

5.3 Ikke-prissatte konsekvenser

Hovedtrekk temavis

Nærmiljø

Prosjektet innebærer en betydelig avlastning av bomiljøene langs dagens E18. I antall er det flest boliger i Lillesand, men virkningen blir likevel størst i småstendene da resttrafikken her vil være liten, mens lokaltrafikken på dagens E18 mellom Tingsaker og Sangereid fortsatt vil være så stor at vegen forblir en betydelig barriere i nærmiljøet.

Det er liten forskjell mellom utredede alternativer både hva gjelder trasé og antall felt.

Friluftsliv

Ny E18 deler lite brukte friluftsområder på Inn-tjoreheia og mellom Glamsland og Dyreparken. Mellom Verven, forbi Kaldvell og gjennom Prestegårdsskogen opp til rv 402 ved Norton, deles et nær- og dagstursområde med et godt tilrettelagt stisystem. Områdene har potensial for økt bruk.

Tunnelen forbi Kaldvell unngår å dele friområdet rundt Kaldvellingva. Tunnelalternativet er derfor best.

Det vurderes å være liten forskjell på alternativene foran eller bak Barbro slott. Utsiktspunktet vil uansett bli påvirket av nærhet til vegen og overgangsmuligheten over tunnelen for føringen bak ligger dårlig til i forhold til dagens bruk.

Naturmiljø

De største konsekvensene av ny E18 er arealbeslag i områder som er viktige for det biologiske mangfoldet. Det gjelder spesielt deler av edelløvsfogene nord for Nørholm, fylling/deponering i Stordalen og Gåsedalen og rundt krysset på Brønningsmyr, inkludert spillplass.

Vegens barriereeffekt vil være betydelig, men det er planlagt forholdsvis mange bruer, tunneler og overgangen som gjør at viltet fortsatt vil få gode muligheter til å krysse ny E18. Bekker krysses stort sett på bru, noe som opprettholder fiskens frie gang.

Det er liten forskjell på alternativene.

Kulturminner og kulturmiljø

Konflikten med steinalderboplassene i utkanten av kulturmiljø Nørholm vurderes som den

største konflikten på strekningen Nørholm–Dyreparken. Det er også konflikter av betydning ved kryssingen av Vestlandske hovedveg, Kaldvell–Heldalområdet (kun dagløsningen) og Hesthagen. For øvrig er det en rekke mindre konflikter med rester etter boplasser (tufter, steingjerder, voller), kverner og stemmer og gamle ferdselsveger.

Tunnelalternativet forbi Kaldvell vil ikke berøre det verdifulle miljøet langs elva og kommer derfor best ut.

Landskapsbilde

Tosidig skjæring ved Nørholm og kryssingen av Steindal vurderes som de største konfliktene. Det er også konflikter ved kryssing av Vestlandske hovedveg, kryssing av Kaldvellingva og passeringen av Barbro Slott.

Tunnelalternativet forbi Kaldvell vil redusere omfanget av synlige inngrep og de negative konsekvensene reduseres noe. Løsningen med tunnel bak Barbro Slott er dårligere enn løsningen foran, da inngrepen rundt krysset på Gaupemyr blir større og vegen følger terrenget dårlig frem mot tunnelen.

En trefeltsløsning vurderes å gi mindre landskapsmessige inngrep – særlig der terrenget er kupert.

Landbruk

Konsekvenser for landbruket begrenser seg stort sett til arealtap av skog og vegens barrierevirkning. Andelen med dyrket jord som går tapt er liten. Igangsatt jordskifte forventes å redusere driftsulempene.

Det er liten forskjell på alternativene, bortsett fra at tunnelalternativet forbi Kaldvell krever mindre areal.

Geo- og vannressurser

Problemstillinger knyttet til avrenning i anleggsfasen, sur avrenning og avløp fra tunneler i driftsfasen dominerer. Omfanget av tiltak er ikke endelig avklart. Til grunn for denne vurderingen er det utover normal standard forutsatt reeltivt omfattende tiltak for å kontrollere sur avrenning fra deponier og store fyllinger, samt behandling av vaskevann for tunneler over 250 m lengde.

Problemstillingen krever betydelig oppmerksomhet i den videre planlegging, bygging, drift og overvåking, men det er liten forskjell på alternativene.