



PLANBESKRIVELSE FOR ENDRING AV KOMMUNEDELPLAN FOR E18 DØRDAL–GRIMSTAD

Delstrekning Arendal–Grimstad

Nasjonal PlanID:

Arendal: 09062019-19

Grimstad: 315

05.11 | 24

Prosjekt nr.:	100607
Oppdragsgiver:	Nye Veier AS
Dokumentnummer:	NV42E18AG-PLA-PLN-0001

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	05.11.2024	NO1E7T	NOISES	NOHOLL

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse

Kontaktinformasjon:

Karl Arne Hollingsholm, prosjektleder, Sweco
Tlf. 930 16 226, e-post: karl.arne.hollingsholm@sweco.no

Forord

E18 på stekningen fra Dørdal til Grimstad er en del av hovedveiforbindelsen mellom Oslo og den sørlige og sørvestlige delen av landet. Nye Veier har ansvar for planlegging, bygging og drift av denne veistrekningen.

På vegne av Nye Veier har Sweco utarbeidet plandokumenter for endring av kommunedelplan for E18 Dørdal–Grimstad på strekningen Arendal–Grimstad. Formålet med endringen er å snevre inn båndleggingssonen på strekningen, slik at omfanget av båndlagte arealer reduseres i tråd med ønsker fra Arendal og Grimstad kommuner. For andre strekninger omfattet av kommunedelplan for E18 Dørdal–Grimstad, vil tidligere vedtatt plan fortsatt gjelde.

Denne forenklede planbeskrivelsen er utarbeidet i henhold til plan- og bygningsloven og inngår som en del av beslutningsgrunnlaget når Arendal og Grimstad kommuner skal ta stilling til planendringen.

Innhold

1	Innledning	5
1.1	Hensikten med planendringen.....	5
1.2	Planområde.....	6
1.3	Forslagsstiller og plankonsulent	6
1.4	Vurdering av behov for konsekvensutredning.....	6
2	Planprosess og medvirkning	6
2.1	Varsling av planoppstart – innkomne merknader	7
2.2	Videre framdrift.....	14
3	Rammer og retningslinjer som gjelder for området	14
3.1	Gjeldende kommunedelplan	14
4	Beskrivelse av planforslaget	15
4.1	Reduksjon av båndleggingssonen – hovedprinsipper	15
4.2	Videreføring av bestemmelser som bestemmelsesområder	15
4.3	Beskrivelse av delstrekning Harebakken–Sørsvann (kartblad 4).....	17
4.4	Beskrivelse av delstrekning Sørsvann–Lunderød (kartblad 4).....	18
4.5	Beskrivelse av delstrekning Lunderød–Tingstveit (kartblad 4 og 5).....	18
4.6	Beskrivelse av delstrekning Tingstveit–Hausland (kartblad 5).....	19
4.7	Beskrivelse av delstrekning Hausland–Gjømle (kartblad 5 og 6).....	20
4.8	Beskrivelse av delstrekning Gjømle–Øygårdsdalen (kartblad 6)	21
5	Virknings av planforslaget	21
5.1	Forholdet til gjeldende kommunedelplan	21
5.2	Betydning for gjennomføring av veiltaket	22
5.3	Betydning for hensyn som skal ivaretas i videre planlegging.....	22
5.4	Betydning for rettighetshavere	22
6	Vedlegg	23

1 Innledning

Planbeskrivelsen er, sammen med plankart og bestemmelser, en del av de formelle plandokumentene etter plan- og bygningsloven. Planbeskrivelsen skal beskrive planens formål, hovedinnhold og virkninger, samt planens forhold til rammer og retningslinjer som gjelder for området.

1.1 Hensikten med planendringen

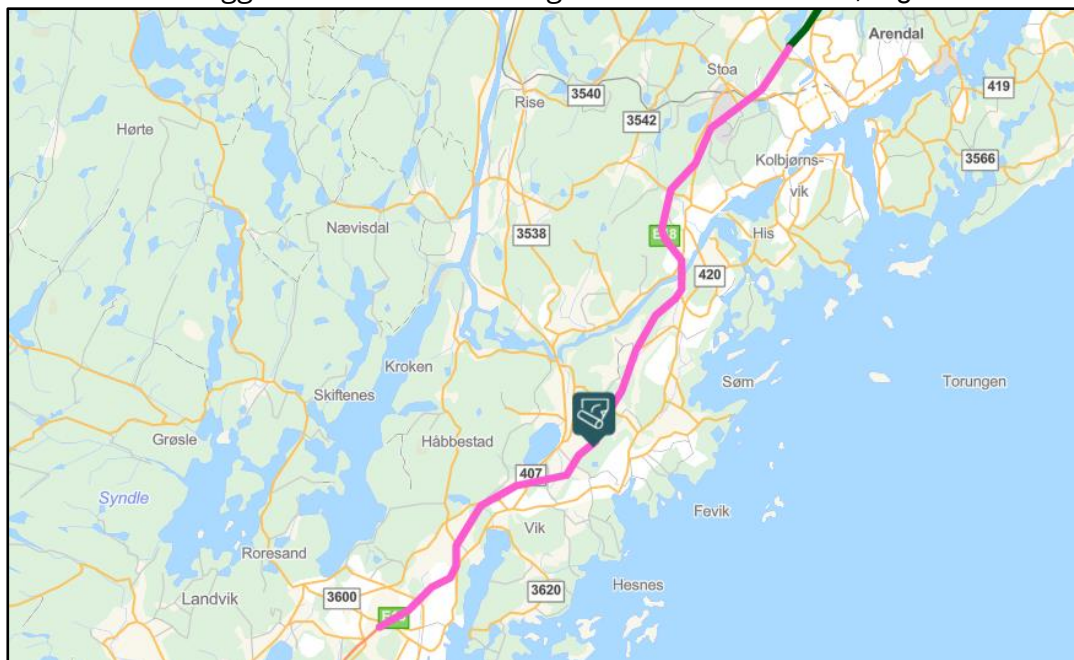
Nye Veier har, i samarbeid med Arendal og Grimstad kommuner, satt i gang arbeid med å endre båndleggingssonen for E18 i vedtatt kommunedelplan for E18 Dørdal–Grimstad. Hensikten med planarbeidet er å snevre inn båndleggingssonen på strekningen Arendal–Grimstad, slik at omfanget av båndlagte arealer reduseres.

Nye Veier har videreutviklet konseptet for ny E18 i etterkant av at gjeldende kommunedelplan ble vedtatt, og har nå mer kunnskap om aktuelt trasévalg og behov for arealer innenfor korridoren. Arendal og Grimstad kommuner ønsker at båndleggingssonen reduseres, slik at restriksjonene for en del berørte eiendommer og arealer i planområdet oppheves. Det er derfor ønskelig å innsnevre båndleggingssonen der det er mulig. En forutsetning for endringen er at ny E18 fortsatt skal kunne bygges i tråd med intensjonen i vedtatt kommunedelplan, uten at reduksjonen i båndleggingssonen medfører større konsekvenser ved en fremtidig gjennomføring.

Planarbeidet medfører kun at plankart og bestemmelser for strekningen Arendal–Grimstad endres. Øvrige dokumenter til vedtatt kommunedelplan for E18 Dørdal–Grimstad vil fortsatt gjelde, inkludert planbeskrivelse, konsekvensutredning og tilhørende fagrapporter. Planarbeidet medfører heller ingen endringer for andre strekninger som er omfattet av gjeldende kommunedelplan for E18 Dørdal–Grimstad.

1.2 Planområde

Planendringen omfatter den delen av gjeldende kommunedelplan for E18 Dørdal–Grimstad som ligger innenfor Arendal og Grimstad kommuner, Figur 1-1.



Figur 1-1 Strekningen som planendringen omfatter vist med rosa linje. (Kilde: Nye Veier)

1.3 Forslagsstiller og plankonsulent

Planarbeidet utføres av Nye Veier AS med Sweco Norge AS som rådgiver, i tett samarbeid med Arendal og Grimstad kommuner.

1.4 Vurdering av behov for konsekvensutredning

Gjeldende kommunedelplan for E18 Dørdal–Grimstad er konsekvensutredet i samsvar med kravene i plan- og bygningsloven og forskrift om konsekvensutredninger. Det er vurdert at den foreslåtte planendringen ikke utløser krav om ytterligere utredninger av konsekvenser. Planendringen dreier seg om å redusere omfanget av båndlagte arealer for veien, uten at innholdet i bestemmelser om ivaretagelse av hensyn til miljø og samfunn endres.

2 Planprosess og medvirkning

Planendringen forventes ikke å medføre negative virkninger for noen parter eller interesser. Planarbeidet gjennomføres derfor som en mindre endring i samsvar med plan- og bygningsloven § 11-17 andre punktum. Det innebærer en forenklet prosess uten planprogram og ordinært offentlig ettersyn. Berørte myndigheter skal likevel gis anledning til å uttale seg. Det er valgt å gjennomføre frivillig varsel om oppstart, for å få innspill som har betydning for ny avgrensning av båndleggingssonen. Endringen vil av samme grunn også legges ut til frivillig offentlig ettersyn.

2.1 Varsling av planoppstart – inkomne merknader

Planoppstart ble varslet i Agderposten og Grimstad Adressetidende lørdag den 17. august 2024. I tillegg fikk viktige offentlige myndigheter et varselsbrev om oppstart av planarbeidet datert den 16. august 2024. Varsel om oppstart av planarbeidet ble også lagt ut på Arendal og Grimstad kommuners nettsider.

Frist for å sende inn innspill til saken var 8. september 2024.

På bakgrunn av varsel om oppstart, kom det inn 13 innspill. Totalt er det 4 innspill fra offentlige myndigheter, og 9 innspill fra organisasjoner, næringsaktører og privatpersoner. Kopi av inkomne innspill til planoppstart ligger vedlagt, se vedlegg 3.

Følgende har gitt innspill:

Offentlige myndigheter:

1. Agder fylkeskommune
2. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)
3. Statens vegvesen
4. Statsforvalteren i Agder

Organisasjoner, næringsliv og privatpersoner:

5. Bernt Eide på vegne av Sigurd Eide (Grimstad)
6. Betania Menighetssenter (Grimstad)
7. IT Eiendomsutvikling ved Jens Rune Gjeruldsen (Grimstad)
8. Magnus Kristiansen (Grimstad)
9. Geir Evensen (Arendal)
10. Siv Myrene Rislåa (Arendal)
11. Stærk & Co a.s. på vegne av Mira Repstad AS (Arendal)
12. Stærk & Co a.s. på vegne av Stoaveien 16 Invest AS (Arendal)
13. Varden Utvikling AS ved Petter Oppegaard (Arendal)

Innspillene fra de offentlige myndighetene handlet om følgende:

- Påpeker at en reduksjon av båndleggingssonen ikke skal gå på bekostning av utviklingen av E18.
- Minner om at tiltak for å unngå, avbøte og kompensere negativ konsekvens ofte krever arealer utover de som direkte knyttes til veifremføring.
- Forventer at det beholdes tilstrekkelige arealer innenfor båndleggingssonen til at nødvendige tilpasninger og avbøtende og kompensierende tiltak kan realiseres, herunder at nødvendige hensynssoner kan innarbeides i plankart.
- Mener det er viktig at båndleggingssonen ved Bergemoen beholdes og at sonen fremdeles følger plangrensen for detaljregulering for E18 Øygardsdalen – Nørholmkil.

- Anbefaler å være tilbakeholden med innskrenkninger i arealet mellom tunnelåpning og mulig nytt kryss i Øygårdsdalenområdet grunnet risiko for solblendning.
- Viser til erfaringer fra planlegging av ny motorvei på strekningen E18 Tvedestrand – Bamble der manglende båndleggingssone gir utfordringer for planleggingen. Ettersom at strekningen deles opp, må planområdet til stadighet utvides. Gjentatte høringsrunder beslaglegger tid og ressurser hos myndigheter og privatpersoner.

Innspillene fra organisasjoner, næringslivet og privatpersoner omhandlet i stor grad ønsker om å snevre inn båndleggingssonen på egne eiendommer slik at disse kan utvikles. Dette gjelder ved følgende områder:

- Vik (Grimstad)
- Øygårdsdalen (Grimstad)
- Frivoll (Grimstad)
- Bringsvær (Grimstad)
- Bjorbekk (Arendal)
- Klodeborg Pukkverk (Arendal)
- Stoa og Harebakken (Arendal)

Et av innspillene gjelder støy og luftforurensning ved boligområdet Engene på grensen mellom Arendal og Grimstad.

2.1.1 Uttalelser

Under følger en oppsummering med svar på alle innkomne uttalelser til varslet oppstart.

Nr.	Nr.	Avsender	Oppsummering	Svar
Offentlige myndigheter				
1	1-1	Agder fylkeskommune	Fylkeskommunedirektøren mener det er viktig at en slik reduksjon av båndleggingssonen ikke skal gå på bekostning av utviklingen av ny E18, og legger nevnt forutsetning til grunn i vurderingen. Vi har ingen øvrige merknader til saken.	Innspillet tas til orientering.
2	2-1	Direktoratet for samfunns-sikkerhet og beredskap (DSB)	DSB påpeker at Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, og at DSB samarbeider med Statsforvalteren vedrørende faglige innspill. Hvis det er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.	Innspillet tas til orientering.
3	3-1	Statens vegvesen	Statens vegvesen understreker viktigheten av å beholde båndleggingssonen for den nye E18-strekningen mellom Arendal og Grimstad. De mener at dette vil sikre at den nye E18 kan bli en integrert del av et helhetlig transportsystem for regionen. Det oppfordres til å begrense innskrenkninger i båndleggingssonen for å sikre tilstrekkelig areal for den nye motorveien og tilknytning til lokalveinettet. Statens vegvesen anbefaler at båndleggingssonen opprettholdes, for å gi forutsigbarhet for arealplanleggingen i kommunene og sikre areal til ny E18.	Arbeidet med å redusere båndleggingssonen forutsetter at det skal være mulig å bygge ny 4 felts motorvei innenfor båndleggingssonen, uten at dette vil føre til store begrensninger for en fremtidig gjennomføring. Justeringene av båndleggingssonen gir en god forutsigbarhet for både ny E18 og for de eiendommene som nå ikke lenger ligger under veiplanens båndlegging.
	3-2	Statens vegvesen	Det er spesielt viktig for Statens vegvesen å beholde båndleggingssonen på Bergemoen og at den følger reguleringsplangrensene i detaljreguleringsplanen E18 Øygardsdalen–Nørholmen.	Vedtatt kommunedelplan for Dørda – Grimstad avviker fra reguleringsplangrensene det vises til. Det er kun gjort mindre justeringer av båndleggingssonen rundt Øygardsdalen.
	3-3	Statens vegvesen	Det påpekes en risiko for solblending for trafikanter som kommer opp fra en tunnel under Grimstad, noe som må utredes i detaljreguleringsplanen. Statens vegvesen anbefaler derfor å være	Tas til orientering.

			tilbakeholden med innskrenkninger i arealet mellom tunnelåpning og mulig nytt kryss i Øygardsdalenområdet.	
	3-4	Statens vegvesen	De påpeker at manglende båndleggingssone kan føre til utfordringer i planleggingen, som sett på strekningen E18 Tvedestrand-Bamble, hvor planområdet har måttet utvides og har medført gjentatte høringsrunder.	Tas til orientering.
4	4-1	Statsforvalteren i Agder	Statsforvalteren vil minne om at tiltak for å unngå, avbøte og kompensere negativ konsekvens ofte krever arealer utover de som direkte knyttes til veifremføring. Eksempelvis kan ivaretagelse av naturlig terreng tilgrensende til veier være beste løsning for å unngå at veistøyen spres utover store områder. Med bakgrunn i dette forventer Statsforvalteren at det beholdes tilstrekkelige arealer innenfor båndleggingssonen til at nødvendige tilpasninger og avbøtende og kompenserende tiltak kan realiseres, herunder at nødvendige hensynssoner kan innarbeides i plankart. Ber om å få kopi av vedtaket ved oppdatert plan.	Tas til orientering. For å bevare intensjonen i vedtatt kommunedelplan, er tidligere bestemmelser knyttet til H710-arealer videreført i dette planforslaget som bestemmelsesområder.
Organisasjoner, næringsliv og privatpersoner				
5	5-1	Bernt Eide på vegne av Sigurd Eide (Grimstad)	Viser til eiendom, gbnr. 40/26 i Grimstad. Det er ønskelig å utvikle deler av tomt til blant annet lagerformål. Det vil i den forbindelse arbeides mot en omregulering fra LNF til næring. Eide har behov for byggetillatelse 50 meter fra vei og mener at eiendommen blir ubrukelig om sonen er på over 100 meter. Trenger dette bekreftet.	Båndleggingssonen er noe innsnevret, men det vil fremdeles være behov for å båndlegge deler av gbnr. 40/26. Sonen som tidligere var på ca. 100 meter rundt nevnte eiendom, er nå ca. 70 meter.
6	6-1	Betania Menighets-senter (Grimstad)	Viser til eiendom, gbnr. 4/14 i Grimstad. Ber om at hele eiendommen tas ut av båndleggingssonen da det er ønskelig å utvikle tomten, og trenger at den frigjøres fra båndleggingssonen.	Store deler av gbnr. 4/14 ligger utenfor båndleggingssonen i forslag til endret kommunedelplan.
7	7-1	IT Eiendomsutvikling ved Jens Rune Gjeruldsen (Grimstad)	Viser til Storvold boligfelt i Grimstad. Påpeker at det har vært dialog med Nye Veier, og ber om at området for utbygging vurderes frigjort fra båndleggingssonen slik at det søkes igangsetting til kommunen så snart som mulig.	Området det vises til i innspillet, ligger utenfor båndleggingssonen i forslag til endret kommunedelplan.
8	8-1	Magnus Kristiansen (Grimstad)	Viser til eiendommene gbnr. 40/35, 40/169 og 40/159 i Grimstad. Uavhengig av hvor stort krysset blir på Vik, mener Kristiansen at det	Gbnr, 40/159 og 169 ligger utenfor båndleggingssonen i forslag til endret

			her må være mulig med en justering. Stiller også spørsmål vedrørende når det antas at endringen blir vedtatt.	kommunedelplan. Deler av gbnr. 40/35 vil fremdeles bli berørt.
9	9-1	Geir Evensen (Arendal)	Innspillet ble sendt inn etter at høringsfristen hadde gått ut. Innspillet er sendt Arendal og Grimstad kommuner, Nye Veier, Statens vegvesen og Agder fylkeskommune. Innspillet belyser bekymringer vedrørende fremtidig planlegging av arealer på/nær E18 i området Engane/Linnheia – Arendal/Grimstad. Det er ønskelig at det settes tilstrekkelig fokus på støy i videre planlegging.	Innspillet tas til orientering. Bestemmelsene sikrer at retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) og retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520) skal legges til grunn i reguleringsplanarbeidet.
	9-2	Geir Evensen (Arendal)	På Engene/Linnheia er det planlagt mer enn 1000 boliger – svært mange av disse vil være påvirket av hvordan E18 og tilgrensende skog planlegges videre. Dagens E18 har frem til i våres hatt en grønn skjerm mot jordene v/Bjønnum. Trærne har fungert som både støyskjerm og som filtre for luftforurensing/svevestøv for turområder på jordene og for de nye boligene på Engene. Det siste året er det foretatt hogst langs E18 i dette området. Påpeker at Lekeplasser, hager og annet uteareal påvirkes av støy fra E18, spesielt hvis det som i dag fungerer som støyskjerm blir kappet ned. Ny E18 MÅ ha gode løsninger for støyskjerming, hvis ikke ødelegges utendørs bokvalitet i disse nye boligområdene.	Innspillet tas til orientering.
	9-3	Geir Evensen (Arendal)	Påpeker at det foreligger nå interesse for mulig solcelleanlegg tett inn på E18 i det samme området. Mener det ikke bør bygges ned skog for å lage solcelleparker. Det er ikke gitt at dette området egner seg til solcelleanlegg hvis man også tar bokvalitet, støy, friluftsliv og folkehelse i nåværende og fremtidig boligområde på Engene/Linnheia med i vurderingene. Fjernes skogen langs E18 for å lage solcellepark, blir bokvalitet og friluftsliv dårligere.	Innspillet tas til orientering.
	9-4	Geir Evensen (Arendal)	Påpeker paradokset ved å følge forskrifter for bygging uten å garantere at løsningene blir gode. Spesielt når det gjelder støy, er det ikke tilstrekkelig å bare referere til T-1442, innendørs støyverdier, da utendørs støy ikke har samme regelverk. Dette kan føre til at folk tilbringer mer tid inne i stedet for å sosialisere seg ute, noe som kan påvirke livskvaliteten.	Støy vil utredes og planlegges ytterligere i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Se svar til 9-1.

			For at boligprosjektene i Arendal og Grimstad skal bli vellykkede, er det viktig at kommunene involverer relevante etater for å finne gode støyreducerende løsninger. Dette kan inkludere planbestemmelser som sikrer kvalitet både innendørs og utendørs, samt proaktiv planlegging for å unngå fremtidige utfordringer.	
	9-5	Geir Evensen (Arendal)	Ber mottakere av uttalelsen tilstrebe kvalitetsmål med ny vei. Eksempelvis «Ny europavei skal øke fremkommelighet og redusere transporttid mellom Arendal og Grimstad. Veien skal gi mindre støy til omgivelsene enn dagens vei». <i>Eller</i> «Ny solcellepark skal, i tillegg til å produsere kraft, sikre god skjerming av støy fra E18 mot jordene på Bjønnum, boligområdet på Engene og fremtidige boliger på Linnheia».	Innspillet tas til orientering.
	9-6	Geir Evensen (Arendal)	Til alle adressater i uttalelsen: Vil ny europavei planlegges med gode løsninger for støyskjerming langs vei for å skjerme nåværende og fremtidige boligområder på Engene og Linnheia?	Støy vil utredes og planlegges ytterligere i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Se svar til 9-1.
	9-7	Geir Evensen (Arendal)	Til Grimstad kommune: Kan Grimstad kommune garantere at eventuell videre planlegging av ny solcellepark langs E18 sikrer at støy mot jorder og boligområder ikke øker som følge av nedbygging av skog?	Denne prosessen avklarer ikke solcellepark. Dette behandles i en egen sak.
	9-8	Geir Evensen (Arendal)	Til Arendal og Grimstad kommuner: Har kommunene samarbeid om arealplanlegging og støy i slike områder nær kommunegrenser – slik at tiltak i kommunene ikke ødelegger for hverandre?	Dette avklares i samarbeid mellom Arendal og Grimstad kommune.
10	10-1	Siv Myrene Rislåa (Arendal)	Viser til 4 eiendommer ved Bjorbekk, og mener at det ut ifra dagens planer ikke ser ut til at de blir berørt. Påpeker at det er ca. 90 meter fra kant på eksisterende vei til slutt på en naturlig støyvoll som ligger der i dag. Det er allerede 3 felt slik den er i dag og det vil ikke være nødvendig med ytterligere plass. Mener det er mer naturlig å utvide veien mot skole pga. kurve. Om det blir en påkjørsel fra Nedenes vil denne komme med ca. 140 meters avstand og en flyover vil ikke komme i konflikt med husene. Det vil	Eiendommene det vises til i innspillet, ligger utenfor båndleggingssonen i forslag til endret kommunedelplan.

			har stor betydning for beboerne om de kan bli tatt ut av båndleggingssonen.	
11	11-1	Stærk & Co a.s. på vegne av Mira Repstad AS (Arendal)	Det bes om at båndleggingssonen justeres slik at den ikke båndlegger arealene avsatt til «Steinbrudd og masseuttak» og «Industri» (hele eller deler av gnr. 435, bnr. 1,5, 10, 16, og gnr. 436 bnr. 123,124, 390, 418, 467) i gjeldene detaljreguleringsplan for Klodeborg Pukkverk, i Arendal kommune. Påpeker at et svært stort areal er båndlagt, som ifølge Nye Veier tidligere ble benyttet til massedeponi. Det forstås slik at massedeponi sannsynligvis ikke lenger er aktuell bruk av området, og Klodeborg pukkverk har behov for fleksibilitet til å utvikle områdene i tråd med gjeldende regulering.	Store deler av området det vises til ligger utenfor båndleggingssonen i forslag til endret kommunedelplan.
12	12-1	Stærk & Co a.s. på vegne av Stoaveien 16 Invest AS (Arendal)	Viser til tidligere korrespondanse med Nye Veier vedrørende gbnr. 433/168 i Arendal kommune. Anmoder om at båndleggingssonen justeres slik at den ikke båndlegger de arealene som reguleres til byggeområde i pågående detaljregulering. Pågående regulering hensyntar tilstrekkelig areal for mulig ny tilførselsvei til Stoa.	Tas til orientering. Endret båndleggingssone berører kun mindre deler av det nevnte, varslede planområdet.
13	13-1	Varden Utvikling AS ved Petter Oppegaard (Arendal)	Viser til gbnr. 444/197 i Arendal. Det arbeides med en boligutvikling i området, på nordsiden av E18 mellom Harebakken og Stoa. Viser til historikk for utvikling av eiendommen som har pågått siden 2013, og ber om at båndleggingssonen for dette område kan frafalle.	Deler av gbnr. 444/197 ligger utenfor båndleggingssonen i forslag til endret kommunedelplan.
	13-2	Varden Utvikling AS ved Petter Oppegaard (Arendal)	Når det bes om frafall av båndlegging (ikke bare reduksjon til 100 meter) er det av hensyn til adkomsten for all trafikk for Heidalen. Dagens adkomst benytter bro over gjeldende E18. Det forstås slik at broen må fjernes når ny E18 skal etableres. Varden Utvikling AS mener at det ikke er noen god løsning å erstatte dagens bro, fordi resten av adkomsten er svingete, smal og uten fortau. Bebyggelsen er slik at utbedring ikke lett lar seg gjøre. Varden Utvikling AS har i den sammenheng sett på ny adkomst som kan benyttes for hele Heidalen og vedlegger en skisse de har fått utredet av Planfolket i Kristiansand. Mener denne skissen ligger innenfor forutsetningen for redusert båndlegging, slik at ny E18 fortsatt kan bygges i tråd med intensjonene i vedtatt KDP.	Innspillet tas til orientering.

2.2 Videre framdrift

Det tas sikte på at forslaget til kommunedelplan med justert båndleggingssone sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i månedsskiftet november/desember 2024. Det legges opp til at planforslaget kan vedtas vinteren 2025, med forbehold om at det ikke kommer merknader i høringsperioden som er til hinder for dette.

3 Rammer og retningslinjer som gjelder for området

Planens forhold til overordnede rammer og retningslinjer er beskrevet i planbeskrivelsen for gjeldende kommunedelplan for E18 Dørdal–Grimstad, og det henvises til denne for ytterligere informasjon. Under beskrives rammene som ligger i gjeldende kommunedelplan, som er førende for denne endringen.

3.1 Gjeldende kommunedelplan

Kommunedelplan for E18 Dørdal–Grimstad ble vedtatt 24. september 2019. Planen avklarer korridor for ny E18 på strekningen. I kommunedelplanen er ny E18 satt av med tilstrekkelig areal til optimalisering av veitraseen, rigg- og anleggsområder, midlertidige anleggsveier, kryssløsninger m.v. Selve veitraseen med kryss er vist med illustrasjonslinje i plankartet. Arealformålene i plankartet er eksisterende formål som i gjeldende kommuneplanens arealdel.

Hele arealet innenfor planavgrensningen er vist med hensynssone etter plan- og bygningsloven § 11-8 tredje ledd bokstav d – båndlegging i påvente av vedtak etter plan- og bygningsloven. Formålet med båndleggingssonen er å sikre mot arealbruk som kan gjøre senere veibygging vanskelig. Eiendommer som er berørt, kan fortsatt vedlikeholdes og oppdateres på ordinær måte. Det er bare større tiltak, som ikke samsvarer med formålet med båndleggingen, som ikke er tillatt innenfor båndleggingssonen. Senere reguleringsplaner skal fastsette nøyaktig trasé innenfor det området som er båndlagt i kommunedelplanen.

Båndlegging i påvente av vedtak etter plan- og bygningsloven eller andre lover er tidsbegrenset til fire år, men kan etter søknad forlenges med fire år. Søknad om forlenging av båndleggingen for fire nye år for strekningen Arendal–Grimstad ble innvilget av Statsforvalteren i Agder i mars 2024, og gjelder fram til 23. september 2027.

4 Beskrivelse av planforslaget

4.1 Reduksjon av båndleggingssonen – hovedprinsipper

I arbeidet med innsnevring av båndleggingssonen, er det lagt til grunn en forutsetning om at ny E18 fortsatt skal kunne bygges i tråd med intensjonen i vedtatt kommunedelplan. Det legges vekt på at båndlagt areal skal være tilstrekkelig til å gjennomføre de mest aktuelle trasévalgene innenfor korridoren uten nevneverdige økte kostnader. Som prinsipp vil båndleggingssonen fjernes over selve tunnellopet der veitraseen skal gå i tunnel, fordi det er lite sannsynlig at tiltak her vil påvirke gjennomføringen av reguleringsplanen.

Det legges videre vekt på at den innsnevrede båndleggingssonen ikke skal legge begrensninger på eiendommer som etter all sannsynlighet ikke vil berøres av ny E18 basert på dagens oppdaterte kunnskapsgrunnlag. I ny avgrensning av båndleggingssonen vil man i størst mulig grad unngå at båndleggingssonen går gjennom eksisterende bygg og eiendomsgrenser, der det er mulig. For eksisterende bygg avklares det om de bør ligge innenfor eller utenfor båndleggingssonen. Den innsnevrede båndleggingssonen følger for det meste eiendomsgrenser og eksisterende lokal- og tilkomstveier, der dette gir en hensiktsmessig avgrensning av båndleggingssonen. Disse grepene skal bidra til klarere rettstilstand for utvikling av dagens eiendommer som ligger innenfor kommuneplankorridoren.

Eksisterende avgrensning av kommunedelplanen med formål beholdes som i dag. Dermed endres ikke gjeldende plangrunnlag ut over innsnevringen av båndleggingssonen. Dette gjør det også enklere å få oversikt over hvor båndleggingssonen er foreslått justert.

4.2 Videreføring av bestemmelser som bestemmelsesområder

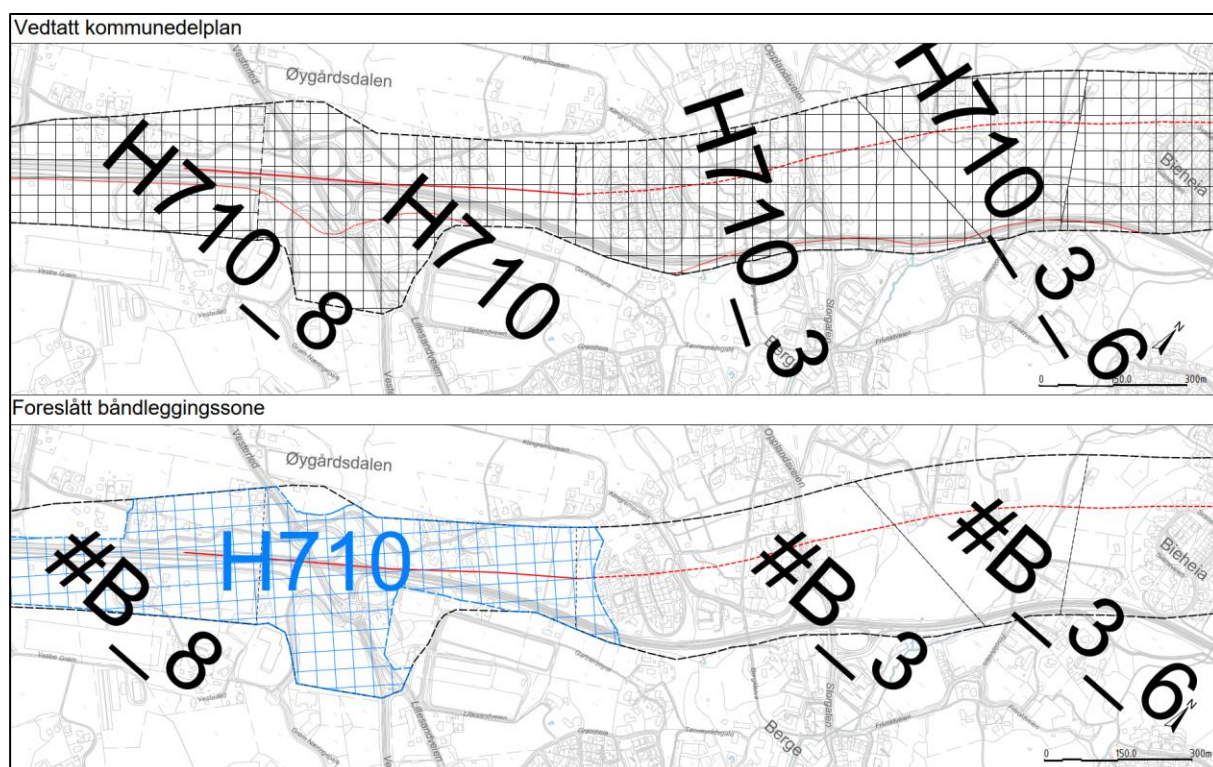
I gjeldende kommunedelplan er båndleggingssonen (H710), jf. pbl. § 11-8 tredje ledd bokstav d, delt inn i delområder som det er knyttet bestemmelser til. Bestemmelsene (H710_1 til H710_8) omfatter blant annet framtidig infrastruktur, hensyn til natur- og kulturmiljø og fareområder. Der båndleggingssonen (H710) snevres inn eller faller bort, vil disse bestemmelsene ikke lenger gjelde. Dette kan påvirke hvordan de aktuelle hensynene kan ivaretas i senere reguleringsplanarbeid. Bestemmelsene må derfor videreføres på annen måte, for å unngå at en reduksjon av båndleggingssonen gir utilsiktede endringer i planen.

Eksisterende bestemmelser foreslås som en følge av dette videreført som bestemmelsesområder (#B_1 til #B_8), Figur 4-1. Bestemmelsesområder er en måte å fastsette virkeområde for bestemmelser når de avviker fra grenser som følger av arealformål og hensynssoner i planen, jf. nasjonal produktspesifikasjon for arealplan. Bestemmelsesområdene vil i størrelse og avgrensning tilsvare delområdene av båndleggingssonen (H710_1 til H710_8) i gjeldende kommunedelplan. Dette medfører

behov for å endre overskriftene i bestemmelsene til kommunedelplanen og at selve bestemmelsesområdene (#B_1 til #B_8) legges inn i plankartet. Dette vurderes som en hensiktsmessig løsning som sikrer at bestemmelsene videreføres uendret, og som samtidig gjør plankartet og bestemmelsene tilstrekkelig enkle å forstå.

Det er vurdert å bruke hensynssoner i stedet for bestemmelsesområder for å videreføre bestemmelsene til båndleggingssonens delområder. Det er imidlertid konkludert med at dette ikke er en tilfredsstillende løsning, fordi det vil svekke mange av interessene som bestemmelsene skal ivareta. Dette skyldes at det til flere av de aktuelle hensynssonene bare kan gis retningslinjer på kommuneplannivå, ikke bestemmelser. Dette gjelder hensynssoner etter pbl. § 11-8 tredje ledd bokstav c – *sone med særlig hensyn til landbruk, reindrift, mineralressurser, friluftsliv, grønnstruktur, landskap eller bevaring av naturmiljø eller kulturmiljø, med angivelse av interesse.*

Det er bare til hensynssone etter pbl. tredje ledd bokstav a – *sikrings-, støy- og faresoner med angivelse av fareårsak eller miljørisiko* – at det kan gis bestemmelser på kommuneplannivå. For å unngå større endringer av plankartet og overlapp mellom bestemmelsesområder og hensynssoner, foreslås også disse videreført som bestemmelsesområder.

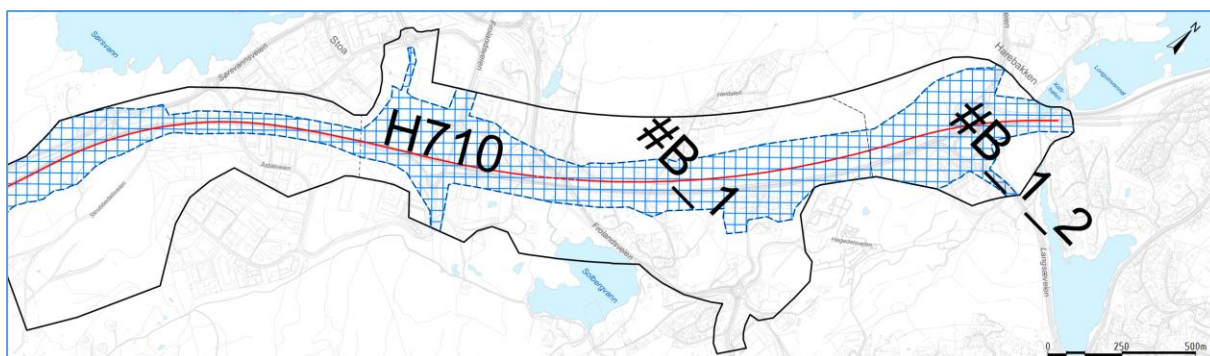


Figur 4-1 Utsnitt som viser båndleggingssonen i gjeldende kommunedelplan øverst. Foreslått løsning i dette planforslaget nederst, med justert båndleggingssone (H710_) vist med blått rutenett og bestemmelser videreført som bestemmelsesområder (#_). (Kilde: Sweco)

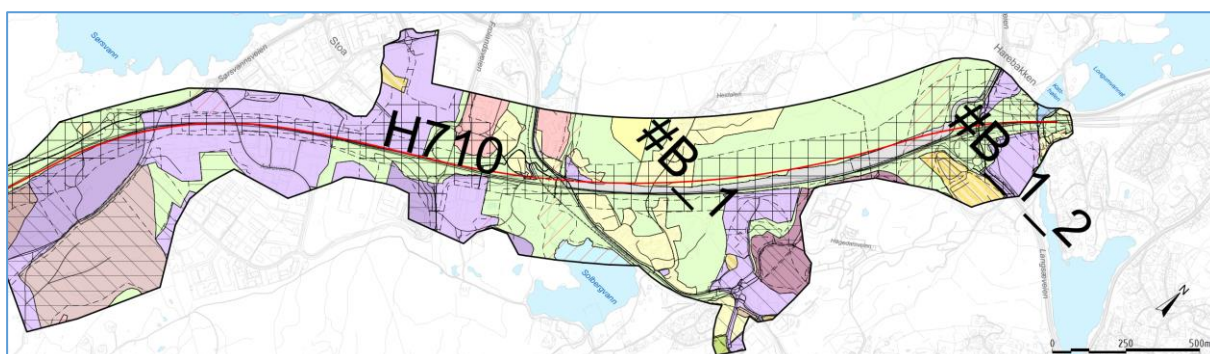
I de videre delkapitlene vises utsnitt av forslag til ny båndleggingszone og bestemmelsesområder. Forslaget til ny båndleggingszone innebærer om lag en halvering av arealet som er båndlagt i påvente av vedtak etter plan- og bygningsloven (H710).

4.3 Beskrivelse av delstrekning Harebakken–Sørsvann (kartblad 4)

På denne delstrekningen går kommunedelplankorridoren gjennom store næringsområder ved Harebakken og Stoa, Figur 4-2 og Figur 4-3. Ved kryssingen av Rånakanalen, er båndleggingssonen foreslått vesentlig innsnevret med bakgrunn i videreutviklingen av trasévalg som er gjort etter at gjeldende kommunedelplan ble vedtatt. Båndleggingssonen er foreslått trukket utenom Kjøpesenteret Alti Harebakken, samtidig som tilstrekkelig areal til kryssløsning ved Harebakken ivaretas. Stoa næringsområde har høy utnyttelse tett inntil eksisterende vei. Det vurderes at ny E18 kan bygges uten å gjøre store inngrep i næringsområdet, og båndleggingssonen foreslås derfor snevret inn slik at bebyggelsen i hovedsak faller utenfor båndleggingen. Tilstrekkelig areal til kryssløsning ved Stoa ivaretas også i foreslått ny avgrensning av båndleggingssonen.



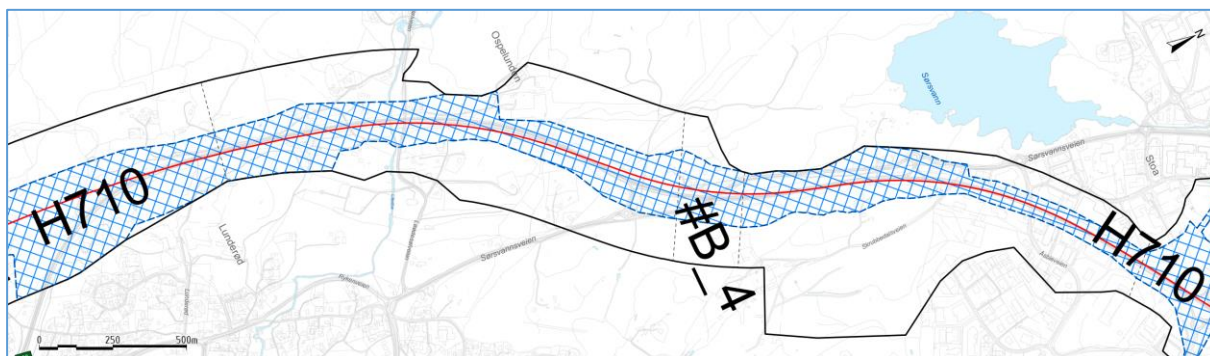
Figur 4-2 Illustrasjon av forslag til ny redusert båndleggingszone og nye bestemmelsesområder på delstrekning Harebakken–Sørsvann. (Kilde: Sweco)



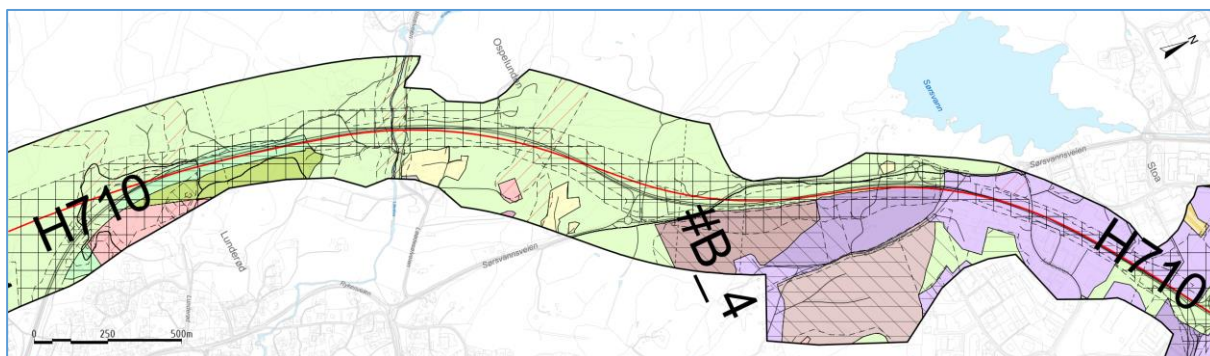
Figur 4-3 Forslag til endret kommunedelplan på delstrekning Harebakken–Sørsvann. (Kilde: Sweco)

4.4 Beskrivelse av delstrekning Sørsvann–Lunderød (kartblad 4)

På denne delen av strekningen er båndleggingssonen i gjeldende kommunedelplan forholdsvis bred. Med bakgrunn i videreutviklingen av trasévalg som er gjort i ettertid, er båndleggingssonen foreslått vesentlig innsnevret, Figur 4-4 og Figur 4-5. Dette vil frigi store arealer, som i dag er delvis bebyggt. Blant annet er Klodeborg pukkverk i sin helhet foreslått tatt ut av båndleggingssonen.



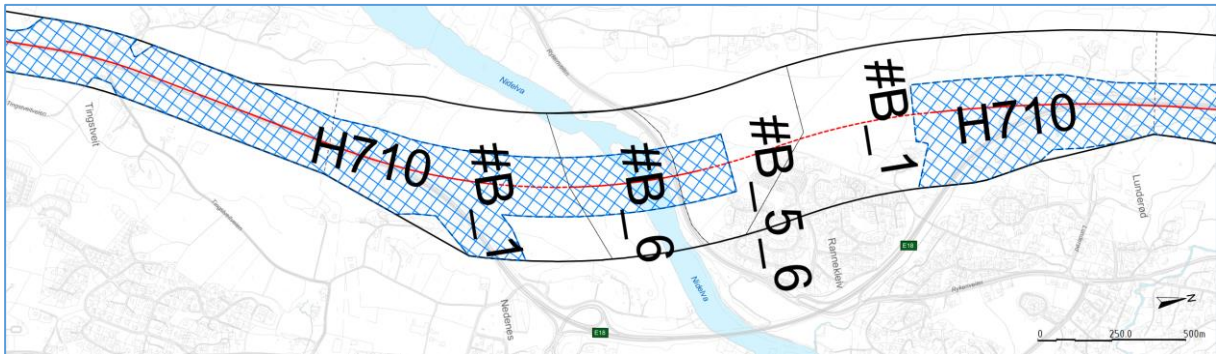
Figur 4-4 Illustrasjon av forslag til redusert båndleggingssone og nye bestemmelsesområder på delstrekning Sørsvann–Lunderød. (Kilde: Sweco)



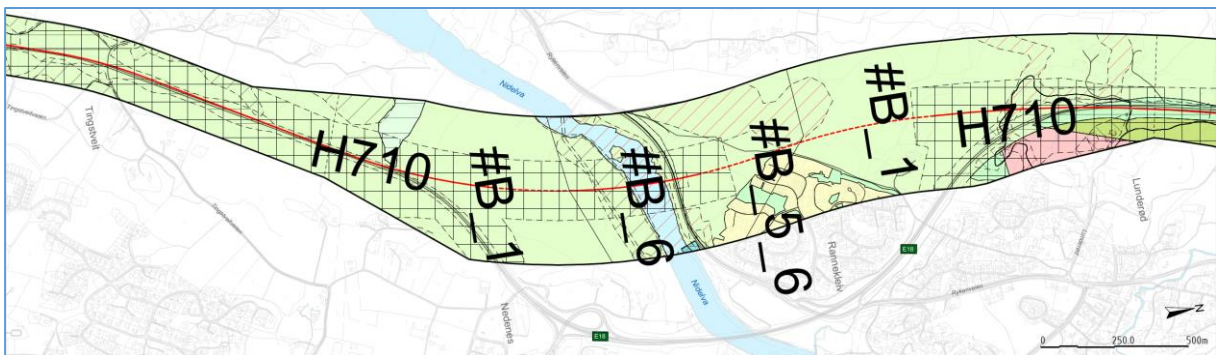
Figur 4-5 Forslag til endret kommunedelplan på delstrekning Sørsvann–Lunderød. (Kilde: Sweco)

4.5 Beskrivelse av delstrekning Lunderød–Tingstveit (kartblad 4 og 5)

På denne delstrekningen vil ny E18 krysse Nidelva, Figur 4-6 og Figur 4-7. Det er foreslått at båndleggingssonen snevres vesentlig inn på begge sider av krysningspunktet, med bakgrunn i videreutviklingen av trasévalg som er gjort etter at den gjeldende kommunedelplanen ble vedtatt. Det beholdes likevel et tilstrekkelig areal til å muliggjøre ulike varianter for kryssing av Nidelva. På nordsiden av Nidelva er båndleggingssonen foreslått tatt ut der ny E18 planlegges i tunnel. Dette vil frigi forholdsvis store arealer i boligområdet ved Rannekleiv. Gjeldende bestemmelser foreslås videreført som bestemmelsesområder, også der båndleggingssonen foreslås tatt bort over tunnelen.



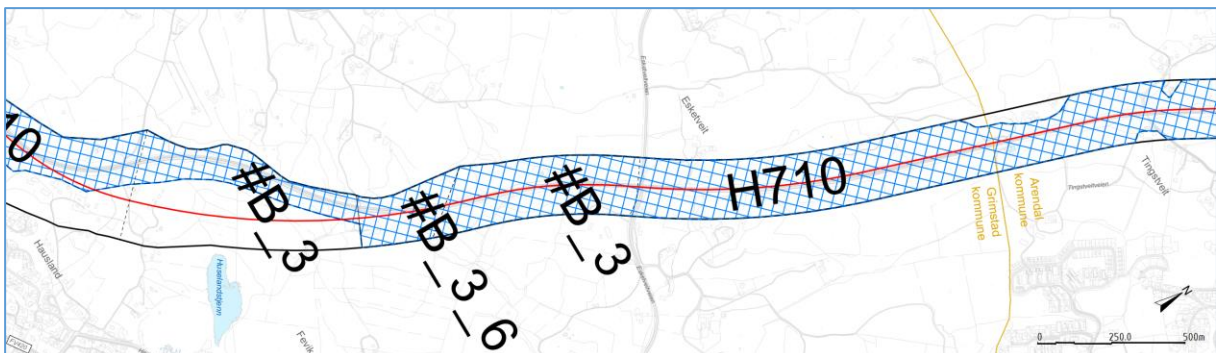
Figur 4-6 Illustrasjon av forslag til redusert båndleggingssone og nye bestemmelsesområder på delstrekning Lunderød-Tingstveit. (Kilde: Sweco)



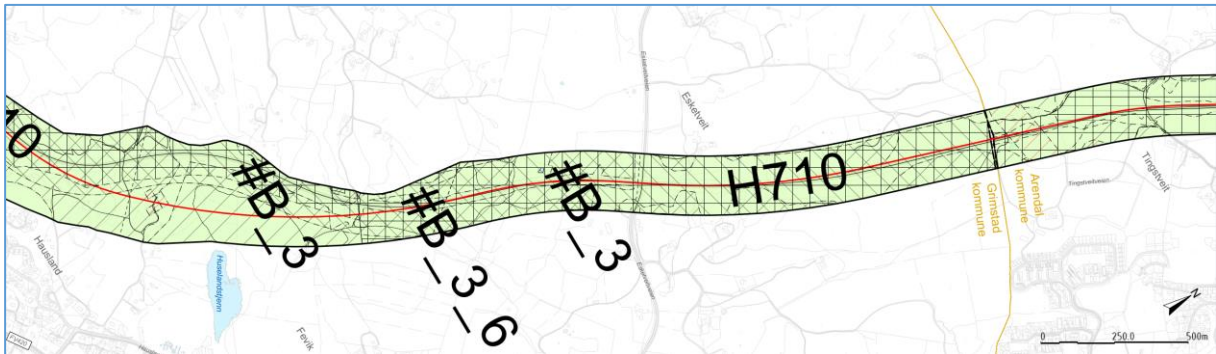
Figur 4-7 Forslag til endret kommunedelplan på delstrekning Lunderød-Tingstveit. (Kilde: Sweco)

4.6 Beskrivelse av delstrekning Tingstveit-Hausland (kartblad 5)

Fra kommunegrensen og sørvestover er båndleggingssonen i gjeldende kommunedelplan forholdsvis smal, og den er derfor foreslått videreført med noen mindre justeringer. Gjennom Fevikmarka er båndleggingssonen foreslått vesentlig innsnevret, da det er vurdert å ikke være behov for hele arealet som er båndlagt i gjeldende kommunedelplan, Figur 4-8 og Figur 4-9.



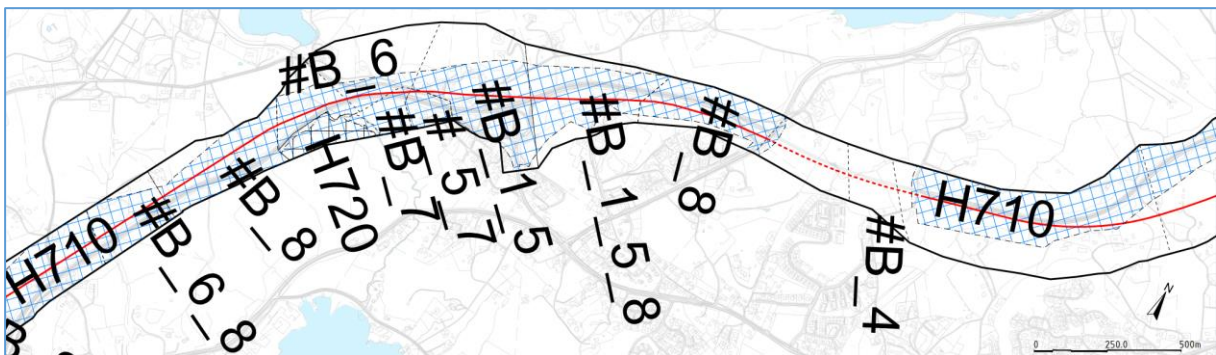
Figur 4-8 Illustrasjon av forslag til redusert båndleggingssone og nye bestemmelsesområder på delstrekning Tingstveit-Hausland. (Kilde: Sweco)



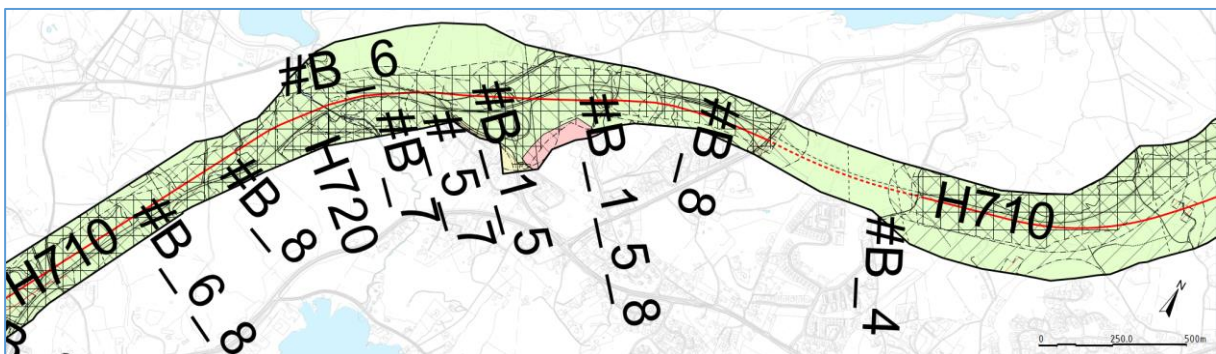
Figur 4-9 Forslag til endret kommunedelplan på delstrekning Tingstveit–Hausland. (Kilde: Sweco)

4.7 Beskrivelse av delstrekning Hausland–Gjømle (kartblad 5 og 6)

Gjennom Fevikmarka er båndleggingssonen foreslått vesentlig innsnevret, da det ikke er vurdert å være behov for hele arealet som er båndlagt i gjeldende kommunedelplan, Figur 4-10 og Figur 4-11. Ved Grimstadporten er båndleggingssonen foreslått tatt ut over eksisterende og planlagt tunnel. På sørvestre del av delstrekningen er båndleggingssonen foreslått videreført med mindre justeringer, med unntak av en større innsnevring ved Spedalen. Båndleggingssonen rundt Sæveli naturreservat (H720) videreføres. Gjeldende bestemmelser foreslås videreført som bestemmelsesområder, også der båndleggingssonen foreslås tatt bort over tunnelen.



Figur 4-10 Illustrasjon av forslag til redusert båndleggingssone og nye bestemmelsesområder på delstrekning Hausland–Gjømle. (Kilde: Sweco)

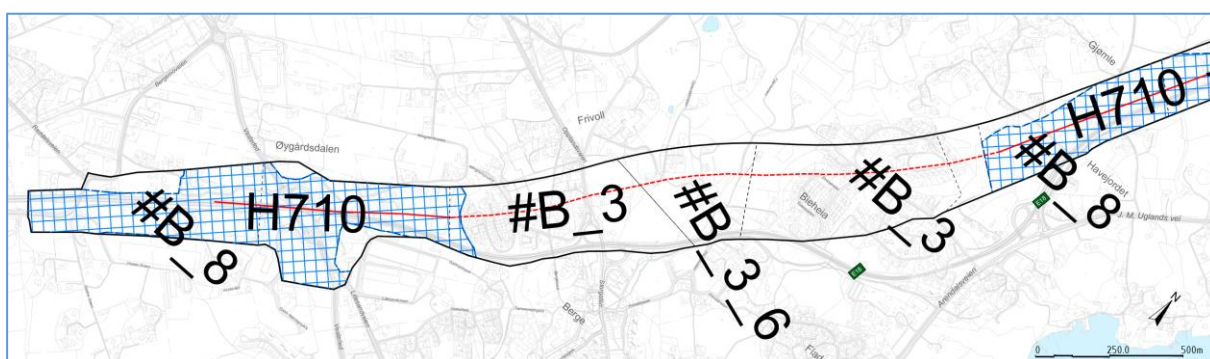


Figur 4-11 Forslag til endret kommunedelplan på delstrekning Hausland–Gjømle. (Kilde: Sweco)

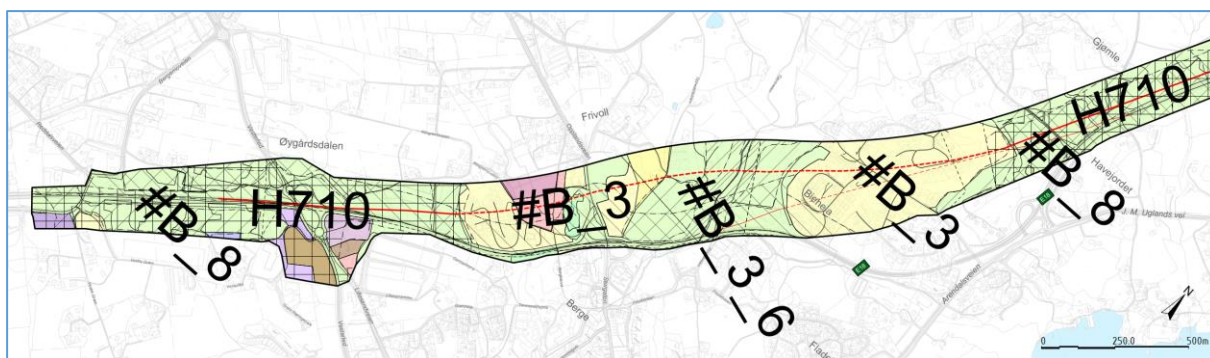
4.8 Beskrivelse av delstrekning Gjømle–Øygårdsdalen (kartblad 6)

På delstrekningen er den viktigste endringen at båndleggingssonen foreslås tatt ut over planlagt tunnel mellom Frivoll og Bie, Figur 4-12 og Figur 4-13. Dette vil friggi store arealer i ett tett utbygd område. Ved Øygårdsdalen er det lagt vekt på å videreføre store deler av båndleggingssonen, slik at det er tilstrekkelig areal for ny kryssløsning.

Båndleggingssonen foreslås ellers noe innsnevret der det er vurdert å ikke være behov for hele arealet som er båndlagt i gjeldende kommunedelplan. Gjeldende bestemmelser foreslås videreført som bestemmelsesområder, også der båndleggingssonen foreslås tatt bort over tunnelen.



Figur 4-12 Illustrasjon av forslag til redusert båndleggingssone og nye bestemmelsesområder på delstrekning Gjømle–Øygårdsdalen. (Kilde: Sweco)



Figur 4-13 Forslag til endret kommunedelplan på delstrekning Gjømle–Øygårdsdalen. (Kilde: Sweco)

5 Virkninger av planforslaget

5.1 Forholdet til gjeldende kommunedelplan

Innsnevring av båndleggingssonen innebærer ingen endring av planavgrænsningen, og arealet som omfattes av kommunedelplan for E18 Dørdal–Grimstad vil derfor være det samme. Illustrert veilinje endres heller ikke, og alle bestemmelser til planen videreføres uendret. Endringen innebærer kun at omfanget av båndlagte arealer reduseres. Det legges derfor til grunn at hovedintensjonen med gjeldende kommunedelplan er ivarettatt.

5.2 Betydning for gjennomføring av veiltaket

Arbeidet med innsnevring av båndleggingssonen tar utgangspunkt i Nye Veiers videreutvikling av konseptet for ny E18. Dette har gitt mer kunnskap om aktuelt trasévalg og behovet for arealer innenfor korridoren. Dette gjør at en reduksjon i båndleggingssonen kan gjennomføres uten at det påvirker muligheten til å bygge ny E18 i tråd med intensjonen i vedtatt kommunedelplan. Dersom det likevel skulle vise seg å være nødvendig å gå utenfor den reduserte båndleggingssonen enkelte steder, vil konsekvensen være begrenset til noe økte kostnader i forbindelse med innløsning av eiendommer.

5.3 Betydning for hensyn som skal ivaretas i videre planlegging

Planendringen innebærer at omfanget av båndlagte arealer for senere vedtak av reguleringsplan reduseres. Bestemmelser om hensyn som skal ivaretas i senere reguleringsplanlegging videreføres som bestemmelsesområder, uten endringer. Selv om det båndlagte arealet reduseres, vil en senere reguleringsplan om nødvendig kunne omfatte arealer utenfor båndleggingssonen. Dette vil avklares i senere reguleringsplan. Innsnevringen av båndleggingssonen vil dermed ikke være til hinder for at veitraséen kan optimaliseres med hensyn til miljø- og samfunnshensyn. Det er derfor vurdert at en innsnevring av båndleggingssonen ikke begrenser handlingsrommet til å ivareta viktige miljø- og samfunnshensyn i videre reguleringsplanarbeid.

5.4 Betydning for rettighetshavere

Innsnevringen av båndleggingssonen vil innebære at mange eiendommer og bygg som tidligere lå innenfor båndleggingssonen for ny E18, nå faller helt eller delvis utenfor. Dette vil gjøre det enklere å omsette og videreutvikle disse eiendommene, og gir større forutsigbarhet for rettighetshaverne. Endringen vil også gjøre det mulig å etablere nye, større tiltak på arealer og eiendommer som ikke lenger omfattes av båndleggingen.

6 Vedlegg

1. Forslag til plankart for endring av kommunedelplan for E18 Dørdal–Grimstad, delstrekning Arendal–Grimstad
2. Justerte bestemmelser for kommunedelplan for E18 Dørdal–Grimstad (delstrekning Arendal–Grimstad)
3. Kopi av innkomne merknader til planoppstart