
OPPSTARTSNOTAT DETALJREGULERING

Oppdragsgiver: Nye Veier AS
Oppdrag: E18 Langangen – Rugtvedt. Reguleringsplan
Dato: 04.10.2016
Utarbeidet av: Erik Sivertsen
Dokumentkontroll: Erling Gunnufsen
Fagkontroll: Erling Gunnufsen

INNHold

1	Bakgrunn.....	3
1.1	Oppgave gitt av Regjeringen til Nye Veier AS.....	3
1.2	Planlegging av ny E 18 med fire kjørefelt mellom Langangen og Rugtvedt.....	5
1.3	Prosjektet.....	5
2	Kommunedelplan med konsekvensutredning.....	6
2.1	Ny E18 Langangen – Rugtvedt.....	6
2.2	Vurderte alternative traseer i kommunedelplanen.....	6
2.3	Vedtak i Porsgrunn og Bamble kommuner.....	6
3	Føringer fra kommunedelplanen for det videre arbeidet med reguleringsplanen.....	7
3.1	Geologi.....	7
3.2	Masseoverskudd, masselagring og deponier.....	7
3.3	Vegtrafikkstøy.....	8
3.4	Lokal luftforurensning.....	8
3.5	Kontrollstasjon.....	8
3.6	Kollektivknutepunkt.....	8
4	Spørsmål om konsekvensutredning knyttet til reguleringsplanarbeidet.....	9
5	Utredninger som gjenstår i reguleringsplanfasen.....	10
5.1	Krav til utredninger fra tidligere fase.....	10
5.2	Naturmangfold.....	10
5.3	Kulturminner.....	10
5.4	Flytting av høyspentlinja over fjorden.....	11
6	Planprosess.....	11
6.1	Etappe 1 - Bambletunnelen og Kjørholtunnelen.....	12

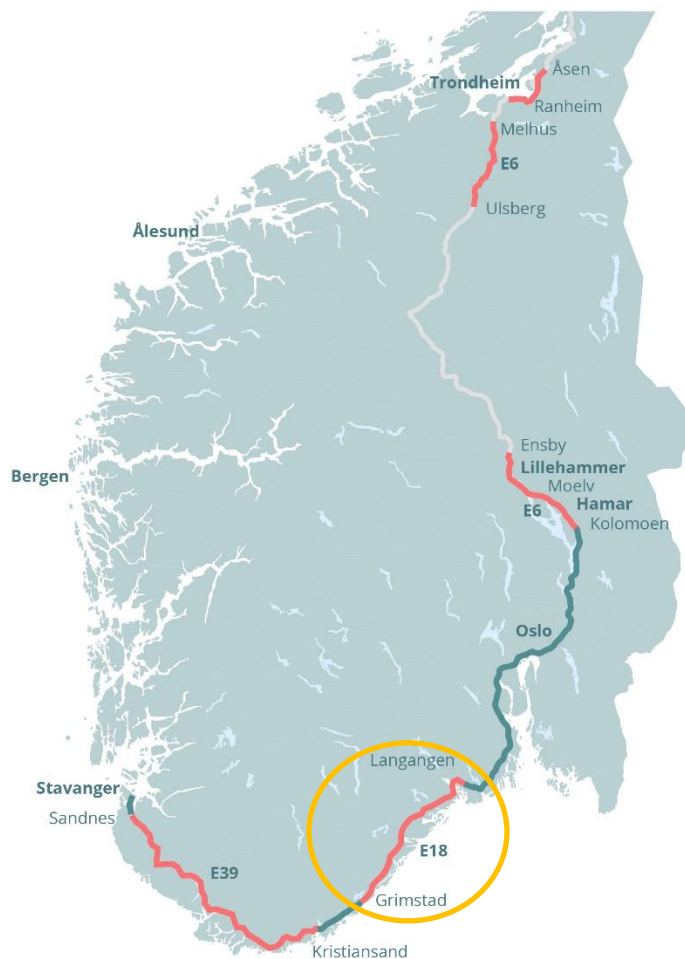
6.2	Etappe 2 – Kjørholt til Langangen	12
6.3	Fremdrift	12
6.4	Medvirkning	12

1 BAKGRUNN

1.1 Oppgave gitt av Regjeringen til Nye Veier AS

NyeVeiers samfunnsoppdrag er å sikre helhetlig og kostnadseffektiv utbygging og drift av noen prioriterte hovedveier. Veiene skal ha god standard og tilfredsstillende strenge krav til kvalitet og trafiksikkerhet. Nye Veier er opptatt av innovasjon og utvikling av veiløsninger. Et viktig grep er bruk av totalentrepriser for å redusere kostnader og skape handlingsrom for entreprenøren i byggefasen.

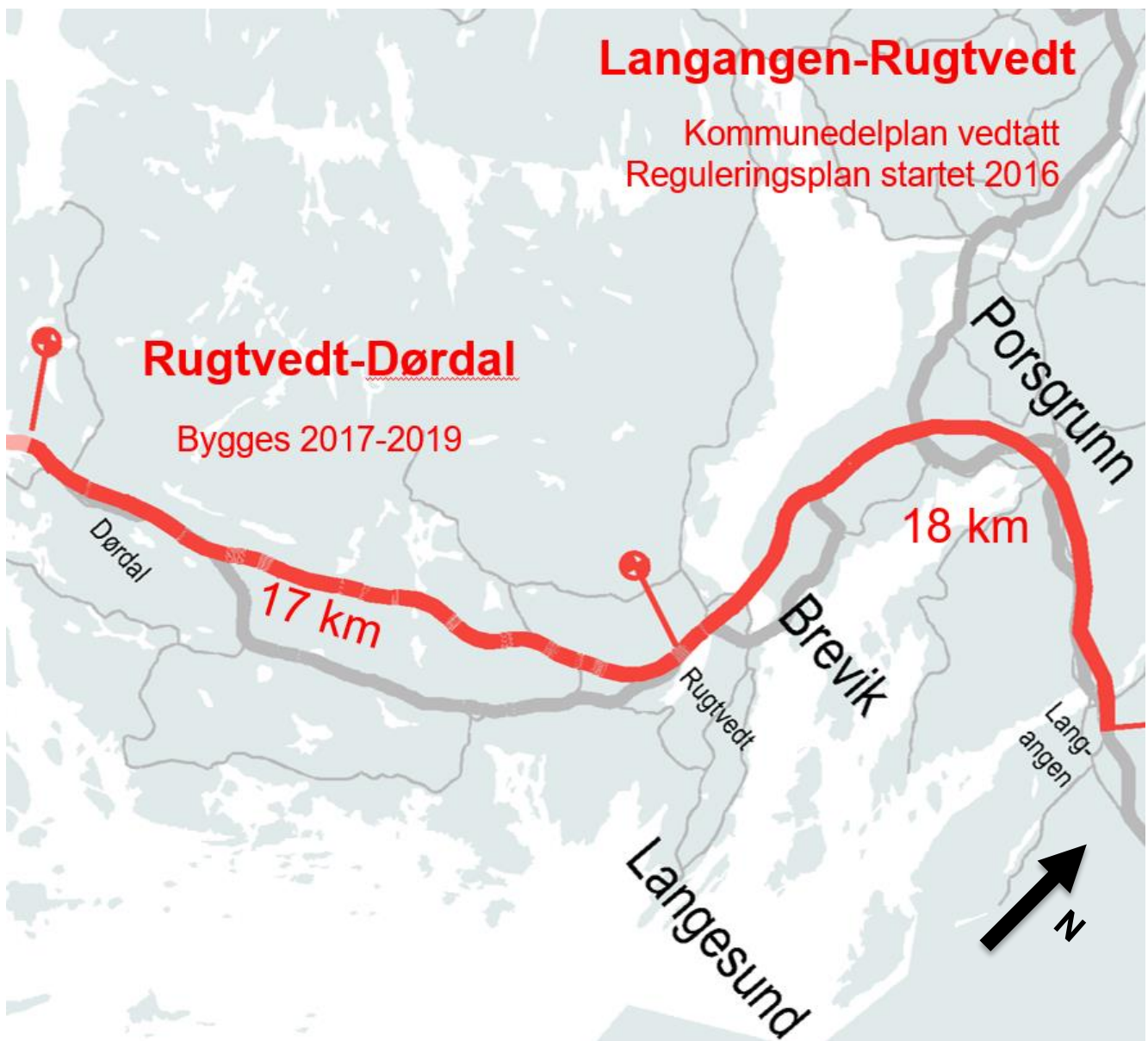
Strekningen for denne reguleringsplanen inngår som en del i den større lenken E18 Langangen – Grimstad. Denne er en del av de fire lengre traseene av stamveinettet i landet som NyeVeier har fått ansvar for, se figuren nedenfor.



Figur 1-1 Aktuell hovedstrekning vist med rød strek innenfor sirkelen. Nye Veier AS har ansvaret for utbyggingen av de fire hovedveiene som er markert med rødt på kartet.



Figur 1-2 Oversikt E18 Langangen - Grimstad



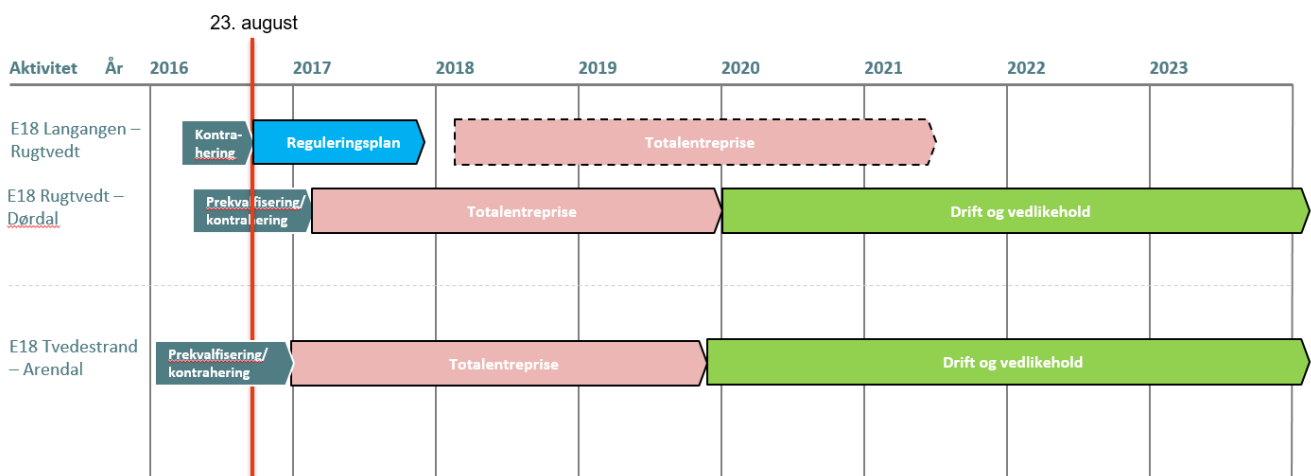
Figur 1-3 Kart med naboparsell i syd til E18 Langangen - Rugtvedt. Utsnitt fra oversiktskart (Nye Veier AS).

1.2 Planlegging av ny E 18 med fire kjørefelt mellom Langangen og Rugtvedt

Fra tilstøtende parsell i nord ble det ferdigstilt ny fire felts motorvei mellom Sky og Langangen i 2012. Den går fra Larvik kommune og inn i Porsgrunn kommune. Fra Rugtvedt og sydover er det detaljregulert ny 4-felts E18 til Dørdal, hele denne strekningen ligger i Bamble kommune. Ny E18 mellom Langangen og Rugtvedt skal ha samme motorveistandard som de to tilstøtende deler av E18, med gjennomgående fire kjørefelt og skiltet hastighet 110km/t.

1.3 Prosjektet

Den planlagte nye motorveistrekningen mellom Langangen og Rugtvedt er ca 18km lang. Den er planlagt med seks nye bruer, bl.a. to nye bruer ved Langangen og en ny bru vest for Grenlandsbrua over Friarfjorden. Det blir seks nye tunneler. Det er planlagt å bruke den eksisterende Grenlandsbrua, Kjørholt- og Bambletunnelen som del av det nye motorveianlegget. Litt over halvparten av den nye motorveien er planlagt å gå i tunnel.



Figur 1-4 Nye Veier AS fremdriftsplan for de tre pågående utbyggingsprosjektene.

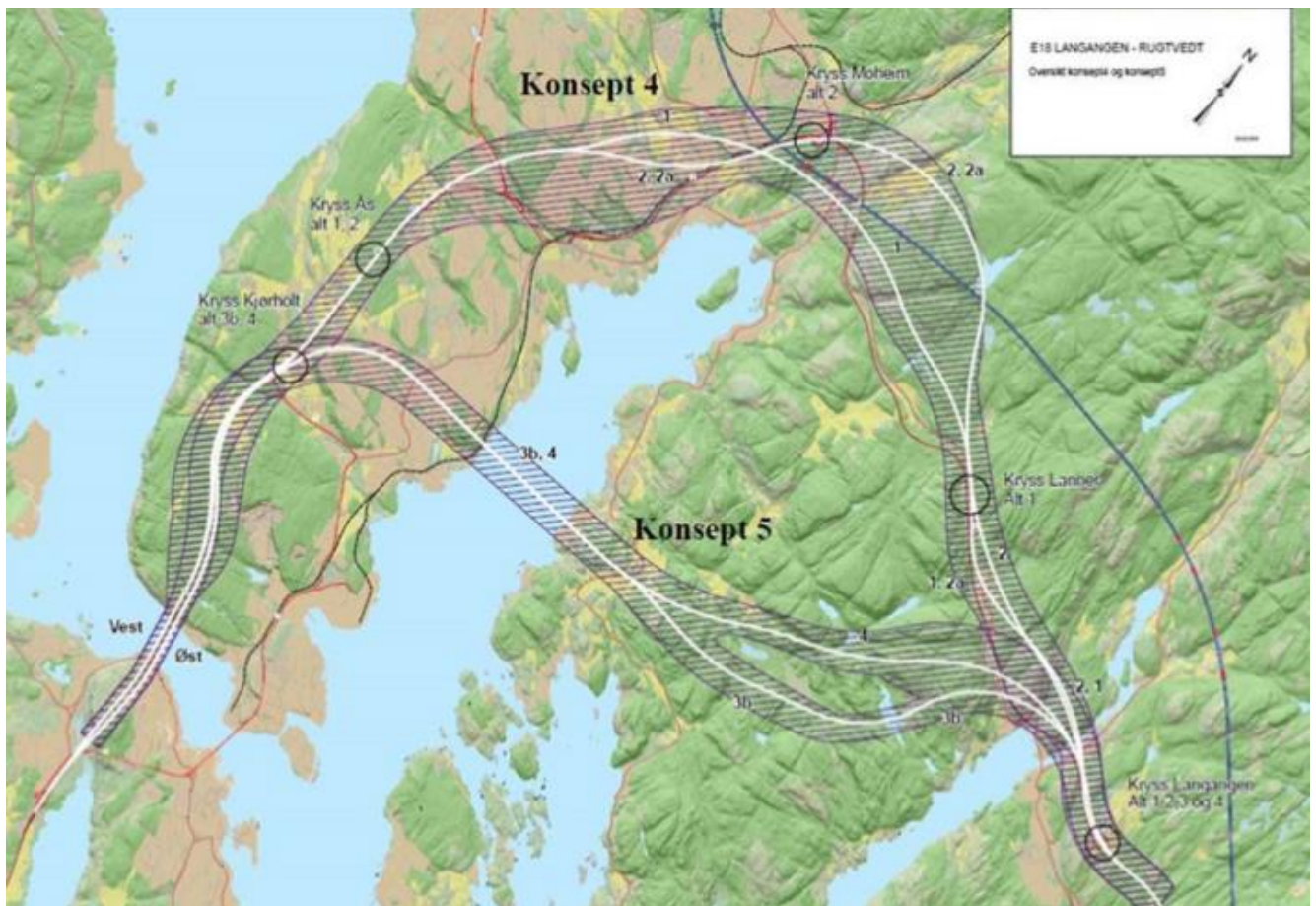
2 KOMMUNEDELPLAN MED KONSEKVENsutREDNING

2.1 Ny E18 Langangen – Rugtvedt

Statens vegvesen utarbeidet en kommunedelplan med konsekvensutredning for ny E18 på strekningen som ble vedtatt høsten 2015.

Hovedmålet i prosjektet har vært å bedre trafikkavviklingen, redusere antall ulykker og å redusere miljøulempene for områdene som er berørt av dagens E18. Forut for dette ble det gjennomført en statlig Konseptvalgutredning (KVU) for E18 Langangen – Grimstad. Det ble avgjort av Regjeringen at konsept 4 fra KVUen skulle følges. Konsept 4 var «Utvidelse til 4 felt i dagens trase».

2.2 Vurderte alternative traseer i kommunedelplanen



Figur 2-1 Vurderte traseer for ny E18 i KDPen, kart fra Kommunedelplanen (Statens vegvesen 2016)

2.3 Vedtak i Porsgrunn og Bamble kommuner

Kommunedelplan med KU for ny E18 Langangen – Rugtvedt ble vedtatt av bystyret i Porsgrunn kommune 3.september 2015 og i Bamble kommunestyre 10.september samme år.

Begge kommunene vedtok at ny Grenlandsbru skal ligge vest for den eksisterende brua. I tillegg vedtok bystyret i Porsgrunn kommune kryssløsninger på Lanner og Ås.

Vedtatt kommunedelplan båndlegger en ca. 400 meter bred korridor. Det videre arbeidet med reguleringsplanen vil fastsette veglinja innenfor denne korridoren.

3 FØRINGER FRA KOMMUNEDELPLANEN FOR DET VIDERE ARBEIDET MED REGULERINGSPLANEN

3.1 Geologi

Fra Langangen til Telemarksporten er det larvikitt – en bergart med svært varierende kvalitet for fjellskjæringer og tunneldrift som vi har på strekningen.

Fra Moheim og vestover til Rugtvedt er det kambrosilurbergarter, i hovedsak kalk og leirskifer. Områder med hornfels er av meget god kvalitet, og disse kan brukes i veglinja. Dette gjelder hovedsakelig Kjørholtunnelen. Bambletunnelen inneholder også hornfels, men her er også svartskifer og alunskifer som ikke kan brukes i veillinja.

Det er nå fastsatt at ny Bambletunnel skal ligge vest for dagens. Det er viktig at grunnforholdene for tunnelpåhugget kartlegges grundig i reguleringsplanfasen, slik at metode for bygging av løsmassetunnel gjennom urmassene ved tunnelmunningen i syd blir fastlagt.

Traséen for Bambletunnelen vil gå gjennom områder med alunskifer. Alunskifer er en svak bergart. Det må påregnes tung stabilitetssikring. Alunskifer kan også være forurensende og må håndteres som forurenset avfall.

I området omkring Herregårdsbekken/Tråholt er det påvist asbest («blåasbest») i berggrunnen. Blåasbesten er farlig for mennesker selv i lave konsentrasjoner. Kjent informasjon og tidligere utførte undersøkelser tyder på at eventuell vegtrase i dette området må gå som «veg i dagen» uten bruk av tunnel. Dette er basert på de erfaringene Jernbaneverket hadde når de krysset denne sonen med blåasbest. Vedtatt korridor 1 har planlagt dagsone parallelt med jernbanen i det aktuelle området. Det er viktig at blåasbestsonen kartlegges endelig i reguleringsplanfasen.

3.2 Masseoverskudd, masselagring og deponier

Det er foreløpig beregnet et masseoverskudd på i størrelsesorden 1,5–2 millioner m³.

Det ble i kommunedelplanprosessen vurdert aktuelle områder for massedeponi. Det ble ikke funnet egnede områder direkte i tilknytning til veglinja for korridor 1, og deponiområder er ikke formelt avklart. Det er tre områder som har vært drøftet i forbindelse med kommunedelplanarbeidet, og alle disse innebærer massetransport ut av linja.

Mulige lagrings-/deponiområder kan være:

- Utfylling i Gunneklevfjorden (inntil 2 mill. m³), foreligger vedtatt reguleringsplan.
- Rasområdet i Norcems gruver (ca. 250 000 m³).
- Steinbruddene langs fylkesveg 60 Mørjevegen.

3.3 Vegtrafikkstøy

Vegtrafikkstøy er beregnet på et overordnet nivå, og det er utarbeidet støysonekart for rød og gul støysone for alle korridorene. Det er telt opp antall støyutsatte bygg i gul og rød sone for de ulike alternativene. Ved utarbeidelse av støyrapporten er fartsgrense 100 km/t lagt til grunn. Det er senere bestemt at E18 på strekningen skal planlegges for 110 km/t. For vedtatt korridor 1 viser foreløpig beregninger at over 270 bygg vil være utsatt for støy over 55 dBA. Rapporten peker på at det er utfordrende å få til effektiv støyskjerming langs støykilden.

I reguleringsplanarbeidet må detaljerte støyberegninger utføres når linja er endelig fastlagt, og støyskjermingstiltak må bestemmes og vises i reguleringsplanen. Veiledning til håndtering av vegtrafikkstøy er gitt i retningslinjen T-1442/2012 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging.

3.4 Lokal luftforurensning

Lokal luftforurensning er beregnet i henhold til forenklet metode som er beskrevet i T-1520 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging. For strekningene hvor vegen går i dagsone er det svevestøv (Pm10) som vil være det største problemet. Rundt tunnelmunningene vil utlufting av tunnelen føre til at transport av nitrogendioksider (NO₂) vil være førende for utbredelsen av luftforurensningssonene. Det er telt opp antall bygg som potensielt vil være utsatt for luftforurensning. For vedtatt korridor 1 kan dette dreie seg om i størrelsesorden 300 bygg.

I reguleringsplanfasen må eksakte beregninger av luftkvaliteten utføres, og avbøtende tiltak må vurderes. Avbøtende tiltak for å redusere ulempene i områdene rundt tunnelportalene kan være luftetårn og luftstyring ved hjelp av vifter.

3.5 Kontrollstasjon

Vedtatt korridor 1 legger opp til kryss på Lanner som kommer i konflikt med eksisterende kontrollstasjon som er etablert for sydgående trafikk på dagens E18. Det må derfor bygges ny kontrollstasjon som følge av tiltaket. Det vil være aktuelt med kontrollstasjon i tilknytning til kryss på Langangen eller Lanner. Kontrollstasjonen bør kun betjene sydgående trafikk. Størrelse bør være omtrent som dagens på Lannerheia, men med noen flere plasser for hensetting av kjøretøy. Plassering og utforming av ny kontrollstasjon må avklares med Statens vegvesen i reguleringsplanprosessen.

3.6 Kollektivknutepunkt

Dagens kollektivknutepunkt på Skjelsvik åpnet 1. juli 2009. Dette knutepunktet betjener både lokalbusser og ekspressbusser fra E18. I KVVU for E18 Langangen–Grimstad anbefales det at det skal legges til rette for ekspressbusser.

I en delrapport fra kommunedelplanarbeidet om Lokal og regional utvikling, er det foreslått å beholde dagens kollektivknutepunkt på Skjelsvik. Lokalisering og utforming av kollektivknutepunkt må vurderes nærmere i reguleringsplanprosessen. Et alternativ kan være å etablere et nytt knutepunkt i tilknytning til krysset på Ås, men det understrekes at arealbruk for kollektivknutepunkt ikke er undersøkt i kommunedelplanprosessen.

4 SPØRSMÅL OM KONSEKVENsutREDNING KNYTTET TIL REGULERINGSPLANARBEIDET

Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven, FOR-2014-12-19-1726 (KU-forskriften) lister opp hvilke planer som alltid skal behandles etter forskriften.

I henhold til §2, *første ledd, bokstav f*) skal reguleringsplaner for tiltak i *vedlegg I* alltid behandles etter forskriften – altså ha konsekvensutredning.

I *vedlegg I* er det listet opp tre kriterier som treffer tiltaket denne reguleringsplanen skal tilrettelegg for:

15. Motorveier og andre avkjørselsfrie veier som er forbeholdt motorisert trafikk.
16. Anlegg av ny vei med minst fire kjørefelt eller utbedring og/eller utvidelse av en eksisterende vei som har to kjørefelt slik at den får minst fire kjørefelt, dersom en slik vei har en lengde på minst 10 km.
17. Veier med investeringskostnader på mer enn 500 millioner kr.

Dette tilsier at det er krav om at denne reguleringsplanen skal ha en konsekvensutredning, men i henhold til § 2, *andre ledd* gjelder ikke bokstav f) for reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet på høyere plannivå og der reguleringsplanen er i samsvar med overordnet plan.

Det var utarbeidet konsekvensutredning til kommunedelplanen, som ble vedtatt av Porsgrunn bystyre 03.09.2015 og av Bamble kommunestyre 10.09.2015. Forutsetningen for arbeidet med reguleringsplanen er den korridoren som er fastsatt i kommunedelplanen. Planarbeidet omfattes derved av unntaket fra utredningsplikt i KU-forskriften § 2, *andre ledd*.

Porsgrunn kommune og Bamble kommune har ut fra dette som rette myndighet etter KU-forskriften, kommet fram til at reguleringsplanen ikke er utredningspliktig etter KU-forskriften § 2, *bokstav f, jf vedlegg I nr 15, 16 og 17*.

5 UTREDNINGER SOM GJENSTÅR I REGULERINGSPLANFASEN

5.1 Krav til utredninger fra tidligere fase

I kommunedelplanen for E18 Langangen – Rugtvedt som ble vedtatt av Porsgrunn og Bamble kommune høsten 2015 pekes det på utredninger som må gjennomføres ved detaljregulering. Viktige utredninger er:

- Kartlegge konsekvensene av inngrep i viktige naturtyper og verneområder
- Anleggsgjennomføring (Påvirkning for nærmiljø, både trafikalt og mht. støy- og luftforurensning)
- Arkeologiske undersøkelser jfr. kml. § 9 (undersøkelsesplikt)
- Blåasbest i berggrunnen
- Avbøtende og kompenserende tiltak for å minimere negative virkninger av det nye veianlegget. (Justering av linjeføring for vei, plassering av deponi og riggområder, støyskjerming, luftforurensning, vegetasjonsskjerming)
- Klimagassutslipp
- ROS-analyse
- Naturressurser
- Matjord
- Kulturmiljø
- Endring av eiendommer – arrondering og tilgjengelighet til landbrukseiendommer (ikke så aktuelt her som det ikke endres på store jordeiendommer).

5.2 Naturmangfold

Tiltaket E18 Langangen-Rugtvedt vil føre til meget store negative konsekvenser for deler av naturmangfoldet på Eidangerhalvøya. Fylkesmannen i Telemark har derfor varslet at det kan være aktuelt å utføres restaurerende eller kompenserende tiltak av tilsvarende arealer som går tapt.

Det må i reguleringsplanfasen søkes å finne løsninger som beslaglegger minst mulig areal i de verdifulle naturtypene og verneområdene. Dette gjelder også arealbeslag i anleggsfasen.

Vegtiltaket vil komme i konflikt med naturvernområdene Frierflogene og Blekebakken. I reguleringsplanfasen må det gjennomføres en prosess med Fylkesmannen i Telemark om søknad om dispensasjon i henhold til naturmangfoldlovens § 48. Søknaden kan utarbeides når det endelige arealbeslaget innen verneområdene er kjent og arts mangfoldet er kartlagt. Feltarbeid i de aktuelle områdene er igangsatt.

5.3 Kulturminner

5.3.1 Arkeologi

Det er ikke utført arkeologiske registreringer i kommunedelplanfasen. Arkeologiske registreringer er bestilt gjennom Telemark fylkeskommune, og vil bli gjennomført i løpet av høsten 2016.

5.3.2 Fredet brumiljø

Grenlandsbrua er forskriftsfredet gjennom «Forskrift om fredning av broer i Statens vegvesens eie» fra 2008. Fredningen av broene skal sikre deres arkitektur og hovedpreg. Både broanleggets hovedstruktur, organisering og detaljering som tekniske løsninger, materialbruk, overflater og det fysiske preget som viser funksjon, skal opprettholdes.

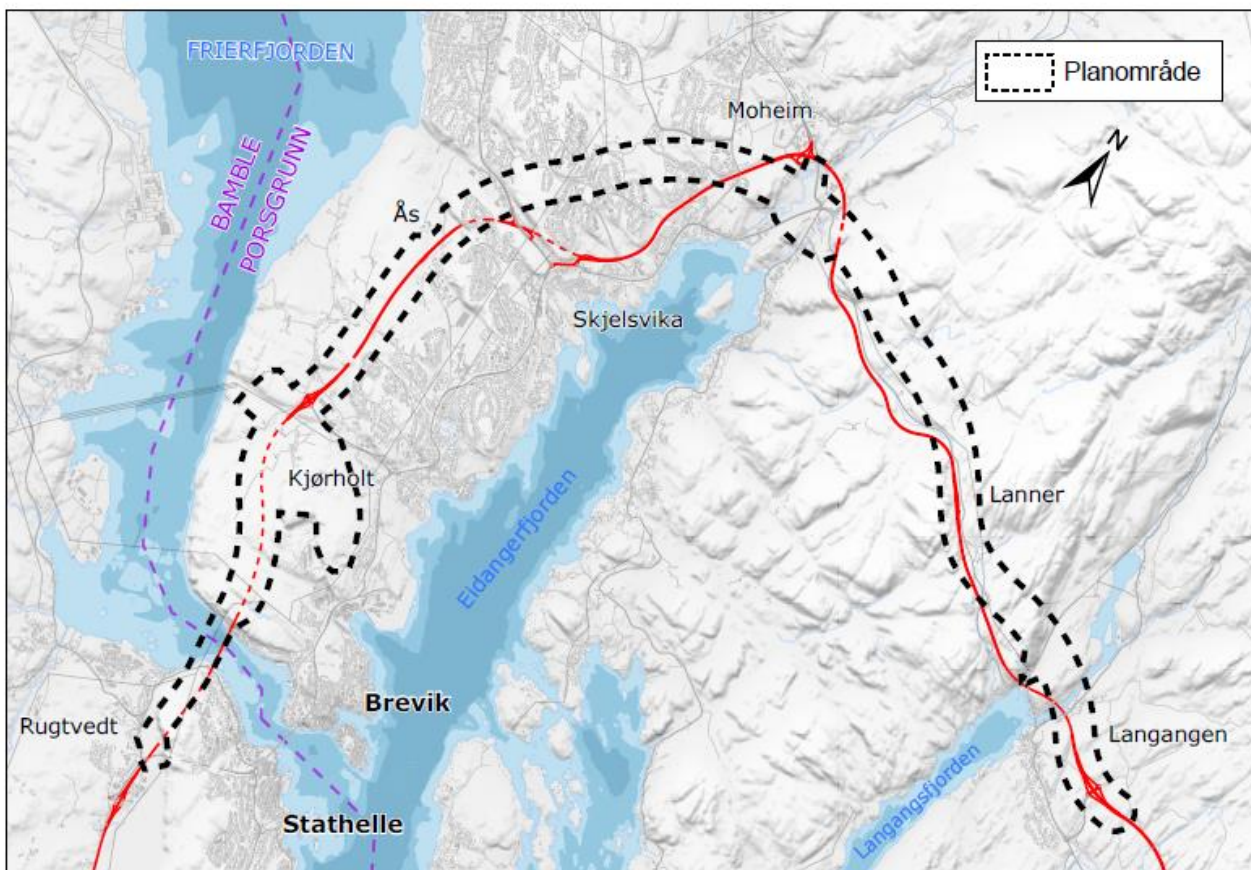
I reguleringsplanprosessen etterstrebes det å få til en best mulig tilpasning av den nye brua til det fredete brumiljøet og det må det avklares med Riksantikvaren om bygging av en ny bru krever dispensasjon fra fredningsbestemmelsene.

5.4 Flytting av høyspentlinja over fjorden

Det går en høyspentlinja over fjorden vest for Grenlandsbrua. Ettersom det i kommunedelplanen er vedtatt at ny bru skal ligge vest for dagens bru, må høyspentlinja flyttes vestover. Dette krever en egen prosess med konsesjonsbehandling i henhold til energiloven. Det er Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) som er konsesjonsmyndighet.

6 PLANPROSESS

Det varsles planoppstart for hele strekningen samtidig, men det er aktuelt å dele den videre planprosessen i to etapper med ulik framdrift og to separate planvedtak.



Figur 6-1 Varslet planområde

Planavgrensningen er nå ved planoppstart satt romslig for å få til en god optimalisering av veianlegget, behandling av sideterreng og tilpasning av midlertidige anleggsområder. Ferdig utarbeidet reguleringsplan vil dekke et betydelig smalere areal.

6.1 Etappe 1 - Bambletunnelen og Kjørholttunnelen

Traseen som er vedtatt i kommunedelplanen innebærer at dagens Bambletunnel, Grenlandsbru og Kjørholtunnel inngår som nordgående løp for den nye 4-flets motorveien. Det skal bygges to nye felt for sydgående trafikk parallelt på vestsiden av det eksisterende anlegget. Statens vegvesen skal rehabilitere Bambletunnelen og Kjørholttunnelen som ledd i et større prosjekt for å bedre tunnelsikkerheten i landet. Arbeidene skal gjennomføres i 2017 og E18 må stenges i anleggsperioden (omkjøring via Brevikbrua). For å redusere den samlede tiden trafikken på E18 må ledes om på lokalveisystemet, er det et mål at reguleringsplanen for denne etappen blir vedtatt våren 2017, slik at sprenging av de nye tunnellopene kan foregå samtidig med rehabiliteringsarbeidene.

6.2 Etappe 2 – Kjørholt til Langangen

Resten av detaljreguleringsplanen for E18 Langangen - Rugtvedt har også stram fremdrift, men har ikke samme nytte av samkjøring med tunnelrehabiliteringsprosjektet til Statens vegvesen.

6.3 Fremdrift

For etappe 1 fra Rugtvedt til Kjørholt legges det opp til offentlig ettersyn av planforslaget i desember 2016 og endelig vedtak i bystyre/kommunestyre i februar 2017.

For etappe 2 fra Rugtvedt til Langangen legges det opp til offentlig ettersyn av planforslaget i løpet av sommeren 2017 og endelig vedtak i bystyret i november 2017.

6.4 Medvirkning

Det planlegges åpne folkemøter på ulike steder i Porsgrunn og Bamble kommune. (Brevik, Rugtvedt, Brevik/Heistad, Eidanger og Langangen), både i forbindelse med planoppstart og ved høring av planforslaget.

I tillegg vil det bli flere særmøter med ulike interesser i planområdet. Hensikten med møtene er å få informasjon fra berørte parter og å kunne ta hensyn til de ulike innspill.

På bakgrunn av erfaringene fra arbeidet med kommunedelplanen legges det foreløpig opp til å gjennomføre to medvirkningsmøter med konkrete løsningsforslag i følgende fokusområder:

- Lillegården, Herregårdsbekken og Kromsdalen (Skolekrets Tveten ungdomsskole).
- Skjelsvikdalen og Brattås.

Mål for møtene er å få ned konkrete interesser på kartet og få innspill til hvordan disse kan ivaretas på best mulig måte i anleggsfasen og ferdig situasjon.

Flere møter kan også bli arrangert etter signaler fra lokalbefolkningen.

I tillegg kan det bli aktuelt å ha møter med lokalt næringsliv, kollektivselskaper, grunneiere og så videre.