



## SÆRUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 19/10024-22  
Saksbehandler Torill Neset

### Kommunedelplan for ny E18 Dørdal - Grimstad

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Kommunestyret	26.09.2019	19/57

**Kommunestyret har behandlet saken i møte 26.09.2019 sak 19/57**

#### Møtebehandling

#### Votering

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

#### Kommunestyret vedtak/innstilling

1. Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for E18 Dørdal – Grimstad, med plankart, bestemmelser, planbeskrivelse og KU-sammenstillingsrapport datert 4.9.2019, vedtas i medhold av Plan- og bygningsloven § 11-15 første ledd.

Vedtaket av kommunedelplanen foretas av hvert enkelt kommunestyre/bystyre for den delen av planen som berører den enkelte kommune. Alle innsigelser er trukket under forutsetning av at planforslaget vedtas med de siste endringene som er innarbeidet i plandokumentene datert 04.09.2019.

Plankoordinator sender kommunedelplanen til Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD), fylkesmannen, regional planmyndighet og berørte statlige myndigheter når den er vedtatt i alle kommunene, jfr. Plan- og bygningsloven §11-15 annet ledd.

Det forutsettes at det i planbeskrivelsen innarbeides følgende:

«Dagens E18 fra nord for Moland industriområde til Buråsen skal fjernes og tilbakeføres til naturlig terreng så snart som mulig etter åpning av ny E18.» Det forutsettes at teksten for Arendal kommune oppdateres slik at ny kommuneplan vedtatt 24.05.2019 ligger til grunn.

# Kommunedelplan for ny E18 Dørdal - Grimstad

## Rådmannens forslag til vedtak

1. Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for E18 Dørdal – Grimstad, med plankart, bestemmelser, planbeskrivelse og KU-sammenstillingsrapport datert 4.9.2019, vedtas i medhold av Plan- og bygningsloven § 11-15 første ledd.

Vedtaket av kommunedelplanen foretas av hvert enkelt kommunestyre/bystyre for den delen av planen som berører den enkelte kommune. Alle innsigelser er trukket under forutsetning av at planforslaget vedtas med de siste endringene som er innarbeidet i plandokumentene datert 04.09.2019.

Plankoordinator sender kommunedelplanen til Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD), fylkesmannen, regional planmyndighet og berørte statlige myndigheter når den er vedtatt i alle kommunene, jfr. Plan- og bygningsloven §11-15 annet ledd.

Det forutsettes at det i planbeskrivelsen innarbeides følgende:

«Dagens E18 fra nord for Moland industriområde til Buråsen skal fjernes og tilbakeføres til naturlig terreng så snart som mulig etter åpning av ny E18.» Det forutsettes at teksten for Arendal kommune oppdateres slik at ny kommuneplan vedtatt 24.05.2019 ligger til grunn.

## Vedlegg

### Bakgrunn (Fakta)

Nye Veier har utarbeidet forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for utbygging til firefelts motorvei på E18 fra Dørdal til Grimstad. I denne saken legges kommunedelplanen for ny E18 Dørdal – Grimstad frem for kommunestyret i Gjerstad, som i likhet med de andre 7 kommunestyrene på strekningen, vedtar kommunedelplanen for den delen av planen som berører den enkelte kommune. Det interkommunale plansamarbeidet v/ styret (som utgjøres av ordførerne i de 8 kommunene) vedtok 12.9.19 å innstille til kommunene på vedtak med tekst slik det fremgår av rådmannens innstilling i saken.

Lenke til dokumentene i saken finnes her:

[Dok-E-003 Planbeskrivelse 04092019 \(PDF, 24 MB\)](#)

[Dok-E-002 Planbestemmelser 04092019 \(PDF, 789 kB\)](#)

[PlankartKDP E18DG A1 v3b Kartutsnitt 1 04092019 \(PDF, 7 MB\)](#)

[PlankartKDP E18DG A1 v3b Kartutsnitt 2 04092019 \(PDF, 7 MB\)](#)

[PlankartKDP E18DG A1 v3b Kartutsnitt 3 04092019 \(PDF, 7 MB\)](#)

[PlankartKDP E18DG A1 v3b Kartutsnitt 4 04092019 \(PDF, 7 MB\)](#)

[PlankartKDP E18DG A1 v3b Kartutsnitt 5 04092019 \(PDF, 6 MB\)](#)

[PlankartKDP E18DG A1 v3b Kartutsnitt 6 04092019 \(PDF, 6 MB\)](#)

[Dok-E-007 Samlerapport konsekvensutredning 04092019 \(PDF, 6 MB\)](#)

[Dok-E-004 Oppsummering høringsuttalelser \(PDF, 2 MB\)](#)

Gjennom planprogrammet, vedtatt av styret i interkommunalt plansamarbeid 23.01.2019, fastsettes avgrensningen av planområdet som danner grunnlaget for videre søk og konsekvensutredning av aktuelle og realistiske korridoralternativer.

Videre fastsetter planprogrammet at konsekvensutredningen skal gjennomføres i tråd med Statens vegvesenshåndbok V712 og at det i tillegg skal gjennomføres følgende tilleggsutredninger:

- Netto ringvirkninger
- Følsomhetsanalyse av endret arealbruk
- Påvirkning på økosystemtjenester
- Miljøoppfølgingsprogram
- Klimabudsjett – inkl. klimavennlig transportutvikling
- Trafikksikkerhetsvurderinger
- Etappevis utbygging
- Anleggsgjennomføring
- Geologiske forhold
- Geotekniske forhold
- 

Planprogrammet fastsetter også videre planprosess med opplegg for medvirkning og framdriftsplan. Foreliggende planforslag er utarbeidet i henhold til fastsatt planprogram; både når det gjelder hvilke korridorer som skulle utredes, metode for konsekvensutredningen, tilleggsutredninger samt medvirkning og framdrift.

#### *Hovedelementer i planforslaget*

Planforslaget innebærer en båndlagt sone for videre planlegging av firefelts motorvei fra Dørdal i Bamble kommune til Tvedestrand og fra Harebakken i Arendal kommune til forbi Øygardsdalen i Grimstad kommune.

Det er planlagt for firefelts motorvei som muliggjør hastighet opptil 130 km/t. Høyeste tillatte hastighet i Norge er 110 km/t, men det er ønskelig å legge til rette for en framtidig økning av fartsgrensen.

Når hastigheten på veien skal økes fra 110 km/t til 130 km/t, er det litt andre krav til utforming av veien. Dette er i hovedsak økt veibredde, krav til stoppsikten øker, som igjen fører til slakere stigningsforhold og slakere kurver.

#### *Konstruksjoner*

I utgangspunktet er det lagt til grunn at det skal etableres bruer når fyllingshøyden overstiger 25 meter. På enkelte strekninger er det av ulike grunner lagt inn bruer for lavere fyllingshøyder, mens det andre steder er vist større fyllinger for å håndtere overskuddsmasser. Det er lagt inn nødvendige bruer over elver og vassdrag.

For tunneler er utgangspunktet at det blir lagt inn tunneler ved fjellskjæringer over 30 meter. Dette er vurdert videre og det er sett på hvert enkelttilfelle. Ofte kan det være et sideskrått terreng som gjør at skjæringshøyden kan være svært forskjellig på de ulike sidene av veien. I kommunedelplanen vedtas korridor for ny E18. Endelig plassering og utforming av veianlegget fastsettes først i reguleringsplan.

#### *Kryssløkalisering*

Forslag til ny veinormal legger opp til at skal det være minimum 5 km mellom kryssene for en vei med denne standarden. Alternative kryssløkaliseringer er utredet på et overordnet nivå

med nødvendig tilkobling til lokalveinettet. I kommunedelplanen avklares antall kryss og lokalisering. Endelig plassering og utforming av kryss fastsettes først i reguleringsplan.

#### *Viltkryssing /faunapassasjer*

Behovet for faunapassasjer der viltet kan krysse ny vei er utredet på et overordnet nivå i arbeidet med utarbeidelse av planforslaget. Viktige trekk er lagt inn i plankartet og det er satt krav til funksjonen for disse kryssingene (f.eks. at oppdatert kunnskap skal legges til grunn for plassering og utforming). Detaljert utforming og nøyaktig plassering vil først bli bestemt gjennom reguleringsplanfasen.

#### *Førstegangsbehandling*

Planforslaget ble førstegangsbehandlet i styremøte i Interkommunalt plansamarbeid den 10.04.2019 hvor det ble fattet vedtak om utlegging av planforslag med konsekvensutredning på offentlig ettersyn.

#### *Uttalelser ved offentlig ettersyn*

Planforslaget har ligget ute til offentlig ettersyn i perioden 10.04.2019 – 28.05.2019. I høringsperioden har det kommet inn til sammen 394 uttalelser – 20 uttalelser fra myndigheter, 112 uttalelser fra organisasjoner og foreninger og 262 uttalelser fra privatpersoner.

Fylkesmannen i Agder og Aust-Agder fylkeskommune har fremmet innsigelser til planforslaget. Flere av innsigelsene går på forhold som kan løses ved justeringer av plankart og bestemmelser. Begge har innsigelse til Nye Veiers anbefalte alternativ i Gjerstad, Risør, Vegårshei og Tvedestrand og ny E18 som dagløsning gjennom Grimstad. Under gjengis de øvrige innsigelsespunktene stikkordsmessig:

- Mangelfull konsekvensutredning og manglende beskrivelse av tiltak som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og evt. kompensere i bygge- og driftsfasen
- Mangelfull utredning av vannmiljøkvalitet
- Risiko for negativ påvirkning av forekomster av elvemusling, ål og dets leveområder
- Mangelfull ROS-analyse
- Bredden på båndleggingssonen og manglende bestemmelser/retningslinjer
- Manglende medvirkning fra barn og unge
- Fremkommelighet for kollektiv og øvrige trafikale virkninger på lokalveinettet
- Metodebruk for verdisetting av jordbruksarealer og manglende føringer for å minimere tapet av dyrka mark
- Kryssløsning på Fjære/Bie
- Tilstrekkelig sikring av viltpassasjer i reguleringsplanfasen
- Innarbeiding av hensynssoner for kulturarv

Det har også kommet uttalelser fra andre myndigheter. Det er fremmet innsigelse fra Statens vegvesen og NVE. Innsigelsene går i hovedsak på temaer som er løsbare ved å gjøre justeringer av plankart og bestemmelser.

Fylkesmennene har en samordningsfunksjon for statlige innsigelser. Både Fylkesmannen i Vestfold og Telemark og Fylkesmannen i Agder har kommet med egne uttalelser hvor de vurderer de statlige innsigelsene. Fylkesmennene gir sin tilslutning til de innsigelsene som er fremmet.

Kommunene som er berørt av planforslagene har også kommet med sine uttalelser. Der det er utredet flere korridorer, er hver kommune særlig opptatt av det alternativet som medfører

minst konsekvens for kommunen. Ellers er de opptatt av å ikke båndlegge for store arealer for å sikre forutsigbarhet både for grunneiere og framtidig næringsutvikling, samt å sikre bindinger for planlegging/bygging av lokalveinettet inkludert tilbud for gående/syklende og for kollektivtrafikken. Flere av kommunene er også opptatt av å sikre miljøinteresser innenfor planområdet, eksempelvis viltpassasjer og friluftslivsinteresser. Kommunene er også opptatt av å komme i gang med reguleringsplanarbeidet for å raskest mulig få klarhet i konkrete løsninger og virkninger for innbyggerne.

Det er mottatt en del uttalelser fra eksisterende lag og foreninger, men mye kan tyde på at flere har organisert seg og skrevet felles uttalelser. Disse uttalelsene går i hovedsak ut på ivaretagelse av viltpassasjer i reguleringsplanen, ivaretagelse av bomiljø/grunnerverv/behov for trafiksikkerhetstiltak, ivaretagelse av friluftslivsinteresser, motstand mot ulike strekninger med daglinje.

Høringsuttalelsene fra privatpersoner går i all hovedsak ut på temaer om lokale forhold som vil bli vurdert i reguleringsplanfasen. Mange er eksempelvis opptatt av eksakt plassering av veilinja som skal bygges og hvordan dette påvirker deres hverdagssituasjon knyttet til støyskjerming, barrierevirkninger for vilt, luftkvalitet, behov for omlegging av adkomster og lokalveier, trafiksikkerhet for skoleveier, forbindelser til nærturområder og negative virkninger i anleggsperioden. Mange er også opptatt av forhold knyttet til innløsning og erstatning – dette er forhold som først kan avklares i reguleringsplanfasen.

#### *Endringer etter førstegangsbehandling*

Formålet med offentlig ettersyn etter Plan- og bygningsloven er blant annet å få inn lokal og regional kunnskap og informasjon som enten er uteglemt eller som man ikke har vært klar over i utarbeidelsen av planforslaget. Gjennom høringsperioden har det kommet innspill som har utvidet kunnskapsgrunnlaget for planen og som har bygget opp under valget av korridor. Som forberedelser til neste planfase har det også blitt jobbet med ytterligere avklaringer og detaljering av planen som har bidratt til innsnevring av båndleggingsområdet mellom Østerholtheia og Brokelandsheia.

#### **Vurderinger:**

Generelt:

En felles kommunedelplan for 8 kommuner har aldri vært gjennomført i Norge tidligere. Planen er et planmessig nybrottsarbeid som har brukt nye planverktøy og ikke minst vært avhengig av en god lokal politisk prosess for å lykkes. Planleggingstiden har blitt vesentlig redusert i forhold til tidligere metoder med konseptvalgutredning, konsekvensutredninger og kvalitetssikring. Alle disse forhold er ivare tatt i denne kommunedelplanprosessen, men de har i større grad gått parallelt og raskere enn før. Dette medfører en betydelig samfunnsmessig gevinst ved at en kan starte utbygging tidligere.

En felles kommunedelplan har vært et lokalt alternativ til andre planprosesser, bl.a. statlig reguleringsplan.

De 8 kommunene har ansatt felles plankoordinator. Dette har vært en nøkkelfaktor for å lykkes med prosjektet og vedkommende har vært kommunenes representant inn i den daglige dialogen med alle interessenter, regionale myndigheter, Nye Veier og deres innleide konsulenter.

Nye Veier vil etter at kommunedelplanen er vedtatt i alle 8 kommuner jobbe videre med finansiering av utbyggingen. Dette gjelder både intern prioritering av Nye Veiers midler og evt brukerfinansiering. Det er aktuelt å fortsette samarbeidet mellom kommunene videre under reguleringsplanarbeidet. Det vil bli framlagt egen sak på dette for kommunestyret.

Eventuelle konkrete merknader til utforming, tilleggsarbeider, m.m. anbefales å tas i reguleringsplanarbeidet. Det forslaget til kommunedelplan som nå ligger på bordet, vil gi et godt grunnlag for reguleringsplan.

De innspill som Gjerstad kommune har hatt i forbindelse med trasevalg er i hovedsak imøtekommet. Den røde linjen på plankartet er en eksempellinje og det vil forekomme mindre justeringer, men traséen må ligge innenfor den sonen for korridor som plankartet viser.

Vedtak av kommunedelplanen foretas av hvert enkelt kommunestyre/bystyre for den delen av planen som berører den enkelte kommune. Alle innsigelser er trukket under forutsetning av at planforslaget vedtas med de siste endringene som er innarbeidet i plandokumentene datert 4.9.2019.

#### *Virkning av båndleggingssonen:*

Planforslaget markerer en veilinje med tykk, rød strek, bruer med en bredere strek og tunneler med stiplet linje. Kryssområder er markert med en blå sirkel og lokalveier som inngår i den nye kryssløsningen er markert med en tynnere rød linje.

Rundt veilinja er det et skravert område, som er forslag til båndlagt område. Innenfor det båndlagte området skal ny E18 planlegges. Båndleggingen betyr at området får et generelt bygge- og deleforbud i 4 år fra planen er vedtatt. Bygge- og deleforbudet skal gi nødvendig tid til å få utarbeidet en reguleringsplan som avklarer arealbruken i detalj, uten at det gjennomføres tiltak som kan være til hinder for planleggingen og utbyggingen av ny E18.

#### *Veien videre etter vedtak av kommunedelplanen.*

Alle parter er interessert i fortgang i den videre prosessen etter vedtak av kommunedelplan. Nye Veier vil likevel ikke starte påfølgende regulering for E18 før finansiering og konkrete planer for utbygging er på plass.

Det vil derfor være behov for avklaringer i flere pressområder før den tid. Brokelandsheia i Gjerstad er et slikt pressområde. Sammen med vedtaksbehandling av kommunedelplanen for E18 foreligger det derfor et forslag på 3-partsavtale mellom Nye Veier, Aust-Agder fylkeskommune og de aktuelle kommunene (vedlegg 13) hvor partene forplikter seg til innen ett år etter vedtak av kommunedelplanen for E18 å gjennomføre et overordnet, planfaglig arbeid med sikte på å redusere bredden på båndleggingssonen. For Gjerstad gjelder dette området rundt Brokelandsheia.

Gjerstad kommune har spilt inn ønske om en ytterligere presisering at når enkeltsaker oppstår om nyetablering eller utvidelse av eksisterende virksomheter i tilknytning til båndleggingssonen i område Brokelandsheia forplikter partene seg til umiddelbart å avklare om tillatelse til bygging kan gis. Den endelige versjonen av denne avtalen foreligger ikke i skrivende stund (19.9.19), og blir ettersendt når den foreligger.

## **Konklusjon**

Rådmannen anbefaler at kommunestyret fatter vedtak i samsvar med innstillingen fra det interkommunale planutvalget, som er som følger:

1. Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for E18 Dørdal – Grimstad, med plankart, bestemmelser, planbeskrivelse og KU-sammenstillingsrapport datert 4.9.2019, vedtas i medhold av Plan- og bygningsloven § 11-15 første ledd.

Vedtak av kommunedelplanen foretas av hvert enkelt kommunestyre/bystyre for den delen av planen som berører den enkelte kommune. Alle innsigelser er trukket under forutsetning av at planforslaget vedtas med de siste endringene som er innarbeidet i plandokumentene datert 04.09.2019.

Plankoordinator sender kommunedelplanen til Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD), fylkesmannen, regional planmyndighet og berørte statlige myndigheter når den er vedtatt i alle kommunene, jfr. Plan- og bygningsloven §11-15 annet ledd.

Det forutsettes at det i planbeskrivelsen innarbeides følgende:

«Dagens E18 fra nord for Moland industriområde til Buråsen skal fjernes og tilbakeføres til naturlig terreng så snart som mulig etter åpning av ny E18.» Det forutsettes at teksten for Arendal kommune oppdateres slik at ny kommuneplan vedtatt 24.05.2019 ligger til grunn. 30.september.2019