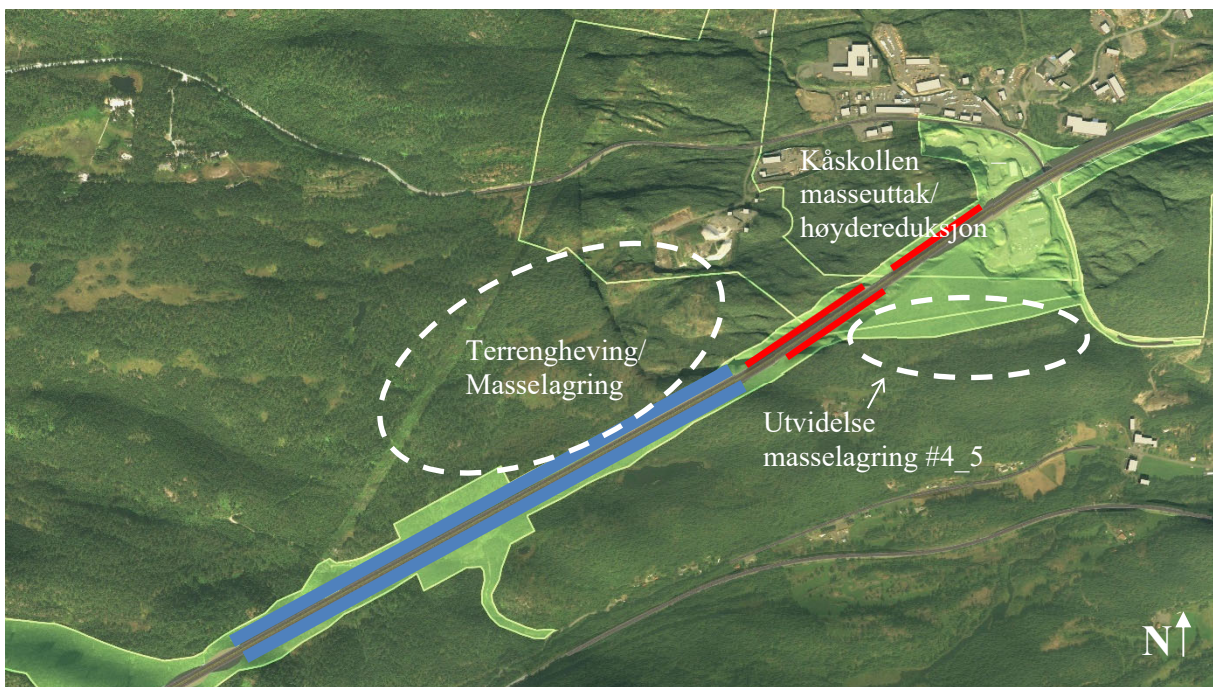
Veiens vertikalgeometri også av betydning for visuell eksponering av framtidige næringsbygg for reisende langs E18-traséen. Neste punkt utdyper dette.

På bakgrunn av punktene over anmoder vi forslagsstiller om å spesifisere veiens vertikalgeometri.

INNSPILL 5: VISUELL EKSPONERING NÆRINGSBYGG/ MASSELAGRING

Et av veiprosjektets effektmål er økt verdiskapning i regionen. Ny E18, som vist i planforslaget, passerer gjennom den eksisterende og framtidige næringsparken på Fikkjebakke. Dette innebærer potensial for visuell eksponering av næringsbygg for reisende langs E18, og dermed også potensial for økt verdiskapning. Dette potensialet bør utnyttes ved å legge til rette for visuell eksponering. Veiens vertikalgeometri og utforming av veiens sidearealer bør vurderes opp mot dette.

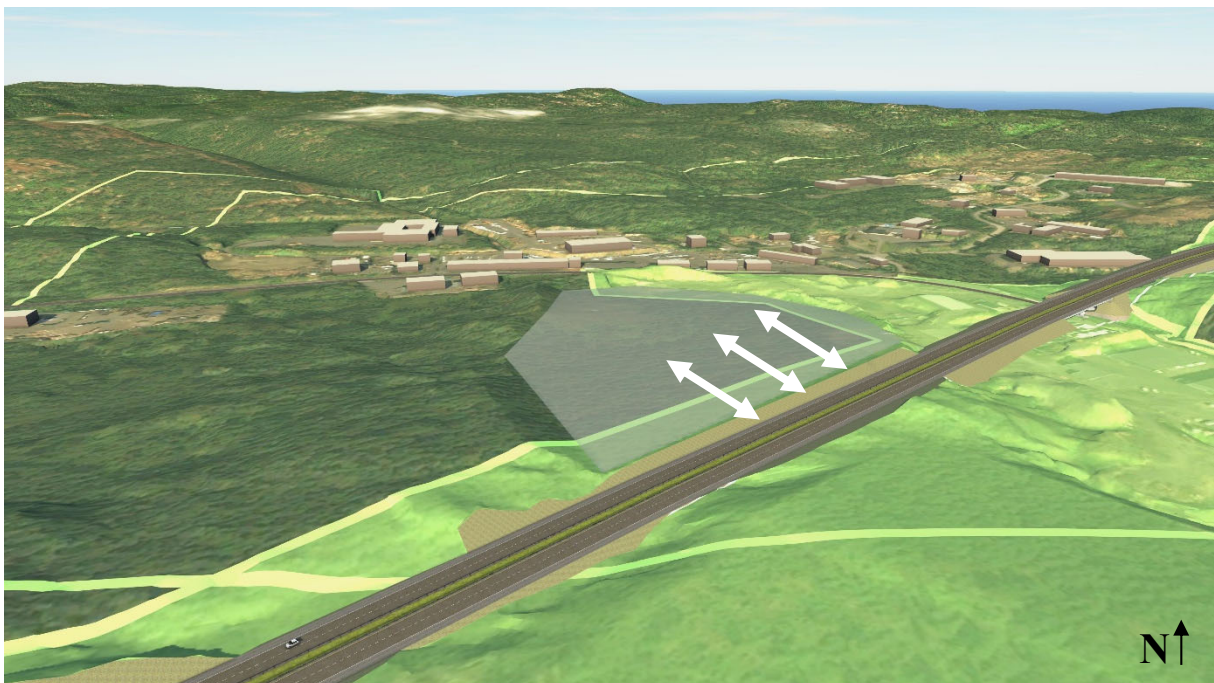
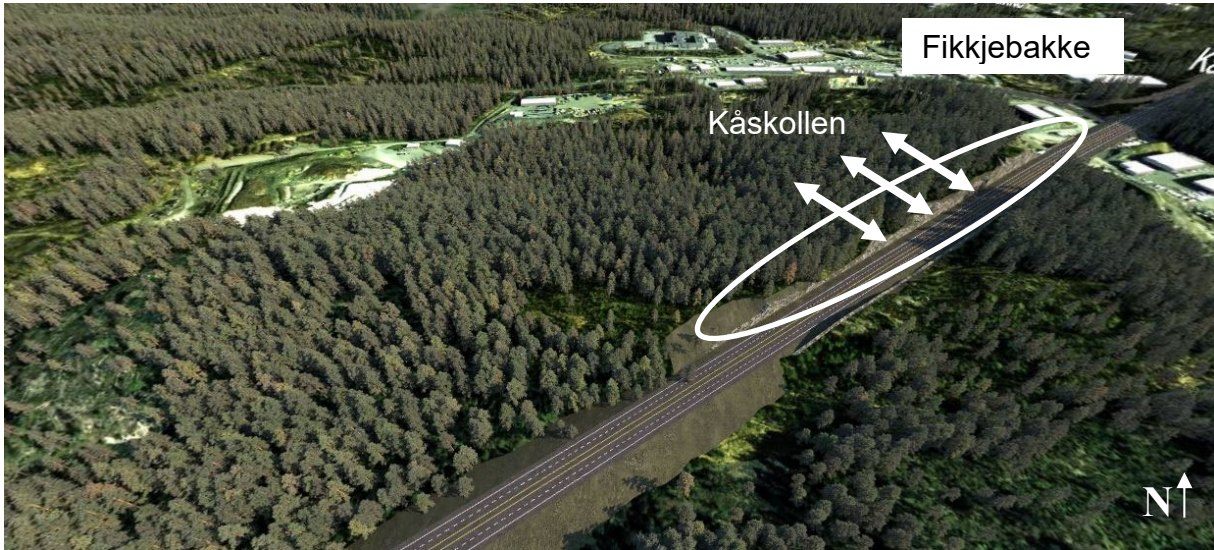
Et tiltak kan være å tilpasse justere og spesifisere veiens vertikalgeometri, der det er mulig, slik at den i størst mulig grad sammenfaller med tilstøtende terreng. Dette gir bedre forutsetninger for visuell kontakt, enn dersom veien legges i dype skjæringer eller veldig høye fyllinger. Gunstig nivå på tilstøtende terreng, både eksisterende og bearbeidet, bør komme til gjennom samhandling med grunneiere, kommunen og andre interessenter.



Figuren over viser planforslagets antatte konsekvenser for terrenginngrep vest for Fikkjebakke, basert på informasjon i planforslaget med tilhørende planbeskrivelse, planbestemmelser, plankart og 3D-visualiseringer tilgjengelig på Nye Veiers nettsider. Antatte skjæringer er vist med røde streker. Antatte fyllinger er vist i blått. Mulige tiltak for visuell eksponering og masselagring er vist i hvitt.

Andre tiltak for visuell eksponering av nærings- /industribygg:

- Det bør også utredes mulige lokaliteter for masselagring lengre vest/sør, retning viltovergangen, der E18 ligger på fylling. Dette vil gi bedre forutsetninger for visuell eksponering av nærings-/ industribygg langs E18 ved en ev. vestlig utvidelse av næringsparken.
- Kåskollen kan reduseres vesentlig i høyde. Dette området kan også benyttes som anleggsområde. Det bør utredes videre om steinmassene holder en kvalitet som gjør den egnet for bruk i veifundament eller som byggegrunn for næringsstomter.



Foreslått masseuttak ved Kåskollen. Dersom terrenget tas ned omtrent til et nivå tilsvarende E18, innebærer dette et mulig uttak på opp mot 650.000 m³

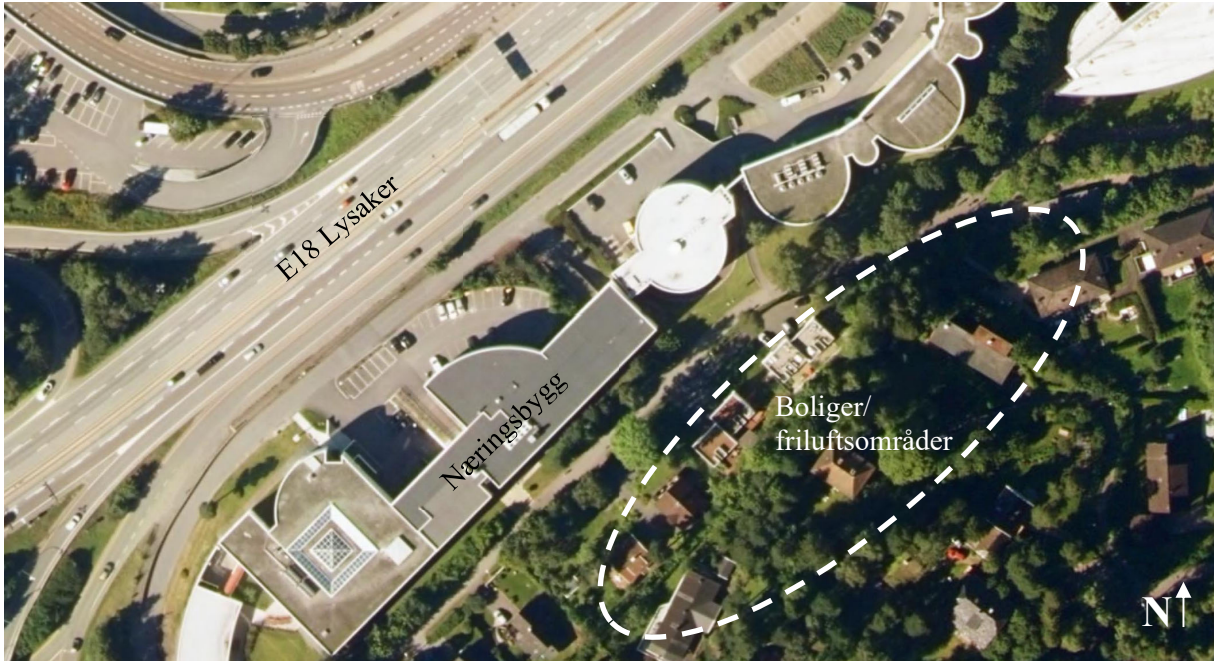
Det er av andre interessenter spilt inn at det er behov for bedre visuell og støymessig skjerming av veianlegget, spesielt der det ligger på fylling.

Behov og krav til støyskjerming gjør seg først og fremst gjeldende der det er boliger som blir berørt av veianlegget. Det er bare i liten grad tilfellet for områdene rundt Fikkjebakke, både nå og som del av gjeldende planer for områdeutvikling. Dette er nok også grunnen til at det i fagrapport for støy ikke er foreslått støyskjerming for denne delen av traséen.

Likevel kan det av andre hensyn, blant annet friluftsliv, være ønskelig å skjerme omgivelsene fra veianlegget, spesielt der sideterrenget ikke sørger for naturlig støyskjerming eller veien legges i dyp skjæring.

Langsgående støyvoller, bygd av overskuddsmasser fra veianlegget, er ofte en gunstig og sannsynlig løsning for dette.

Vi mener imidlertid at oppføring av næringsbygg langs traséen kan tjene den samme funksjonen som tradisjonelle støyskjermingstiltak. Dette er helt i tråd med områdenes arealformål, og bidrar samtidig til veldig god visuell eksponering av næringsbyggene.



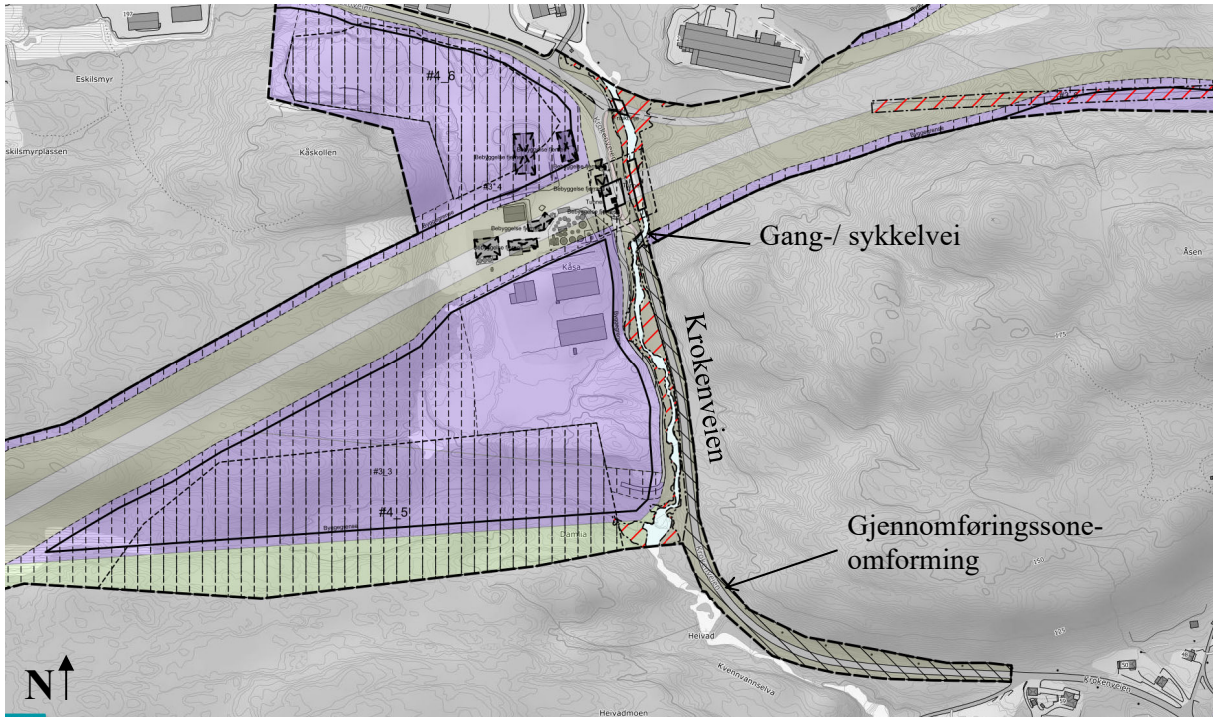
Eksempel fra E18 ved Lysaker. Næringsbygg bidrar til vesentlig støyreduksjon for arealer med andre formål på baksiden av byggene (bolig, mm). Avhengig av bakenforliggende topografi kan dette også gjelde dersom det føres lavere bebyggelse enn det som er vist i illustrasjonen.

Andre mulige tiltak for masselagring og masseuttak.

- Vi mener topografi og egnethet for utvikling av næringsområder gjør at foreslått areal for masselagring (#4_5 – Kåsa) har potensial for en utvidelse sørover.
- For videre behandling og bearbeiding av reguleringsplan anmodes det om løpende dialog med grunneiere og andre interessenter vedr. utforming og plassering av masseuttak og masselagring (høyder, tilgjengelighet, mm).

Punktene over bør hensyntas i videre bearbeiding av veiens vertikalgeometri, utforming av dens sideområder, og valg av lokaliteter for masselagring.

INNSPILL 6: KROKENVEIEN



Utsnitt av reguleringsplanforslaget, der Krokenveien krysser planlagt E18. Kilde: Nye Veier.

Krokenveiens forsering av planlagt E18

Planforslaget bør suppleres med en spesifisering av krav til konstruksjonsutforming der Krokenveien krysser planlagt E18.

Dersom valgt kryssplassering forblir uendret ved østre alternativ, og dersom Krokenveien, som vist i planforslaget, stenges for kjøretøy fra sør, vil næringsarealet på sørsiden av E18 ha eneste kjørbare tilkobling til næringsområdet og til omverdenen ellers via konstruksjon under E18. Det er derfor viktig at denne konstruksjonen har en standard som tilfredsstillende krav til tunge og store kjøretøy.

Det er også viktig at forbindelsen fra Sannidalsveien, langs Krokenveien, og videre til næringsområdet, er regulert og dimensjonert slik at de med særskilte behov og rettigheter (for eksempel grunneiere og driftspersonell) kan tillates å krysse Kvennvannselva og trasé for E18 med driftskjøretøy. I planforslaget er denne kryssingen regulert som gang- og sykkelvei.

Gjennomføringssone – omforming langs Krokenveien.

Langs Krokenveien, sør for planlagt E18, er det vist hensynssone H820-1, båndlagt område: gjennomføringssone – omforming. Det er uklart hvorfor dette angis som gjennomføringssone-omforming. Dette er iht. Kommunal- og moderniseringsdepartementets veileder for reguleringsplan et hensyn som vanligvis kun benyttes i kommuneplanens arealdel og områderegulering, da felles planlegging er noe som vanligvis bør foregå i forkant av en detaljregulering. Vi ber om en forklaring på dette.

Martha og Thore Sætane
Bronmyrveien 295
4934 NES VERK
gardsnr. 49 bruksnr. 3

tlf. 41466970

Merknader til prosjektet E18 Tvedestrand-Bamble

Sætane er ein heigard og ein av fleire gardar og plassar som utgjer ein del av den spesielle bebyggelsen som bestod av heigardar og husmannsplassar i det samanhengande heiområdet mellom Tvedestrand og Vegårshei. Av dei mange buplassane er det berre Sætane, Varden og Greina som nå har opprinneleg bebyggelse.

I mange hundreår har det vore eit spesielt kulturelt miljø på desse fjerntliggande plassane og det har ikkje vore bilveggar eller kjerrevegar i området.

Naturen og bruk av utmarka har vore viktig leveveg for dei som har budd i området.

Husa på Sætane er frå ca. 1780 og vedlikehaldne delvis med tilskot og etter retningslinjer frå Statsforvaltaren.

Kulturlandskapet rundt denne heigarden Sætane er registrert som verdifullt kulturlandskap og er i ein prosess der verdifulle element blir skjotta etter retningslinjene frå Statsforvaltaren.

Ein ny E18 etter føreslått trasé vil øydeleggje visuelt og med lys- og lydforurensing heigarden Sætane fordi denne garden omtrent ligg på same høgda som vegen. Den planlagte E18-traséen vil liggje 500-600 m frå Sætane og vil etter vår meining øydeleggje området totalt.

14. september 2021, Martha Sætane og Thore Sætane /sign./

Hei

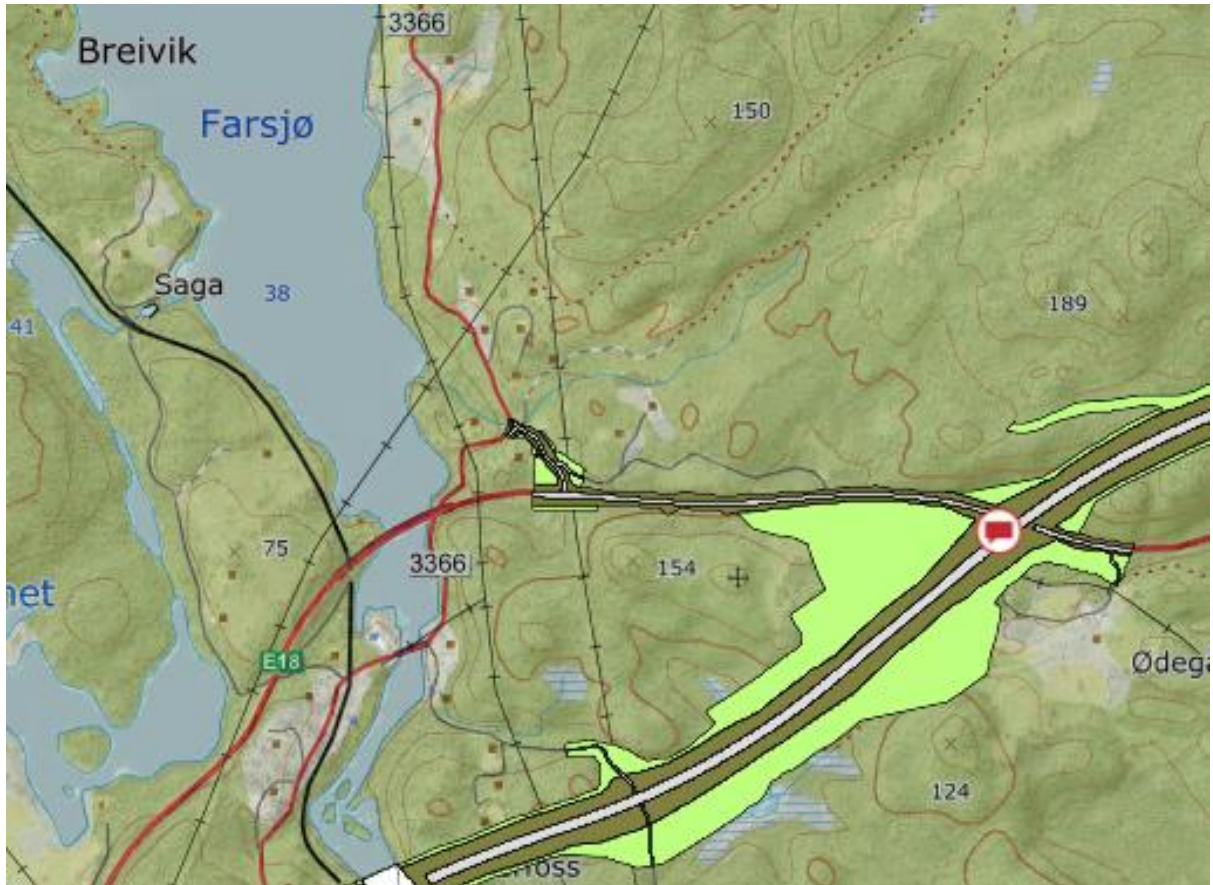
Eg har brukt mykje pengar

Michael Hopstock

Navn	Michael Hopstock
Innsendt	9/15/2021, 22:25

Innspill: Viktig med støyskjerming. Her er det my lydvandring mot sør

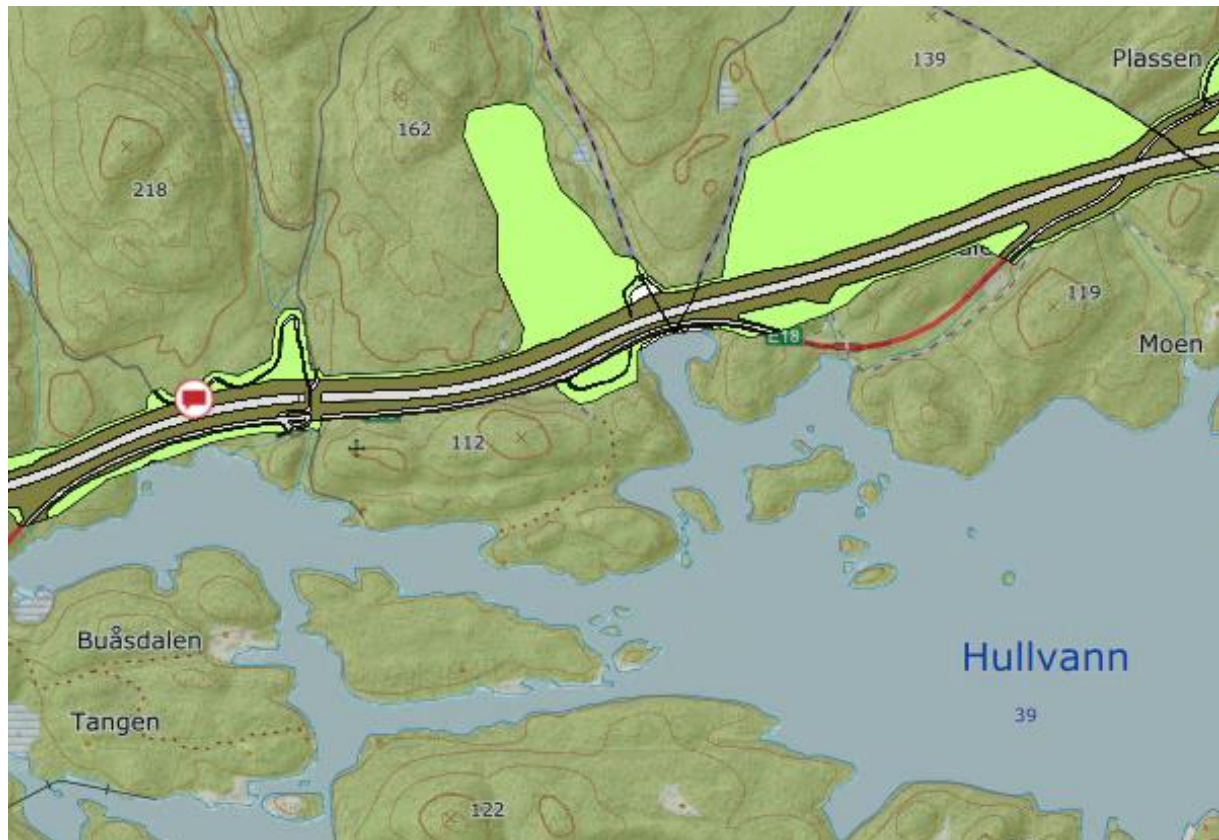
Kartutsnitt



Michael Hopstock

Navn	Michael Hopstock
Innsendt	9/15/2021, 22:27
Innspill: Viktig å unngå foruresning av ferskvann. Gjelder salting veistøv osv.	

Kartutsnitt

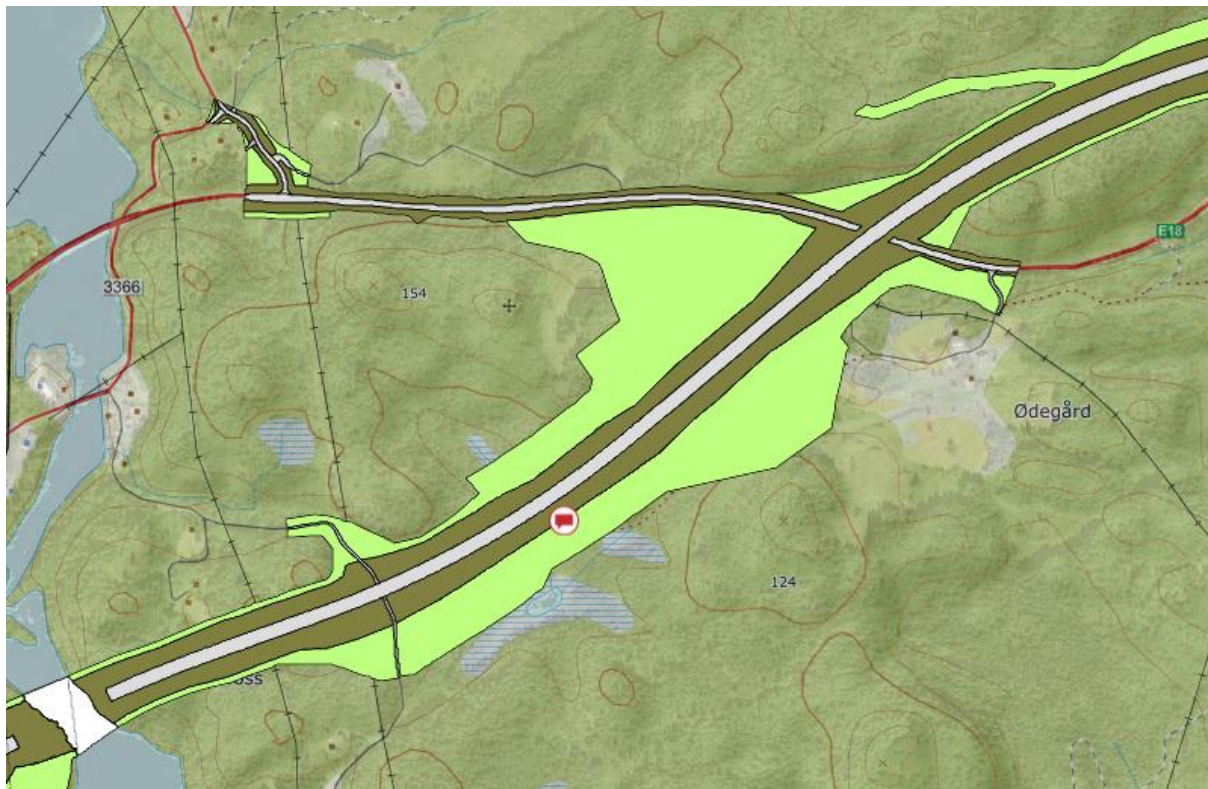


Michael Hopstock

Navn	Michael Hopstock
Innsendt	9/15/2021, 22:29

Innspill: Viktig med støyskjermin for å unngå lydvandring

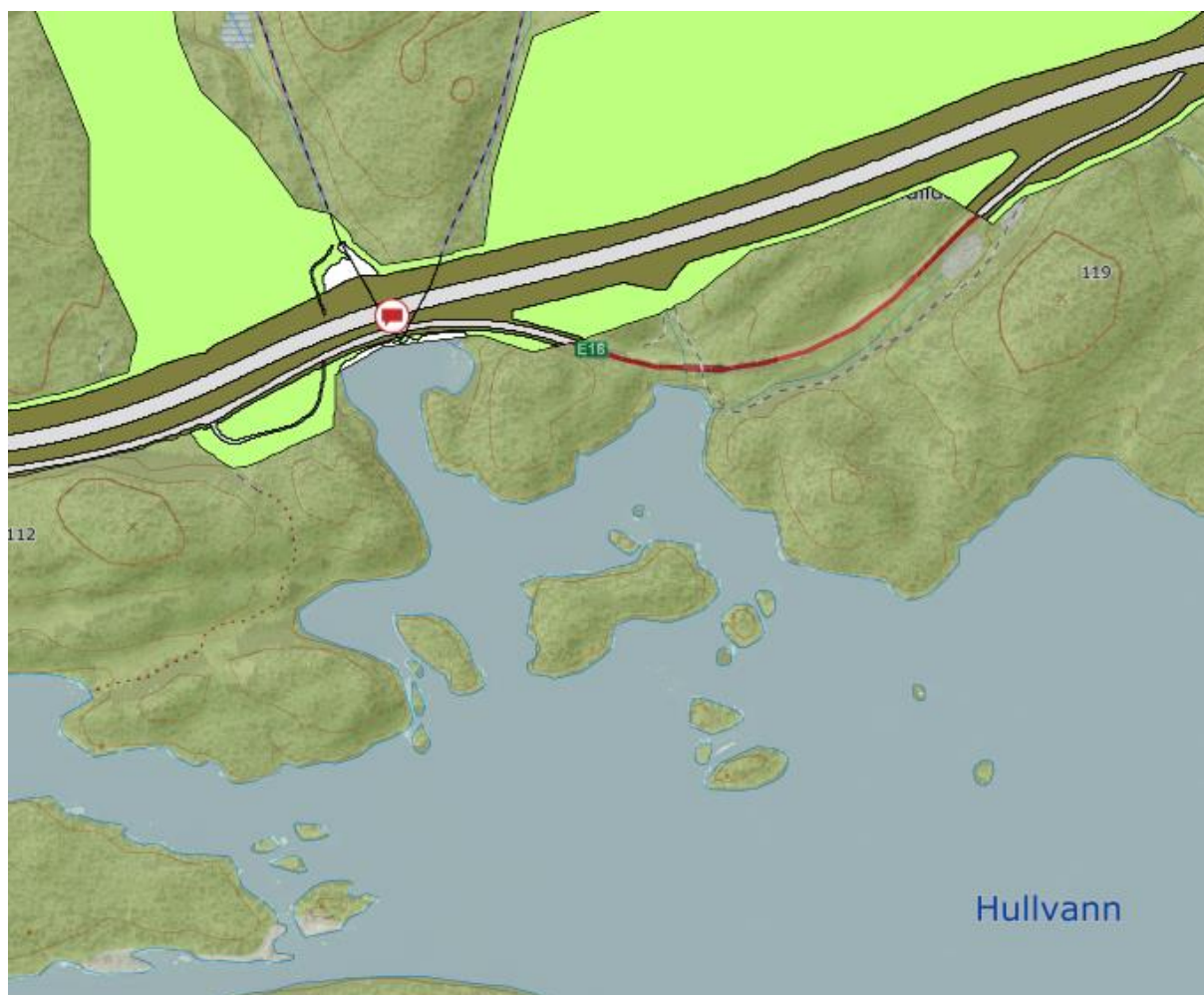
Kartutsnitt



Michael Hopstock

Navn	Michael Hopstock
Innsendt	9/15/2021, 22:31
Innspill: Ungå foruresning av ferskvann	

Kartutsnitt

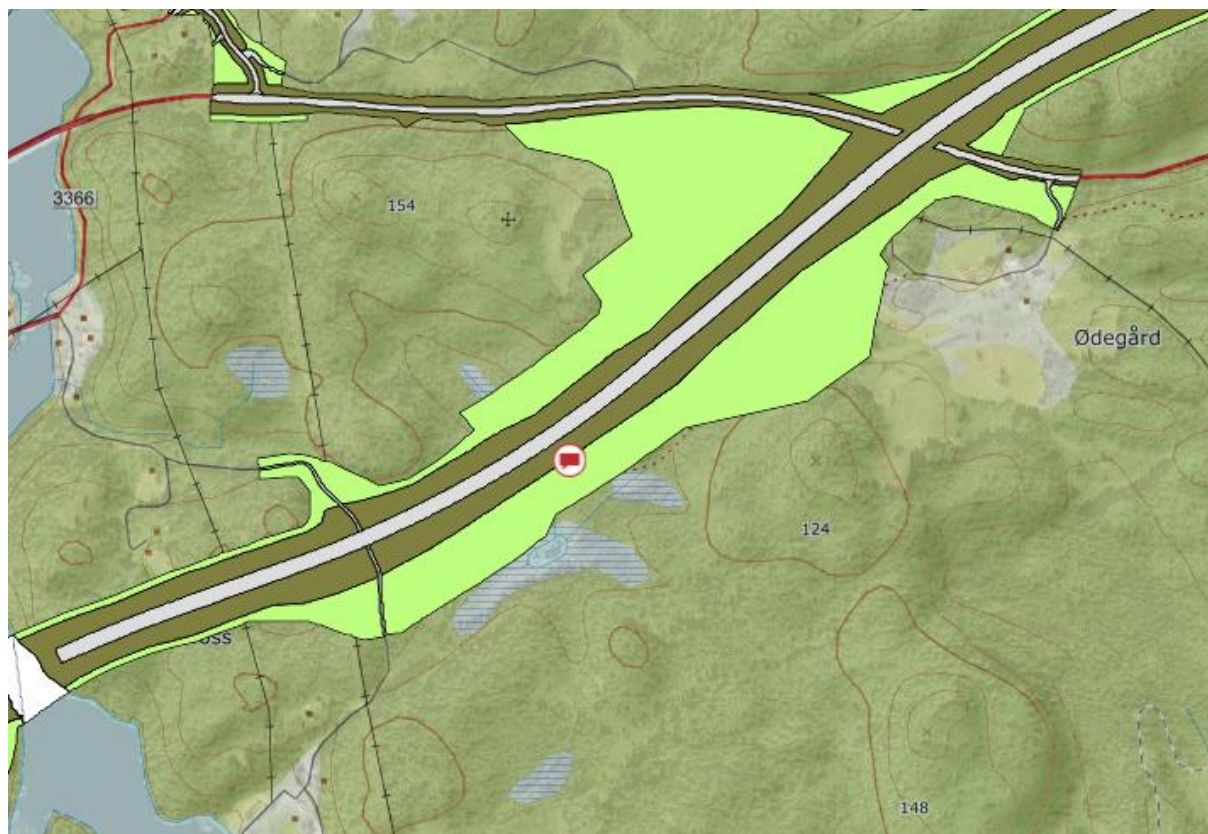


Michael Hopstock

Navn	Michael Hopstock
Innsendt	9/15/2021, 22:29

Innspill: Viktig med støyskjermin for å unngå lydvandring

Kartutsnitt

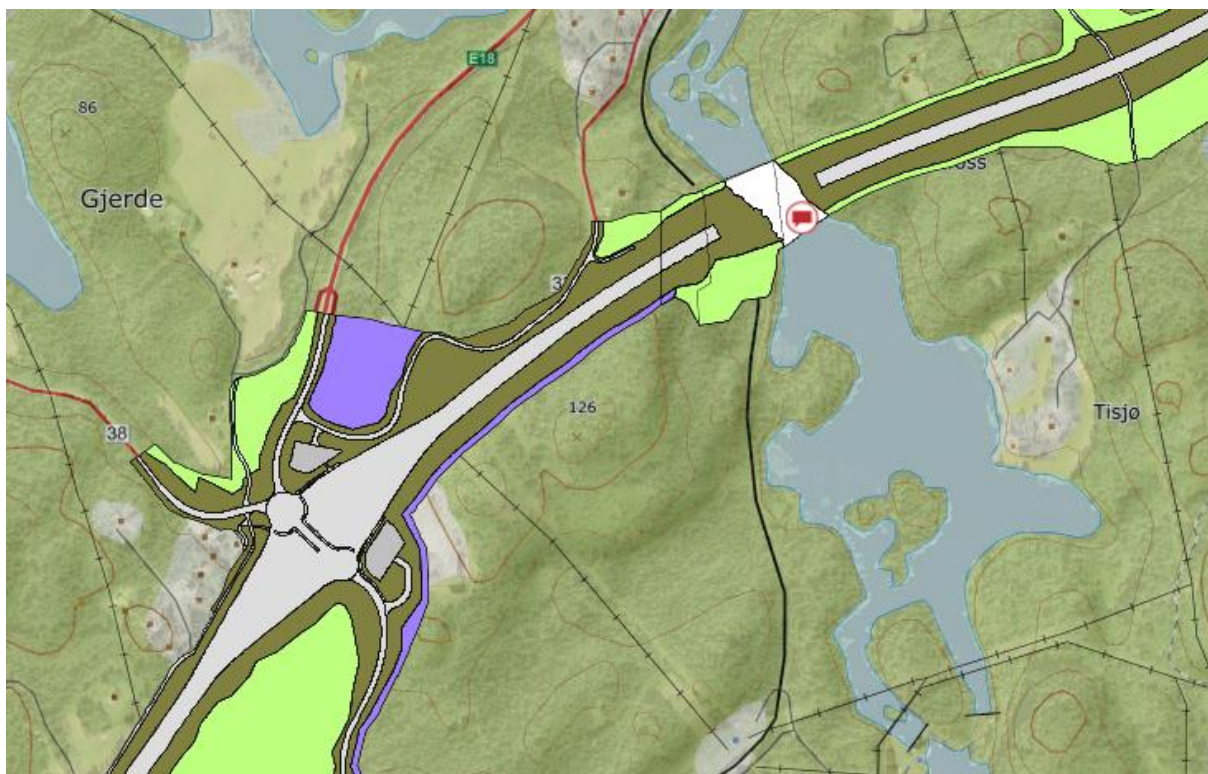


Michael Hopstock

Navn	Michael Hopstock
Innsendt	9/15/2021, 22:35

Innspill: Unngå foruresning av vassdrag

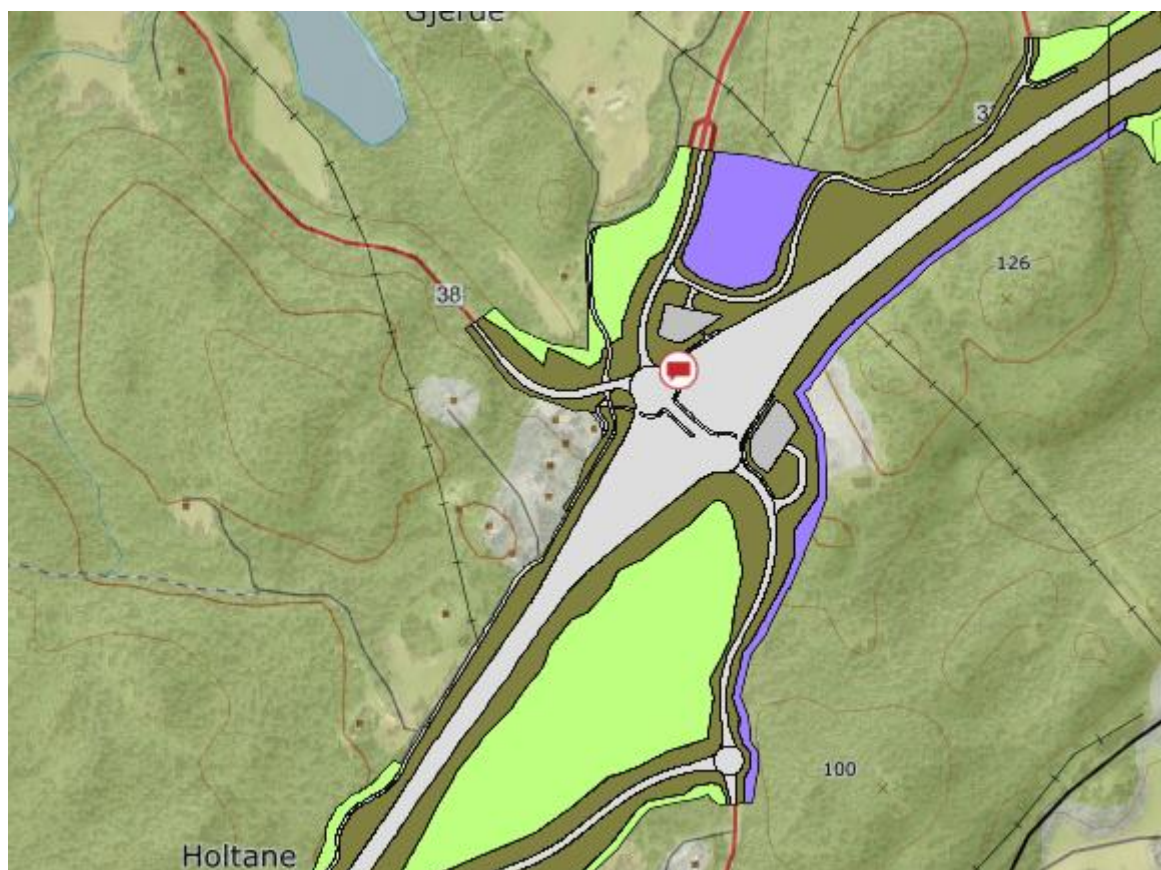
Kartutsnitt



Michael Hopstock

Navn	Michael Hopstock
Innsendt	9/15/2021, 22:36
Innspill: Legge til rette for trygg sykkelvei fra Kragerø til Drangedal	

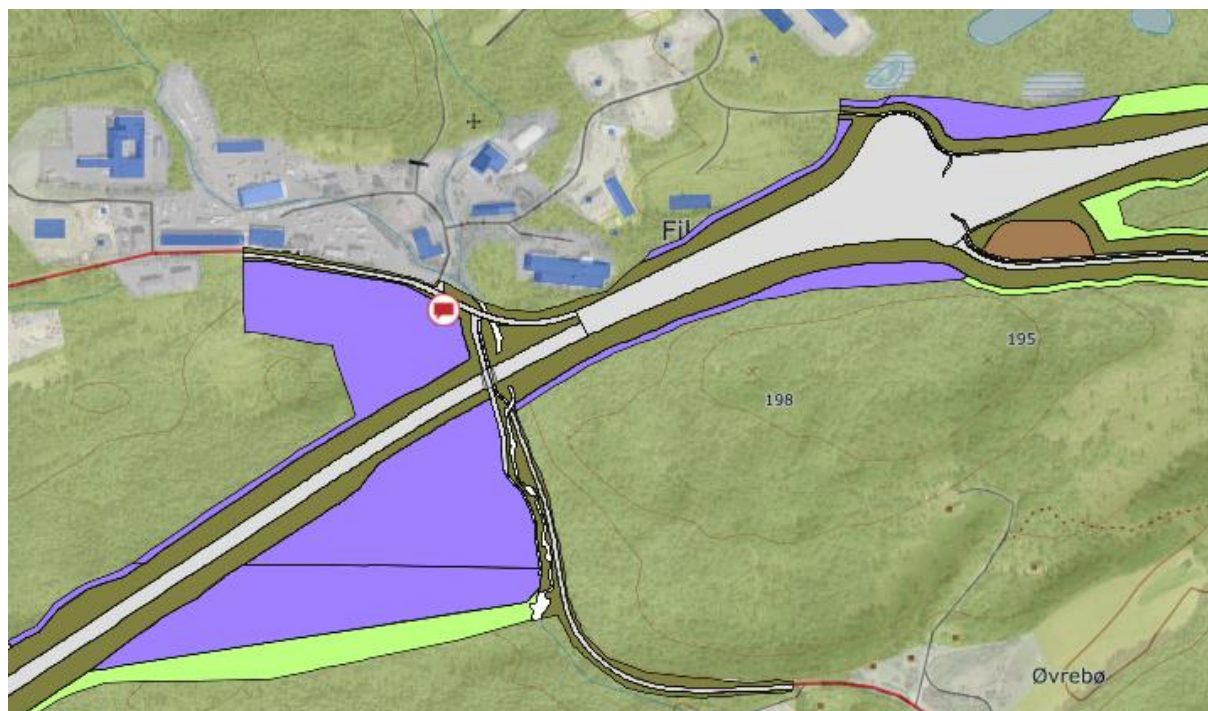
Kartutsnitt



Michael Hopstock

Navn	Michael Hopstock
Innsendt	9/15/2021, 22:38
Innspill: Legge til rette for trygg sykkelvei fra Kragerø til Kroken	

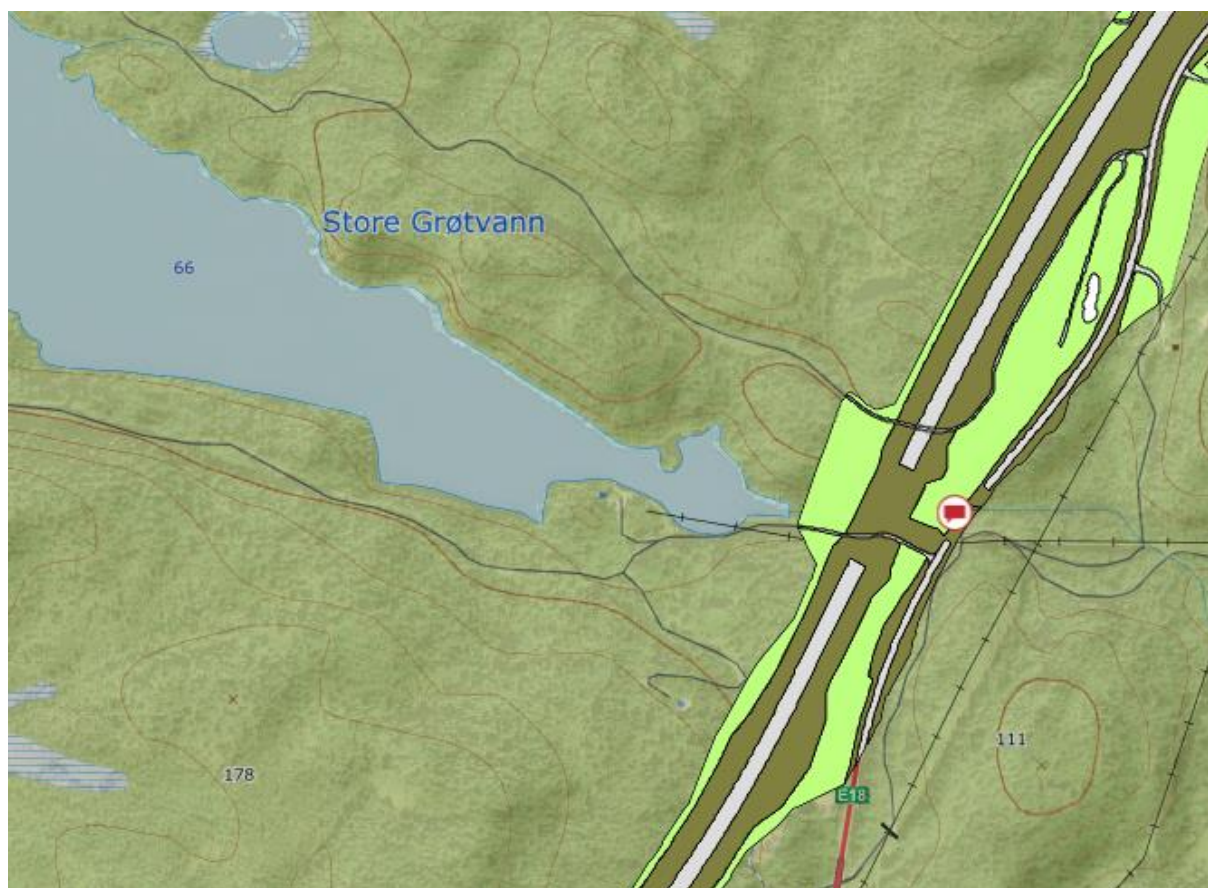
Kartutsnitt



Michael Hopstock

Navn	Michael Hopstock
Innsendt	9/15/2021, 22:39
Innspill: Støyskjerming, spesielt nedover og østover. Sikring mot foruresning av drikkevann.	

Kartutsnitt

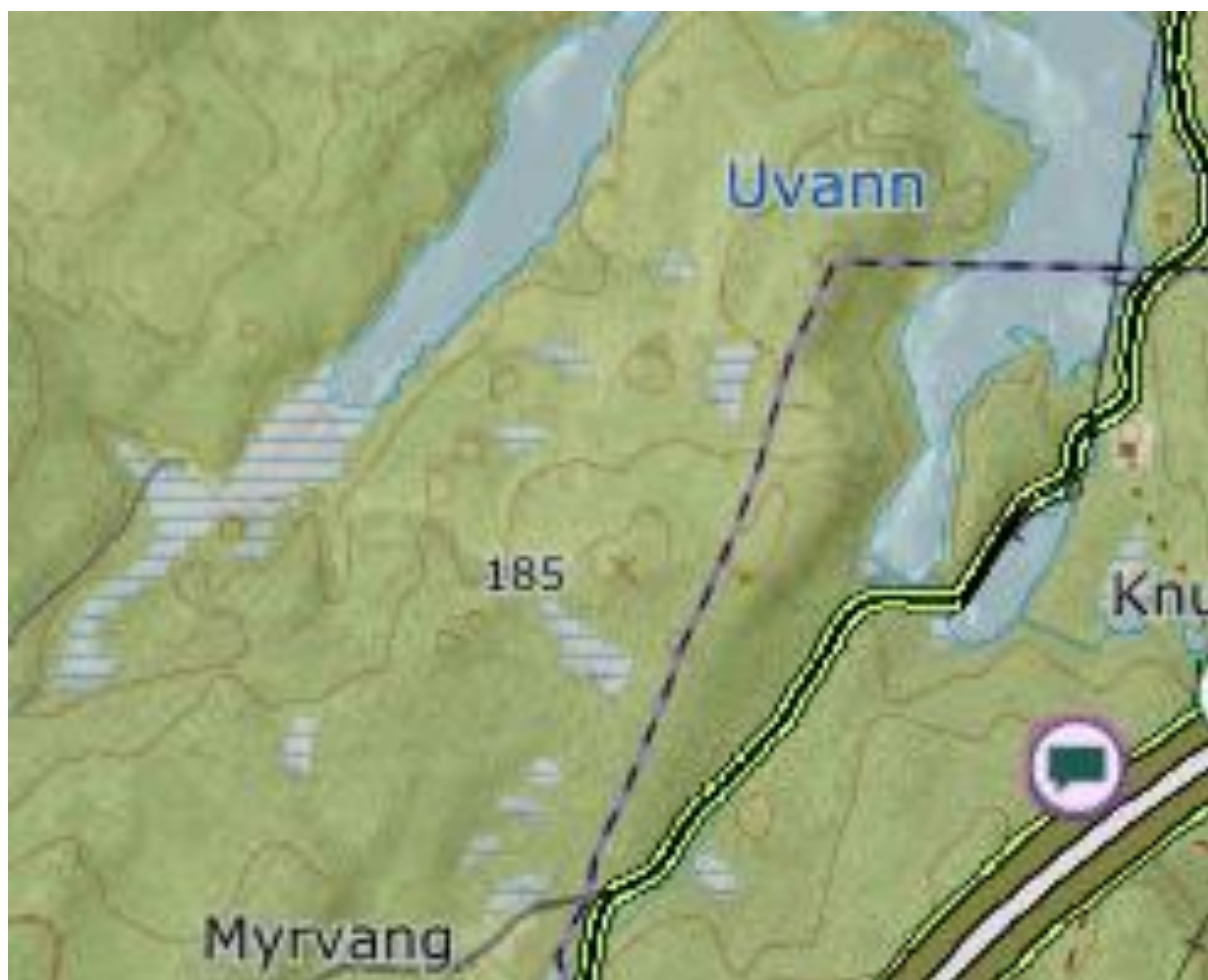


Michael Hopstock

Navn	Michael Hopstock
Innsendt	9/15/2021, 22:33

Innspill: Tilstrekkelig med viltpassasjer. Her kommer Bastafjell jaktlag og Eirik Dobbedal med mer presise angivelser av egnet sted. Viltpassasjer er viktig gjennom hele kommunen.

Kartutsnitt





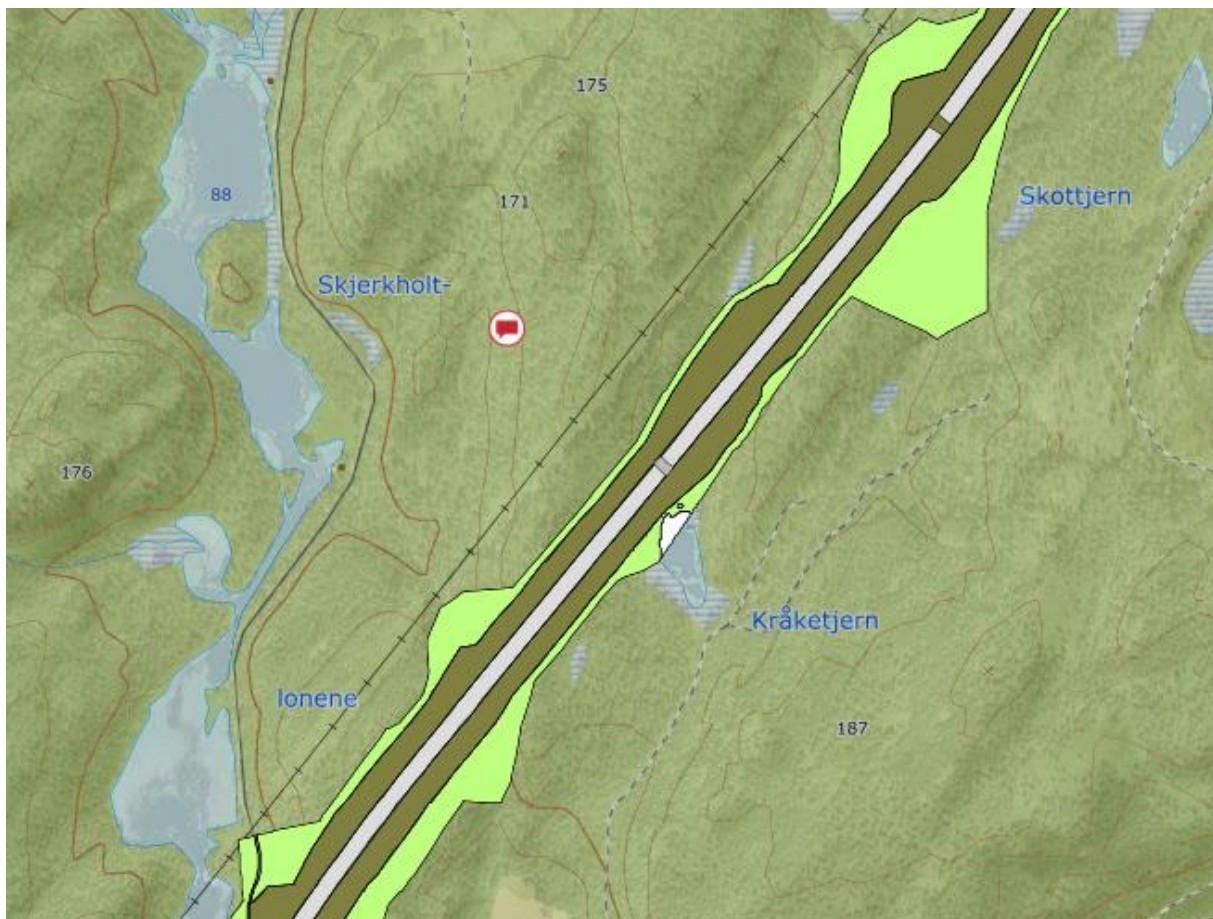


Morten Erichsen

Navn	Morten Erichsen
Innsendt	9/15/2021, 23:19

Innspill: Som kortvarig gjest på denne kloden, krever jeg en langt skånsommere behandling av naturen. Jeg krever også tilstrekkelig kunnskap om artsmangfoldet, og naturens komplekse sammenheng. Selv om politikere har vedtatt utbygging av enda en «ny» E-18, krever jeg at denne utføres skånsomt. Dette betyr at traséen ligger lavt i terrenget gjennom tunneler, og godt skjermet for viltet. Denne nye E-18 splitter naturen omtrent i to ; mellom eksisterende veier. Denne fadeseen ble også gjennomført mellom Tvedestrand og Arendal. På 70-tallet bygget vi datidens «nye E-18». Altså bare femti år etter dette bygger vi 4-felts vei med dennes nedslagsfelt. Med nåtidens ekspansive utvikling (?), kan vi regne med at nye krav stilles til enda en ny E-18 lenge før de neste femti årene. Jeg krever at mine betraktninger tas til følge, og en ny tenkemåte må gjøre det bedriftsøkonomiske om til det naturøkonomiske. Til de som ikke forstår dette, kan dere sammenlikne med kjente begreper som «forsikring» og «ha penger i banken». Jeg henviser til mailer sendt direkte til Fagernes og Blindheim i Nye veier, samt ordfører Tvedestrand kommune.

Kartutsnitt

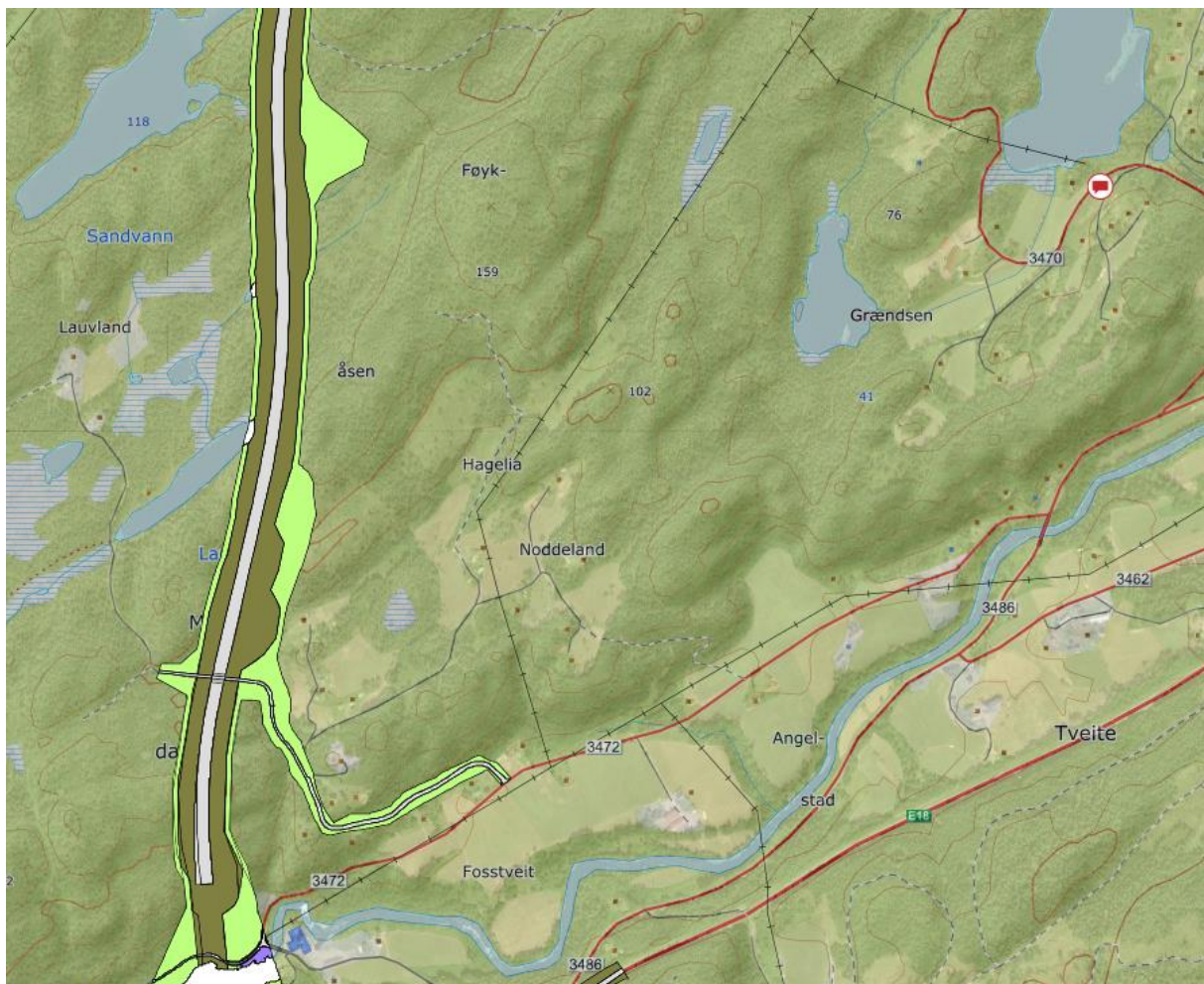


Ronja Elise

Navn	Ronja Elise
Innsendt	9/15/2021, 18:21

Innspill: Jeg har hatt verdens beste barndom, og mye av det er takket være den flotte naturen rundt Åsvann! En slik barndom, tett på naturen, ønsker jeg å gi til mine barn. Men dersom den nye E18 skal gå over Åsvann, eller i nærheten, vil den ødelegge så mye natur, at det ikke vil bli aktuelt å la mine barn vokse opp ved barndomshjemmet mitt. Det vil si, at dersom den nye E18 blir bygd i nærheten av Åsvann, vil det bli uaktuelt for meg og min forlover å flytte hjem til Tvedestrand. Min mening er at å utbedre E18, der den er nå, vil være den mest skånsomme måten å gjøre det på, både for miljøet, dyrelivet, naturen, befolkningen, trivsel og vekst for Tvedestrand. Ikke ødelegg hjem til mennesker og dyr. Ta vare på de idylliske plassene i Tvedestrand, som blant annet Åsvann.

Kartutsnitt

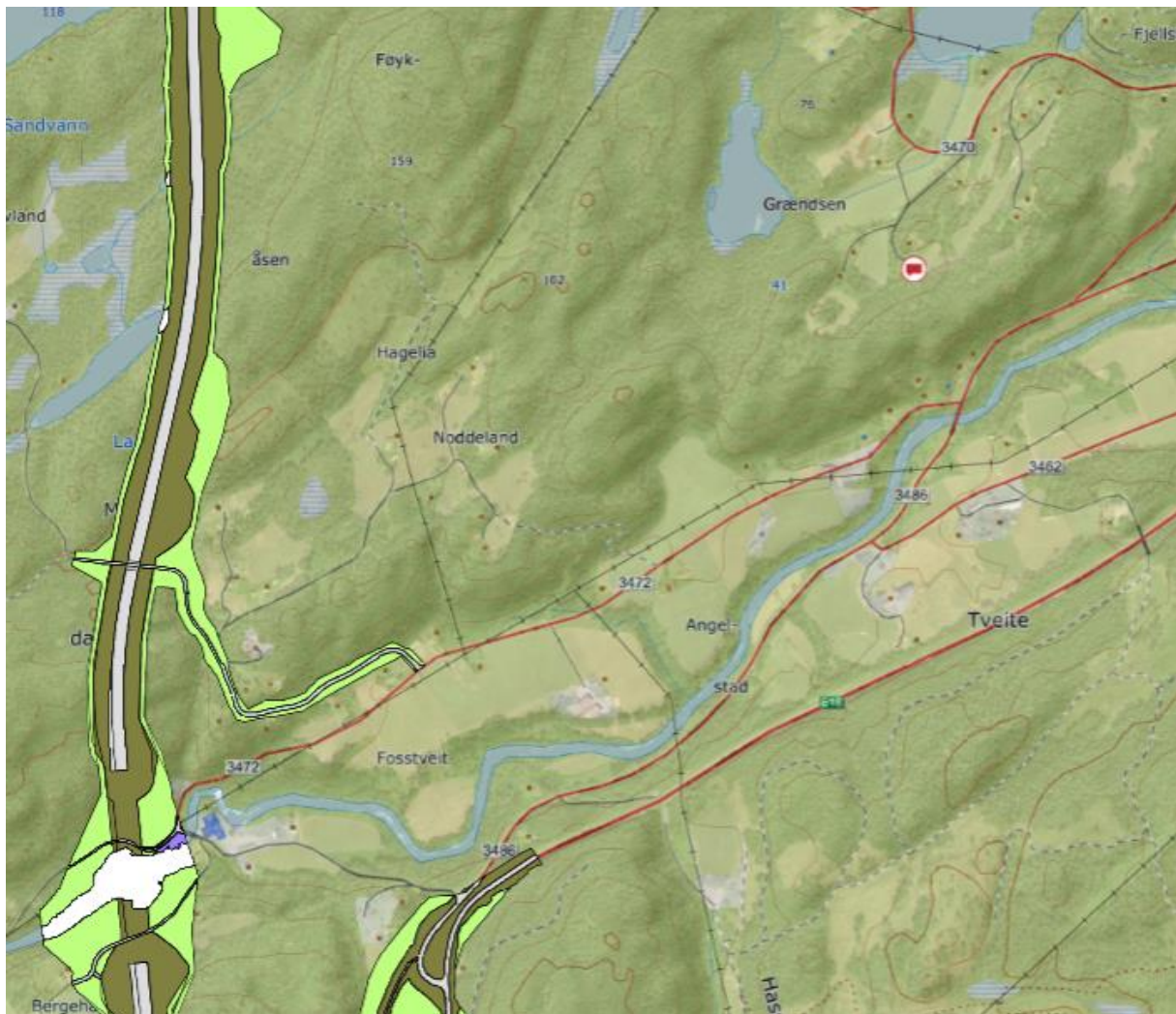


Solfrid Elise Lindblom

Navn	Solfrid Elise Lindblom
Innsendt	9/15/2021, 17:49

Innspill: Jeg er oppvokst ved Åsvann, Tvedestrand. Dit har jeg sterkt ønske om å flytte tilbake dit med min samboer etter endt studie. Det er en vakker plass som blir mye brukt av turgåere, samt er en populær badeplass for folk fra hele byen. Det er også jordbruk, skogbruk og beitedyr der. Min mor driver næring i form av retreatsenter og massasjeskole der. Derfor har jeg et sterkt ønske om at E18 skal legges til den gamle trasséen for minst mulig ødeleggelse av hjem for folk og dyr. Jeg ser ikke for meg å flytte tilbake til Tvedestrand dersom dette blir lagt en firefelts motorvei over mitt og mine naboers barndomshjem.

Kartutsnitt





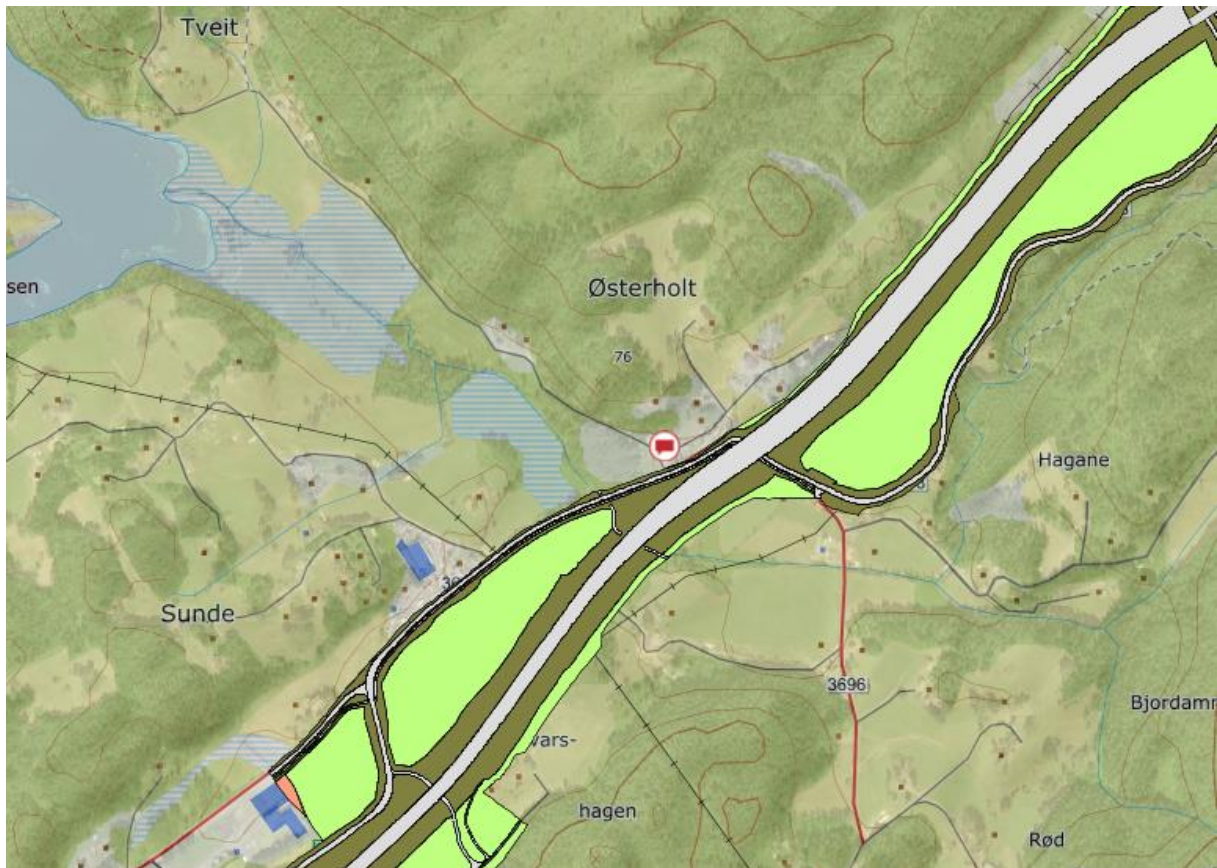


Solveig Bjørnstad

Navn	Solveig Bjørnstad
Innsendt	9/15/2021, 16:39

Innspill: Bru over sundsmyra ønskes med god nok støyskjerm!! Det kan ikke bli bra nok med 5 m støyskjerm bare på eksisterende vei nedover... og hvis den nye veien oppover heves med 6 m og får 5 m støyskjerm/voll deles grenda i to. Redd sol og utsikt forsvinner på begge sider av veien.. blir mer åpent med ei bru vi kan se under. Hvis det blir en jord-voll/fylling som "støyskjerm" mellom veiene.. hva med beplantning? Vil det gro opp kratt og trær som gjør at det "fjellet" blir høyere med årene?? Hvem har da ansvaret for rydding??

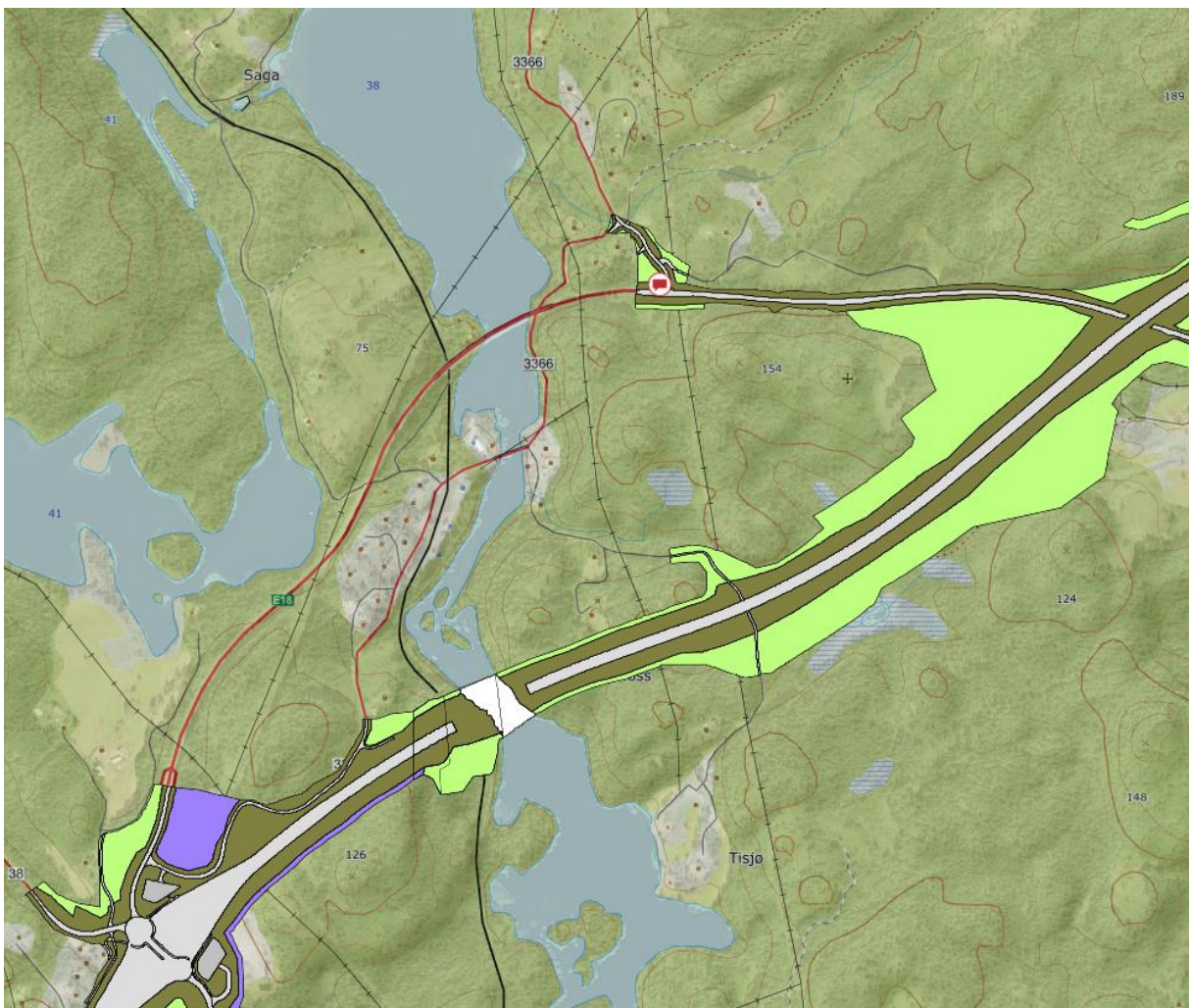
Kartutsnitt



Stig Wåsjør

Navn	Stig Wåsjør
Innsendt	9/15/2021, 11:50
Innspill: Angående ny utkjøring fra Farsjøbygda der Kragerø kommune har kommet med forslag om utkjøring i Grovdalen, vil jeg få sagt at dette ikke må komme på bekostning av utkjøringa i Hundsvik som ligger inne i planforslaget. Hovedtyngden av fastboende og hytteturister på Eikenes, som stadig er under utbygging holder jo til fra Hundsvik og oppover i bygda, samt at deler av strekningen Hundsvik-Fossen er smal og delvis i dårlig forfatning. Det er derfor viktig for oss som bor her at planforslaget som ligger inne følges og at vi får utkjøring på gamle E-18 ved Hundsvik. Mvh Stig Wåsjør, Farsjøveien 20	

Kartutsnitt



Thomas Klodvik Østerholt

Navn	thomas klodvik østerholt
Innsendt	9/15/2021, 06:28
Innspill: Se vedlegg.	

Kartutsnitt

Lene Hoksrud Østerholt og Thomas Klodvik Østerholt
Østerholt 13
4993 Sundebru

Innspill til forslag til detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble

Vi bor på Østerholt gård og er en familie med 2 voksne og to barn på 1 og 5 år. Vi har trivdes godt på gården som har tilhørt familien gjennom mange generasjoner.

Men luft- og støyproblemer fra eksisterende E18 har vært plagsom, spesielt etter ombyggingen i 1997 som førte til høyere fart og stor økning av støynivå. Gården måtte den gang, som nå, avgi arealer til vei.

I tidlig planfase for ny E18 ble det vurdert traséer lenger bort fra gården. Dette ville vært positivt for vår situasjon, men ikke for andre gårder og boliger som da ville blitt berørt. Etter protester fra disse berørte, gikk man tilbake til eksisterende trasé. Noen må nødvendigvis ta belastningen når en 4-felts motorvei med hastighet 110 km/t skal skjære gjennom ei grend. Det ble også vurdert bro over «Myra», dvs. dalen mellom Lille-Østerholt og Østerholt. Dette ville vært en stor fordel for oss, da tap av matjord hadde blitt redusert og vi ville fått redusert støyproblemene. Dette er også blitt forkastet underveis, uten at vi finner noen vurdering og begrunnelse for dette i plandokumentene som nå foreligger.

Nye veier sier at planforslaget, slik det nå foreligger, er det alternativet som er mest skånsomt. Men for gården vår er dette forslaget det verst tenkelige og vi føler oss sterkt berørt av utbyggingen.

Våningshuset er bygget på 1700-tallet, og tilfredsstillende naturlig nok ikke dagens standard til isolasjon og ventilasjon. Det fremgår av plandokumentene at boligen, selv etter støytiltak langs ny vei, ikke vil få tilfredsstillende støynivå. Videre står det at lokale støyskjermingstiltak vil bli utredet og tilbudt i forbindelse med veibyggingen. Dette er ikke godt nok! Vi bør kunne forvente å vite på forhånd hvilket støynivå vi vil få etter utbygging og hvilke tiltak som skal gjøres. Støyen må reduseres rundt/ved støykilden, ikke ved «innmuring» med støyskjermer rundt hver bolig! Støyproblematikken må løses i reguleringsplanarbeidet, ikke skyves videre til etableringsfasen! Høye støynivåer vil også kunne gi begrensninger for videre utvikling/nybygg på vår eiendom, noe som forringer verdien av gården.

Når det gjelder luftkvalitet, fremkommer det av plandokumentet at boligen vår «står i fare for» å komme innenfor gult nivå. Hva menes med dette? Har man ikke gjennomført tilstrekkelige målinger av eksisterende og beregninger av fremtidig luftkvalitet?

I Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520) kan vi lese at «*det kan være samspilleffekter mellom støy og luftforurensning som øker plagene/helseeffektene mellom støy og luftforurensning som øker plagene/helserisikoen. Dersom områder er utsatt for støynivåer over grensene i Retningslinje for støy i arealplanlegging (T-1442), bør det derfor tas ekstra hensyn i planleggingen.*»

Vi leser fagrapportene for hvert tema, men kan ikke se at det foreligger en vurdering av totalbelastningen for vår eiendom. Vi har levde med luft- og støyproblemer i mange år, og vi kjenner at grensen vår nå er langt overskredet. Både nåværende og tidligere beboere sliter med luftveisproblemer/astma.

Vi er i utgangspunktet positive til veiutbyggingen som vil øke trafikksikkerheten, redusere reisetid mm. Det å tape landbruksarealer er alltid negativt for de det berører, men vi har forståelse for at noen må ofre arealer for fellesgoder til samfunnet.

En ytterligere økning av luft- og støyproblemer er imidlertid ikke akseptabelt og vi mener man må ta mer hensyn til oss som allerede bor langs den sterkt trafikkerte veien. Det at man ikke løser støyproblematikken i reguleringsplanarbeidet, men skyver den videre til etableringsfasen, er ikke god planlegging!

Det er ikke bare oss, men ca. 180 boenheter som vil bli påvirket av økt støy i denne grenda. Når vi vet hvilke helseplager dette kan medføre, så er vi forundret over at dette ikke er mer hensyntatt i planarbeidet.

Det må vurderes å bygge en miljøtunnel på strekningen slik at støynivået og luftforurensingen blir redusert til et minimum. Eventuelt at man bygger bro, slik det tidligere var planlagt.

Dersom dette ikke gjøres, må vi be om at det vurderes en innløsning av gården, eventuelt bygging av ny bolig et mer egnet sted.

Annet:

- Vi forventer at det blir gjennomført trafikksikkerhetstiltak i form av ny gang- og sykkelvei på lokalveien fra veien mot Holte/Røed og frem til Brokelandsheia.

- Det har i senere tid gått ut en melding fra Nye veier der de ønsker å se på muligheter for å «gjøre prosjektet mer bærekraftig» ved mer gjenbruk av eksisterende vei. Dette ved å planlegge for lavere fartsgrense og smalere fire-felt. Vi mener at når Nye veier nå har lagt ned så mye arbeid med planlegging av dette prosjektet, så vil det være svært samfunnsmessig uheldig dersom man nå går ned på kvalitet og trafikksikkerhet med det resultat at vi får en vei som kanskje bare er tilfredsstillende i noen få år fremover. Gjennom vår grend har vi foreløpig 3 generasjoner hovedveier beliggende ca. parallelt: Postveien/Vestlandske hovedvei, Gamle sørlandske og nåværende E-18. Vi hadde håpet at dette ble «siste generasjon» vei som nå blir bygget, slik at vi endelig kan få en forutsigbarhet for fremtiden til gården vår og at vi slipper å leve med mer usikkerhet rundt dette.

Lene Hoksrud Østerholt og Thomas Klodvik Østerholt

Tor Arne Myhre

Navn	Tor Arne Myhre
Innsendt	9/15/2021, 14:47
Innspill: Vår familie på 5 bruker hytta v Eksjø mest i sommer halvåret ,ellers til padling,bading og område rundt til rekreasjon en motorvei uten tunell vil ødelegge idyllen(Nærestadvassdraget har å by på)	

Kartutsnitt



Vidar Kristoffersen

Navn	Vidar Kristoffersen
Innsendt	9/15/2021, 09:26
Innspill: Gjelder vår eiendom Nordre Holtanesletta 2.Gjerdemyra, Kragerø kommune	

Kartutsnitt