



Saksframlegg

Arkivsak-dok. 23/1874-30
Saksbehandler Berit Weiby Gregersen

Utvalg	Møtedato
Underutvalg for E-18-prosessen	13.02.2025
Kommunestyret	27.02.2025

Videre prosess E18 Tvedestrand - Gjerstad

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Risør kommunestyre støtter IKP-styret sitt vedtak fattet 03.02.2025: «IKP-styret ber Nye Veier sette i gang planarbeidet med kommunedelplan for E18 Tvedestrand – Gjerstad basert på korridor 20.»

Kort resymé

Det er gjennomført en konsekvensutredning for ny E18 mellom Tvedestrand og Gjerstad. Nye Veier har utredet fire forskjellige traseer for den framtidige veien. Gjennom utredningsarbeidet er det korridor 20 som samlet sett har kommet best ut, og som er den anbefalte traseen fra Nye Veier. Nye Veier anbefaler å utarbeide en ny kommunedelplan for korridor 20 for å få et endelig valg av korridor. IKP-styret vedtok på bakgrunn av dette å be Nye Veier igangsette dette arbeidet. Kommunedirektøren anbefaler at kommunestyret gir sin tilslutning til IKP-styret sitt vedtak.

Saksopplysninger

Nye Veier startet opp arbeidet med reguleringsplan på strekningen i 2020-21, men dette arbeidet strandet fordi det ikke var mulig å få tilslutning til et realiserbart prosjekt. Etter dette er det gjennomført verdianalyse av prosjektet og det er gjennomført konsekvensutredning av fire korridorer (10, 20, 30 og 40).

Fordi den samfunnsøkonomiske analysen viste at prosjektet ikke er økonomisk lønnsomt, ønsker Nye Veier å endre plantype fra reguleringsplan til kommunedelplan for å få et endelig valg av korridor. Nye Veier ønsker å følge den faglige anbefalingen fra Sweco og gå videre med kommunedelplan for den høyest rangerte, som er korridor 20. Dette for å sikre nødvendig areal for det kommende reguleringsplanarbeidet, gi avklaring for dem som er berørt av de andre korridorene, og for å kunne videreutvikle og optimalisere det anbefalte alternativet slik at nytte og kostnad kan forbedres.

De berørte kommunene samt styret i det interkommunale plansamarbeidet (IKP-styret) har hatt utfordringer med å konkludere i dette spørsmålet, og planprosessen har derfor vært i en uavklart situasjon siden konsekvensutredningene og Nye Veiers anbefaling kom 30.04.2024. Det har vært drøftet i IKP-styret og med regionale myndigheter om man skulle be om statlig plan, dvs at man overlater til Kommunal- og distriktsdepartementet å gjennomføre planleggingsarbeidet. Det hersker imidlertid stor usikkerhet om utfordringene i prosjektet er av en slik karakter at departementet vil gå med på statlig plan. Den samme usikkerheten vil være der om man skulle forsøke å gå for en regional plan.

IKP-styret mener det er viktig for prosjektet E18 Grimstad – Bamble at man kommer videre med planleggingen av også denne strekningen, og behandlet sak om videre prosess for E18 Tvedestrand – Gjerstad i styremøte 03.02.2025.

IKP-styret har fått delegert myndighet fra de respektive kommunestyrene til å fatte prosessledende beslutninger, herunder å utarbeide forslag til kommunedelplaner og reguleringsplaner for delprosjektene og gjennomføre høring av disse, og kan derfor vedta å sette i gang videre planleggingsarbeid med kommunedelplan. IKP-styret har også fått delegert myndighet til å innstille forslag til plan til kommunene. Myndighet til å treffe endelige vedtak av formelle planer ligger hos kommunestyret i den enkelte kommune som deltar i plansamarbeidet.

IKP-styret behandlet saken om videre prosess for E18 Tvedestrand – Gjerstad i styremøte 03.02.2025. Der ble det fattet følgende vedtak: «IKP-styret ber Nye Veier sette i gang planarbeid med kommunedelplan for E18 Tvedestrand – Gjerstad basert på korridor 20.» Vedtaket ble fattet med syv mot en stemme (Kai Strat, Risør kommune). IKP-styret begrunnet vedtaket med følgende vurderinger:

Det anses at grunnlaget for å gå videre med kommunedelplan for korridor 20 er godt. Swecos faglige vurdering av de ikke-prissatte temaene er tydelig og forståelig, ikke minst sett opp mot den stadig voksende oppmerksomheten om utfordringene vi står i rundt klima og tap av natur. De to indre korridorene (30 og 40) har langt større negativ innvirkning på dette enn 10 og 20.

*Overordnede statlige føringer på dette har etter hvert blitt veldig tydelige, ikke minst nye statlige planretningslinjer som kom ved årsskiftet. Disse sier blant annet at **muligheten for å bygge innenfor eller i tilknytning til eksisterende byggeområde skal kartlegges og utnyttes før det vurderes å ta i bruk områder avsatt til landbruks-, natur- og friluftsmål og grøntområder til utbyggingsformål. Planlegging skal bidra til å nå målet om å redusere nedbygging av særlig viktige naturarealer.***

Gjenbruksalternativet (korridor 10) har noen utfordringer med manglende «reservevei», trafikkavvikling i byggetid, og ikke minst usikkerhet rundt grunnforholdene på strekningen langs Lundevannet.

Swecos samlede vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet står seg godt. Nye Veier skal prioritere prosjektene sine etter samlet samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det er ikke sannsynlig at man vil få prioritert opp prosjektet til gjennomføring dersom vi går for noe annet enn det mest lønnsomme alternativet. Da vil andre prosjekter i porteføljen gå foran.

Hovedrapporten fra konsekvensutredningen og Nye Veier sine vurderinger kan leses her: [E18 Tvedestrand – Gjerstad](#)

IKP-styret har vedtatt at de ønsker at Nye Veier skal gå videre med kommunedelplanprosess for linje 20, mot Risør kommunes representant sin stemme. Kommunedirektøren fremmer saken for kommunestyret slik at kommunestyret skal få mulighet til å gi sin uttalelse i saken. Saksutskrift med kommunestyrets vedtak vil oversendes IKP-styret og Nye Veier som en uttalelse.

Økonomi

Risør kommune er med og finansierer det interkommunale plansamarbeidet, hvor det er ansatt en felles plankoordinator for kommunene i en 60% stilling. Denne saken dreier seg om en uttalelse til IKP-styret, og har ingen direkte påvirkning på kommunen økonomisk.

Vurderinger

Overordnet mål

Det er et overordnet mål for Risør kommune at det bygges en ny 4-felts motorvei på hele strekningen mellom Kristiansand og Oslo. Dette er svært viktig med tanke på trafiksikkerhet, næringslivet og samfunnsutvikling i vår kommune og i regionen. Dette er mål som er forankret i kommuneplanens samfunnsdel. Kommunedirektøren anser at vi vil komme nærmere dette målet ved å stå sammen med de andre kommunene om å utarbeide en kommunedelplan for vår del av E18.

Klima og natur

Bygging av en firefelts E-18 vil være det største natur- og klimainngrepet i Risør kommune i overskuelig framtid. Linje 10 og 20 følger i stor grad eksisterende E18, og berører mindre natur. Alternativ 20 er rangert foran linje 10 fordi den har mindre konsekvenser for naturmangfold. Linje 10 har minst klimagassutslipp, med linje 20 på andre plass. Kommunedirektøren mener det er viktig å velge en trase for framtidig bygging av firefelts E18 med minst mulig negativ påvirkning på natur og klima.

Folkehelse og levekår

Motorveier påvirker folkehelse gjennom forurensning og støy fra veien på omkringliggende boligområder og friluftsområder. Dette er hensyn som er tatt med i konsekvensutredningen for de fire alternative traseene, og temaet er mye diskutert lokalt i Risør. I konsekvensutredningen sammenstilles de framtidige traseene med 0-alternativet som er dagens situasjon. Boligområdene som ligger nær E18 i dag er allerede påvirket av støy, og en sammenligning med framtidig vei ga derfor ikke så store utslag i konsekvensanalysene som mange forventet.

Alternativ 20 vil gi en noe forverret støysituasjon gjennom Akland som følge av økt hastighet og at veien legges tettere på bebyggelsen, men totalt sett på hele strekningen påvirker støy fra veien færre husstander enn 0-alternativet. Kommunedirektøren mener det vil være viktig for Risør å kreve gode støyskjermingstiltak på Akland som kompensasjon for økt støy i dette området.

Kommunedirektøren mener at det er avgjørende viktig for de som er berørte av de tre andre traseene å få en endelig avklaring. Det er svært mange berørte grunneiere som i dag lever i unødvendig uvisshet. En mer detaljert kommunedelplan vil også gi et tydeligere svar til de som er berørte av korridor 20 i dag om hvor vidt og i hvilken grad en framtidig trase vil berøre dem.

Trafikksikkerhet

0-visjonen om ingen alvorlig skadde eller drepte i trafikken er en viktig visjon for folkehelsearbeidet. Det har vært flere alvorlige ulykker på strekningen mellom Gjerstad og Tvedestrand, og det vil være viktig å få en mer trafikksikker trase på denne strekningen, og at arbeidet med ny vei ikke utsettes unødvendig.

Spørsmål rundt omkjøringsvei er diskutert i konsekvensutredningen, og her kommer trase 10 dårligst ut, med de største utfordringene for omkjøring mellom Røyslad og Lundeslettene. Omkjøringsveier vil være en viktig del av det kommende kommunedelplanarbeidet for trase 20.

Næringsperspektiv

Det vil være viktig for næringslivet både på Moland og i Risør sentrum at E18 blir liggende nærmere industriområdene, med god atkomst. Dette har vært spilt inn fra næringsdrivende fra starten av planarbeidet, og kommunedirektøren mener det vil være positivt for framtidig næringsutvikling at ny E18 følger dagens trase gjennom Moland og at kryss til risør ikke blir liggende mye lenger vekk enn dagens kryss på Vinterkjær.

IKP-samarbeidet

Formålet med IKP-samarbeidet er å sikre en helhetlig løsning på hele strekningen E18 Dørdal – Grimstad. I 2023 vedtok IKP-styret å dele opp delstrekningen Dørdal – Tvedestrand i ytterligere tre delstrekninger med hver sin planprosess, men IKP-styret består fremdeles av de åtte kommunene. Kommunedirektøren anser at det fremdeles er mest formålstjenlig med et interkommunalt samarbeid, da det er svært viktig å se på helheten av et slikt stort infrastrukturtiltak, som har stor betydning også utenfor den enkelte kommunes grenser.

Kommunedelplan kontra regional eller statlig plan

Det har i løpet av prosessen vært diskutert hvor vidt utarbeidelse av en kommunedelplan organisert i et interkommunalt planstyre har vært for komplisert til å være gjennomførbart. Planprosessen har dratt ut i tid, og det er mange motstridende hensyn som skal ivaretas i arbeidet.

I lovkommentaren til plandelen av plan- og bygningsloven heter det blant annet:

«Gjelder planoppgaven mer konfliktfylte spørsmål som krever vedtak som kan gå på tvers av interessene til noen kommuner, og særlig hvor det også er betydelige statlige og regionale interesser, vil det ofte være en bedre løsning å utarbeide en regional plan. Prosessen vil da styres av en planmyndighet utenfor kommunene selv, og det endelige planvedtaket vil treffes av fylkeskommunen, i mange tilfeller også med statens medvirkning.

Formålet med bestemmelsene i pbl. kapitel 9 er å legge til rette for mer interkommunalt plansamarbeid gjennom et sett «normalregler» for slikt samarbeid og regler om hvordan uenighet skal håndteres for at planarbeidet ikke stopper opp. Loven gir imidlertid de deltakende kommuner stor grad av frihet til å organisere slikt samarbeid på den måten de finner mest hensiktsmessig. Det er ofte først når et interkommunalt plansamarbeid er kommet i gang, at det blir tydelig hvilke interesser og ev. interessemotsetninger og andre forhold som har betydning for valg av planform. I kapitlet er det blant annet tatt inn regler som skal gjøre det mulig å løse uenighet mellom kommunene slik at planarbeidet ikke kjører seg fast, og å føre interkommunalt plansamarbeid over i fylkesplanlegging».

I plan og bygningsloven §9-4 står det følgende:

«Et flertall av kommunene kan til enhver tid anmode regional planmyndighet om å ta over planarbeidet som regional plan, på grunnlag av det planarbeidet som er utført.

Regional planmyndighet og statlig myndighet kan anmode kommunene om at arbeidet føres videre som regional plan når det anses nødvendig for å ivareta hensyn og løse oppgaver som går ut over den enkelte kommune. Et flertall av kommunene kan samtykke i dette.

Departementet kan bestemme at planarbeidet skal føres videre som regional plan. Før slikt vedtak treffes, skal kommunene ha fått anledning til å uttale seg.»

Hvis kommunestyret vedtar at de vil be om en regional plan vil fakta i saken være lite endret. Nye Veier vil fortsatt jobbe videre med korridor 20 slik det er vedtatt av IKP-styret, og det er høyst sannsynlig at fylkeskommunen vil videreføre arbeidet i tråd med Nye Veiers ønsker.

I og med at utbygging i dette området ligger langt frem i tid er det lite trolig at Staten vil fremme dette som statlig plan. Hvis de allikevel ønsker å gjøre dette så er det lite trolig at de vil gå imot Nye Veier som er departementet sitt eget vegselskap. Det vil være svært oppsiktsvekkende hvis Departementet ikke følger faglige anbefalinger fra en grundig konsekvensutredning. I forhold til prioritering har Departementet også påpekt at lokal uenighet er grunnlag for utsettelse av veiprosjekter.

Ved en regional plan er det fylkeskommunen som vedtar endelig plan og i en statlig plan er det departementet som vedtar endelig plan, mens kommunene bare er en høringsinstans i begge tilfeller. Når det utarbeides en kommunedelplan, vil kommunen ha en mye større forutsetning til å kreve lokale tilpasninger og avbøtende tiltak. Så selv om den enkelte kommune ikke har full frihet i et så stort prosjekt til å velge den traseen som lokalt anses som best, men må ta hensyn til regionale og nasjonale forhold og føringer, vil det likevel være viktig for det endelige resultatet at planen utarbeides som en kommunal plan.

Kommunedirektørens konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at kommunestyret støtter IKP-styrets vedtak om at Nye Veier skal gå videre med kommunedelplan for linje 20.