



Saksframlegg

Arkivsak-dok. 25/6063-4
Saksbehandler Hans Tveitereid

Utvalg	Møtedato
Ungdomsrådet 2026-2027	19.10.2026
Teknisk utvalg 2023 - 2027	20.10.2026
Plan- og miljøutvalget 2023 - 2027	22.10.2026
Kommunestyret 2023 - 2027	29.10.2026
Helse- og omsorgsutvalget 2023 - 2027	20.10.2026
Studentutvalget 2025 - 2027	20.10.2026

E18 Grimstad-Arendal - Parsellinndeling og alternative løsninger

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Grimstad kommune imøteser videre utredninger og planlegging fra Nye Veier hvor et revidert gjenbruksalternativ legges til grunn, under følgende forutsetninger:

- Det planlegges og etableres fire felt på hele strekningen mellom Øygårdsdalen og til og med Grimstadporten.
- Ny oppgradert E18 planlegges slik at den kan håndtere planlagt stenging i én kjøreretning ved at det i kortere perioder kan tillates møtende trafikk i ett tunnelløp eller ett vegløy.
- Frivollkrysset videreføres med på- og avkjøringsmuligheter i begge retninger.
- Øygårdsdalenkrysset videreføres med på- og avkjøringsmuligheter i begge retninger.
- Lokalveier som knyttes til ny E18, dimensjoneres og oppgraderes for sikker og effektiv trafikkavvikling til og fra E18. Det gjelder særlig forbindelsene fra Øygårdsdalen mot Campus Grimstad og fra Øygårdsdalen mot Bergemoen.
- Det utredes og innarbeides tiltak som reduserer barrierevirkningen av E18 gjennom Grimstad og sikrer gode forbindelser for lokaltrafikk, gående og syklende.

Vedlegg

E18 Grimstad - kommunestyret 17. juni 2026

Konsekvensvurdering gjenbruksalternativ E18 Øygårdsdalen - Gjømle mars 2026

redegjørelse og habilitetsprøving ny E18

redegjørelse og habilitetsprøving

Uttalelse om E18

E18 gjennom Grimstad - Leserinnlegg fra Selskapet for Grimstad Bys vel- versjon 2

Høringsinnspill – Prosess og trasévalg for ny E18

Høringsinnspill_ motorvei gjennom Grimstad

Høring -E18- innspill

Sammendrag

Kommunedelplanen for E18 Dørdal–Grimstad ble vedtatt i 2019. For strekningen gjennom Grimstad innebærer kommuneplanalternativet blant annet ny trasé og tunnel under Frivolldalen. Alternativet gir klare fordeler for byutvikling, omkjøringsberedskap og reduksjon av E18 som barriere, men har samtidig høye investeringskostnader og svak samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det har derfor vært usikkert når prosjektet kan bli prioritert for regulering og utbygging.

Nye Veier har arbeidet med optimalisering av prosjektet og større grad av gjenbruk av dagens E18. Gjenbruksalternativet som ble presentert i mars 2026, ble møtt med betydelig skepsis i Grimstad. Alternativet svarte ikke tilfredsstillende på kommunens behov knyttet til Frivollkrysset, lokalveinettet omkring Øygårdsdalen, omkjøringsmuligheter, barrierevirkning og prosjektets reelle prioriteringsmulighet.

I den videre dialogen er det presentert et revidert gjenbruksalternativ. Her er det åpnet for å videreføre Frivollkrysset, gjennomføre tiltak på lokalveinettet og finne løsninger for omkjøring og trafikkavvikling. Nye opplysninger om kostnader og netto nytte tilsier også at alternativet kan ha større mulighet for prioritering enn det kommunen la til grunn i mars 2026. Det reviderte alternativet må derfor vurderes på et annet grunnlag enn det opprinnelige gjenbruksalternativet.

Kommunedirektøren vurderer at kommuneplanalternativet fortsatt gir de største langsiktige gevinstene for byutvikling og reduksjon av barrierevirkning. Samtidig vurderes det reviderte gjenbruksalternativet å kunne gi en mer gjennomførbar vei til firefelts E18, forutsatt at kommunens krav til kryss, lokalveinett, omkjøring, trafiksikkerhet og avbøtende tiltak innarbeides i den videre planleggingen.

Fakta

Bakgrunn for saken:

Felles kommunedelplan for resterende deler av E18 Dørdal–Grimstad ble vedtatt i 2019. For Grimstad la planen til grunn en ny firefelts E18, blant annet med tunnel gjennom Frivolldalen. Båndleggingssonen for strekningen Arendal–Grimstad ble senere forlenget til september 2027. I 2025 vedtok Arendal og Grimstad kommuner en innsnevring av sonen. Hensikten var å redusere omfanget av båndlagte arealer, samtidig som nødvendig handlingsrom for en framtidig E18 ble beholdt.

Prosjektet har over tid hatt svak samfunnsøkonomisk lønnsomhet sammenlignet med andre prosjekter i Nye Veiers portefølje. Nye Veier har derfor arbeidet med verdioptimalisering, kostnadsreduksjon og muligheter for mer gjenbruk av eksisterende veg.

Aktuelle scenarioer og løsninger:

Alternativ	Betegnelse	Hovedinnhold	Status/rolle
0	Dagens løsning	Dagens tofelts E18 og dagens lokalveinett videreføres uten en samlet oppgradering.	Referansealternativ dersom ny E18 ikke realiseres.
1	Kommuneplanalternativet	Ny firefelts E18 i korridoren	Gjeldende

		vedtatt i kommunedelplanen fra 2019, blant annet med tunnel under Frivoll dalen.	planmessige hovedalternativ.
2a	Gjenbruksalternativet, mars 2026	Utvidelse og ombygging i eller nær dagens E18-korridor. Løsningen som ble presentert svarte ikke tilfredsstillende på flere av Grimstads premisser.	Ble ikke vurdert som tilstrekkelig grunnlag for kommunal tilslutning.
2b	Revidert gjenbruksalternativ, juni 2026	Videreutviklet gjenbruksløsning med fire felt og mulighet for blant annet Frivollkryss, lokalvegtiltak og forbedret omkjøringsberedskap.	Aktuelt grunnlag for videre utredning, på vilkår.

Fra gjenbruksalternativet i mars til revidert alternativ i juni 2026:

Tema	Mars 2026	Revidert alternativ
Frivollkrysset	Videreføring var ikke sikret. Dette svekket tilgjengelighet og robusthet i vegsystemet.	Nye Veier har åpnet for at krysset kan inngå. Kommunen stiller videreføring i begge retninger som forutsetning.
Lokalveinettet	Konsekvenser og ansvar for nødvendige tiltak omkring Øygårdsdalen var utilstrekkelig avklart.	Tiltak mot Campus og Bergemoen er løftet inn som del av løsningen og må avklares i videre planlegging.
Omkjøring og beredskap	Det var uklart om alternativet ga en realistisk omkjøringsløsning ved stengt E18.	Det arbeides med løsninger for trafikk i ett løp/vegløp ved kortvarige, planlagte stengninger. Løsningen må dokumenteres.
Barrierevirkning	Firefelts E18 i dagens korridor ble vurdert å kunne forsterke barrieren gjennom byen.	Barrierevirkningen består, men kan reduseres gjennom avbøtende tiltak, kryssinger og målrettet utforming, støyreducerende tiltak, reduserte byggegrenser (benytte bygningskropper som støyskjerm), m.m.
Prissatte virkninger	Kommunen oppfattet at kostnadsreduksjonen ikke var stor nok til å gi reell prioritering.	Senere dialog har gitt et bedre bilde av mulig kostnadsnivå og netto nytte. Tallene må kvalitetssikres og presenteres sammenlignbart.
Beslutningsgrunnlag	Trafikkmodell, lokalveivirkninger og ikke-prissatte konsekvenser ble vurdert som mangelfullt belyst.	Alternativet er mer modent, men det gjenstår utredninger før endelig valg av løsning og reguleringsvedtak.

Status for prioritering og videre planlegging:

Nye Veier prioriterer prosjekter innenfor en samlet portefølje. Kostnad, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, sikkerhet, modenhet og gjennomførbarhet inngår i vurderingene. For E18 Grimstad–Arendal er hovedutfordringen at kommuneplanalternativet har vært kostbart og hatt svak netto nytte.

Et revidert gjenbruksalternativ kan redusere investeringskostnaden og gjøre prosjektet mer konkurransedyktig. Kommunens beslutning i denne konkrete saken innebærer likevel ikke at alternativet er ferdig utredet eller at tidspunktet for regulering og utbygging er avklart. En positiv tilslutning bør derfor knyttes til tydelige premisser og krav om et sammenlignbart beslutningsgrunnlag.

Innspill og kommentarer

Etter at saken ble ekspedert til den politiske behandling i september 2026, har det kommet inn noen innspill og kommentarer. Disse er nå vedlagt det nye saksfremlegget for behandlingen i oktober 2026. Saksfremlegget ellers er likt som ved den avlyste møterunden i september.

Vurderinger

Overordnede vurderinger:

Kommunens vurdering står mellom et planfaglig bedre, men dyrere kommuneplanalternativ og et mer kostnadseffektivt gjenbruksalternativ som i større grad viderefører E18 i dagens korridor. Det avgjørende spørsmålet er om ulempene ved gjenbruk kan reduseres til et akseptabelt nivå, samtidig som alternativet faktisk øker sannsynligheten for realisering.

Trafikale virkninger:

Kommuneplanalternativet gir en ny og separat hovedveg, og kan gi god kapasitet, sikkerhet og driftsrobusthet. Dagens E18 kan i større grad beholdes som parallell veg og omkjøringsmulighet.

Det reviderte gjenbruksalternativet kan gi firefelts standard med mindre ny vegbygging, men anleggsgjennomføring og framtidig drift kan bli mer krevende fordi utbyggingen skjer i en trafikkert korridor. Kommunens forutsetning om fire felt helt til og med Grimstadporten er viktig for å unngå flaskehalser og sikre en sammenhengende standard.

Kommuneplanalternativet skiller i større grad gjennomgangstrafikk fra lokaltrafikk. Det kan redusere presset på lokalvegene og gi større fleksibilitet i utviklingen av området rundt Frivoll og Øygårdsdalen. Det reviderte gjenbruksalternativet medfører tettere kobling mellom E18 og lokalveinettet. Alle E18-kryssene vil derfor ha stor betydning. Det samme gjelder kapasitet og trafikk sikkerhet på forbindelsene, særlig mot Campus, men også trolig mot Bergemoen og fv 420. Tiltakene må være del av E18-prosjektets plan- og kostnadsgrunnlag, og ansvarsdelingen mellom Nye Veier, fylkeskommunen og kommunen må avklares som en del av prosjektet.

Kommuneplanalternativet har en klar fordel ved at dagens E18 kan fungere som parallell omkjøringsveg. Det reduserer risikoen for at trafikk ledes gjennom sentrum ved hendelser eller vedlikehold.

Det reviderte gjenbruksalternativet må dokumentere en robust løsning for planlagte og uforutsette stengninger. Mulighet for møtende trafikk i ett løp eller vegløy kan redusere behovet for omkjøring ved kortere planlagte stengninger, men erstatter ikke nødvendigvis behovet for beredskapsplaner for større hendelser.

Dersom ingen utbygging prioriteres, vil dagens E18 og lokalveinettet måtte håndtere en trafikkvekst som på sikt kan bringe strekningen opp mot en praktisk kapasitetsgrense. Beregnede trafikkanalyser viser at årsgjennsnittstrafikken på E18 kan øke mot om lag 26 000 i 2030 og 30 000 kjøretøy i 2060 (jf. Nye Veiers konsekvensvurdering for gjenbruksalternativet figur 1-1) dersom dagens E18 beholdes som hovedløsning. Et slikt trafikkvolum ligger vesentlig over nivået der nasjonale hovedveger normalt skal planlegges som firefelts veg når fartsgrensen er over 90 km/t og trafikkmengden er over 12 000 i ÅDT, jf. Statens vegvesens håndbok N100, kapittel 3.3. Når trafikken nærmer seg 30 000 ÅDT på en tofelts hovedveg, øker risikoen for at trafikkavviklingen blir sårbar, særlig i morgen- og ettermiddagsrushet.

Konsekvensen av å bevare dagens 2-feltsvei er derfor ikke bare at veien blir mer belastet. Etter hvert som hovedvegen får lavere framkommelighet og mer kø i rushtidene, vil det også bli mer attraktivt for bilister å velge alternative ruter gjennom lokalvegnettet. Slik trafikklekkasje kan gi økt belastning på veger som ikke er dimensjonert for gjennomgangstrafikk, med negative virkninger for trafiksikkerhet, bomiljø, skoleveger, kollektivtrafikk og lokal framkommelighet. Risikoen er særlig stor dersom køene oppstår jevnlig og forutsigbart, slik at trafikanter begynner å bruke lokalvegnettet som fast omkjøringsrute. Dette vil kunne svekke både funksjonen til E18 som nasjonal hovedveg og kommunens mulighet til å styre lokal areal- og byutvikling på en god måte.

By- og tettstedsutvikling, arealpotensial og barrierevirkning:

Kommuneplanalternativet gir trolig størst potensial for langsiktig byutvikling. Når hovedvegen flyttes til ny trasé og tunnel, kan dagens korridor få en annen rolle, og arealene omkring Frivoll kan knyttes bedre sammen.

Det reviderte gjenbruksalternativet viderefører hovedvegen som en sterk premissgiver i dagens korridor. Det gir mindre direkte byutviklingsgevinst og kan begrense framtidig handlingsrom. På den annen side kan en avklaring og mulig gjennomføring redusere langvarig usikkerhet om E18-løsningen. Avbøtende tiltak, gode kryssinger og bevisst arealplanlegging blir avgjørende. Og med bevisst strategi med eksempelvis å benytte større bygningsmasser som en del av støyskjerming, tilsvarende som i større byer med gjennomgangstrafikk, kan potensialet for god og kompakt byutvikling også ivaretas i det reviderte gjenbruksalternativet.

Kommuneplanalternativet reduserer barrieren mest ved at E18 legges i tunnel under Frivolldalen. Det er en vesentlig fordel for forbindelser mellom boligområder, sentrum, Campus og øvrige funksjoner.

Gjenbruksalternativet vil opprettholde, og enkelte steder kunne forsterke, den fysiske og visuelle barrieren. Tiltak som lokk, bruer, underganger, støyskjerming, terrengbearbeiding og gode gang- og sykkelforbindelser bør derfor vurderes samlet. Kommunens tilslutning bør ikke forstås som aksept for dagens barrierevirkning uten forbedringer.

Samfunnsøkonomi, investeringskostnad og gjennomførbarhet

Kommuneplanalternativet har høye kostnader, særlig som følge av ny trasé, tunnel og omfattende konstruksjoner. Alternativet har derfor hatt svak konkurransekraft i Nye Veiers portefølje.

Hovedfortrinnet til det reviderte gjenbruksalternativet er lavere forventet investeringskostnad gjennom bruk av eksisterende korridor og infrastruktur. Et revidert alternativ som samtidig ivaretar Frivollkrysset, lokalvegtiltak og avbøtende tiltak, vil bli dyrere enn en ren minimumsløsning. Det avgjørende er om kostnadsøkningen fortsatt gir klart bedre netto nytte og høyere gjennomførbarhet enn kommuneplanalternativet. Endelige tall må framgå av Nye Veiers kvalitetssikrede grunnlag.

Kommuneplanalternativet er forankret i vedtatt kommunedelplan og har vært gjennom en omfattende planprosess. Den viktigste gjennomføringsrisikoen er kostnad og manglende prioritering.

Det reviderte gjenbruksalternativet kan ha større økonomisk gjennomførbarhet, men krever nye eller endrede planavklaringer, detaljering av kryss og lokalveier, håndtering av trafikk i anleggsperioden og nye konsekvensutredninger. Kommunens tilslutning bør derfor gjelde videre utredning og planlegging, ikke et endelig trasévalg uten ferdig beslutningsgrunnlag.

Ikke prissatte konsekvenser:

Tema	Kommuneplanalternativet	Revidert gjenbruksalternativ
Natur	Ny trasé kan gi noe større inngrep i tidligere lite berørte områder.	Større gjenbruk kan redusere nytt arealbeslag, men utvidelse av dagens korridor kan påvirke nærliggende naturverdier.
Støy og bomiljø	Tunnel kan redusere støy og nærføring i Frivolldalen	Flere boliger og byområder kan fortsatt ligge nær E18. Omfattende støyskjerming og lokale tiltak kan bli nødvendig.
Klima	Mer nybygging, tunnel og massehåndtering kan gi høyere anleggsutslipp.	Gjenbruk og redusert arealbeslag kan gi lavere anleggsrelaterte utslipp. Endelig effekt må dokumenteres.
Dyrka mark	Ny trasé kan beslaglegge nye landbruksarealer.	Gjenbruk kan redusere nye beslag, men utvidelse, kryss og lokalvegtiltak kan fortsatt berøre dyrka mark.
Landskap og kulturmiljø	Ny trasé kan påvirke nye landskapsrom og kulturmiljøer.	Eksisterende korridor forsterkes visuelt, særlig ved breddeutvidelse, konstruksjoner og støyskjerming.

Hvorfor alternativet vurderes annerledes nå enn i mars 2026:

- Det er åpnet for å videreføre Frivollkrysset med funksjoner i begge retninger.
- Nødvendige tiltak på lokalveinettet omkring Øygårdsdalen er tydeligere erkjent som del av løsningen.
- Muligheten for en mer robust omkjørings- og driftsløsning er løftet inn i det videre arbeidet.
- Kommunen har fått et annet og mer positivt bilde av kostnader og netto nytte enn det som ble lagt til grunn ved den første presentasjonen.

- Det reviderte alternativet framstår derfor som mer realistisk å prioritere, samtidig som kommunens premisser kan knyttes tydelig til en eventuell tilslutning.

Endringen i kommunens vurdering skyldes dermed ikke at ulempene ved å beholde E18 i dagens korridor er bortfalt. Den skyldes at løsningen er revidert på sentrale punkter, og at avveiningen mellom lokal kvalitet og nasjonal gjennomførbarhet nå er en annen.

Alternative løsninger

Alternativ løsning 1: Kommuneplanalternativet settes som premiss

Grimstad kommune fastholder at videre planlegging skal bygge på kommuneplanalternativet fra 2019. Dette ivaretar tidligere vedtak og gir størst langsiktig gevinst for byutvikling, barrierevirkning og omkjøringsberedskap.

Alternativ løsning 2: Bedre faktagrunnlag før kommunen tar stilling

Grimstad kommune avventer til Nye Veier har framlagt kvalitetssikrede og sammenlignbare analyser av trafikk, lokalveinett, omkjøring, kostnader, netto nytte, klima, natur, dyrka mark, støy og byutvikling.

Konklusjon

Kommuneplanalternativet vurderes fortsatt som den løsningen som gir størst langsiktig gevinst for Grimstads byutvikling og størst reduksjon av E18 som barriere. Alternativets høye kostnad og svake samfunnsøkonomiske lønnsomhet innebærer imidlertid betydelig risiko for at prosjektet ikke blir prioritert og at en da ender med dagens E18 som trolig over tid vil medføre negative trafikale konsekvenser også på lokalveinettet.

Gjenbruksalternativet som ble presentert i mars 2026 svarte ikke tilfredsstillende på kommunens viktigste behov. Det reviderte gjenbruksalternativet som ble presentert for kommunestyret i juni 2026 skiller seg fra dette ved at Frivollkrysset kan videreføres, lokalvegtiltak kan inngå, omkjørings- og driftsløsninger er løftet fram og prosjektøkonomien framstår mer konkurransedyktig.

Kommunedirektøren anbefaler derfor at Grimstad kommune stiller seg positiv til videre utredning og planlegging av det reviderte gjenbruksalternativet, under de forutsetningene som framgår av forslag til vedtak. Tilslutningen gjelder et grunnlag for videre arbeid. Endelig løsning må bygge på kvalitetssikrede, sammenlignbare utredninger og en dokumentasjon av at kommunens premisser blir ivaretatt.