



Kommunedelplan for E18 Tvedestrand – Risør

Kopi av innkomne uttalelser

Høring planforslag 2025

Nasjonal PlanID:

Tvedestrand: 4213_184

Risør: 4201_2021002

Prosjektoversikt

Prosjekt nr.:	10227421
Oppdragsgiver:	Nye Veier AS
Dokumentnummer:	NV42E18TG-PLA-PLN-0008

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	19.03.2026	NOISES/Sweco	NOMAGL/Sweco	NOHOLL/Sweco

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse

Planlagt E18 ved Vinterkjerr og Akland og kobling til Risørveien, sett fra sør. (Kilde: Sweco).

Kontaktinformasjon:

Karl Arne Hollingsholm, prosjektleder, Sweco

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

Oversikt over innkomne høringsuttalelser

Nr.	Avsender
	Myndigheter
1	Agder fylkeskommune
2	Statsforvalteren i Agder
3	Bane NOR
4	Direktoratet for mineralforvaltning
5	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
6	Mattilsynet
7	Norges vassdrags- og energidirektorat
8	Statens vegvesen
9	Risør kommune
10	Tvedestrand kommune
11	Agder og Telemark Bispedømmekontor - Den Norske Kirke
	Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier
12	Akland vel
13	Angelstad jaktlag
14	Fortidsminneforeningen, Aust-Agder lokallag
15	Holt og Vegårshei Bondelag
16	Jordvern Agder
17	Norges Jeger- og Fiskeforbund, Aust-Agder
18	Risør Viltlag og Risør Fallviltgruppe
19	Tvedestrand Viltlag
20	Vennevann viltstellområde
21	Østregionen Næringsforening
	Grunneiere, privatpersoner og næringsliv
22	Chandre Forsbakk
23	Irene Abrahamsen
24	Jarle Songedal
25	Jürgen Milkereit
26	Kirsten Hirte-Milkereit
27	Knut Aall
28	Knut Kåtre
29	Roger Bøthun
30	Simen Hermansen
31	Anders Lunde
32	Anne Helene Ramleth
33	Barbro Gilje Gustavsen
34	Helge Åsheim
35	Inge Ramleth
36	Ingeborg og Kjetil Steinsrud
37	Inger Grete Sundsdal
38	Knut Olav Valle Nilsen
39	Morten Foss
40	Odd Erling Hunnes
41	Olav Darbo og Øystein K. Darbo (pva. Ingeborg Brynhildsen)
42	Ole Christian Gliddi
43	Paul Østebø
44	Solfrid Elise Lindblom

Nr.	Avsender
45	Solveig Birgittatun Smith
46	Tormod Hagelia
47	Torunn Lindal
48	Trond Glidje
49	Gunhild R. Konnestad
50	Halvor André Røysland
51	Inger Sofie Øylandsdal
52	Roy Langseth

MYNDIGHETER



NYE VEIER AS
Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S

Dato: 09.10.2025
Vår ref: 20/16925-87
Deres ref:
Saksbeh.: Ingunn Dahlseng Håkonsen
Tlf.

Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan for E18 Tvedestrand – Risør og oppheving av gjeldende kommunedelplan

Viser til oversendelse 27.06.2025 samt øvrig korrespondanse i saken.

Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 07.10.2025 sak 80/25 og fattet følgende vedtak:

- 1) Fylkesutvalget er positiv til gjenbruk av dagens E18 i nytt planforslag mellom Tvedestrand og Risør.
- 2) Fylkesutvalget anbefaler at bestemmelsene til kommunedelplaner utformes tydelig, slik at viktige hensyn og krav sikres oppfølging i videre detaljregulering, jmfør saksfremlegg.
- 3) Fylkesutvalget ber Nye Veier om å nyttiggjøre seg innspillene videre i planprosessen.

Agder fylkeskommune viser til saksprotokoll og saksfremstilling som ligger vedlagt.

Med hilsen

Ingunn Dahlseng Håkonsen
Rådgiver

Brevet er godkjent elektronisk.

Kopi til: STATSFORVALTEREN I AGDER
RISØR KOMMUNE
STATENS VEGVESEN
TVEDESTRAND KOMMUNE

Saksprotokoll

Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan for E18 Tvedestrand – Risør

Arkivsak-dok. 20/16925
Saksbehandler Ingunn Dahlseng Håkonsen

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Fylkesutvalget	07.10.2025	80/25

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

- 1) Fylkesutvalget er positiv til gjenbruk av dagens E18 i nytt planforslag mellom Tvedestrand og Risør.
- 2) Fylkesutvalget anbefaler at bestemmelsene til kommunedelplaner utformes tydelig, slik at viktige hensyn og krav sikres oppfølging i videre detaljregulering, jamfør saksfremlegg.
- 3) Fylkesutvalget ber Nye Veier om å nyttiggjøre seg innspillene videre i planprosessen.

Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 07.10.2025 sak 80/25

Møtebehandling

Representanten Sølvi Gjerdal Thomassen (SV) fremmet følgende alternativt forslag til punkt 1:

Fylkesutvalget er positiv til gjenbruk av dagens E18 der det er mulig. Den nye strekningen mellom Tvedestrand og Risør bygges som en 3 felts vei.

Representanten Andreas Arff (FrP) fremmet følgende forslag:

1) Fylkesutvalgets hovedsyn

Fylkesutvalget har som hovedmål at E18 mellom Oslo og Kristiansand skal bygges ut som sammenhengende firefelts motorvei med høy standard.

For strekningen Tvedestrand–Risør mener FrP at trase 30 eller 40 ville vært de beste langsiktige løsningene, med bedre avstand til tettbebyggelse, mindre risiko for vannforekomster og færre negative konsekvenser for bosetting og lokalmiljø.

Samtidig ser vi at prosessen har tatt uforholdsmessig lang tid. FrP kan derfor støtte trase K20-1 dersom dette innebærer at byggingen kan starte raskere og ferdigstilles uten nye forsinkelser.

2) Avbøtende tiltak – en forutsetning

Dersom K20-1 blir valgt, er det helt avgjørende at planen skjerpes og tydeliggjøres gjennom bindende krav til avbøtende tiltak. Dette gjelder flere delstrekninger:

Rødmyr – Lunde

Effektive støyskjermingstiltak for bebyggelse nær tunnelløsning og kryss.
Gode løsninger for lokalveinett og trygg tilkomst til eiendommer og næringsområder.
Tiltak for å redusere store fjellskjæringer og ivareta landskapsbilde.

Lunde – Røysland

Minstekrav til faunapassasjer og tiltak for å opprettholde biologisk mangfold.

Tydelig plan for håndtering av masselagring ved tunnelportal.

Bedre sikring av vannmiljø, særlig ved bekker og vassdrag.

Røysland – Akland

Støyreducerende tiltak for bebyggelsen i Akland-området, inkludert skjermer og linjeføringsjustering.

Tiltak for å unngå varig skade på Aklandstjenna og tilgrensende vannmiljø.

Tilstrekkelige gang- og sykkelforbindelser mellom nytt kryss og eksisterende veinett.

3) Generelle krav til planen

Støy: Tiltak skal være målt og dokumentert ved fasade, ikke kun beregnet i frisone.

Vannmiljø: Rensing, sikring og beredskapsløsninger må innarbeides i bestemmelsene som bindende krav.

Kulturmiljø: Verneverdige bygg og anlegg skal dokumenteres før rivning, og viktige kulturmiljøer som Sørlandske hovedvei skal sikres mot skader.

Friluftsliv og ferdsel: Kompenserende tiltak må etableres der ferdselsårer eller friluftsområder går tapt. Sammenhengende turvei- og stinett skal opprettholdes både i anleggsfasen og permanent.

Trafikksikkerhet i anleggsfasen: Trygg skolevei og sikre løsninger for lokal trafikk er avgjørende mens byggingen pågår.

Finansiering og fremdrift: Prosjektet må gjennomføres raskt og med lavest mulig bompengebelastning for brukerne.

Votering

- Det ble foretatt punktvis votering over fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak.
- Fylkeskommunedirektørens forslag til punkt 1 fikk 14 mot 1 stemme og ble vedtatt (SV).
- Fylkeskommunedirektørens forslag til punkt 2 fikk 12 mot 3 stemmer og ble vedtatt (Andreas Arff (FrP, PP, Sp)).
- Fylkeskommunedirektørens forslag til punkt 3 ble enstemmig vedtatt.
- Forslaget fra SV fikk 1 mot 14 stemmer og falt (SV).
- Forslaget fra FrP fikk 5 mot 10 stemmer og falt (FrP, Sp, PP).

Fylkesutvalget - vedtak

- 1) Fylkesutvalget er positiv til gjenbruk av dagens E18 i nytt planforslag mellom Tvedestrand og Risør.
- 2) Fylkesutvalget anbefaler at bestemmelsene til kommunedelplaner utformes tydelig, slik at viktige hensyn og krav sikres oppfølging i videre detaljregulering, jamfør saksfremlegg.
- 3) Fylkesutvalget ber Nye Veier om å nyttiggjøre seg innspillene videre i planprosessen.



SÆRUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 20/16925-80

Saksbehandler Ingunn Dahlseng Håkonsen

Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan for E18 Tvedestrand – Risør

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Fylkesutvalget	07.10.2025	80/25

Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 07.10.2025 sak 80/25

Møtebehandling

Representanten Sølvi Gjerdal Thomassen (SV) fremmet følgende alternativt forslag til punkt 1:

Fylkesutvalget er positiv til gjenbruk av dagens E18 der det er mulig. Den nye strekningen mellom Tvedestrand og Risør bygges som en 3 felts vei.

Representanten Andreas Arff (FrP) fremmet følgende forslag:

1) Fylkesutvalgets hovedsyn

Fylkesutvalget har som hovedmål at E18 mellom Oslo og Kristiansand skal bygges ut som sammenhengende firefelts motorvei med høy standard.

For strekningen Tvedestrand–Risør mener FrP at trase 30 eller 40 ville vært de beste langsiktige løsningene, med bedre avstand til tettbebyggelse, mindre risiko for vannforekomster og færre negative konsekvenser for bosetting og lokalmiljø.

Samtidig ser vi at prosessen har tatt uforholdsmessig lang tid. FrP kan derfor støtte trase K20-1 dersom dette innebærer at byggingen kan starte raskere og ferdigstilles uten nye forsinkelser.

2) Avbøtende tiltak – en forutsetning

Dersom K20-1 blir valgt, er det helt avgjørende at planen skjerpes og tydeliggjøres gjennom bindende krav til avbøtende tiltak. Dette gjelder flere delstrekninger:

Rødmyr – Lunde

Effektive støyskjermingstiltak for bebyggelse nær tunnelløsning og kryss.

Gode løsninger for lokalveinett og trygg tilkomst til eiendommer og næringsområder.

Tiltak for å redusere store fjellskjæringer og ivareta landskapsbilde.

Lunde – Røysland

Minstekrav til faunapassasjer og tiltak for å opprettholde biologisk mangfold.

Tydelig plan for håndtering av masselagring ved tunnelportal.

Bedre sikring av vannmiljø, særlig ved bekker og vassdrag.

Røysland – Akland

Støyreducerende tiltak for bebyggelsen i Akland-området, inkludert skjermer og linjeføringsjustering.

Tiltak for å unngå varig skade på Aklandstjenna og tilgrensende vannmiljø.

Tilstrekkelige gang- og sykkelforbindelser mellom nytt kryss og eksisterende veinett.

3) Generelle krav til planen

Støy: Tiltak skal være målt og dokumentert ved fasade, ikke kun beregnet i frisone.

Vannmiljø: Rensing, sikring og beredskapsløsninger må innarbeides i bestemmelsene som bindende krav.

Kulturmiljø: Verneverdige bygg og anlegg skal dokumenteres før rivning, og viktige kulturmiljøer som Sørlandske hovedvei skal sikres mot skader.

Friluftsliv og ferdsel: Kompenserende tiltak må etableres der ferdselsårer eller friluftsområder går tapt. Sammenhengende turvei- og stinett skal opprettholdes både i anleggsfasen og permanent.

Trafikksikkerhet i anleggsfasen: Trygg skolevei og sikre løsninger for lokal trafikk er avgjørende mens byggingen pågår.

Finansiering og fremdrift: Prosjektet må gjennomføres raskt og med lavest mulig bompengebelastning for brukerne.

Votering

- Det ble foretatt punktvis votering over fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak.
- Fylkeskommunedirektørens forslag til punkt 1 fikk 14 mot 1 stemme og ble vedtatt (SV).
- Fylkeskommunedirektørens forslag til punkt 2 fikk 12 mot 3 stemmer og ble vedtatt (Andreas Arff (FrP, PP, Sp)).
- Fylkeskommunedirektørens forslag til punkt 3 ble enstemmig vedtatt.
- Forslaget fra SV fikk 1 mot 14 stemmer og falt (SV).
- Forslaget fra FrP fikk 5 mot 10 stemmer og falt (FrP, Sp, PP).

Fylkesutvalget - vedtak

- 1) Fylkesutvalget er positiv til gjenbruk av dagens E18 i nytt planforslag mellom Tvedestrand og Risør.
- 2) Fylkesutvalget anbefaler at bestemmelsene til kommunedelplaner utformes tydelig, slik at viktige hensyn og krav sikres oppfølging i videre detaljregulering, jamfør saksfremlegg.
- 3) Fylkesutvalget ber Nye Veier om å nyttiggjøre seg innspillene videre i planprosessen.

Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan for E18 Tvedestrand – Risør

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

- 1) Fylkesutvalget er positiv til gjenbruk av dagens E18 i nytt planforslag mellom Tvedestrand og Risør.
- 2) Fylkesutvalget anbefaler at bestemmelsene til kommunedelplaner utformes tydelig, slik at viktige hensyn og krav sikres oppfølging i videre detaljregulering, jamfør saksfremlegg.
- 3) Fylkesutvalget ber Nye Veier om å nyttiggjøre seg innspillene videre i planprosessen.

Vedlegg

E18 Tvedestrand Risør plankart-TVEDESTRAND

E18 Tvedestrand Risør -plankart-RISØR

E18 Tvedestrand Risør planbestemmelser

E18 Tvedestrand Risør planbeskrivelse

E18 Tvedestrand Risør -KU-hovedrapport

E18 Tvedestrand - Gjerstad - innspill til høring av planprogram og utvidet plangrense

Sammendrag

Nye Veier har lagt forslag til kommunedelplan for E18 Tvedestrand–Risør ut på høring. Planen bygger på gjenbruk av dagens E18 og omfatter en korridor på ca. 15 km mellom Rødmyr og Akland.

Fylkeskommunedirektøren er positiv til gjenbruk av dagens E18 i nytt planforslag. Det anbefales at bestemmelsene til kommunedelplaner utformes tydelig, slik at viktige hensyn og krav sikres oppfølging i videre detaljregulering. Dette gjelder særlig kulturminner, friluftsliv, vannmiljø og vilt. Forslaget er i tråd med mål i Regionplan Agder 2030, og må følges opp med konkrete tiltak i reguleringsplanfasen.

Saksopplysninger

Nye Veier har lagt planforslag til kommunedelplan for E18 Tvedestrand- Risør ut på høring og offentlig ettersyn. I samme høringsbrev foreslås det oppheving av deler av gjeldende kommunedelplan for E18 Dørdal- Grimstad. Fristen er satt til 10.oktober 2025.

Historikk og forslagets bakgrunn

Et planforslag for E18 Tvedestrand – Bamble ble sendt ut på høring høsten 2021. Med bakgrunn i manglende tilslutning til dette forslaget, og lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet, ble det gjennomført en verdioptimalisering i 2022. Denne rapporten baserte seg på gjenbruk av dagens E18.

Fylkesutvalget gav sin tilslutning i møte 9.5.2023 til at det ble utarbeidet et nytt planforslag hvor det ble utredet flere alternativer for gjenbruk av dagens E18 (se vedlagt). I konsekvensutredningen ble fire korridoralternativer vurdert, K10, K20, K30 og K40.

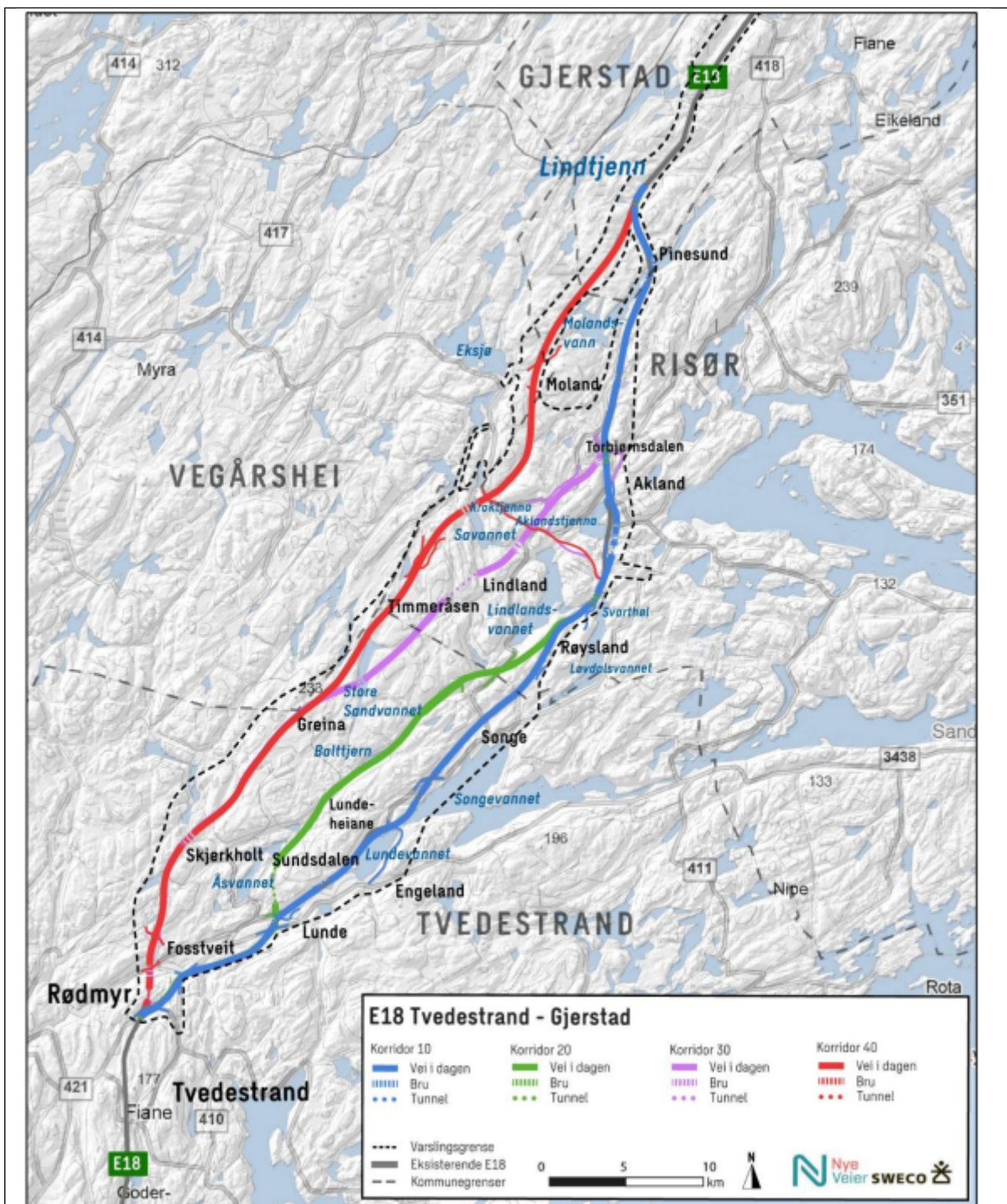
K20 ble anbefalt av Nye veier fordi det ble rangert som best i den samfunnsøkonomiske analysen, med lavest kostnad, størst grad av gjenbruk og minst negative konsekvenser for ikke-prissatte temaer. Denne strekningen går fra Rødmyr i Tvedestrand kommune til Akland i Risør kommune. Et utbedret alternativ, K20-1, ble videreutviklet med justeringer ved Lunde og Akland, og er lagt til grunn for kommunedelplanen som nå er på høring.

Strekningen mellom Akland og videre mot fylkesgrensen avventes planlegging av to grunner: strekningen har relativ god standard og Nye Veier prioriterer ikke

Planforslaget inkludert illustrasjoner og digitalt kart ligger her:

<https://www.nyeveier.no/strekninger/e18/e18-tvedestrand-risoer/nye-veiers-forslag-til-kommunedelplan-for-e18-tvedestrand-risoer/>

strekningen på nåværende tidspunkt.



Figur 1 Kartet viser de 4 alternative korridorer (K) som er utredet. Den utvalgte korridor 20 er markert med grønn linje. Den viser gjenbruk av eksisterende E18 unntatt mellom Lunde og Røysland. (Kilde: Nye Veier/Sweco)

Planforslaget i korte trekk

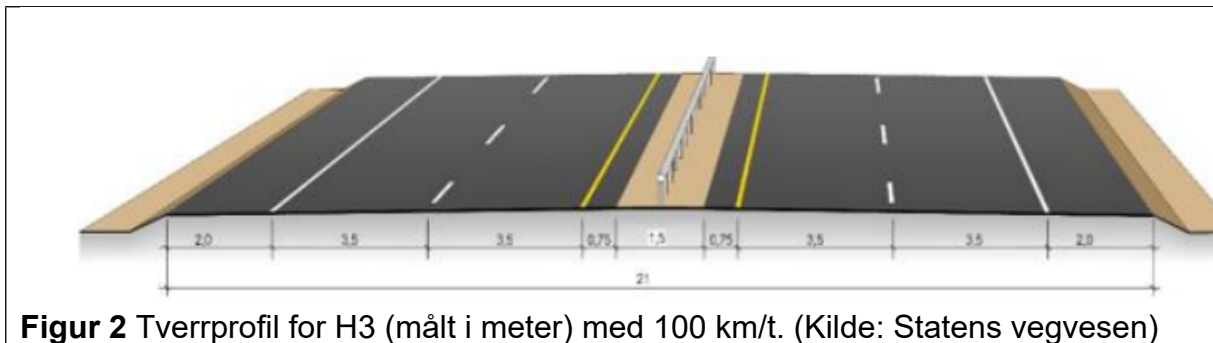
Overordna mål for kommunedelplanen:

- 1) Høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Vurdering av prissatte og ikke-prissatte verdier og konsekvenser.
- 2) Lavest mulig klimagassutslipp

3) Sertifisering etter BREEAM Infrastructure (minimum "Very Good").

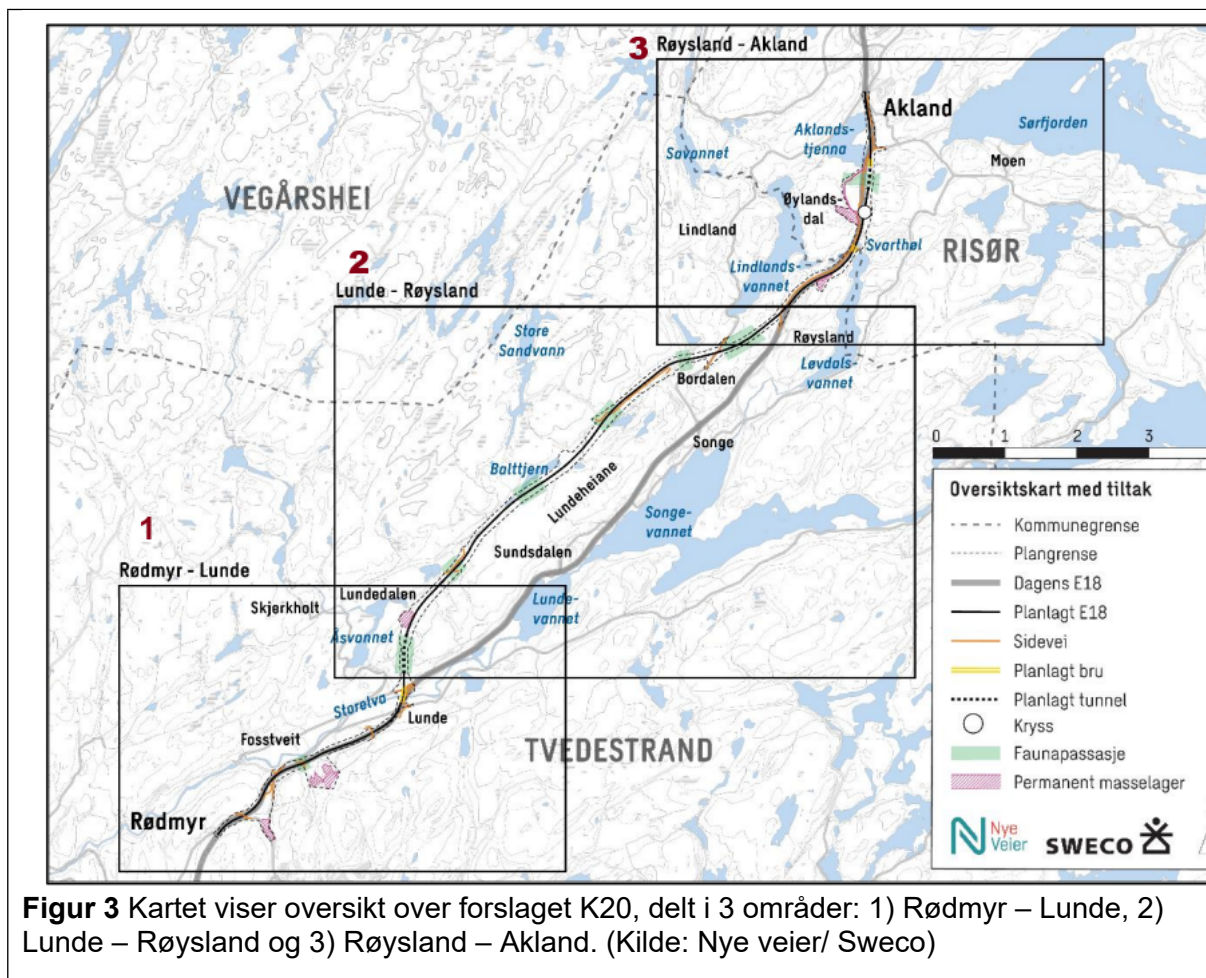
Det er brukt to prinsipper ved gjenbruk av E18: 1) breddeutvidelse for fremtidig E18 er lagt på en side av dagens vei, og 2) kurvatur følger dagens veikorridor.

I kommunedelplanen har detaljnivået vært rettet mot å fastsette de tekniske forutsetningene for hvordan veien skal utformes. Forslaget viser en korridor på ca. 15 km for fremtidig firefelts motorvei (veiklasse H3) med fartsgrense 100 km/t.



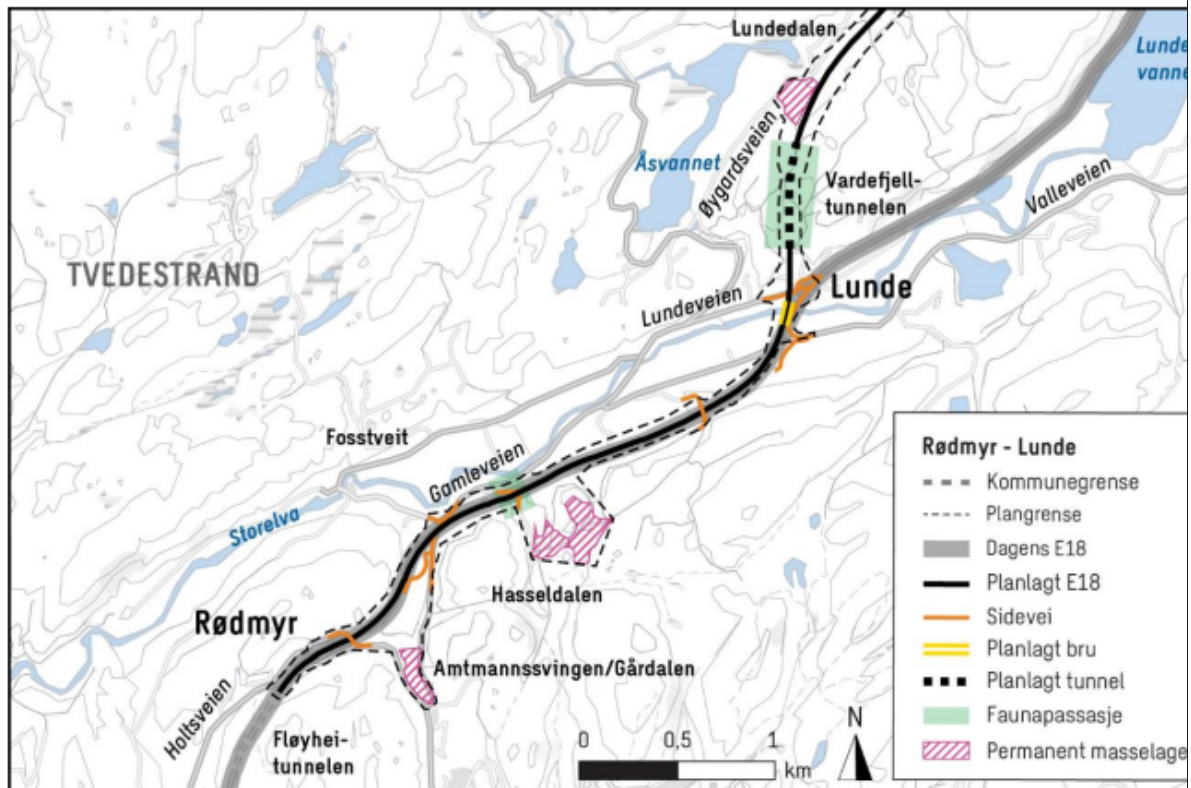
Figur 2 Tverrprofil for H3 (målt i meter) med 100 km/t. (Kilde: Statens vegvesen)

Det legges til rette for to tunneler, tre bruer og ett planskilt kryss ved Øylandsdal. Det er også planlagt sideveier, faunapassasjer, støyskjerming og gang- og sykkelvei, jf. oversiktskart under.



Figur 3 Kartet viser oversikt over forslaget K20, delt i 3 områder: 1) Rødmyr – Lunde, 2) Lunde – Røysland og 3) Røysland – Akland. (Kilde: Nye veier/ Sweco)

1) Delstrekning Rødmyr – Lunde



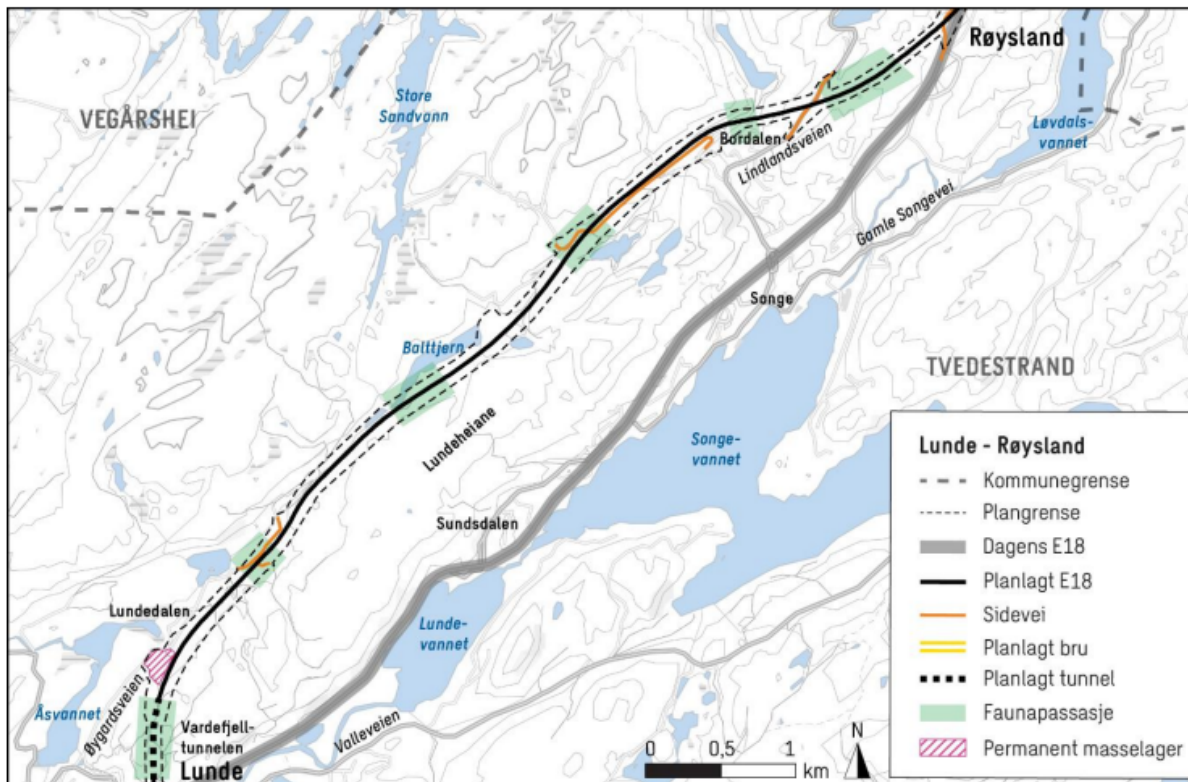
Figur 4 Illustrerer delstrekningen Rødmyr – Lunde med nøkkelinformasjon i teksten under.

- Delvis bruk av eksisterende E18, og ny europavei føres videre øst for dagens E18. Bru over Lunde forlenges. Deler av dagens E18 blir lokalvei, med tilpasninger for å sikre adkomst til eiendommer. Tunnel gjennom Lundeskogen og bru over bekker og mindre vassdrag.
- Utforming skal gi tilkobling til lokalveinettet og næringsområder. Kryss utformes med kollektivholdeplasser og gang- og sykkelforbindelser.
- Det planlegges faunapassasjer og tiltak for å ivareta biologisk mangfold. Ved Hasseldalen vil få større fjellskjæringer mot sør, men eksisterende landbruksveier mm. opprettholdes.
- Den nye trasé skal gi økt avstand til bebyggelse ved Rødmyr og Lunde, et tiltak for å redusere støybelastning. På den andre side vil noe bebyggelse på begge sider av tunellportalen ved Lunde kan bli berørt.



Figur 5 Illustrasjon av planlagt tunnelportal for E18 ved Lunde, sett mot nord. (Kilde: Sweco)

2) Lunde – Røysland



Figur 6 Illustrerer delstrekningen Lunde- Røysland med nøkkelinformasjon i teksten under.

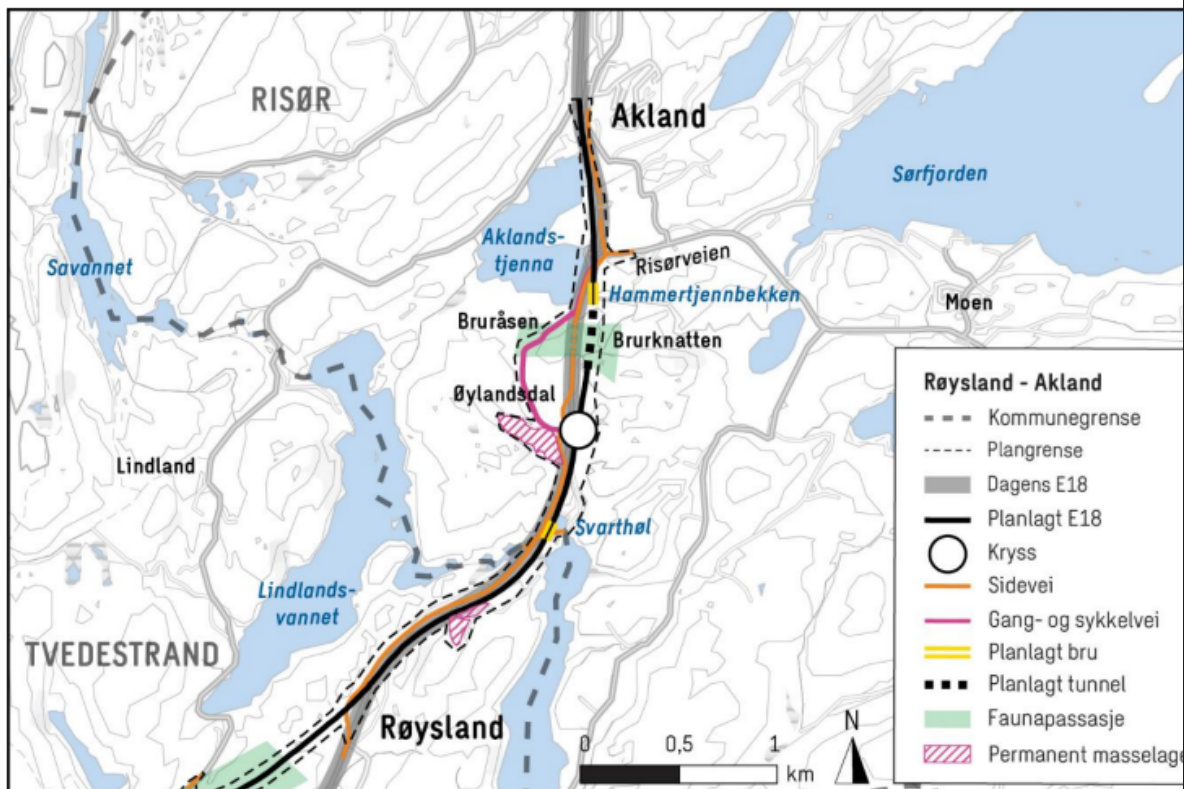
- Ny E18 legges vest for dagens trasé og med toløpstunnel (500m) gjennom Øygardsdalen i sør. Masselagring ved tunnelportalen.

- Dagens E18 blir lokalvei, med enkelte omlegginger og tilpasninger.
- 6 ulike faunapassasjer planlegges, samt tiltak for å ivareta vannmiljø og dyreliv.
- Ny trasé gir økt avstand til bebyggelse ved Røysland, og reduserer støybelastning.



Figur 7 Illustrasjon som viser planlagt ny trasé for E18 i Lundedalen, sett mot sør.
(Kilde:Sweco)

3) Røysland – Akland (inkl. ny trase K20-1)



Figur 8 Illustrerer delstrekningen Røysland- Akland med nøkkelinformasjon i teksten under.

- Fremtidig E18 følger i hovedsak parallelt med dagens E18, noen avvik for å forbedre trafikksikkerhet og redusere miljøpåvirkning. Ny trasé (K20-1) er foreslått lengre mot vest, og vekk fra bebyggelsen ved Akland for å redusere støy og arealinngrep. På Røysland sammenfaller dagens E18 og fremtidig E18.
- Dagens E18 kobles til nytt kryss og opprettholdes som sidevei.
- E18 vil gå gjennom Brurknatten i toløpstunnel og krysser Hammertjennbekken på ny bru. Faunapassasjer legges over i tunnel og ved bru. Gang- og sykkelvei planlegges vest for Brurknatten, mellom nytt kryss og Vinterkjerr og med undergang for kryssing under E18.
- Tiltakene skal unngå utfylling i Aklandstjenna, men noe utfylling vil kreves i Svarthøl. Vannmiljøet skal ivaretas.



Figur 9 Illustrasjon av planlagt E18 og kryssløsning ved Øylandsdal. Sett mot nord. (Kilde:Sweco)



Figur 10 Illustrasjon av E18 ved Vinterkjerr og kobling til Risørveien. Sett mot øst. (Kilde: Sweco)

Vurderinger

Fylkeskommunedirektøren mener at gjenbruk av eksisterende E18 er positivt, både økonomisk og miljømessig. Med tanke på nylige ras og ulykker langs den aktuelle strekningen, er det viktig med bedre beredskap og fremkommelighet, jf. hovedmål 1.8 i Regionplan Agder 2030. Planforslaget imøtekommer dette.

Bestemmelser til kommunedelplaner skal være klare og tydelige. Dette skal sette rammer og vilkår for arealbruken og videre utarbeiding av detaljreguleringsplan. Fylkeskommunedirektøren mener at enkelte formuleringer i planbestemmelsene er vage, med ord som "bør", "kan", og "tilstrebes". Ved å styrke språkbruken i bestemmelsene kan kommunedelplanen bedre sikre at viktige hensyn blir fulgt opp i reguleringsplanen. Fylkeskommunedirektøren anbefaler at dette følges opp videre.

Fylkeskommunedirektøren har videre følgende uttalelse som berører våre fagområder;

Friluftsliv:

Fylkeskommunedirektøren viser vedtatt regional plan for fysisk aktive liv i Agder (2024). Planen har som delmål å fremme aktivitetsvennlig arealplanlegging. En av strategiene er at alle innbyggere i Agder skal bo nærmere enn 500 meter fra tursti, turvei eller tilgjengelig grønnstruktur. Innenfor temaet friluftsliv har fylkeskommunedirektøren følgende vurdering:

Konsekvensutredningen for temaet friluftsliv gir et klart og godt bilde av de overordnede konsekvensene for friluftslivet. Planforslaget vil blant annet medføre barrierevirkninger, reduksjon i friluftslivsarealer, redusert tilgjengelighet til områder, økt støy og visuell påvirkning.

Planforslaget har noen juridiske føringer for friluftslivet, blant annet nevnes tverrforbindelser til stinett. Ifølge konsekvensutredningen er det usikkerhet om den faktisk påvirkning. Fylkeskommunedirektøren forventer at dette konkretiseres og følges opp i reguleringsplanarbeidet.

Hensynet til friluftsliv bør derfor sikres bedre i planbestemmelsene for å ivareta friluftslivsinteressene i videre detaljreguleringen med følgende grep:

- Det skal i reguleringsplanarbeidet vurderes om det er behov for ytterligere tverrforbindelser til eksisterende stinett (utover bestemmelsesområdene #B_2)
- Det skal i reguleringsplanarbeidet vurderes å etablere kompenserende tiltak der friluftsområder eller ferdselsårer går tapt eller vesentlig forringes.
- Det skal etterstrebes å opprettholde allmennhetens tilgjengelighet til viktig sti- og turveinett samt viktige friluftslivsområder i anleggsfasen.

Kulturarv

Agder fylkeskommune er regional kulturminnemyndighet og har forvaltningsansvaret for kulturminner og -miljø som dette forslaget berører. Fylkeskommunedirektøren er positivt til at dette forslaget vil ivareta Lundetunet ved at veien legges på vestsiden av dagens kryss.

Fylkeskommunedirektøren har følgende merknader til automatisk freda kulturminner:

- I dialog med Nye veier ved oppstart av planen, har arkeologiske registreringer blitt utsatt til det er valgt endelig korridor for ny E18, jf. Agder fylkeskommunes innspill til saken datert 9.5.2023.

Innenfor valgt korridor og avsatt planområde er det flere kjente automatisk freda kulturminner. Kun en liten del av arealet i kommunedelplanen er arkeologisk registrert. Det er derfor nødvendig med en arkeologisk registrering på neste plannivå, jf. undersøkelsesplikten etter kulturminneloven § 9. Fylkeskommunedirektøren gjør derfor oppmerksom på at forholdet til automatisk freda kulturminner ikke er avklart.

Fylkeskommunedirektøren har videre følgende vurdering og anbefalinger til selve planforslaget:

- Det anbefales å bevare mest mulig av Sørlandske hovedvei som går over Sørlandsporten. Ved sørsiden av Sørlandsporten må tørrmuren og oppstigningen til Sørlandske hovedvei gjerdes inn for å hindre at den blir ødelagt av kjøretøy og anleggsdriften. Dette bør innlemmes i bestemmelsene. Bestemmelse 2.7 skal tydeliggjøres ytterligere med konkrete tiltak for ivaretagelse.
- Den Sørlandske hovedvei krysser elven som renner mellom Aklandstjenna og Hammertjenna. Et kompensierende tiltak kan være å istandsette den gamle trebroen som går over elven. Den er i dag delvis bygget opp av gamle jernbanerester.
- Fylkeskommunedirektøren ber om at følgende blir innlemmet i bestemmelsene:

«Verneverdige bygninger og anlegg som skal rives må dokumenteres før rivning.»

Dokumentasjon må skje i samråd med fagpersoner hos Agder fylkeskommune og berørte kommuner.

- I videre utforming og prosjektering av tiltaket skal det gjøres nødvendige tilpassinger som ivaretar kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap, herunder visuelle kvaliteter og støyhensyn, samt sikrer en skånsom tilbakeføring av landskapet der eksisterende veianlegg fjernes. Fylkeskommunedirektøren anbefaler å innarbeide dette i en bestemmelse som sikrer kulturminnene/-miljøet på en god måte. Forslag til bestemmelse:

"Kulturmiljø: Tiltak som berører verneverdige kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap skal i videre planlegging og prosjektering tilpasses slik at visuelle kvaliteter og landskapets karakter bevares. Dette skal dokumenteres og vurderes i neste plannivå."

Vilt

Konsekvensanalysen viser til at det samlet sett er K20 det beste alternativet for vilt, i stor grad fordi det er gjenbruk av E18. Konsekvensgraden er likevel middels negativt,

det vil fortsatt være barriereeffekter ved planforslaget og tap av funksjonsområder. I forslaget er det satt av flere passasjer for vilt-/faunaovergang. Forslag til bestemmelse om faunapassasjer #B_5 og 3.7 anses som tilstrekkelig på dette plannivået. Utforming med funksjonskrav vil være neste skritt. Hvordan passasjene utformes, og eventuell flerbruk vil påvirke hvordan disse vil fungere i praksis. Fylkeskommunedirektøren viser til tidligere dialog om vilt på denne strekningen og ønsker en god og konstruktiv dialog om tematikken fremover.

Samferdsel

Fylkeskommunedirektøren viser til vårt innspill ved oppstart av planarbeidet, hvor det ble eksplisitt bedt om å utvide plangrensene til å omfatte ulike deler av fylkesveinettet. Konsekvensen av ny E18 er at fylkesveinettet vil få endret situasjon, funksjon eller behov for oppgradering. Innspillet er delvis tatt til følge.

Yttergrensene i planen virker smale enkelte steder, det er bekymring for at det kan bli behov for mer areal i reguleringsfasen. Fylkeskommunedirektøren mener at dette bør tas høyde for allerede nå i kommunedelplanen da den setter rammer for arealbruken og skal være tydelig for berørte parter.

Vannmiljø

Regional plan for vannforvaltning ([Agder vannregion - Agder fylkeskommune](#)) og vannmiljø bør få større oppmerksomhet i forslaget enn det er lagt opp til i dag. Målet med vannforskriften og de regionale vannforvaltningsplanene er at miljøtilstanden i vann skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og god kjemisk tilstand. Planbeskrivelsen beskriver flere usikkerhetsmomenter ved ivaretagelse av vannforekomstene og korridor 20 gir betydelig negativ konsekvens for vannmiljøet, blant annet for krisevannkilden for Risør.

Det er positivt at vannkvalitet og vassdraget er sikret gjennom bestemmelsene og skal være en del av beslutningsgrunnlaget i den videre detaljreguleringen.

Vannforekomstene skal bevares i tråd med vannforvaltningsplanen, og tiltak ikke skal medføre til at miljømålene ikke oppnås. Fylkeskommunedirektøren anbefaler at bestemmelsene til kommunedelplaner utformes tydelig, slik at viktige hensyn og krav sikres oppfølging i videre detaljregulering. av plankartet, må det innhentes kunnskap om dagens tilstand i vannforekomster, og påvirkningsgraden av nye tiltak må anslås og vurderes. Dette er forskjøvet til neste plannivå.

Ved varig forringelse eller risiko for manglende måloppnåelse, må vilkårene i § 12 være oppfylt for at tiltaket kan tillates. Økonomiske hensyn alene regnes ikke som overordnet samfunnsinteresse etter vanddirektivet.

Regionplan Agder 2030

Regionplan Agder 2030 har lagt vekt på bærekraft, lavere klimagassutslipp, gode levekår og styrket mobilitet og næringsutvikling. Kommunedelplanen for E18 Tvedestrand–Risør skal følge opp disse målene gjennom tiltak for miljø og gjenbruk av vei.

Gjenbruk av dagens vei kan få konsekvenser for barn og unges bomiljø, ferdsel og skolevei.

Konklusjon

Fylkeskommunedirektøren støtter gjenbruk av eksisterende E18. Det anbefales at planbestemmelsene styrkes for å sikre tydelig oppfølging av viktige hensyn knyttet til kulturminner, friluftsliv, vannmiljø, vilt og samferdsel i videre planarbeid.

Kristiansand, 22.09.2025

Tine Sundtoft
Fylkeskommunedirektør

Kristin Tofte Andresen
fylkesdirektør



NYE VEIER AS

Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S

Saksbehandler, innvalgstelefon

Heidrun Flognfeldt Andreassen, 37 01 78 50

Innsigelse og høringsuttalelse til forslag til kommunedelplan for E18 Tvedestrand - Risør

Vi viser til oversendelse datert 26.06.2025 fra Nye Veier AS med vedtak om å legge forslag til kommunedelplan for E18 Tvedestrand – Risør ut til offentlig ettersyn. Samtidig foreslås oppheving av deler av gjeldende kommunedelplan for E18 Dørdal – Grimstad. Vi viser også til epost fra Nye Veier AS 9. oktober med bekreftelse på utsatt frist for uttale til 24.10.25.

Bakgrunn

Kommunedelplanen angir en korridor for fremtidig E18 mellom Rødmyr i Tvedestrand kommune og Akland i Risør kommune samt gir føringer for fremtidig planarbeid. Planlegging av 4-felts E18 på den aktuelle strekningen har pågått i flere år. Vi viser til tidligere uttalelser fra Statsforvalteren, blant annet vår uttalelse, i brev av 16.05.2023, til melding om utvidelse av varslingsgrense og offentlig ettersyn av tilhørende planprogram for detaljregulering for Tvedestrand – Gjerstad. Vi viser også til vår innsigelse av 22.09.2021, til tidligere forslag til detaljregulering for E18 Tvedestrand – Bamble (til en annen korridor), da vi i dette brevet for enkelte geografisk uavhengige tema henviser til innsigelser og innspill derfra. Nevnte brev er vedlagt.

Statsforvalteren finner det positivt at man med forslaget til kommunedelplan for E18 Tvedestrand - Risør, nå kommer videre i prosessen med å få realisert en trafikksikker 4-feltsvei på E18 på det aktuelle strekket. Utover at ny vei vil gi vesentlig økt trafikksikkerhet, vil vi trekke fram at det også i en beredskapssammenheng er viktig å få på plass en vei med god og pålitelig fremkommelighet.

Vi støtter valg av korridor 20 og den optimalisering av denne som er innarbeida i forslag til kommunedelplan for E18 Tvedestrand – Risør. Det er positivt at planforslaget innebærer stor grad av gjenbruk av eksisterende veitrasé.

Da plantype er endra til kommunedelplan, er det en del konkrete vurderinger som skyves til neste plannivå. Jordvern, barn og unge, støy, faunapassasjer, vannmiljø, naturmiljø i vann og



massehåndtering er blant de viktigste hensyn vi ved neste plannivå vil påse at ivaretas på tilfredsstillende en måte.

Innsigelser

Statsforvalteren fremmer med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4, innsigelse til følgende forhold i planen:

1) at anbefalte grenseverdier for støy i retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021) overskrides som følge av planlagt arealbruk, uten at avbøtende tiltak er tilfredsstillende juridisk sikret i forslag til bestemmelser.

For å kunne frafalle innsigelsen må bestemmelse § 3.15 utbedres som følger: Krav om støysikring av bebyggelse med støyfølsomt bruksformål må knyttes til grenseverdier i tabell 2 i T-1442. Det må spesifiseres at støyskjerming ved støykilden skal være prioritert avbøtende tiltak. Det må spesifiseres at støy skal utredes også for natur- og friluftsområder, og vurdering av behov for avbøtende tiltak og krav til dette, må knyttes til grenseverdier i tabell 3. Det må stilles krav til utredning av bygge- og anleggsstøy ved detaljregulering, og grenseverdier må knyttes opp mot tabell 4.

2) ordlyden i § 3.14 i forslag til bestemmelser da denne strider med rikspolitiske retningslinjer for barn og unge.

Innsigelsen kan frafalles dersom ordlyden justeres slik at den samsvarer med RPR for barn og unge.

3) manglende sikring av funksjonelle løsninger for natur og vilt i bestemmelsene § 2.3 #B_3 Bru og § 2.4 #B_4 Tunnel.

Innsigelsen kan frafalles dersom bestemmelsene §§ 2.3 og 2.4 suppleres med følgende: «*Valgt utforming skal sikre gode funksjonelle løsninger for natur og vilt, slik at vesentlige skadevirkninger unngås*».

Faglige råd og forbehold til neste plannivå

1) Jordvern

Med bakgrunn i jordvernhensynet forventer Statsforvalteren at det vurderes ulike alternative vegtekniske utforminger ved konflikt med dyrka jord. Statsforvalteren vurderer det som særlig viktig å grundig utrede og sikre vegtekniske løsninger som minimerer negative konsekvenser for jordvern i området ved Tveite – Lunde. Vi gir faglig råd om at dette sikres i planens bestemmelser. Vi forbeholder oss retten til å fremme innsigelse på neste plannivå dersom dyrka jord omdisponeres uten at alternative vegtekniske løsninger er vurdert i den hensikt å redusere beslag av dyrka jord.



2) Masselagring

Statsforvalteren vil fremheve viktigheten av at masselagring gjøres på en slik måte at dette ikke kommer i konflikt med nasjonale og/eller vesentlige regionale hensyn. Dette burde vært konsekvensutredning som del av det samlede tiltaket på dette plannivået for å sikre forutsigbarhet i videre prosess. Da det ikke er gjort, forutsetter vi at områder for permanent og midlertidig masselagring utredes på reguleringsplannivå som del av det samlede tiltaket, herunder at det ikke planlegges for masselagring som kommer i vesentlig konflikt med nasjonale og/eller vesentlige regionale interesser. Statsforvalteren forbeholder seg retten til å fremme innsigelse til forslag til detaljregulering dersom det der foreslås områder for masselagring som kommer i vesentlig konflikt med nasjonale og/eller vesentlige regionale interesser uten at dette er faglig godtgjort for i en konsekvensutredning på tiltaksnivå.

3) Konstruksjoner

Statsforvalteren forbeholder seg retten til å fremme innsigelse til forslag til detaljregulering dersom konstruksjoner utformes slik at disse ikke i tilstrekkelig grad ivaretar hensyn til vannmiljø og tilhørende sårbare og prioriterte arter, ikke sikrer funksjonell kantsone og vandringsmulighet for vilt under bruer og eventuelle andre hensyn de enkelte konstruksjoner er ment å sikre/avbøte.

Statsforvalteren vil i forbindelse med detaljregulering av strekningen, særlig vurdere hvorvidt kryssing av bekker der det finnes registrering av elvemusling, en prioritert art etter naturmangfoldloven § 23, er utformet på en slik måte at hensynet til arten er tilfredsstillende ivare tatt, både i drifts- og anleggsgang. Det må faglig godtgjøres for at bygging av vei med tilhørende masselagring, ikke ødelegger for habitatet til elvemuslingen. Vi legger til grunn at det så tidlig som mulig, og seinest på neste plannivå kartlegges hvorvidt det finnes elvemusling i Nærstadvassdraget.

Vi forbeholder oss retten til å fremme innsigelse ved detaljregulering dersom det åpnes for utfylling i Aklandstjenn, med mindre det er faglig godtgjort for at en utfylling ikke vil få negativ konsekvens for elvemusling og dens habitat. Dersom kartlegginger fastslår at det finnes elvemusling i Nærstadvassdraget, forbeholder vi oss retten til å fremme innsigelse til utfylling i Svarthøl, med mindre det er faglig godtgjort for at en utfylling ikke vil få negativ konsekvens for elvemusling og dens habitat.

Statsforvalteren forbeholder seg retten til å fremme innsigelse til forslag til detaljregulering dersom faunapassasjer, tunneler og bruer utformes slik at disse ikke i tilstrekkelig grad ivaretar viktige forflytnings- og spredningskorridorer for arter, hver for seg og samlet. Vi gir videre faglig råd om at bestemmelse § 2.5 stiller krav om overvåking av faunapassasjer.



Innspill fra Statsforvalteren

Innledende merknader

Konsekvensutredning

Det er nå foretatt en overordna konsekvensutredning av forslag til kommunedelplan. Vi minner om at veien med samtlige tilhørende tiltak, inkludert områder for permanent og midlertidig masselagring og anleggsveier, må utredes samlet på tiltaksnivå i forbindelse med reguleringsplan. Vi viser i denne forbindelse til at Statsforvalteren ved offentlig ettersyn i overnevnte brev, av 22.09.2021, hadde innsigelse til at konsekvenser av veiltaket ikke var sammenstilt med konsekvenser av de planlagte områdene for masselagring. Se for øvrig eget avsnitt om masselagring lengre ned i dette brevet.

Avgrensning av planområdet

Statens vegvesen skriver i sitt høringsinnspill av 10.10.2025, at de mener at «*utredninger i reguleringsplanfasen, vil kunne føre til at planområdet må utvides.*» Ut ifra den foreløpige kjennskapen vi har til områder foreslått for masselagring, og de verdier som finnes der, stiller vi også spørsmål ved om det vil være behov for utvidelse av planområdet for å kunne finne gode alternativer for masselagring. Ved kryssing av vannforekomster vil avbøtende tiltak ofte være arealkrevende. Som utgangspunkt bør man allerede nå vurdere hvorvidt kommuneplanens avgrensning tar med seg et stort nok areal for å kunne vurdere alternative avbøtende tiltak på neste plannivå.

Korridorvalg

Statsforvalteren støtter med bakgrunn i oversendte konsekvensutredninger, valg av korridor 20, og den optimalisering av denne som er innarbeida i forslag til kommunedelplan. Overordna legger valgte korridor opp til stor grad av gjenbruk av eksisterende E18 og dermed mindre beslag av naturområder og færre nye barrierevirkninger sammenligna med alternativ 30 og 40. For delstrekket Lunde – Røysland planlegges ny vei i ny korridor. Vi finner at konsekvensutredninga greit avklarer hvorfor eksisterende E18 ikke gjenbrukes på denne delen av veistrekket.

Konstruksjoner og juridisk sikring av hensyn

Etter gjennomgang av plankart og bestemmelser er Statsforvalterens faglige vurdering at bestemmelsene gir en stor fleksibilitet til neste plannivå. Dette gjelder spesielt utforming av konstruksjoner som bruer, tunneler og faunapassasjer. Denne fleksibiliteten kan medføre alvorlig miljøskade for nasjonale og/eller vesentlig regionale interesser, samtidig som vi vurderer at det innenfor valgte korridor bør være mulig å unngå og/eller begrense skaden ved god utforming av konstruksjoner.

Når man i tråd med tiltakshierarkiet har søkt å unngå vesentlige skadevirkninger ved valg av korridor er neste steg å begrense vesentlige skadevirkninger som ikke kan unngås. For en veiutbygging er bruer, tunneler, faunapassasjer og andre tverrforbindelser blant de viktigste tiltak man kan gjøre for å begrense/reducere negativ konsekvens etter at korridor er valgt. Med bakgrunn i dette er det positivt at bygging av tunneler, bruer, faunapassasjer og andre tverrforbindelser er



juridisk sikra i plankart og bestemmelser. Når det gjelder utforming, er det ikke stilt juridisk bindende krav, og det er i begrensa grad stilt juridisk bindende krav til hvilke funksjoner og hensyn de ulike konstruksjonene skal sikre. Eksempelvis er det enkelte steder lagt inn bestemmelsesområder i kart med krav om bru, jamfør #B_3 og tilhørende bestemmelse § 2.3 som sikrer at det skal bygges bruer, uten at det sikres hvordan disse skal utformes eller hvilke hensyn og funksjoner de skal sikre.

Gjennom Lundeheiane og gjennom Høgås er det lagt inn bestemmelsesområder #B_4, med en utstrekning på ca. 500 meter, med tilhørende bestemmelse § 2.4 som sier at det innenfor områdene skal sikres tunnel for fremtidig E18. I nevnte bestemmelse står videre:

«Lengde på tunnel kan optimaliseres innenfor det som er teknisk og økonomisk forsvarlig.»

For flere av de hensyn vi skal ivareta vil konkret utforming av konstruksjoner kunne utgjøre en vesentlig forskjell når det gjelder i hvilken grad relevante hensyn blir tilfredsstillende ivaretatt i planforslaget. Lengde på tunneler og bruspenner, hvorvidt det planlegges for brukar/brupilarer, utfylling eller andre fysiske inngrep i vannforekomster samt bredden på naturlig kantsone som ivaretas, er konkrete eksempler på forhold som vil påvirke i hvilken grad ulike hensyn blir tilfredsstillende sikret. Vannmiljø, inkludert sårbare vannlevende organismer, ferdselsmuligheter for dyr og mennesker, stabilitet med tanke på kvikkleireforekomster er eksempler på hensyn som kan få veldig ulik påvirkning avhengig av hvordan konstruksjoner utformes.

De aktuelle tunnelene er foreslått blant annet for å redusere negativ konsekvens for landskap, friluftsliv og for å ivareta viktige forflytnings- og spredningskorridorer for arter. Vår faglige vurdering er at ordlyden i bestemmelsen referert over gir en uforholdsmessig stor usikkerhet når det gjelder hvor lange de nevnte tunnelene blir, og dermed hvorvidt relevante hensyn blir tilfredsstillende ivaretatt. Vi viser i denne sammenheng til at man i kommunedelplanen for E18 Dørdal – Grimstad fikk inn bestemmelse om at muligheter for bru- og tunnelloesninger skulle utredes som skadereduserende tiltak, særlig med tanke på naturmiljø og friluftsliv på strekningen Skorstøl – Tvedestrand, uten at dette ble tilfredsstillende fulgt opp ved forslag til detaljregulering for E18 Tvedestrand – Bamble, der det kun ble foreslått korte tunneler og der dimensjoner på faunapassasjer generelt var lagt på et minimumsnivå av det håndbøkene V134 og N200 anbefalte/krevde. Se vår innsigelse av 22.09.2021.

I konsekvensutredninga - hovedrapport, på s. 16, i kapittel 4.2 – skadereduserende tiltak – slås følgende fast.

«Foreslåtte tiltak må imidlertid vurderes nærmere og konkretiseres ytterligere i det videre planarbeidet med detaljregulering, i takt med tiltakets detaljeringsnivå.»

Vi har forståelse for at det på kommunedelplannivå er for tidlig å detaljere utforming av konstruksjoner. Vi anerkjenner også at det kan være en fordel med en viss fleksibilitet for å kunne ivareta hensyn ved detaljregulering, når det foreligger konsekvensutredning på tiltaksnivå. Samtidig



knytter det seg verdier til området som tilsier at konkret utforming av konstruksjoner i stor grad kan påvirke konsekvensen av tiltaket.

Med bakgrunn i redegjørelsen over fremmer Statsforvalteren innsigelse til manglende sikring av funksjonelle løsninger for natur og vilt i bestemmelsene § 2.3 #B_3 Bru og § 2.4 #B_4 Tunnel. Innsigelsen kan frafalles dersom bestemmelsene §§ 2.3 og 2.4 suppleres med følgende: «Valgt utforming skal sikre gode funksjonelle løsninger for natur og vilt, slik at vesentlige skadevirkninger unngås».

I påfølgende avsnitt gjør vi mer konkrete vurderinger rundt kryssing av bekker og elver, utfyllinger i vann og vassdrag samt vurderinger tilknyttet faunapassasjer.

Kryssing av bekker og elver og utfyllinger i vassdrag

Flere bekker og elver skal krysses av ny E18 på det aktuelle strekket. Videre planlegges utfylling i enkelte vannforekomster. Bestemmelsene § 3.2 og 3.3 omtaler mange viktige forhold med tanke på hensyn til vassdrag og vannkvalitet, som skal sikres i forbindelse med detaljregulering. Flere av vassdragene som skal krysses / berøres av tiltaket fører ål og anadrom fisk (laks og sjøaure). Ål er kategorisert som sterkt truet (EN) og laks som nær truet (NT) på Norsk rødliste for arter 2021. Fra vest mot øst er det registrert anadrom laksefisk i følgende vassdrag: Storelva, Songebekken, Steaelva og Hammerbekken. I Songebekken og Steaelva/Nærstadvassdraget har vi ikke sikre opplysninger om hvor langt opp anadrom fisk kan vandre. I Storelva er det de senere år gjort en stor jobb for å sikre opp- og nedvandring forbi Fosstveit vannkraftverk ca. 3 km oppstrøms Lunde, og ny fisketrapp ved Hammerfossen på Nes verk vil stå ferdig i 2026 og ytterligere bedre vandringsforholdene for ål og anadrom fisk i vassdraget. Vi legger til grunn at Storelva, og øvrige fiskeførende vassdrag, krysses på en slik måte at fiskens frie toveisvandring, sikres. Vi viser i denne forbindelse til Statens vegvesen sin rapport – *Frie fiskeveger*, datert 19.04.2024.

Vi registrerer at følgende er tatt inn i bestemmelsene, § 3.2:

«I reguleringsplanfasen skal det utarbeides en fagrapport om fysiske inngrep i vassdrag. Fagrapporten skal beskrive hvordan de enkelte vannforekomstene som berøres av tiltaket blir ivare tatt for å unngå inngrep, eventuelt beskrivelse av skadereduserende tiltak.»

Vi ser dette som en oppfølging av våre tidligere innspill i brev og møter der vi har etterspurt et «bekkenotat» og vil berømme at dette er juridisk sikret i planforslaget.

Storelva og Hammertjennbekken har kjente forekomster av elvemusling. Elvemusling er en prioritert art etter Naturmangfoldloven § 23. Den er registrert som sårbar (VU) på norsk rødliste, og det er utarbeida en egen handlingsplan for elvemusling. I handlingsplanen slås det fast at årsaken til tilbakegangen for arten i de seinere år er forringelse og ødeleggelse av leveområdene. Eutrofiering, erosjon fra land- og skogbruksområder, forsuring, utryddelse av vertsfisk, vassdragsregulering, kanalisering, bekkelukking, drenering av myrer og annen utmark, snauhogst og giftutslipp sies å kunne være viktige faktorer som har bidratt til tilbakegangen.



I opprinnelig planprogram utarbeidet ved oppstart av planarbeidet for Tvedestrand – Bamble, fremgikk det at det skulle utarbeides en egen tiltaksplan for å sikre at elvemusling ikke skulle bli negativt påvirket. Vi forventer at det stilles krav om at en slik tiltaksplan utarbeides som del av planforslaget ved detaljregulering. Det må i neste planfase velges tekniske løsninger i anleggs- og driftsfasen som bevarer elvemuslingene, og det må faglig redegjøres for at de valgte løsningene tar hensyn til elvemuslingen og dens habitat. Vi oppfordrer til at tiltaksplanen også omfatter vassdrag med anadrom fisk og ål, og at denne innlemmes i fagrapport omtalt i bestemmelsene § 3.2. Rapporten må omfatte både utredninger, vurdering av konsekvenser og avbøtende tiltak. Merk at det også er viktig med dokumentasjon der tiltaket vurderes ikke å få negative konsekvenser. Rapporten må ta for seg både anleggsfase og driftsfase.

Utover de kjente registreringene av elvemusling i Storelva og Hammertjennbekken, finnes det for Nærstadvassdraget historiske opplysninger om at det tidligere fantes elvemusling. I elvemuslingbasen til NINA står det at «en kartlegging av vassdraget er nødvendig for å bekrefte eller avkrefte tilstedeværelsen av elvemusling.» Vi er ikke kjent med at det som del av dette planarbeidet er foretatt kartlegging av vassdraget. Vi legger til grunn at slik kartlegging foretas, helst så tidlig som mulig, og seinest på neste plannivå.

I forslag til bestemmelser § 3.2 står blant annet følgende:

«Kantvegetasjon skal i størst mulig grad bevares, eventuelt reetableres dersom bevaring ikke er mulig.»

Statsforvalteren minner om at kantvegetasjonen langs vassdrag med årssikker vannføring er lovbeskyttet, jf. vannressursloven § 11. I bestemmelsen fastsettes et generelt krav om at det skal opprettholdes et begrenset naturlig vegetasjonsbelte som motvirker avrenning og gir levested for planter og dyr. Fjerning av kantvegetasjon krever dispensasjon fra nevnte bestemmelse, også dersom tiltaket er i tråd med en vedtatt reguleringsplan. Det er Statsforvalteren som har myndighet til å gi slik dispensasjon.

Det er på dette plannivået ikke sagt noe om bredder på kantvegetasjon. Hvor bred kantsone som kreves for at denne skal være funksjonell vil i stor grad variere ut ifra egenskaper ved det aktuelle vassdraget. Vi forventer at bredden på vegetasjonsbeltet fastsettes i reguleringsplan, og at denne er tilstrekkelig bred sett opp mot de funksjonene en kantsone skal ivareta. Vi finner det også her relevant å vise til historikken fra tidligere forslag til detaljregulering. Der var det eksempler på at det ble foreslått korte bruer som medførte behov for fylling helt ned til vannkanten, noe som gjorde at arealene under brua som kunne vært fremkommelige for vilt, ble utilgjengelige.

Statsforvalteren forbeholder seg retten til å fremme innsigelse til forslag til detaljregulering dersom konstruksjoner utformes slik at disse ikke i tilstrekkelig grad ivaretar hensyn til vannmiljø og tilhørende sårbare arter, ikke sikrer funksjonell kantsone og vandringsmulighet for vilt under bruer og eventuelle andre hensyn de enkelte konstruksjoner er ment å sikre/avbøte. Statsforvalteren vil særlig vurdere hvorvidt kryssing av bekker der det finnes



registrering av elvemusling er utformet på en slik måte at hensynet til arten er tilfredsstillende ivaretatt, både i drifts- og anleggsfase. Vi legger til grunn at det så tidlig som mulig, og seinest på neste plannivå kartlegges hvorvidt det finnes elvemusling i Nærstadvassdraget.

Reguleringsbestemmelse § 2.6, andre ledd sier følgende om #B_6 – Aklandstjenna:

«Innenfor området skal fylling unngås så langt det er mulig.»

All den tid Aklandstjenna har svært stor verdi for akvatisk naturmangfold, herunder at den har utløp til Hammertjennbekken, der det som nevnt er registrert elvemusling, er det som utgangspunkt krevende å gi en åpning for at det likevel kan fylles i Aklandstjenn, slik vi tolker at ordlyden i nevnte bestemmelse gjør. Vi forutsetter at man tilstreber å unngå å fylle ut i Aklandstjenn.

Planforslaget åpner for at store deler av Svarthøl kan fylles igjen. Svarthøl inngår i Nærstadvassdraget, vassdraget som vi forutsetter at kartlegges for å avklare hvorvidt det finnes elvemusling der.

Vi forbeholder oss retten til å fremme innsigelse ved detaljregulering dersom det åpnes for utfylling i Aklandstjenn, med mindre det er faglig godtgjort for at en utfylling ikke vil få negativ konsekvens for elvemusling og dens habitat samt andre naturverdier av nasjonal og vesentlig regionale interesse. Dersom kartlegginger fastslår at det finnes elvemusling i Nærstadvassdraget, forbeholder vi oss retten til å fremme innsigelse til utfylling i Svarthøl, med mindre det er faglig godtgjort at en utfylling ikke vil få negativ konsekvens for elvemusling og dens habitat.

Det planlegges for utfylling i Balttjern. Vi minner om at den rødlistede arten ål er registrert i Balttjern, og vi legger til grunn at hensynet til ålens vandring sikres.

Vi viser til vannforskriften og minner generelt om at anleggsfasen er en kritisk fase for temaet vannmiljø, inkludert naturmangfold i vann. Ved kryssing og nærføring til vann og vassdrag, forutsetter vi at grundig planlegging av anleggsfasen gjøres allerede på reguleringsplannivå for å minimere negativ konsekvens.

Faunapassasjer

Det er i planforslaget regulert inn en rekke faunapassasjer, med følgende tilhørende bestemmelse:

«2.5 #B_5 Faunapassasje

Innenfor områdene skal det sikres faunapassasje for hjortevilt på tvers av fremtidig E18. Oppdatert kunnskap skal legges til grunn for plassering og utforming av faunapassasjer. Faunapassasjenes funksjon skal sikres ved tilpasning av tilliggende terreng og med vegetasjonsbehandling.»



Bestemmelsens ordlyd, sammenstilt med de avmerkede bestemmelsesområdene i plankartet, samt planlagte tunneler tilsier at det aktuelle hensynet *kan* bli tilfredsstillende ivaretatt. Samtidig erfarte vi at reguleringsplanforslaget som ble fremma i 2021 for strekningen Tvedestrand – Bamble ikke på tilfredsstillende vis sikret det aktuelle hensynet. Vi viser i den forbindelse til vår innsigelse av 22.09.2021 til nevnte planforslag og våre konkrete innspill under overskrifta *Naturområder – viktige forflytnings- og spredningskorridorer*.

Statsforvalteren forbeholder seg retten til å fremme innsigelse til forslag til detaljregulering dersom faunapassasjer, tunneler og bruer utformes slik at disse ikke i tilstrekkelig grad ivaretar viktige forflytnings- og spredningskorridorer, hver for seg og samlet. Vi gir videre faglig råd om at bestemmelse § 2.5 stiller krav om overvåking av faunapassasjer.

Vi merker oss at Risør kommune i det politiske vedtaket la inn følgende punkt som de ønska innarbeida før vedtak av kommunedelplanen.

*«2. Eiendommen i Øylandsdal legges inn som eget bestemmelsesområde i plankartet og i planbestemmelsene som fremtidig område for næring/kollektiv/veiserviceanlegg.
3. Det permanente masselageret som er planlagt sør for Øylandsdal tas ut av planen, og massene benyttes til etablering av næringsområde i Øylandsdal.»*

Til dette vil vi kommentere at et bestemmelsesområde for faunapassasje grenser til det aktuelle området. Dette aktualiserer at det er av stor viktighet at man ved planlegging av faunapassasjer, ser større områder under ett, og ikke planlegger for tiltak nært faunapassasjene, som ødelegger/reduserer faunapassasjenes funksjon. Når det gjelder det konkrete området vil vi bemerke at det på aktuelt sted er registrert et svært viktig vilttrekk i dag.

Med bakgrunn i redegjørelsen over fraråder vi at det i planforslaget åpnes for tiltak som kan forringe funksjonen til planlagt faunapassasje i Øylandsdalen. Vi legger til grunn at vi får planforslaget på ny høring dersom det gjøres endringer i tråd med innspill fra Risør kommune.

Massehåndtering

Det er store mengder masse som skal håndteres i den aktuelle utbygginga, og så langt vi kan se vil det bli et meget stort masseoverskudd som må håndteres. I bygge- og anleggsprosjekter er det et stort potensial for mer bærekraftig håndtering av jord- og steinmasser som ikke er forurenset. I *nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023 – 2027*, vedtatt ved kongelig resolusjon 20. juni 2023, er gjenbruk av overskuddsmasser og andre mineralske ressurser av god kvalitet, trukket fram som et viktig steg mot en sirkulærøkonomisk bygg- og anleggsbransje. Gjenbruk av masser kan redusere arealbehov, transportbehov samt bidra til at grus- og pukkressurser varer lenger. I punkt 44. i de nasjonale forventningene er det konkretisert at helhetlig masseforvaltning skal avklares i regionale og kommunale planer. Med bakgrunn i overnevnte skulle vi helst sett at temaet var grundigere belyst allerede på dette plannivået. Vi forventer at temaet belyses og utredes seinest på neste plannivå. Konkret bør det utredes hvorvidt det finnes egnede



arealer for mellomlagring av masser for gjenbruk i de berørte og nærliggende kommunene. Vi oppfordrer også til at man stiller krav i bestemmelsene som bidrar til økt grad av gjenbruk av rene masser.

I planbeskrivelsen finnes kart som viser planlagte områder for permanente masselager. De aktuelle arealene inngår i plankartet, og dermed i den generelle båndleggingssonen for fremtidig E18, H710. De konkrete områdene for masselager som vises er dog ikke spesifikt avmerka i plankartet utover dette, og vi finner heller ikke at konsekvensene av disse masselagrene er utreda i planforslaget.

All den tid massehåndtering er en stor del av planarbeidet, og da massehåndtering kan påvirke en rekke nasjonale og/eller vesentlige regionale hensyn, er det av stor viktighet at dette utredes sammen med konsekvensutredning av veien. I motsetning til veilinja, som i liten grad kan justeres uten at dette får «følgefeil», vil det være større fleksibilitet for å vurdere alternative arealer for lagring av masser. Vi forutsetter at det gjøres alternativvurderinger i den hensikt å ivareta nasjonale og vesentlige regionale interesser ved planlegging av områder for masselagring.

Etter gjennomgang av områdene for masselagring som er skissert i planbeskrivelsen, kapittel 4, synes det umiddelbart som at flere av disse vil kunne komme i konflikt med nasjonale og/eller vesentlige regionale hensyn. Eksempelvis synes foreslått område for masselagring ved Amtmannssvingen/Gårdalen å kunne komme i konflikt med den registrerte sårbare naturtypen lågurteikeskog, en naturtype med sentral økosystemfunksjon, som når opp til innslagspunkt for vurdering av innsigelse, jamfør rundskriv T-2/16. Andre foreslåtte områder for masselagring ligger i områder som ikke er MI-kartlagt, og konsekvens for naturverdier er dermed ukjent. Dette gjelder blant annet foreslått masselager ved Krisledalstjerret og sørvest for Øylandsdal samt deler av områdene ved Hesthagen.

Hensynet til karbonrike arealer blir tillagt stadig større vekt i plansaker. Seinest i brev fra både Kommunal- og distriktsministeren og Klima- og miljøministeren av 08.10.2025 blir det minna om at bevaring av karbonrike arealer, og særlig myr, skal vektlegges i plansaker. Rundskriv T- 2/16 punkt 3.6 «*Klimagassreduksjoner, karbonopptak og karbonlagring*», sier at innsigelse skal vurderes blant anna ved avvik fra statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet. Det er positivt at det i bestemmelsene § 3.5 er tatt inn at man skal tilstrebe å unngå myr. Vi legger til grunn at bestemmelsen også omfatter masselagring, og oppfordrer til at den også omfatter øvrige karbonrike arealer.

Vi ser også at enkelte av områdene for permanent massehåndtering ligger nært områder der det planlegges for faunapassasjer. Vi minner i den forbindelse om at deler av nevnte innsigelsen til tidligere reguleringsplanforslag gikk på at enkelte av de planlagte faunapassasjene syntes å få vesentlig redusert sin funksjon ved at masselager ble lagt til sidearealene til planlagte faunapassasjer. Konkret ser vi at planlagt permanent masselager ved Hesthagen er plassert i registrert viltkorridor og i tilknytning til der det planlegges faunapassasje. Det er med bakgrunn i overnevnte vesentlig at et eventuelt permanent masselager ved Hesthagen utformes slik at planlagte faunapassasje like ved får tilstrekkelig god funksjon.



Selv om det ikke framgår eksplisitt i *Fagrapport KU Naturressurser* at deponier vil beslaglegge dyrka mark, indikerer skisse på side 19 blant annet at planlagt deponiområde nær Fosstveit vil beslaglegge fulldyrka mark. Statsforvalteren bemerker her at lokalisering av permanente deponi på dyrka mark vurderes å være i strid med nasjonale jordvernføringer. Vi forventer også at beslag av dyrka mark i form av midlertidige rigg- og anleggsområder reduseres til et minimum, da dette kan føre til redusert jordkvalitet, samt også gi tapt fôrgrunnlag dersom anleggsarbeidet skjer i vekst- og innhøstingsperioder.

I rundskriv T-2/16 kapittel 2, punkt c) står det at innsigelsesmyndighetene skal gjøre en aveining mot andre samfunnsinteresser som planforslaget fremmer, før det konkluderes på om man skal fremme en innsigelse. Til dette vil vi spesifikt bemerke at samfunnsnyttene av veien ikke kan overføres til masseforvaltninga i seg selv. Dermed stilles det større krav til at masseforvaltninga ikke går utover nasjonale og vesentlig regionale interesser enn for veiltaket for øvrig.

Statsforvalteren vil fremheve viktigheten av at masselagring gjøres på en slik måte at dette ikke kommer i konflikt med nasjonale og/eller vesentlige regionale hensyn. Dette burde vært konsekvensutreda som del av det samlede tiltaket på dette plannivået for å sikre forutsigbarhet i videre prosess. Da det ikke er gjort, forutsetter vi at områder for permanent og midlertidig masselagring utredes på reguleringsplannivå som del av det samlede tiltaket, herunder at det ikke planlegges for masselagring som kommer i vesentlig konflikt med nasjonale og/eller vesentlige regionale interesser. Statsforvalteren forbeholder seg retten til å fremme innsigelse til forslag til detaljregulering dersom det der foreslås områder for masselagring som kommer i vesentlig konflikt med nasjonale og/eller vesentlige regionale interesser uten at dette er faglig godtgjort for i en konsekvensutredning på tiltaksnivå.

Jordvern

Det går fram av planbeskrivelsen at ca. 43 dekar fulldyrka jord berøres av planforslaget. I bestemmelsene § 3.4 – *jordvern* – er det sikra at dyrka eller dyrkbar jord som beslaglegges av tiltaket skal gjenbrukes til jordbruksformål, og det er stilt krav om at det i reguleringsplanfasen utarbeides en matjordplan. Vi legger til grunn at matjordplanen foreligger ved offentlig ettersyn av planforslaget. Videre står følgende:

«Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det tilstrebes å unngå dyrka eller dyrkbar mark.»

Med bakgrunn i de strenge nasjonale føringene som gjelder for jordvern, forventer vi at det legges ned et grundig arbeid i å minimere arealbeslag på dyrka jord. I jordvern-rundskriv M-1/2025 fra Landbruks- og matdepartementet datert 24.01.2025 slås det fast at vern av dyrka og dyrkbar jord er en nasjonal interesse, og at en skal ha en svært restriktiv holdning til å bygge ned matjord. Et prinsipp som vektlegges i rundskrivet er å vurdere alternativer når planforslaget legger opp til å omdisponere jordressurser av god verdi, og at manglende alternativvurderinger kan gi grunnlag for innsigelse.



Der planforslaget berører fulldyrka jord forventer vi at det utredes og sikres vegtekniske tiltak som bidrar til en så «arealgjerrig» veg som mulig, slik at de negative konsekvensene for jordvern hensynet minimeres. Vi forventer at man vurderer konkrete *alternative* konstruksjoner, jamfør ovennevnte jordvernføringer. Vi vil her særlig løfte fram jordbruksverdiene på strekket forbi Tveite – Lunde. Som det fremgår av *Fagrapport KU Naturressurser* består området av sammenhengende jordbruksareal med en kvalitet og areal som er sjelden i området. **Vi vurderer det derfor som særlig viktig å grundig utrede og sikre vegtekniske løsninger som minimerer negative konsekvenser for jordvern hensynet i området ved Tveite – Lunde. Vi gir faglig råd om at dette sikres i planens bestemmelser.**

Vi forbeholder oss retten til å fremme innsigelse på neste plannivå dersom dyrka jord omdisponeres uten at alternative vegtekniske løsninger er vurdert i den hensikt å redusere beslag av dyrka jord.

Støy

Støyberegninger fremskrevet til år 2060, for ny E18 i tråd med planforslaget, viser at 125 boliger vil ha støynivåer over anbefalte grenseverdier i *retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging*, T-1442/2021, tabell 2, uten støyskjerming. Forslag til bestemmelser, § 3.15, sier at nevnte retningslinje «legges til grunn for utforming av reguleringsplanen.» T-1442/2021 er en retningslinje som ikke er juridisk bindende i seg selv. Dette innebærer at anbefalte grenseverdier i retningslinja må gjøres juridisk bindende gjennom arealplaner. Vi vurderer at ordlyden i forslag til bestemmelse ikke fullt ut sikrer at alle bygg med støyfølsomt bruksformål langs ny E18 får støyskjerming som gir tilfredsstillende støyforhold i tråd med anbefalte grenseverdier i T-1442/2021.

I nevnte retningslinje, kapittel 5.2.1, som omhandler planlegging av samferdselstiltak, slås det fast at ambisjonene ved bygging av samferdselstiltak bør være å sikre tilfredsstillende støyforhold på hele eiendommer og fasader der det finnes støyfølsom bebyggelse. Konkret påpekes det at skjerming ved støykilden bør være et prioritert avbøtende tiltak. For bruer som ligger høyt i terrenget vil støy ofte spres over store avstander uten skjerming, samtidig som støyvegg på bru ofte vil kunne gi en effektiv støyskjerming. Spesielt i slike tilfeller forventer vi at det ved detaljregulering stilles krav til støyskjerming ved kilden. Vi viser i denne forbindelse til at vår innsigelse av 22.09.2021 til forslag til detaljregulering for E18 Tvedestrand – Bamble blant annet knyttet seg til manglende juridisk sikring av støyskjermingstiltak nær kilden i tilfeller der støyrapport viste at dette ville være et meget effektivt støyskjermingstiltak.

M-2061 – *Veileder om behandling av støy i arealplanlegging*, kapittel 6, sier at bygge- og anleggsstøy bør vurderes i reguleringsplan, særlig dersom bygge- og anleggsfasen forventes å være langvarig og/eller påvirke mange mennesker, noe som er tilfelle for den aktuelle utbygginga. Støy i bygge- og anleggsfase inngår ikke i konsekvensanalysen for kommunedelplanen. Vi har forståelse for at det på dette stadiet i planprosessen er tidlig å utrede dette, men med bakgrunn i overnevnte forventer vi at dette utredes ved detaljregulering. Også for bygge- og anleggsstøy må anbefalte grenseverdier i retningslinja gjøres juridisk bindende gjennom plankart og bestemmelser.



Det går frem av rundskriv T-2/16 – Miljøforvaltningens innsigelsespraksis, sist revidert mai 2025, at avvik fra retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021) kan gi grunnlag for innsigelse. Statsforvalteren fremmer innsigelse til at anbefalte grenseverdier for støy overskrides som følge av planlagt arealbruk, uten at avbøtende tiltak er tilfredsstillende juridisk sikret i forslag til bestemmelser.

For å kunne frafalle innsigelsen må bestemmelse § 3.15 utbedres som følger: Krav om støysikring av bebyggelse med støyfølsomt bruksformål må knyttes til grenseverdier i tabell 2 i T-1442/2021. Det må spesifiseres at støyskjerming ved støykilden skal være prioritert avbøtende tiltak. Det må spesifiseres at støy skal utredes også for natur- og friluftsområder, og vurdering av behov for avbøtende tiltak og krav til dette, må knyttes til grenseverdier i tabell 3. Det må stilles krav til utredning av bygge- og anleggsstøy ved detaljregulering, og grenseverdier må knyttes opp mot tabell 4 i T-1442/2021.

I detaljreguleringa forventer vi at det stilles rekkefølgekrav til de nødvendige støyskjermingstiltak som går frem av fremtidige støyutredninger på tiltaksnivå.

Barn og unge

I forslag til bestemmelser § 3.14 står det at det skal vurderes å innarbeide skadereduserende og/eller kompensierende tiltak dersom områder som er i bruk til lek og opphold for barn og unge, berøres. I rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging, kapittel 5., punkt d) slås det fast at det ved omdisponering av arealer som er i bruk eller er egnet for lek, skal skaffes fullverdig erstatning.

Statsforvalteren fremmer innsigelse til ordlyden i § 3.14 i forslag til bestemmelser da denne strider med rikspolitiske retningslinjer for barn og unge. Innsigelsen kan frafalles dersom ordlyden justeres slik at den samsvarer med RPR for barn og unge.

Sulfid

Det slås fast at det forventes berggrunn med syredannende potensiale i korridoren for ny E18. God håndtering av berggrunn med syredannende potensiale er nødvendig for å hensynta vannmiljø og tilhørende naturmangfold i vann. For områder med avrenning til vassdrag med elvemusling og andre arter som er spesielt sårbare for forsurening, er dette spesielt viktig. Vi legger til grunn at berggrunn med syredannende potensiale kartlegges på neste plannivå og at det som del av arbeidet med detaljregulering utarbeides tiltaksplan for håndtering av berggrunn med syredannende potensiale.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Store deler av korridoren ligger under marin grense og kan således ha krevende geotekniske forhold for veibygging. Vi legger til grunn at hensynet utredes på tiltaksnivå i arbeidet med en reguleringsplan og at nødvendige avbøtende tiltak innarbeides i de juridiske dokumentene på neste plannivå.



Vi viser ellers til de seinere års hendelser på E18. I lys av de erfaringer vi har gjort oss med værhendelser de siste årene forventer vi at dette blir premissgivende for videre planlegging.

Med hilsen

Gina Lund (e.f.)
statsforvalter
Miljøvernavdelingen

Gunnar Ogwyn Lindaas
miljøverndirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:

- 1 Innsigelse og høringsuttalelse til forslag til reguleringsplan for E18 Tvedestrand - Bamble_22.09.2021
- 2 Innspill E18 Tvedestrand - Gjerstad_16.05.2023

Kopi til:

Tvedestrand kommune	Postboks 38	4901	TVEDESTRAND
Risør kommune	Postboks 158	4952	RISØR
Vegårshei kommune	Molandsveien 11	4985	VEGÅRSHEI
Gjerstad kommune	Gjerstadveien 1335	4980	GJERSTAD
Agder fylkeskommune	Postboks 788 Stoa	4809	ARENDAL
Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard	Postboks 3021 Lade	7441	TRONDHEIM
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091, Majorstuen	0301	OSLO
Mattilsynet	Postboks 383	2381	BRUMUNDDAL

NYE VEIER AS
Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S

Dato: 11.08.2025
Saksref: 202008608-19
Deres ref.:
Side: 1 / 1

Vår saksbehandler: Ola Torstein Endresen
Telefon:
Mobil: +4799231323
E-post: ola.torstein.endresen@banenor.no

E18 Tvedestrand – Risør - Kunngjøring om høring og offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan - Oppheving av gjeldende kommunedelplan E18 -Dørdal - Grimstad - Bane NORs uttalelse

Vi viser til brev, datert 26.6.2025.

Bane NOR har ingen merknader.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri
ass. sjef Planforvaltning
Drift og vedlikehold

Ola Torstein Endresen
planforvalter

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur



Nye Veier AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Dato: 13.10.2025
Vår ref: 18/02522-36
Deres ref:

POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00

E-POST post@dirmin.no

WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883

SWIFT DNBANOKK

IBAN NO5376940505883

ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR

TELEFON +47 79 02 12 92

Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan for E18 Tvedestrand – Risør og oppheving av gjeldende kommunedelplan

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 26. juni 2025.

DMF er statens fagorgan og sektormyndighet for mineralressurser og mineralvirksomhet. DMF skal bidra til økt verdiskaping gjennom å legge til rette for en langsiktig ressurstilgang basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg som sektormyndighet et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Om saken

Forslag til kommunedelplan for E18 Tvedestrand-Risør og oppheving av gjeldende kommunedelplan er sendt på høring. Hensikten med planarbeidet er å avklare og sikre korridor for fremtidig E18 med tilhørende anlegg mellom Rødmyr i Tvedestrand kommune og Akland i Risør kommune, samt gi føringer for fremtidig planarbeid. Kommunedelplanen båndlegger en korridor i påvente av reguleringsplan.

Den samfunnsøkonomiske analysen viser lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet, noe som påvirker prioriteringen av veiprojektet. I den forbindelse endres plannivået fra detaljregulering til kommunedelplan. Det er utredet fire alternative korridorer og valget har falt på alternativ 20. I utarbeidelsen av kommunedelplan er det tatt utgangspunkt i alternativ 20 (K20) og videreutviklet et forbedret alternativ (K20-1).

Uttalelse fra DMF

DMF viser til vår uttalelse til oppstart av arbeidet med utvidet planområde for reguleringsplan for E18 Tvedestrand-Gjerstad datert 11. mai 2023. Der ga vi innspill om berørte mineralressurser, og presiserte at mineralforekomster som ikke verdivurderte, ikke kan tilskrives «liten eller ingen betydning» konsekvensutredningen. Vi presiserte at det må innhentes informasjon om slike forekomster slik at eventuelle viktige forekomster blir tillagt vekt i planens konsekvensutredning. Dette ser vi er innarbeidet i planforslaget.



Mineralforekomster i planområdet og konsekvensutredning

Planområdet berører tre registrerte forekomster av pegmatittisk feltspat: Bråtane, Øygarden og Lundedalen. Ingen av disse forekomstene er per i dag verdivurderte av Norges geologiske undersøkelse (NGU). Det er likevel viktig å merke seg at feltspat står på EUs liste over kritiske råvarer¹. Det er ikke registrert grus- eller pukk forekomster, masseuttak eller bergrettigheter i tilknytning til planområdet.

Det fremgår av hovedrapporten for konsekvensutredningen at det er gjennomført en samlet vurdering av mineralressursene innenfor influensområdet. NGU har vurdert alle ressursene til å enten ha liten verdi, eller at de ikke er blitt verdivurdert. Forekomstene som ikke er blitt verdivurdert, er undersøkt av geologer, som har konkludert med at også disse har liten verdi.

På bakgrunn av dette er det vurdert at mineralressurser ikke er et beslutningsrelevant tema for valg av korridor, og temaet er derfor ikke utredet videre. De geologiske vurderingene er nærmere beskrevet i Fagrapport KU naturressurser. DMF har ingen merknader til denne vurderingen.

Massehåndtering og planbestemmelser

Ved oppstart av planarbeidet oppfordret vi til at det burde utarbeides en egen plan for massehåndtering. Vi registrerer at bruk av overskuddsmasser er omtalt i kapittel 2.6 i planbeskrivelsen, hvor det redegjøres for at overskuddsmasser i hovedsak vil bli brukt eller deponert innenfor planområdet. Dette er i tråd med DMFs anbefalinger, da det kan redusere behovet for transport og dermed bidra til lavere miljøbelastning.

Temaet er videre fulgt opp i bestemmelse § 3.11 *Anleggsgjennomføring og massehåndtering*, som stiller krav om at det skal utarbeides en plan for anleggsgjennomføring. Denne skal blant annet inneholde oversikt over midlertidige og permanente masselager.

Vi anbefaler at tiltakshaver vurderer å styrke bestemmelsen ytterligere ved å inkludere krav om at planen også skal beskrive massenes kvalitet og vurdere mulighetene for gjenbruk av overskuddsmasser utenfor planområdet. Dette vil kunne bidra til mer bærekraftig ressursutnyttelse og gi et bedre beslutningsgrunnlag i senere utarbeidelse av reguleringsplan.

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

¹ Critical Raw Materials EU: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/raw-materials/areas-specific-interest/critical-raw-materials_en



Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad
seksjonsleder

Kristina Elise Krøvel
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Kristina Elise Krøvel

Vår saksbehandler
Monica Drage Thorbjørnsen

Dokumentdato
27.06.2025

Deres dato

Vår referanse
2025/45-

Deres referanse

NYE VEIER AS
Att.Stian Blindheim
Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S

Automatisk tilbakemelding - Kunngjøring om høring og offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan for E18 Tvedestrand – Risør og oppheving av gjeldende kommunedelplan

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) viser til plansaken som dere har sendt på høring. DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor automatisk ut dette generelle svaret på slike saker.

Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Statsforvalteren har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.

DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder:

- Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter
- Transport av farlig gods
- Brannsikkerhet herunder tunneller og underjordiske anlegg
- Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene)

Siden Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Statsforvalterens oppfølging. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig.

Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.

Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeanlegg, bes det også om at høringen sendes DSB på nytt. Det må fremgå av oversendelsen at saken gjelder plansak knyttet til anlegg omfattet av storulykkeforskriften.

Vi viser til www.dsb.no for DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.

Med hilsen
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Arkiv

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten underskrift.

Postadresse
Direktoratet for
samfunnssikkerhet og beredskap

Postboks 2014
3103 Tønsberg

Besøksadresse
Rambergveien 9, 3115 Tønsberg

E-post
Postmottak@dsb.no

Telefon
33 41 25 00

Internett
www.dsb.no

Organisasjonsnummer
974 760 983

Nye Veier AS
Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S

E18
Tvedestrand-
Deres ref: Risør
Vår ref: 2025/159303
Dato: 10.10.2025

Mattilsynets uttalelse til forslag til kommunedelplan for E18 Tvedestrand- Risør og oppheving av gjeldende kommunedelplan

Vi viser til oversendelse fra Nye Veier AS, datert 26.06.2025.

Saken gjelder

Saken gjelder høring og offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan for E18 Tvedestrand – Risør. Kommunedelplanen angir en korridor for fremtidig E18 i påvente av en reguleringsplan. Planområdet strekker seg fra Rødmyr i Tvedestrand kommune til Akland i Risør kommune, en avstand på cirka 15 kilometer.

Samtidig varsles oppheving av deler av gjeldende kommunedelplan for E18 Dørdal – Grimstad. Opphevingen gjelder for strekningen Rødmyr i Tvedestrand til Lindtjenn i Gjerstad.

Vår rolle

Mattilsynet er statlig sektormyndighet for områdene plantehelse, helse og velferd hos fisk og dyr, mat og drikkevann. Som høringsinstans har vi i oppgave å bidra til å ivareta nasjonale og regionale interesser innenfor våre forvaltningsområder. I denne saken uttaler vi oss om drikkevann og plantehelse.

Oppsummering

Mattilsynet har ingen innvendinger til kommunedelplan for E18 Tvedestrand- Risør, eller oppheving av gjeldende kommuneplan for E18 Dørdal- Grimstad.

Vi forutsetter at våre forvaltningsområder følges opp og ivaretas i reguleringsplanarbeidet. Plantehelse må ivaretas i Matjordplanen og omtales i planbeskrivelsen og planbestemmelsene til reguleringsplanen.

Drikkevann

Mattilsynet forvalter drikkevannsforskriften (forskrift om vannforsyning og drikkevann FOR-2016-12-22-1868). Vårt ansvarsområde i forhold til planarbeid er knyttet til beskyttelse av eksisterende og framtidige drikkevannskilder og leveringssikkerhet for trygt og nok drikkevann til innbyggerne.

Vi har tidligere uttalt oss til høring av detaljreguleringsplan for hele strekningen Tvedestrand til Bamble, datert 16.09.21. I denne uttalelsen omtalte vi både kommunale vannforsyninger langs strekningen, inkludert eksisterende VA infrastruktur, samt hensynet til private vannforsyninger. Vi uttalte oss også til høringen av planprogram for E18 Tvedestrand- Gjerstad og kunngjøringen av utvidet varslingsgrense, datert 19.05.2023. I tillegg til å vise til tidligere uttalelser, fremhevet vi viktigheten av å beskytte Molandsvann (krisevannkilde og mulig fremtidig reservevannkilde) og eventuell privat vannforsyning langs strekningen.

Molandsvann var berørt i kommunedelplan for E18 Dørdal-Grimstad. Denne kommunedelplanen skal oppheves og erstattes av kommunedelplan E18 Tvedestrand-Grimstad. Forslaget til korridor eller vegstrekning i den nye kommunedelplanen berører ikke Molandsvann. Vi kjenner derfor ikke til at det finnes noen eksisterende eller planlagte kommunale drikkevannskilder langs den strekningen som nå er på høring.

I planbeskrivelsen står det følgende om privat vannforsyning langs strekningen: *“Fra Skjerkholt til Aspelund er det ikke kommunal vannforsyning, og drikkevann kommer fra private brønner. I dette området er det registrert flere mindre vannforekomster med begrenset grunnvannspotensiale i løsmassene. Planlagt E18 kommer ikke i konflikt med forekomstene. For mer informasjon om virkninger for naturressurser, se vedlegg 9 KU Naturressurser og vedlegg 4 KU Hovedrapport.”*

Dere har fulgt opp våre tidligere uttalelser med grundige konsekvensutredninger om drikkevannskilder. Plandokumentene viser at verken kommunale eller private vannforsyninger blir berørt i planområdet som er på høring.

Vi vurderer ut fra dette at drikkevannshensyn er ivaretatt, og vi har ingen merknader knyttet til drikkevann til denne kommunedelplanen.

Plantehelse

Mattilsynet forvalter plantehelseforskriften (Forskrift om planter og tiltak mot planteskadegjørere). I tilknytning til plantehelse er Mattilsynets ansvarsområde å forhindre spredning av planteskadegjørere som kan ha alvorlige samfunnsøkonomiske konsekvenser.

Planlagt E18 berører jordbruksareal og fulldyrka jord. I planbeskrivelsen står det at *“dersom dyrka eller dyrkbar mark beslaglegges, skal den gjenbrukes til jordbruksformål. I reguleringsplanfasen skal det utarbeides en matjordplan. Dette er sikret gjennom bestemmelser til kommunedelplanen.”*

Å flytte jord innebærer en risiko for å spre planteskadegjørere og ugras. Det er viktig at anleggsvirksomhet som utbygging veger og andre anlegg skjer uten at alvorlige skadegjørere spres til nye områder. Faren for å spre planteskadegjørere og ugras er størst fra dyrka mark, men kan også forekomme fra gjengrodde arealer.

I henhold til plantehelseforskriften må kommunen, entreprenører og andre ansvarlige vurdere risikoen for spredning av nærmere spesifiserte planteskadegjørere og ugraset floghavre allerede i planleggingsfasen.

Mattilsynet har utarbeidet veiledning for hvordan unngå å spre planteskadegjørere og ugras ved anleggsarbeid og flytting av jord. Denne finnes på Mattilsynet.no: "[Hvordan unngå å spre planteskadegjørere og ugras ved anleggsarbeid og flytting av jord | Mattilsynet](#)

Vi forutsetter at dette ivaretas gjennom Matjordplanen i forbindelse med reguleringsplanarbeidet, og at temaet omtales i planbeskrivelsen og planbestemmelsene til reguleringsplanen.

Med hilsen
Mattilsynet, tilsynet

Vibeke Hellerslien
seniorinspektør

Jorunn Aasgaard Grini
avdelingsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk / This document has been electronically approved

NYE VEIER AS
Kjøita 6

4630 KRISTIANSAND S

Vår dato: 10.10.2025

Vår ref.: 202514154-2 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.: E18 Tvedestrand-Risør

Saksbehandler: Maria Solem/
22959764/maws@nve.no

NVEs uttalelse - Offentlig ettersyn av kommunedelplan for E18 Tvedestrand – Risør og oppheving av gjeldende kommunedelplan

Vi viser til brev datert 26.06.2025. Saken gjelder offentlig ettersyn av kommunedelplan for E18 Tvedestrand-Risør i Tvedestrand og Risør kommuner.

Formålet med planarbeidet er å angi en korridor for fremtidig E18 mellom Rødmyr i Tvedestrand kommune og Akland i Risør kommune. Kommunedelplanen angir en båndleggingssone som gir et bygge- og deleforbud i 4 år fra planen er vedtatt. Bygge- og deleforbudet skal gi nødvendig tid til å utarbeide en reguleringsplan som avklarer arealbruken i detalj, uten at det gjennomføres tiltak som kan være til hinder for planlegging og utbygging av fremtidig E18 med tilhørende anlegg.

Om NVE

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

NVEs konkrete uttalelse

Kommunedelplanen omfatter en strekning mellom Rødmyr i Tvedestrand kommune og Akland i Risør kommune. Strekingen er omtrent 15 kilometer.

Det er utarbeidet en konsekvensutredning med fire ulike alternativer. Samlet sett ble alternativ 20 (K20) vurdert som best i den samfunnsøkonomiske analysen. Alternativet har størst fordel av gjenbruk, den laveste kostnaden for det offentlige og et akseptabelt klimagassutslipp. Alternativet gir minst konsekvens for ikke-prissatte tema. I etterkant av konsekvensutredningen har det blitt sett på forbedrede løsninger ved Lunde og Akland og det er denne løsningen som nå er sendt på høring.



Konsekvensutredningen viser at alle alternativene har en lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet, sammenliknet med andre prosjekter i Nye Veier sin portefølje. Nye Veier anbefaler å endre plannivået fra en detaljregulering til en kommunedelplan. En kommunedelplan signaliserer det riktige plannivået, sett i lys av en forventet utbygging av strekningen.

Beskrivelse av tiltaket

Planlagt E18 gjenbruker dagens vei mellom Rødmyr – Lunde og Røysland – Akland. Mellom Lunde – Røysland går korridoren over Lundeheiene. Det planlegges for et kryss i Risør og et sideveinett for lokaltrafikk på hele strekningen. I sørrenden kobles planlagt E18 på dagens firefelts vei, og i nordenden kobles den til dagens trefelts vei mot Gjerstad.

Vassdrag og vassdragsmiljø

Planen vil komme i berøring med flere vassdrag og vannforekomster. Det er gjort en konsekvensutredning «Fagrapport KU Naturmangfold» utført av Sweco, datert 17.06.2025.

Det er i utgangspunktet positivt å gjenbruke mer av eksisterende vei, men dagens vei berører vassdrag ved at den flere steder går i nærføring og delvis på fylling i vassdrag. Flere av de nye områdene der veilinen nå er planlagt berører vassdrag.

Vi ser at det er satt bestemmelser som viser gode intensjoner om å ivareta vassdragene. Det står blant annet at det i reguleringsplanfasen skal det utarbeides en fagrapport om fysiske inngrep i vassdrag. Fagrapporten skal beskrive hvordan de enkelte vannforekomstene som berøres av tiltaket blir ivaretatt for å unngå inngrep, eventuelt beskrivelse av skadereduserende tiltak. Det mener vi er bra.

Vi gjør oppmerksom på at der det planlegges med utfyllinger eller andre inngrep i vassdrag må virkningene dette har for vannhåndteringen og vassdragsmiljøet vurderes, jf. vannressursloven §§ 5, 8, 18, 20, 35 m.fl. Planen går gjennom det vernede vassdraget [018/5 Vegårvassdraget - NVE](#) og [Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag - Lovdata](#) må derfor legges til grunn i planarbeidet.

I våre tidligere innspill og dialog om planforslaget har vi vært tydelige på at tiltakene som berører grunnvann, vassdrag og vassdragsnære områder må beskrives konkret og virkningene vurderes. Dette gjelder både selve veianlegget, men også områder for massehåndtering, sikringstiltak m.m. Det er også viktig at alternativer til tiltakene beskrives og at det kommer tydelig frem hvilke valg som er gjort.

I det senere reguleringsplanarbeidet må det gjøres vurderinger av virkninger eventuelle inngrep i vassdrag vil ha for allmenne interesser til vassdraget, og hvordan inngrepet påvirker disse interessene. NVE vurderer som en del av planbehandlingen om tiltak i vassdrag kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser på en slik måte at det oppstår konsesjonsplikt etter vannressursloven § 8. NVE kan fastsette samordning av tiltak som er godkjent i en reguleringsplan og derfor ikke trenger konsesjon, jf. vannressurslovens § 20 d) om samordning. Dette forutsetter at tiltaket er godt nok



beskrevet og at hensynene i vannressursloven blir ivaretatt. Samordningsbestemmelsen etter vannressursloven § 20 d) kan bare brukes for tiltak som ellers ville fått konsesjon etter vannressursloven. Vi gjør oppmerksom på at samordningsbestemmelsen kun kan brukes på reguleringsplannivå. **NVE vil kunne ha innsigelse til reguleringsplanen dersom planen ikke har ivaretatt vassdrags hensynene på en tilstrekkelig måte.**

Balttjern

I planen som nå ligger på høring er det markert en viltkrysning ved Balttjern. Balttjern ligger i det vernede vassdragsområdet Vegårvassdraget. For å få etablert denne viltkrysningen kan det medføre en utfylling i deler av tjernet. Vi viser til vår tilbakemelding datert 23.10.2023 på et referat fra møte 22.09.2023. Vår tilbakemelding gjaldt Balttjern og en eventuell utfylling for å få på plass en viltkrysning. Vi skriver i brevet: «*En utfylling i Balttjern for å etablere en viltkrysning vil nok være konsesjonspliktig, mener at vi ikke pekte på muligheten for samordning etter vannressursloven § 20 for dette tiltaket*». Vi gjør oppmerksom på at vi fremdeles vurderer at utfylling i Balttjern trolig utløser konsesjonsplikt og dermed vil kunne kreve konsesjonsbehandling etter vannressursloven.

Aklandstjern

Planen viser en kryssing av bekken som går fra Aklandstjern til Hammertjenna. I denne bekken er det registrert en viktig bestand av elvemusling. Vi forventer at veikryssing over bekken blir gjennomført slik at den ikke berører bekken med kantsone. En eventuell erosjonssikring må trekkes unna bekken slik at sikringstiltakene ikke berører bekken eller tilhørende funksjonell kantsone.

Vi gjør videre oppmerksom på at det langs elva er kjent en del blokker med ristninger. Noen er fra etter-reformatorisk tid, andre mer usikre. Det må gjøres en nærmere registrering for å avklare typer, omfang, lokaliseringer og vernestatus. Disse kulturminnene i og langs elva er allmenne interesser knyttet til vassdrag, og må vurderes opp mot vannressurslovens bestemmelser, blant annet om konsesjonsplikt.

I bestemmelse 2.6 #B_6 Naturmangfold Aklandstjenna, står det at det innenfor områdene vist som bestemmelsesområde B skal fylling unngås så langt som mulig. Vi ser at det er gode intensjoner om ivaretagelse av Aklandstjenna. Vi tolker allikevel bestemmelsen slik at det åpnes for utfylling. Vi gjør oppmerksom på at en utfylling i vannet kan utløse konsesjonsplikt på grunn av virkning for viktige rødlistede arter og sårbare naturtyper.

Fare for flom, erosjon og skred

ROS-analysen viser at veilinjene vil komme i berøring med aktsomhetsområder for kvikkleire, flom og skred i bratt terreng.

Som en del av reguleringsplanen må det derfor vurderes om utbygging av veien med sideterreng, areal for massehåndtering m.m. vil medføre økt fare for flom og erosjon i vassdragene, om det er fare for kvikkleireskred og om det er fare for skred i bratt terreng.



Avskjæring av vannveier, endrete terrengforhold med mer vil kunne medføre økt fare for omkringliggende områder. Vi viser til Byggeteknisk forskrift (TEK17) § 7-1 andre ledd. På reguleringsplannivå skal tilstrekkelig sikkerhet mot naturfarer ivaretas gjennom selve planløsningen og bruk av virkemidler som arealformål, hensynssoner og reguleringsbestemmelser (pbl. §§ 12-5, 11-8, 12-6 og 12-7).

Vi viser også til H-5/18 Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling - regjeringen.no, punkt 2.11.1, hvor det heter at «ved siste plannivå er det ikke mulig å skyve nærmere avklaring av reell fare til byggesaken ved å sette vilkår for å innvilge byggesøknad». Ifølge dette rundskrivet og KDDs Reguleringsplanveileder (regjeringen.no) (kapittel 5.2.3) skal faresoner alltid vises med hensynssone i reguleringsplan. Til hensynssoner skal det i nødvendig grad gis bestemmelser som avgrenser eller setter vilkår for arealbruken. Dette er omtalt nærmere i NVE retningslinje 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar, kapittel 7.5.

Det er i bestemmelse 3.12 Områdestabilitet satt krav om at det i områder med marine avsetninger skal sikkerhet mot kvikkleireskred utredes og områdestabilitet ivaretas ved utarbeidelse av reguleringsplan. Vi anbefaler at utredninger skjer i tråd med [NVE Veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred](#).

Det bør settes tilsvarende bestemmelser om utredning av flomfare og fare for skred i bratt terreng. Vi viser til [NVE veileder - Sikkerhet mot skred i bratt terreng - Kartlegging av skredfare i reguleringsplan og byggesak](#) og [NVE Veileder 3/2023: Sikkerhet mot flom. Utredning av flomfare i reguleringsplan og byggesak](#).

Ytterligere informasjon

Dere finner mye informasjon på våre nettsider om arealplanlegging, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>. Vår uttalelse i saken er nødvendigvis ikke uttømmende. For å få en fullstendig oversikt viser vi til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#) som leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Dersom dere har spørsmål, eller det er noe i uttalelsen her som er uklart, kan dere ta kontakt pr. telefon eller e-post.

Meld inn fareutredninger

Naturfareutredninger som er bestilt etter 01.01.2025 skal meldes inn til NVE i henhold til [pbl § 2-4](#) og [Forskrift om pliktig innmelding av grunnundersøkelser og naturfareutredninger](#). Vi ønsker også å få inn naturfareutredninger bestilt før denne datoen. Geotekniske grunnundersøkelser skal leveres inn til NGU via NADAG. Informasjon finnes her: [Meld inn naturfareutredninger - NVE](#).

Kommunens ansvar

NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner,



byggetillatelser og dispensasjoner. Dette gjelder uavhengig av om NVE har gitt råd, uttalelse, eller innsigelse til saken.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Maria Solem
Senioringeniør

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere:

NYE VEIER AS

Kopimottakere:

Risør kommune

Tvedestrand kommune

STATSFORVALTEREN I AGDER

AGDER FYLKESKOMMUNE



Statens vegvesen

NYE VEIER AS
Kjøita 6

4630 KRISTIANSAND S

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Solveig Gunn Hellevig /
38121587

Vår referanse:
23/63914-30

Deres referanse:

Vår dato:
10.10.2025

Innspill ved høring og offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan for E18 Tvedestrand – Risør og oppheving av gjeldende kommunedelplan – Tvedestrand kommune, Risør kommune

Vi viser til oversendt forslag til kommunedelplan (KDP) for E18 Tvedestrand–Risør (E18 T–R), parsell på prosjekt E18 Tvedestrand–Bamble i Nye Veier AS (NV AS) sin portefølje, jf. Nasjonal Transportplan (NTP) 2025–2036. Strekingen har vært under planlegging siden 2018 og Statens vegvesen (SVV) har gitt flere uttaler. De med mest relevans til denne strekingen er innspill til KDP E18 Dørdal –Grimstad 14.12.2018 og til planprogram for detaljregulering for E18 Tvedestrand–Gjerstad 15.05.2023. Disse vedlegges.

Statens vegvesen har og lagt NV AS verdioptimaliseringsrapport for E18 Tvedestrand–Bamble av 16.11.2022 til grunn for denne uttalen. Rapporten åpner muligheten for 100 km/t, gjenbruk av dagens E18 og oppdeling av strekingen i parseller. Statens vegvesen har vært imøtekommende for gjenbruk av dagens E18 og vi mener at 100 km/ t er tilstrekkelig. Det er viktig at vi snarest mulig får standardheving på strekingen E18 Tvedestrand– Bamble og oppnår nasjonale transportmål om forutsigbar og sikker framkommelighet for person- og næringstransport på denne delen av riksveikorridoren mellom Oslo–Grenland– Kristiansand–Stavanger. Strekingen E18 T–B ligger i porteføljen til NV AS som skal være gjennomført innen 2044, jf. NTP.

Planprogrammet for E18 T–R skal, sitat; «avklare og sikre en valgt korridor for fremtidig E18, med tilhørende anlegg, mellom Rømyr i Tvedestrand kommune og Akland i Risør kommune, samt gi føringer for fremtidig planarbeid.»

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

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

Kontoradresse
Langsævn 4
4846 ARENDAL

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Oppheving av kommunedelplan E18 Dørdal–Grimstad i Tvedestrand og Risør er en konsekvens av beslutningen i det interkommunale samarbeidet (IKP) 14.06 2025 om å velge korridor 20 og legge KDP E18 T–R ut på høring og offentlig ettersyn. Statens vegvesen tar dette til etterretning og har ingen kommentarer til at kommunedelplanen oppheves for kommunene Tvedestrand og Risør.

Sammendrag

Statens vegvesen forutsetter at NV AS utreder finansieringen av E18 Tvedestrand – Bamble, og bompengefinansiering av parsellen E18 Tvedestrand–Risør avklares, slik at utbygging ikke forsinkes.

Statens vegvesen reiser spørsmål om planområdet bør utvides. Utredninger om kvikkleira i grunnen, berggrunn med forurensede masser, framtidig trafikk på sekundærvegnettet og trafikk på anlegg- og omkjøringsvegnettet, kan utløse tiltak som krever mer areal enn hva som er foreslått i plankartet.

Statens vegvesen ønsker å drøfte med Nye Veier AS om strekningen E18 Tvedestrand – Risør kan overføres NV AS allerede ved anleggsstart. Vi mener det kan sikre effektiv og trygg transportforvaltning av E18 trafikken i anleggsperioden, om ansvaret for drift og vedlikehold overføres til NV AS som både er utbygger og kommende vegeier.

Statens vegvesen råder til nye planbestemmelser:

- om samfunnssikkerhet og beredskap, der omkjøringsveinettet på sekundærvegnettet blir utredet spesielt.
- om forurensende masser, der geologi blir utredet spesielt og håndtering av eventuelle forurensende masser blir utredet.

Omtale

Vi tillater oss å informere om at finansieringa av prosjektet E18 Tvedestrand– Risør er basert på en bompengeproposisjon av 2020 og utbygging av hele strekningen E18 Tvedestrand–Bamble. Vegdirektoratet har sendt på høring 12.05 2025, en rapport om bompengefinansiering ved parsellvis utbygging. Det er to bompengeselskaper som har tatt opp utfordringene med bompengefinansiering ved parsellvis utbygging i regi av Nye Veier. Utfordringene ligger til usikkerhet ved tidspunkt for byggestart, bruk av solidarisk innkreving mellom parsellene når framdrift og ferdigstillelse er usikkert, samt at bruk av gjennomsnittstakst avviker fra standardene. Statens vegvesen forutsetter NV AS utreder finansieringen av prosjekt E18 T–B, slik utbygging ikke blir ytterligere forsinket.

SVV la fram en bekymring for omkjøringsveinettet på IKP styremøte 03.03 2025. Vi fikk i ettertid informasjon fra Tvedestrand kommune om planene for omkjøringsveiene og følgende uttale ble da sendt av avdelingsdirektør Roar Midtbø Jensen til styret IKP ved styreleder Kjetil Glimsdal, med kopi til Kjetil Torp (ordfører Vegårshei) og Marianne Landås (ordfører Tvedestrand), 26.02 2025:

«Statens vegvesen fraråder ikke korridor 20. Det er store utfordringer med dagens E18 når det gjelder trafiksikkerhet og beredskap. Det er derfor svært ønskelig med ny E18 på denne

strekningen. Statens vegvesen har i sin uttalelse 15. mai 2023 til oppstart av reguleringsplanarbeid for E18 Tvedestrand – Risør, kommet med flere innspill til planarbeidet. I denne uttalelsen framkommer at Statens vegvesen ser trafikale utfordringer med valg av alternativ 10 og 20, særlig i anleggsfasen og i situasjoner hvor det er behov for omkjøring. Ut fra den dokumentasjonen som er gjort kjent for oss nå, ser vi at det er mulig å etablere gode løsninger for omkjøring ved valg av alternativ 20. I tillegg kommer at ny E18 i seg selv vil bedre beredskapssituasjonen. Statens vegvesen ønsker å være en aktiv bidragsyter i det videre planarbeidet fram til vi skal gi formell uttalelse til planforslaget som kommer på høring.»

Statens vegvesen mener at utredninger i reguleringsplanfasen, vil kunne føre til at planområdet må utvides. Utredninger som kan komme til å kreve endringer i linjeføring, større arealer for masselagring, anleggsområder, areal til nødvendige utbedringstiltak på lokalveinettet, avbøtende tiltak som støyskjerming m.m.

Vi viser til utredninger i planbestemmelsene: pkt.3.13: Trafikale virkninger for sideveinettet, pkt.3.11. Anleggsgjennomføring og massehåndtering og pkt.3.15. Støy og luftforurensning.

Statens vegvesen ønsker at sekundærvegnettets funksjon som omkjøringsvei, blir omtalt i en egen bestemmelse om samfunnssikkerhet og beredskap. En slik utredning om nødvendig standard på omkjøringsveinettet kan føre til utbedringstiltak på sekundærvegnettets. For eksempel på vegstrekningen via Amtmannssvingen, der godstransporten har utfordringer i dag som kan hende er uforenlig permanent situasjon og strengere krav om totalberedskap. Om det er mulig med utbedringstiltak vites ikke, men det bør sikres i en planbestemmelse at transporten på omkjøringsveiene blir utredet.

Deler av omkjøringsvegnettets og sannsynligvis brukes i anleggsperioden og utredes i pkt.3.11. Anleggsgjennomføring og massehåndtering. Faseplaner kan være aktuelt å utrede. Deler av dagens E18 og omkjøringsvegnettets vil sannsynligvis brukes i anleggsperioden og utredes i pkt. 3.11. Anleggsgjennomføring og massehåndtering. Det kan være aktuelt å utrede faseplaner. Vi minner om at det ikke skal oppstå unødig store forsinkelser på E18 under arbeidet, jf. Håndbok N301 kap. 2.6.5 Trafikkavvikling.

Med erfaring fra E18 utbygging i Agder og utfordringene med håndtering av forurensende masser, vil vi anbefale at dette utredes i reguleringsplanfasen. Vi foreslår egen bestemmelse om dette.

Vi beklager om det er kunnskap i fagrapporter som vi har oversett og som ligger til grunn og er avklart i kommunedelplanforslaget. Til slutt vil vi understreke at Statens vegvesen ønsker å være en aktiv bidragsyter både som vegeier til E18 i dag og i vår rolle som fagetat.

Med hilsen
Erling B. Jonassen
seksjonsleder

Solveig Gunn Hellevig

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

AGDER FYLKESKOMMUNE, Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL

RISØR KOMMUNE, Postboks 158, 4952 RISØR

STATSFORVALTEREN I AGDER, Postboks 504, 4804 ARENDAL

TVEDESTRAND KOMMUNE, Postboks 38, 4901 TVEDESTRAND



Statens vegvesen

SWECO NORGE AS
Postboks 80 Skøyen

0212 OSLO

Magnus Bjørlo

Behandlende enhet: Transport og samfunn	Saksbehandler/telefon: Anna Kristine Ramlet / 97431856	Vår referanse: 23/63914-5	Deres referanse:	Vår dato: 15.05.2023
--	--	------------------------------	------------------	-------------------------

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid – E18 Tvedestrand – Gjerstad – Tvedestrand kommune – PlanID Tvedestrand: 4213_184, Risør: 4201_2021002, Vegårshei: 4212_2021042R, Gjerstad: 4211_202101

Vi viser til brev datert 30.03.2023 med varsel om oppstart av planprogram for E18 Tvedestrand – Gjerstad i Tvedestrand, Risør og Gjerstad kommuner.

Statens vegvesens rolle i planleggingen

Vi uttaler oss i denne saken på vegne av staten som forvalter av riksveg og etaten sine egne kulturminner, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Saken gjelder

I forordet står det at det planprogrammet som ligger ute til høring representerer et samlet svar på innsigelser og merknader fra offentlig ettersyn høsten 2021 av planforslaget for E18 Tvedestrand – Bamble. På grunn av innsigelsene og merknadene ble det vurdert at prosjektet ikke ville bli samfunnsøkonomisk lønnsomt, slik planforslaget var. Oppstarten av nytt planforslag er resultatet av en verdioptimalisering av prosjektet som ble gjort i 2022, og utvidelsen av planområdet er for å vurdere til sammen fire alternative korridorer for ny E18 på strekningen Tvedestrand – Gjerstad (korridorene 10, 20, 30 og 40). De tre nye korridorene, 10, 20 og 30, gjenbruker eksisterende E18-trasé i ulik grad.

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

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

Kontoradresse
Langsævn 4
4846 ARENDAL

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Det går fram av kapittel 1.1 at hensikten med planprogrammet er «å gi en nærmere redegjørelse for plan- og utredningsarbeidet. Det gir status i det pågående planarbeidet, en beskrivelse av tiltaket og utredningsalternativer, og angir aktuelle problemstillinger for den påfølgende konsekvensutredningen».

Parsellens utstrekning

Nye Veier AS har utbygging av firefelts veg på E18 i Agder og Vestfold og Telemark, på strekningen Grimstad – Bamble. E18 Tvedestrand – Bamble er igjen delt inn i to deler: E18 Tvedestrand – Gjerstad og E18 Gjerstad – Bamble. Det framgår ikke av navnsettingen av disse strekningene at det er en lang strekning i Gjerstad kommune som ikke skal planlegges i denne omgang.

E18 Tvedestrand – Gjerstad går fra Rømyr i Tvedestrand kommune til et lite stykke inn i Gjerstad, nord for Pinesund bru, som er grensa mellom Risør og Gjerstad kommuner. E18 Gjerstad – Bamble går fra Østerholtheia, rett ved fylkesgrensa, til Dørdal i Bamble kommune. Mellom disse punktene i Gjerstad kommune er det om lag 12 km som ikke inngår i de parsellene som er lagt ut. Den totale lengden av E18 i Gjerstad kommune er ca. 15 km. Planprogrammet bør klart definere utstrekningen på parsellen i tekst. De kartutsnittene som foreligger har for stor målestokk og for liten detaljeringsgrad til å kunne regnes som tilstrekkelig informasjon om planens avgrensning langs vegaksen.

Konsekvensutredninger

Planprogrammet fastsetter hva som i senere faser skal konsekvensutredes. Dette står beskrevet i kapittel 3 av planprogrammet. Valg av parsell for ny E18 vil være av stor betydning for bruken av sekundærvegnett/lokalvegnett. Hvert av de fire alternativene vil føre til ulik belastning på de omliggende fylkesvegene og kommunale vegene. Dette ber vi om at blir ordentlig belyst i konsekvensutredningen.

I forbindelse med oppstart av kommunedelplan med KU for E18 Dørdal – Grimstad kom vi med et høringsinnspill datert 18.06.2018. Merknadene var på et relativt overordnet nivå, men de innspillene som på det tidspunktet gjaldt for strekket E18 Tvedestrand – Bamble er også gjeldende i denne høringsrunden. Vi vil derfor gjenta store deler av denne høringsuttalelsen nå.

Samfunnssikkerhet, beredskap og omkjøringsveger

Risiko- og sårbarhetsanalysene (ROS-analyse) må analysere behovet for beredskapsveger ved hendelser på ny E18, slik det alltid gjøres i sikkerhetsgodkjenningen av tunneler. Dette må også gjøres på «veg i dagen-strekninger», hvor både planlagte og uforutsette hendelser med stopp i trafikken i begge retninger også kan skje. ROS-analysene må vurdere hvordan trafikken evt. skal avvikles på lokalvegnett.

I reguleringsplanen må det beskrives hvilket system man skal ha for beredskap og trafikkavvikling ved stenginger av E18. Der sidevegnett har særlig dårlig fremkommelighet, spesielt vinterstid, og dette ikke kan utbedres før åpning av ny veg, anbefaler Statens vegvesen å legge til rette for automatisert omlegging til tovegs trafikk.

Kryss, tilførselsveger og belastning på lokalvegnettet

Fastsatt antall kryss og –plasseringer er grunnlag for beskrivelse for endringer i det lokale og regionale vegnettet, og det danner grunnlag for forutsigbarhet i videre utvikling av byer og tettsteder langs ny E18. Vi anser det også som grunnleggende viktig, som Statens vegvesen har påpekt gjennom hele planprosessen, at de valgte løsningene ikke velter belastninger, som for eksempel økt trafikk og støy, over på lokalvegnettet (fylkesveger og kommunale veger). Dersom det blir stor avstand mellom ny E18 og byene, kan dette medføre at en større andel av trafikken velger lokalvegnettet.

I alternativ 30 og 40 står dette: «Kryss på Lunde vurderes fjernet og kryss på Songe nedskaleres som en del av lokalveinettet». Eksisterende E18-trasé vil ikke bli gjenbrukt i disse to alternativene, og vi kan ikke se at det er behov for at Nye Veier gjør noe med kryssene på dette strekket. Dette vil bli omkjøringsvegen for ny E18, og med de planskilte kryssene på Lunde og Songe vil det heller ikke med E18-trafikken bli noen konfliktpunkter i forbindelse med kryssing av vegen.

I alternativ 20 står det: «Kryss på Lunde fjernes og kryss på Songe nedskaleres som en del av lokalveinettet». Som i alternativ 30 og 40 kan vi ikke se behov for at krysset på Songe skal nedskaleres. Ny E18-trasé går ikke forbi Songe, og det er ingen grunn for å gjøre noe med eksisterende E18 utover å sørge for at den har tilstrekkelig standard til å fungere som omkjøringsveg for ny E18.

Alternativ 10 gjenbruker hele eksisterende E18, og der er det lagt opp til å fjerne Lundekrysset, nedskalere Songekrysset og etablere nytt kryss ved ny tilførselsveg til Risør.

Nye veglinjer/korridorer

På strekningen E18 Tvedestrand – Bamble er det i dag flere parallelle veglinjer. Der det ligger til rette for det, vil flere forhold tale for at ny E18 bør bygges i eksisterende trasé så langt det passer. Dette gjelder for eksempel for strekningen **Akland/Moland – Brokelandsheia.**

Motsatt problemstilling har vi på andre strekninger der det i dag er dårlige eller ingen omkjøringsveger. Eksempler på dette er **Østerholtheia – Dørdal** og **Tvedestrand – Risør.** Langs slike strekninger bør dagens E18 opprettholdes som fylkesveg for blandet/lokal trafikk.

Statens vegvesen mener at de trafikale utfordringene som eksisterer på E18 i dag ikke vil bli vesentlig bedre ved å velge gjenbruk av trasé som vist i alternativ 10 og 20. **Alternativ 30 legger opp til den mest hensiktsmessige gjenbruken av eksisterende trasé, og gir gode muligheter for en velfungerende omkjøringsveg på strekket Tvedestrand – Risør.**

Anleggsfasen

Anleggsfasen er utfordrende, og det vil etter alt å dømme være **behov for omkjøringsruter** på deler av strekningen. God og trafikksikker arbeidsvarsling og skilting for omkjøring forutsetter at fasene sees i sammenheng.

Statens vegvesen ønsker fortsatt å være en aktiv bidragsyter i dette prosjektet, og vi ser fram til et godt samarbeid i den videre prosessen.

Med hilsen

Erling B. Jonassen
seksjonsleder

Anna Kristine Ramlet

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

AGDER FYLKESKOMMUNE, Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL

GJERSTAD KOMMUNE, Gjerstadveien 1341, 4980 GJERSTAD

RISØR KOMMUNE, Postboks 158, 4952 RISØR

STATSFORVALTEREN I AGDER, Postboks 504, 4804 ARENDAL

TVEDESTRAND KOMMUNE, Postboks 38, 4901 TVEDESTRAND



Statens vegvesen

Asplan Viak AS – Hovedkontor
Postboks 24
1300 SANDVIKA

Behandlende enhet: Saksbehandler/telefon: Vår referanse: Deres referanse: Vår dato:
18/107783-24 14.12.2018

Kommunedelplan – Innspill til planprogram på offentlig ettersyn E18 Dørdal–Grimstad

Statens vegvesen viser til oversendelse på e-post den 1. november 2018 fra Asplan Viak.

På vegne av styret for det interkommunale plansamarbeidet for kommunedelplan E18 Dørdal–Grimstad har Nye Veier AS lagt forslag til planprogram ut til offentlig ettersyn. Samtidig med at forslag til planprogram legges ut, varsles oppstart av planarbeid i Vegårshei kommune og for Fv. 416 (Risørveien), jfr. plan- og bygningsloven § 11–12.

Planarbeidet omfatter 8 kommuner: Bamble, Kragerø, Gjerstad, Risør, Vegårshei, Tvedestrand, Arendal og Grimstad. Vegårshei kommune ble tatt med i planarbeidet fra og med september, da det ble klart at utredningsarbeidet også inkluderer Vegårshei. Planarbeid for Risørveien skal sikre framtidig løsning for bl.a. tilknytning til E18.

Frist for uttale til saken er 14.12.2018.

For planprogrammet gjelder følgende merknader fra Statens vegvesen:

Planområde og valg av korridor

Kartene i planprogrammet er av en slik kvalitet og målestokk, at det ikke er mulig å kommentere i detalj utstrekningen av forslag til planområdet. Vi legger til grunn at Nye Veier AS har arbeidet så grundig med aktuelle veglinjer, at de er trygge på at planområdet er stort nok.

Samfunnssikkerhet, beredskap og omkjøringsveger

Selv om detaljering av avbøtende tiltak for merbelastning på side- og omkjøringsvegnettet hører til neste planfase, tillater vi oss å peke på følgende allerede i denne fasen, siden utbygger legger til grunn at ROS-analysene ikke skal omfatte anleggsperioden.

Postadresse
Statens vegvesen
Region sør
Postboks 723 Stoa
4808 ARENDAL

Telefon: 22 07 3000
firmapost-sor@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Langsævn 4
4846 ARENDAL

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Statens vegvesen etterspør ROS-analyse også for anleggsperioden, da anleggsaktiviteten trolig vil lede trafikken inn på omkjøringsvegnettet i lange perioder (kanskje 1–2 år).

Det kan ikke utelukkes at anleggsvirksomheten vil påvirke fremkommelighet, trafikksikkerhet og miljø i så stor grad at enkelte alternativer bør vurderes valgt bort, alternativt at omkjøringsveg vurderes bygget først. (Eksempel på dette kan være omkjøring om Vik i Grimstad).

I pkt. 4.4 omtales faktorer som er viktige for anleggsgjennomføringen. Dersom disse er del av silingskriteriene, bør det fremkomme tydeligere. Avviklingen av dagens E18-trafikk og anleggstrafikk må ikke bare vurderes i utbyggerperspektiv, men også som del av de samlede ulemper omlagt trafikk påfører omgivelsene.

Vi viser også til pkt. 6.7.9 anleggsgjennomføring i planprogrammet, som omhandler sikre **alternative omkjøringsveger ved utvidelse av dagens E18 til 4-felt**.

Disse omkjøringsvegene må ha en standard som gjør at de tåler trafikkøkning i anleggsperioden. Planprogrammet beskriver imidlertid ikke hvordan ulemper med omkjøringsveger i anleggsfasen skal utredes.

Statens vegvesen anmoder om at planprogrammet suppleres med følgende punkter, da forhold langs omkjøringsvegene legger føringer for anleggsgjennomføringen;

- Ulempene for trafikantene på E18 og omliggende vegnett i anleggsperioden
- Hvordan trafikksikkerheten ivaretas i anleggsperioden
- Miljøforholdene langs omkjøringsvegen i anleggsperioden

Kryss, tilførselsveger og belastning på lokalvegnett

Planprogrammet viser ingen konkrete forslag til kryssplasseringer med tilhørende tilførselsveger.

Vi forutsetter at kryss og tilførselsveger fastlegges i kommunedelplanen, da dette er viktig for å få avklart koblingen til lokalvegnettet og se sammenhengen i vegnettet, slik det skal fungere når ny E18 åpnes.

Vi forutsetter videre at planen belyser trafikale virkninger og eventuelle behov for avbøtende tiltak for lokalvegnettet, slik at løsningen som velges for E18 ikke gir uønskede konsekvenser for lokalvegnettet.

Vi vil særlig peke på behovet for at planlegging og bygging/utbedring av koblinger til lokalvegnettet skal ha hensiktsmessige løsninger for gående og syklende.

Døgnhvile- raste og kontrollplasser, samt kollektivknutepunkt

Kollektivknutepunkter og kollektivtransport er nevnt under 6.7.2, Lokal og regionale virkninger. Disse bør knyttes opp til trasevalg og kryssplassering under kap.5.

Nye veglinjer/korridorer

Planprogrammet viser ingen traseer og vi kan derfor bare gi uttalelse til korridorene/planområdet i forhold til omtalen i pkt.5.1 og 5.5.

Vi legger til grunn at det kan finnes gode traseer for ny E18 innenfor planområdet på hele strekningen.

Det fremgår i kap.5 at ny E18 i varierende grad vil gjøre bruk av eksisterende veg. Statens vegvesen mener det vil ha positive samfunnsmessige virkninger å beholde dagens **E18 som framtidig omkjøringsveg/lokalveg for blandet trafikk på utvalgte strekninger**, hvor det i dag er dårlige eller for lange omkjøringsalternativer med til dels dårlig/uegnet standard eller allerede overbelastet vegnett. Vi nevner spesielt:

- Dørdal – Brokelandsheia
- Risør – Tvedestrand
- Harebakken – Rannekleiv
 - Strekningen via Myra eller fylkesvegen gjennom Stoaområdet er ikke egnet som permanent omkjøringsveg eller omkjøring i anleggsfasen.
- Grimstadporten (Vik) – Øygardsdalen
 - Strekningen Vik–sentrum–Ødegårdsdalen er ikke egnet som permanent omkjøringsveg eller omkjøring i anleggsfasen.

Konsekvensutredning naturressurser

Vi har ikke gått detaljert inn i planprogrammet, i forhold til tema som skal konsekvensutredes etter V712, men oppdaget at mineralressurser og kvartærgeologiske ressurser ikke er nevnt spesielt i planprogrammet. Dette er erfaringsmessig, en viktige naturressurs i dette området som kan ha relevans for beslutningsgrunnlaget for ny veg og må med i KU-en.

Fv. 416 Risørvegen

Statens vegvesen viser til vårt innspill til oppstart på planarbeid for Fv.416, i eget brev 12.12 2019.

Statens vegvesen har videre i uttalelse til varsel om oppstart og planprogram for Risør kommuneplan gitt følgende innspill:

«Statens vegvesen anbefaler derfor, ut fra en helhetsvurdering, at Risør kommune velger alternativet med bygging av ny Fv. 416 i eksisterende trase og legger dette alternativet til grunn ved rullering av kommuneplanen og inn i kommuneplanen 2019 – 2030.»

Statens vegvesen ser frem til et fortsatt spennende og godt samarbeid i den videre prosessen.

Statens vegvesen – Region sør
Med hilsen

Dagfinn Fløystad
Avdelingsdirektør Agder

Tore Kaurin
Avdelingsdirektør Telemark/Vestfold

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

Aust-Agder fylkeskommune, Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL

Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder, Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL

Fylkesmannen i Telemark, Postboks 2603, 3702 SKIEN

Interkommunalt råd E18, Arendal kommune Postboks 123 4893 Grimstad

TelemarkFylkeskommune



RISØR KOMMUNE

Samfunnsutvikling

NYE VEIER AS
Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S

Dato: 07.10.2025
Vår ref: 23/1874-43
Deres ref:
Saksbeh.: Berit Weiby Gregersen
Tlf.

Forslag til kommunedelplan for E18 Tvedestrand-Risør - Høringsinnspill fra Risør kommune

Kommunestyret har behandlet saken i møte 25.09.2025 sak 25/60

Følgene vedtak ble fattet:

Kommunestyret vedtak

Eksempellinjen 20-1, som ligger til grunn for forslaget til kommunedelplanen for E18 Tvedestrand – Risør, vil i all hovedsak være en god løsning for Risør kommune og for regionen.

Kommunestyret mener følgende punkt må endres før Risør kommune kan vedta kommunedelplanen for E18 Tvedestrand – Risør:

1. Eiendommen i Øylandsdal, Gnr. 56 bnr. 4 må tilbys innløst av Nye Veier når kommunedelplanen vedtas.
2. Eiendommen i Øylandsdal legges inn som eget bestemmelsesområde i plankartet og i planbestemmelsene som fremtidig område for næring/kollektiv/veiserviceanlegg.
3. Det permanente masselageret som er planlagt sør for Øylandsdal tas ut av planen, og massene benyttes til etablering av næringsområde i Øylandsdal.
4. I planbestemmelse punkt 3.1 legges det inn at det skal bygges en firefelts motorvei med midtdeler.
5. Det bør presiseres i planbestemmelsene punkt 3.14 at badeplassen i Aklandstjenna skal kompenseres med ny tilrettelagt badeplass.
6. I videre planlegging av E-18 fra Akland mot Gjerstad forutsettes det at krysset ved Moland Industriområde videreføres i ny plan.
7. Til planbestemmelse punkt 3.15 legges til: «Eventuelle nye retningslinjer som er gjeldende ved utbyggingstidspunktet skal legges til grunn for den endelige utformingen av avbøtende tiltak.»

Oppheving av kommunedelplan for E18 Gjerstad – Tvedestrand fra 2019:

Når kommunestyret vedtar ny kommunedelplan for E18 Tvedestrand – Risør, vil kommunestyret også fatte vedtak om å oppheve eksisterende kommunedelplan for E18 Tvedestrand – Gjerstad fra 2019.

Med hilsen

Berit Weiby Gregersen
Samfunnsplanlegger

Brevet er ekspedert elektronisk, og har derfor ingen signatur.

Kopi til: STATSFORVALTEREN I AGDER
TVEDESTRAND KOMMUNE
AGDER FYLKESKOMMUNE

Vedlegg: Særutskrift – Høring og offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan for E18
Tvedestrand – Risør _ Høringsinnspill fra Risør kommune



Tvedestrand kommune

Forvaltning og plan

NYE VEIER AS
Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S

Dato: 21.10.2025
Vår ref: 25/1713-15
Deres ref:
Saksbeh.: Martin Due-Tønnessen
Tlf. +47 906 18 528

Hørings svar fra Tvedestrand kommune - kommunedelplan E18 Tvedestrand -Risør

Tvedestrand kommunestyre behandlet høringen av kommunedelplanen for E18 Tvedestrand – Risør.

Vedlagt ligger saksfremlegg og protokoller fra behandlingen.

Med hilsen

Martin Due-Tønnessen
Miljø, plan og prosjektrådgiver
+47 906 18 528

Brevet er ekspedert elektronisk, og har derfor ingen signatur.

Kopi til: RISØR KOMMUNE
AGDER FYLKESKOMMUNE



SÆRUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 25/1713-2
Saksbehandler Anne Karen Birkeland

Høringssvar Ny E-18 Tvedestrand - Risør og oppheving av gjeldende kommunedelplan

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Teknikk-, plan- og naturutvalget 2023-2027	08.10.2025	25/34
2 Kommunestyret 2023-2027	15.10.2025	25/75

Teknikk-, plan- og naturutvalget 2023-2027 har behandlet saken i møte 08.10.2025 sak 25/34

Møtebehandling

Einar Johnsen (UAVH) fremmet følgende forslag på vegne av uavhengig og INP
Tvedestrand kommune støtter IKKE valget av korridor 20-1 som fremtidig trase for ny E18 mellom Tvedestrand og Risør. Dette begrunnes primært med følgende:

- *Korridor 20 er meget uheldig for kommunens interesser, da den rammer boområder og jordbruksarealer vesentlig mer enn korridor 30 og 40.*
- *Traseen gir ikke mulighet for fartsgrense på 110 km/t. Derfor frykter vi at det vil bli anlagt en ny motorvei i ny trasse i løpet av få 10-år. Da blir kommunen rammet dobbelt opp.*
- *Det synes ikke riktig å vedta en kommunedelplan når det ikke foreligger konkrete planer om å utarbeide en detaljreguleringsplan i korridoren. Veldig mange berørte eiendommer vil da få en meningsløs båndlegging uten noen form for kompensasjon eller erstatning.*

Marianne Goderstad (SP) fremmet følgende forslag

Punkt 4 – endring: Det bør gjøres betydelig oppgradering av omkjøringsveien ned Tveitehallingene fra Amtmannssvingen og helt frem til Lunde.

Punkt 7 – endring siste del:, og dermed unngå å ha to plasskrevende broer side om side over Storeelva ved Lunde. **Trekkes**

Nytt punkt 9: Fortsettelsen av sykkelstien fra Rømyr og frem til påkobling med fremtidig ny sykkelsti fra Lunde og nordover til Songe må fullføres, og ligge adskilt fra omkjøringsveien (se punkt 4)

Håkon Haugland (Krf) fremmet følgende forslag:

Punkt 1: I planbestemmelse punkt 3.1. Legges inn at det skal bygges en firefelts motorvei med midtdeler.

Punkt 7: Tvedestrand ønsker ikke to fremtidige broer over Storelva. For ikke å dele bygda i 2, må veien mellom Valle og Tveite legges i kulvert under ny E18.

Line Mørch (V) fremmet følgende forslag

- Stryk pkt 1 (4 felt)
- Nytt punkt:
"Til planbestemmelse punkt 3.15 legges til: «Eventuelle nye retningslinjer som er gjeldende ved utbyggingstidspunktet skal legges til grunn for den endelige utformingen av avbøtende tiltak.» "

Torhild Hagen (H) fremmet følgende forslag:

- Det forutsettes oppstart av en innløsningsprosess knyttet til berørte boliger, og at dette iverksettes med frist på 2 år etter vedtatt kommunedelplan"

Votering

Kommunedirektørens forslag til vedtak settes mot forslag fra Johnsen – Kommunedirektøren fikk 6 stemmer og ble vedtatt mot 3 stemmer (Johnsen, Grotle, Foss)

Punktvis avstemming

KD punkt 1 settes mot forslag fra Mørch – Kommunedirektørens forslag fikk 8 stemmer og ble vedtatt mot en stemme (Mørch)

KD punkt 1 settes mot forslag fra Haugland– Hauglands forslag enstemmig vedtatt

KD punkt 2 – enstemmig vedtatt

KD punkt 3 – enstemmig vedtatt

KD punkt 4 settes mot forslag fra Goderstad – Goderstads forslag enstemmig vedtatt

KD punkt 5 – enstemmig vedtatt

KD punkt 6 – enstemmig vedtatt

KD punkt 7 settes mot forslag fra Haugland – Hauglands forslag enstemmig vedtatt

KD punkt 8 – forslag fikk 7 stemmer og ble vedtatt mot 2 stemmer (Johnsen, Grotle)

Nytt punkt 9 forslag fra Goderstad – enstemmig vedtatt

Nytt punkt 10 forslag fra Hagen – enstemmig vedtatt

Nytt punkt 11 forslag fra Mørch – enstemmig vedtatt

Siste avsnitt KD innstilling enstemmig vedtatt

Teknikk-, plan- og naturutvalget 2023-2027 vedtak/innstilling

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Tvedestrand kommune støtter valget av korridor 20-1 som fremtidig trase for ny E18 mellom Tvedestrand og Risør.

Tvedestrand kommunestyre peker følgende:

1. I planbestemmelse punkt 3.1. Legges inn at det skal bygges en firefelts motorvei med midtdeler.
2. Der forholdene ligger til rette for det bør det lages støyvoller for å dempe ulempene med ny vei.
3. Den nye broa på Rødmyr kan ikke bli kommunal, og man bør se om asfalten m.m. på gamle E18 ved Gliddi/ Myklebostad kan gå inn som en del av det nye veianlegget.
4. Det bør gjøres betydelig oppgradering av omkjøringsveien ned Tveitehallingene fra Amtmannssvingen og helt frem til Lunde.
5. Det er viktig med fortsatt høy prioritet av jordvern. Planen bør peke på mulige erstatningsarealer eksempelvis i Hasseldalen.
6. Kommunedelplanen bør si noe om hvordan man skal forholde seg til syredannende gneis og hensyn til verna vassdrag.
7. Tvedestrand ønsker ikke to fremtidige broer over Storelva. For ikke å dele bygda i 2, må veien mellom Valle og Tveite legges i kulvert under ny E18.
8. Den gamle kommunedelplanen for E18 tenkes opphevet enten som en del av dette planarbeidet eller i arbeidet med kommuneplanen.
9. Fortsettelsen av sykkelstien fra Rømyr og frem til påkobling med fremtidig ny sykkelsti fra Lunde og nordover til Songe må fullføres, og ligge adskilt fra omkjøringsveien (se punkt 4)
10. Det forutsettes oppstart av en innløsningsprosess knyttet til berørte boliger, og at dette iverksettes med frist på 2 år etter vedtatt kommunedelplan.
11. Til planbestemmelse punkt 3.15 legges til: «Eventuelle nye retningslinjer som er gjeldende ved utbyggingstidspunktet skal legges til grunn for den endelige utformingen av avbøtende tiltak.

Vi ber om at merknadene i saksfremlegget hensyntas i det videre planarbeidet, og oversender hele saksfremlegget som høringsinnspill.>

Kommunestyret 2023-2027 har behandlet saken i møte 15.10.2025 sak 25/75

Møtebehandling

Forslag fremmet av Vidar Holmsen Engh (Arbeiderpartiet)

Tilleggspunkt:

Tvedestrand kommunestyre påpeker at ny firefelts E18 er avgjørende for trafiksikkerhet, tilflytting og næringslivets utvikling på Agder.

Forslag fremmet av Einar Johnsen (Uavhengig)

Tvedestrand kommune støtter IKKE valget av korridor 20-1 som fremtidig trase for ny E18 mellom Tvedestrand og Risør. Dette begrunnes primært med følgende:

- Korridor 20 er meget uheldig for kommunens interesser, da den rammer boområder og jordbruksarealer vesentlig mer enn korridor 30 og 40.
- Traseen gir ikke mulighet for fartsgrense på 110 km/t. Derfor frykter vi at det vil bli anlagt en ny motorvei i ny trasse i løpet av få 10-år. Da blir kommunen rammet dobbelt opp.
- Det synes ikke riktig å vedta en kommunedelplan når det ikke foreligger konkrete planer om å utarbeide en detaljreguleringsplan i korridoren. Veldig mange berørte eiendommer vil da få en meningsløs båndlegging uten noen form for kompensasjon eller erstatning.

Alternativt forslag fremmet av Henrik Münter (Fremskrittspartiet)

Tvedestrand kommune støtter arbeidet med å få realisert ny E18 mellom Tvedestrand og Risør så raskt som mulig.

Kommunestyret mener at veien må bygges med høy standard, god trafikksikkerhet og forutsigbar framdrift.

Ny E18 skal bidra til bedre framkommelighet for pendlere og næringstransport, og inngå som en moderne del av hovedforbindelsen mellom Oslo og Stavanger.

Kommunestyret mener at veien må bygges som **firefelts motorvei etter H3-standard, men dimensjonert og regulert for fartsgrense 110 km/t**, slik som på øvrige E18-strekninger.

Dette gir en helhetlig og framtidsrettet løsning, samtidig som utbyggingen kan gjennomføres raskt og kostnadseffektivt.

1. Veistandard og fartsgrense

Kommunestyret legger til grunn at ny E18 Tvedestrand–Risør skal bygges med **fire felt** og dimensjoneres for **110 km/t**.

Korridor 20-1 må optimaliseres slik at dette kan oppnås, også der det legges opp til gjenbruk av dagens trasé.

En permanent 100 km/t-løsning vil gi lavere standard enn resten av E18 og et svakt ledd i hovedåren mellom Oslo og Stavanger.

2. Trasé og alternativvurdering

Dersom korridor 20-1 ikke kan tilpasses 110 km/t uten betydelige ulemper for jordbruk og lokalsamfunn, ber kommunen om at **justerte varianter av korridor 30 og 40** vurderes som reelle alternativer før reguleringsplan utarbeides.

Endelig trasé må bygge på et oppdatert beslutningsgrunnlag som vektlegger både samfunnsnytte, jordvern og lokale konsekvenser.

3. Planprosess og medvirkning

Kommunestyret viser til at planprogrammet som ble fastsatt i 2023 hjemlet en detaljreguleringsplan, ikke en kommunedelplan.

Da prosjektet senere ble lagt om til kommunedelplan, burde prosessen vært varslet og behandlet på nytt.

Kommunestyret ber derfor om at videre planarbeid følger plan- og bygningslovens krav til varsling og medvirkning, og at berørte grunneiere gis ny mulighet til innspill dersom planforutsetningene endres.

4. Båndlegging og framdrift

Båndlegging etter planbestemmelsene § H710 skal **tidsbegrenses til fire år**, med mulighet for forlengelse bare dersom reguleringsarbeid er aktivt igangsatt.

Kommunestyret ber om at Nye Veier **starter reguleringsplanarbeidet umiddelbart** etter vedtak av kommunedelplanen for å sikre framdrift og forutsigbarhet.

5. Støy og lokale tiltak

Der forholdene ligger til rette for det, bør det **etableres støyvoller eller andre støydempende tiltak** for å redusere ulempene for omkringliggende boligområder.

Støymålinger skal foretas etter gjeldende regelverk ved byggetidspunkt, slik at nødvendige tiltak vurderes ut fra faktiske forhold og gjeldende normer.

Det skal legges vekt på gode visuelle og miljømessige tilpasninger i traséen.

6. Infrastruktur og lokale tilpasninger

- Det bør vurderes om **asfalt og øvrige masser på gamle E18 ved Gliddi/Myklebostad** kan inngå som en del av det nye veianlegget.
- Kommunestyret ber også om at det **vurderes forbedringer på omkjøringsveien ned Tveitehallingene**, fra Amtmannssvingen til avkjørselen mot Fosstveit, for å sikre trafiksikkerhet i anleggsperioden.
- Kommunedelplanen bør beholde **muligheten for å legge lokalveien mellom Valle og Tveite i kulvert under ny E18**, slik at man unngår to broer over Storelva.

7. Jordvern og erstatningsarealer

Kommunestyret legger stor vekt på jordvernhensynet.

Dersom verdifull dyrket mark går tapt, skal det etableres **erstatningsarealer**, eksempelvis i Hasseldalen.

Planarbeidet skal søke å redusere inngrep i dyrket mark gjennom lokal tilpasning av trasé og tekniske løsninger.

8. Geologi, miljø og strålevern

Kommunedelplanen bør omtale hvordan man skal **forholde seg til syredannende gneis, hensyn til vernetede vassdrag, og eventuell risiko for radioaktive forekomster i Lundeheia.**

Kommunestyret ber om at det foretas en **utredning av mulig radioaktivitet i samarbeid med Direktoratet for strålevern og atomberedskap (DSA)** i den videre planprosessen.

Disse forholdene må ivaretas i både planbeskrivelse og reguleringsfase for å forebygge miljømessige og helsemessige problemer.

9. Kryss ved Øylandsdalen

Kommunestyret understreker at krysset ved Øylandsdalen skal **reguleres med ferdig planlagt kollektivanlegg, innfartsparkering og trygg gang- og sykkelforbindelse.**

Dette må inngå i hovedprosjektet og ikke utsettes til senere planfaser.

10. Oppsummering av høringsinnspill

Kommunestyret ber Nye Veier utarbeide en **tematisk oppsummering av alle høringsinnspill fra 2023 og 2025**, slik at innspill om prosess, naturgrunnlag og valg av korridor dokumenteres og vurderes før endelig behandling.

11. Oppheving av gjeldende plan

Kommunestyret vedtar å oppheve gjeldende kommunedelplan for **E18 Dørdal–Tvedestrand**, enten som del av dette planarbeidet eller i arbeidet med ny kommuneplan.

12. Oppsummering

Tvedestrand kommune ønsker ny E18 bygget **så raskt som mulig**, men med en standard som varer.

En firefelts motorvei etter H3-standard med 110 km/t vil gi trygghet, bedre framkommelighet og høy samfunnsnytte.

Korridor 20-1 kan aksepteres dersom den tilpasses disse kravene og bygges med hensyn til jordbruk, lokalsamfunn og miljømessige forhold.

Det ble gjennomført en prøvevotering over forslag fra Johnsen, forslaget fikk flertall.

Votering

Manuell avstemning over følgende forslag
Forslag fra Johnsen fikk 10 stemmer (Uavh, SP Foss, SV, INP)

Innstilling fra TPN fikk 11 stemmer (H, Ap, V, SP Haugaas, Løvdal, Krf)
Forslag fra Munter fikk 2 stemmer (Frp)

De 2 forslagene som fikk flest stemmer settes mot hverandre
Johnsen forslag settes mot innstilling fra TPN
Johnsens forslag fikk 12 stemmer og ble vedtatt mot 11 stemmer for innstilling fra TPN

Forslag fra E. Johnsen (UAV) (12/ 23)

Industri- og Næringspartiet (2/2)

Yngve Larsen

Ronny Alexander Sundsdal

Uavhengig (5/5)

Fredrik Grotle

Knut Olav Nærdal

Einar Johnsen

Karen Synnøve Nilsen Waagestad

Espen Gåserud

Sosialistisk Venstreparti (2/2)

Tove Hage Aargaard

Eystein Bonnevie-Svendsen

Fremskrittspartiet (2/2)

Ester Nordmo

Henrik Münster

Senterpartiet (1/3)

Morten Foss

Teknikk-, plan- og naturutvalget 2023-2027 vedtak/innstilling (Alle punkt) (11/ 23)

Høyre (2/2)

Birger Eggen

Marianne Landaas

Venstre (1/1)

Line Øvernes Mørch

Senterpartiet (2/3)

Lars Nicolai Løvdal

Kåre Haugaas

Arbeiderpartiet (5/5)

Monica Mostad Güttrup

Olaf Trysnes

Vidar Holmsen Engh

Inger Britt Ustad

Ingrid Glende-Granerud

Kristelig Folkeparti (1/1)

Liv Benedikte Damsgård Tomter

Tilleggsforslag fremmet av Engh ble ikke realitetsbehandlet.

Kommunestyret 2023-2027 vedtak

Tvedestrand kommune støtter IKKE valget av korridor 20-1 som fremtidig trase for ny E18 mellom Tvedestrand og Risør. Dette begrunnes primært med følgende:

- Korridor 20 er meget uheldig for kommunens interesser, da den rammer boområder og jordbruksarealer vesentlig mer enn korridor 30 og 40.
 - Traseen gir ikke mulighet for fartsgrense på 110 km/t. Derfor frykter vi at det vil bli anlagt en ny motorvei i ny trasse i løpet av få 10-år. Da blir kommunen rammet dobbelt opp.
 - Det synes ikke riktig å vedta en kommunedelplan når det ikke foreligger konkrete planer om å utarbeide en detaljreguleringsplan i korridoren. Veldig mange berørte eiendommer vil da få en meningsløs båndlegging uten noen form for kompensasjon eller erstatning.
-

Hørings svar Ny E-18 Tvedestrand - Risør og oppheving av gjeldende kommunedelplan

Kommunedirektørens forslag til vedtak

<Tvedestrand kommune støtter valget av korridor 20-1 som fremtidig trase for ny E18 mellom Tvedestrand og Risør.

Tvedestrand kommunestyre peker følgende:

1. Det bør presiseres i bestemmelsene at ny E18 skal ha 4 felt.
2. Der forholdene ligger til rette for det bør det lages støyvoller for å dempe ulempene med ny vei.
3. Den nye broa på Rødmyr kan ikke bli kommunal, og man bør se om asfalten m.m. på gamle E18 ved Gliddi/ Myklebostad kan gå inn som en del av det nye veianlegget.
4. Det bør ses på muligheter for å bedre omkjøringsveien ned Tveitehallingene fra Amtmannsvingen til avkjørselen til Fosstveit.
5. Det er viktig med fortsatt høy prioritet av jordvern. Planen bør peke på mulige erstatningsarealer eksempelvis i Hasseldalen.
6. Kommunedelplanen bør si noe om hvordan man skal forholde seg til syredannende gneis og hensyn til verna vassdrag.
7. Kommunedelplanen bør beholde muligheten for å legge vegen mellom Valle og Tveite i kulvert under ny E18, og dermed unngå å ha to fremtidige broer over Storelva.
8. Den gamle kommunedelplanen for E18 tenkes opphevet enten som en del av dette planarbeidet eller i arbeidet med kommuneplanen.

Vi ber om at merknadene i saksfremlegget hensyntas i det videre planarbeidet, og oversender hele saksfremlegget som høringsinnspill.>

Vedlegg

Planbestemmelser-tvedestrand_risoer-kommune

Plankart-tvedestrand

Planbeskrivelse E18

Bakgrunn for saken (fakta)

Nye Veier har sendt ut forslag til kommunedelplan for ny E18-strekning mellom Rødmyr i Tvedestrand kommune og Akland i Risør kommune. Planforslaget er ute til offentlig høring. Tvedestrand kommune er gitt utsatt frist for uttalelse til den 16. oktober 2025. Kommunedelplanen båndlegger en korridor for fremtidig firefelts motorvei med fartsgrense 100 km/t, og legger opp til en del gjenbruk av eksisterende E18-korridor for å redusere arealbeslag, kostnader og klimagassutslipp.

Problemstilling

Hvilke hensyn mener Tvedestrand kommunestyre er viktig at blir hensyntatt i det videre planarbeidet for korridor 20-1?

Faglige merknader/historikk

Et sammenhengende planarbeid for fremtidig E18 på strekningen har pågått over flere år i ulike faser:

- 2018-2019: En kommunedelplan med konsekvensutredning for strekningen Dørdal – Grimstad ble utarbeidet og vedtatt i 2019. Planen fastsatte en korridor for fremtidig E18 som ble båndlagt i påvente av videre planlegging.
- 2020-2021: Nye Veier fortsatte planleggingen med en detaljregulering på strekningen Tvedestrand – Bamble, hovedsakelig innenfor korridoren fra kommunedelplanen. I 2021 var et planforslag på offentlig ettersyn og høring (heretter kalt planforslag 2021). Summen av innkomne merknader og innsigelser gjorde at Nye Veier mente at det ikke var tilslutning til planforslaget.
- 2021-2022: Med bakgrunn i merknadene og prosjektets kostnadsnivå ble det gjennomført en verdioptimalisering (Nye Veier, 2022), med mål om økte kostnads- og miljøgevinster. Et sentralt grep var å planlegge for mer gjenbruk av dagens E18 med 100 km/t, noe som bidrar til bedre tilpasning til landskapet og mindre arealbruk. Verdioptimaliseringen pekte på at økt grad av gjenbruk kan øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Strekningen mellom Tvedestrand – Bamble ble deretter delt i tre deler med ulike tidshorisonter og planprosesser. For delstrekningen gjennom Tvedestrand og Risør kommuner ble det anbefalt å videreføre planprosessen med en detaljregulering med konsekvensutredning.
- 2022-2024: Det ble fastsatt et planprogram (29.06.2023) og utarbeidet en konsekvensutredning av fire forskjellige alternativer for fremtidig E18, mellom Rødmyr i Tvedestrand kommune og Lindtjenn i Gjerstad kommune. Konsekvensutredningen anbefaler alternativ 20, fra Rødmyr til Akland, for videre planarbeid. Konsekvensutredningen avdekket imidlertid at strekningen har lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Nye Veier revurderte derfor planbehovet, og anbefalte å gå videre med en kommunedelplan framfor en reguleringsplan.
- 2025: IKP-styret vedtok den 03.02.2025 å gå videre med en kommunedelplan for alternativ 20-1. Det er utarbeidet et forslag kommunedelplan med basis i alternativ 20, mellom Rødmyr og Akland, som nå er på høring.

Gjennom det arbeidet som er gjort har prosjektet fått en vurdert samfunnsnytte, som er viktig for Nye Veiers prioritering av de forskjellige veganleggene i landet. Foreløpig vil ikke veien være høyt prioritert, men hvis vi får vedtatt en kommunedelplan har vi et prosjekt med en vurdert samfunnsnytte, som gjør at denne strekningen er aktuell når nye prosjekter skal inn på prioriteringslista til Nye Veier.

I forhold til forslaget som nå foreligger støtter administrasjonen valget av korridor 20-1. Det er gjort et omfattende arbeid med konsekvensutredninger som konkluderer med at korridor 20 er det beste alternativet.

I forhold til planforslaget har vi følgende merknader:

1. Fire felts motorvei

Planbestemmelsene er juridisk bindende og er førende for fremtidig arbeid med detaljreguleringsplanen. Kommunedirektøren har merknader og innspill til følgende punkt i planbestemmelsene:

Planbestemmelse 3.1 Utforming, første ledd:

«Fremtidig E18 skal bygges med fysisk adskilte kjørebaner. Veistandard fastsettes i reguleringsplanen, i tråd med veinormalene som gjelder på det tidspunkt reguleringsplanen vedtas.»

I kommunedelplanen for E18 fra 2019 er det presisert i bestemmelsene at det skal anlegges en 4-felts motorvei. Kommunestyret i Tvedestrand har, på lik linje med de andre kommunene i IKP-styret, vedtatt at målet er utbygging av 4-felts motorvei på hele strekningen. Kommunedirektøren mener det må presiseres i planbestemmelsene at det skal bygges en 4-felts motorvei med adskilte kjørebaner.

Dette er i tråd med det som beskrives og vises i planbeskrivelsen.

2. Hensyn til støy

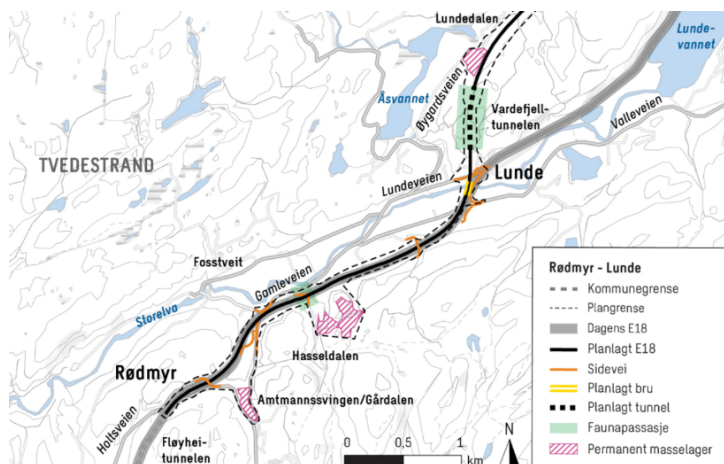
Støy kan være en stor belastning for dem som bor langs en stor motorvei. Støyen vil bevege seg langt og påvirke både bolig- og friluftsområder.

I et stort veganlegg vil det være betydelig med overskuddsmasser. Mye av overskuddsmassene vil være stedeegne lokale masser som i liten grad kan brukes inn i et veganlegg. Med god planlegging vil disse kunne legges ut som støyvoller i områder som er sårbare for støy. Et godt eksempel på dette kan man se sør for Brokelandsheia der veien går gjennom et viktig friluftsområde som er skjermet med støyvoller. Tilsvarende er det bygd opp støyvoller ved Akland mot boligbebyggelsen der. Vi ber om at Nye Veier legger inn dette som premiss for bruk av løsmasser der det er bebyggelse som blir berørt.

3. Bro ved Rødmyr og ønske om fjerning av asfalt på slettene ved Gliddi

I planforslaget er det lagt opp til å videreføre en bro over E18 ved Rødmyr. Tvedestrand kommune har gitt beskjed til vegmyndighetene at kommunen ikke kan overta en slik bro som del av en kommunal veg. Departementet vurderer i disse dager eierforholdet til dagens veg.

På Gliddi/Myklebostad ligger fortsatt den gamle E18 med full bredde, og er nå en blindvei. Vi håper at det kan være mulig å fjerne den gamle veien som ligger igjen med svært liten bruk, og heller bredde litt på gang- og sykkelvegen til lokalvei, her blir ingen omkjøringsvei. Asfalten i den gamle veien kan da brukes inn i det nye anlegget på en god måte og at gjenbruk kan vurderes positivt.



Kartskissen viser området for ny kommunedelplan fra Rødmyr, forbi Tveite og Lunde, før veien går i tunnel inn i Lundedalen.

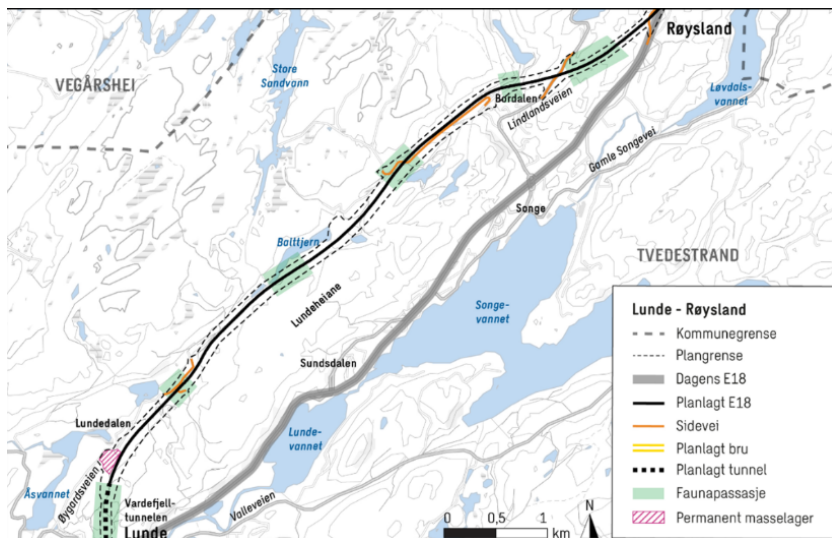
4. Omkjøringsveg ved Amtmannsvingen

Erfaringsmessig ser vi at omkjøringsveier blir mye brukt på nye E18 strekninger, på grunn av mye vedlikehold som bare kan gjennomføres uten at det er trafikk. Kommunedelplanen har en god løsning for dette ved at trafikken kan følge dagens E18 på det meste av strekningen. Det er imidlertid en flaskehals på omkjøringsveien, fra Amtmannsvingen ned Tveitehallingene til veien går under dagens E18. Her er veien smal, svingete og bratt, samtidig som dette er eneste adkomst for myke trafikanter mot sentrum fra Angelstad og Songe. Spesielt i forbindelse med at dagens E18 skal utvides, så er dette en utfordring som planarbeidet bør si noe om.

5. Jordvern og erstatningsarealer

Den nye vegstrekningen planlegges med et betydelig inngrep i jordene på Tveite og Ramleth. I Tvedestrand kommune har vi generelt lite sammenhengende innmark med så høy kvalitet og produksjonsevne, som de områdene som blir berørt av veganlegget. Det er derfor viktig at kommunedelplanen ikke stenger for muligheter for å redusere tap av dyrket mark.

I Hasseldalen er det skissert et betydelig massedeponi som i et åpent møte er sagt skal brukes til fremtidige jorder. Det bør presiseres i kommunedelplanen hvilke områder som eventuelt skal forbedres/ utvides.



Kartutsnittet viser E18 traseen fra den kommer ut av tunnelen i Lundedalen opp til den indre delen av Songe, før den krysser Lindlandsveien og kommer ut ved dagens E18 ved gamle Røysland skole. De grønne feltene i veien viser viltpassasjene på denne strekningen.

6. Syredannende gneis og verna vassdrag

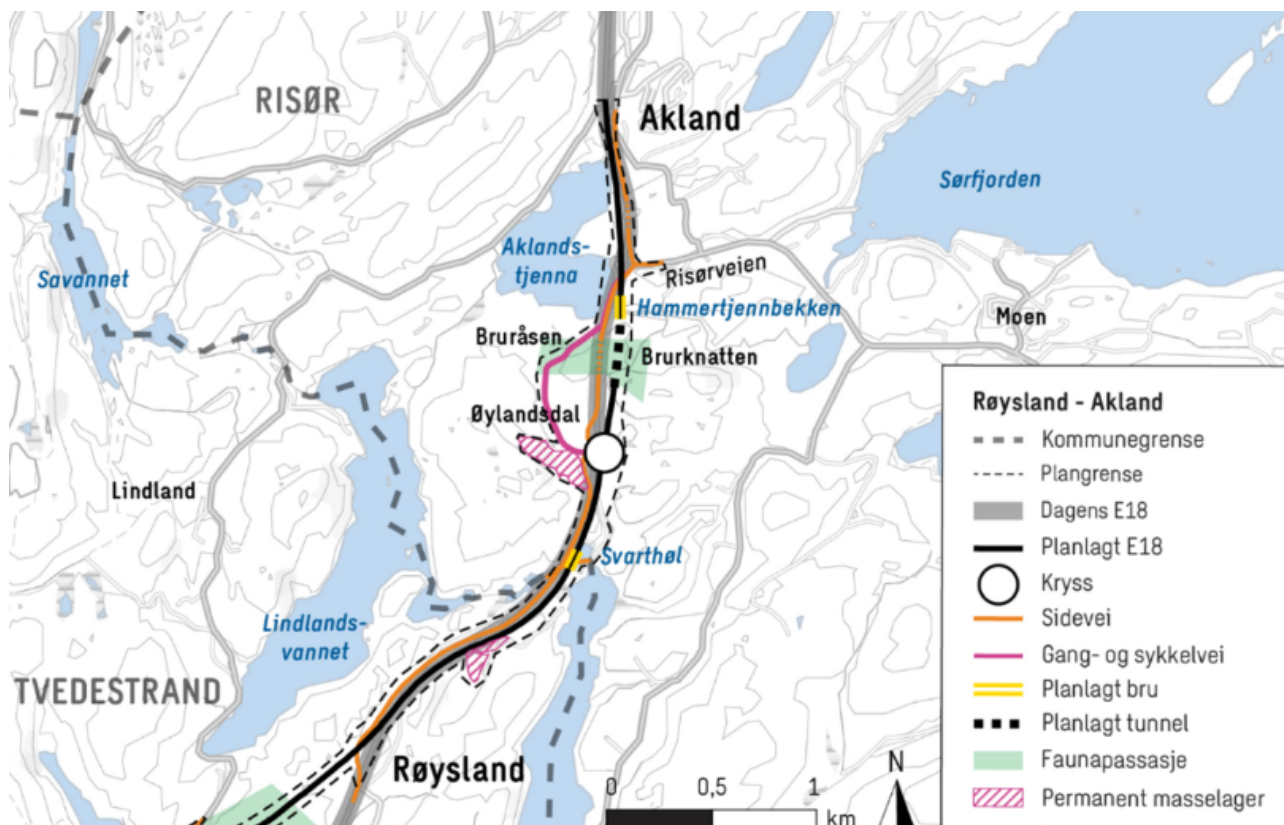
I Tvedestrand har vi en del fjell med syredannende gneis. Syredannende gneis vil danne svovelsyre når det blir sprengt, og sprengsteina blir utsatt for regnvann og luft. Dette kan gjøre at leveforholdene for fisk blir dårligere. Det gjelder spesielt for laks og ørret som er sårbare for sur avrenning.

På strekningen Tvedestrand – Risør ligger hele traseen i nedbørfeltet til verna vassdrag med bestander av laks og sjørret. Begge vassdragene drenerer ut i Songevann hvor vannkjemien allerede er vanskelig på grunn av forurensing fra tidligere industri.

Vi ønsker at kommunedelplanen synliggjør hvordan man tenker å håndtere utfordringer med syredannende gneis.

I konsekvensutredningen går det frem at både Røyslandselva/ Steaelva og Storelva med tilhørende bekker som Songebekken er verna vassdrag og viser til de rikspolitiske retningslinjene for hvilke hensyn som skal tas.

Vi tenker derfor at det er viktig å legge dette til grunn ved vassdragskrysninger.



Kartutsnittet viser at ny E18 treffer gamle E18 rett nord for gamle Røysland skole. Her vil gammel og ny E18 gå parallelt bort til det nye toplanskrysset ved Øylandsdalen. Det nye krysset vil derfor komme sør for de to tunnelene som ligger i dagens trase.

7. Bro over Storelva ved Lunde/Ramleth

I eksempellinja til Nye Veier legges det opp til at veien mellom Laget/ Valle og Ramleth/ Tveite skal avskjæres og at veien fra Laget føres inn på dagens E18 som krysser Storelva på en 3-felts bro.

Vi håper man kan se på mulighetene for å legge en kulvert under den nye E18 som gjør at behovet for å beholde 3-felts broa over Storelva vil forsvinne. Ved å videreføre dagens løsning vil også bygdene Tveite/ Ramleth/Valle fortsatt få en felles tilhørighet som blir redusert hvis man må gå rundt via Angelstad.

Vi håper at kommunedelplanen ikke vil være til hinder for alternative løsninger i dette området.

8. Opphevelse av gammel kommunedelplan

Nye veier har varslet at de ønsker å oppheve gjeldende kommuneplan for E18 Dørdal - Grimstad. I Tvedestrand går denne veilinja nærmere grensa mot Vegårshei enn det nye forslaget. Den gamle kommunedelplanen er tatt ut av forslaget til ny kommuneplan, og vil enten kunne oppheves samtidig med at den nye kommuneplanen blir vedtatt, eller når kommunedelplanen blir vedtatt.

Det er et svært omfattende planarbeid der planbestemmelser, plankart og planbeskrivelse ligger vedlagt saken. Andre dokumenter i saken som konsekvensutredninger, planprogram med mer anses som underliggende dokumenter. Disse kan finnes på Nye Veiers hjemmeside.

Gjeldende regelverk på området

Etter at kommunedelplanen for E18 Tvedestrand – Risør har vært på høring og offentlig ettersyn, vil Nye Veier oppsummere og svare på alle uttalelser. Kommunedelplanen blir så bearbeidet på bakgrunn av uttalelsene og sendes til sluttbehandling i kommunestyret i både Risør og Tvedestrand.

Konklusjon

Forslaget til ny kommunedelplan er godt begrunnet og har mange positive sider. Vi håper nye Veier vil vurdere våre innspill på en god måte, og gjøre eventuelle vurderinger før sluttbehandlingen.

Tvedestrand, 24.09.2025

Kommunedirektøren

16.oktober 2025

Geir Myre

Kommune: Begge kommuner

Representerer: Myndigheter

På vegne av: Agder og Telemark Bispedømmekontor - Den Norske Kirke

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Vi viser til oversendt høring og offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan for E18 Tvedestrand – Risør og oppheving av gjeldende kommunedelplan. Agder og telemark biskop uttaler seg i forhold til berørte kirkelige interesser jfr Kap 4.3.2 i Q-06/2020 Forvaltning av kirke, gravplass og kirkens omgivelser som kulturminne og kulturmiljø (kirkerundskrivet).

Planens utstrekning og valgt trase berører ikke nåværende kirkesteder eller kirkers omgivelser tilknyttet Den norske kirke. Vi har derfor ikke innspill til dette planforslaget.

**ORGANISASJONER, LAG, FORENINGER
OG POLITISKE PARTIER**

Kjersti Grannes

Kommune: Risør

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Akland Vel

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Høringsuttalelse 10/10 2025 fra Akland Vel:

Det er en overdrivelse å si at vi på Akland er fornøyde. Vi har ført en lang kamp i forsøk på å redde vår bygd og vårt nærmiljø. Vi har ønsket å medvirke, men har opplevd at det har manglet arenaer for det. I det siste har vi observert at også lokalpolitikere blir presset opp i et hjørne, og må gå på akkord mht ønsker og krav som opprinnelig lå til grunn, både når det gjelder kryssløsninger og ny risørvei.

Vi mener fortsatt at det er viktig å ikke gjenta tabben fra siste veiutbygging i distriktet, dvs strekningen Gjerstad-Akland som åpnet i 2004 og som raskt viste seg å bli utdatert. Vi mener i likhet med flere lokalpolitikere at det denne gangen bør bygges for fremtiden, og vi tenker ikke at linje 20-1 er et svar på det. Ved behov for utvidelse eller oppgradering av ny E18 vil den valgte trasé ikke være mulig å utvide og den såkalte gjenbrukslinja vil da i verste fall vise seg å være den minst samfunnsøkonomiske og miljøvennlige løsningen.

Imidlertid er den foreslåtte løsningen med traséen på vestsiden av eksisterende E18 utvilsomt bedre for en del av våre innbyggere, enn den eksempellinja som opprinnelig ble presentert for linje 20. Det innebærer at noen hus blir spart. Det er dessuten viktig å få en avklaring for beboere på Akland etter mange år i uvisshet. Det gir oss mulighet for å gå videre i livet.

Skåning av nærmiljøet gjennom avbøtende tiltak:

Vi regner med at forskrifter og retningslinjer for støy og svevestøv overholdes.

Selv om E18 kommer litt lenger vekk fra bebyggelse vil den uansett komme tett på boområder og friområder. Deler av boområdet på Akland vil ikke få oppgradert støyvern fordi området ligger utenfor reguleringsområdet. Vi forventer at skaden vi påføres ved å få en firefelts motorvei rett ved, en motorvei som dessuten fradeler bomiljø og friluftsområde, søkes kompensert gjennom beste tilgjengelige teknologi for avbøtende tiltak. Bruk av kulvert bør vurderes.

Badeplassen ved Aklandstjenna blir ødelagt og må flyttes og etableres et nytt sted. Badeplassen må også skjermes fra E18, både mot støy, forurensning og visuelt.

Hvis Risørkrysset blir i Øylandsdalen kan det bidra til endret kjøremønster og økt trafikk på Søndeledveien og opp gamleveien til Moland. Det kan også innebære tungtransport på veier som ikke er dimensjonert for det. Vi ser også utfordringen det kan bli med å trygge skoleveien for barna våre. Dette vil også være en potensiell forurensningskilde (støy og støv). Denne trafikken må forsøkes forhindret

Kay Henning Holum

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Angelstad jaktlag

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Innspill fra Angelstad jaktlag.

Angelstad jaktlag stiller seg positive til planen for linje 20-1, og at linje 40 trekkes ut av kommunedelplanen.

Men vi vil likevel komme med noen innspill angående viltpassasjer. Slik vi vurderer det legger planen opp til gode passasjer for viltet, men vi vil spesielt påpeke områder vi ser på som utfordrende for viltet.

1. Viltpassasje Hasseldalen, her ser vi at det pr. i dag er en del utfordringer og at passasjen blir lite bruk, det må derfor vektlegges å få en bedre fungerende passasje ved Hasseldalen.

2. Vi mener at kulvert ved Djupedal før Svarthål bør oppgraderes til en fungerende viltpassasje med bakgrunn i at det her blir lange avstander mellom viltpassasjer i området, nærmeste blir da mellom Bordalen og Lindal og ved tunneltaket før Aklandstjenna.

Hilsen Kay Henning Holum
Sekretær Angelstad jaktlag.

Torgrim Landsverk

Kommune: Begge kommuner

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Fortidsminneforeningen, Aust-Agder lokallag

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Hei 😊

Vedlagt finner dere våre innspill i saken som vi håper en vil hensynta i det videre arbeidet.

Tusen takk!

Vedlegg

Torgrim_Landsverk_2025101611392214-Vedlegg_1-Hoeringssvar_-
_Off.ettersyn_av_forslag_til_kommunedelplan_for_ny_E18_Tvedestrand-Risoer,_10102025.pdf



Fortidsminneforeningen
Aust-Agder lokallag

Nye Veier

Kjøita 6
4630 Kristiansand

post@nyeveier.no

Dato: 10. oktober 2025

Deres sak: E18 Tvedestrand - Risør

Høringsvar - Off. ettersyn av forslag til kommunedelplan for E18 Tvedestrand - Risør og oppheving av gjeldende kommunedelplan.

Det vises til kunngjøring om høring og offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan for E18 Tvedestrand - Risør og oppheving av gjeldende kommunedelplan datert 26. juni 2025, med høringsfrist satt til 10. oktober 2025. Vi i Fortidsminneforeningen ønsker med dette å komme med våre merknader i saken.

Fortidsminneforeningen har som formål å arbeide for langsiktig bevaring av kulturminner og kulturmiljøer, samt å skape allmenn forståelse for verdien av disse. Vi jobber gjennom frivilligheten. Våre hovedoppgaver er blant annet å arbeide for god stedstilpasning og å styrke tradisjonshåndverket og bygningsvernet, engasjere oss i lokale vernesaker og påvirke kulturmiljøvernpolitikken i Norge.

VÅR KONKLUSJON:

Gjenbruk av bygningsmasse er bra for hensynet til kulturminner og miljø. Ved å bevare bygde kulturminner tar en samtidig hensyn til klima og miljø, men ved å gjenbruke mye av den gamle E18 slik man her legger opp til ser vi at mange kulturminner og bygningsmiljøer rammes hardt og negativt. Dette går direkte i mot for eksempel kommuneplanbestemmelsene, slik som §2-12 pkt. b) i Risør kommune.

Planområdet - uten en helhetlig tanke:

Det er svært uheldig at denne kommunedelplanen kun gjelder fra Rødmyr i Tvedestrand til Akland i Risør, og ikke tar med stykket mellom Akland til Moland eller aller helst Smalmyrhalsen. Det medfører at man ikke får vurdert de helhetlige konsekvensene av trasé valget en i dag jobber med.

På Moland finnes det freda gravhauger og svært verdifulle bygningsmiljøene som ikke blir inkludert og vurdert i helheten. Gravhaugene er i konsekvensutredningen (Fagrapport KU - Kulturarv) vurdert som en av noen få svært viktige kulturmiljøverdier mellom Tvedestrand og Brokelandsheia.

Hvis kommunedelplanen blir vedtatt med alternativ 20-1 kun fra Akland krysset frem til Rødmyr, stiller vi oss svært undrende til om disse kulturmiljøverdiene på Moland i det hele tatt noen gang vil bli vurdert på en adekvat måte når E18 skal utvides gjennom dette sårbare miljøet. Dette fordi alternativ 20-1 kun fra Rødmyr til Akland tvinger en fremtidig trasé ved Moland til å ligge der den er i dag, men da betydelig utvidet og da ødeleggende for betydelige kulturmiljøinteresser.

Manglende registreringer og konsekvensutredning:

Selv om mye av det som står i konsekvensutredningen er bra, så er den ikke på noe vis utfyllende nok og holder ikke på noe vis den kvalitet som man hadde for tidligere alternativ 40 og som en også må kunne forvente for de andre alternativene. Dette arbeidet mener vi burde vært et minimumskrav at ble gjennomført før endelig trasé blir besluttet, slik at man faktisk får et helhetlig og kvalitativt godt nok beslutningsgrunnlag.

I forbindelse med tidligere vedtatt korridor (Alternativ 40) ble det registrert mange kulturminner, mens det ikke finnes tilsvarende mengde registrerte kulturminner langs de andre veikorridorene. Det er derimot mye som tilsier at det finnes mange flere kulturminner langs alternativ 10, 20 og 30 enn det som er registrert i dag, derfor er den overfladiske konsekvensutredningen som nå foreligger ikke god nok.

Fortidsminneforeningen registrerer at man i arbeidet med ny kommunedelplan der alternativ 20-1 nå er den anbefalte korridoren, uttaler i tilsvar til vårt forrige høringssvar at en ikke vil foreta kulturmiljøregistreringer slik man gjorde for alternativ 40, før endelig korridor er vedtatt. Det mener vi ikke på noe vis er godt nok og spesielt ikke når denne kommunedelplanen ikke inkluderer strekket mellom Akland - Moland - Smalmyrhalsen.

Blir alternativ 20-1 det endelige trasévalget uten en ordentlig konsekvensutredning som inkluderer de samme undersøkelser som ble foretatt for alternativ 40, vil det være for sent å gjøre denne typen kulturmiljøregistreringer fordi kulturmiljøverdier som blir funnet da allerede må anses som tapte, om en ikke setter i gang tiltak som plutselig vil være fordyrende for prosjektet.

Velger man allikevel å gå i mot våre tydelige faglige innspill og går videre med alternativ 20-1 uten å se hele strekket mellom Moland og Rødmyr som en helhet og uten en adekvat konsekvensutredning for kulturmiljøverdiene, så er det svært viktig at det kommer noen tydelige krav, blant annet krav til hvordan situasjonen på Moland skal løses i fremtidige utvidelser av E18. Dette må sikres i juridisk bindende dokumenter for E18 utviklingen mellom Bamble-Tvedestrand.

Krav til flytting istedenfor riving:

Det er viktig at det gis en forutsigbarhet for kjente og ukjente kulturminner av verdi. Istedenfor riving, bes det om at disse istedenfor blir flyttet kostnadsfritt til et nytt sted lokalt. Løses/kjøpes

slike kulturmiljøverdier ut av Nye Veier eller andre, må Nye Veier allikevel pålegges et ansvar om flytting av disse kanskje små, men svært sårbare og viktige kulturminnene, til et annet passende sted lokalt. Dette må komme inn i planbestemmelsene og plankartet.

Eksempler på slike kulturmiljøverdier kan være husmannsplasser (som det er flere av innenfor alternativ 20-1) som fortsatt står ganske intakte. Husmannsplasser er en svært underrepresentert gruppe av verna kulturminner i Norge og disse har ofte en mye høyere verneverdi enn hva man først antar. I Norge er antallet freda husmannsplasser kun cirka 10 plasser, noe som er helt i ubalanse med tanke på hvor stort husmannsvesenet var i Norge.

Krav til ekstra tiltak der store kulturminneverdier forringes:

I fagrapporten registrerer vi at der «store kulturminneverdier» i alternativ 20-1 konkluderes med at blir «forringet», så har man ikke kommet med gode nok tiltak for å sikre at disse kvalitetene istedenfor heller forblir «ubetydelig endring» eller «forbedret».

Dette mener vi er svært uheldig og vi ber om at det for disse områdene heller sikres løsninger som tunnel, faunapassasje eller lignende slik at kulturmiljøverdiene ikke forringes slik det nå legges opp til.

Vi gjentar ellers fra tidligere høringsrunde i 2023 der vi ber om at man tar spesielt hensyn til bærekraftige bygningsmiljøer bygget før 1945 slik at disse kulturmiljøene kan bestå, brukes og tas vare på i mange generasjoner fremover. Disse bygningsmiljøene er i stor grad bygget i materialer av høy kvalitet. I et klimaregnskap må også bevaring av disse, vis av å rive/bygge nytt eventuelt bli vurdert.

Klimahensyn:

Klimahensyn er mye mer enn kun å ta vare på viktige naturverdier. På oppdrag fra Riksantikvaren har SINTEF analysert en rekke casestudier og gjort systematisk gjennomgang av norske og internasjonale publikasjoner om livssyklusanalyse. Rapporten viser tydelig at det mest bærekraftige bygget er det som allerede er bygd. Analysen viser at rehabilitering er et bedre alternativ enn å rive i en 30-årshorisont mot 2050, da det kan ta opptil 80 år før et nybygg utligner klimagassutslippet fra byggeprosessen.

I Riksantikvarens klimastrategi for kulturmiljøforvaltningen 2021-2030 har man som mål at kulturmiljø skal forvaltes gjennom samordnet arealbruk og arealplanlegging, slik at klimagassutslipp reduseres og kulturhistoriske verdier og interesser ivaretas. Videre skal bygninger bevares og brukes, slik at klimagassutslipp reduseres og kulturmiljø ivaretas.

Dette tas med fordi et mål i detaljreguleringen er å begrense klimagassutslipp, med en høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet, hvor også ikke-prissatte verdier og konsekvenser skal vurderes.

SAMMENDRAG:

Vi ber om at en følger opp følgende i det videre arbeidet:

- I dette kommunedelplanarbeidet burde Gjerstad kommune vært inkludert, i allefall for strekket Smalmyrhalsen - kommunegrensen til Risør slik at en får en helhetlig vurdering av alle potensielle trasévalg.
- Planområdet burde utvides til å inkludere hele strekket mellom Rødmyr - Smalmyrhalsen (minimum Moland), ikke kun Rødmyr - Akland. Dette er avgjørende for å sikre en godt nok opplyst sak og et best mulig helhetlig beslutningsgrunnlag, som igjen vil kunne sikre svært store kulturmiljøverdier av opptil nasjonal verdi. For slike verdier er Kulturminneloven §1 tydelig på hva som skal prioriteres.
- Fullstendige kulturminne- og arkeologiske undersøkelser for alle potensielle trasévalg (ikke kun alternativ 40) må være på plass før endelig trasévalg besluttet for å sikre best mulig og helhetlig beslutningsgrunnlag. En slik registrering kan ikke utsettes til trasévalg er endelig valgt.
- Blir alternativ 20-1 videreført uten nevnt utvidelse av planområdet og utredning som nevnt ovenfor:
 - o Klare krav og forventninger til hvordan situasjonen på Moland skal løses, der det finnes store kulturmiljøverdier av opptil nasjonal verdi. Dette må komme frem i planbestemmelsene eller annet juridisk bindende dokument for E18 utbyggingen mellom Bamble - Gjerstad - Tvedestrand.
 - o De bygde kulturminner av verdi (gjelder ikke kun registrerte kulturminner) forventes flyttet kostnadsfritt til nytt sted lokalt, uavhengig av eierskap. Disse eiendommene bes avmerket på plankart og sikres i planbestemmelsene.
 - o Kulturmiljøer hvor man i Fagrapport KU - Kulturmiljø har kommet frem til at har stor verdi og konkludert med at vil bli «ferringet» som følge av tiltaket, må sikres bedre. Dette betyr tiltak som fører til at tilstand etter tiltaket blir «ubetydelig ferringet» eller «forbedret». Dette gjennom løsninger som for eksempel tunnel, faunapassasjer eller annet slik at store kulturmiljøverdier ikke ferringes.
 - o Det må tas særlig hensyn til de bygningsmiljø bygget før 1945 slik at disse kulturmiljøverdiene består, brukes og tas vare.

Vi ønsker Nye Veier og kommunene i planområdet lykke i det videre arbeidet med planprosessen, og vil til slutt takke dere for at vi har blitt tatt med i høringslisten. Vi ber om at vi får fortsette å bli høringsinstans i denne saken, frem til endelige veialternativ og plan er vedtatt.

Beste hilsen,
Fortidsminneforeningen, Aust-Agder lokallag
v/Torgrim Landsverk
Styreleder

KOPI:

- Tvedestrand kommune
- Risør kommune
- Vegårshei kommune
- Gjerstad kommune
- Riksantikvaren
- Agder Fylkeskommune v/Seksjonen for kulturminnevern og kulturturisme
- Fortidsminneforeningen, Agder avdeling

Andreas Lilleholt

Kommune: Begge kommuner

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Vedlegg

Andreas_Lilleholt_20251016111442676-Vedlegg_1-

Uttalelse_fra_styret_i_Holt_og_Vegaarshei_Bondelag_til_Nye_Veier_og_Tvedestrand_(1).pdf

Korrigert innspill til Kommunedelplan for ny E18 Tvedestrand- Risør.

Vi henstiller til Nye Veier og kommunene som skal vedta en ny plan, å ta særlig hensyn til jordbruksarealer i forbindelse med ny E18 gjennom Tvedestrand. I vår kommune er omlag 3 prosent av arealet jordbruksareal og enda mindre er fulldyrket. Dette gjør at vi trenger all jord som er dyrket, da det er små muligheter for å dyrke nye arealer. Videre er det viktig for å sikre levebrødet til de bøndene som driver jorda, at den får ligge i fred. Vi ser i en urolig tid at beredskapstanken blir viktigere og derfor må hver enkelt kommune se på sin mulighet til å brødfø sin befolkning.

Vi vet også at føringer fra myndighetene tilsier at matjord skal beskyttes. For å dyrke jorden må det gå an å bo på gårdene. Tenk på dette når det planlegges.

Dersom det er uunngåelig at landbruksjord blir veigrunn, må grunneieren kompenseres rikelig. En mulighet er at det brukes overskuddsmasser til å lage ny jord lett tilgjengelig og i rikelig monn. Se etter steder det er mulig å fylle opp søkk eller fjerne "øyer" på jorder o.l. for å bedre arronderingen. Dette kan gjøre arealene mer produktive. Bruk landbruksfaglig kompetanse når det skal lages nytt dyrketareal. Vi har sett eksempler der det har blitt brukt uegna masser som toppjord.

Vi ser veldig positivt på signalene fra Nye Veier om at veitraseen blir sprengt inn i fjellet fra Rømyr til Ramleth for å unngå utfylling over jordbruksarealer langs traseen. Vurder også om planområdet bør utvides noe, feks i Hasseldalen, om det skulle bli nok masser til å lage mer

jordbruksareal enn forventet på nåværende tidspunkt. Videre er å miste areal et tap for produksjonsevnen og livsgrunnlaget for grunneieren. Vi oppfordrer Nye Veier til å være aktiv med å kjøpe areal som kan brukes til å kompensere tapet. Her bør man ikke være gni'en, arealet kan bety mye mer enn kun produksjon, tap av jakt og friluftsliv, og det at man i mange tilfeller mister arealet som er nærmest og lettest tilgjengelig fra der man bor, tilsier at erstatningen må være høyere enn kun eiendomstakst og forventet tap av framtidige inntekter.

Holt og Vegårshei bondelag mener at det er feil å ikke videreføre Valleveien mellom Valle og Tveite, og la den gå over nåværende E18-bro. Vi ønsker at veien følger nåværende trase, antakelig under ny E18, og at det gamle veilegemet og broa over Storelva og det som ikke trengs til vei i Lundekrysset blir fjernet og tilbakeført som jordbruksareal

Hilsen Styret i Holt og Vegårshei bondelag

Gunnar Hangeland

Kommune: Begge kommuner

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: JORDVERN AGDER

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Vedlegg

Gunnar_Hangeland_2025070812233849-Vedlegg_1-E_18_Tvedestrand_Risoer_-_Jordvern_Agder.pdf

E 18 Tvedestrand – Risør, korridor 20 - innspill.

Vi forstår at ovennevnte veistrekning er under prosjektering og er ute på høring.

Vi vil gjerne komme med noen kommentarer som vi ber om å bli lagt vekt på i det videre arbeidet med prosjektet.

Vi er urolig for mengden av dyrkbar og dyrket mark som vil bli berørt ved denne veibygingen. Regjeringen har ved flere anledninger pekt på at det er viktig å ta vare på disse ressursene av hensyn til beredskap og nasjonal matforsyning.

Vi vil anmode om at prosjektet i størst mulig grad unngår dyrket mark. Dersom noe jord likevel må flyttes av hensyn til veiprojektet, forventer vi at dyrkbar og dyrket jord blir tatt vare på, slik at den kan benyttes til ny matproduksjon i området. Flytting av matjord er ikke ønskelig, da kvaliteten av matjorda forringes slik at det tar mange år før det blir fullgod kvalitet. Ved slike prosjekter blir det vanligvis masseforflytting av overskytende stein som kan brukes til utfylling av lavereliggende terreng. Dette kan gi mulighet for betydelige arealer av ny dyrket jord. Dette kan bli positivt for landbruket i området og kan kompensere for ulemper som fører med veibygingen.

Vi vil sterkt fraråde at veiskråninger bekles med matjord. Jord er en altfor verdifull ressurs til dette formålet, og vi anbefaler heller bruk av flis fra hogstavfall i området, sand og avgravningsmasser. Dette kan forhindre hurtig vekst på veiskråninger som krever mye vedlikehold.

Vi viser til samarbeid på strekningen E 39 Mandalskrysset/Blørstad der våre synspunkter er blitt lagt vekt på. Vi forventer at dette blir fulgt opp også på strekningen Tvedestrand- Risør

Med hilsen

JORDVERN AGDER

Gunnar Hangeland

leder

Olav Schrøder

Kommune: Begge kommuner

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Norges Jeger- og Fiskeforbund, Aust-Agder

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Vedlegg

Olav_Schroeder_20251001074745363-Vedlegg_1-

Utbygging_nye_e18_Tvedestrand__Akland_foer_styremoeete.pdf

Til nye veier

Arendal 04.07.2025

Utbygging nye e18 Tvedestrand – Akland.

Vi har handsama saka i styremøte 21.09.2025. Lokallaga Tvedestrand og Risør JFF har fått kome med sine synspunkt.

NJFF-Aust-Agder ser at dessverre vil utbygging ta meir areal som er leveområde for vilt og fisk. For mange forsvinn også viktig jaktareal. Den vil også ta mange kvadratmeter med jordbruksareal og natur. Vi har også forståing av det trengs ein ny og betre veg mellom Tvedestrand og Akland.

Når vi ser på trase alternativa så peikar alternativ 20 seg ut som det beste for viltet og jaktinteresser. Det er tunellar som vilt kan bruke, og det er etter vårt syn godt med faunapassasjar, men det kunne vore fleire.

Når det gjeld faunapassasjar så må dei være av typa som gjer at dyr passerer mest og brukar kortast tid. Det må være vegetasjon rundt og under passasjen, slik at dyra fortast mogleg vil bruke dei. Det er viktig at det ikkje går vegar i same passasje for å optimalisere passasjen.

Elles er vi glad i tunellar og håpar dette kan vurderast i det lengst med tanke på at dette er mykje betre som faunapassasjer.

Det er også viktig at ny bru over Storelva blir bygd på ein slik måte at salt som brukt i løpet av vinteren blir fanga opp og ikkje hamnar i elva da dette er ei elv med både laks og sjøaure. Både under byggeprosessen og når brua er ferdig, så må ikkje brua på nokon måte hindre fisk både å gå oppstraums eller ned straums.

Det er viktig at viltgjerder har så små ruter at ikkje små jakthundar som til dømes dachs ikkje kan kome gjennom.

Vennleg helsing
Norges Jeger- og Fiskerforbund
Aust-Agder

Olav Schrøder
Regionssekretær

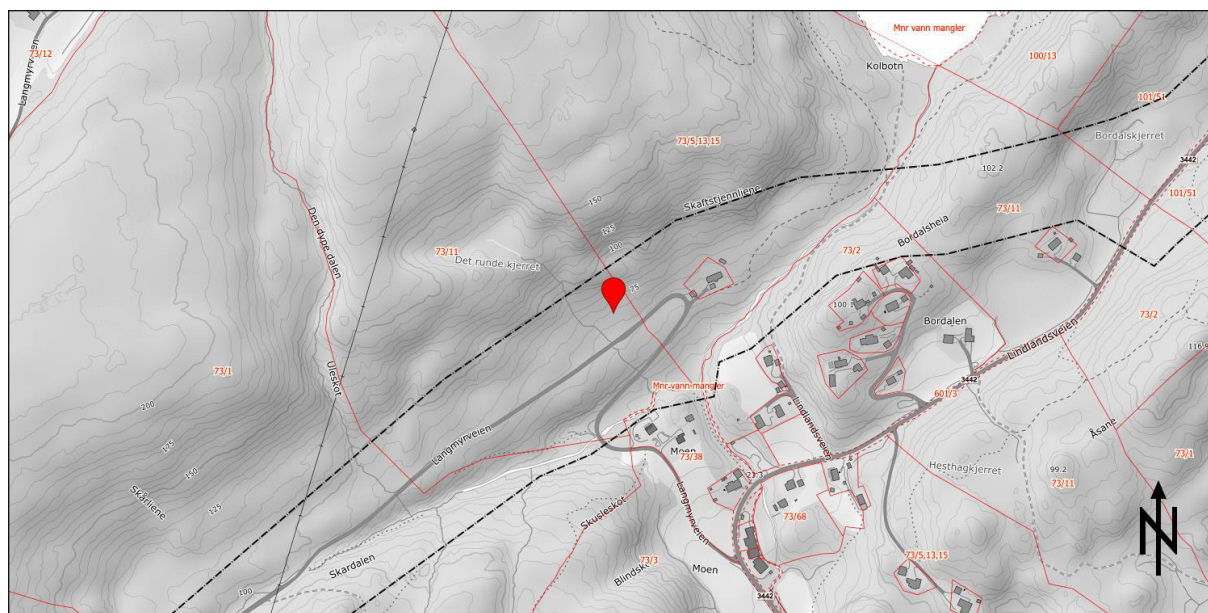
Terje Wiik

Kommune: Begge kommuner

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Risør Viltlag og Risør Fallviltgruppe

Lokasjon



Innspill

Det er ikke tydeliggjort hvordan fauna passasjen vil bli utformet for fauna passasjen vest for Røysland. Dette er et viktig område for viltet å kunne vandre mellom Tvedestrand og Risør.

det ser ut som der vil bli store skjæringer og utfyllinger, og dette vanskeliggjør muligheten for dyr å finne ut hvor de vil vandre uhindret.

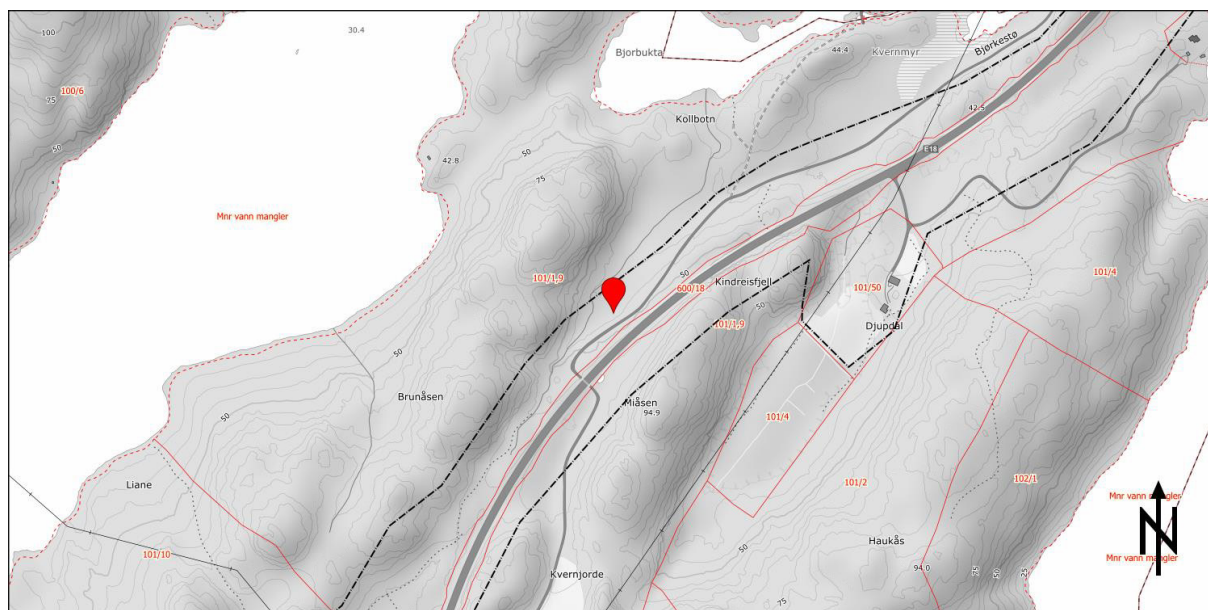
Terje Wiik

Kommune: Begge kommuner

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Risør Viltlag og Risør Fallviltgruppe

Lokasjon



Innspill

Jeg forstår at Ny E18 og parallel sidevei vil ligge veldig nærme hverandre fra Røysland til Øylandsdal, det er viktig å utforme kryss og denne strekningen på slikt vis at viltet hindres å komme ut på E18. Samtidig er det også viktig at der er en faunapassasje nærme kommunegrensen mot svarthol. Her er det stadig påkjørsler av rådyr og elg, og uhyre viktig at det lages en gangvei for dyr (Faunapasasje) under bru ved krysning over vassdrag. Slik at dyr kan vandre langs vassdraget under brua.

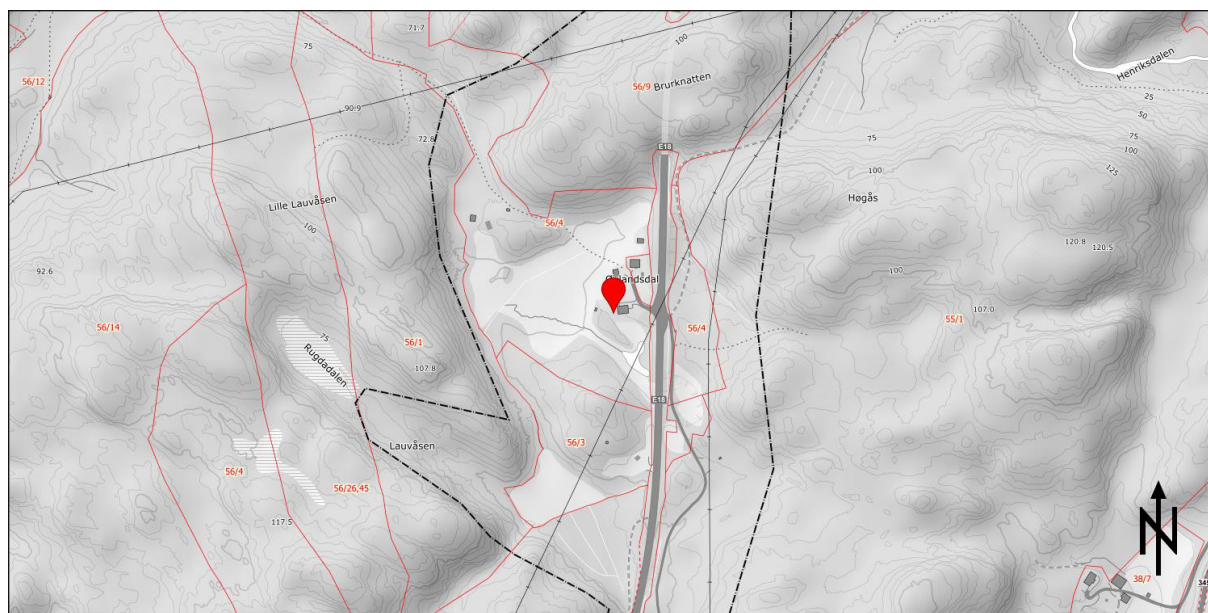
Terje Wiik

Kommune: Risør

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Risør Viltlag og Risør Fallviltgruppe

Lokasjon



Innspill

Utforming av kryss i Øylandsdal må lages slik at viltet ikke kan komme inn på E18.

Det må også lages gode porter i viltgjerdet i tilfelle Elg/Hjort/Rådyr kommer inn, og at det er mulighet å løse de ut gjennom portene uten å måtte avlive alle dyr som kommer seg inn på E18.

Terje Wiik

Kommune: Risør

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Risør Viltlag og Risør Fallviltgruppe

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Jeg ber om at Risør Viltlag og Risør Fallviltgruppe blir invitert med i videre behandlinger for faunpassasjer og veikryss i planarbeidet.

Hele strekningen fra Røysland og til Pinesund (Gjerstad Kommunegrense) er viktig for vandring av vilt inn i Risør Kommune.

utforming av kryss er også viktig for å unngå at viltet forviller seg inn på E18, noe som gir direkte innvirkning for Fallviltgruppa.

Ole Jørgen Granerud

Kommune: Tvedestrand
Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti
På vegne av: Tvedestrand Viltlag

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Tvedestrand Viltlag har tidligere levert innspill vedr. linje 40. Vi ønsker å videreføre det med nå aktuelle linje 20.

Se vedlagt Innspill samt kopi av vår uttalelse av 15.06.2018

Tvedestrand Viltlag
Ole J. Granerud

Vedlegg

Ole_Joergen_Granerud_20251008194524254-Vedlegg_1-Innspill_Viltlaget_-_E18_Oktober_2025.pdf

INNSPILL FRA TVEDESTRAND VILTLAG TIL KOMMUNEDELPLAN PLAN FOR NY E18 FRA RØMYR TIL RISØR GRENSE:

Vi viser til vårt første innspill til ny E18 datert 15.06.218 (vedlagt).

Ved første øyekast synes antall fauna passasjer som er nevnt i forslag til kommuneplan å være brukbar dersom utformingen blir i henhold til Vegvesenets retninglinjer referert under her. Imidlertid vil vi påpeke at det må være en fungerende passasje ved Djupdal da det er for stor avstand mellom passasjene ved Lindland og tunellen gjennom Brurknatten. Med bakgrunn i de feil som er gjort ved anlegging av veikrysset ved Grenstøl må det sikres at viltet får naturlige trekk utenom planlagt kryss ved Øylandsdalen.

Leser vi vegvesenets egne manualer, eks. V134 er det ekstraordinære krav knyttet til faunapassasjer når man deler opp større urørte naturområder. Da inngår også krav om tunell løsning i tillegg til over/ underganger for å sikre naturlige og mer sammenhengende krysningspunkter over trasèen.

Det er viktig at man opprettholder kravet om etablering av passasjer i et omfang og størrelser som er forenlig med de seneste forskningsrapporter og anbefalinger på området. Vi viser bla. til rapport 316 utarbeidet for statens vegvesen. Denne viser at optimal effekt først oppnåes ved 40 meters bredde og frekvens på 1 passasje pr 1 km, ved kryssing av motorveg. Ut over dette må det tas høyde for føre var prinsippet i naturmangfoldsloven.

Nye Veier har en tendens til å mene at langt mindre løsninger er ok og utelater dermed å ta innover seg alle fakta.

Forøvrig forventer vi å bli tatt med i den videre planlegging av denne veistrekningen.

Tvedestrand Viltlag,
07.10.2025

Tvedestrand 15.06.2018

Planmyndighet

På vegne av Viltlaget i Tvedestrand Kommune sender vi følgende innspill til planprosessen.

Sammenhengende ny motorvei gjennom store deler av sør Norge vil få en barriere effekt som vi ikke kjenner konsekvensene av fullt ut. Tidligere utbygde strekninger går stort sett gjennom sentrale strøk der konflikt med faunaen er mindre. Det har også vært større rom for å planlegge inn større tunnel og brustrekninger som har gitt naturlige passasjemuligheter for viltet. Slik vi kjenner ordlyden til Nye Veier er mandatet å bygge raskt og kostnadseffektivt. Dette er på mange måter samfunnsnyttig, men vi antar at dette vil medføre bygging av færre tunnel og brustrekninger. Det blir derfor viktigere nå en tidligere og sikre gode og hyppige passasjemuligheter for vilt, næringsutvikling og befolkningen. Vi er også opptatt av at veien legges i terrenget på en måte som minimerer belastningen til nærområdene både i utmarken og på bygdene. Det er ønskelig at veien planlegges i terreng som gir naturlig skjerming av støy. Hensynet til areal bruk bør også tas med, slik at man ikke deler opp større sammenhengende naturområder unødvendig.

Vi har følgende punkter vi bemerker spesielt:

- Vi mener føre var prinsippet må komme tydelig frem i planleggingen når det gjelder belastning for fauna og nærområder for øvrig. Vegvesenets håndbøker er ikke godt nok grunnlag for å vurdere barriere effekten av en sammenhengende mur / gjerde på 70-80 mil.
- Prinsippet for bygging av viltpassasjer i størrelse og frekvens **må ikke** reduseres i forhold til absolutte minimumsløsninger bygd på strekning Tvedestrand- Arendal.
- Innslag av naturlige passasjer i form av bru eller tunneller i en viss størrelse er en nødvendighet for å ikke gå på akkord med naturlig mangfold på begge sider.

Tvedestrand Viltlag
v/ Ingvar Tveite.

Trond Glidje

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Vennevann viltstellområde

Lokasjon

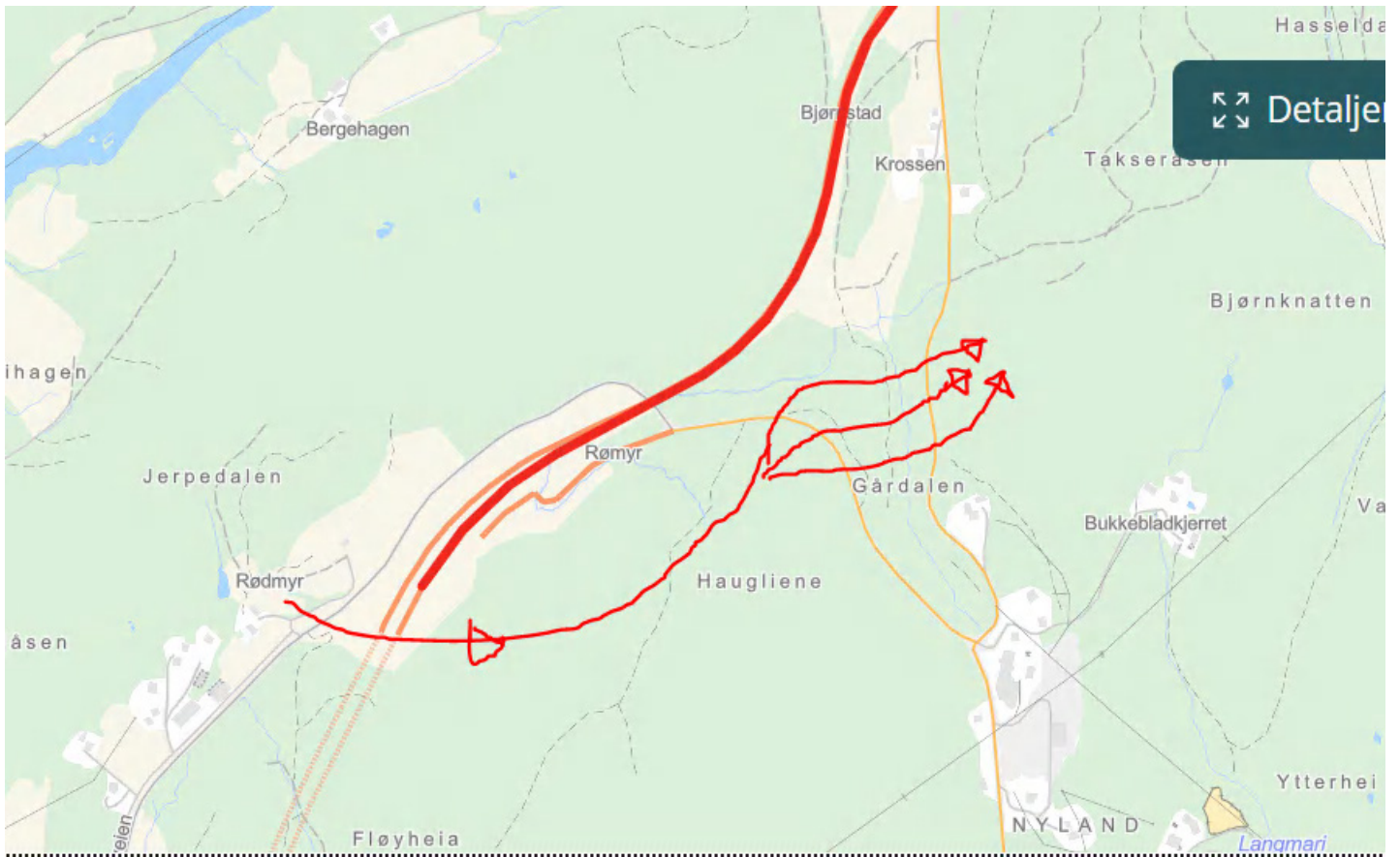
Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Vedlegg

Trond_Glidje_20251016112856734-Vedlegg_1-Amtmannsvingen,_trekk_for_vilt.PNG.pdf

Trond_Glidje_20251016112856734-Vedlegg_2-Hoeringsinnspill_ifm_E18_Tvedestrand.pdf



Høringsinnspill ifm E18 Tvedestrand- Risør

Holt, den 8 okt. 25

Vennevann viltstellsområde representerer jaktlag på drøye 12000 daa som strekker seg fra Amtmannsvingen/Bjørnstad videre mot Tvedestrand, til Hantho og over mot Goderstad.

Vi har gjennom flere år sett at vilt trekk prøves og ivaretas, men er under betydelig press og vi føler at tidligere innspill ikke alltid blir ivaretatt. Det verste eksempel på det er nok vilt i og rundt Grenstøl området og passeringsmuligheter der.

Nå gjelder det ny E18 innspill fra Rømyr retning Risør.

Vi ser utfordringer i nærområdet som berører oss mest, gjelder området rundt Bjørnstad til Amtmannsvingen som er berørt i planene her.

Gjelder vilt og vilttrekk og muligheter for å kunne passere E18 men også sideveier i den sammenheng.. Det blir stadig flere hindringer for å kunne trekke for alt vilt. Gjelder nå område Rømyr, Gårdalen, Bjørnstad området. Det blokkeres mer og mer av tilgjengelige steder for å kunne trekke for vilt for å komme fra Bergehagane/ Myklebostadheia og komme seg videre. Det er blokkert av viltgjerder, veier, og det blir i sum flere og flere blokkeringer. Der går mye vilt over ved Rømyrtunnelen og som prøver å komme seg videre ut mot kyst og vise/verca. Vi ser nå at det planlegges fyllinger i Gårdalen og det er vanskelig å se hva som skjer med den lille undergangen ved Bjørnstad. Ved oppfyllinger i gårdalen så kan fort neste skritt være veier, bygninger mm. Idag så går det flere renner ned fra Myklebostadheia over gårdalen og videre utover. De brukes veldig mye av dyr. Bjørnstad undergangen brukes også litt, da helst av mindre dyr, men også noe av større dyr.

Så er opptatt av at det med vilt og trekk og muligheter for vilt å komme seg videre ses i større sammenheng da det stadig blir vanskeligere i og med at det tas litt her og litt der. I sum blir det mye. Pr nå går dyr også videre over Myklebostadheia retning Grenstøl, men der er passasjen/overgangen trang, og vi observerer at en del dyr, spesielt hjort stopper der og ikke går videre. Så påpeker viktigheten og se alt i sammenheng.

Hilsen

Trond Glidje på vegne av styre i Vennevann viltstells område

Jaktleder

Vedlegg:

Utklipp fra gårdalen-Amtmannsvingen- Bjørnstad som illustrer trekkveier

Morten Lindvik

Kommune: Begge kommuner

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Østregionen Næringsforening

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Østregionen Næringsforening ønsker å komme med følgende innspill:

1: På vegne av næringslivet i Østregionen (Gjerstad, Risør, Tvedestrand, Vegårshei og Åmli) har vi et felles ønske: "Vi vil ha vei". Det betyr at uavhengig av detaljer i planen så mener vi at en så rask gjennomføring av prosjektet som mulig er av største viktighet. Vi har vært gjennom så mange skritt frem og tilbake for prosjektet på denne strekningen at nå er det av største viktighet at det settes fokus på gjennomføring

2: Vi forstår at det ikke er mulig for Nye Veier å angi en tid for byggestart, men lokalt blir vi møtt med motstand av typen: "Vi får uansett ikke vei før om 8 til 10 år". Vi velger å tro at dette er en tidsramme som fort kan bli endret, hvis man og når man får plan verket på plass. Vi ønsker oss at Nye Veier kanskje er litt klarere på dette punktet.

3: Når det gjelder spørsmålet om hvor veien skal gå, så overlater vi det spørsmålet til de som har kompetanse på det, slik at vi får en optimal god vei ut fra de forutsetninger som er der.

4: Det med å få på plass den nye veistrekningen er ikke bare et lokalt anliggende, men noe som engasjerer næringslivet i hele Agder og alle som er brukere av veien. Næringsalliansen i Agder som representerer over 3500 bedrifter i Agder, hvor vi også er medlem, er klare på "kravet" om ny vei på denne strekningen, slik at det kan etableres en sammenhengende god vei mellom Oslo og Stavanger. Det er noe av det sentrale i denne saken, ikke bare spørsmålet om ny vei i våre kommuner.

5: Det er litt ugreit at man har valgt å stykke opp planlegningen i korte strekk. Vi forstår at det kan være nødvendig for den politiske behandling, men en sak som krysset/avkjøring til Moland Industriområde, som ligger i Risør Kommune, er ikke med i denne planen. Mye tyder på at det kan bli liggende urørt, men Moland Industriområde er av stor viktighet for hele vårt område, og en usikkerhet rundt dette krysset er negativt. Her kunne også Nye Veier sikre en trygghet for fremtiden ved at dette krysset ble inkludert i planen, hvis det lar seg gjøre.

6: Den nåværende veien er farlig og ulykkesbelastet. Ved ulykker eller f.eks. ras må hovedtrafikken mellom Oslo og Kristiansand/Stavanger ledes ut på smale fylkesveier med økt ulykkesrisiko og forsinkelser som resultat. Det er også en vesentlig grunn til å få etablert ny vei raskt...

Konklusjon: Vi vil ha ny vei så raskt det lar seg gjøre...

GRUNNEIERE, PRIVATPERSONER OG NÆRINGSLIV

Chandre Forsbakk

Kommune: Begge kommuner

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Hei,

Ønsker at dere bygger veien for 110 km/t slik at den står i stil med resten av veien.

100 km/t fartsgrense er en vits i 2025 når alle moderne biler komfortabelt kan ligge i 130.

Irene Abrahamsen

Kommune: Begge kommuner

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Adresse: Kjøita 30, 4630 Kristiansand

Innspill

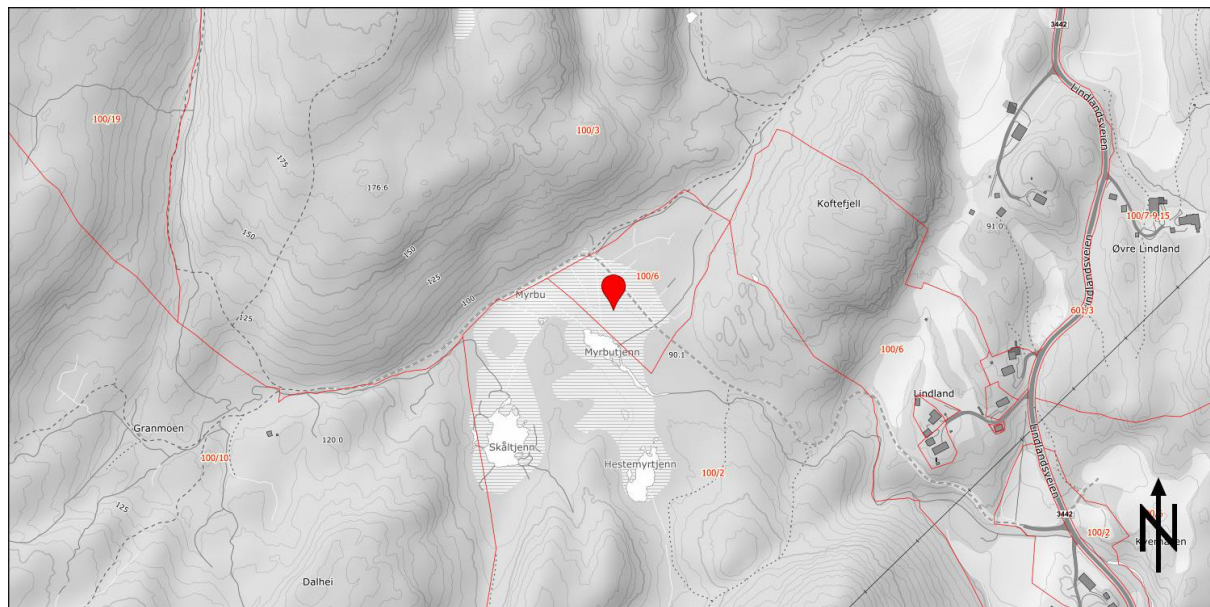
Vi synes veien bør bygges med en fartsgrense lik andre nye motorveier minimum 110km.

Jarle Songedal

Kommune: Begge kommuner

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon



Innspill

Hei

Ønsker å komme med et innspill angående veitrase.

Jeg er enig i trasevalget i Lundedalen, men jeg skulle ønsket veien videre derfra gikk på vestsiden av Lindlandsvannet slik bildene som ligger vedlagt viser. Forslaget er egentlig en sammenkobling av alternativ 20 og 30, bak Lindland.

Dette er fordi man får en mer helhetlig og rett vei, med et kryssområde mellom Kroktjenna og Lindlandsvannet.

Man unngår også å berøre Songe, Røysland, og Akland totalt. Veien kommer bak Koftefjell, slik at også de som bor på Lindland ikke vil bli plaget av noe mer støy enn hvor veien er planlagt i dag. Minuset er selvfølgelig at det må rives ca 6 husstander i Torbjørnsdalen. Men totalbildet med en helhetlig og rett vei, mener jeg trumfer dette.

Det må bygges to mindre tunneler ved dette forslaget, som ivaretar trekkruiter for viltet i området.

Mh

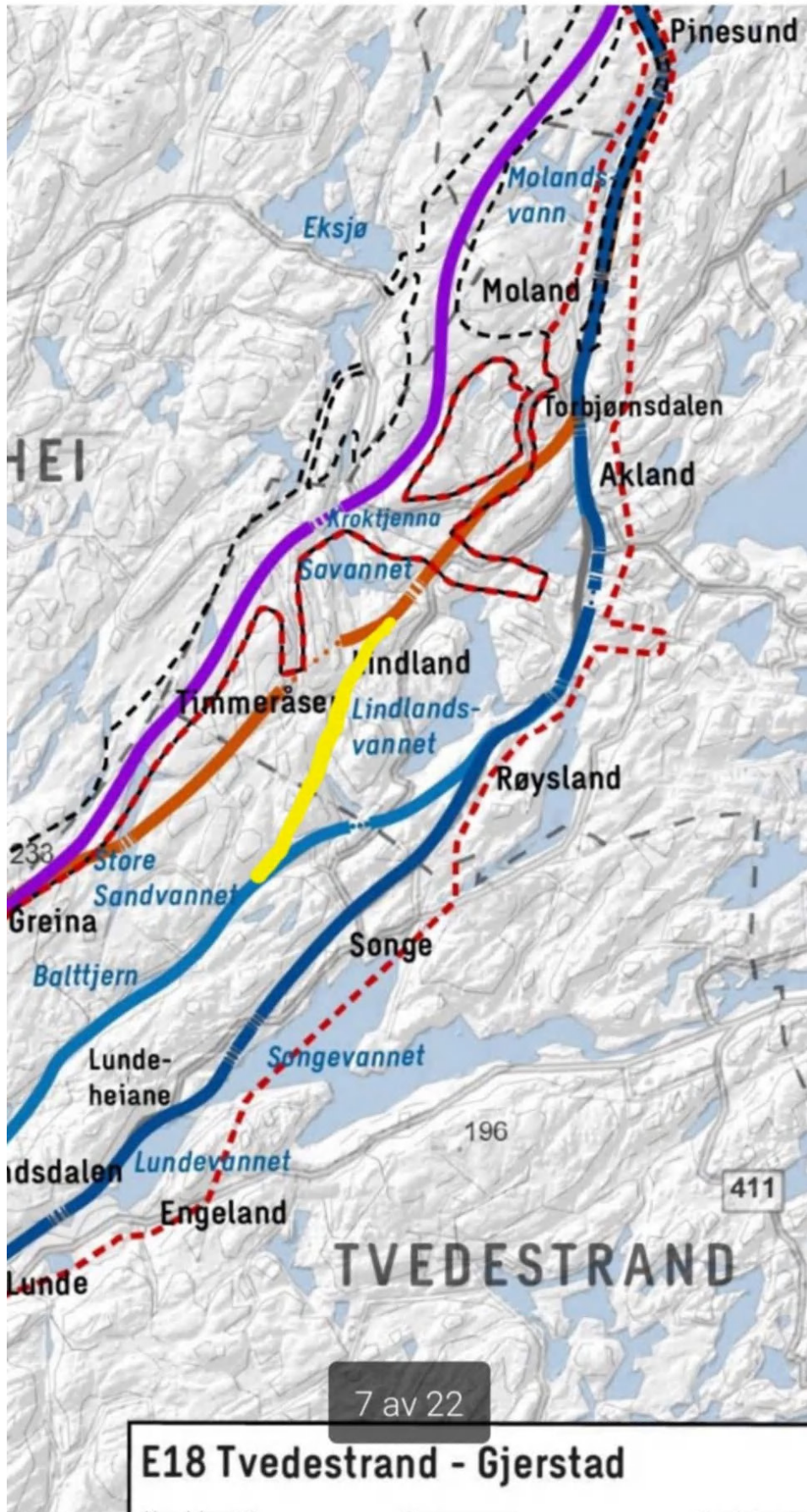
Jarle Songedal

Vedlegg

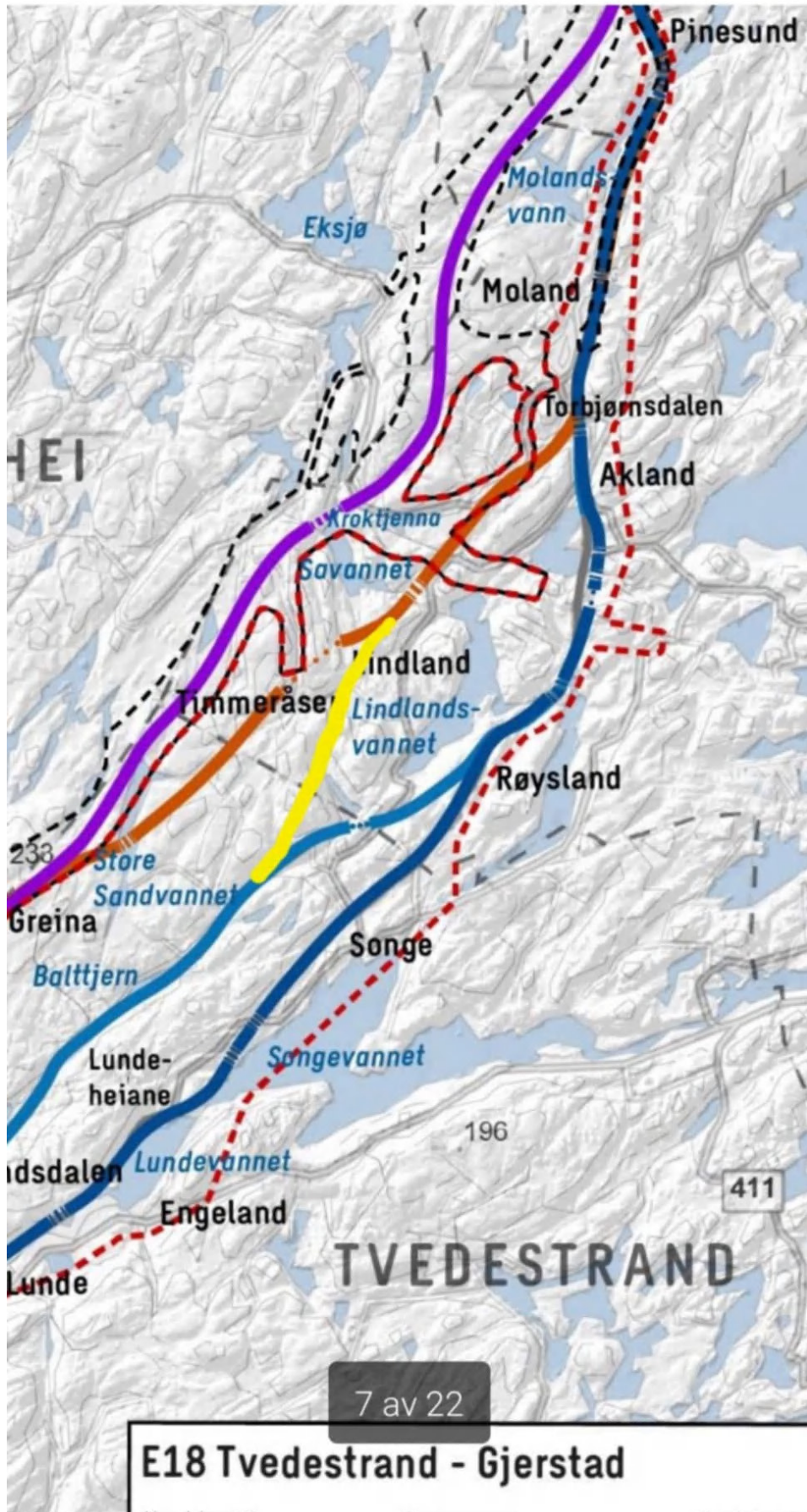
Jarle_Songedal_202508091509566-Vedlegg_1-
Forslag_til_sammenkobling_av_korridor_20_og_30.jpg.pdf

Jarle_Songedal_202508091509566-Vedlegg_2-
Forslag_til_sammenkobling_av_korridor_20_og_30.jpg.pdf

Jarle_Songedal_202508091509566-Vedlegg_3-
Forslag_til_sammenkobling_av_korridor_20_og_30_(2).jpg.pdf



E18 Tvedestrand - Gjerstad



E18 Tvedestrand - Gjerstad

10:36

4G 4G TALE1 70%



Norgeskart friluftsliv

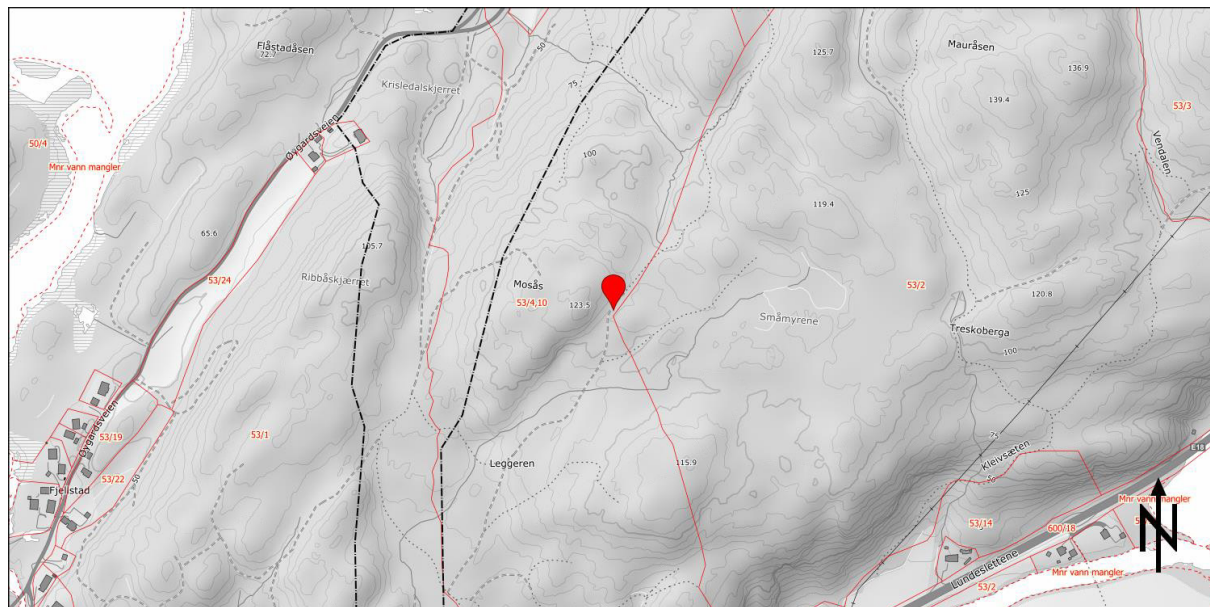


Jarle Songedal

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon



Innspill

Hei.

Vil skrive et innspill til dere angående Vardefjelltunnelen. Slik dere har lagt det frem i deres forslag er tunnelen ca 500 m lang. Jeg og mange andre ønsker en lengre tunnel. Dette for å sikre at hjorteviltet blir mest mulig skånet når veien kommer. Området dere skal bygge vei i har en av de flotteste hjortestammene på Sørlandet. Det er avgjørende å få bygget en tunnel som sikrer trekkrutene til viltet. Derfor er mitt forslag å bygge en 1,5 km lang tunnel, som kommer ut ved Øygarden. Da sikrer man at viltet i Lundeheia kan passere mellom Morttjern og Åsvannet. Jeg har lagt ved 2 bilder som viser hvor jeg vil ha tunnelen og hvor trekkruta til viltet går.

Foruten om å bedre situasjonen for viltet, vil dette også gjøre det bedre for de som bor i Lundedalen, som vil bli skånet for mye støy.

Dersom tunnelutløpet kommer ved Øygarden vil også det meste av lyden fra veien gå i denne dalen.

Slik dere har foreslått nå, vil store deler av Åsvannet og Skjerkholt bli berørt av støy.

Så ved å bygge veien 1km lenger vil dette løse mange problemer, og det håper jeg at dere skjønner.

Søgnatunnelen er 4 km lang. Denne er det ikke mange år siden dere bygget. Jeg skulle ønsket meg en 4 km lang tunnel i Lundedalen også, men skjønner at det ikke er realistisk. Men en tunnel på 1,5 km må dere i det meste kunne bygge.

Mvh

Jarle Songedal

Vedlegg

Jarle_Songedal_20250809143424812-Vedlegg_1-Forslag_til_endring_av_Vardefjelltunnelen.jpg.pdf

Jarle_Songedal_20250809143424812-Vedlegg_2-Forslag_til_endring_av_Vardefjelltunnelen.jpg.pdf

Jarle_Songedal_20250809143424812-Vedlegg_3-
Forslag_til_endring_av_Vardefjelltunnelen_(2).jpg.pdf

15:37

72



E18_Tvedest...
ier.cloudgis.no



15:37

72



E18_Tvedest...
ier.cloudgis.no



16:09

Byttingsmyr

68

tunnel

Opprettet: 2025-08-09 16:06:29

Oppdatert: 2025-08-09 16:08:26

58.653984° N

1,5 km

008.942270° E



Jarle Songedal

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Hei.

I forbindelse med at dere har lagt ut forslag til kommunedelplan, vil jeg komme med 2 innspill.

Første innspill gjelder Vardefjelltunnelen. Jeg mener dere må rette ut denne og lage den vesentlig lenger. Slik det er foreslått i dag tar den lite hensyn til viltet, som må gjennom et bebygd område for å komme fra Lundeheia og mot Skjerkholt. Mye av dette hadde blitt løst med en lengre tunnel, som gjorde det mulig for viltet å krysse mellom Morttjern og Åsvannet. I tillegg til å bedre situasjonen for viltet, hadde det også gjort det mye bedre for de som bor i Lundedalen. Jeg vil også tro lyden fra veien kan bære over Åsvannet og mot Skjerkholt. Dette vil man også unngå med å forlenge tunnelen.

Kort oppsummert vil en lengre tunnel, bedre situasjonen for viltet og befolkningen i området betraktelig. Dette håper jeg virkelig dere skjønner, og derfor er det viktig å endre kommuneplanen dere har laget slik at man retter ut tunnelen og lager den lengre. Vedlagt er to bilder som viser hvordan jeg foreslår det.

Innspill nr 2 gjelder trasévalget dere gjør når dere kommer til Skaftstjenna. Her velger dere å legge veien på sørsiden, og føre veien inn på dagens E18 igjen. Jeg mener det hadde vært mer gunstig å legge veien inn i en tunnel gjennom Skaftstjennheia og på nordsiden av Skaftstjenna. Derfra bak Lindlands- Husefjell og bak Koftefjell for å så koble seg på korridor 30. Hadde man gjort dette hadde man gjort det enklere i byggeperioden, man hadde spart bebyggelse i Bordalen, Røysland og Akland for mye støy, og man hadde fått en mer rett strekning.

Jeg har aldri forstått hvorfor dette ikke har vært et alternativ. La meg kalle det korridor 25. Dette er en korridor som hadde skånet mye bebyggelse. Samtidig vil den gå i mye tunnel og daler som vil skåne områdene rundt for støy og påvirkning.

Jeg håper virkelig dere vurderer denne korridoren mer ettersom den er betydelig mer skånsom og ca 1km kortere enn om man må legge veien ned til Akland.

Vedlagt er 2 bilder av mitt forslag til en korridor 25, som jeg håper kan bli med i en kommunedelplan.

Håper innspillet mitt blir tatt i betraktning, og lykke til med planleggingen.

Mvh

Jarle Songedal

Vedlegg

Jarle_Songedal_20250923134427715-Vedlegg_1-

Forslag_til_endring_av_Vardefjelltunnelen_(2).jpg.pdf

Jarle_Songedal_20250923134427715-Vedlegg_2-Forslag_til_endring_av_Vardefjelltunnelen.jpg.pdf

Jarle_Songedal_20250923134427715-Vedlegg_3-

Forslag_til_sammenkobling_av_korridor_20_og_30_(2).jpg.pdf

Jarle_Songedal_20250923134427715-Vedlegg_4-

Forslag_til_sammenkobling_av_korridor_20_og_30.jpg.pdf

16:09

Byttingsmyr

68

tunnel

Opprettet: 2025-08-09 16:06:29

Oppdatert: 2025-08-09 16:08:26

58.653984° N

1,5 km

008.942270° E



15:37

72



E18_Tvedest...
ier.cloudgis.no



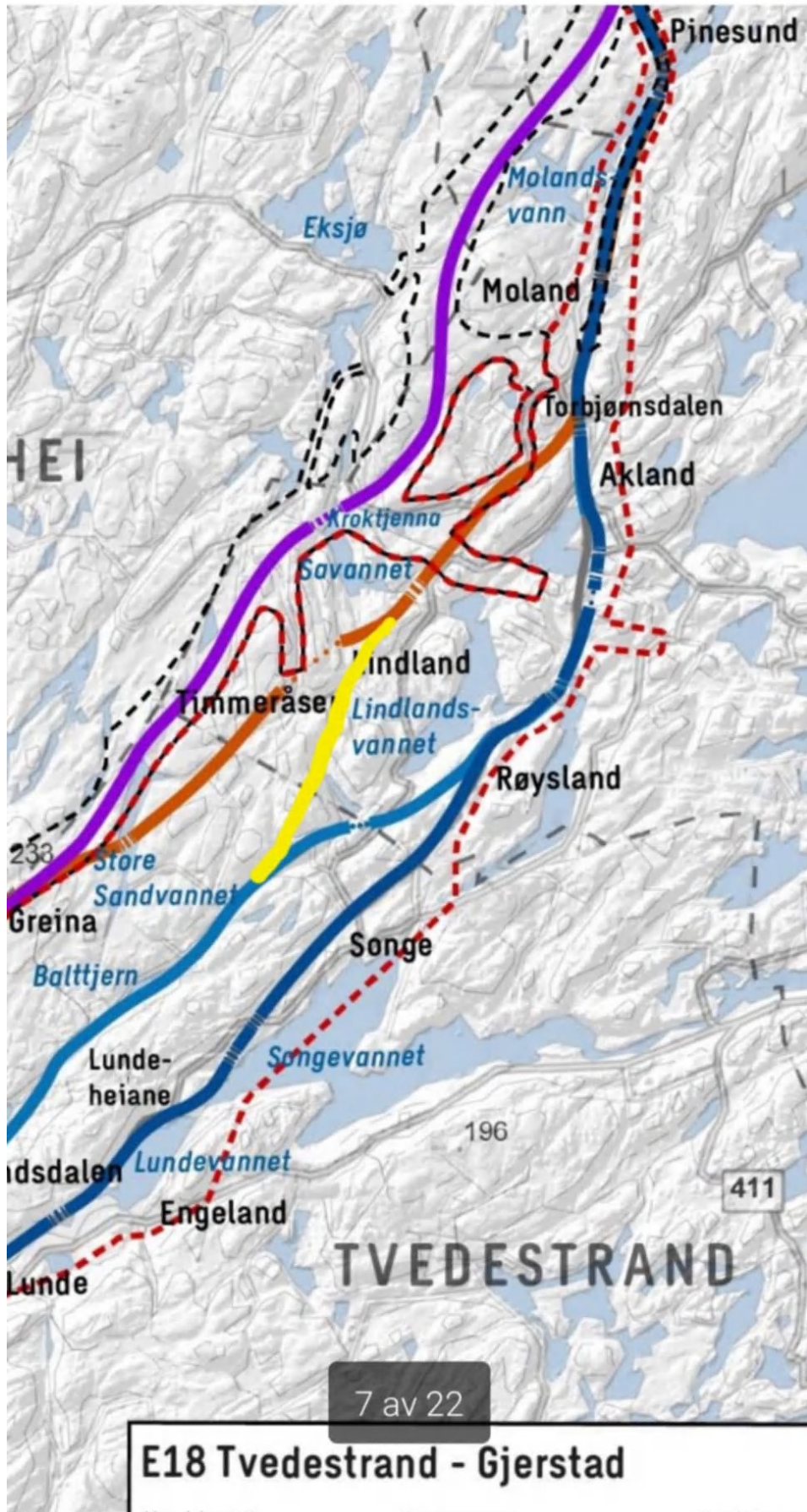
10:36

4G 4G TALE1 70%



Norgeskart friluftsliv





E18 Tvedestrand - Gjerstad

Jürgen Milkereit

Kommune: Begge kommuner

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Adresse: Skjerkholtveien 89, 4903 Tvedestrand

Innspill

Innspill til kommunedelplan E18 Tvedestrand-Risør > se PDF

Vedlegg

Jürgen_Milkereit_20251002120401414-Vedlegg_1-
Hoeringsuttalelse_E18_Tvedestrand_Risoer_Jürgen_Milkereit.pdf

Høringsuttalelse til Kommunedelplan for ny E18 Tvedestrand – Risør

Jeg ønsker med dette å gi mine innspill til høringen av kommunedelplan for E18 Tvedestrand – Risør. Jeg støtter målsettingen om å bedre trafikksikkerhet, fremkommelighet og transportflyt, men vil understreke viktigheten av en grundig og balansert planprosess. Det er avgjørende at ulike alternativer vurderes på en åpen og etterprøvbar måte, og at samfunnsøkonomiske, miljømessige og sosiale konsekvenser blir grundig belyst før man låser seg til firefelts motorvei med fartsgrense 100 km/t.

Behov for grundigere planutarbeidelse

Planforslaget legger til grunn en firefelts motorvei, men det bør utredes flere alternativer, inkludert to- og trefeltsvei med midtdeler og fartsgrense 90 km/t. Gjenbruk av eksisterende trasé vil redusere kostnader, begrense inngrep og gi mindre naturødeleggelse. En slik løsning vil kunne være fullt ut tilstrekkelig sett i lys av dagens og forventet trafikkgrunnlag.

Naturmangfold

Strekningen mellom Tvedestrand og Risør berører verdifulle naturområder, leveområder for truede arter og viktige økologiske sammenhenger. Fysiske inngrep i form av nye skjæringer, fyllinger og tunneler kan gi irreversible konsekvenser. Naturmangfoldloven § 8–12 pålegger planmyndighetene å legge kunnskapsgrunnlaget til grunn og bruke føre-var-prinsippet. Det tilsier at man aktivt vurderer mindre arealkrevende alternativer og gjenbruk av eksisterende infrastruktur.

Vannforskriften (EUs vannrammedirektiv)

Utbyggingen kan berøre vannforekomster som elver, bekker og innsjøer langs planområdet. Ifølge vannforskriften (som gjennomfører EUs vannrammedirektiv i norsk rett) skal det ikke skje en forringelse av vannkvalitet eller økologisk status. Nye fyllinger, bruer og tunneler vil kunne gi både direkte og indirekte påvirkning på vannmiljø, særlig knyttet til avrenning, sedimentering og barrierevirkninger. Det er derfor et krav at man vurderer tiltak som unngår eller minimerer slike konsekvenser, og dette taler for alternativer med gjenbruk av dagens trasé.

Klima og arealbruk

Norge har forpliktet seg til betydelige kutt i klimagassutslipp. En firefelts motorvei medfører store utslipp både i anleggsfasen og gjennom økt trafikk og arealbeslag. Et smalere alternativ med to/tre felt vil redusere klimabelastningen vesentlig. I tillegg er arealinngrep i skog, jordbruksmark og landskap en av de viktigste årsakene til tap av natur og karbonlagre. Mindre

inngrep og gjenbruk av eksisterende trasé er derfor i tråd med nasjonale mål om redusert nedbygging av natur og mer arealeffektive løsninger.

Veinormen 2023 og Nasjonal transportplan 2025–2036

Den oppdaterte veinormen (N100 Veg- og gateutforming, 2023) stiller skjerpede krav til utforming av nye veier. Dette innebærer blant annet strengere standarder for tverrprofiler, avkjørsler, forbikjøringsfelt og sikkerhetsavstander. For en firefelts motorvei vil disse kravene innebære betydelig større arealinngrep, massehåndtering og kostnader. Dette gjør en løsning med møtefri to- eller trefeltsvei mer attraktiv, da den kan tilpasses med mindre naturinngrep og lavere kostnader.

Videre legger Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036 tydelig vekt på at eksisterende infrastruktur skal utnyttes og vedlikeholdes før man bygger nye store anlegg. Planen fremhever også viktigheten av å begrense klimagassutslipp og ivareta naturmangfold. Dette taler mot en firefelts motorvei på strekningen Tvedestrand–Risør, da trafikkgrunnlaget er begrenset, mens kostnader, klima- og naturkonsekvenser er store. En 2–3 felts vei med midtdeler og gjenbruk av eksisterende trasé vil være mer i tråd med nasjonale føringer for bærekraft, samfunnsøkonomi og effektiv arealbruk.

Anbefaling

Jeg anbefaler at kommunedelplanen ikke låses til firefelts motorvei, men at det i det videre planarbeidet utredes og vurderes en 2–3 felts møtefri vei med midtdeler og fartsgrense 90 km/t, basert på størst mulig gjenbruk av eksisterende E18.

En slik løsning vil:

- gi en sikker og funksjonell vei,
- oppfylle vannforskriftens krav om å unngå forringelse av vannmiljø,
- redusere klimagassutslipp og naturinngrep,
- være mer i tråd med bærekraftig arealbruk og bevaring av naturmangfold,
- gi bedre samfunnsøkonomi sammenlignet med firefelts motorvei.

Avslutning

Jeg håper Nye Veier og berørte kommuner tar disse momentene til etterretning, og sørger for at det i det videre arbeidet med kommunedelplanen blir foretatt en reell og grundig sammenligning av alternativer. Dette er nødvendig for å sikre en kunnskapsbasert beslutning som ivaretar både trafikksikkerhet, miljø og samfunnets ressurser.

Med vennlig hilsen,

Jürgen Milkereit, Skjerkholtvn. 89, 4903 Tvedestrand - 02.10.2025

Kirsten Hirte-Milkereit

Kommune: Begge kommuner

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Adresse: Skjerkholtveien 89, 4903 Tvedestrand

Innspill

se vedlegg (Pdf) !

Vedlegg

Kirsten_Hirte-Milkereit_20251009214124855-Vedlegg_1-
Hoeringsuttalelse_E18_Tvedestrand_Risoer_KirstenHM.pdf

Høringsuttalelse til Kommunedelplan for ny E18 Tvedestrand – Risør

Jeg ønsker med dette å gi mine innspill til høringen av kommunedelplan for ny E18 mellom Tvedestrand og Risør. Jeg deler intensjonen om å bedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten, men mener at planforslaget i sin nåværende form ikke ivaretar natur- og klimahensyn på en tilfredsstillende måte.

I en tid med naturkrise og klimaendringer bør vi prioritere bevaring av eksisterende natur fremfor ytterligere nedbygging, spesielt når alternative traséer eller oppgradering av eksisterende infrastruktur kan vurderes. Naturen er i dette tilfelle en ikke-fornybar ressurs, og inngrepene vi gjør i dag kan ikke repareres i framtiden.

Behov for trygg vei NÅ – ikke om ti år

Dagens E18 mellom Risør og Tvedestrand er direkte farlig. Det har vært flere alvorlige ulykker og dødsulykker på denne strekningen, og veien bør utbedres snarest slik at den blir tryggere. Dersom man velger å bygge en helt ny trasé, vil det ta mange år før den står ferdig – og i mellomtiden vil dagens E18 fortsette å være en farlig veistrekning for alle som ferdes der.

Mitt forslag er derfor å utbedre den eksisterende E18 så snart som mulig. En møtefri vei med midtdeler, maksimalt 90 km/t, og 2–3 felt vil kunne realiseres raskere, til lavere kostnader og med langt mindre naturinngrep. En slik løsning vil ivareta både trafikksikkerhet, klima, natur og lokalsamfunn på en mer bærekraftig måte – og trolig kunne bygges ut etappevis.

Tap av skog og økologiske sammenhenger

Byggingen av en ny firefelts vei vil føre til betydelig tap av sammenhengende skog, som fungerer som leveområde og trekkerte for en lang rekke dyre- og plantearter. Slike naturområder er uerstattelige når de først bygges ned. I tillegg vil nye traseer medføre økt fragmentering av leveområder, støy og lysforurensning som forstyrrer både fugl, hjortedyr og insekter.

Et slikt inngrep står i direkte motsetning til nasjonale mål om å stanse tapet av naturmangfold. Gjenbruk og utbedring av eksisterende vei vil redusere arealbeslaget dramatisk og bevare større sammenhengende naturområder.

Natur- og nærmiljøverdier i området Åsvann–Lindland

Dette gjelder særlig området rundt Åsvann og Lindland, som er blant de mest sårbare og verdifulle delene av planområdet. Området er i dag et stille, grønt landskap med stor verdi for både natur og mennesker. En firefelts vei vil ødelegge stillheten og landskapskvalitetene som gjør dette området unikt. Slike inngrep svekker ikke bare naturmangfoldet, men også stedets attraktivitet som bo- og feriemiljø.

Når roen og nærheten til naturen forsvinner, reduseres også sjansen for at unge som vokser opp her vil ønske å bli boende eller flytte tilbake senere i livet. Samtidig vil området miste noe av sin appell for feriegjester som i dag besøker både Åsvann og Lindland jevnlig.

Tunnelsprenging og vannmiljø

Tunnelsprenging vil medføre kraftige rystelser, støy og utslipp som påvirker både grunnvann og omkringliggende natur negativt. I tillegg til lokal påvirkning på vannforekomster innebærer slik aktivitet risiko for langvarig endring i vannføring og kvalitet. Dette står i motsetning til kravene i vannforskriften (EUs vannrammedirektiv), som forplikter Norge til å hindre forringelse av vannkvalitet og økologisk status.

Støy, helse og livskvalitet

Støy fra både sprengningsarbeid (for tunnel) og senere trafikkbelastning skaper kronisk stress og uro. Vedvarende støy er dokumentert å øke risiko for hjerte- og karsykdommer, konsentrasjonsvansker og redusert trivsel – selv når man venner seg til lyden. Omgivelser preget av støy og sterkt lys oppleves som mindre trygge og gir lavere livskvalitet, særlig for barn og eldre.

En løsning med lavere fartsgrense og gjenbruk av eksisterende trasé vil redusere både støy og miljøbelastning betraktelig.

Veinormen 2023 og Nasjonal transportplan 2025–2036

Den oppdaterte veinormen (N100 Veg- og gateutforming, 2023) stiller strengere krav til veier med høy fartsgrense, blant annet større sikkerhetssoner, bredere tverrprofiler og mer omfattende sideanlegg. Disse kravene øker både kostnader og arealbruk for firefeltsveier. En to- eller trefeltsvei vil derimot kunne tilpasses eksisterende terreng med lavere miljøpåvirkning.

Videre understreker Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036 viktigheten av å utnytte og oppgradere eksisterende infrastruktur før man bygger nytt. NTP legger stor vekt på å redusere klimagassutslipp, beskytte natur og forbedre trafikksikkerhet på en kostnadseffektiv måte. Dette taler sterkt for en løsning basert på oppgradering av dagens E18, ikke ny firefelts motorvei.

Anbefaling

Jeg anbefaler at kommunedelplanen justeres slik at det i det videre arbeidet utredes en løsning basert på oppgradering av eksisterende E18 til møtefri 2–3 felts vei med midtdeler og fartsgrense 90 km/t.

Et slikt alternativ vil:

- gi en trygg og moderne vei på kortere tid,
- redusere støy, lysforurensning og naturinngrep,
- være mer i tråd med vannforskriften, naturmangfoldloven og NTP 2025–2036,
- kreve langt lavere investeringer og mindre klimabelastning.

Avslutning

E18-prosjektet bør være et forbilde for hvordan vi kan utvikle infrastruktur som både er trygg og bærekraftig. Å bygge nytt og stort er ikke nødvendigvis fremtidsrettet – det er klokt og ansvarlig å ta vare på den naturen vi allerede har, og gjøre de nødvendige forbedringene der de trengs mest.

Med vennlig hilsen,

Kirsten Hirte-Milkereit
Skjerkholtveien 89, 4903 Tvedestrand
09.10.2025

Knut Aall

Kommune: Begge kommuner

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Vedlegg

Knut_Aall_20251016113625766-Vedlegg_1-Innspill_til_KDP_ny_E18_Tvedestrand_Risoer.pdf

Til Nye Veier AS
post@nyeveier.no

Innspill til Nye Veiers forslag til kommunedelplan for E18 Tvedestrand-Risør

Planprogrammet: IKP-styret vedtok planprogrammet 23. juni 2023. Målet var utarbeidelse av en detaljreguleringsplan. Da konsekvensutredningen ble presentert i mai 2024, informerte Nye Veier AS at de ikke ville gå videre med detaljreguleringsplan. Dermed var det prosjektet egentlig stanset. Planprogrammet fra juni 2023 hjemler ikke utarbeidelse av en kommunedelplan.

Oppstart planarbeidet: Det var ikke korrekt varsling av at Nye Veier AS skulle starte utarbeidelse av en kommunedelplan. Blant annet ble det ikke varslet i Tvedestrandsposten rettidig.

Konsekvensutredningen har vesentlige feil:

Skog: Konsekvensanalysen omtaler skogsområdene som uberørt natur. Ordene *urørt(e)*, *uberørt(e)* og *jomfruelig(e)* benyttet 29 ganger. Dette er direkte feil da områdene er helt ordinære produksjonsområder for tømmer, og har vært drevet i generasjoner. Konsekvensutredningen burde derimot ha informert om at mesteparten av skogen er hogstmoden og må forventet å bli avvirket i løpet av de nærmeste årene.

Monstermaster: Det er også mer enn påfallende at konsekvensanalysen ikke nevner den store høyspentlinjen som går langs korridor 40. Spesielt med tanke på at Statnett skrev til SVECO (som lager konsekvensanalysen) at det vil bli bygget en tilsvarende kraftlinje som skal gå parallelt med eksisterende linje.

På tross av disse vesentlige feilene og manglene i konsekvensutredningen, faller de fire utredede korridorene veldig likt ut. Det er derfor grunn til å anta at valg av korridor ville blitt annerledes om konsekvensutredningen hadde vært korrekt.

Radioaktivitet: Direktoratet for strålevern og atomberedskap (DSA) sendte inn en advarsel om at korridor 20 går gjennom et Lundeheia som er angitt med høy aktsomhet for radioaktivitet. Dette innspillet ble ikke listet opp sammen med alle andre høringsinnspill, da det kom et par uker for sent. SVECO har derimot i e-post-korrespondanse med DSA argumentert for at dette trolig dreier seg om radon, og at det derfor ikke er noe problem. SVECO skriver blant annet: «*Vi er ikke kjent med at de prekambriske gneisene i planområdet kan være radioaktive et omfang som medfører behov for håndtering som radioaktivt avfall ...*»

På denne bakgrunn informerer jeg her om at en utstilling ved Geologisk museum peker på tre områder i Norge med spesielt høy radioaktivitet: Tors gruve ved Øvre Vats, Einerkilen ved Evje og **Auselheia** ved Tvedestrand. Videre informerer de at det var her Marie Curie fikk uraninitt fra. Auselheia ligger i umiddelbar nærhet til Lundeheia, og det tilsier at valg av trase for ny E18 ikke bør foretas før det er gjort nærmere geologiske undersøkelser. Det er viktig å vite at alle uranmineraler er sterkt radioaktive, og at dette i kombinasjon med syredannende gneis kan skape et forferdelig miljøproblem.

Mange høringsinnspill: Når en leser alle de 170 innspillene til planprogrammet, er det trist å konstatere at de i svært liten grad blir hensyntatt. Spesielt med tanke på at en vesentlig andel av dem er ganske samstemte om at en må unngå korridor 10 og 20.

Logisk brist: Alle høringsinnspill som argumenterte for eller mot en eller flere av korridorene, ble lagt til side. Etter at traseen var valgt, ble kun de innspill som gjelder valgt trase vurdert. Dette er en fullstendig uakseptabel prosedyre når det offentlige skal velge lokalisering og det eksisterer alternative plasseringsmuligheter.

Redusert fartsgrense: Planlagt E18 defineres som nasjonal hovedvei (H3) med fire-felts motorvei og fartsgrense 110 km/t. Etter søknad har derimot Vegdirektoratet godkjent at denne strekningen bygges med redusert fartsgrense til 100 km/t for å spare penger nå. Korridor 20 kunne ikke blitt valgt om en måtte bygge med fartsgrense 110 km/t. Dette øker faren for at en må bygge ny motorvei i en annen korridor om få 10-år. I så fall vil valg av korridor 20 gi dobbel kostnad på alle måter.

Jordbruksarealer: Selv om korridor 20 omtales som mye gjenbruk av dagens E18, gir den langt større beslag av jordbruksarealer enn alternativ 30 og 40.

Boområder: Korridor 20 rammer boområder veldig mye hardere enn alternativ 30 og 40. Konsekvensanalysen vurderer ikke konsekvensene på de lokalsamfunn og boområder som blir berørt. Det er kun kostnaden ved støydemping og innløsning av enkelte hus som tas inn i regnestykket. Dette er en av hovedårsakene til at det er så viktig at lokalt folkevalgte ivaretar de lokale interessene ved valg av trase.

Bussterminal: Det er planlagt et stort veikryss ved Øygardsdalen. På informasjonsmøtet ble det nevnt at bussene skulle kunne stoppe der. I så fall hadde en forventet at de tegnet inn bussholdeplasser og stor parkeringsplass for privatbiler. Dette er tross alt både vesentlig og arealkrevende. Ideelt sett burde slike trafikknutepunkt også hatt kiosk og toaletter.

Næringsfiendtlig løsning: Korridor 20-1 avsluttes på Akland. Det forutsettes at en inntil videre skal benytte dagens vei mellom Akland og Gjerstad. I første omgang betyr det at de store og viktige industribedriftene ved SIVA og Moland park beholder sitt veikryss og gode tilknytning til E18. På sikt er det derimot helt åpenbart at den nasjonale hovedveien vil bli videreført med fire-felts-motorvei. Ettersom det er anlagt et gedigent motorveikryss ved Øygardsdalen, vil det ikke bli ny avkjøring før Brokelandsheia. Det blir en meget uheldig løsning for disse bedriftene.

Krevende byggefase og omkjøring: Korridor 10 og 20 får en vesentlig mye mer krevende anleggsfase enn alternativ 30 og 40. Det gjelder spesielt på de partiene hvor en skal ha gjenbruk av eksisterende trasse. Eksempelvis strekningen Rømyr-Lunde. Jeg savner også en troverdig løsning på omkjøringsveien mellom Lunde og Amtmannssvingen. Disse problemene vil i størst grad ramme lokalbefolkningen som må kjøre på aktuell strekning opptil flere ganger daglig.

Meningsløs båndlegging: Denne høringen har til formål å vedta en kommunedelplan for korridor 20 nå. En slik kommunedelplan innebærer et «forbud mot tiltak» for alle eiendommene i det berørte området. Varigheten på dette «bygge- og dele-forbudet» er fire år, og kan forlenges til maksimalt åtte år. Det medfører en betydelig innskrenking i grunneiers råderett over egen eiendom, uten at det gis noen kompensasjon eller erstatning. Effekten blir særlig merkbar ettersom trase 20 berører så mange boområder. Når en vet at Nye Veier AS ikke vil gå videre med detaljert reguleringsplan, er det derfor helt uforståelig hvorfor kommunen skulle innføre en slik båndlegging av disse eiendommene nå.

Konklusjon: Jeg håper kommunestyret ser at en ikke bør vedta kommunedelplanen for korridor 20-1. Den planen er sterkt skadelig for lokale interesser, og trolig ikke en endelig og fremtidsrettet løsning for en nasjonal hovedvei. Det haster ikke med å oppheve kommunedelplan for korridor 40. Den har ikke lenger gjeldende forbud mot tiltak. Dermed kan berørte grunneiere disponere eiendommen på normalt vis. Enn så lenge kan den vise hvor Nye Veier AS og et enstemmig kommunestyre mente at den nasjonale hovedveien burde gå gjennom vår kommune.

Nes Verk 10. oktober 2025



Knut B. Aall

Knut Kåtre

Kommune: Begge kommuner

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

dyr

Roger Bøthun

Kommune: Begge kommuner

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Hele idéen bak selskapet «Nye Veier» er standardisering og en helhetlig veibygging. Videre vil vi i fremtiden ikke ha mulighet til å etablere/løfte infrastrukturen i den grad vi har nå noe som betyr at et langt perspektiv er nødvendig.

Dette krever en visjon om at kravet til kortest mulig reisetid med minst mulig antall ulykker blir stadig viktigere.

Hastighet 100km/t kontra 110km/t er ikke problemet det er kravspesifikasjonen på veien derimot. Kurvatur, bredde og nivåforskjeller er selve definisjonen på standardisering noe dere ikke lykkes med ved å bygge ihht gjeldende forslag.

Nøysomhet er en dyd men ikke når det går over i selvpinende pietisme!

Slik infrastruktur bygges for kommende generasjoner. Da må vi ha respekt for og innsikt i hva som vil være gjeldende behov i fremtiden og IKKE i nåtid.

Her kreves det total skjerpings ellers vil prosjektet «Nyeveier» gå inn i historien som «Allerede Gamleveier».

Det mangler ikke på sløsing og feilslåtte prosjekt her i landet så dere skal ikke stå med lua i hånda.

Her er noen eksempler på hjernedøde prosjekt:

-utredning av høyhastighetstog

(Topografi, lavt befolkningsgrunnlag)

-strømkabler til utlandet

(Felleseuropeisk strømpris)

-nye agder fengsel

(Utdatert straffemetodikk, ingen overføringer til drift) -batterifabrikker (I direkte konkurranse med Kina)

Og så videre...

Ikke la veibygging på nytt bli en del av denne lista! Som sjåføør vil jeg påstå at det ved å se på veien ikke er mulig å skille europavei, riksvei, fylkesvei eller kommunal vei her til lands. Dette er en skam så lenge vi har mulighet til å gjøre noe med det.

Lykke til!

Simen Hermansen

Kommune: Begge kommuner

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

På vegne av: Privatperson

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Jeg er kritisk til å bygge en ny motorvei på stamveinettet med lavere standard enn tilstøtende trasé mellom Tvedestrand og Arendal. Hva er konsekvensen hvis en bruker foreslått trasé med 110 som fartsgrense? Kan man eventuelt søke fravik for å ha 110 km/t på hele strekningen?

Anders Lunde

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 53/1

Innspill

Vedlegg

Anders_Lunde_20251001075536992-Vedlegg_1-
Hoeringsinnspill_til_trasevalg_E18_frist_01.10.25.pdf
Anders_Lunde_20251001075536992-Vedlegg_2-
Hoeringsinnspill_til_trasevalg_E18_frist_01.10.25.pdf
Anders_Lunde_20251001075536992-Vedlegg_3-IMG_1817.jpeg.pdf
Anders_Lunde_20251001075536992-Vedlegg_4-IMG_1820.jpeg.pdf
Anders_Lunde_20251001075536992-Vedlegg_5-
Scanned_from_a_Lexmark_Multifunction_Product09-14-2025-122926.pdf

Til Nye Veier

Kopi politikere i Tvedestrand og Tvedestrandsposten.

Jeg sender med dette mitt formelle høringsinnspill til planlegging av Ny E-18 innen fristen 01.10.25

Viser til uttalelse i Tvedestrandsposten 19.06.2025 med overskrift «*Har endret på den foretrukne E18-ruta*».

Jeg reagerer spesielt på følgende utsagn:

«*Blindheim legger til at det skal spares inn åtte dekar jordbruksareal på Lunde i Tvedestrand*».

Dette er direkte misvisende. Endringen medfører ikke sparing, men tap av ytterligere jordbruksareal ved Lunde. Det kan jeg som lokal grunneier dokumentere. Jeg ber derfor Nye Veier forklare hvor disse åtte målene er tenkt spart, og på hvilket grunnlag dette tallet er kommunisert til offentligheten.

Det er avgjørende at politikere og befolkningen får korrekt informasjon. Dersom Nye Veier bevisst gir inntrykk av at prosjektet «sparer jord», svekker det tilliten til hele prosessen.

I tillegg vil den foreslåtte løsningen ha en rekke alvorlige konsekvenser:

1. Natur og miljø: To broer over Storelva betyr kraftige inngrep i vassdraget og et sterkt dominerende preg i Dalen som bygd.
2. Jordvern: Ny tilførselsvei fra Laget beslaglegger enda mer dyrka mark både på Lunde og hos Anne Helene Ramleth på Ramleth siden . Dette er stikk i strid med nasjonale jordvernmål.

3. Støy og helse: Støynivået ved Lunde er allerede svært høyt. En ekstra vei vil forsterke problemene ytterligere for beboerne og ikke minst når ny E-18 eventuelt kommer med høyere fartsgrenser.
4. Samfunnsøkonomi: Løsningen skyver kostnaden ved å ikke fjerne eksisterende bro over på lokalsamfunnet. Den lille grenda Dalen blir sterkt preget av 4 felt motorvei, med et stort kryss som kun skal tilfredsstille lokal trafikk, samtidig som gårdsdriften på Ramleth og Tveite blir unødig tungvint.
5. Landskap og lokalsamfunn: Lunde-krysset blir enda mer dominerende, med nye barrierer og ytterligere redusert bokvalitet.

Et bedre alternativ finnes:

- Valleveien bør beholdes i dagens trasé, med overgang eller undergang.
- Lunde-krysset kan tilbakeføres til løsningen før omleggingen i 1992.
- Jordene som den gang ble lagt under asfalt, kan reetableres. Dette vil gi både tilbakeført dyrka mark og en naturlig støyvoll.
- Lunde Gårdene som er blitt sterkt preget av flere veiutbygginger gjennom årene kan få tilbake litt av sin opprinnelse,
- Ved å legge ny E-18 på utsiden av dagens e-18 (det vil si i fjellet) fra «Hesthagen til Ramleth vil en unngå å ta dyrket mark og samtidig ved å fjerne dagens bro over elva vil en kunne tilbakeføre dyrket mark fra tidligere.

På denne måten kan Nye Veier faktisk dokumentere en reell besparelse av åtte mål jordbruksareal, i stedet for å bruke et feilaktig regnestykke.

Jeg ber Nye Veier og politikerne i Tvedestrand om å ta dette innspillet på alvor. Vi kan ikke akseptere at jordbruksareal og bomiljø ofres på en misvisende premis. En motorvei må bygges med respekt for både lokalmiljø, natur og framtidige generasjoner.

Vedlagt følger bilder og kart som dokumenterer forholdene ved Lunde og Ramleth.

Med hilsen
Anders Lunde



Til Nye Veier

Kopi politikere i Tvedestrand og Tvedestrandsposten.

Jeg sender med dette mitt formelle høringsinnspill til planlegging av Ny E-18 innen fristen 01.10.25

Viser til uttalelse i Tvedestrandsposten 19.06.2025 med overskrift «*Har endret på den foretrukne E18-ruta*».

Jeg reagerer spesielt på følgende utsagn:

«*Blindheim legger til at det skal spares inn åtte dekar jordbruksareal på Lunde i Tvedestrand*».

Dette er direkte misvisende. Endringen medfører ikke sparing, men tap av ytterligere jordbruksareal ved Lunde. Det kan jeg som lokal grunneier dokumentere. Jeg ber derfor Nye Veier forklare hvor disse åtte målene er tenkt spart, og på hvilket grunnlag dette tallet er kommunisert til offentligheten.

Det er avgjørende at politikere og befolkningen får korrekt informasjon. Dersom Nye Veier bevisst gir inntrykk av at prosjektet «sparer jord», svekker det tilliten til hele prosessen.

I tillegg vil den foreslåtte løsningen ha en rekke alvorlige konsekvenser:

1. Natur og miljø: To broer over Storelva betyr kraftige inngrep i vassdraget og et sterkt dominerende preg i Dalen som bygd.
2. Jordvern: Ny tilførselsvei fra Laget beslaglegger enda mer dyrka mark både på Lunde og hos Anne Helene Ramleth på Ramleth siden . Dette er stikk i strid med nasjonale jordvernmål.

3. Støy og helse: Støynivået ved Lunde er allerede svært høyt. En ekstra vei vil forsterke problemene ytterligere for beboerne og ikke minst når ny E-18 eventuelt kommer med høyere fartsgrenser.
4. Samfunnsøkonomi: Løsningen skyver kostnaden ved å ikke fjerne eksisterende bro over på lokalsamfunnet. Den lille grenda Dalen blir sterkt preget av 4 felt motorvei, med et stort kryss som kun skal tilfredsstillende lokal trafikk, samtidig som gårdsdriften på Ramleth og Tveite blir unødig tungvint.
5. Landskap og lokalsamfunn: Lunde-krysset blir enda mer dominerende, med nye barrierer og ytterligere redusert bokvalitet.

Et bedre alternativ finnes:

- Valleveien bør beholdes i dagens trasé, med overgang eller undergang.
- Lunde-krysset kan tilbakeføres til løsningen før omleggingen i 1992.
- Jordene som den gang ble lagt under asfalt, kan reetableres. Dette vil gi både tilbakeført dyrka mark og en naturlig støyvoll.
- Lunde Gårdene som er blitt sterkt preget av flere veiutbygginger gjennom årene kan få tilbake litt av sin opprinnelse,
- Ved å legge ny E-18 på utsiden av dagens e-18 (det vil si i fjellet) fra «Hesthagen til Ramleth vil en unngå å ta dyrket mark og samtidig ved å fjerne dagens bro over elva vil en kunne tilbakeføre dyrket mark fra tidligere.

På denne måten kan Nye Veier faktisk dokumentere en reell besparelse av åtte mål jordbruksareal, i stedet for å bruke et feilaktig regnestykke.

Jeg ber Nye Veier og politikerne i Tvedestrand om å ta dette innspillet på alvor. Vi kan ikke akseptere at jordbruksareal og bomiljø ofres på en misvisende premisse. En motorvei må bygges med respekt for både lokalmiljø, natur og framtidige generasjoner.

Vedlagt følger bilder og kart som dokumenterer forholdene ved Lunde og Ramleth.

Med hilsen
Anders Lunde









© 2025 Norkart AS/Geovekst og kommunene/OpenStreetMap/NASA, Meti

50 m

1. Lundeveien 107

Copyright © 2025 Digitale Medier 1881 AS – Norges beste katalogtjeneste.

Anne Helene Ramleth

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 60/6

Innspill

Gårdsveien opp til nabogården, 60/10, er tegnet inn gjennom tunet på gården min, 60/6, på Ramleth. Dette er helt uakseptabelt og kan ikke godtas. Det vil ødelegge gammelt kulturlandskap, hage og privatlivet for beboere på 60/6, samt være problematisk om vinteren med brøyting.

Jeg ønsker at denne veien skal gå der den går nå, dersom det ikke finnes andre alternativer som ikke går over min eiendom. Hvis broa ved Ramleth fjernes, kan denne gårdsveien fortsette foran huset mitt der Valleveien går nå, slik at vi får felles gårdsvei det siste stykket ned til Valleveien.

Viser til befaringsnotat med Stian Blindheim 03.07.2025 som var enig med meg.

For min del som har E18 svært nær huset, vil det i tillegg til at veien utvides med to felt, bli mye verre dersom veien kommer høyere opp i terrenget. En høy bro over elva vil også være en ulempe for alle andre som bor i området. Jeg håper det er mulig å se på om veien kan legges lavere, og i stedet under lokalveien på Lunde.

Anne Helene Ramleth

Barbro Gilje Gustavsen

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Jeg vil be dere om å sørge for å opprettholde alle tur og skogsbilveier som finnes innenfor regulert område. Skogsbilveier som ikke brøytes brukes til skigåing vinterstid og dersom disse veiene forsvinner så ødelegger dere for friluftsliv i området vinterstid. Jeg har selv gått mye en liten runde på skogsbilvei ved Bjønnåsen og opp mot Sandvann. Her er det mange skiløpere som går så fort det kommer nok snø, og her kan vi gå selv når det ikke er is på Sandvann. Ved å velge denne traseen så ødelegger dere en liten runde som jeg har brukt mye de siste åra..så ta hensyn og legg til rette for friluftsliv og bruk noen penger på dette i et så stort prosjekt vil jeg be dere om.

Helge Åsheim

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 53/64

Innspill

Innspill til ny E18 Tvedestrand Risør.

Vårt hus ligger mellom dagens E18 og gamle E18 (Lundeveien)

Etter at ny E18 Tvedestrand/Arendal ble ferdig har trafikken på gamleveien økt betraktelig da flesteparten som kommer østfra velger å kjøre gamleveien til Tvedestrand. spesielt ille er det på sommeren og ved omkjøringer. Det vil også ikke kunne gå an å bo her under en eventuell anleggsperiode på flere år. minner også om at der gikk et stort ras mellom vårt hus og nærmeste nabo en gang på 60 tallet. nabohuset ble da flyttet til der det ligger i dag.

Dersom alternativ 20-1 blir valgt så må vår eiendom bli kjøpt ut da denne kommer mellom vårt hus og vår nærmeste nabo.

Det er veldig frustrerende å leve i uvisshet kanskje i flere år.

Lunde 8/10 2025

Helge Åsheim
Lundeveien 75
4903 Tvedestrand.

Inge Ramleth

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Adresse: Tvedestrand , 4903 Rømyr til Sundsdalen

Innspill

Ved alt 20.1 hva skjer med myke trafikanter under bygging. Det er ikke plass til både E18 og gående pluss syklistene omkjøringsveiene.

Ingeborg Steinsrud

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Adresse: Lindlandsveien 226, 4909 Songe

Innspill

Hei.

Vi bor i Lindlandsveien 226, det betyr at strekningen Bordalen-Akland kommer relativt nært vår eiendom. Vi har følgende innspill:

- Støy. Vår hovedbekymring er støyen som en slik motorvei medfører. Vi ser at veien blir liggende høyt i terrenget, oppå fyllinger. Det er ikke tegnet inn noen for for støyreducerende voller eller gjerder. Dertil er det flere skjæringer som potensielt kan gi refleksjon av støy. For oss er det svært viktig at videre planlegging igjennom hele traseen tar hensyn til støy. Overskuddsmassene bør nyttes som støydempende voller, faunapassasje bør gå over veien, veien plasseres slik i terrenget at den vi gi minst mulig støy for flest mulig. Også i området ved Svarthøl, hvor veien kommer nær Lindlandsvann, er det viktig med tiltak - gitt at lyden bærer svært godt over vann.

- Lys. Veien blir liggende høyt. Lysforurensning kveld og natt må tas inn i vurderingen.

- Turområde. Området er brukt som turområde og jaktterreng. Lindlandsvann har en badeplass og skogen har mange stier og skogsveier som blir flittig brukt. Vi håper at dette blir tatt hensyn til ved nettopp og tenke på en fornuftig plassering av veien. Flere steder er faunapassasjer plassert over veien, og slik dempes inntrykket av det naturinngrepet en slik motorvei er for omgivelsene. Vi håper at det også blir tilfelle her.

Med vennlig hilsen Ingeborg og Kjetil Steinsrud.

Inger Grete Sundsdal

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Adresse: Lindlandsveien 210, 4909 Songe

Innspill

Ønskelig at veien kommer lengst borte fra bebyggelsen. Viktig med støydempende voller, naturlige 'dumper' eller skjæringer mot våre hus ved Lindlandsvann. Veilys som ikke sjenerer omgivelsene. Viktig at våre turstier og badeplasser blir ivaretatt. Samt dyreliv og oss , eller våre etterkommere, får en bra plass ved siden av en framtidig ny vei.

Knut Olav Valle Nilsen

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 61/16

Innspill

Myke trafikanter : Kan ikke se at det er planer eller tatt hensyn til myke trafikanter, verken i byggeperioden eller etter, både Valleveien og Gamleveien er mye brukt som sykkelvei. Det bør etableres en permanent GS, før hoved arbeidet starter opp, slik at disse gruppene blir i varetatt.

Valleveien. Løsningen som er planlagt ved Ramlet er ikke ønskelig, den er veldig dårlig i landbruks sammenheng og deler dalen på en helt unaturlig måte. Dagens E18 fra Ramlet til lunde bør tilbakeføres til landbruk, som erstatning for tapt areal. Inkludert fjerning av bru over Storelva. Det bør bygges undergang eller overgang, her, avhengig av høyde på ny E 18 trase.

Id

61/16 Har areal som det er mulig å heve bruksverdi på, fra overflate dyrket til ful dyrket, Ved tilføring av jord. Her må det selvfølgelig godkjenning fra fylket. Ta kontakt med grunneier for info.

Storelva. Det finnes flere steder langsmed elva hvor Nye veier kan bidra med å rass sikre elvekanten. Med stein fra utbygging. dette vil sikre landbruksjord.

Morten Foss

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

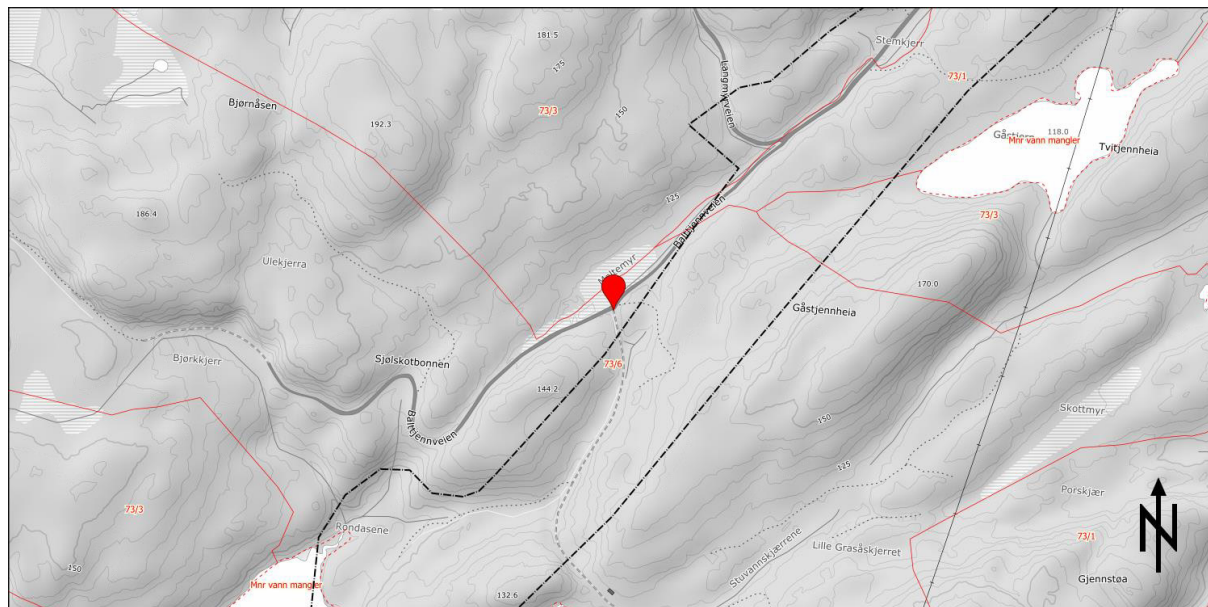
Hvis det blir 20 må veien forbi Tveite inn i fjellet og ikke fyllmasse mot gården Tveite.

Odd Erling Hunnes

Kommune: Tvedestrand

Reprenter: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon



Innspill

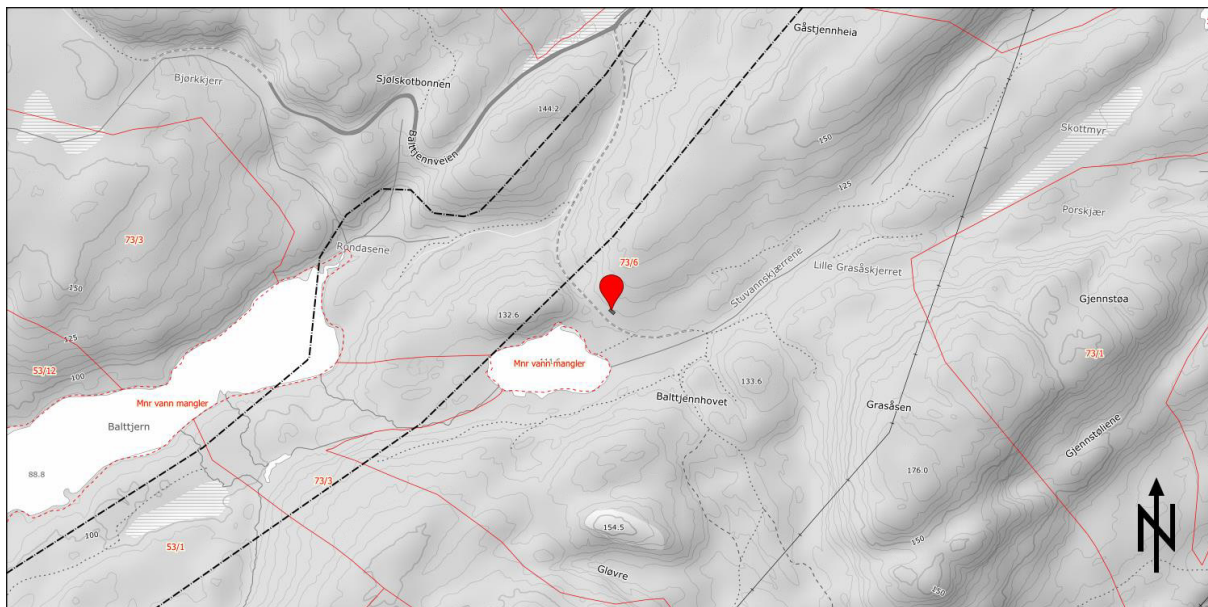
På detaljkartet med foreløpig veitrasse ser jeg at den foreløpige veilinja krysser en skogsbilvei som ikke er markert på kartet. Det går en tømmerbilvei langs Moltemyr som deler seg i to. Delingspunktet er markert som kartpunkt i dette innspillet. Etter delingspunktet går tømmerbilveien også videre i sørlig retning mot Lille Baltetjenn. Denne bilveien går inn til en hytte og en snuplass for tømmerbil/leggeplass for tømmer. Jeg ønsker med dette å informere om denne skogsbilveien og ber om at den tas med i det videre planarbeidet med ny E-18. Jeg legger også inn egne innspill der jeg markerer snuplass for tømmerbil og hytte.

Odd Erling Hunnes

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon



Innspill

På detaljkartet med foreløpig veitrasse ser jeg at den foreløpige veilinja krysser en skogsbilvei som ikke er markert på kartet. Det går en tømmerbilvei langs Moltemyr som deler seg i to. Etter delingspunktet går tømmerbilveien også videre i sørlig retning mot Lille Balttjern. Denne bilveien går inn til en hytte (se punktmarkering i kartet) og en snuplass for tømmerbil/leggeplass for tømmer. Jeg ønsker med dette å informere om at denne skogsbilveien i dag sørger for tilgang til hytte og snuplass for tømmerbil og ber om at tilgang med bil til disse stedene blir tatt med i det videre planarbeidet med ny E-18. Jeg legger også inn egne innspill der jeg markerer delingspunktet for veien og snuplass for tømmerbil.

Olav Darbo Og Øystein K. Darbo

Kommune: Tvedestrand
Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv
På vegne av: Eier av Valleveien 101, Ingeborg Brynhildsen

Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 60/10

Innspill

Vedlegg

Olav_Darbo_Og_Oeystein_K_Darbo_20251007132125875-Vedlegg_1-Uttalelse_E18_Tvedestrand_-_Risoer.pdf

Uttalelsen gjelder Valleveien 101, gnr. 60, bnr. 10 på Ramleth i Tvedestrand.

Denne gamle gårdseiendommen på Ramleth blir sterkt berørt av E18-utbyggingen, etter Nye Veiers forslag til kommunedelplan for ny E18 Tvedestrand- Risør.

Støyplager

Mye dyrket mark på eiendommen vil forsvinne i forbindelse med at veien utvides fra dagens 2-felts til en 4-felts motorvei.

En slik dominerende motorvei med mye høyere fart og forventet trafikkøkning i årene som kommer, vil også være en belastning for bomiljøet på gården, både visuelt, og når det gjelder støy.

Skal det være mulig å bo på gården i fremtiden, må Nye Veier sørge for skikkelig støyskjermede tiltak, som oppbygging av støyvoll, og eventuelt bidra til ekstra isolering i bolighuset. Alternativt innløsning av bolighuset, med tanke på å kunne bygge en ny bolig i lengre avstand fra veien.

Egen gårdsvei

I tegningene som Sweco har laget på oppdrag fra Nye Veier, legger vi merke til at gårdsveien inn til denne eiendommen (Valleveien 101) er lagt om, slik at den går tvers igjennom tunet til naboeiendommen, Valleveien 103, som eies av Anne Helene Ramleth. Det er ikke akseptabelt. Det er viktig at eiendommene får beholde hver sin gårdsvei som nå. Dagens gårdsvei til Valleveien 101 må kunne opprettholdes.

Uheldig deling

Det er også beklagelig om Valleveien blir delt i to like ved innkjøringen til disse eiendommene. Ifølge tegningene legger Nye Veier opp til at det ikke lenger skal være noen bru på Valleveien over E18, når E18 utvides til 4-felts motorvei. Trafikantene på Valleveien øst for dagens bru skal i stedet kjøre om Lunde.

Dette vil «dele bygda», og være spesielt uheldig for eiendommen på Valleveien 101, som da vil få jordbruksareal på begge sider av motorveien. Det vil bety en lang og uheldig omvei for landbruksmaskiner i driften av eiendommen, om de skal kjøre om Lunde hver gang.

Landbruksvei

Nye Veier må i så fall sørge for at det blir anlagt en helårlig landbruksvei under E18 i dette området, og at alle berørte landbrukseiendommer får rettigheter til denne.

For eier av Valleveien 101, Ingeborg Brynhildsen:

Olav Darbo, Øystein K. Darbo

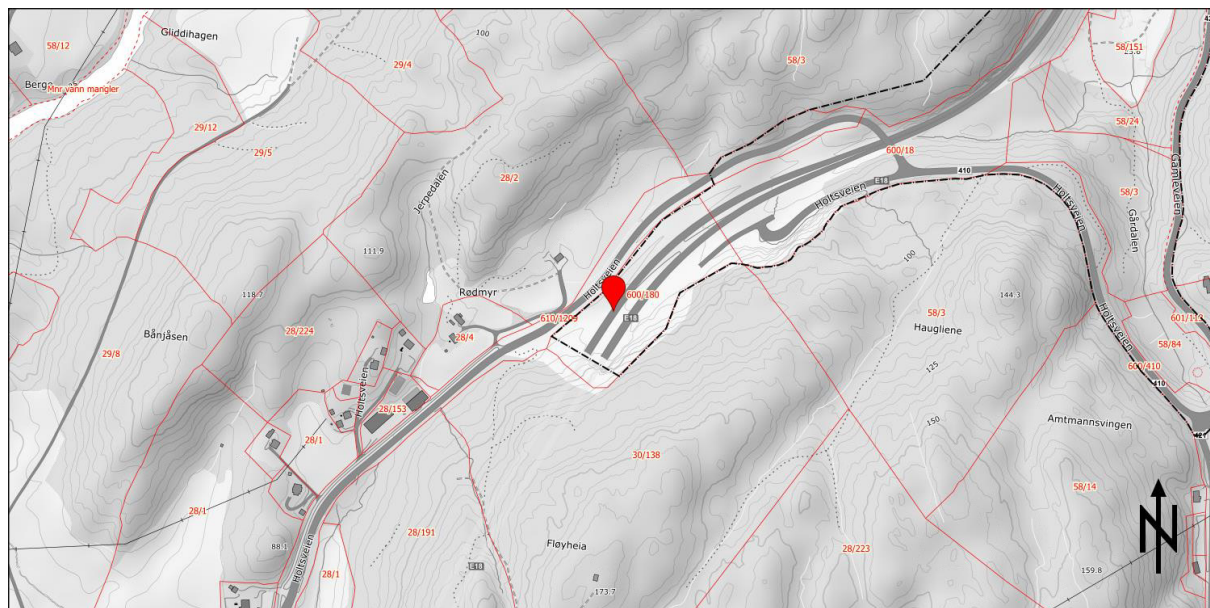
Ole Christian Gliddi

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

På vegne av: Gliddi.no v/Helene Gliddi orgnr: 914881625, samt jordbruks og skogbruksinteresser i området på vegne av oss selv og omkringliggende gårder.

Lokasjon



Innspill

I dette innspillet gjentar jeg noe av det som ble gitt da man ga innspill til såkalt korridor 40.

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, forholdsvis mye trafikk vår og høst med tanke på båtopleg. 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. 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. Ta evt kontakt ved spørsmål, avklaringer dialog etc.

Så har jeg også lagt ved 2 vedlegg som begge belyser en løsning med tanke på kryssning av ny E18 for lokaltrafikk og turgåere ved Rømyr. Dette ble og sendt inn tidligere den 22.04.25 bl.a til Nye Veier som et konstruktivt innspill med tanke på diskusjonene som gikk rundt hvem som skal eie og drifte vei mellom Fiane og Amtmannsvingen - der broa over dagens E18 er en utfordring. Derfor argumenterte jeg for og presenterte i vedlegg en alternativ løsning.

Vedlegg

Ole_Christian_Gliddi_2025101020144089-Vedlegg_1-

Brev_med_tanker_og_forslag_til_loesning_rundt_Roemyrbroa_og_veien_mellom_Amtmannsvingen_-_Fiane.pdf

Ole_Christian_Gliddi_2025101020144089-Vedlegg_2-

Brev_med_tanker_og_forslag_til_loesning_rundt_Roemyrbroa_og_veien_mellom_Amtmannsvingen_-_Fiane.pdf

Ole_Christian_Gliddi_2025101020144089-Vedlegg_3-

Google_Maps_satelittkart_med_grovt_forslagsstrekking_plassering_av_vei_-_redusert_kvalitet_for_aa_kunne_sendes_i_innspillsportalen.pdf

Til:

Nye Veier AS v/ Stian Blindheim
Agder Fylkeskommune v/ Ola Olsbu
Tvedestrand Kommune v/ Ordfører og Kommunedirektør

Kopi:

Leder av Teknikk- plan og naturutvalg Tvedestrand Kommune v/ Morten Foss

Fra:

Ole Christian Gliddi

Ang bro ved Rømyr – et forslag til løsning som er fremtidsrettet og tanker rundt veistrekningen mellom Amtmannsvingen og Fiane.

Jeg tar meg frihet til å komme med noen tanker og forslag til løsning på deler/hele problemstillingen som er mellom Nye Veier AS, Agder Fylkeskommune og Tvedestrand Kommune med tanke på veistrekningen Amtmannsvingen – Nygård. Samt Nygård - Fianesvingen

Problemstillinger slik jeg har fattet at de står pr i dag.

1. Broa ved Rømyr
 - a. Denne er i dårlig forfatning
 - b. Den skal rives når ny E18 en gang blir realisert, uavhengig av trasevalg
2. Veistrekningen Amtmannsvingen – Rømyr
 - a. Også i dårlig forfatning
 - b. Trengs av Nye Veier indirekte for tilgang til tekniske installasjoner i forbindelse med tunnelen på E18
3. Veistrekningen Rømyr – Nygård
 - a. Også i dårlig forfatning, dekke samt mye defekte veilyarmaturer
 - b. Ikke i henhold til standard med tanke på omklassifisering til kommunal veg
 - c. Ikke i henhold til standard overgang mellom gammel E18 og nytt strekke retning broa
4. Veistrekningen Nygård – Fianesvingen

1. Broa ved Rømyr

Den aller største problemstillingen slik jeg oppfatter det er selve broa som ingen vil eie lenger. Og heller ikke rart siden den skal rives når E18 skal bygges videre østover.

Jeg leser i avisa at der er gjort anslag på ca 7 mill i oppgradering/vedlikeholdsbehov. Og

skal jeg tippe så blir det sikkert mer når man gjør en ordentlig sjekk.

Videre så er det i planen pt. (alt. 40) at der skulle lages en undergang under nye E18 når den skulle bygges videre. Hva den vil koste vet jeg ikke noe om, men det er nok noen millioner her og.

Så, hvorfor ikke da heller rett og slett forlenge tunnelåpningen med noen meter og anlegge lokalveien over denne. Da bruker man pengene slik at man slipper å bygge undergang i fremtiden, samtidig som man slipper å kaste bort penger på en bro som skal rives. Se for øvrig kartskisse der Google Maps er brukt som underlag.

2. Veistrekningen Amtmannsvingen – Rømyr

Skal ikke si så mye om denne annet enn at den har dårlig asfalt slitedekke og der er noen utfordringer med overvann grunnet manglende grøfter. Samt at der er setning/utsklidningsskader.

3. Veistrekningen Rømyr - Nygård

Dette strekket er stort sett gamle E18. Og i utgangspunktet er der ikke grunnlag for en så bred vei her. Men, her vet jeg det har vært tanker om å grave den gamle veien smalere for å tilbakeføre areal til LNF formål. Det har og vært tanker om å utbedre gang og sykkelstien for å gjøre denne om til lokalvei. Min påstand at det ikke er så veldig gjennomtenkt. Jeg skal argumentere med hvorfor.

- Grunneiere og oppsittere langs dette strekket har ikke noen ønsker eller behov for at veien verken blir smalere eller tilbakeført til LNF
- Å gjøre om dagens gang og sykkelsti til lokalvei er og en dårlig løsning.
 - Man må utvide denne i bredde med tilhørende masseuskiftninger
 - Man må ved innkjøring til minimum gården til Albretsen og ved avkjøringen til Gliddiveien gjøre større arbeider for å få plass til store vogntog (Melkebil, Vogntog med for, gjødsel osv., Vogntog med tømmer, Semitrailere med vareleveranser, Vogntog med båttransport for å nevne noen)
 - Gang og sykkelsti er faktisk mye brukt for de som kommer via Fiane og skal til Tvedestrand for å slippe å gå/sykle over Grenstøl.
 - Gang og sykkelstien er og mye brukt for tur/trening av mennesker som bruker denne som en del av en rundtur, f.eks rundt Byen, Genistreken, Nygård og tilbake til byen. Eller de som tar løpeturen rundt Bergsmyr, Grenstøl, Nygård, Amtmannsvingen. Bergsmyr.
- Og ikke minst bruk av fellesskapets ressurser.

- Bruke mange millioner på å først grave inn vei, frakte bort masser, frakte inn nye masser igjen.

Da mener jeg det heller er mye mer riktig å gjøre som egentlig skulle vært gjort ukene etter at ny E18 ble åpnet. Ja det var faktisk planen helt til dagen før fresingen skulle starte da jeg kjenner flere som skulle være med å gjøre jobben. Nemlig å frese av det gamle asfalt slitelaget, og legge nytt slitelag.

Og som da videre er meldt Tvedestrand Kommune ved flere anledninger at om man beholder denne «alt for brede» veien så betyr ikke det det samme som at man må brøyte denne i full bredde hele vinteren. Og man har da også ved å brøyte litt smalere plass til å bli kvitt snøen.

3. Veistrekningen Rømyr - Nygård

Denne var egentlig en gang og sykkelsti. Denne er også stykkvis i dårlig forfatning med setningsskader og utglidning (forsøkt gjort noe med for noen uker siden med å legge 0-32 masse rett oppå asfalt – det blir snart kjørt og/eller vasket bort av regnvann.) Mye grunnet dårlig grunn og dårlig oppbygning av veikropp. Men fakta er at denne veien fortsatt er en nødvendighet – og da spesielt med tanke på landbruket som ville fått en omkjøring på ca 6,3km hver vei rundt Grenstøl hver gang de skal drive jordene på begge sider. Og det blir mange turer med slåmaskiner, såmaskiner, plog, møkkvogner, rundballepresser og transport av rundballer... Antar at det ikke er veldig lurt å presse disse inn på veien opp og ned mellom Fianesvingen og Grenstøl. For den bakken er tøff for lastebiler, tenk deg da med traktor og tungt utstyr.

Jeg har sagt det før og sier det igjen, ta gjerne kontakt så bidrar jeg gjerne for å få til en varig løsning som er økonomisk og fremtidsrettet fornuftig.

Vedlegg:

Google Maps kartutsnitt med tanke på vei over tunnelåpning Rømyr

Til:

Nye Veier AS v/ Stian Blindheim
Agder Fylkeskommune v/ Ola Olsbu
Tvedestrand Kommune v/ Ordfører og Kommunedirektør

Kopi:

Leder av Teknikk- plan og naturutvalg Tvedestrand Kommune v/ Morten Foss

Fra:

Ole Christian Gliddi

Ang bro ved Rømyr – et forslag til løsning som er fremtidsrettet og tanker rundt veistrekningen mellom Amtmannsvingen og Fiane.

Jeg tar meg frihet til å komme med noen tanker og forslag til løsning på deler/hele problemstillingen som er mellom Nye Veier AS, Agder Fylkeskommune og Tvedestrand Kommune med tanke på veistrekningen Amtmannsvingen – Nygård. Samt Nygård - Fianesvingen

Problemstillinger slik jeg har fattet at de står pr i dag.

1. Broa ved Rømyr
 - a. Denne er i dårlig forfatning
 - b. Den skal rives når ny E18 en gang blir realisert, uavhengig av trasevalg
2. Veistrekningen Amtmannsvingen – Rømyr
 - a. Også i dårlig forfatning
 - b. Trengs av Nye Veier indirekte for tilgang til tekniske installasjoner i forbindelse med tunnelen på E18
3. Veistrekningen Rømyr – Nygård
 - a. Også i dårlig forfatning, dekke samt mye defekte veilyarmaturer
 - b. Ikke i henhold til standard med tanke på omklassifisering til kommunal veg
 - c. Ikke i henhold til standard overgang mellom gammel E18 og nytt strekke retning broa
4. Veistrekningen Nygård – Fianesvingen

1. Broa ved Rømyr

Den aller største problemstillingen slik jeg oppfatter det er selve broa som ingen vil eie lenger. Og heller ikke rart siden den skal rives når E18 skal bygges videre østover. Jeg leser i avisa at der er gjort anslag på ca 7 mill i oppgradering/vedlikeholdsbehov. Og

skal jeg tippe så blir det sikkert mer når man gjør en ordentlig sjekk.

Videre så er det i planen pt. (alt. 40) at der skulle lages en undergang under nye E18 når den skulle bygges videre. Hva den vil koste vet jeg ikke noe om, men det er nok noen millioner her og.

Så, hvorfor ikke da heller rett og slett forlenge tunnelåpningen med noen meter og anlegge lokalveien over denne. Da bruker man pengene slik at man slipper å bygge undergang i fremtiden, samtidig som man slipper å kaste bort penger på en bro som skal rives. Se for øvrig kartskisse der Google Maps er brukt som underlag.

2. Veistrekningen Amtmannsvingen – Rømyr

Skal ikke si så mye om denne annet enn at den har dårlig asfalt slitedekke og der er noen utfordringer med overvann grunnet manglende grøfter. Samt at der er setning/utsklidningsskader.

3. Veistrekningen Rømyr - Nygård

Dette strekket er stort sett gamle E18. Og i utgangspunktet er der ikke grunnlag for en så bred vei her. Men, her vet jeg det har vært tanker om å grave den gamle veien smalere for å tilbakeføre areal til LNF formål. Det har og vært tanker om å utbedre gang og sykkelstien for å gjøre denne om til lokalvei. Min påstand at det ikke er så veldig gjennomtenkt. Jeg skal argumentere med hvorfor.

- Grunneiere og oppsittere langs dette strekket har ikke noen ønsker eller behov for at veien verken blir smalere eller tilbakeført til LNF
- Å gjøre om dagens gang og sykkelsti til lokalvei er og en dårlig løsning.
 - Man må utvide denne i bredde med tilhørende masseuskiftninger
 - Man må ved innkjøring til minimum gården til Albretsen og ved avkjøringen til Gliddiveien gjøre større arbeider for å få plass til store vogntog (Melkebil, Vogntog med for, gjødsel osv., Vogntog med tømmer, Semitrailere med vareleveranser, Vogntog med båttransport for å nevne noen)
 - Gang og sykkelsti er faktisk mye brukt for de som kommer via Fiane og skal til Tvedestrand for å slippe å gå/sykle over Grenstøl.
 - Gang og sykkelstien er og mye brukt for tur/trening av mennesker som bruker denne som en del av en rundtur, f.eks rundt Byen, Genistreken, Nygård og tilbake til byen. Eller de som tar løpeturen rundt Bergsmyr, Grenstøl, Nygård, Amtmannsvingen. Bergsmyr.
- Og ikke minst bruk av fellesskapets ressurser.

- Bruke mange millioner på å først grave inn vei, frakte bort masser, frakte inn nye masser igjen.

Da mener jeg det heller er mye mer riktig å gjøre som egentlig skulle vært gjort ukene etter at ny E18 ble åpnet. Ja det var faktisk planen helt til dagen før fresingen skulle starte da jeg kjenner flere som skulle være med å gjøre jobben. Nemlig å frese av det gamle asfalt slitelaget, og legge nytt slitelag.

Og som da videre er meldt Tvedestrand Kommune ved flere anledninger at om man beholder denne «alt for brede» veien så betyr ikke det det samme som at man må brøyte denne i full bredde hele vinteren. Og man har da også ved å brøyte litt smalere plass til å bli kvitt snøen.

3. Veistrekningen Rømyr - Nygård

Denne var egentlig en gang og sykkelsti. Denne er også stykkvis i dårlig forfatning med setningsskader og utglidning (forsøkt gjort noe med for noen uker siden med å legge 0-32 masse rett oppå asfalt – det blir snart kjørt og/eller vasket bort av regnvann.) Mye grunnet dårlig grunn og dårlig oppbygning av veikropp. Men fakta er at denne veien fortsatt er en nødvendighet – og da spesielt med tanke på landbruket som ville fått en omkjøring på ca 6,3km hver vei rundt Grenstøl hver gang de skal drive jordene på begge sider. Og det blir mange turer med slåmaskiner, såmaskiner, plog, møkkvogner, rundballepresser og transport av rundballer... Antar at det ikke er veldig lurt å presse disse inn på veien opp og ned mellom Fianesvingen og Grenstøl. For den bakken er tøff for lastebiler, tenk deg da med traktor og tungt utstyr.

Jeg har sagt det før og sier det igjen, ta gjerne kontakt så bidrar jeg gjerne for å få til en varig løsning som er økonomisk og fremtidsrettet fornuftig.

Vedlegg:

Google Maps kartutsnitt med tanke på vei over tunnelåpning Rømyr



Paul Østebø

Kommune: Tvedestrand
Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv
På vegne av: Paul østebø

Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 49/5

Innspill

Veldig bra at nye veier lytter til folk, jeg har et forslag som gjelder tunnelen fra Lunde til Lundedalen, der tunnelen er planlagt å komme ut, jeg tenker på støyen som vil bli i grenda, Grenden ved Åsvann, for å eliminere det meste av støyen i område, hvor det er både hus og turområder, og fiske i Åsvann, kunne enten forlenge tunnelen 100, 200 meter, eller legge veien lenger inn, mot fjellet, slik at det blir en brytekant mot Lundedalen, 200 meter, som fungerer som en støyskjerm, det ville gjøre mye for beboerne i bygda. Det beste hadde vært å forlenge Tunnelen med 200 meter, også på grunn av spart natur. Hilsen Paul østebø

Solfrid Elise Lindblom

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Jeg viser til forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for E18 Tvedestrand-Risør, og ønsker med dette å gi mine synspunkter. Jeg støtter at fremtidige veiprosjekter planlegges grundig, og at det er viktig med trygge veier. Men jeg har betydelige bekymringer knyttet til areal- og naturinngrep, samt støy- og lydforurensning. Jeg ber om at alternativet med oppgradering av dagens E18 til 2–3 felts vei utredes grundigere som et mer bærekraftig, helhetlig og framtidsrettet alternativ.

Begrunnelse:

Klimaforpliktelser: ^{[[[} _{SEP]} Norge har forpliktet seg til å redusere klimagassutslipp med 70–75 % innen 2035. I lys av disse målene bør nye store infrastrukturprosjekter vurderes nøye opp mot både klima- og arealhensyn. Å videreutvikle eksisterende vei fremfor å bygge ny trasé vil være mer i tråd med den retningen Norge må ta for å redusere samlet miljøbelastning og nå klimamålene.

Fartsnivå, utslipp og støy: ^{[[[} _{SEP]} En 2–3 felts vei med 90-sone gir lavere klimagassutslipp og mindre støyforurensning enn en 4-felts motorvei med høyere hastighet. Høy fart øker både energibruk, dekk- og bremsepartikler og lydnivå betydelig. Ulempene ved en ny 4-felts løsning – med økt støy, større naturinngrep og høyere ressursbruk – overgår fordelene. En utbygging i denne retningen står i kontrast til de klimamål og prinsipper for bærekraftig transport Norge har forpliktet seg til.

Støy og helse: ^{[[[} _{SEP]} Veitrafikkstøy over WHO sine anbefalte grenser (53 dB Lden) gir dokumenterte helseplager som søvnforstyrrelser, stress og hjerte- og karsykdommer. Bruk av eksisterende korridor, kombinert med støyskjerming og moderat hastighet, kan redusere denne belastningen betraktelig for lokalsamfunnene langs strekningen.

Støy og miljø: ^{[[[} _{SEP]} Trafikkstøy påvirker ikke bare mennesker, men også økosystemer. Forskning viser at støy kan forstyrre fuglers kommunikasjon, endre dyreatferd og bidra til redusert biologisk mangfold. Dette er særlig relevant i det naturrike området mellom Tvedestrand og Risør, hvor stillhet og naturlige lydlandskap er viktige miljøkvaliteter.

Natur og arealbruk: ^{[[[} _{SEP]} En ny trasé vil beslaglegge store arealer og gi irreversible inngrep i natur, landskap og dyrket mark. Gjenbruk av dagens vei er mer arealeffektivt og bedre i tråd med prinsippet om arealnøytralitet, som Norge har løftet frem som mål i nasjonal arealpolitikk.

Jeg håper derfor at:

- Dagens E18 vurderes som utgangspunkt for ny løsning, med 2–3 felts vei og 90-sone.
- Klimagassutslipp, støy og naturinngrep sammenlignes mellom alternativene.
- Planen tilpasses Norges klima-, helse- og naturforpliktelser, slik at utviklingen går i riktig retning.

Solveig Birgittatun Smith

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Vedlegg

Solveig_Birgittatun_Smith_2025101611123539-Vedlegg_1-Hoeringsutalelse_okt.2025.pdf

Høring

Nye veier legger fram til høring gjenbruk av gammel trasé på strekningen Tvedestrand – Risør.

Dette er i tråd med ønsker om å bevare natur og matjord.

Mest mulig gjenbruk av eksisterende vei må være å foretrekke.

Jeg har et spørsmål om veistrekningen Lunde - Akland på ca 10km, hvor det likevel er vurdert som ulønnsomt å beholde dagens trasé.

Dette er en kort veistrekning, som jeg tenker også kunne vært gjenbrukt. Inngrepet i natur, matjord og eksisterende boliger virker på meg uforholdsmessig store i forhold til å følge dagens trasé også her. Årsdøgntrafikk er ikke veldig høy, og godstrafikk kjører likevel ikke mer enn 90km/t.

Spørsmål:

Er veistykket fra Lunde til Akland vurdert som gjenbruk som 2/3-felts vei? Eller er denne vurderingen gjort kun for 4-felts vei.

Jeg er opptatt av naturvern, og ønsker å stille dette spørsmålet for å få presisert hva slags vurderinger som er utført.

I tillegg stiller jeg også dette spørsmålet:

Jeg spør også om hvorvidt veistrekningen Tvedestrand – Risør er utredet i forhold til adkomst til båt og bane, som det i framtiden kan bli påkrevd, etter hva jeg leser i Stortingets anbefaling til regjeringen.

Det vil jo være greit om denne veien ikke må endres igjen allerede om få år.

På nett finner jeg utallige bekreftelser om at det er et bredt ønske både fra enkeltpersoner og politisk / samfunnsmessig at veier ikke blir overdimensjonert.

Stortingets anbefaling til regjeringen fra 10.april 2025:

<https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Representantforslag/2024-2025/dok8-202425-223s/>

Debatt innlegg i Teknisk Ukeblad 2022: <https://www.tu.no/artikler/slik-bor-norske-hovedveier-bygges-br/517350>

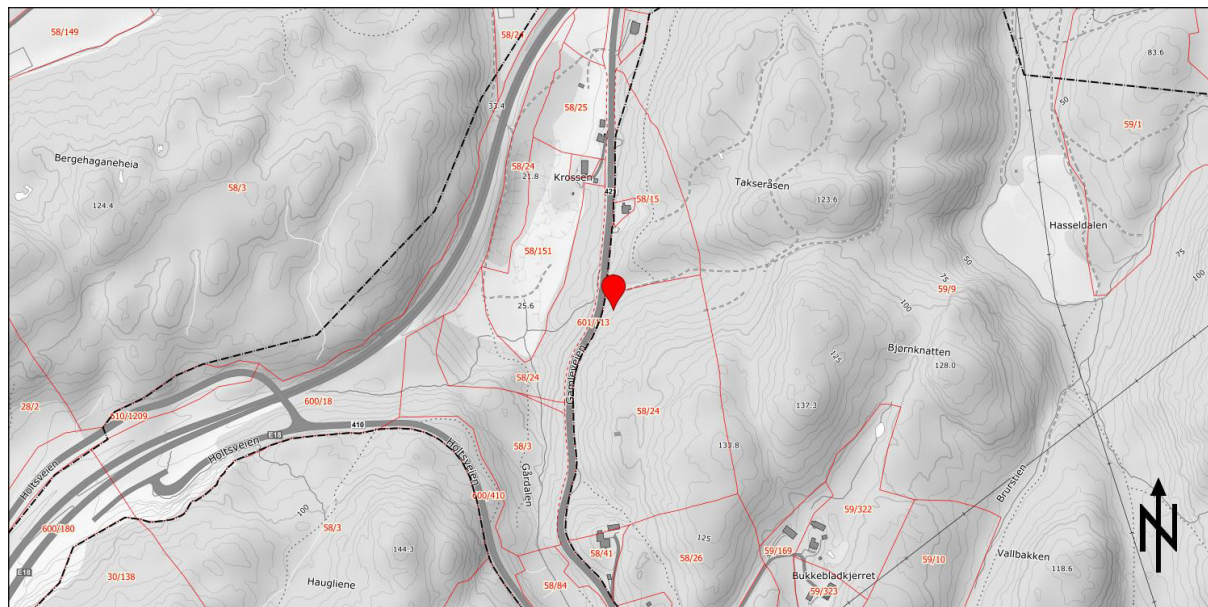
Statens veivesens artikkel fra 2019: <https://www.vegvesen.no/om-oss/presse/aktuelt/nasjonalt/vegdirektoratet/horing-om-samfunnsnyttent-av-smale-motorveier-versus-2-3-felts-veier/>

Tormod Hagelia

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon



Innspill

Gamleveien har allerede i dag dårlig standard i forhold til trafikkmengde.

Denne veien, spesielt stykket fra Fosstveit veien og opp til Amtmansvingen. Er ikke egnet for økt trafikk. Som det vil bli i anleggsperioden. Og for fremtidig omkjøringsvei, som i dag?

Veien må oppgraderes, med adskilt gangfelt.

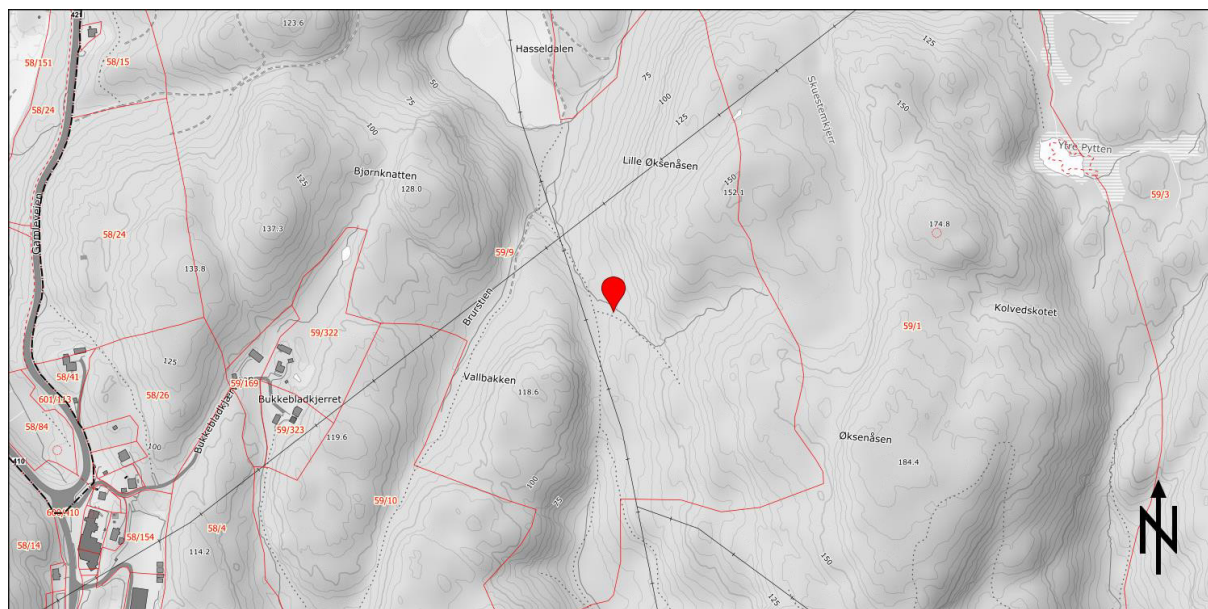
Skoleungdom (videregående) fra , Angelstad til Fosstveit. Har ikke krav på buss, da avstanden er for kort(under 5km) og det forventes da at disse kan gå på denne veien til skolen.

Tormod Hagelia

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon



Innspill

Det bør sees på muligheten til å etablere vei/gangvei med lys fra gamleveien til søsterdalen igjennom Hasseldalen. Her er relativt flatt. Dette sammen Med gang/sykkelvei helt fra Songe vil gjøre byen mer tilgjengelig for beboere i østre del av kommunen.

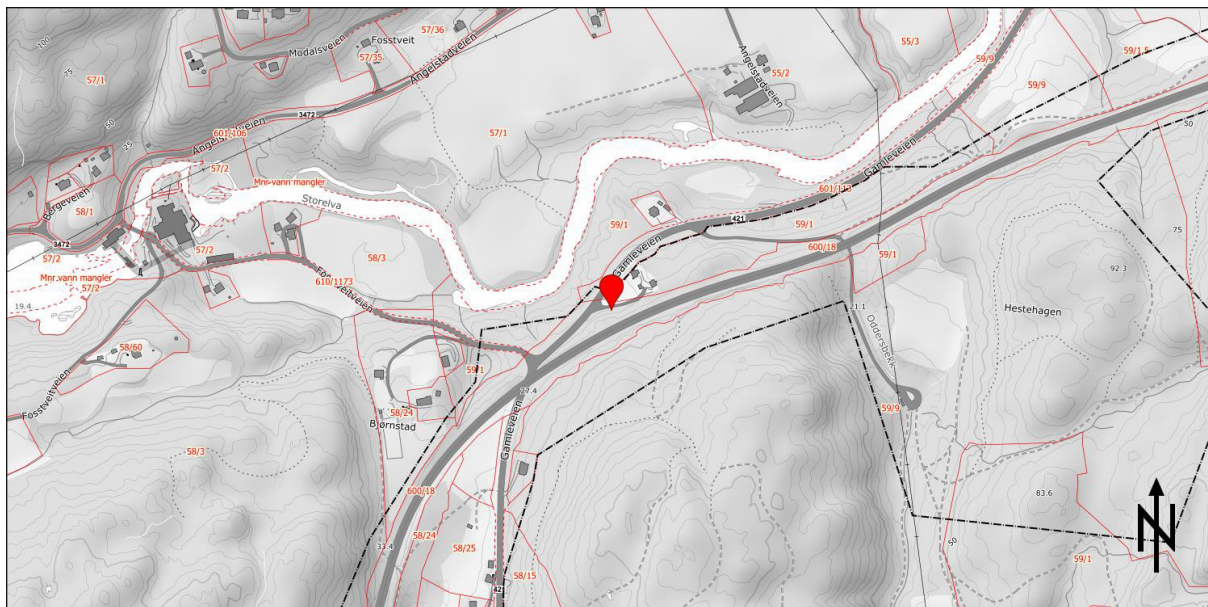
En gangvei gjennom her vil korte ned avstandene betydelig. Ikke minst vil man slippe de mange høydemeterne over Bergsmyr.

Tormod Hagelia

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon



Innspill

Det må påses å støydempe ny vei. Spesielt fjell skjæringen langs dalen. Allerede i dag er det mye støy fra veien. Dette har økt de siste årene. Ny vei, med mer trafikk og høyere hastighet vil øke støyen enda mer. Vi som bor på andre siden av dalen, og høyere en veien, merker og vil Merke enda mer til trafikkstøyen.

Torunn Lindal

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

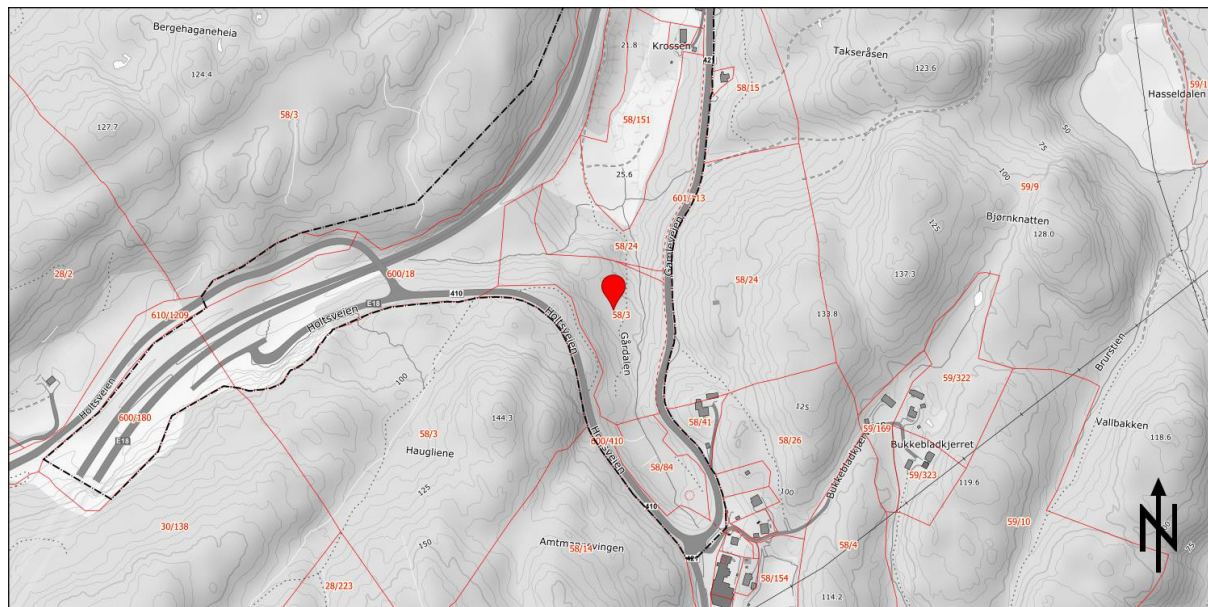
Innspill til nye veier . Syntes trasé 20 kommer altfor nær bebyggelse , det blir nok ikke greit for de som bor i Bordalen. Mye av det nære turområde blir også ødelagt for oss som bor i Lindal. Stemmer fortsatt for trasé 40.

Trond Glidje

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon



Innspill

Gjelder vilt og villtrekk og muligheter for å kunne passere E18 men også sideveier i den sammenheng.. Det blir stadig flere hindringer for å kunne trekke for alt vilt. Gjelder nå område Rømyr, Gårdalen, Bjørnstad området. Det blokkeres mer og mer av tilgjengelige steder for å kunne trekke for vilt for å komme fra Bergehagane/ Myklebostadheia og komme seg videre. Det er blokkert av viltgjerd, veier, og det blir i sum flere og flere blokkeringer. Der går mye vilt over ved Rømyrtunnelen og som prøver å komme seg videre ut mot kyst og vise/verca. Ser at det nå planlegges fyllinger i Gårdalen og det er vanskelig å se hva som skjer med den lille undergangen ved Bjørnstad. Ved oppfyllinger i gårdalen så kan fort neste skritt være veier, bygninger mm. Idag så går det flere renner ned fra Myklebostadheia over gårdalen og videre utover. De brukes veldig mye av dyr. Bjørnstad undergangen brukes også litt, da helst av mindre dyr, men også noe av større dyr.

Så er opptatt av at det med vilt og trekk og muligheter for vilt å komme seg videre ses i større sammenheng da det stadig blir vanskeligere i og med at det tas litt her og litt der. I sum blir det mye. Pr nå går dyr også videre over Myklebostadheia retning Grenstøl, men der er passasjen/overgangen trang, og vi observerer at en del dyr, spesielt hjort stopper der og ikke går videre. Så påpeker viktigheten og se alt i sammenheng.

Vedlegg

Trond_Glidje_20251008185806266-Vedlegg_1-
Vilt_trekk_Gaardalen,_Amtmannsvingen,_Bjoernstad.PNG.pdf

Trond_Glidje_20251008185806266-Vedlegg_2-
Vilt_trekk_Gaardalen,_Amtmannsvingen,_Bjoernstad.PNG.pdf



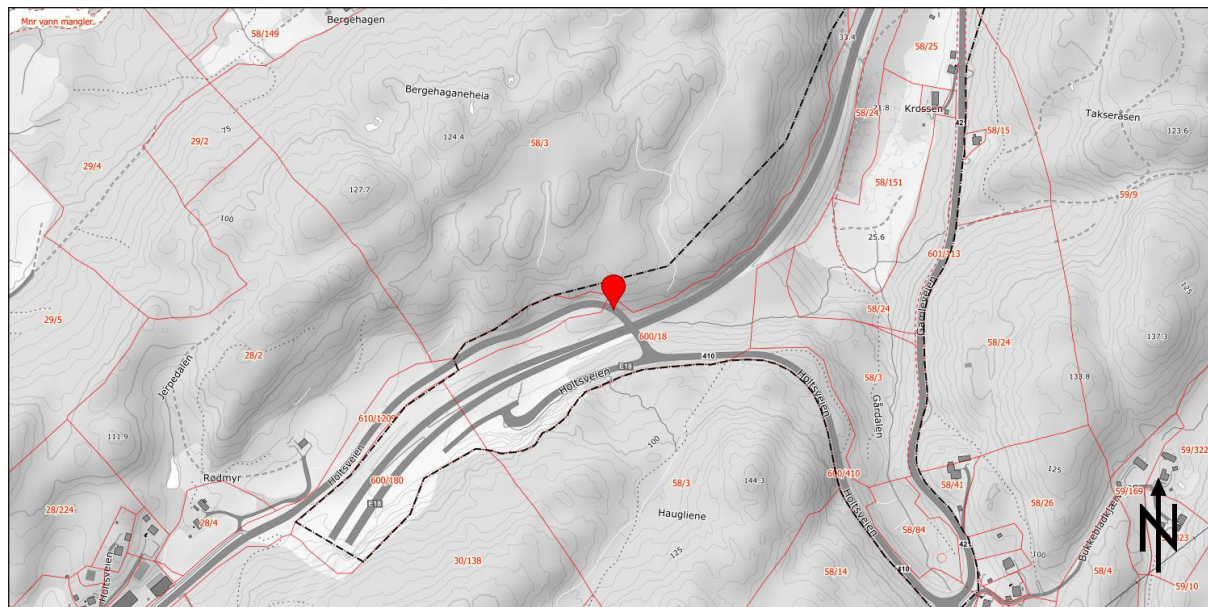


Trond Glidje

Kommune: Tvedestrand

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon



Innspill

Ser at det står at Holtveien skal bestå, kanskje lenger bro ved Rødmyr. Vil bare påpeke viktigheten av tilgang mot Amtmannsvingen for større kjøretøy fra Gliddi/ Myklebostad-Nygård så det tåler laster og har tilhørende kapasitet/bredder/høyder for tømmerbiler, lastebiler, lastebiler med høy last da det ikke kan tas retning Fiansvingen pga for dårlig vei i den retningen.

Gunhild R. Konnestad

Kommune: Risør

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Jeg viser til offentlig ettersyn av kommunedelplan for E18 Tvedestrand- Akland med frist 10. oktober 2025.

Jeg synes det er uheldig at man har gått bort fra en helhetlig planlegging av E18 til å vedta trase som kommunedelplan. Man vedtar planen kun til nåværende rundkjøring på Akland og de hensyn som bør tas utenom kommunedelplanen, blir dermed ikke vurdert. Man låser dermed seg til en trase/korridor uten å kunne ta hensyn til andre viktige nærliggende verdier fordi disse verdiene ligger utenfor planområdet. Ett eksempel er gravhaugene på Moland. Dette er viktige kulturminner, høyt rangert i fagrapporten om kulturarv. Men når E18 bygges videre fra Akland mot Gjerstad, kan man ikke velge en annen trase for å unngå nærføring til gravhaugene, - eller andre kulturminneverdier på Moland. Jeg mener derfor det er uheldig å vedta E18 i kommunedelplan, man må se planen som en helhet.

Et av de viktigste målene med ny E18 er å bedre trafiksikkerheten og redusere antall ulykker. Gjennom mange år har det vært en utbredt oppfatning at man bør søke å unngå å legge veier nær bomiljøer nettopp for å unngå ulykker, men også for å opprettholde god bokvalitet. Jeg synes kommunedelplanen i liten grad tar hensyn til dette på Akland, og jeg stiller meg undrende til at man plutselig velger en annen strategi enn den man har hatt i mange år. Det vil også bli særdeles krevende å bo på Akland gjennom anleggsfasen.

Jeg er bekymret for at man bygger en vei som man om få år finner ut at er for dårlig, på samme måte som da E18 Akland-Brokelandsheia åpnet i 2004. Dette er lite samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Alternativ 40 vil gi mulighet for en moderne vei med kurvatur og bredde nok til 130 km/t. Ved å bygge viltoverganger/tunneler og å tilbakeføre deler av nåværende E18 til natur, vil man kunne ta hensyn til natur og klima samtidig som man ivaretar bomiljøene og kulturminneverdiene både på Akland og Moland.

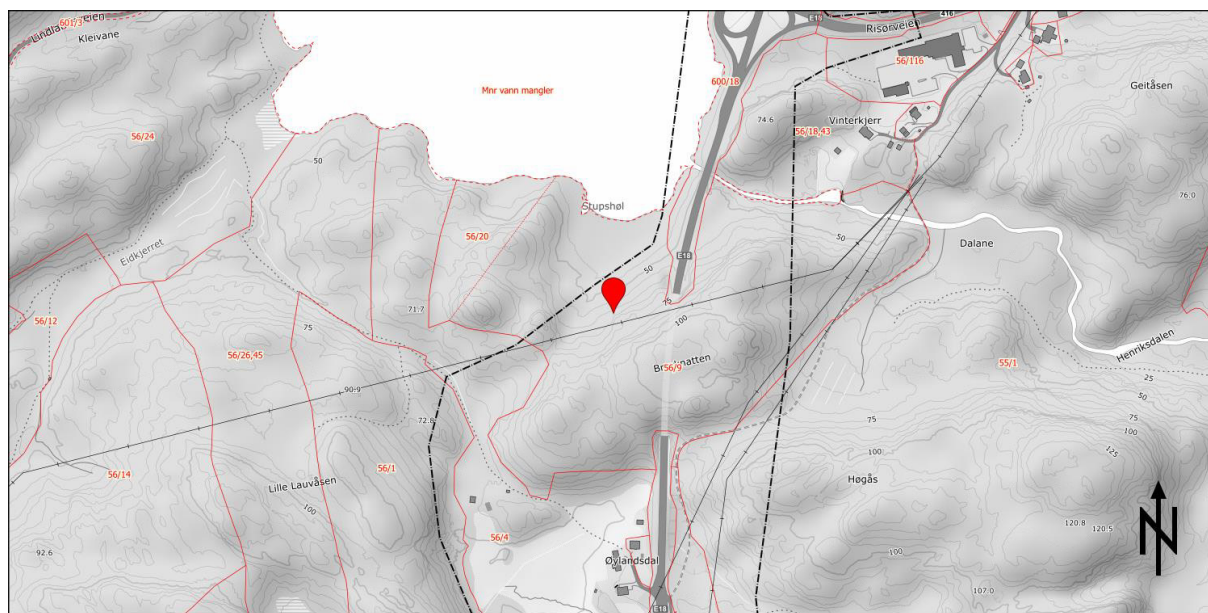
Halvor Andre Røysland

Kommune: Risør

Reprenterer: Privatperson / grunneier / næringsliv

På vegne av: Akland jaktlag

Lokasjon



Innspill

Ser det er planlagt en vei mellom Øylandsdal og Vintertjær. Brurknatten fungerer i dag som en kjempe viltovergang på eksisterende trase. så her må man passe på så denne viltovergangen ikke blir ødelagt av veien som er planlagt her.

Inger Sofie ØYLANDSDAL

Kommune: Risør

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Adresse: Øylandsdal, 4950 Risør

Innspill

Innspill fra 56/4 og 56/147 – Øylandsdal

Eiendommene i Øylandsdal er nok en gang rammert av nytt veiforslag. For oss er det en prosess som har pågått i mange tiår. Vi er veldig slitne og lei av denne prosessen. Dette har påvirket familiene som hører til eiendommene i stor grad, siden vi aldri får noen avgjørelse. Dette påvirker oss både rent fysisk, men også psykisk da vi aldri får en avklaring. Det går ikke 1 uke mellom hver gang noen kommenterer eller spør oss om vei. Selvfølgelig er det hyggelig at mange bryr seg, men man får heller aldri noen pause eller mulighet til å «stenge det ute». Vi er inneførsått med at eiendommene blir direkte berørt av ny E-18, og ønsker i hovedsak en ny trygg vei.

Det å bo og leve med E -18 så nærme har de senere årene blitt forværrert av økt trafikkmengde alle dager i uken. Sommersesongen er den værste. Man ønsker å benytte uteområdene, men med den støyen som er i dag er det mer slitsomt enn avslappende. Det er også vanskelig å krysse E-18 for å gå tur/sykle eller dra til badeplass. Av- og påkjøring til eiendommene i sommertrafikken er heller ikke forsvarlig, og man må velge omveier for tryggere avkjøring. Skulle det ikke denne gangen heller bli en avgjørelse, må en undergang på plass.

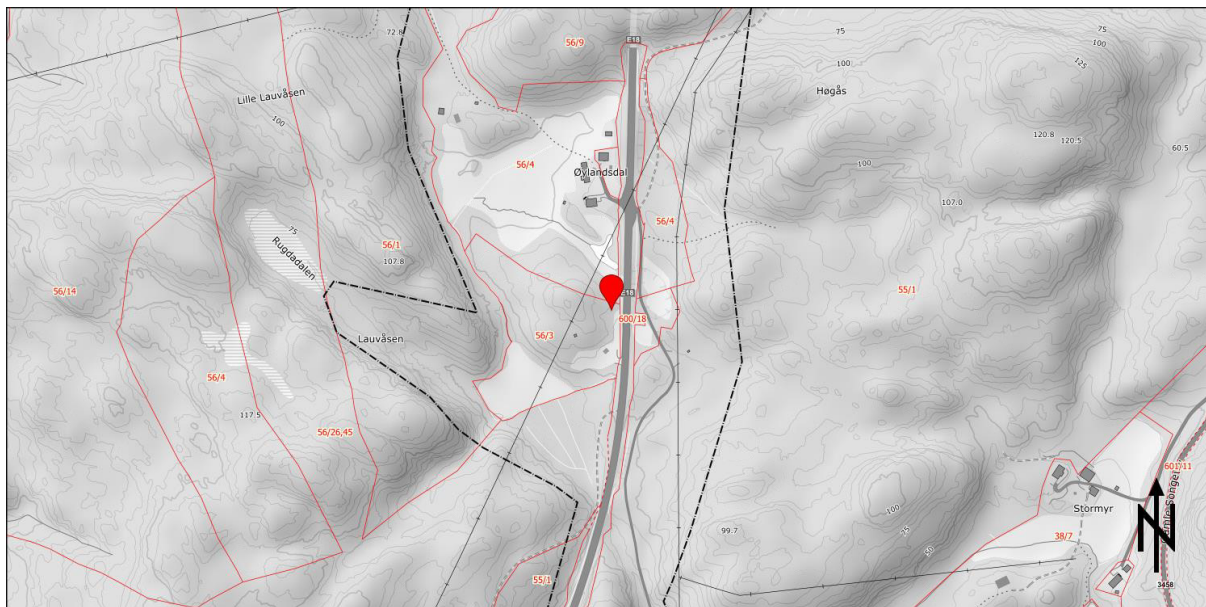
I vårt område så er det ingen, eller svært få som har stått i denne belastningen av veiplaner i så mange år som oss. Eiendommene har vært med i absolutt alle veiplaner i ulik grad. Grensen er nå nådd for hvor lenge man kan holde på eiendommen Øylandsdal for fremtidige planer, uten at det blir tatt hensyn til oss som beboere. Eksempelvis så har beboerne i Øylandsdal 2 brukt hele sin pensjonisttilværelse på å bekymre seg over hva som skjer med hus og eiendommen, og de ønsker seg veldig en avgjørelse på hva som skjer videre nå! Selv om det vil bli med tungt hjerte å forlate familiegården med all den sin historie, føler vi nå at det nå er på tide å komme videre i livene våre. Vi ønsker nå å bli kjøpt ut ved godkjent kommuneplan, eventuelt før, da vi ser det som veldig sannsynlig at eiendommene vil bli berørt av etablering av ny motorvei, kryssområde og kollektivt med påkobling mot Risør. I en anleggsperiode vil uansett eiendommene bli ubeboelige!

Roy Langseth

Kommune: Risør

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon



Innspill

Vinterkjær er i dag et viktig kollektivknutepunkt med pendlerparkering og god plass til at busser som skal korrespondere med hverandre kan vente slik at de reisende opplever sømløs transport og ruteplaner kan overholdes. På tegninger er det i dag ikke vist et slikt område. Det beskrives at det skal være holdeplasser for kollektivtransport i begge retninger. Da har ikke bussene mulighet for å vente, de kan kun foreta korte stopp, og må kjøre videre for ikke å legge beslag på holdeplassen. Til sammenligning med dagens Vinterkjær vil dette være et mindre attraktivt stopp, og kan være avgjørende for om busselskapene velger dette som holdeplass. Lokale busser som korresponderer med fjernbussene, må også ha et sted å vente slik som i dag. Videre er det viktig for lokalbefolkningen at man kan parkere bilen og ta bussen til for eksempel Oslo. Pendlerparkering er viktig for at bussene i størst mulig grad blir et fullverdig alternativ til å kjøre bil.