



## E18 Arendal - Grimstad

### Møte i underutvalg 6. juni 2025 kl 9-11, Grimstad rådhus

#### Møtereferat

##### Deltakere:

Grimstad: Beate Skretting, Kjetil Glimsdal, Håvard Røiseland, Øystein Møretrø, Magnus Mathiesen, Ola Skei Bekken, Hans Tveitereid

Arendal: Robert C. Nordli, Ingjerd Livollen, Roar Daniel Gundersen, Arne Jensen

Håkon Håversen, plankoordinator (IKP)

Nye Veier: Asbjørn Heieraas, Håkon Lohne, Imi Vegge

1. Presentasjonsrunde
2. Innledning v/Kjetil Glimsdal, styreleder i det interkommunale plansamarbeidet (IKP) for E18 Grimstad – Bamble.  
Bakgrunn at det er vedtatt innsnevring av arealmessig båndlegging i begge kommunene. Samtidig er det ønske om å komme i posisjon til å presse på for å komme videre til regulering og utbygging.
3. Nye Veier v/Håkon Lohne  
Nye Veier jobber for å bli klar for å kunne starte opp med regulering, men den samfunnsøkonomiske lønnsomheten har vært for dårlig hittil.  
Båndleggingen er innsnevret, og forlenget til sept 27, da den bortfaller for godt. Kommunedelplanen vil fortsatt ligge der, selv om båndleggingen er opphørt.  
Forlengingen kom med krav fra Statsforvalteren om sannsynliggjøring av regulering – men for at Nye Veier skal sette i gang med dette kreves mer samfunnsøkonomiske løsninger.

Siden kommunedelplanen ble vedtatt i 2019 har det blitt gjennomført verdioptimalisering og forprosjekt. Forutsetningene er endret, ved at det legges vesentlig større vekt på klima og miljø. Klimautslipp er sterkt knyttet til areal, og det kreves reduserte inngrep. Derfor er det føringer om mer gjenbruk, og bare bygge nytt der man må. Nye Veier har direkte ordre fra departementet om å se på gjenbruk for alle prosjekter som ikke er under bygging. Dette er noe de gjør for hele selskapets portefølje.

I tillegg kommer at de nå også har ansvar for drift og vedlikehold av prosjekter de har bygget, og dette må tas fra den samme årlige bevilgningen til selskapet, noe som gjør at handlingsrommet blir mindre og mindre. Samtidig har kostnadene eskalert, av ulike årsaker (krig i Europa, økte strømpriser, osv).



Det har kommet nye veinormaler som gjør at de kan gå helt ned til 90 km/t, og benytte en helt annen kurvatur, noe som gir helt andre muligheter for tilpasninger.

Har sett på muligheter for innsparinger gjennom hele strekningen Arendal - Grimstad.

- Nidelva/Rannekleiv
- Grimstadporten – Gjømle
- Gjømle – Øygardsdalen

Viste et øyeblikksbilde – hva de har tenkt på akkurat nå, og det er interessante ting.

- Harebakken - Stoa: Relativt enkle ting, mest tekniske løsninger i kryssene, som løser mye av utfordringene.
- Rannekleiv -Nedenes: Har fortsatt tro på gjenbruk av dagens vei over Nidelva, men har utfordringer med nærføring til boligområder. KDP-løsningen er relativt kostbar, men har sett på denne på nytt med kortere tunnel (og forskjæringer) pluss å løse masseoverskudd lokalt. Denne kommer trolig bedre ut totalt sett økonomisk pga bedre nytte enn gjenbruksløsningen.
- Grimstadporten - Gjømle: Bare mindre justeringer
- Øygardsdalen – Biekrysset: Med nye veinormaler har det blitt realistisk mulig å gå i dagens trase. Beholder Øygardsdalkrysset, og veksler ellers utvidelsen fra side til side. Frivollkrysset stenges (men beholder kryssing for fv 404 Opplandsveien). Nytt vestgående tunnelløp for Bietunnelen, og flytter Biekrysset noe mot nordøst pga avstand til tunnelmunning. Fartsgrense blir 90 km/t, og det gir en besparelse på ca 500 mill.

Total besparelse for hele prosjektet ca 1 mrd.

*Spørsmål og diskusjon i eget notat.*