

Porsgrunn kommune

Samlerapport- Rådmannens vurdering

**E18 Langangen-Kjørholt. Regulering Nord,
samt ny Grenlandsbru**



04.07.2018

Innhold

1. Planstatus og rammebetingelser	3
2. Beskrivelse av planen.....	3
2.1 Veitraseen	3
2.2 Kryssløsninger	4
2.3 Tekniske installasjoner.....	4
2.3.1 Bruer.....	4
2.3.2 Tunneler.....	4
2.3.3 Bygg	4
2.3.4 Kontrollstasjon.....	4
3. Konsekvenser av planen	4
3.1 Konsekvenser for trafikkavvikling	4
3.1.1 Planlagt kjøremønster	4
3.1.2 Kryssløsninger/veilinjer- tilleggforslag	5
3.1.3 Trafikkberegninger	10
3.1.4 Tilknytning til det overordnede veinettet.....	11
3.1.5 Omkjøring.....	12
3.1.6 Kollektivtrafikk	13
3.1.7 Omklassifisering	14
3.1.8 Trafikksikkerhet	15
3.1.9 Trafikkstyringssystem.....	15
3.2 Konsekvenser for kulturminner	16
3.3 Konsekvenser for viltet.....	17
3.4 Konsekvenser ved håndtering av masser.....	20
3.5 Konsekvenser av støy og støv.....	21
3.6 Konsekvenser for landskapet	22
3.7 Konsekvenser for naturmangfoldet.....	25
3.8 Konsekvenser for friluftslivet	26
3.9 Konsekvenser for barn og unges interesser/trafikksikkerhet.....	27
3.10 Konsekvenser for landbruket	27
3.11 Konsekvenser for vann og avløp	28
3.12 Konsekvenser for samfunnssikkerhet.....	29
3.13 Konsekvenser for universell utforming.....	29
4. Andre forhold	30
4.1 Forholdet mellom plan og byggesak.....	30
4.2 Hva er på høring?	31
4.3 Estetikk.....	31
4.3.1 Tunnelportaler/skjæringer	31
4.3.2 Utforming av ny Grenlandsbru	32
4.4 Rekkefølgebestemmelser	32

4.5 Anleggsperioden	32
4.6 Etterbruk av arealer	33
4.7 Økonomi.....	33
4.8 Økologisk kompensasjon	34
4.9 Oppfølging av tidligere politiske vedtak	34
4.9.1 Bystyrets høringsinnspill til kommunedelplanen	34
4.9.2 Oppfølging av kommunedelplanvedtak.....	36
4.10 Bompenger	36
4.11 Merknader til planforslaget.....	36
4.11.1 Merknader til varsling m.m.	36
4.11.2 Nye Veiers overordnede merknader til Rådmannens høringsforslag	37

1. Planstatus og rammebetingelser

Statens vegvesen utarbeidet kommunedelplan for E18 Langangen-Rugtvedt og denne ble vedtatt 03.09.2015, sammen med konsekvensutredning.

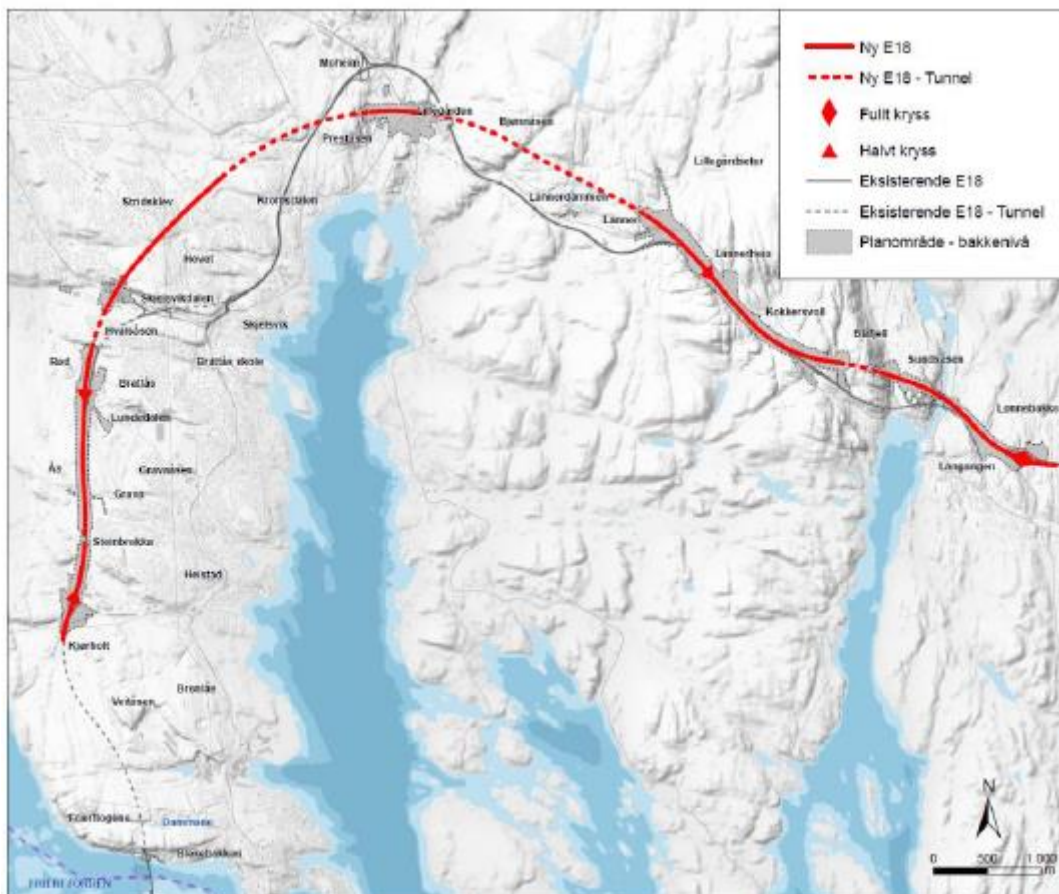
Nye Veier fikk oppdraget med å detaljregulere parsellen, og varslet oppstart av plan 14.10.2017. Parsellen Regulering Sør. Kjørholt-Rugtvedt ble vedtatt 16.03.2017.

Parsellen som nå reguleres er Regulering Nord Landgangen-Kjørholt, pluss en halv Grenlandsbru. Den andre halvdel av Grenlandsbrua ble vedtatt lagt på høring i Bamble kommune 18.04.2018.

Bompengefinansieringen ble vedtatt av Bystyret 18.05.2017

2. Beskrivelse av planen

Planforslaget består av juridisk bindende dokumenter (plankart og bestemmelser) og en rekke vedlegg. Plankartene er utarbeidet i tre nivåer.



Figur 1. Veitrase og kryssløsninger i planforslaget.

2.1 Veitraseen

Denne er inntegnet som en korridor, med en veiledende senterlinje. Innenfor korridoren er høyde på vei bundet til markerte kotehøyder på plankart med en fleksibilitet på +/- 2 meter. Veien kan sideforskyves 15 meter til hver side for den veilede senterlinjen på plankartet.

Dette gir handlingsrom for utbygger, samtidig som man har tilstrekkelig kontroll på hovedstrukturen til veien. Korridoren har formål samferdselstiltak og teknisk infrastruktur. Planen er utarbeidet med en korridor istedenfor en juridisk bindende senterlinje, slik at man kan optimalisere linja underveis innenfor korridoren.

2.2 Kryssløsninger

Nye Veiers forslag legger til rette for nytt halvt kryss på Lanner og to halve kryss ved henholdsvis Rød og Kjørholt.

- Et halvt kryss betyr at du her kun kan kjøre av eller på i en retning.
- Et fullt kryss betyr at du kommer av og på begge retninger.

Det halve krysset ved Lanner vil få av- og påkjøring retning Oslo. Ved Rød vil det være mulig å kjøre av og på retning Kristiansand, mens ved Kjørholt vil av- og påkjøring skje mot Oslo. Løsningen ved to halve kryss på Rød og Kjørholt vil bety at deler av arealet til dagens E18, vil bli brukt som nordgående trase i ny firefelts motorveg.

2.3 Tekniske installasjoner

2.3.1 Bruer

Det er seks bruer i planforslaget; Langangen (2 stk), Herregårdsbekken, Skjelsvikdalen, Rød og over Frierfjorden (Ny Grenlandsbru)

2.3.2 Tunneler.

Det er fem tunneler i planen; Blåfjell, Bjønnås, Prestås, Brattås og Steinbrekka. Til sammen 5,8 km. Tunnelene planlegges for tunnelklasse E for ÅDT (årsdøgntrafikk) mellom 12000 og 50000. Det er regulert en sikringszone 20 meter i alle retninger fra tunnelene. I sikringssonen er det forbud mot aktiviteter som kan skade tunnelanlegget.

2.3.3 Bygg

Teknisk bygg med tilhørende anlegg for parkering kan bygges innenfor formålet samferdselstiltak og teknisk infrastruktur. Bygg over 200 kvm må byggsøkes.

2.3.4 Kontrollstasjon

Det er satt av plass til kontrollstasjon både ved Lønnebakke og ved dagens plassering i plankartet. Den endelige plasseringen vil bli avklart underveis i prosessen, og det er dialog med utbyggerne på Lønnebakke slik at disse planene blir synkronisert.

3. Konsekvenser av planen

3.1 Konsekvenser for trafikkavvikling

3.1.1 Planlagt kjøremønster

Intensjonen med planen er å samle mest mulig av gjennomgangstrafikk på E18, og samtidig avlaste lokalt vegnett så mye som mulig. Reguleringsplanen omfatter en strekning på ca. 13,5 kilometer. Planforslaget viser en løsning hvor dagstrekning inkludert bruer er på ca. 7,4 kilometer, mens resten blir i tunnel. Nye halve kryss planlegges ved Lanner, Rød og Kjørholt. På strekningen fra Kjørholt til Rød planlegges bruk av eksisterende E18 som del av ny E18. Resten av dagens E18 omklassifiseres, og vil fungere som del av lokalvegnettet i Grenland. Det planlegges for kobling fra dagens E18 til Lundedalen næringsområde i området ved Rød.

3.1.2 Kryssløsninger/veilinjer- tilleggforslag

Planforslag:

Nye Veiers forslag legger til rette for nytt halvt kryss på Lanner og to halve kryss ved henholdsvis Rød og Kjørholt. Det halve krysset ved Lanner vil få av- og påkjøring retning Oslo. Ved Rød vil det være mulig å kjøre av og på retning Kristiansand, mens ved Kjørholt vil av- og påkjøring skje mot Oslo. Løsningen med to halve kryss på Rød og Kjørholt vil bety at deler av arealet til dagens E18, vil bli brukt som nordgående trase i ny firefelts motorveg.

Rådmannens vurdering:

Planforslaget holder seg innenfor den avsatte korridoren i kommunedelplanen, men avviker noe fra kryssløsningene som lå her. I kommunedelplanen ble det lagt inn fullt kryss både på Lanner og på Ås/Heistad. Da lå ny E18 parallelt med dagens E18 på strekningen fra Kjørholt til Ås. Dagens E18 ble lokalveg med tilkobling til E18 ved fullt kryss på Ås. Tilkobling til Lundedalen fra E18 ble ivaretatt.

Langangen:

I planforslaget videreføres eksisterende kryssløsning i Langangen, og ny E18 kobles på denne. Dagens E18 vil kobles på avkjøringen mot Auenlandet og vil fungere som lokalveg. Rådmannen vurderer løsningen som tilfredsstillende.

Lanner:

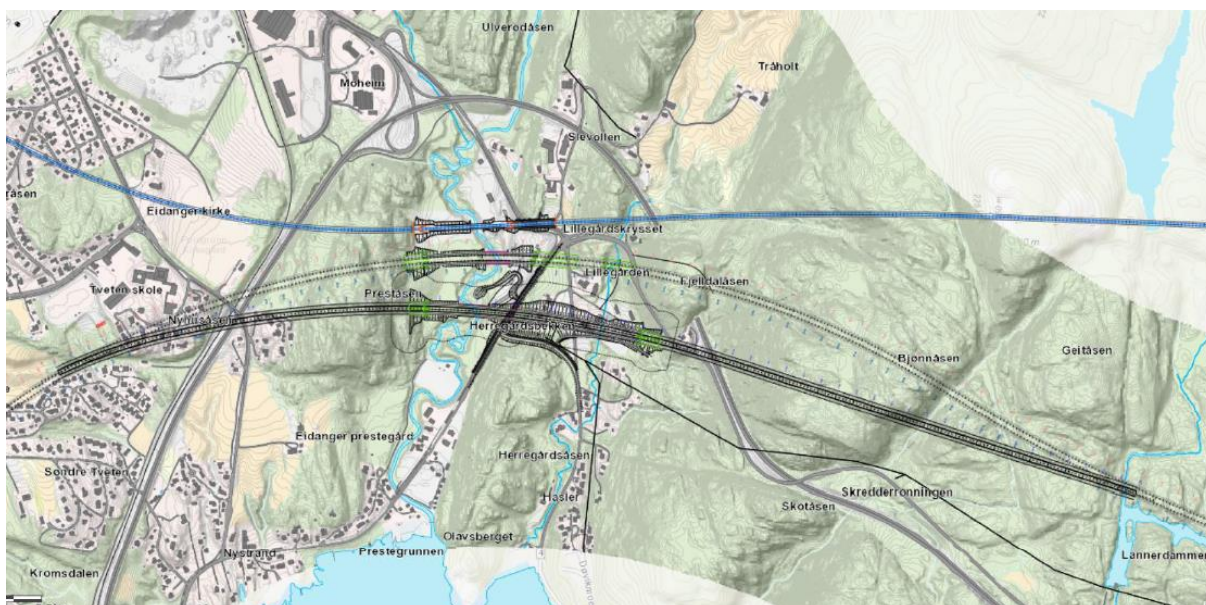
Rådmannen vurderer også løsning med halvt kryss på Lanner som fornuftig, da trafikkberegninger viser at nesten all trafikk i dette krysset skal til og fra Oslo. Det vil være få kjøretøy som vil kjøre fra Porsgrunn opp til Lanner for så å kjøre sørover til Kristiansand. Trafikanter som kommer fra Moheim og skal retning Kristiansand vil benytte seg av eksisterende E18 fra Moheim, og kjøre på ny E18 i det halve krysset ved Rød. Det er et betydelig mindre terrenginngrep med denne løsningen.



Figur 2. Halvt kryss ved Lanner

Moheim/Lillegården:

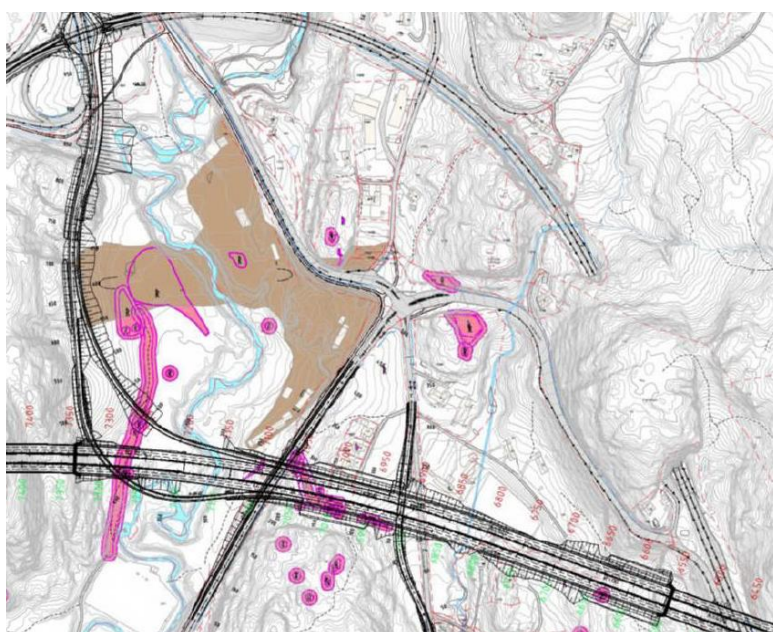
Planforslaget til Nye Veier er i konflikt med kulturminner, og det er varslet innsigelse fra kulturminnemyndigheten på dette alternativet. Det foreslås derfor å legge på høring også en alternativ kryssing 140 meter sør, som er en løsning Telemark fylkeskommune er fornøyd med. Den største negative konsekvensen er inngrepet i landskapet. Planforslaget viser åpen løsning, men dersom det halve krysset vedtas på Lanner kan kulvert være aktuelt på strekningen fra Herregårdsbekken til Bjønnåstunnelen (se punkt 3.6 *Konsekvenser for landskapet*). Halvt kryss ved Lillegården vil bety at ny E18 må skjære seg gjennom landskapet i en lengre dagsone. Illustrasjon under viser plankart for sørlige linje.



Figur 3. Sørlig og nordlig linje ved Herregårdsbekken

I kommunedelplanarbeidet ble flere plasseringer vurdert, deriblant fullt kryss på Moheim, men på grunn av manglende sikt måtte krysset ligge på Lanner. Nye Veier har i planbeskrivelsen vist en skisse med halvt kryss ved Lillegården som et alternativ til Lanner – se skisse under. Løsningen forutsetter at en sørlig trase over Herregårdsbekken blir vedtatt og at Vegdirektoratet godkjenner fravik på sikt. Halvt kryss her vil være positivt for særlig tungtransporten, som vil slippe Lillegårds-kleivene. Også for vilt kan denne løsningen være positiv, se eget punkt om vilt.

Fylkeskultursjefen konkluderte i møte 20.02.2018 (vedlegg 47) med at rampene og atkomstveien til krysset vil komme i konflikt med nærføring til de verdifulle fornminnene som flytting av linja skulle sikre. Fylkeskommunen mente at det ville framstå som meningsløst å bevare fornminner i et område helt innrammet av veier og jernbane. Kryssløsning i området vil derfor også medføre innstilling om innsigelse. Skulle denne løsningen vært aktuell, måtte man se på utforming av veien, bruk av pilarer m.m. Det er ikke gått videre med denne løsningen i forarbeidene til saken.



Figur 4 Halvt kryss på Moheim, nord er opp.

To halve kryss på Rød og Kjørholt:

I planforslaget fra Nye Veier legges det opp til to halve kryss på Rød og Kjørholt. Dette er begrunnet med økonomi og mindre arealbeslag. Krysset på Rød skal betjene trafikk til og fra Kristiansand, mens krysset på Kjørholt skal betjene trafikk til og fra Oslo. Dagens E18 på strekningen vil inngå i ny E18 for trafikk retning Oslo.

Løsningen vil bety at all akselerasjon inn på E18 fra både Kjørholt og Rød vil skje i motbakke, samtidig som avkjøring skjer i nedoverbakke. Dette kan gi uheldige konsekvenser, særlig for tunge kjøretøy. En annen uheldig konsekvens er et uoversiktlig og ulogisk kjøremønster. Næringstransport fra Rv36 som skal til Oslo vil ha valget mellom å kjøre på dagens E18 mot Moheim, opp Lillegårdskleivene og koble seg på ny E18 ved Lanner, eller kjøre på E18 retning Kristiansand ved Rød for så å kjøre av og på E18 igjen ved Kjørholt. Det siste alternativet medfører en betydelig omvei, men de slipper Lillegårdskleivene samtidig som de kommer raskere inn på ny motorveg.

Løsningen til Nye Veier avviker fra kommunedelplanen, og rådmannen er usikker på om den ivaretar næringstransporten på en god nok måte. Videre stilles det spørsmål ved om koblingen til Rv 36 er godt nok ivaretatt med to halve kryss til erstatning for fullt kryss. Rådmannen er også opptatt av hvilke konsekvenser planløsningen får for Fv 354 gjennom Heistad. Heistad er byens største bydel, med skoler, idrettsanlegg og lokalsenter tett opp til Fv354.

Veien fungerer i dag som alternativ rute til E18 fra Skjelsvik til Brevik, og selv om trafikkberegningene viser at det ikke forventes økt trafikk som følge av ny E18 på Fv354, må man være observant på mulig økt trafikklekkasje ved ombygging av ny E18. I dag er det like raskt å kjøre om Heistad som å velge E18 fra Skjelsvik til Ørvik, og det skal lite til for å endre denne balansen. Rådmannen mener det skal legges vekt på å planlegge ny infrastruktur, som ikke bidrar til å forverre situasjonen ytterligere.



Figur 5 Halvt kryss med sørvendte ramper ved Rød, sett mot nord.



Figur 6. Halvt kryss med nordvendte ramper ved Kjørholt, sett mot sør

Fullt kryss på Ås:

Kommunedelplanen og vedtaket i Bystyret legger opp til fullt kryss på Ås, hvor eksisterende E18 er tenkt som lokalveg parallelt med ny motorveg. Se planbeskrivelsen side 52 figur 5-15 som viser illustrasjon av kommunedelplanløsningen. Løsningen sikrer god kobling til Skjelsvikdalen og Rv36, og kobler samtidig eksisterende E18 til Lundedalen næringsområde. For lokaltrafikken innebærer løsningen et trafikkmønster omtrent som i dag, ved at kjøretøy fra Kjørholt slipper å kjøre på og av ny E18 for å komme seg til Skjelsvik. Det negative med fullt kryss er arealinngrepet, hvor løsningen tar betydelig mer viktig natur.



Figur 7. Fullt kryss ved Ås, sett mot nord.

Oppsummering:

Det finnes både fordeler og ulemper med de to alternative kryssløsningene som ligger i planforslaget og i kommunedelplanen for strekningen Rød-Kjørholt. Dette gjør det vanskelig å fremheve det ene kryssalternativet som klart bedre enn det andre. Å sende begge på høring synes derfor som det mest hensiktsmessige. Administrasjonen har i matrisen under prøvd å gi en skematisk fremstilling av de to alternativene, hvor likheter og ulikheter vises.

Tabell 1 Oversikt over de viktigste konsekvensene av kryssløsningene i kommunedelplanen og planforslaget

	Reguleringsplanforslaget til Nye Veier	Ny E18 med Rådmannens tilleggsforslag
Eksisterende E18 Lannerheia	Inngår delvis i ny E18	Inngår delvis i ny E18
Kryssløsning Lanner (Kryssløsning Moheim)	Halvt kryss	Halvt kryss
Kryssløsning Heistad	Halvt kryss mulig ved alternativ linje 140m sør for planforslaget (kdp-linja), behov for fravik	Halvt kryss mulig ved alternativ linje 140m sør for planforslaget (kdp-linja), behov for fravik
Trafikantnytte*	252 000 kr/døgn	247 000 kr/døgn
Omkjøring Heistad	To halve kryss ved Kjørholt (retning Oslo) og ved Rød (retning Kristiansand)	Fullt kryss ved Ås
Arealbeslag Kjørholt-Ås	Eksisterende E18 Kjørholt Ås inngår i ny E18, og omkjøring må forventes på Fv354 Heistad	Eksisterende E18 blir parallell veg til ny E18 og håndterer all omkjøringstrafikk på strekningen.
ÅDT Fv32 Moheim 2022	290 000 m2. Løsningen ivaretar det meste av lokaliteten med nasjonalt viktig natur.	330 000 m2. Løsningen betyr tap av store deler av nasjonalt viktig naturtypelokalitet.
ÅDT Rv36 Skjelsvik 2022	24 000 (i dag 24 300)	23 900 (i dag 24 300)
ÅDT Fv354 Skjelsvik 2022	16 000 (i dag 16 100)	16 100 (i dag 16 100)
Næringstransport fra Rv36 (retning Oslo)	7 900 (i dag 8 100)	7 700 (i dag 8 100)
	Til Oslo kan de velge å kjøre eksisterende E18 opp Lillegårdskleivene og på ny E18 ved Lanner, eller kjøre på ved Rød. Fra Rød må de kjøre ny E18 til Kjørholt før de kan snu og komme seg mot Oslo. Fra Oslo kan de velge å kjøre av ved Lanner eller ved Kjørholt. Ved Kjørholt må de så tilbake på ny E18 til Rød, før de svinger av mot Rv36	Til Oslo kan de velge å kjøre eksisterende E18 opp Lillegårdskleivene og på ny E18 ved Lanner, eller ved fullt kryss på Ås. Fra Oslo kan de velge å kjøre av ved Lanner eller ved Ås.

**Trafikantnytte: et uttrykk for endringer i trafikantenes generaliserte kostnader for å reise på strekningen. Redusert reisetid vil for eksempel gi trafikanten en redusert generalisert reisekostnad. Positiv trafikantnytte betyr at trafikanten har fått bedre vilkår, noe begge alternativene i matrisen viser at ny E18 får. Differansen mellom de to alternativene er i denne sammenheng ubetydelig.*

Rådmannens konklusjon:

Å sikre en god kobling til Rv 36 er i et regionalt perspektiv svært viktig. Det er også viktig å sikre særlig næringstransporten god infrastruktur. Porsgrunn og Grenland har mye næringstransport på veg, og det er viktig å gi disse så gode rammer som mulig. Begge kryssalternativene for ny E18 ved Heistad-området viser lik positiv trafikantnytte, og ingen av alternativene fører til mer trafikk på Rv36 Skjelsviksdalen, Fv32 Vallermylene eller Fv354 gjennom Heistad. Den store forskjellen mellom alternativene ligger i større kostnader, arealbeslag og tap av naturtyper i den løsningen med fullt kryss på Ås, og omkjøring via Heistad og Fv354 i planforslaget. En annen forskjell er kjøremønster, kanskje særlig for tunge kjøretøy, hvor løsningen med to halve kryss gir en noe lengre reiserute og mindre «logisk» vegsystem retning Oslo dersom de velger å kjøre på ny E18 ved Rød.

I og med at planforslaget til Nye Veier avviker fra kommunedelplanen på Ås og delvis på Lanner mener rådmannen det er klokt å legge på høring alternativer som ivaretar også kommunedelplanen. Dette betyr at rådmannen anbefaler at også fullt kryss på Ås/Heistad legges på høring. Det samme gjelder for alternativ linjeføring over Herregårdsbekken 140 meter sør for kdp-linja (planforslaget), Vegtrase 140 meter sør over Herregårdsbekken fjerner innsigelse (se punkt om kulturminner) og muliggjør et halvt kryss ved Lillegården. Gjennom høring vil kommunen og forslagsstiller få merknader og innspill knyttet til de alternative kryssløsningene. Basert på en vurdering av disse vil det tas stilling til hvilket kryss og linjevalg som samlet sett er det beste for regionen og i det langsiktige perspektivet.

3.1.3 Trafikkberegninger

Planforslag:

Nye Veier har utarbeidet et notat som redegjør for trafikkberegninger i forbindelse med planarbeidet. Beregningene er benyttet som beslutningsgrunnlag for kryssplassering og geometrisk utforming av kryss. Trafikkberegninger er en matematisk fremstilling. Manuelle kalibreringer er gjort i henhold til gjeldende metoder for å tilpasse modellen til faktisk situasjon etter telldata fra SVV.

Nye Veier har benyttet eksisterende modell for delområde region sør som utgangspunkt for de RTM (Regional trafikk modell)-beregninger som er kjørt. Modellen (inndata) ble «låst» etter at kalibrering og verifisering var gjennomført. Kalibrering er å korrigere inngangsdata, modellparametere eller beregningsrutiner slik at modellen gjengir virkeligheten best mulig. Det er kjørt RTM-beregninger for årene 2022 og 2060, mens 2040 ble fremskrevet av 2022-tall i henhold til gjeldende metodikk (se vedlegg 45 og 49). Øvrige tall er hentet fra modellen. Det interessante er differansen (relativ forskjell) mellom de ulike alternativene. Den generelle vekstfaktoren fra SSB er lagt til grunn. Når modellen var klar ble det gjort kjøring for de aktuelle kryssløsninger som er vurdert i planarbeidet. Det er kjørt flere testberegninger underveis for de ulike alternativene. Alt er dokumentert i rapporter. Målet er å finne løsninger som blant annet gir positiv trafikanntytte.

Basert på modellkjøringen finner Nye Veier at konsekvensen av planforslaget vil være:

- Minimale endringer i trafikk til og fra Porsgrunn på Rv36 og Fv32
- 3 % vekst på ny E18 øst for Lannerkrysset (forventet vekst i gjennomgående trafikk)
- En beregnet nedgang i trafikk på eksisterende E18 mellom Moheim og Skjelsvik på 58 %
- Økning på 18 % på ny E18 sør for Kjørholt
- 40 % nedgang på Rv354 i Heistaddalen, 6 % nedgang på Fv354 gjennom Heistad, og 29 % nedgang på Rv354 forbi Brevik.

En forklaring på at trafikken på Fv32 over Vallermyrene, Rv36 gjennom Skjelsvikdalen og Fv354 gjennom Heistad ikke endrer seg noe særlig som følge av ny E18 er at trafikken her i stor grad er lokal. Det er lite gjennomgående trafikk på E18 mellom Bamble og Larvik som vil benytte seg av disse lokale hovedvegene.

Rådmannens vurdering:

Konsekvenser for trafikkavvikling som følge av ny E18 er særdeles viktig. Ny E18 er et regionalt viktig infrastrukturtiltak som skal komme både Porsgrunn, Grenland og hele sørøstlandet til gode, i årtier fremover. Det planlegges og bygges for fremtiden, og det er dermed avgjørende å gjøre de rette valgene på dette stadiet i prosessen. Trafikkberegninger er et viktig beslutningsgrunnlag i så måte. Trafikkberegninger er et teknisk faglig arbeid, og rådmannen har brukt mye tid på å tolke de funn som ligger til grunn for kryssløsningene i Nye Veiers planforslag.

Notatet til Nye Veier har vært utfordrende å forholde seg til. Modellkjøringer og trafikkberegninger er et fag hvor Porsgrunn kommune mangler nødvendig kompetanse. For å få et godt faglig begrunnet saksframlegg har rådmannen derfor søkt bistand fra et fagmiljø som kunne tolke og vurdere de trafikkberegninger som er gjort (vedlegg 57). Konklusjonen er at modellkjøringen er gjort etter gjeldende metodikk og bransjestandard, men at de tall som foreligger kan være beheftet med en viss grad av usikkerhet. Blant annet er det ikke kjørt RTM for år 2040. Kort fortalt kan en RTM-kjøring for 2040 gi noe andre trafikk tall enn de framskrivninger som er gjort for år 2040 i planforslaget. Det er heller ikke mulig å tallfeste grad av usikkerhet i de tall som foreligger. Konsekvensen er at modellen ikke nødvendigvis treffer helt nøyaktig på det som blir resultatet. 2040 tall er utarbeidet for å kunne bruke samme årstall som i støyrappporten.

Rådmannen er svært opptatt av Fv354 gjennom Heistad. Selv om tallene er korrekte i henhold til kjøringen, og modellen viser en liten nedgang, er resultatet heftet med en viss grad av usikkerhet. Om trafikken heller øker på Fv354 (som følge av ny E18) må det vurderes tiltak på strekningen i ettertid for å korrigere mot ønsket nivå. Rådmannen har også stilt spørsmålsteget ved den store reduksjonen av kjøretøy på Rv354 forbi Brevik. Nye Veier forklarer dette med overførsel til ny E18 fra Rv354. Dette betyr at modellen mener at flere vil velge å kjøre på ny E18 ved Rugtvedt sammenliknet med i dag.

Hovedkonklusjonen er likevel at det sannsynligvis vil være samme fordeling av trafikk uavhengig av om man velger en løsning med fullt kryss på Ås eller to halve på Rød og Kjørholt. RTM kjøring for 2022 og 2060 viser denne trenden.

Rådmannens konklusjon:

Konklusjonen i modellkjøringen viser at det ikke blir forskjell i hvordan trafikken fordeler seg, enten man har fullt kryss på Ås eller har to halve kryss. Det vil være en viss grad av usikkerhet i en modellkjøring, spesielt siden det ikke ligger en RTM til grunn for 2040 tallene. Vurdering av trafikantnytte (kost-nytte) viser at begge alternativene skårer positivt, samtidig som differansen mellom dem er ubetydelig. To halve kryss har med andre ord lik trafikantnytte som fullt kryss, samtidig som trafikkberegningene viser små forskjeller når det kommer til trafikk tall. Det vil da være andre faktorer som må veies i valget av løsning. Omkjøring ved stenging, arealbeslag, kostnader og regional betydning er eksempler på slike. For å kunne ta et veloverveid valg synes det derfor som mest fornuftig å legge flere alternativer på høring, for å høre hva myndigheter og andre berørte mener om de ulike alternativene før det fattes en beslutning. Vi anbefaler at alternativ fullt kryssløsning på Ås også legges på høring som tillegg.

3.1.4 Tilknytning til det overordnede veinettet

Planforslag:

Planforslaget viser halve kryss på Lanner, Rød og Kjørholt og er en løsning som gjør det mulig for kjørende å benytte både Fv 32 over Vallermyrene eller Rv 36 gjennom Skjelsviksdalen for komme seg til og fra ny E18. Rv354 fra Breviksterminalen vil benytte Heistaddalen og krysset ved Kjørholt for å komme seg til og fra ny E18. Eksisterende E18 vil på deler av strekningen inngå i ny E18, som over Lannerheia og mellom Rød og Kjørholt. Mellom Moheim og Skjelsvik vil eksisterende E18 få funksjon som viktig lokalveg (for kjørende til og fra ny E18). Trafikkberegninger viser få eller ingen konsekvenser for overordna vegnett når det kommer til vekst i trafikken.

Rådmannens vurdering:

Med unntak av Fv354 som omkjøringsveg i Nye Veiers planforslag er rådmannen tilfreds med at trafikkberegningene ikke viser negative konsekvenser for det overordna vegnettet i kommunen. Dette betyr at det meste av den trafikken vi har i dag på Rv36, Fv32 og Fv354 er

lokal og vil fortsette å være det, og at det meste av gjennomgangstrafikken mellom Bamble og Larvik vil fortsette å benytte seg av E18 etter at den nye vejen er ferdig bygd.

Rådmannens konklusjon:

Rådmannen er tilfreds med at trafikkberegningene ikke viser økning på det lokale vegnettet ved vanlig drift på ny E18. Det vil være i omkjøringssituasjoner det vil være trafikale forskjeller mellom planforslag og kommunedelplan.

3.1.5 Omkjøring

Planforslag:

Det vises i planforslaget til at det ved avvikssituasjoner fra normal trafikk kan være flere måter å styre trafikken på, enten det gjelder planlagte stengninger (som ved vedlikehold) eller ikke-planlagte hendelser (som ved ulykker). Mellom Skjelsvik (Rød-krysset) og Rugtvedt skal dagens E18 benyttes som del av den nye 4-feltsvegen, og det legges på denne strekningen opp til automatisk dirigering (kryss og pil). På den resterende delen av ny E18 er det ikke bestemt om det blir manuelt eller automatisk trafikkstyringssystem.

Hvis E18 må stenges på grunn av en akutt hendelse som ikke kan håndteres med toveistrafikk i ett løp, vil Fv354 gjennom Heistad måtte benyttes i kortere perioder. Ved planlagte stengninger vil avviking normalt skje på E18 med toveistrafikk i ett løp. Uavhengig av om det blir automatisk eller manuell trafikkstyring, vil omkjøring enten skje ved at all trafikk beholdes på E18 (toveistrafikk i ett løp) eller omkjøring på eksisterende E18 og/eller lokalvegnettet.

Situasjoner hvor trafikk fra ny E18 ledes over på eksisterende E18 eller lokalvegnett (parallellvegnett) kan skje slik:

- Ved manuell etablering og ved automatisk etablering av toveistrafikk på ny E18 bør trafikanter ledes over på parallellvegnettet for å unngå ventetid i etableringsperioden.
- Ved manuell eller automatisk etablering av omkjøringstrase (ingen toveistrafikk på ny E18) hvor all trafikk må gå på parallellvegnettet.



Erfaring tilsier at 15-20 % av tunnelstengninger er ikke-planlagte, mens 80-85 % er planlagte. Ny E18 vil være en veg i trafikkberedskapsklasse 1 (TBK1), hvor det er gitt krav til blant annet utrykningstid ved ikke-planlagte hendelser. Tiden det tar før omkjøring er iverksatt er da avhengig av tiden det tar å rykke ut og etablere omkjøring.

Vasking av en tunnel er en planlagt hendelse som skal gjennomføres med faste intervaller, avhengig av type renhold. Vasking skjer nattetid, og omkjøring skjer enten som toveistrafikk på motorvegen eller parallelt vegnett. Full vask skjer 2 ganger per år, halvvaske 3 ganger per år, mens skilt mm vaskes 5 ganger per år.

Fresing og reasfaltering av ny E18 skal i henhold til håndbok skje hvert 6-7 år. Arbeidet gjøres nattetid, og omkjøring skjer enten som toveistrafikk på motorvegen eller parallelt vegnett.

Figur 8. Fv345 fra Rugtvedt til Skjelsvik er omkjøringssvei ved stengt E18 i anleggsperioden. Samt fremt til toveistrafikken er etablert i driftsfasen etterpå.

Rådmannens vurdering:

At det ved planlagte (vedlikehold o.l.) og ikke-planlagte stenginger vil ta tid før omkjøring er etablert er selvsagt. Det er hyppigheten og varighet som er det interessante. Belastningen kan ved valg av løsning gi ulike konsekvenser for befolkningen, og særlig for Heistad. I Nye Veiers planforslag er Fv354 pekt på som omkjøringsveg til ny E18, enten i perioden fra hendelse inntreffer til toveistrafikk på ny E18 er etablert, eller i tilfeller hvor all trafikk må gå på parallellvegnettet. Når og hvor ofte en europaveg normalt stenger er ikke informasjon rådmannen sitter på, men Nye Veier viser til planlagt vedlikehold som en indikasjon på noe av det som kan forventes på ny veg. I rådmannens alternative kryssløsning på Ås vil dagens E18 fungere som omkjøringsveg, da den er lagt parallelt med ny. Her blir ikke lokalbefolkningen langs Breviksveien (fra Heistadalen til Skjelvik) berørt.

Når det kommer til trafikkstyringssystem er Rådmannen av den oppfatning at vegen må bygges med en standard tilsvarende øvrige delparseller på E18. Det viktigste er at systemet er raskt å iverksette ved avvik fra normalsituasjon, og at det i drift fungerer hensiktsmessig.

Under anleggsperioden vil det sannsynligvis være nødvendig å dirigere trafikk på omkjøringsvei (Fv354). Dette er aktuelt når man bygger veistrekningen opp på dagens E18 ved Rød-Kjørholt. Det samme gjelder ved sprenging av Bjønnåstunnelen. Det er også i dag omkjøring via Breviksveien, men denne stekningen er kortere enn den vil bli ved byggingen av E18. Vi er usikker på hvor stor denne belastningen vil bli. Det kommer ikke tydelig frem hvor stor andel av trafikken om skal gjennom anlegget (dirigering i ulike felt) eller på omkjøringsveier. Det er også litt uklart hvor lenge dette eventuelt vil vare.

Det kan også stilles spørsmål om fremkommeligheten ved Skjelsvikkrysset er godt nok ved økt belastning som omkjøringsvei. Det er allerede i dag utfordringer, som eventuelt kunne vært løst med en rundkjøring.

Rådmannens konklusjon:

Vi anbefaler at alternativ kryssløsning på Ås legges på høring i tillegg til planforslaget som oversendt fra Nye Veier. Dette for å få vurdert de to alternativene, når det gjelder de ulike omkjøringstraseene og konsekvenser av disse. Vi spør også spesielt etter innspill knyttet til Skjelsvikkrysset i høringen.

3.1.6 Kollektivtrafikk

Planforslag:

Ingen av de viktigste lokale bussrutene blir berørt av planforslaget. Dagens ruter vil krysse ny E18 enten i tunnel eller i bru. Trafikkberegningene viser at trafikken på lokalvegnettet i stor grad vil være som i dag også etter etablering av ny E18. Det kan derfor ikke forventes merkbare endringer i fremkommeligheten for den lokale kollektivtransporten som følge av prosjektet.

Ny E18 gir også redusert reisetid for ekspressbussene, enten de kjører ny E18 Rugtvedt-Langangen eller svinger av og benytter dagens E18 mellom Rød og Lanner. Skjelsvik terminal er i dag et viktig kollektivknutepunkt, hvor alle metrolinjer og ekspressbussoperatører stopper.

Rådmannens vurdering:

Rådmannen er enig i at ny E18 ikke vil berøre det lokale busstilbudet slik vi kjenner det i dag. Når det gjelder ekspressbussene stopper disse i dag på Skjelsvik eller Moheim. Både planforslaget med halve kryss ved Rød-Kjørholt og Lanner og fullt kryss på Ås (og halvt på Lanner eller Lillegården) vil fungere for ekspressbussene som kjører mellom Kristiansand og

Oslo. Det samme vil det gjøre for ekspressbussene som skal til/fra Porsgrunn sentrum via Fv32.

Ekspressbussene velger å stoppe der det er et kundegrunnlag, og dagens løsning med stopp på Skjelsvik ser ut til å fungere greit. Ved halvt kryss på Rød og Lanner kan ekspressbussene svinge av fra ny E18 og betjene Skjelsvik ved å benytte eksisterende E18. Det samme er mulig med fullt kryss på Ås, men her kan ekspressbussene også velge kun å benytte Ås-krysset. En løsning med busstopp på rampene til et fullt Ås-kryss er mulig, tilsvarende stoppene i Langangen, men da har ikke ekspressbussene direkte kobling til metrolinjene. Ved omkjøring kan det være utfordringer med fremkommeligheten til bussene med inn- og utkjøring i Skjelsvik. Dette kunne muligens vært løst med signalanlegg.

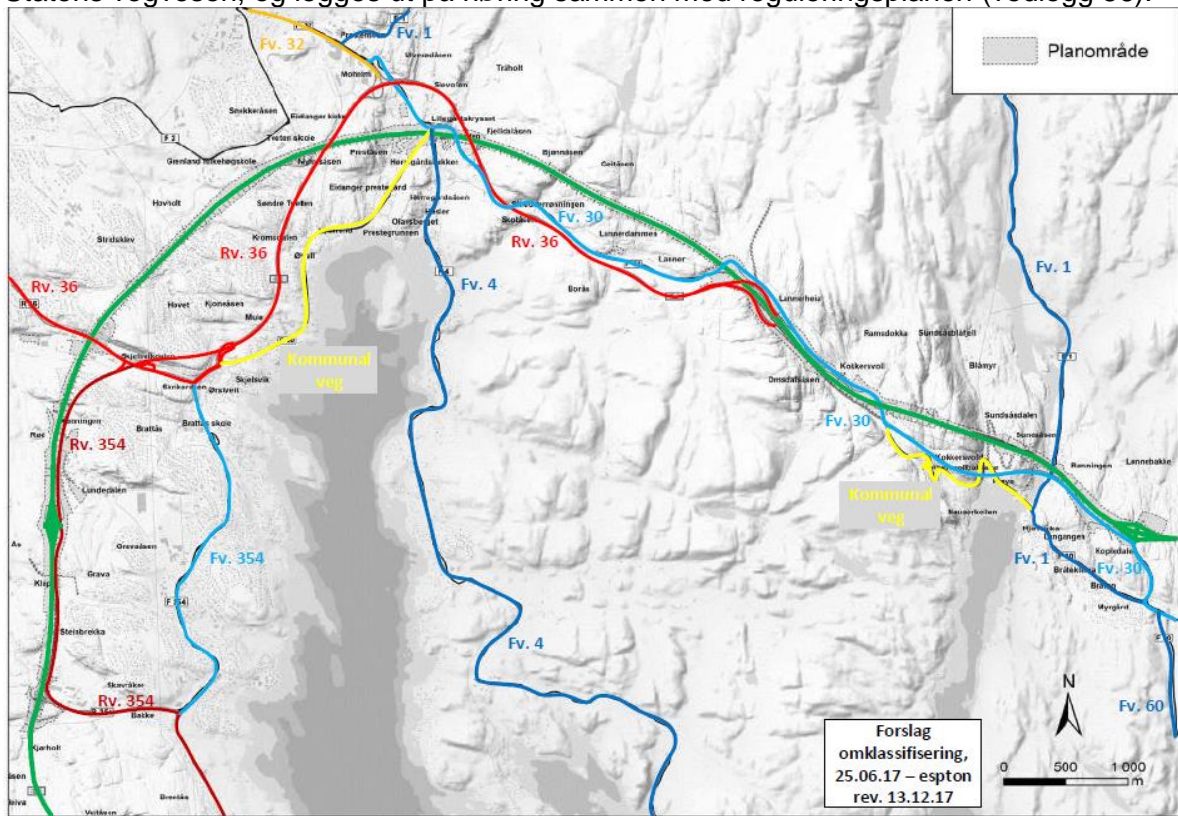
Rådmannens konklusjon:

Rådmannen slutter seg til de vurderinger som er gjort i planforslaget. De lokale bussrutene ser ikke ut til å bli nevneverdig berørt, og for ekspressbussene vil både planforslagets halve kryss og løsningen med fullt kryss på Ås gjøre det mulig for ekspressbussene å stoppe både på Moheim og Skjelsvik som i dag. Det vil være viktig å velge løsninger som gjør at ekspressbussene fortsetter å stoppe i Porsgrunn, og særlig på Skjelsvik hvor alle metrolinjene også skal innom.

3.1.7 Omklassifisering

Planforslag:

Bygging av ny firefelts E18 vil få konsekvenser for klassifiseringen av vegnettet i området. Der ny E18 avviker fra dagens E18 vil eksisterende E18 bli omklassifisert. Det samme gjelder der tidligere omkjøringsveger for E18 ikke lenger skal ha denne funksjonen. Resultatet er at eksisterende E18 blir ny fylkesveg enkelte steder, mens eksisterende fylkesveger omklassifiseres til kommunal veg. Omklassifiseringsforslag er utarbeidet av Statens vegvesen, og legges ut på høring sammen med reguleringsplanen (vedlegg 56).



Figur 9. Skisse over omklassifisering

Rådmannens vurdering:

Slik det vises på figur 6-37 side 145 i planbeskrivelsen skal Nystrandvegen og Korketrekkeren i Langangen omklassifiseres fra henholdsvis riksveg og fylkesveg til kommunale veger. Dette i tråd med vegloven. Omklassifisering gjennomføres med hjemmel i veglovens § 7. Veggen skal istandsettes i henhold NA-rundskriv 97/13 "Retningslinjer for tekniske krav til veg som skal omklassifiseres", før overtakelse.

Rådmannen vurderer det som mest hensiktsmessig å belyse alle konsekvenser av planforslaget i planfasen, også mulig omklassifisering.

Rådmannens konklusjon:

Rådmannen slutter seg til de prinsippvurderinger som er gjort med tanke på omklassifisering til kommunalt vegnett, og at kommunen gjennom vegloven overtar veiene i en tilstand i samsvar med lov og forslag til bestemmelser. Videre anbefaler vi å legge prinsippskisse for omklassifisering av vegnettet på høring i medhold av vegloven.

3.1.8 Trafikksikkerhet

Planforslaget:

Forslagsstiller mener planforslaget ivaretar trafikksikkerheten. Det forventes en positiv effekt på ulykkesstatistikken ved en standardheving av E18. Ved avvikshendelser, både akutte og planlagte, må trafikken omdirigeres, se eget kapittel om omkjøring. Omkjøringsveiene har i dag tilfredsstillende løsninger for gående og syklende, som stort sett krysser under eller over riks- og fylkesvegen. Fartsreduserende tiltak er også etablert, særlig på Fv354 gjennom Heistad. Det legges opp til ny adkomst til Lundedalen næringsområde fra eksisterende E18 og at dagens adkomst fra Heistad stenges etter idrettsområdet. Dette vil gi reduserte konflikter med skoleveier i området.

Rådmannens vurdering:

Trafikksikkerheten synes generelt godt ivaretatt i planforslaget. Det forventes at ny E18 gir positiv effekt på ulykkesstatistikken på sikt. Det er viktig også å tenke trafikksikkerhet også i anleggsperioden, hvor lokalvegnettet må håndtere massetransport i perioder. Eidanger sandtak og Gunnekleivfjorden er to arealer som kan være aktuelle som deponier. Anleggsfasen vil også bety at dagens vegnett flere steder må legges om i perioder. Gjennomkjøring i Lundedalen fra Breviksvegen (Fv354) til ny E18 er ikke ønskelig hverken i anleggsfasen eller driftsfasen. Manuelle pullerter kan vurderes som tiltak.

Ved Herregårdsbekken og Lillegården vil det være viktig å sikre trafikanter til og fra Bergsbygda. Generelt er det viktig å velge midlertidige løsninger i anleggsperioden som i minst mulig grad påvirker de reisende. Særlig viktig er det å sikre gode forhold for gående og syklende, ikke minst barn og unge til og fra skole og fritidsaktiviteter. Avbøtende tiltak på strekninger med mange skolebarn må vurderes. Se eget kapittel om konsekvenser for barn og unge.

Rådmannens konklusjon:

Rådmannen er enig i at ny E18 totalt sett vil bidra til en mer trafikksikker veg, men understreker at det bør velges løsninger som også ivaretar lokalvegnettet best mulig, i både anleggsfase og driftsfase.

3.1.9 Trafikkstyringssystem

Planforslaget:

I planforslaget mellom Skjelsvik og Rød legges det opp til at dagens E18 benyttes som en del av den nye 4-feltsveien. Det legges opp til manuell dirigering av trafikken (kryss og pil).

Ved akutt hendelse som ikke kan håndteres av toveistrafikk i et løp, må Fv. 354 mellom Heistad benyttes som omkjøringsvei.

Rådmannens vurdering:

Tidsbruk for manuell etablering av toveistrafikk vil variere med utrykningstid. Dersom tunnelene hadde vært utstyrt med automatisk signalanlegg ville man kunne dirigert trafikk raskere over i toveiskjøring, og eventuelt latt trafikken stå på E18 frem til omdirigering var på plass. Gjeldene praksis er at Oslo og Akershus har signalanlegg, mens resten av landet dirigeres manuelt. Det er ikke satt krav til signalanlegg på dette anlegget. Dersom man velger en løsning med to halve kryss kunne etablering av signalanlegg vært et avbøtende tiltak, for å sikre minst mulig omkjøring gjennom Heistad sentrum.

Rådmannens konklusjon:

Det bes spesielt om tilbakemelding på dette i høringen.

3.2 Konsekvenser for kulturminner

Planforslag:

Veien er planlagt i et område der tidligere tiders strandlinje lå og man finner derfor omfattende spor etter bosetning og aktivitet fra steinalder, bronsealder, jernalder og middelalder. Telemark fylkeskommune utførte nye arkeologisk registrering i planområdet høsten og vinteren 2016/17. Undersøkelsen resulterte i funn av totalt 96 automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet. Lokalitetene er henholdsvis 84 bosetning-aktivitetsområder fra steinalder, 6 bosetning-aktivitetsområder fra bronse-/jernalder, 2 kokegroplokaliteter fra jernalder, 2 veganlegg fra jern-/middelalder, 1 gravfelt og 1 gravminne fra jernalder. I tillegg ligger det 42 tidligere registrert automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet. De nye registreringene viser at kulturminnene har en høyere verdi enn man la til grunn i kommunedelplanprosessen.

Det er særlig to områder som utmerker seg med mange automatisk fredete kulturminner. I Langangen er det mange steinalderboplasser, mens det rundt Herregårdsbekken er et kulturlandskap med gravhauger, hulveger og steinsirkler fra jernalder.

Inngrep i automatisk fredete kulturminner krever søknad om dispensasjon etter kulturminneloven. Det er Riksantikvaren som er rette instans og Nye Veier antyder at det trengs frigivelse av 15-20 registrerte automatisk fredete kulturminner (avhengig av endelig trasevalg). Et vanlig vilkår er at det kreves utgraving. Av nyere tids kulturminner er det registrert en del eldre hus, isdammer ved Kokkersvold og gammelt veimiljø rundt Korketrekkeren (sammenhengende veihistorie fra 1750 til i dag).

Rådmannens vurdering:

Nye Veier ønsker å følge kommunedelplanlinja, noe som vil føre til konflikt med meget viktige kulturminner. Telemark fylkeskommune har som kulturminnemyndighet allerede varslet innsigelse om man velger kommunedelplanlinja. Telemark fylkeskommune ba om at det blir utredet en trase som er flyttet ca. 140 meter sydover. Denne traseen vil ikke føre til konflikt med de viktigste kulturminnene.

Underveis i planprosessen har det vært avholdt flere møter med regional kulturminnemyndighet der både Nye Veier og Porsgrunn kommune har vært representert. For ytterligere informasjon vises det til vedlegg Kulturminner og kulturmiljø, Planbeskrivelsen og diverse møtereferater. Se vedlegg 15,17, 28 og 47.

Nye Veier utarbeidet en veilinje lengre sør som Fylkeskommunen kunne akseptere. Den sørlige linjen kommer lavere ut i kostnader, men gir større skjæringer i terrenget, krever rivning av hus og har noe større konsekvenser for biologisk mangfold.

Det bør utfra faglig standpunkt ikke legges frem et planforslag som gir en innsigelse, når man vet at det er andre løsninger som er gjennomførbare. I tillegg har kommunen et selvstendig ansvar å ivareta kulturminner i planleggingen.

Bygging av E18 er et stort prosjekt der man er svært opptatt av fremdrift og forutsigbarhet. Det er beheftet med usikkerhet knyttet til gjennomføring på nordlige linje. Ved å legge begge alternativene på høring, så eliminerer man risikoen for å måtte ta en ny høring, dersom det nordlige alternativet ikke fører frem i en eventuell mekling. En ny høring her vil kunne føre til en forsinkelse på prosjektet på ca. seks måneder.

Rådmannen vurderer det som svært positivt at den nordlige linja samler inngrep, dvs at vei og jernbane kommer nærmest mulig hverandre. Vi er likevel usikre på styrken og betydningen til kulturminner i en avveining av interesser. Ved å legge begge alternativene på høring risikerer man ikke en *'tilbake til start'*, dersom det nordlige alternativet faller.

Rådmannens konklusjon:

Vi anbefaler at det legges ut to forslag til traseer over Herregårdbekken.

3.3 Konsekvenser for viltet

Det er i dag 4 mindre kulverter som skal fungere som viltunderganger. I praksis er disse for små. Elg og hjort benytter neppe disse. I tillegg er det noe mangelfullt viltgjerde ved Kokkersvoll hvor dyr kan passere. Utover dette er det viltgjerder langs dagens E18.

Planforslaget:

E18 berører viltet på Bergsbygda halvøya sterkt. Bergsbygda utgjør ca 14.000 daa hjort – og elgareal og noe mer i forhold til rådyr. Det vil si ca. 13% av utmarksarealet i Porsgrunn. E18 stenger for utveksling av hjortedyr mellom Bergsbygda og områdene lenger nord.

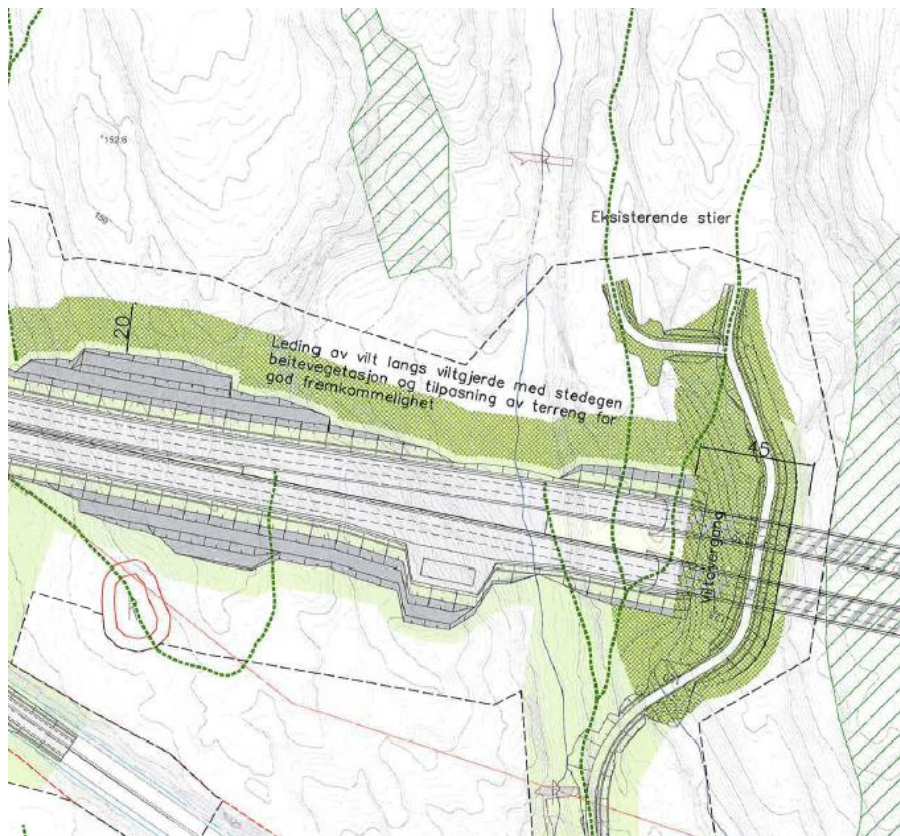
Kokkersvoll:

Nye veiers forslag går ut på å etablere en kombinert viltovergang og traktorvei/driftsvei over tunnelmunningen ved Blåfjell. Den skisserte løsning på dette forutsetter at viltet blir ledet bort fra naturlig trekkvei ved hjelp av gjerder og landskapstilpasning. Landskapet er her preget av kollelandskap med bratte skrenter og trekkveien er styrt av terrengformasjoner i området. Viltet skal så ledes over tunnelportalen på Blåfjelltunnelen.

Forslaget ved Blåfjelltunnelen:



Figur 10. Dagens situasjon til venstre og situasjon etter bygging av ny E18 til høyre. Grønne piler viser hvor det er kjent at trekkene passerer eksisterende infrastruktur og hvordan terreng på hver side av veien leder dyrene inn mot passasjepunktene. Etter-situasjonen til høyre angir mulig trekkmønster over tunnel.



Figur 11. Illustrasjon fra Asplan Viak, utarbeidet for Nye Veier.

Lanner:

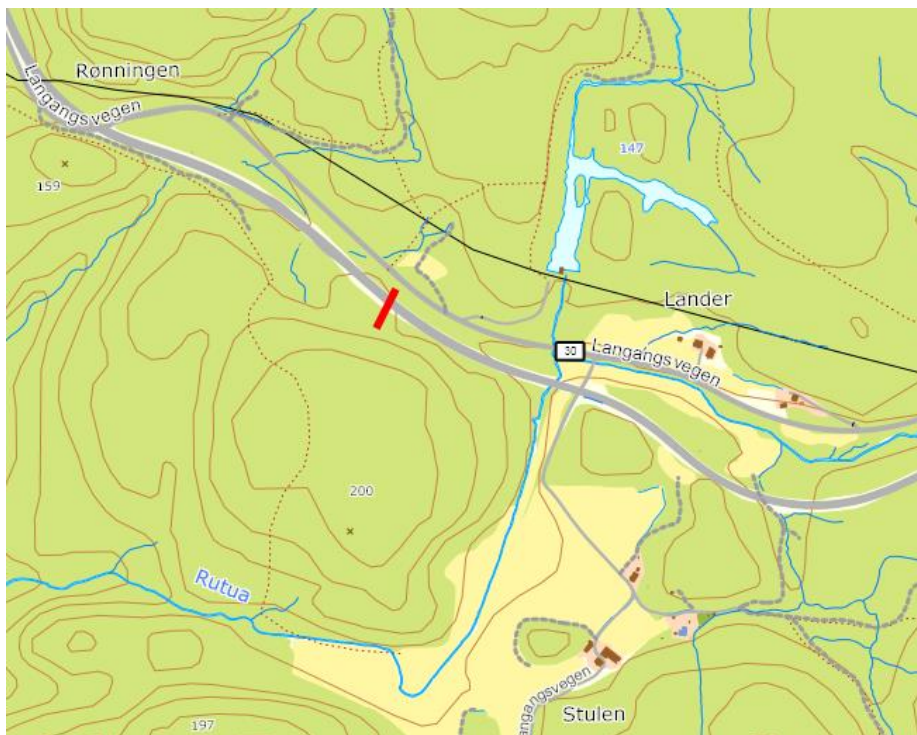
Sannsynligvis er dette opprinnelig den viktigste trekkveien inn på Bjønneshalvøya fra nord. Denne er i dag avsperrert med viltgjerd og sammenhengende midtdeler, bortsett fra to mindre underganger. Nye E18 vil her gå i tunnel. Bjønnåstunnelen ved Lanner er positiv, men problemet er at viltet vil støte på viltgjørdene som går langs dagens E18 og således er tunnelen lite nyttig. Trafikken til krysset på Lanner vil være så stor at viltgjørdene ikke kan fjernes.

Rådmannens vurdering:

På Kokkersvoll vil støy fra tunnel kunne være en mulig negativ faktor. Det er viktig å legge føre var-prinsippet til grunn når vi vurderer alternativene. Vi er derfor kritisk til denne løsningen, og er usikre på om den vil kunne fungere.

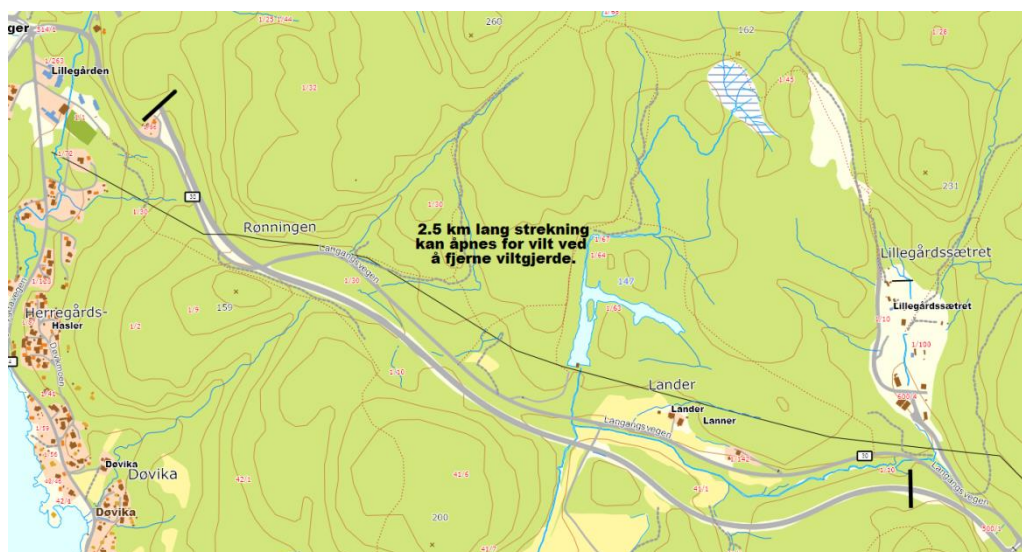
Ved Lanner er det to muligheter:

1. Flytte krysset til Lillegården. Viltgjørdene kan da fjernes.
2. Hvis krysset beholdes på Lanner må det bygges en faunaovergang ved fjellskjæringen på dagens E-18. Se figur 12.



Figur 12.. Rød strek viser området der det bør bygges faunaovergang om man velger å bygge kryss på Lanner.

Legges krysset på Lillegården kan viltgjerdene på dagens E-18 fjernes. Se figur under.



Figur 13.

Middeler:

Sammenhengende middeler er negativt for mindre dyr som kommer igjennom viltgjerdet. Det er positivt at det ikke legges opp til dette på nye E-18. Det bør tas opp med Vegvesenet om å fjerne disse på gamle E18 som nevnt i planforslaget.

Rådmannens konklusjon:

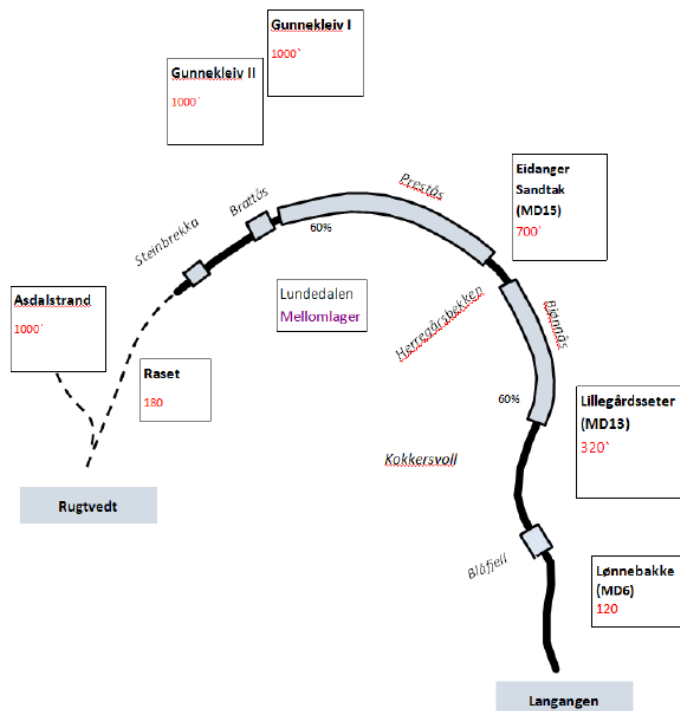
Det vurderes som lite hensiktsmessig å etablere løsninger for viltet i forhold til planlagte E18 hvis dagens E-18 fortsatt er problematisk. Det er også usikkert om viltovergangen ved Kokkersvoll/Blåfjell tunnelen vil fungere. Uten ny faunaovergang over dagens E18 ved kryss på Lanner vil Bjønnåstunnelen være til liten nytte for viltet. Flytting av krysset fra Lanner til Lillegården er den beste løsningen for viltet.

Det er ulike faglige vurderinger om hva som er godt nok for å sikre villtrekkene. Rådmannen vil derfor spørre spesielt om tilbakemeldinger på dette temaet i høringen.

3.4 Konsekvenser ved håndtering av masser

Planforslag:

Nye Veier har utarbeidet en masseforvaltningsplan, som viser en oversikt over masser og de ulike deponiene man ønsker å benytte. Deponier og lagringsplasser som er utredet for reguleringsplan nord kan ta imot til sammen 4 300 000 am³ (anbrakt kubikk) stein. Det er beregnet at totalt overskudd av masser til deponering er 2 000 000 am³. Endelig løsninger for valg av massetransport og deponering ønsker Nye Veier å avklare i anleggsfasen. Alle lokasjonene er vurdert av Nye Veier til å ha en samfunnsnytte. Dersom videre avklaringsprosesser medfører at definerte lokasjoner endrer karakter eller ikke kan nyttiggjøres innenfor definerte rammer, er det likevel en overkapasitet av deponier som tilfredsstillt kravene til god samfunnsnytte. Figur under viser de ulike deponiene. Tallene er kun veiledende da endelig fordelingen ikke er fastsatt.



Figur 14. Skisse som viser mulige deponier. Fordeling av masser er ikke endelig avklart.

Rådmannens vurdering:

Administrasjonen er opptatt av at massene skal forvaltes slik at man oppnår størst mulig total samfunnsnytte. Steinmassene er en ressurs som man ønsker utnyttet, og at man kan oppnå synergieffekter med andre viktige samfunns mål.

Det er spesielt to deponiområder der man ser at man kan få store synergieffekter ved å legge til rette for bruk av massene. Dette er Gunnekleiv og Eidanger sandtak. Det er behov for å løse miljøutfordringer i Gunnekleivfjorden og da kan man samtidig legge til rette for nytt næringsareal i tilknytning til dagens nasjonale viktige industriområdet på Herøya. I Eidanger sandtak kan en grunnoppfylling av steinmasser legge til rette for viktig boligutbygging innenfor bybåndet i kommunen. Dette kan innebære ca. 200 nye boliger.

Kommunen som planmyndighet har mulighet til å gi føringer for det som er direkte konsekvenser av en utbygging og som kan ha en konsekvens for miljø og samfunn. Opparbeidelse av masser til permanent deponering er en klar effekt av utbyggingen av Ny E18. For å kunne sikre at massene ikke gir negative konsekvenser i landskapsbildet m.m. og kan utnyttes som en ressurs, så har administrasjonen lagt inn en rekkefølgebestemmelse for masseforvaltningen. Denne setter krav til at valg av deponi skal gjøres i en prioritert rekkefølge etter valgte kriterier.

Nye veier ønsker ikke at det legges føringer for masseforvaltning i planen, men at dette gjøres av entreprenør under veibyggingen for å kunne gi mest mulig handlingsrom. De viser til kostnader og CO2 avtrykk knyttet til transport m.m. som må vektlegges sterkt i henhold til Nye Veiers oppdragsavtale, samt at dette er en inngripen i eiendomsrett.

Vi mener det er viktig å legge føringer for en så stor konsekvens av en utbygging, for å sikre en viss styring og kontroll. Det er et stort masseoverskudd i prosjektet.

Vi mener også at synergieffektene her kan være så store både nasjonalt og lokalt, at man må løfte spørsmål om kostnader og CO2 avtrykk til et høyere nivå. Det vil være en stor positiv bieffekt av Ny E18, dersom man samtidig klarte å samordne seg med andre store prosjekter. Samfunnsøkonomisk kan dette være svært gunstig. Tilgangen til masser er viktig for å kunne gjennomføre tildekking i Gunneklevfjorden og det er vanskelig å se at man senere vil kunne få tak i masser i denne størrelsesorden i nærheten. I Co2 regnskapet må man derfor kunne overføre deler av avtrykket til andre, der man har samarbeid med andre prosjekter. Administrasjonen mener det er viktig å ikke se på E18 som enkeltprosjekt, men strebe etter å samordne flere nasjonale mål og føringer.

Flere av deponiområdene er avhengig av private avtaler, løsninger for transport m.m. Det er derfor ikke krav til at masseforvaltningsplanen skal være korrekt ved vedtak av planen, men at dette legges inn et godkjenningstrinn senere i prosessen, når det er avklart. Det er derfor satt inn som en rekkefølgebestemmelse at masseforvaltningsplanen skal godkjennes av kommunen før sprenging starter opp.

Rådmannens konklusjon:

Administrasjonen har lagt inn en rekkefølgebestemmelse knyttet til masseforvaltningen

3.5 Konsekvenser av støy og støv

Planforslaget:

I forbindelse med planarbeidet for etablering av ny E18 er det gjennomført støy- og støvberegninger. Klima- og Miljødirektoratets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2016 er lagt til grunn for beregningene som er foretatt. T-1442 har som formål å forebygge støyplager og ivareta stille og lite støypåvirkede natur- og friluftsområder. Retningslinjen gir anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye støykilder, som for eksempel veianlegg. For innendørs støy gjelder kravene i teknisk forskrift til Plan- og Bygningsloven NS 8175:2012.

Hensikten med å foreta støyberegninger og utarbeide støysonekart i planfasen er å kartlegge hvilken støypåvirkning tiltaket vil påføre bebyggelse med støyømfintlig bruksformål. Bolighus, skoler, barnehager, helseinstitusjoner og fritidsboliger regnes i denne sammenheng som bebyggelse med støyømfintlig bruksformål. I henhold til T-1442 skal støysonekartene som utarbeides vise henholdsvis gul og rød sone. «Rød sone, nærmest støykilden, angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål og etablering av ny støyfølsom bebyggelse bør unngås. Gul sone er en vurderingszone hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres, dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold» (jf. T-1442/2016, side 5).

Nye Veier har foretatt støyberegninger som viser hvilke boliger på strekningen Langangen - Rugtvedt som vil bli liggende i henholdsvis gul og rød støysone. En oversikt over aktuelle boliger fremkommer i Temarapport Støy, datert 12.03.2018. Denne oversikten kan imidlertid endre seg da det ennå ikke er avklart eksakt hvor veglinja vil bli liggende. Hvilke boliger som har krav på skjerming og tilbud om støyreducerende tiltak vil først bli endelig avklart i prosjekteringsfasen når detaljerte byggetegninger for ny E18 foreligger. Når detaljerte byggetegninger foreligger, må nye støyberegninger gjennomføres.

Rådmannens vurdering:

For å sikre at alle boliger som blir liggende i gul eller rød støysone får tilbud om støyreducerende tiltak blir kravene i T-1442 lagt inn i reguleringsbestemmelsene slik at de gjøres juridisk bindende for utbygger.

Det skal også gis tilbud om fasadetiltak til de bygningene med støyømfintlige bruksformål som har overskridelse av kravene til innendørs støynivå, angitt i NS 8175. Kravene gjelder for rom med støyfølsom bruk som soverom og oppholdsrom. Så langt det er teknisk mulig og økonomisk forsvarlig etter en kost- /nyttevurdering skal kravene i lydklasse C tilfredsstilles.

For å ivareta kravet til god luftkvalitet er det retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520:2012) som skal være gjeldende. Hensikten med retningslinjen er å forebygge helseeffekter av luftforurensninger gjennom god arealplanlegging. Retningslinjen gir føringer for luftkvalitet når det kommer til etablering av ny luftfølsom bebyggelse, ny luftforurensende virksomhet og fra bygg- og anleggsvirksomhet. Retningslinjen setter grenseverdier for rød og gul sone, der gul sone er en vurderingssone for arealbruk og rød sone ikke er egnet til formål som er følsomme for luftforurensning.

Beregningene er utført som 3D-modeller der både terreng og vindretning er tatt med i betraktning og uten eventuelle støyskjermingstiltak langs veg og tunnelmunnings. Nye Veier har foretatt beregninger av lokal luftkvalitet som viser hvilke boliger på strekningen Langangen - Rugtvedt som vil bli liggende i henholdsvis gul og rød luftforurensningssone. En oversikt over aktuelle boliger fremkommer i Temarapport Lokal Luftkvalitet, datert 5.3.2018. Denne oversikten kan imidlertid endre seg da det ennå ikke er avklart eksakt hvor veglinja vil bli liggende. Hvilke boliger som har krav på skjerming og tilbud om tiltak for å redusere påvirkningen av luftforurensning vil først bli endelig avklart i prosjekteringsfasen når detaljerte byggetegninger for ny E18 foreligger. Når detaljerte byggetegninger foreligger, må nye beregninger gjennomføres.

Rådmannens konklusjon:

For å sikre at alle boliger som blir liggende i gul eller rød sone får tilbud om tiltak blir kravene i T1442/2016 OG T-1520 lagt inn i reguleringsbestemmelsene slik at de gjøres juridisk bindende for utbygger.

3.6 Konsekvenser for landskapet

Planforslaget:

Bygging av ny firefelts motorvei vil nødvendigvis gjøre store inngrep i landskapet og være godt synlig. Store deler av veianlegget går i tunnel eller i områder der det ikke er tett befolket. Det er derimot områder som benyttes til friluftsliv og som er rikt på biologisk mangfold.

Geografiske områder der det blir konsekvenser for landskapet:

Langangenbruene:

De nye bruene vil bygges i samme høyde og nord for dagens bruer. Med en planlagt utforming lik dagens bruer vil ikke landskapsbildet bli spesielt berørt.

Blåfjelltunellens vestre tunellportal:

Her vil det bli høye fjellskjæringer (opptil 20-25 m) som følge av at man åpner opp Blåfjell-tunell nr. 2.

#3 området ved Kokkersvoll:

Det er lagt inn et område ved Kokkersvoll (#3) som et område for landskapstilpasning. Det er sendt inn to skisser av hvordan dette vil se ut i etterkant, se vedlegg 44.

Dette tiltaket omtales som landskapsforming, men er også å anse som et deponi.

Ved å forme landskapet slik det er planlagt vil man fjerne fjellura som i dag er en viktig del av naturen og landskapet.

Bjønnåstunellen østre tunellportal:

Her vil det bli høye fjellskjæringer (opptil 20-30 m). Her er det et kostnadsbesparende tiltak med å korte inn Bjønnåstunnelen, men som vil øke konsekvensen for landskapet.

Herregårdsbekken:

De nye bruene vil gå lavt i terrenget (slik jernbanebrua gjør). Det vil derfor ikke berøre det overordnede landskapsbilde i stor grad. Planforslaget viser en åpen løsning der det vil bli store skjæringer på begge trasealternativer. Opptil 20m og over en strekning på 150-300 m avhengig av trasevalg. En miljøtunell/lokk over veien vil dempe dette inngrepet betydelig. Dersom man hadde valgt den sørlige traseen med halvt kryss ville det på grunn av siktkrav ikke være mulig med miljøtunell/lokk.

Bru i Skjelsviksdalen:

Brua som planforslaget legger opp til vil krysse den trange dalen i 10 m høyde. Dette vil være et dramatisk inngrep i landskapet, sammenliknet med en tunnel.

Rød bruene:

Bruene vil ligge lavt i terrenget og vil ikke utgjøre noen dominerende konstruksjon i det overordnede landskapet. I det lokale kulturlandskapet rundt Rød gård vil bru og vei ha en dominerende virkning.

Ny Grenlandsbru:

En ny bru vil ha en stor landskapsvirkning og er inngangen til Porsgrunn fra sør.

Estetisk sett fanger dagens Grenlandsbru opp landskapets dramatiske former på en god måte. Det høye brutårnet er plassert på Porsgrunn kommunes side der Frierflogene utgjør et høyt og bratt element, for så å falle av mot det lavere landskapet i Bamble kommune.

Rådmannens vurdering:

Generelt er det viktig at veien legges på en så skånsom måte som mulig i terrenget, og ikke oppfattes som en ragende mur ute i naturen. Kotesetting av veien i bestemmelsen er med på å begrense veihøyden. Vi er opptatt av at anlegget ikke skal bli mer ruvende i etterkant enn det som er høyst nødvendig. Spesielt ser vi på #3 området som ligger ved Kokkersvoll. Her er det betydelig andel masser i planforslaget, som skal være landskapstilpasninger av terreng. Vi ser også at det er langt å transportere til nærmeste permanente deponi og at det også har en bakside. Det er positivt at det legges opp til revegetering av stedlige arter. Rådmannen ønsker spesielt tilbakemelding på dette under høringen.

Det blir store landskapsvirkninger ved Blåfjell, Bjønnås og Herregårdsbekken. Her kunne man minimert virkningen, men det ville medført økte kostnader i prosjektet. Dette er i hovedsak en vurdering av kostnader kontra landskapsvirkning og viltdrag. Anslåtte kostander knyttet til de ulike innsparingstiltakene ligger i tabell under punkt 4.7 Økonomi.



Figur 15. Bjønnes tunnelportal.

Den største konsekvensen for landskapet er å unnlate løsmassetunnel på Herregårdsbekken, som lå inne i kommunedelplanen. Arealet fra Preståsen til Kattøya er et regionalt viktig tur- og rekreasjonsområde, og bør ha ekstra oppmerksomhet. Det vil være behov for en lengre løsmassetunnel på den sørlige linjen enn den nordlige linjen.

I planforslaget ligger det inne en bru i Skjelsvikdalen som er lavere enn den som var i kommunedelplanen. Dette er et positivt trekk. For landskapsvirkningen er likevel en tunnel som ble fremlagt i forarbeidet å foretrekke, da bro uansett vil endre dalen betraktelig. En tunnel vil også endre støy og støvbelastningen i område og være viktig for de næringsdrivende. Bru gjennom Skjelsvikdalen er i tråd med kommunedelplanen og er derfor innenfor rammene til reguleringen.



Figur 16 Skjelsvikdalbruene, sett mot vest

Rådmannens konklusjon:

Det er viktig at ikke deponering av masser i veillinja bidrar til at veilegemet blir mer ruvende enn nødvendig. Det blir derfor etterspurt spesielt under høringen om innspill til deponering ved #3. Rådmannen mener at det burde være lagt inn løsmassetunnel ved Herregårdsbekken uavhengig av valgt linje på grunn av store landskapsvirkninger, og at tunnel er å foretrekke i Skjelsvikdalen. Dette løftes derfor også spesielt frem i høringen.

3.7 Konsekvenser for naturmangfoldet

Planforslaget:

Geologien i Grenland er i stor grad preget av store kalkfjellsforekomster. Dette fører til at man har en svært høy tetthet av kalkbetingede naturtyper av nasjonal og til dels internasjonal verdi. Kalkområdene på Eidangerhalvøya har en rekke «hot-spots» for sjeldne og rødlistede arter, særlig for jordboende sopp. Disse artene er knyttet til kalkgrunn i kombinasjon med gunstig klima og opprevet topografi. Minst 100 sopparter, 30 lavarter, 15 mosearter og et betydelig antall insektarter er blant de rødlistede artene som utelukkende er knyttet til den kalkrike berggrunnen.

Administrasjonen i Porsgrunn kommune, Fylkesmannen og Nye Veier med konsulenter har lagt ned et stort arbeide for å minimalisere skader på naturmangfold som følge av ny E18 med tilhørende rigg- og deponiområder. Dette har skjedd ved tilpasning av veilinje, tilpasning og plassering av midlertidig anleggsområder/anleggsveier/deponier samt at naturtypelokaliteter innenfor planavgrensning er satt av som hensynsoner med reguleringsbestemmelse om mest mulig skånsom utbygging.

I forbindelse med planarbeidet har omkring 50 naturtyper blitt kartlagt på nytt eller blitt oppdatert. Ny E18 vil i større eller mindre grad berøre hele 33 verdifulle naturmiljø (inkludert verneområder). 14 av disse er av nasjonal-internasjonal verdi (A-verdi), 12 av regional verdi (B-verdi) og 7 av høy lokal verdi (C-verdi).

Inngrep i verneområder (Blekebakken NR og Frierflogene NR) og utvalgte naturtyper(kalklindeskog og hule eiker) håndteres av Fylkesmannen.

Det jobbes med en plan for økologisk kompensasjon som betyr at areal i verneområdene og i utvalgte naturtyper som går tapt, erstattes med nye verneområder på en annen lokalitet. Denne prosessen styres av Fylkesmannen. Se eget punkt i rapporten.

Geografiske områder der store naturverdier blir berørt:

Frierflogene:

Her blir det inngrep i Blekebakken naturreservat og Frierflogene naturreservat i forbindelse med tunnelportal og rassikring.

Steinbrekka:

Ny veg og rassikring over den søndre tunnelportalen vil føre til store negative inngrep i utvalgt naturtype kalkedelløvsog og kalkgranskog/kalkedelløvsog med nasjonal verdi (A-verdi).

Grava:

Inngrepet i kalkbarskog med nasjonal verdi (A-verdi) vil variere fra lite til store inngrep avhengig av om det bygges fullt kryss eller ikke.

Rød:

Kalkbarskog med nasjonal verdi (A-verdi). Ny veg vil føre til store negative konsekvenser.

Hvalsåsen:

Ny veg og rassikring over søndre tunnelportal vil føre til stor negativ konsekvens for utvalgt naturtype kalkedelløvsog.

Skjelsvikdalen:

Ny veg og rassikring over den søndre tunnelportalen og midlertidig anleggsområde vil føre til store negative inngrep i kalkedelløvsog med nasjonal verdi (A-verdi).

Herregårdsbekken:

Inngrepet vil skje i kantskogen til Herregårdsbekken som er verdsatt til Nasjonal verdi (A-verdi). Bekken er også en viktig gytebekk for laks og sjørørret. Det vil bli midlertidig omlegging av deler av bekken i anleggstiden.

Kokkersvoll:

Dammen vil bli nedbygd av ny vei, ny erstatningsdam vil bli bygget i tilknytning til vassdraget.

Blåfjell:

En lokalitet med gammel blandingskog i lavlandet og rik edelløvskog med nasjonal verdi (A-verdi) vil få store inngrep som følge av tunnelportal, rassikring og midlertidig anleggsområde (opptil 20 da).

Sundsåsen:

Stor negativ betydning for rik edelløvskog med verdi regionalt viktig (B-verdi). Lokaliteten blir fragmentert og opptil 35% kan bli berørt.

Grinneåsen:

Rik edelløvskog med regional verdi (B-verdi). De mest verdifulle arealene av lokaliteten blir berørt av ny veg og midlertidig anleggsområde.

Rådmannens vurdering:

Det er nedlagt et betydelig arbeid med å begrense tap av biologisk mangfold ved optimalisering av linjen. Det er viktig å sikre at de verdiene som ligger i nær tilknytning til anlegget eller innenfor anleggsområdet blir ivaretatt og ikke forringet under bygging.

Rådmannens konklusjon:

Det er lagt inn bestemmelser knyttet til sikring rundt utvalgte naturtyper i anleggsperioden.

3.8 Konsekvenser for friluftslivet

Planforslaget:

En stor del av strekningene går i tunnel og det minimerer konsekvensene for friluftslivet. Utfordringene er stort sett konsentrert til strekningen Kjørholt-Brattås og området ved Herregårdsbekken.

På strekningen Kjørholt-Brattås vil dagens krysningspunkter opprettholdes.

- Friervegen opprettholdes i kulvert
- Passasjen over Steinbrekkatunnelen opprettholdes
- Gravavegen opprettholdes i kulvert
- Bru ved Grava opprettholdes (det bygges ny lengre bru som dimensjoneres for tråkkemaskin/hogstmaskin)
- Versvikvegen ved Rød gård opprettholdes i kulvert
- Skileikanlegget og lysløypa til Hei IL flyttes etter avtale mellom Hei og Nye Veier.
- Passasjen over Brattåstunnelen opprettholdes
- Dersom det i forbindelse med anleggsarbeidet ikke er mulig å opprettholde dagens passering forutsettes det at det opprettes midlertidig godt merket stitrase av tilsvarende standard.

Herregårdsbekken.

- I dag er det blåmerket sti på begge sider av Herregårdsbekken. Stien på vestsiden henger sammen med stinettet rundt Preståsen-Eidanger prestegård og stien på østsiden går ut til Olavsberget og Kattøya.
- I forbindelse med bygging av dobbeltsporet jernbane ble det stilt krav om fremførelse av sti på begge sider av Herregårdsbekken. Stien på vestsiden er opparbeidet mens den på østsiden vil reetableres når aktiviteten på Jernbaneverkets riggplass er ferdig.

Rådmannens vurdering:

Det er viktig å ivareta innbyggernes muligheter til å ta i bruk naturen til friluftsliv. Vi må derfor sikre tilgangen gjennom stier og gang- og sykkelveier også i anleggsperioden.

Det må sikres at også stianlegget på østsiden av Herregårdsbekken (riggområdet til jernbanen) blir ivaretatt.

Rådmannens konklusjon:

Det er lagt inn i bestemmelsene om at stien på begge sider av Herregårdsbekken skal bestå etter at ny E18 er bygget. I anleggsperioden skal stiforbindelsene bestå under, dog i annen midlertidig godt merket trase.

3.9 Konsekvenser for barn og unges interesser/trafikksikkerhet

Planforslaget:

Det er anleggsperioden som vil være mest utfordrende, og da spesielt knyttet til gang- og sykkelveier og massetransport.

Det er en rekke gang- og sykkelforbindelser som vil bli brutt i anleggsperioden. Flere av disse er skolevei.

Det er forslått flere permanente deponier i masseforvaltingsplanen, som kanskje må benytte lokal veinettet under anleggsperioden. Dette er Eidanger sandtak og Gunneklev.

Rådmannens vurdering:

Det er viktig at barn og unge har tilgang til trafikksikre gang- og sykkelveier også under anleggsperioden. Det bør derfor settes generelt krav om at det etableres gode alternativer. Spesielt gjelder dette på Nystrandveien/Bergsbygdaveien og undergangen ved Kjørholt. I tillegg bør turveiene på Herregårdsbekken få alternative ruter under anleggsperioden.

Forslaget legger opp til at det kan bli aktuelt med massetransport til Eidanger sandtak via Ullinveien og Schøningsvei. Dette er skolevei og et område med mye barn. Vi mener at det mest optimale er å komme til sandtaket gjennom en kulvert under jernbanen. Dersom dette ikke er mulig, må transporten i område gjennomføres så skånsomt som mulig for de som bor der, og det bør settes inn avbøtende tiltak.

Det bør også utføres kosting og feiing av veiene i boligområdene for å unngå støv.

Massetransport til Gunneklev skal skje via Herøyaveien og ikke Fjordgata. Her bør det også settes inn avbøtende tiltak ved Klevstrand skole.

Speiderhuset og fritidsklubben i Lundedalen vil bli liggende som nabo til et næringsområde og et anleggsområde i lang tid. Dette er ikke en optimal plassering.

Rådmannens konklusjon:

Det legges inn en bestemmelse om at veianlegget forbi Klevstrand skole og Ullinveien ikke kan benyttes til massetransport ved skolestart og skoleslutt. Det kan eventuelt settes inn andre tiltak som har samme effekt. Det settes krav om fartsmålinger i Ullinveien. Vi spør også under høringen om vegvesenet kan gjøre vurderinger knyttet til fartsgrensen i Ullinveien.

3.10 Konsekvenser for landbruket

Planforslaget- Jordbruk

Nye E 18 gjennom Porsgrunn berører verdifull dyrket mark ved Rød gård. Landbrukskontoret, Nye Veier og grunneier har vært på flere befaringer. Det er forslått sedimenteringsdam på dyrket mark.

Rådmannens vurdering:

Landbrukskontoret mener at sedimenteringsdammen bør legges under bruene eller mellom veiene. Dette ble tatt opp i møte med Nye veier og de sendte inn de vurderingene som har vært gjort (vedlegg 46). Flere løsninger har vært vurdert uten at disse har vært optimale i forhold til fall og andre inngrep i naturen.

Det er ikke til å unngå at det går med dyrket mark til prosjektet. Landbrukskontoret gav innspill om at grunneier på Rød gård har fått godkjent oppdyrking av ca. 20 daa skogsjord på egen eiendom. Dette er skogsjord med tynt sjikt med matjord og vil ikke umiddelbart gi gode avlinger. Landbrukskontoret foreslår at matjord som fjernes fra dyrket mark som disponeres av Rød gård tas vare på og benyttes til mat- eller forproduksjon. Dette må gjøres ved at matjorda fraktes til nydyrkingsområdene og legges ut der. Det er kommunen som eier arealene Rød gård leier.

Kommunen kan ikke etter plan- og bygningsloven styre prosess om kjøp og salg av matjord. Men man kan si noe om at det bør benyttes i nærområdet for å forebygge smittespredning, samt at nydyrkingsareal bør prioriteres ut ifra nasjonale målsettinger om økt matproduksjon. Det må påpekes at flytting av jord er en dårlig løsning i forhold til jordvern, men man ser at dette er en mulighet når nedbygging av dyrket mark er unngåelig.

Rådmannens konklusjon:

Det legges inn en generell bestemmelse om at det skal søkes å bevare dyrka mark der den er. Dersom det ikke er mulig å unngå dyrka mark, så skal matjordlaget graves vekk og legges til side. Det kan benyttes på nærliggende områder, da fortrinnsvis på nydyrkingsarealer.

Planforslag - Skogbruk

Ved Bjønnås/Kokkervold er det planlagt en driftsvei kombinert med krysningspunkt for hjortevilt. Driftsveien går over tunnelmunningen og terrenget på nordsida av E18 er kupert. På sørsida av E18 er det en eldre kulvert som er for liten. Denne blir erstattet av en ny og større kulvert.

Rådmannens vurdering:

Det er særlig atkomst til skogsområdene som er viktig i forhold til ny E18. Skal driftsveien over tunnelmunningen fungere, må det anlegges driftsveier inn mot overgangen som ikke er for bratte.

Det går ikke klart fram hvordan plassforholdet blir på innsida av kulverten. Ved oppfylling vil det bli bedre plass, men det er viktig at ikke stigningen fra kulverten blir for bratt. Kurven inn i kulverten fra sør må heller ikke bli for skarp. Området sør for E18 på Kokkersvoll er et relativt stort skogområde så det er viktig med funksjonell atkomst.

Rådmannens konklusjon:

Det legges inn en generell bestemmelse som sikrer stigningsforhold og plass i kulvert for landbruksmaskiner. Det ivaretas også gjennom Forskrift om landbruksveier.

3.11 Konsekvenser for vann og avløp

VA ledninger som blir berørt eller må legges om ved E18 utbyggingen:

- Hovedvannledningen til Langangen over Kokkersvold.
- Vann - og avløpsledninger syd for Moheim.
- Vann - og avløpsledninger i Skjelsvikdalen avhengig av løsning for brua.
- Vann - og avløpsledninger i Friervegen.
- Tilstrekkelig brannvann i tunellene

Dette er kurante omlegginger, men planer og utførelse må godkjennes av Kommunalteknikk.

Det er lagt inn i rekkefølgebestemmelsen at det må leveres inn overordnet plan for overvannshåndtering før igangsetting av tiltak.

3.12 Konsekvenser for samfunnssikkerhet

Planforslaget:

Det ligger ved to ROS-analyser som vedlegg i planforslaget (vedlegg 29 og 30). En for strekningen Langangen-Kjørholt og en for ny Grenlandsbru. Det er identifisert flere mulige uønskede hendelser og disse er vurdert. Anleggsfasen med tilhørende arbeider vil medføre en økt risiko i forhold til dagens situasjon, på grunn av nye aktiviteter. Analysene viser at arealene i planen er egnet for utbyggingsformål, og at det ferdig utbygget tiltaket vil medføre lavere risiko enn i dagens situasjon.

Rådmannens vurdering:

Porsgrunn brannvesen har vært involvert i planprosessen og i ROS- møtene. Vi er omforent om hovedprinsippene, men har ikke vært involvert i antall brannvannsutak eller nødvendig brannvannsmengde. Vi må også få avklart hvor store branner man forventer at vårt brannvesen skal kunne klare å slukke. Vi forutsetter at antall uttak og tilgjengelig vannmengde er tilfredsstillende for både livreddende-, miljø- og materiellinnsats, med og uten røykdykking. Detaljer må komme i selve prosjekteringen.

Forhold knyttet til HMS er generelt utenfor plan- og bygningsloven og det forventes at tiltakshaver har intern kontroll og rutiner som ivaretar dette.

Vurderinger som gjelder grunnforhold må gjøres av fagutdannete innen feltet både på plannivå og i prosjekteringsfasen.

Rådmannens konklusjon

Porsgrunn Brannvesen må være i dialog i prosjekteringsfasen om brannvann i tunnel. Det legges inn en bestemmelse om krav til fagutdannet i plan og prosjektering i henhold til grunnforhold.

3.13 Konsekvenser for universell utforming

Planforslaget:

Hovedprinsippet er at man skal etterstrebe universelle utforming i alle nye over- og underganger, gang- og sykkelveier, fortau og turveier. Det er likevel ikke mulig å få til dette i alle steder uten at tiltaket får svært store konsekvenser/kostnader. Steder der man ikke klarer å tilfredsstillende krav om universell utforming fullt ut er:

- Kulvert Friervegen: 8,8 % over 180 m. Universell utforming her ville ført til innløsning av hus.
- Kulvert Gravavegen: 9,1 % over 100 m. Veien fortsetter å stige.
- Overgangsbru Gravaskogen: 8% over 90 m. Stinettet for øvrig er brattere enn overgangsbrua.
- Fv. 30 Nystrandvegen: 6 % stigning over 250 m.
- Bergsbygdavegen: Universelt utformet (opp til 8 % stigning men over kortere strekninger)
- Stien ved Herregårdsbekken vil heller ikke bli universelt utformet. Det er heller ikke påkrevet da stinettet som knytter seg til heller ikke har denne standarden.

Rådmannens vurdering:

Det skal tilstrebtes universelle utforming så langt det er mulig, og dette er et tydelig mål i lovgivningen. Det skal likevel vurderes opp mot de konsekvensene det gir. I disse tilfellene er det topografi som tilsier at tiltakene vil være svært store. Vi vurderer at disse tiltakene er innenfor det kan gi unntak for universell utforming.

Rådmannens konklusjon:

De opplistede tiltakene er innenfor det man kan gi unntak for på grunn av store konsekvenser/kostnader. Det legges likevel inn en generell bestemmelse for å løfte betydningen av universell utforming i prosjektet.

4. Andre forhold

4.1 Forholdet mellom plan og byggesak

Planforslag:

Det har vært et klart ønske fra Nye Veier at man ønsker størst mulig handlingsrom for entreprenør, slik at disse kan finne de beste byggetekniske og kostnadsbesparende løsningene. Dette for å kunne utnytte den kunnskapen som ligger hos entreprenørene. Det er derfor levert inn et planforslag med en veikorridor med relativt få bestemmelser til. Ingen av vedleggende er gjort juridisk bindende, heriblant de tekniske tegninger.

Rådmannens vurdering:

Administrasjonen har forståelse for forslagstillers ønsker om fleksibilitet, og ønsker heller ikke mange prosesser med dispensasjoner fra plan i etterkant. Det er likevel to forhold som administrasjonen er opptatt av må ivaretas:

1. Krav til detaljering i plan for å unngå byggesak

Det er et unntak for byggesaksbehandling for offentlig infrastrukturprosjekt, dersom utbyggingen er tilstrekkelig detaljert i planarbeidet. Dette stiller ekstra strenge krav til detaljeringsnivået i planen i forhold til i andre reguleringsplaner.

Administrasjonen mener at planforslaget ikke innfrir krav til detaljeringsgrad for å unngå byggesaksbehandling. Verken Nye Veier eller kommunen ønsker byggesaksbehandling av veilegget etterpå, da dette er svært ressurskrevende og unødvendig. Man har derfor gjennom dialog med forslagstiller kommet frem til en løsning på detaljeringsgrad.

- Veien kotesettes på plankart og det gis en bestemmelse på at kotene kun kan avvike på +/- 2 meter.
- Det avgrenses sideveis ved at veien kun kan bygges inntil 15 meter fra hver side av den inntegnede senterlinjen på plankartet.
- Det er lagt inn at enkelte elementer som må byggesaksbehandles.
- Flere temaer er løftet inn fra vedlegg og fått juridisk bindende bestemmelser

2. Innbyggernes og andre instansers mulighet til å forstå konsekvensene av utbyggingen.

Forvaltningen skal gjøre alle berørte i stand til å ivareta sine interesser. Når det er stor fleksibilitet er det vanskeligere å forstå om man blir berørt eller ikke. Spesielt vil dette gjelde for de som er opptatt av støy. Vi ønsket først å få et worst case- støysonekart som tok innover seg den fleksibiliteten som ligger i korridoren. Nå er veien kotesatt og fleksibiliteten sideveis er mer begrenset enn utgangspunktet. Vi vil ikke vite nøyaktig hvor veien ligger før den er prosjektert og da vil det komme oppdaterte støykart. Det er sikret i bestemmelsene at de som da vil bli berørt, har rettigheter til tiltak i henhold til grenseverdiene i T-1442 og T-1520.

Rådmannens konklusjon:

Endringene i planforslaget gir det en større forutsigbarhet for berørte parter og er innenfor kravet for detaljeringsgrad.

4.2 Hva er på høring?

For at noe skal kunne sies å ha vært på høring må konsekvensene være godt nok synliggjort i en høringsperiode. Det er ikke et absolutt krav om at det må være et detaljert plankart til grunn for at noe er på høring.

1. Tilleggene til Rådmannen er å anse som fullstendige alternativer på høring.
2. Tunnelløsning på Skjelsvikdalen ikke ligger ved med plankart, men tiltaket oversiktlig og konsekvensene synliggjort. Et plankart her vil være mulig å utarbeide ved sluttbehandling, dersom det er aktuelt. Løsningen vil være å anse å ha vært på høring.
3. En kryssløsning på Moheim er beskrevet med skisse og tekst. Kryssløsning ble ikke aktuell i kommunedelplanen, på grunn av krav til siktlinje. Sørlig linje åpner opp muligheten for halvt kryss.

Dersom man skal vurdere denne muligheten må man gå i dialog med offentlige myndigheter og se på mulige begrensinger av konsekvenser for naturmangfold og kulturminner. Slik skissen ligger i dag, har Fylkeskommunen uttalt seg at de også ville hatt innsigelse til denne, på grunn av avkjøringens nærhet til kulturminnene. Siden kryss på Moheim ikke lå inne i vedtaket på kommunedelplanen har administrasjonen ikke gått videre i vurderingen av denne, men synliggjør muligheten i samlerapporten. Man kan gå videre å se på denne løsningen dersom det er politisk ønske om dette nå. Vi løfter spørsmålet opp i saksfremlegget, slik at man kan ta stilling til om man skal se videre på det i høringsperioden.

4.3 Estetikk

Planforslag:

I planbeskrivelsen så omtales det kort om bruk av stein og om tunnelportaler. Det er ettersendt en estetikkveilser som ligger som vedlegg 34.

4.3.1 Tunnelportaler/skjæringer

Planforslag:

Tunnelportalene skal ses i sammenheng med stedlige forhold og funksjonskrav og utformingen av portalene vil derfor variere. Prinsipp for utforming av tunnelportaler er vist planbeskrivelsen s 56. Valg av alternativ er avhengig av om tunnelene blir utført med rette eller krumme vegger. Tunnelportaler gis sin endelige utforming i prosjekteringsfasen.

Rådmannens vurdering:

Det er ikke uvanlig at enkelte tunnelåpninger får spesielle utforminger for å markere overganger, sentrumsnærhet m.m.

Rådmannens konklusjon:

Det legges ikke inn noen bestemmelser om estetisk utforming av tunellene, men det legges inn et krav om at det skal benyttes stedegen stein. Vi ønsker stedegens stein for å opprettholde/styrke egen identitet og ikke øke unødvendig transport.

4.3.2 Utforming av ny Grenlandsbru

Planforslag:

Det er i planforslaget vist flere ulike løsninger for Grenlandsbrua, men forslagstiller ønsker at den endelige beslutning av type bru legges innfor handlingsrommet til entreprenør.

Rådmannens vurdering:

Selve brukonstruksjonen må behandles gjennom byggesak i etterkant av vedtatt plan. Den ligger utenfor det som er detaljert nok til å bygges uten byggesak.

Likevel vil bestemmelsene i planen gi føringer for byggesaken. Dersom man ikke tar stilling til brutype i reguleringsplan, så har ikke byggesak hjemmel til å avslå en brutype dersom man ønsker det senere. Vi mener derfor at man bør legge inn brutype i planbestemmelsen nå, da denne avklaringen ikke kan legges til byggesaksbehandlingen.

Ny Grenlandsbru vil ha en stor landskapsvirkning og er inngangen til Porsgrunn fra sør. Administrasjonen mener at kommunen bør ha en mening om utforming av denne, utover det kulturminnemyndighetene vil mene ut ifra sine hensyn.

Brua binder sammen Bamble og Porsgrunn kommune, og deles opp i to reguleringsplanområder og myndigheter. Bamble kommune har i sitt vedtak til høring lagt inn at de ønsker en tvillingbru. Det blir da mest mulig lik den brua som er i dag, av de forslåtte alternativene. Rådmannen er enig i Bamble kommunes vurderinger, og mener at løsningen med tvillingbru er den estetisk beste løsningen.

Rådmannens konklusjon:

Administrasjonen har lagt inn en bestemmelse som binder brutypen til en tvillingbro med brutårn på Porsgrunn kommune sin side.

4.4 Rekkefølgebestemmelser

Rekkefølgebestemmelser er det viktigste verktøyet kommunen har i en reguleringsplan. Dette vil sortere hvilke tiltak som må være utført når og kan være utgangspunkt for utbyggingsavtaler.

Det er lagt inn flere rekkefølgebestemmelser i planen.

4.5 Anleggsperioden

Planforslaget:

Det er en rekke dokumenter til planforslaget som tar for seg anleggsperioden og konsekvenser av denne (vedlegg 31 Anleggsgjennomføring).

Rådmannens vurdering:

Det er massetransport, omkjøringer og omlegging av gang- og sykkelveier som kommer til å være det mest utfordrende under anleggsperioden. Det må være spesielt fokus på omkjøring om Heistad.

Rådmannens konklusjon:

Det er lagt inn en rekke bestemmelser gjeldene anleggsperioden.

4.6 Etterbruk av arealer

Planforslag:

I planforslaget er det lagt inn en bred korridor der veien kan bygges innenfor. Det er i tillegg lagt inn ulike områder langs veitraseen som anleggsområder og byggeområder. Det er valgt denne strategien for å kunne gi veibygger fleksibilitet under anleggsperioden.

Rådmannens vurdering:

Arealer som er båndlagt som veiarealer i reguleringsplanen for E18 vil avvike fra hva som vil være bebygget veiareal etter ferdigstillelse. Vi ønsker at de områdene som da ikke er benyttet til veiformål, går tilbake til det formålet de har i kommuneplanen. Formålet vei vil da ikke sette stopper for bruk av arealene til for eksempel landbruksformål. Kommunedelplanen vil bli opphevet ved vedtak av reguleringsplanen. Byggegrense fra europavei vil likevel gjelde.

Administrasjonen har derfor lagt inn en bestemmelse som sier at arealene som ikke benyttes til veiformål skal tilbakeføres til arealformålet som står i kommuneplanen etter ferdigstillelse av vei. Nye Veier har ingen motforestillinger mot denne bestemmelsen.

Rådmannens konklusjon:

Administrasjonen legger inn en bestemmelse som sikrer at arealer som ikke brukes til veiformål, skal gå tilbake til opprinnelig status.

4.7 Økonomi

Planforslag:

Nye Veiers portefølje omfatter 530 km riksveg og tilhørende sideveinett. Selskapet skal planlegge og gjennomføre utbygging innen 20 år. Nye Veier vil også være ansvarlig for drift og vedlikehold på disse veistrekingene.

Nye Veier har i oppgave å bidra til helhetlig utbygging av trafikksikre riksveier, større kostnadseffektivitet og en prioritering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved valg av utbyggingsrekkefølge. Selskapet har en prioriteringsmetode hvor hele selskapets portefølje gjøres gjenstand for prioritering to ganger per år. Strekingene i utbyggingsporteføljen med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Nye Veier har en annen oppdragsavtale og ramme, enn det som Statens veivesen har under utbygging av infrastruktur.

Kostnader ble ofte brukt som argument for valg av de ulike løsningene fra Nye Veier. Vi ba derfor om å få en oversikt over kostnadene for de ulike løsningene slik at vi kunne se hvilke tallstørrelser det var snakk om. Denne oversikten ble gitt i møte 05.03.2018 (vedlegg 51) og i planbeskrivelsen.

Beskrivelse optimaliseringstiltak	Antatt besparelse (MNOK inkl rigg, drift, mva)
Bedre tilpasning av veigeometri Langangen, inkl. bruene.	-45
Redusere lengden på Blåfjelltunnelen.	-135
Gjenbruke E18 over Lannerheia til nordgående felt i ny E18, fjerne 1 av 3 parallellveier.	-100
Halvt østvendt kryss Lanner erstatter fullt kryss.	-35
Åpen skjæring ved Lillegården erstatter 2 løsmassetunneler og kort fjelltunnel.	-80
Senke Preståstunnelen for å unngå svakhetssoner.	-125
Lavere bru i Skjelsvikdalen som også er flyttet mellom næringsbyggene.	-140
Senke Rødbuene og erstatte deler av bruene med fylling.	-190
Sørvendt kryss Rød og nordvendt kryss Kjørholt erstatter fullt kryss ved Heistad/Ås.	-15
Gjenbruke E18 fra Rød til Kjørholt som nordgående felt i ny E18. Gjenbruke Steinbrekkatunnelen som nordgående felt.	-120
Sum besparelser	-985

Rådmannens vurdering:

I plan og bygningslovens § 3.1 står det blant annet at; *'Planleggingen skal bygge på økonomiske og andre ressursmessige forutsetninger for gjennomføring og ikke være mer omfattende enn nødvendig.'*

Dette må tydes derhen at man i planleggingen ikke kan se bort i fra de økonomiske aspektene, og at de må inn i de totale vurderingene. Det er også et samfunns mål at man benytter skatteinntekter på en forsvarlig måte. Det er komplisert å vurdere prissatte verdier opp mot ikke-prissatte verdier i planleggingen. Forvaltningen har et særlig stort ansvar for de verdiene som ikke har pris eller talerør, samt sikre ressurser for fremtidige generasjoner. Kostnader må derfor settes inn i et totalbilde og kan ikke være enerådende.

Rådmannens konklusjon: Kostnadene synliggjøres i saken og legges inn som en av faktorene, som er med i en total vurdering.

4.8 Økologisk kompensasjon

Det legges ut plan for økologisk kompensasjonsammen med høringen av reguleringsplanen. Plan for økologisk kompensasjon skal være grunnlaget og gi føringer for videre verneprosess. Tanken bak økologisk kompensasjon er at man oppveier eller kompensere for de negative konsekvensene i et prosjekt. Behovet utløses av inngrepene i Frierflogene og Blekebakken, samt inngrep i utvalgte naturtyper. Det er helt nytt å knytte plan for økologisk kompensasjon til en reguleringsplanprosess. Prosjektet er i så måte et pilotprosjekt.

Plan for økologisk kompensasjon vil vedtas sammen med reguleringsplanen. Etter vedtatt plan vil Nye Veier og vernemyndighet (FM) fortsette videre inn i en verneprosess etter Naturmangfoldloven. Det er lagt inn bestemmelse om økologisk kompensasjon om er utarbeidet i samarbeid med Fylkesmannen og Nye Veier.

4.9 Oppfølging av tidligere politiske vedtak

4.9.1 Bystyrets høringsinnspill til kommunedelplanen

1) Porsgrunn kommune slutter seg til Statens vegvesen anbefaling om å gå for korridor 1 innenfor konsept 4 med kryssløsning på Lanner med følgende kommentarer:

a. Det forutsettes at det legges vekt på prinsipper om arealminimering og at en må være påpasselig i anleggsfasen av hensyn til bl.a. naturmangfold.

Rådmannens kommentar: Flere av tilpasningene som er gjort i detaljeringen av veilinja underveis i planleggingen, har medført mindre belastning på naturmangfoldet. Det er i tillegg lagt inn bestemmelse som skal ivareta dette i anleggsfasen. En høring vil kunne svare ut om dette er tilstrekkelig.

b. Det forutsettes at kryssløsningene ved Lanner og Ås må sikres en god tilkobling til eksisterende vegnett i kommende reguleringsplanarbeid.

Rådmannens kommentar: Vi anbefaler å legge begge alternativene for kryssløsninger på strekningen ved Ås. Trafikkmodellen viser at trafikken blir lik til eksisterende veinett uavhengig av kryssløsninger. Tilkoblingene kan likevel være viktige for tungtransport og for beboere på Heistad som vil ha omkjøringsvei i sitt område. Dette er beskrevet andre steder i saken.

2) Porsgrunn kommune mener bru over Frierfjorden bør ligge på vestsiden av eksisterende bru. Dette vurderes som totalt sett mest hensiktsmessig, med særlig tanke på bevaring av eksisterende boområder. Valg av bruløsning avventes til den politiske behandlingen senere i år og vil avhenge av blant annet estetikk og bevaring av kulturmiljø.

Rådmannens kommentar: Bruen er lagt på vestsiden i planforslaget. Rådmannen har lagt inn en bestemmelse om at det skal være en tvillingbru og dette er i tråd med vedtak fra Bamble kommune. Brutårnet vil bli liggende på Porsgrunn sin side.

3) Det legges inn i planen en tilkobling mellom næringsområdet i Lundedalen og dagens E18.

Rådmannens kommentar: Dette er lagt inn som en rekkefølgebestemmelse i planen og er ivaretatt.

4) Det må tas med en rundkjøring på Moheim ved FV32, dette for å bedre trafikksikkerheten og trafikksituasjonen

Rådmannens kommentar: Trafikkmodellen viser at bygging av ny E18 ikke vil endre trafikkbildet på Moheim. For å kunne pålegge en utbygger tiltak, så må det ha en årsakssammenheng til den aktuelle utbyggingen. Her mangler det en årsakssammenheng. Rådmannen er enig i at det er et utfordrende trafikksituasjon på Moheim, men at plan- og bygningsloven ikke gir hjemmel til å kreve dette av utbygger i reguleringsplanprosessen.

5) I forbindelse med grunnervelse for E-18 trase vil noen gårdbrukere miste betydelige arealer dyrka mark. Så langt som mulig bør dette arealet erstattes ved masseforflytting/oppbygning om nye arealer nødvendige erverv av areal for å få til dette vurderes fortløpende i planprosessen.

Rådmannens kommentar: Det er lagt inn en bestemmelse som skal sikre størst mulig grad av ivaretagelse av dyrka mark i hele prosjektet. Dersom det blir nødvendig å ta i bruk dyrka mark skal matjordlaget skrapes vekk og fortrinnsvis benyttes på nærliggende nydyrkningsarealer.

6) I byggeperioden må trafikken gjennom Heistad sentrum holdes på et så lavt nivå som mulig og i en så kort periode som mulig. Det blir spesielt viktig å sikre trygge adkomstveier for barn og unge til og fra skole, idrettsanlegg og til friluftsaerenaer med adskilte gang og sykkelveier

Rådmannens kommentar: Heistad og Fv354 har er godt utbygd gang- og sykkelnett, med adskilte gang og sykkelveier og underganger ved de viktigste skolekryssningene.

Kommunedelplanforslaget legger opp til omkjøring på gammel E18, mens planforslaget legger opp til omkjøring i Heistad og Fv354. Anleggsperioden er mer Kristis, enn driftsfasen senere. Dersom man går for planforslaget, bør man vurdere om dagens tiltak er tilstrekkelige, og eventuelt sette inn nye tiltak.

4.9.2 Oppfølging av kommunedelplanvedtak

Porsgrunn kommune slutter seg delvis til Statens vegvesens anbefaling og vedtar korridor 1 innenfor konsept 4 og med kryssløsning på Lanner og Ås. Porsgrunn kommune vedtar ny Grenlandsbru vest for eksisterende bru, som trase for ny E 18 mellom Langangen og Rugtvedt.

Rådmannens kommentar: Traséen for ny Grenlandsbru er lagt vest for eksisterende bru.

4.10 Bompenger

Etter at det ble gjennomført en mulighetsstudie for *E18 Langangen-Dørdal* i 2011, ble det gjort et prinsippvedtak om å gå videre med utredning av finansiering med bompenger. Prosjektet er en del av KVU/KS1 for E18 Langangen-Grimstad.

Ved sammenhengende utbygging over lengre strekninger er det et førende prinsipp at det settes opp flere bomstasjoner og at strekninga deles opp i mindre delstrekninger med et eller flere innkrevingspunkter. For å sikre høyest mulig nytte av E18 er det viktig at flest mulig velger ny veg. Bomstasjonene blir plassert direkte på det konkrete vegprosjektet og innkrevingen vil være etterskuddsvis. Det er derfor direkte sammenheng mellom de som får nytte av vegen og de som betaler bompenger. Flere ulike bomkonsept ble testet ut underveis i prosessen. Konseptet som er valgt medfører at det blir to automatiske to-vegs bomstasjoner på strekningen Langangen- Dørdal. Konkret plassering av bommer på ny E18 blir endelig avklart i forbindelse med byggeplanene

Bompengefinansieringen ble vedtatt i Bystyret 18.05.2017, med takster og innkreving i løpet av 15 år.

4.11 Merknader til planforslaget

4.11.1 Merknader til varsling m.m.

Merknadene ligger i sin helhet, med kommentarer fra Nye veier i vedlegg 33. Dette er forhåndsuttalelser til E18 Langangen-Rugtvedt, relevante uttalelser ved offentlig ettersyn av reg. sør, E18 Kjørholt–Rugtvedt, samt innspill ved varsel om mindre utvidelser av planområdet.

Dokumentet er revidert 15.06.2018 med kommentarer til innspill som er kommet inn etter at planforslag er levert til kommunen.

Det har kommet inn en rekke innspill fra offentlige etater, ideelle organisasjoner, naboer og andre interessenter. Temaene har vært knyttet til støy, biologisk mangfold, dyrka mark, valg av kryssløsninger m.m. Under prosessen har Fylkeskommunen vært tydelig på at de kommer til å fremme en innsigelse mot planforslagets veilinje ved Herregårdbekken.

Det er omfattende andel dokumenter og vi viser derfor her bare til vedlegget. Flere av innspillene er svart opp av Nye Veier og tatt hensyn til i planforslaget. Rådmannen har også i etterkant tatt inn endringer som svarer opp på noen av innspillene. Det bør derfor sees hen på de ulike fagtemaene.

4.11.2 Nye Veiers overordnede merknader til Rådmannens høringsforslag

De fleste endringene underveis i prosessen er kommet gjennom enighet og faglige diskusjoner. Man har likevel ikke kommet til enighet på alle punkter, og dette bør også opplyses om i saken.

Dette gjelder:

1. Kostnader: Nye veier er klare på at man må holde nede totalkostnaden i prosjektet, for å bli prioritert i porteføljestylingen. For stor totalkostnad kan sette prosjektet i fare.
2. Fullt kryss: Ny Veier er klare på at de ikke ønsker å bygge et fullt kryss på Ås. De mener at den beste løsningen er med to halve kryss, da dette vil beslaglegge mindre areal og er en klart kostnadsbesparende løsning på strekningen.
3. Rekkefølgebestemmelse knyttet til deponering av overskuddsmasser: Nye Veier mener at dette er privatrettslig og derfor ikke kan styres gjennom reguleringsplan. Det er inngripen i privat eiendomsrett.
4. Vilt: Ny Veier mener at løsningen som er vist i planforslaget ivaretar viltet på en god måte og er godt faglig vurdert.
5. Løsmassetunnel Herregårdbekken: Ny Veier ønsker ikke å bygge løsmassetunnel på sørlige alternativet på Herregårdbekken. Det er knyttet store kostnader til det.
6. Tunnel Skjelsvikdalen: Tunnel er ikke ønskelig ut ifra kostnader og usikkerhet knyttet til avsluttet deponi