



Vår ref. 23/907 - 61  
Saksbehandler Finn Roar Bruun  
Dato 10.03.2026

## Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
47/26	Kommunestyret	11.06.2026

## 2.gangs behandling og endelig vedtak av detaljregulering E18 Kragerø - Bamble

### Innstilling fra IKP-styret til kommunestyrene i Kragerø og Bamble:

1. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedtas detaljregulering for E18 Kragerø - Bamble, planID i Bamble: 369, planID Kragerø: 201, med planbeskrivelse, planart datert 09.03.26 og reguleringsbestemmelser datert 18.03.26.
2. Del av kommunedelplan for E18 Dørdal – Grimstad, vedtatt i september 2019 (planID Kragerø 2019200, Bamble 322) bestemmelser og plankart, oppheves i sin helhet gjennom Kragerø og Bamble kommuner.
3. Del av detaljregulering E18 Rugtvedt – Dørdal, vedtatt i april 2013 (planID Bamble 228) med bestemmelser og plankart, oppheves vest for Rørholtveien, langs Bakkevannet
4. Planen kunngjøres etter reglene i pbl

### Bakgrunn for saken

Nye veier startet i 2017 i samarbeid med kommunene, arbeidet med planleggingen av ny E 18 mellom Grimstad og Bamble, da det interkommunale plansamarbeidet ble etablert med kommunene Grimstad, Arendal, Tvedestrand, Risør, Vegårshei, Gjerstad, Kragerø og Bamble. Det ble etablert et interkommunalt planutvalg (IKP) der ordførerne i disse kommuner fikk fullmakt fra sine respektive kommunestyrer. IKP fikk fullmakt til å sende planforslaget på høring. Det ble først igangsatt arbeide med kommunedelplan for strekningen og den ble vedtatt 23.09.2019. Det ble også vedtatt en bompengeproposisjon i Stortinget for strekningen Tvedestrand - Bamble med en kostnadsramme på 11,35 mrd kroner. Denne gjelder fortsatt. Det ble startet arbeid med detaljregulering rett etter at kommunedelplanen var vedtatt. Det kom mange innsigelser til det første reguleringsplanforslaget, og den hadde en kalkulert kostnad langt over rammen gitt i

bompengeproposisjonen. Nye veier besluttet da å omarbeide planforslaget med føringer på reduserte kostander og mindre negative virkninger for flere fagområder. Kravet til fartsgrense ble også redusert for å oppnå bedre kurvatur som reduserte behovet for naturinngrep og dyre masseforflytninger. Gjenbruk av nåværende vei skulle være et vesentlig punkt for å redusere kostnadene. IKP sluttet seg til dette. Varsel om oppstart av ny regulering ble kunngjort 19.01.2023. Etter oppstartsvarsel startet Nye veier arbeidet med å utarbeide planforslag. IKP-styret har fullmakt til å behandle planforslaget 1.gang og sende det på høring. Dette skjedde i styremøte 17.01.25. Høringsfristen er satt til 21. mars 2025. Bamble kommune avga høringssvar etter behandling i Formannskapet 20.03.25.

Innsigelsene er nå ryddet av veien og planen kommer til 2. gangs behandling og endelig godkjenning.

Saken ble behandlet i interkommunalt planutvalg som har fått fullmakt fra respektive kommunestyre til å innstille til det enkelte kommunestyre som vedtar planen endelig. Saken er behandlet i IKP-styret 17.04.26 og innstillingen ble der enstemmig vedtatt, jfr vedlagte protokoll.

### **Referanser i saken**

Plan- og bygningsloven med forskrifter

Plankart

Planbestemmelser

Planbeskrivelse

Fagrapporter

### **Kommunestyret 11.06.2026**

#### **Behandling**

Stian Blindheim fra Nye veier og Karl Arne Hollingsholm Sweco orienterte.

#### **Lars Inge Rønholt (H) fremmet følgende tilleggsforslag:**

- Ved prosjektering og bygging av ny strekning på Rørholtveien (utløp av kulvert E18 til ny bro) legges det til grunn at inntegnet møteplass har kapasitet til minimum tømmerbil med henger (vogntog). Dette slik at to vogntog kan møtes på strekningen. Kommunestyret er videre positiv til at så mye som mulig av skissert strekning bygges så bred at to vogntog kan møtes.
- Ved prosjektering og bygging av ny viltpassasje ved Plassen, vil kommunestyret være positive til om det tilstrebes en bedre løsning enn det som ligger i planen, med separate traseer for vilt og kjøretøy, samt en lokalisering som er mer hensiktsmessig for å ivareta viltets behov.

#### **Votering**

Innstillingen enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslaget fremmet av Lars Inge Rønholt (H) enstemmig vedtatt.

## KST - 47/26 vedtak

1. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedtas detaljregulering for E18 Kragerø - Bamble, planID i Bamble: 369, planID Kragerø: 201, med planbeskrivelse, planart datert 09.03.26 og reguleringsbestemmelser datert 18.03.26.
2. Del av kommunedelplan for E18 Dørdal – Grimstad, vedtatt i september 2019 (planID Kragerø 2019200, Bamble 322) bestemmelser og plankart, oppheves i sin helhet gjennom Kragerø og Bamble kommuner.
3. Del av detaljregulering E18 Rugtvedt – Dørdal, vedtatt i april 2013 (planID Bamble 228) med bestemmelser og plankart, oppheves vest for Rørholtveien, langs Bakkevannet
4. Planen kunngjøres etter reglene i pbl
5. Ved prosjektering og bygging av ny strekning på Rørholtveien (utløp av kulvert E18 til ny bro) legges det til grunn at inntegnet møteplass har kapasitet til minimum tømmerbil med henger (vogntog). Dette slik at to vogntog kan møtes på strekningen. Kommunestyret er videre positiv til at så mye som mulig av skissert strekning bygges så bred at to vogntog kan møtes.
6. Ved prosjektering og bygging av ny viltpassasje ved Plassen, vil kommunestyret være positive til om det tilstrebes en bedre løsning enn det som ligger i planen, med separate traseer for vilt og kjøretøy, samt en lokalisering som er mer hensiktsmessig for å ivareta viltets behov.

## Saksfremstilling

### Kort om historikken.

Planarbeidet med ny E 18 på strekningen i Bamble og Kragerø har vært under planlegging siden 2017, da det interkommunale plansamarbeidet ble etablert med kommunene Grimstad, Arendal, Tvedestrand, Risør, Vegårshei, Gjerstad, Kragerø og Bamble. Det ble etablert et interkommunalt planutvalg (IKP) der ordførerne i disse kommune fikk fullmakt fra sine respektive kommunestyrer. Drangedal kommune har blitt holdt løpende orientert om arbeidet og har fått anledning til å delta i arbeidet fra sidelinjen. Det ble først igangsatt arbeid med kommunedelplan for strekningen og den ble vedtatt 23.09.2019. Det ble også vedtatt en bompengeproposisjon i Stortinget for strekningen Tvedestrand - Bamble med en kostnadsramme på 11,35 mrd kroner. Utbyggingen på strekningen finansieres med Nye veiers årlige bevilgning og bompenger. Det ble startet arbeide med detaljregulering rett etter at kommunedelplanen var vedtatt. Det kom mange innsigelser til den første reguleringsplanen og den hadde en kalkulert kostnad langt over rammen gitt i bompengeproposisjonen. Nye veier besluttet da å starte regulering på nytt med føringer på reduserte kostander og mindre negative virkninger for flere fagområder. Kravet til fartsgrense ble også redusert for å oppnå bedre kurvatur som reduserte behovet for naturinngrep og dyre masseforflytninger. Gjenbruk av deler av dagens vei var en del av dette. IKP sluttet seg til disse føringene. Varsel om oppstart av ny regulering ble kunngjort 19.01.2023. Etter oppstartsvarsel startet Nye veier arbeidet med å utarbeide planforslag. IKP-styret har fullmakt til å behandle planforslaget 1.gang og sende det på høring. Dette skjedde i styremøte 17.01.25. Høringsfristen er satt til 21. mars 2025.

Bamble kommune avga høringssvar etter behandling i Formannskapet 20.03.25:

1. *"Bamble kommune ønsker oppstart av bygging av ny E18 så raskt som mulig.*

2. *Bamble kommune slutter seg til de overordnede løsninger i planforslaget og E18-underutvalgets innspill, jf. notat datert 15.1.2024. Følgende merknader må likevel hensyntas i det endelige planforslaget som Kommunestyret skal vedta:*
  - a. *Masterødveien og Plassenveien knyttes sammen med veibru over ny E18 på samme lokasjon og med minst samme standard som i dag.*
  - b. *Viltovergangen inntegnet ved Plassen flyttes slik at overgangen sammenfaller med markert hensynssone i kommuneplanens arealdel (ca. 250-300 m østover), som ivaretar viltets faktiske bevegelsesmønster. Overgangen må hensyntas i anlegget slik at funksjonaliteten opprettholdes i anleggsperioden.*
  - c. *Bredden og høyder på underganger ifm. nye deler av Rørholtveien økes, slik at to tyngre kjøretøy kan passere hverandre. Dette er spesielt viktig for å ivareta forhold til tungtransport og skoleskyss.*
  - d. *Øvrige merknader fra administrasjonen i saksfremlegget innarbeides i endelig hørings svar.*
3. *Anleggsperioder med omkjøring må skje utenfor turistsesongen med høy trafikk om sommeren, og gjennomføres på en trygg måte med god informasjon til reisende.*
4. *Det må sikres gode omkjøringsveier ved ulykke og vedlikehold, samt i anleggsperioden. Dagens løsninger har mangler, noe som ulykken i Kragerø samt raset på E6 ved Mjøsa viser. Omkjøringsalternativene bør forbedres ved utbedring av Fv 38 og Fv 356. Snuløsninger for nødetatene på strekningen må sikres.*
5. *Administrasjonen får fullmakt til å utforme hørings svar til Nye Veier basert på saksutredningen og behandlingen i Hovedutvalg for samfunn og Kommunestyret."*

Kragerø kommune avga hørings svar etter behandling i kommunestyret 13.03.25:

*"Kommunestyrets innspill til planforslaget:*

*Kragerø kommune er i hovedsak fornøyd med løsningene til planforslaget for E18 som foreslås og som medfører et vesentlig gjenbruk av dagens E18-trasé med de positive virkninger dette har for arealbeslag, terrengtilpasning, klimaavtrykk og redusert nedbygging av naturområder i forhold til tidligere planforslag. Det foreslås likevel noen endringer som framgår av punktene nedenfor.*

*Disse punktene i vårt hørings svar oversendes til grundig vurdering hos Nye Veier. Noen punkter er viktigere enn andre for Kragerø kommune. Faunapasasjer må forbedres og Kommunen deltar derfor gjerne i møter med Nye Veier for nødvendige presiseringer og avklaringer når høringsinnspillet skal behandles i det videre arbeidet fram mot et endelig forslag til reguleringsplan.*

*Tilleggs punkt*

- *Det er viktig at det er en dialog mellom Kragerø kommune og nye veier knyttet til infrastruktur, sett særlig opp mot Kragerø næringspark. (industri vann og energi) Dette hørings svaret erstatter kommunens tidligere innspill ved høring av planforslaget i 2021.*

**Landbruk:**

1. **Hensynet til landbruksdrift i området Nygård** må ivaretas i nødvendig grad med tilstrekkelig avbøtende tiltak. Det vises til samt til kommunestyrets vedtak 27.06.2024, sak 96/24 samt til protokollført merknad til IKP-styremøtet 17.01.2025 framført av Jonas Nilsen.
2. **Tilbakeføring av landbruksjord** skal fortrinnsvis skje på egen eigedom.
3. **Dagens E-18 linje mellom Nygård og Tangen tilbakeføres til grunneiere.** Strekningen skal

tilbakeføres til opprinnelig terreng. Det skal gis rekkefølgekrav om dette. Dette er svært viktig. Dette er også i tråd med statlige føringer om å erstatte dyrket mark. (Under informasjonsmøte i Kragerø rådhus 26.02.2025 ble det stilt spørsmål om avlastningsvei, hvorpå Nye viers representant Stian Blindheim uttalte at en ny firefelts vei ville fange opp i seg behovet for en omkjøringsvei ved mulige hendelser.)

Veiutforming:

1. **Faunapassasje K1256 Nygård II** bru skal erstattes med kombinasjonsovergang viltpassasje/landbruksveg for å oppnå en tilstrekkelig fungerende krysningsmulighet for vilt. Viltpassasjen må få hensynssone H560 på viltpassasjen med følgende ny bestemmelse: «Landbruksveg tillates, for øvrig tillates ikke andre bygningsmessige tiltak som kan redusere faunapassasjens funksjon for hjorteviltet».
2. **Kulvert på Nygård** må breddeutvides eller erstattes med bro for å ivareta trafiksikkerhet for myke trafikanter langs Gamle Sørlandske.
3. **Ny viltpassasje** anlegges nordøst for overgangsbrua ved Folemyr, men ikke i konflikt med plangrensene for områdeplanen for Fikkjebakke.
4. **GS-veg Humlestad – nytt kryss Fikkjebakke** ender som blindveg som er uheldig. Vegen bør forlenges inn i næringsparken eller langs Krokenveien til rundkjøring på dagens Krokenvei.
5. **Ekspressbusstopp** på sydgående rampe er trafiksikkerhetsmessig uheldig da passasjerer fra/til terminal på veiens sydside må krysse rampe i plan. Sydgående stopp bør i stedet flyttes til terminalen.
6. **Faunapassasje K2010 Brynemo kulvert** skal erstattes med bruløsning med lysåpningsfaktor 10 eller større for å gis tilstrekkelig funksjonalitet som viltpassasje i kombinasjon med tursti.
7. **Faunapassasje K2025 Hegland kulvert** må utgå og erstattes med viltovergang ca. 300m mot nordøst. Krysningspunktet må tilrettelegges for kombinasjonsløsning for omlagt adkomstveg til vannverket. Det bør legges hensynssone H560 på viltpassasjen med følgende ny bestemmelse: «Bygningsmessige tiltak som kan redusere faunapassasjens funksjon for hjorteviltet tillates ikke».
8. **Kulvert på Holtane** skal erstattes med nytt funksjonelt krysningspunkt for vilt i kombinasjonsløsning med landbruksveg. Krysningspunkt må få hensynssone som ovenfor. Det må legges hensynssone på viltpassasjen med følgende ny bestemmelse: «Utenom landbruksvei tillates ikke bygningsmessige tiltak som kan redusere faunapassasjens funksjon for hjorteviltet».
9. **Faunapassasje K3005 Tisjømyra** må bygges med minimum bredde 50 m og høyde minst 6 m. Det må legges hensynssone H560 på viltpassasjen med følgende ny bestemmelse: «Det er ikke tillatt å etablere veier og/eller gjennomføre andre tiltak som kan redusere faunapassasjens funksjon for hjorteviltet».
10. **Faunapassasje K3010 Ødegård** kulvert skal erstattes med bru med faunafunksjon i kombinasjon med landbruksveg.
11. **Faunapassasje K3020 Auråa** bru vil ha liten funksjon og er feilplassert. Må erstattes av ny viltovergang uten flerbruk lenger øst på strekningen fra Bjønnheia til Bjørnsprettheia. På viltovergangen legges hensynssone h560 med følgende bestemmelse: «Bygningsmessige tiltak som kan redusere faunapassasjens funksjon for hjorteviltet tillates ikke».

Beredskapsveier:

1. **Dagens E18 på strekningen Nygård – Hegland** skal ikke opprettholdes som

beredskapsvei. Strekningen tilbakeføres til opprinnelig terreng. Det bør gis rekkefølgekrav om dette.

2. **Gamle Sørlandske og del av Krokenveien** videreføres som fylkesveier og benyttes som beredskapsvei på strekningen Gjerstad grense til ny rundkjøring på Humlestad.

3. **Dagens E18 på strekningen Gjerdemyra til Ødegården** skal opprettholdes som beredskapsvei. Veggen foreslås nedklassifisert til fylkeskommunal veg, dette er viktig med tanke på fremtidig beredskap og vedlikehold av bruer.

*Omkjøringsveier/anleggsveier:*

1. **Sannidalsveien fra Tangen til Sannidal** er en mye brukt skolevei og får funksjon som omkjøringsvei og må tilrettelegges med trafiksikringstiltak for myke trafikanter i henhold til vedlagt kart:

a. Nordre Nordre Tangenvei: Sperregjerde

b. Avkjøring Rugbråtveien: Opphøyet overgang

c. Strekningen Rugbråtveien – Holtsvingen 2: G/S-vei på nordsiden av fv 363.

d. Skauenveien: Tilpasset overgang ved busstopp

e. Sannidalsveien 316 – avkj. Bujordveien: GS-veg på fylkesveiens nordside.

f. Langekra: Sperregjerde mot fv 363.

g. Strekningen Solstadbakken Sannidalsveien 274: GS-veg eller fortau tilpasset overgang v/busstopp.

h. Det må stilles rekkefølgekrav om reguleringsplan for utførelse av samt ferdigstillelse av GS-vei.

Svært viktig at dette blir utført før stenging av dagens E-18 i anleggsperioden. Sannidalsveien går gjennom boområder og det er skolevei. Alle sikringstiltak må derfor gjøres tidlig i anleggsperioden.

*Masselager:*

1. **Bestemmelsene §1.4.5 pkt e)** må gis følgende **tillegg**: Det skal stilles spesifikke kvalifikasjonskrav i anbudsprosessen mht. behandling og deponering av sulfidholdige masser.

2. Masselagre bør visualiseres og angis med terrengprofil og høyde ved maksimal oppfyllingsgrad.

*Lokalveier:*

1. **Gamle Sørlandske** foreslås som beredskapsvei og bør oppgraderes med gang- og sykkelvei på strekningen Gamle Sørlandske 234 gjennom bebyggelsen til kryss Krokenveien. Det bør stilles **rekkefølgekrav** om reguleringsplan og ferdigstillelse.

2. **Krokenveien fra kryss Gamle Sørlandske** til ny rundkjøring på Humlestad foreslås som beredskapsvei sammenhengende med Gamle-Sørlandske og bør tilrettelegges med gang- og sykkelvei.

3. **Krokenveien fra kryss Gamle Sørlandske til Fikkjebakke** foreslås nedklassifisert til kommunal veg og gis standard tilpasset framtidig funksjon som adkomstveg til eiendommene og GS-veg.

4. **Sannidalsveien fra Tangen til Sannidal** får funksjon som beredskapsvei og må tilrettelegges med trafiksikringstiltak for myke trafikanter i henhold til vedlagt kart:

o Nordre Nordre Tangenvei: Sperregjerde

o Avkjøring Rugbråtveien: Opphøyet overgang

o Strekningen Rugbråtveien – Holtsvingen 2: G/S-vei på nordsiden av fv 363.

o Skauenveien: Tilpasset overgang ved busstopp

o Sannidalsveien 316 – avkj. Bujordveien: GS-veg på fylkesveiens nordside.

- o Langekra: Sperregjerde mot fv 363.
- o Strekningen Solstadbakken Sannidalsveien 274: GS-veg eller fortau tilpasset overgang v/busstopp.
- o Det må stilles **rekkefølgekrav** om reguleringsplan for utførelse av samt ferdigstillelse av GS-vei.

5. **Fv. 3366 Farsjøveien** legges om til ny påkjørsel på dagens E18 fra Hundsvik i henhold til planforslaget. Fylkesveien fortsetter derfra til Gjerdemyra langs dagens E18. Det bør gis rekkefølgekrav om **tilpasset standard** med redusert kjørebanebredde og GS-veg eller bred skulder tilrettelagt for myke trafikanter på en side.

Gjenværende strekning av dagens E18 til bør tilbakeføres til opprinnelig terreng og kan benyttes som trasé for omlagt landbruksvei til Ødegården.

6. **Resterende del av Fv. 3366 Farsjøveien** fra foreslått ny rundkjøring på dagens E18 ved Gropedalen til kryss Ødegårdsveien driftes ved videre som kommunal veg. Strekningen Farsjø bru – Ødegårdsveien kan endres til GS-veg.

7. **Fv. 38 Drangedalsveien på strekningen Sannidal – Gjerdemyra** får funksjon som beredskapsvei. Det bør iverksettes planarbeid for GS-veg på strekningen mellom Gjerdemyra til Råna bru og videre langs jernbanetraséen til Sannidal.

8. **Fv. 38 nordover fra Gjerdemyra** får funksjon som omkjøringsvei ved trafikkstans øst for Gjerdemyra. Det bør iverksettes planarbeid for GS-veg på strekningen til Drangedalsveien 478.

Konstruksjoner:

1. **Jernbanetunnel under Tisjø bru:** Kragerø kommune er bekymret for skader eller svekkelse av tunneltaket som følge av anleggsarbeidet for brupillar. Før arbeidet med konstruksjonen påbegynnes bør tunnelen åpnes over og mot vassdraget og masser herfra benyttes ved anlegg av brua.

Vannmiljø:

1. **Hullvann:** Har moderat økologisk og dårlig kjemisk tilstand. Vannet er tiltenkt som kilde for produksjonsvann for settefisk. Det må stilles strenge krav i en utslippstillatelse for å sikre vannforekomsten mot redusert miljøtilstand både i anleggsfase og i driftsfasen.

2. **Gjerdevannet/Gjerdebekken:** Viktig gyteområde som må beskyttes mot avrenning i anleggsfase og driftsfase.

Friluftsliv:

1. **Turvei fra Sannidal bygdetun** i nordvestlig retning er ikke ivarettatt. Det foreslås kombinasjonsløsning med viltpassasje, jfr. veiutforming pkt. 3 ovenfor.

Naturmangfold:

1. Det er ikke i tilstrekkelig grad klargjort hvilke virkninger utbyggingen kan få for naturmangfoldet og hvilke avbøtende tiltak som er aktuelle jf. naturmangfoldsloven § 53 og forskrift om utvalgte naturtyper § 3. Denne mangelen forutsettes reparert."

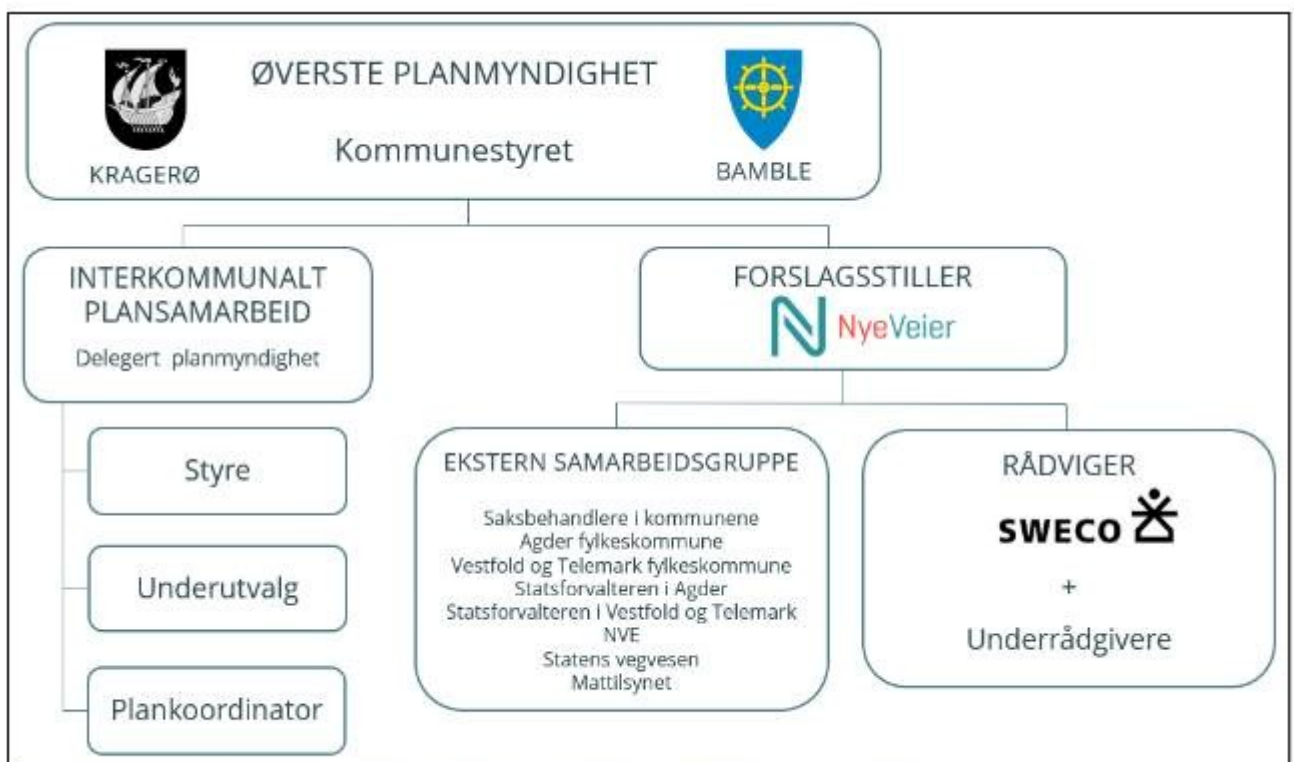
Etter høring: behandlet Nye veier innkomne merknader og innsigelser for deretter å forberede 2. gangs behandling med endelig vedtak i hver enkelt kommune. Innsigelsene er

nå frafalt og forslaget til detaljregulering kommer nå til 2. gangs behandling og endelig vedtak.

Planen omhandler veistrekning i Kragerø og Bamble kommuner og endelig 2. gangs vedtak må gjøres i begge kommuner med samsvarende vedtak.

#### Saksgang:

Nye veier har sendt over komplett planmateriale med fagrapporter. Etter saksutredning fra administrasjonene i Kragerø og Bamble kommuner behandles saken i underutvalgene i Kragerø og Bamble der det sitter 3 politikere fra hver kommune. Underutvalgene gir råd til IKP-styret som i møte 17.april innstiller til kommunestyrene i Kragerø og Bamble. Kommunestyrene i de to kommunen gjør etter dette 2. gangs behandling og endelig vedtak av planen. Etter at planen er kunngjort vil styret i Nye veier behandle saken og vedta videre framdrift som premiss for grunnverv, prosjektering og anbudskonkurranse før anleggsstart.



Figur 7-1: Organisering av planarbeidet E18 Tvedestrand – Bamble. (Kilde Sweco).

#### Kort om planforslaget:

Det legges opp til gjenbruk av dagens trasé i Bamble kommune. Dagens E18 vil dermed utgjøre et av veiløpene med to kjørebane. Det skal bygges et nytt løp på nordsiden av eksisterende løp med to kjørebane. Dagens løsning på Rørholtveien blir erstattet med kulvert til Sæteren/Bakkegrenda med ny vei nordover forbi Kåsene og ny bru over Grasdalstjennbekken og inn på eksisterende Rørholtvei. Eksisterende bru over dagens E18 blir revet. Dette vil gi en bedre og sikrere vei. Dagens bebyggelse mellom Bakkevannet og Sæteren blir innløst og revet. Dagens bru ved Skogen blir revet og erstattet med landbruksvei på nordsiden av traséen mellom Plassen og Skaugtjenna. Bebyggelsen på nordsiden av dagens trasé ved Skogen blir revet. Plassen blir revet. Det er planlagt viltovergang ved Plassen med kombinert løsning med skogsvei til Masterød. Det blir ikke store masselagringer i Bamble. Majoriteten av sprengte masser blir gjenbrukt i veien.

Hanfangåsen utgjør et stort inngrep i Bamble kommune, med skråberg med store slepper som gir utfordringer. E18 blir stengt når dette arbeidet foregår. Trafikken vil da bli ledet på omkjøring på gamle E18 og gamle sørlandske, og over Gongeelva til Sæteren der trafikken igjen ledes opp på dagens E18. For detaljer omkring planforslaget vises det til vedlagte plankart, bestemmelser, planbeskrivelse og fagrapporter.

#### Bakgrunn og hovedmål

Planen omfatter en ny firefelts E18 mellom Nygård i Kragerø og Dørdal i Bamble, ca. 17,5 km. Bakgrunnen er behov for bedre fremkommelighet, trafiksikkerhet og effektiv transport i regionen. Dagens E18 har varierende standard, noe som gir redusert fremkommelighet og økt ulykkesrisiko. Prosjektet er en del av hovedforbindelsen mellom Kristiansand og Oslo, og er utviklet i samarbeid med et interkommunalt plansamarbeid mellom åtte kommuner.

Målene er:

- Effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i tråd med Nasjonal transportplan.
- Høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet.
- Lavest mulig klimagassutslipp.
- BREEAM Infrastructure-sertifisering (minst "very good").

Planen har vært gjennom flere faser, med verdioptimalisering og omfattende medvirkning fra interessenter. Gjenbruk av dagens E18 er et sentralt grep for å redusere arealbruk, kostnader og klimagassutslipp.

#### Beskrivelse av tiltaket

##### Utforming og hovedgrep

Tiltaket omfatter både permanente og midlertidige løsninger. Gjenbruk av eksisterende veikorridor er prioritert: ca. 35 % i Kragerø og 100 % i Bamble. Dette sparer natur- og friluftsområder, og gir lavere kostnader og utslipp. Veien planlegges som nasjonal hovedvei (H3), fire felt, midtdeler og fartsgrense 100 km/t. Prognoser for trafikkmengde i 2060 er 14 000–17 000 kjøretøy/døgn.

Det etableres to planskilte kryss (Fikkjebakke og Gjerdemyra), flere bruer og kulverter, og sideveier for lokaltrafikk. Veigrøfter og renseanlegg håndterer og renser overvann, med fokus på miljøbeskyttelse. Faunapassasjer og kulverter tilrettelegger for viltkryssing og opprettholder økologiske funksjoner. Dagens E18 fra Nygård til Tangen skal tilbakeføres til LNFR-formål, mens dagens E18 fra Tangen til Hegland foreslås nedklassifisert til kommunal vei.

##### Strekningsvise tiltak

- **Nygård–Hegland:** Ny trasé gjennom industriområde, nytt kryss på Fikkjebakke, omlegging av Krokenveien, støyskjerming og masselager.
- **Hegland–Kommunegrensen:** Gjenbruk av eksisterende korridor, optimalisering for å redusere naturpåvirkning, nytt kryss på Gjerdemyra, bru over Tisjø, restaurering av myr.
- **Kommunegrensen–Dørdal:** Gjenbruk og utvidelse av dagens E18, nye bruer over Bakkevannet, omlegging av Rørholtveien, tiltak for å redusere utfylling i vann og beskytte landskapsverdier.

#### Virkninger for miljø og samfunn

## Vei- og trafikksituasjon

Ny E18 gir bedre fremkommelighet, økt trafikksikkerhet og kortere reisetid (fra 15 til 11 minutter). Trafikksystemet håndterer både lokal og regional trafikk, med omkjøringsmuligheter og beredskapsveier. Prognoser viser økt trafikkmengde, men tiltaket gir mer forutsigbarhet og sikkerhet.

## Landskap, friluftsliv og bygdeliv

Gjenbruk av dagens korridor begrenser irreversible inngrep i natur- og kulturlandskap. Tiltaket påvirker landskapsbildet, men massehåndtering og terrengforming motvirker visuelle brudd. Friluftsliv og bygdeliv påvirkes, særlig der ny vei legges i urørt terreng. Kryssingsmuligheter og støyskjerming reduserer barriereeffekt og støy.

## Naturmangfold og vannmiljø

Planområdet berører mange vann, vassdrag og myrer. Tiltaket er optimalisert for å unngå og begrense skade på naturtyper, med skadereduserende og kompensierende tiltak. Faunapassasjer og restaurering av myr ivaretar økologiske funksjoner. Vannforekomster er kartlagt, og det stilles krav til rensing og overvåkning for å beskytte drikkevannskilder og akvatisk miljø.

## Kulturarv og naturressurser

Flere kulturminner og kulturmiljøer berøres, med krav om arkeologisk utgraving og bevaring der mulig. Jordbruksareal, utmark og vannressurser påvirkes, men landbruksveier og drikkevannsløsninger sikrer tilgang og beskyttelse. Matjordplan og miljøplan gir føringer for gjenbruk og skadebegrensning.

## Støy, luftkvalitet og folkehelse

Støyskjerming og lokale tiltak forbedrer støyforholdene for bebyggelse langs E18. Luftforurensning er begrenset til områder nær veien, og boliger innløses der nødvendig. Tiltaket har positive virkninger for folkehelse gjennom bedre trafikksikkerhet og redusert støy. [\[Planbeskrivelse \(1\) | PDF\]](#)

## Klimabudsjett og samfunnsnytte

Klimagassutslipp er beregnet til ca. 201 857 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, hvor arealbruksendringer står for størstedelen. Gjenbruk av eksisterende vei og optimalisering gir lavere utslipp og bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Samlede virkninger vurderes som akseptable for samfunnet.

## Planforslag, juridiske rammer og prosess

### Planens rettsvirkning

Reguleringsplanen er juridisk bindende for arealbruk, og omfatter både midlertidige og permanente behov. Arealformål, hensynssoner og bestemmelsesområder regulerer bruk, vern og tiltak. Grunnerverv følger egen prosess, med mål om minnelige avtaler, men ekspropriasjon kan bli aktuelt.

### Hensynssoner og bestemmelser

Hensynssoner ivaretar drikkevann, ras- og skredfare, flom, friluftsliv, naturmiljø og kulturminner. Bestemmelsesområder gir handlingsrom for justeringer, støyskjerming,

adkomst og midlertidige bygge- og anleggsområder. Planen har rekkefølgebestemmelser for tiltak før og etter åpning av veien. ning

Estetisk strategiplan, matjordplan og miljøplan følger reguleringsplanen. Medvirkning har vært omfattende, med folkemøter, åpne kontordager og innhenting av innspill fra barn, unge og andre interessenter. Planen bygger på nasjonale, regionale og kommunale føringer, og oppdateres i tråd med nye krav og kunnskap.

Oppsummering:

Detaljreguleringen av E18 Kragerø–Bamble er et omfattende prosjekt med stor betydning for regionen. Gjenbruk, miljøhensyn, samfunnsnytte og medvirkning er sentrale elementer. Planen gir rammer for en moderne, sikker og bærekraftig vei, samtidig som den ivaretar landskap, natur, kultur og folkehelse. Virkningene er grundig utredet, og tiltakene er optimalisert for å redusere negative konsekvenser og sikre akseptable rammer for fremtidig E18.

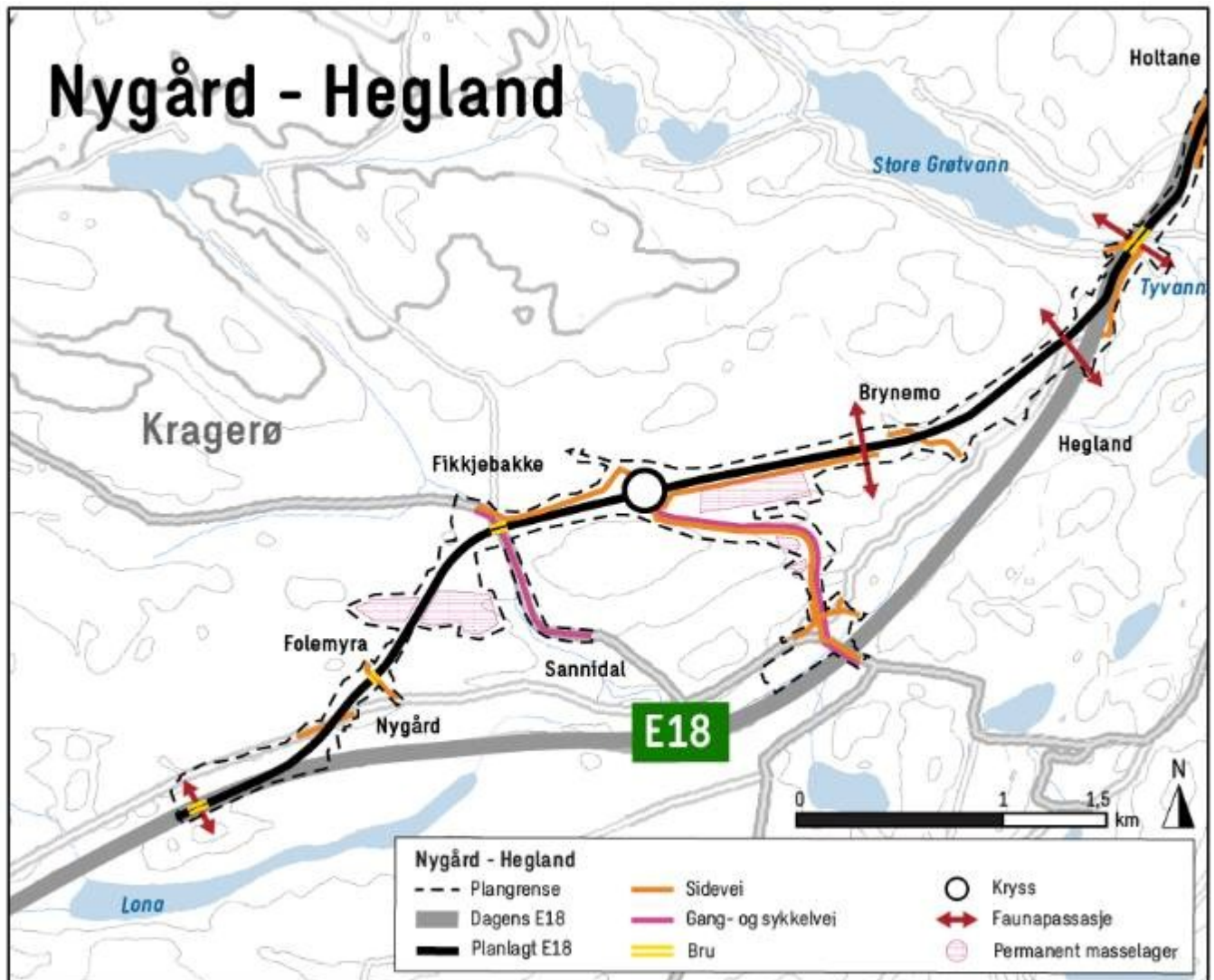
De viktigste fagrapporter og innsigelser omtales kort og vedlegges. Det legges også ved en endringsprotokoll i forhold til endringer fra 1. gangs behandling.

Hele traséen:



Oversiktskart/illustrasjon Kragerø:

Det er vist oversiktskart med noen få utvalgte illustrasjoner. Se vedlagte planbeskrivelse for full oversikt.



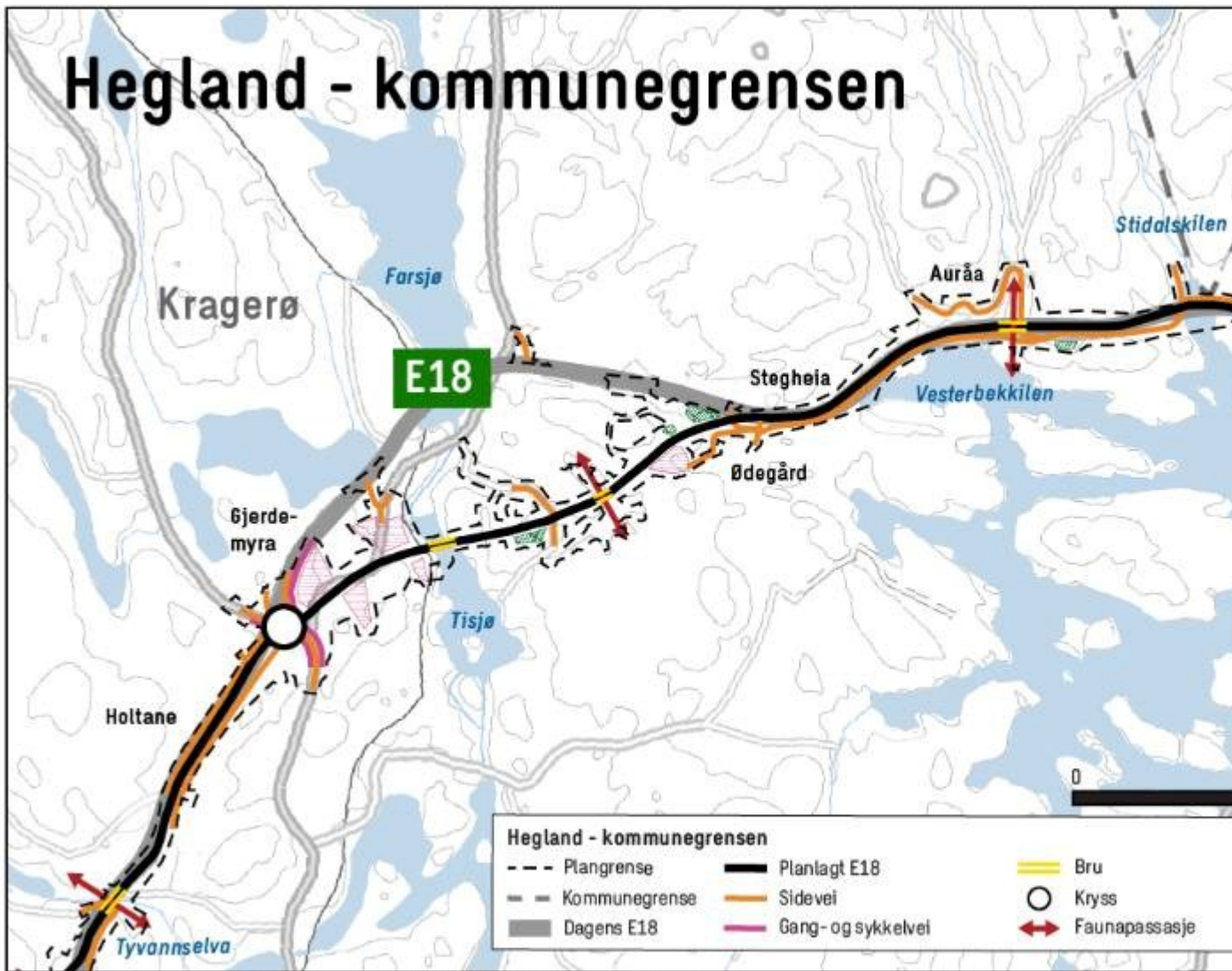
Figur 3-5: Planlagt E18 går i ny trasé fra Nygård, gjennom industriområdet på Fikkjebakke og til Hegland. Videre nordover fra Hegland planlegges gjenbruk av E18. (Kilde: Sweco)



Figur 3-7: Planlagt feltinndeling ved kobling til dagens E18 ved Nygård II bru, to kjørefelt sørøver og et nordover. Sett fra øst. (Kilde Sweco)



Figur 3-9: Løsning for kollektivanlegg og pendlerparkering ved Fikkjebakkekrysset, sett fra øst. (Kilde: Sweco)



Figur 3-21: Viser planområdet og planlagte tiltak mellom Hegland og kommunegrensen. (Kilde: Sweco)



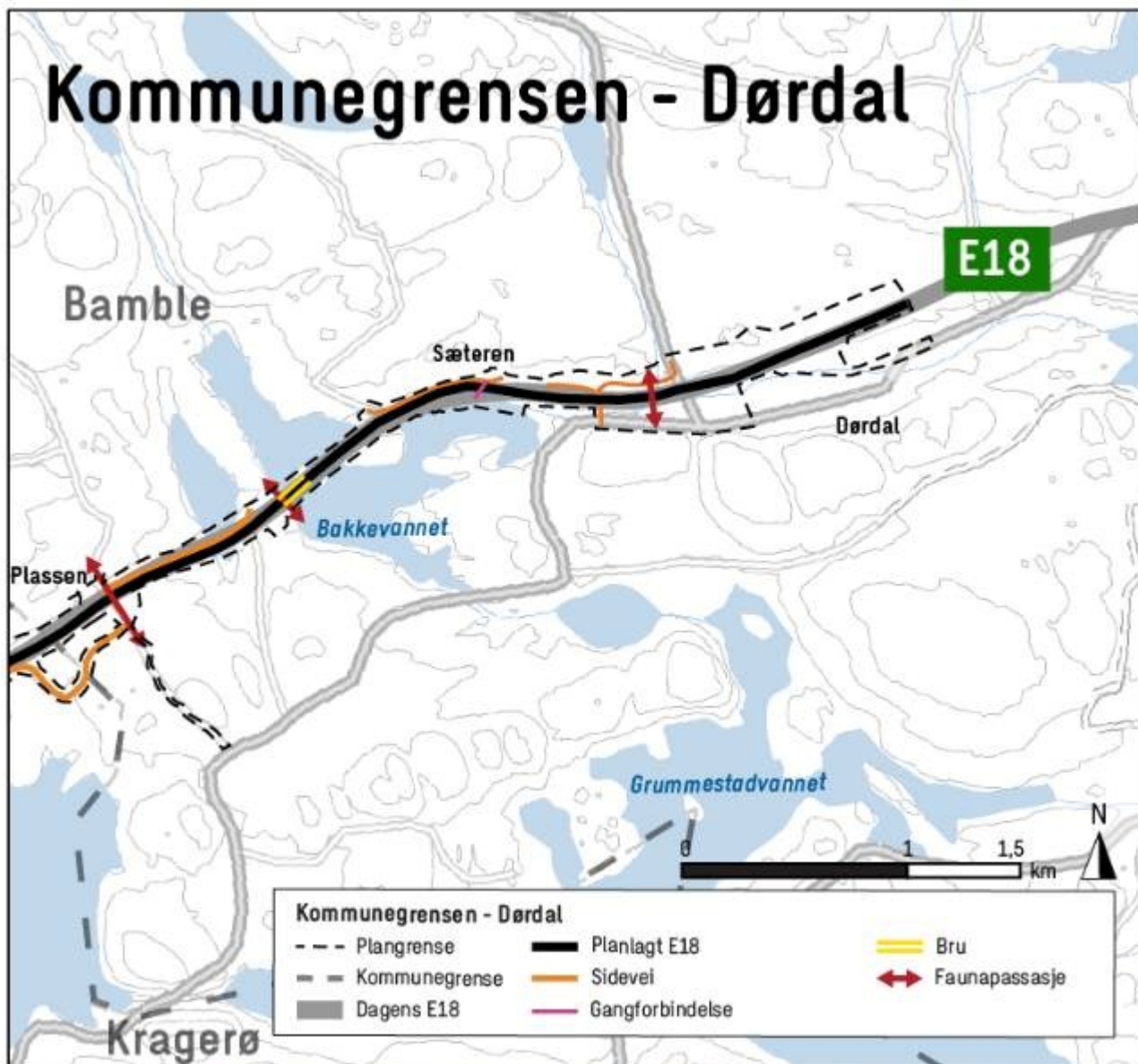
Figur 3-28: Illustrasjon av Tisjø bru, sett fra sørøst. (Kilde: Sweco)



Figur 3-37: Kulvert ved Stidalskilen, sett fra sørøst. (Kilde: Sweco)

Oversiktskart Bamble:

Det er vist oversiktskart med noen få utvalgte illustrasjoner. Se vedlagte planbeskrivelse for full oversikt.



Figur 3-40: Viser planområde og planlagt tiltak mellom kommunegrense og Dørdal. (Kilde: Sweco)



Figur 3-42: Faunapassasje ved Plassen, sett fra vest. (Kilde: Sweco)



Figur 3-48: Øvrig bebyggelse ved Bakkevannet, sett fra sør. (Kilde: Sweco)



Figur 3-50: Tiltak ved Dørdal og Hanfangåsen, sett fra sør. (Kilde: Sweco)

### Endringslogg:

Dokumentet gir en samlet oversikt over alle vesentlige endringer som er gjort i plandokumentene for E18 Kragerø–Bamble etter høringsrunden og offentlig ettersyn. Endringene er gruppert tematisk og gjelder både plandokumenter, plankart, planbestemmelser, planbeskrivelse og tilhørende fagrapporter. Hensikten har vært å imøtekomme innspill fra myndigheter og berørte parter, samt å forbedre og presisere løsninger uten at det har vært nødvendig med ny høring.

#### Syredannende berg og forurenset grunn

Det er gjort flere presiseringer og forbedringer knyttet til håndtering av syredannende berg. Dette inkluderer regulering av permanent adkomst til masselager (LAA1, LAA2, LAA13), utfyllende bestemmelser om håndtering, og et eget kapittel i planbeskrivelsen. For områder med kjent eller mulig grunnforurensning, spesielt ved Fikkjebakke, er det innført krav om nødvendige undersøkelser før inngrep, og egne bestemmelsesområder (#12\_2 og #12\_3) er lagt inn for å sikre oppfølging i tråd med regelverket.

#### Kulturminner og kulturmiljø

Alle kulturminner sikret med båndlegging etter kulturminneloven (H730) har nå fått en buffersone for bevaring av kulturmiljø (H570). Bestemmelser er endret etter innspill fra Telemark fylkeskommune. Ved Bakkevannet er enkelte kulturminner regulert til frigivelse, mens andre er sikret med buffer og utvidet grøntareal for viltgjerde.

#### Naturmangfold og hensynssoner

Det er gjort en rekke justeringer for å ivareta naturtyper og naturmangfold. Dette inkluderer å ta ut arealer fra planen for å unngå sårbare naturtyper, redusere anleggsområder, flytte plangrense og viltgjerd, og sikre naturtyper med hensynssoner (H560) og bestemmelser om fysisk sikring under anleggsfasen. Flere masselagre og anleggsområder er optimalisert for å redusere inngrep i natur.

#### Infrastruktur, samferdsel og tekniske løsninger

Det er innarbeidet endringer for å sikre bedre adkomst, møteplasser, gang- og sykkelveier, og fleksibilitet for gjenbruk av dagens E18. Nye og justerte byggegrenser er innført, og det er stilt krav til tiltak for å hindre tørrlegging av vassdrag og økt flomfare. For drikkevann er det krav om tiltaksplan godkjent av vannverkseier og Mattilsynet før tiltak kan iverksettes.

#### Faunapassasjer og viltgjerd

Flere faunapassasjer er utvidet og optimalisert, med krav til bredde og høyde, og tilpasning av sideterreng og vegetasjon for å sikre funksjon for vilt. Viltgjerd og frisktsoner er justert, og det er lagt inn krav om overvåking og tilrettelegging for viltets bruk av passasjene.

#### Oppfølgingsplaner og fagrapporter

En rekke oppfølgingsplaner og fagrapporter er revidert, blant annet matjordplan, estetisk strategiplan, fagrapporter for vei, konstruksjoner, anleggsgjennomføring, vann og avløp, samt notat om omklassifisering av veinett. Disse endringene sikrer at alle tekniske, miljømessige og estetiske forhold er oppdatert i tråd med de nye kravene og innspillene fra høringsrunden.

#### Konklusjon endringer:

Endringene etter høring og offentlig ettersyn har styrket miljøhensyn, kulturminnevern, sikkerhet og funksjonalitet i prosjektet, og sikrer at reguleringsplanen for E18 Kragerø–Bamble er bedre tilpasset både nasjonale og lokale krav og interesser. Endringene er gjennomført uten behov for ny høring, og dokumentet gir en transparent og detaljert oversikt over alle tilpasninger.

#### Innsigelse naturmangfold - naturtyper:

Dokumentet er et svar fra Nye Veier AS og Sweco på Statsforvalterens innsigelse mot detaljreguleringen for E18 Kragerø–Bamble, med særlig fokus på naturmangfold og naturtyper. Statsforvalteren mente at planforslaget ikke tilstrekkelig ivaretok truede og verdifulle naturtyper, og krevde bedre konsekvensutredning, avbøtende tiltak og hensynssoner. Gjennomgangen viser at kunnskapsgrunnlaget er styrket med nye kartlegginger og vurderinger, og at det er gjort flere tilpasninger i plankartet for å unngå eller redusere inngrep i sårbare naturtyper. For mange lokaliteter er plangrensen justert, hensynssoner innført, og anleggsområder redusert. Likevel vil enkelte naturtyper fortsatt bli berørt, men tiltakene samlet sett reduserer omfanget betydelig. Dokumentet konkluderer med at nødvendige justeringer og avbøtende tiltak gjør det mulig å gjennomføre utbyggingen uten å tilsidesette nasjonale miljøinteresser i uakseptabel grad.

#### Innsigelse kulturminner og kulturmiljø:

Dokumentet er et svar fra Nye Veier AS og Sweco på innsigelser fra Telemark fylkeskommune knyttet til kulturminner og kulturmiljø i forbindelse med detaljreguleringen for E18 Kragerø–Bamble. Fylkeskommunen påpekte at flere automatisk fredede kulturminner ikke var tilstrekkelig sikret i planforslaget, og krevde at hensynssoner

(bufferområder) rundt kulturminnene måtte innarbeides i plankartet. Det ble også stilt krav om arkeologiske utgravninger der kulturminner må fjernes. I den reviderte løsningen er flere kulturminner sikret med hensynssoner og fysiske tiltak som gjerder og skilting under anleggsfasen, og noen kulturminner er regulert til bevaring. Samtidig må enkelte bygninger fjernes fordi de ligger for nær den nye veien. Samlet sett innebærer endringene at kulturminnene og kulturmiljøet blir bedre ivaretatt i anleggsfasen og for fremtiden, i tråd med fylkeskommunens innsigelser og faglige råd.

#### Innsigelse forurensing og forurenset grunn:

Dokumentet er et svar fra Nye Veier AS og Sweco på Statsforvalterens innsigelse mot detaljreguleringen for E18 Kragerø–Bamble, med fokus på håndtering av forurenset grunn og syredannende berg. Statsforvalteren uttrykte bekymring for risikoen knyttet til syredannende masser, særlig med tanke på påvirkning av vannmiljø og sårbare resipienter. Det er gjennomført omfattende geologiske undersøkelser og prøvetaking, og planen legger opp til at opptil 10 % av bergmassene kan være syredannende. Tre permanente masselagre er regulert for lagring av slike masser, med strenge krav til oppbygging, overvåking og avbøtende tiltak for å beskytte miljøet. Syredannende berg som klassifiseres som farlig avfall skal fraktes til godkjent mottak, mens øvrige masser lagres lokalt under kontrollerte forhold. I tillegg er det innarbeidet hensynssoner og krav til undersøkelser i områder med kjent eller mulig grunnforurensning. Samlet sett innebærer endringene at risikoen for forurensning håndteres bedre, og at miljøhensyn ivaretas i tråd med Statsforvalterens innsigelse.

#### Innsigelse natur spredningskorridor for arter:

Dokumentet er et svar fra Nye Veier AS og Sweco på Statsforvalterens innsigelse mot detaljreguleringen for E18 Kragerø–Bamble, med fokus på naturmangfold og spredningskorridorer for arter (faunapassasjer). Statsforvalteren krevde bedre løsninger for å sikre intakte sammenhenger mellom naturområder, spesielt for hjortevilt, og påpekte at planforslaget ikke i tilstrekkelig grad ivaretok funksjonelle viltpassasjer. Etter flere møter ble det enighet om konkrete forbedringer: faunapassasjene ved Hegland og Plassen utvides og optimaliseres, Brynemo 1 kulvert tilrettelegges for vilt, og terrenget under brua ved Nygård endres for bedre åpenhet. Det innføres krav om overvåking, vegetasjon og tilpasning av terreng for å sikre passasjenes funksjon. Endringene innarbeides i plankart og planbestemmelser, og Statsforvalteren kan trekke innsigelsen når revidert planforslag foreligger. Samlet sett styrkes hensynet til naturmangfold og viltets trekkmuligheter langs E18.

#### ROS-analyse:

Risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS) er en sentral del av planarbeidet for ny E18, og har som formål å identifisere og vurdere forhold som kan påvirke samfunnsikkerheten under både anleggs- og driftsfasen. Analysen bygger på krav i plan- og bygningsloven og relevante veiledere, og gir et kunnskapsgrunnlag for å unngå at utbyggingen skaper ny eller økt risiko for samfunnet.

I anleggsfasen er det identifisert økt risiko innen flere områder:

- **Naturfare:** Det er fare for steinsprang, kvikkleireskred, flom, utglidning ved fylling i vann, og skogbrann. Klimaendringer med mer ekstrem nedbør gjør inngrepene mer krevende.
- **Tilgjengelighet:** Langvarige stenginger av E18 kan gi store utfordringer for trafiksikkerhet, lokalsamfunn og nødetater, spesielt ved livskritiske hendelser.

- **Trafikksikkerhet:** Økt trafikk på omkjøringsveier og tett anleggsarbeid langs E18 gir høyere risiko for ulykker.
- **Samfunnsviktige objekter:** Omlegging av drikkevannsledning i Kragerø gir risiko for svikt i vannforsyning, med alvorlige konsekvenser for befolkning og nødetater.
- **Miljøfarer:** Risiko for påvirkning av sårbare vassdrag og spredning av forurensete masser er betydelig.

I driftsfasen, når veien er ferdig utbygd, reduseres risikoen på de fleste områder:

- **Naturfare:** Den nye veien prosjekteres mer robust mot naturfarer enn dagens E18.
- **Tilgjengelighet og trafikksikkerhet:** Firefelts vei gir bedre fremkommelighet og forventet reduksjon i antall og alvorlighet av trafikkulykker.
- **Miljø:** Vedvarende risiko for forsuring av vassdrag fra avrenning fra masselager, men robuste løsninger skal ivareta dette.

Analysen konkluderer med at anleggsfasen medfører økt risiko, men at disse kan håndteres med riktige tiltak, som blant annet sikring mot steinsprang, grundige grunnundersøkelser, beredskapsplaner for flom og brann, og tiltak for å beskytte drikkevannskilder. Driftsfasen gir et mer robust og trafikksikkert vegnett, forutsatt at anbefalte tiltak følges opp. ROS-analysen danner grunnlag for videre planarbeid og gir klare rammer for samfunnssikkerhet i kommuneplanens arealdel.

#### Vann, avløp, vannmiljø og overvannshåndtering:

Fagrapporten omhandler vann, avløp, vannmiljø og overvannshåndtering for den nye firefelts E18 mellom Kragerø og Bamble. Bakgrunnen er at dagens E18 ikke har tilstrekkelig standard for trafikkmengde og avvikling, og det er behov for oppgradering til en trafikksikker vei med fartsgrense 100 km/t. Rapporten beskriver løsninger for drenering, kryssing og omlegging av kommunale vann- og avløpsledninger, samt rensiltak for veivann i et område med sårbare resipienter.

Prosjektet legger stor vekt på miljøhensyn og bærekraftig vannhåndtering. Det er krav om to-trinns rensing av alt veivann, med både sedimentering og filtrering, grunnet høy trafikk (ÅDT > 15 000) og sårbare vannforekomster. Rensing skjer hovedsakelig i åpne grøfter, men det etableres også rensbassenger ved Fikkjebakke, Gjerdemyra, Tisjø og Bakkevannet. Ved Gjerdemyra planlegges et lukket magasin for vannhåndtering, spesielt med tanke på fremtidig drikkevannsreserve.

Omlegging av hovedvannledning til Kragerø kommune ved Grøtvann er nøye planlagt for å sikre vannforsyningen, med etablering av tre separate borehull og reservekapasitet. Løsningene for overvannshåndtering ved Bakkevannet inkluderer infiltrasjonssandfang og hjelpesluk for å forhindre direkte utslipp til vannet.

Eksisterende dreneringssystemer er ikke tilstrekkelige for dagens krav, og det er behov for oppgradering for å sikre effektiv håndtering av overvann og forurensning. Rapporten understreker viktigheten av å beskytte lokale vannkilder og resipienter, og foreslår konkrete tiltak for å oppnå dette. Samlet sett gir rapporten et helhetlig grunnlag for teknisk og miljømessig ansvarlig vannhåndtering i det nye veiprojektet.

#### Medvirkning:

Det ble gjennomført møte i ekstern samarbeidsgruppe 28.05.25.

## Barn og unge

I forbindelse med reguleringsplanarbeidet for E18 Tvedestrand – Bamble ble det gjennomført en omfattende medvirkningsprosess og innhenting av informasjon for og fra barn og unge i berørte kommuner. Det ble gjennomført medvirkningsopplegg på flere skoler. Målet var å bli bedre kjent med hvordan elevene bruker sine nærområder, og få innblikk om hvordan de planlagte tiltakene kunne påvirke dem. Ansvarlig for utredningen var Nye Veier, medvirkningsopplegg og rapport ble utarbeidet av COWI (Nye Veier, 2021). I det videreførte reguleringsplanarbeidet i Kragerø og Bamble har innspillene fra Rønholt skole og Sannidal barne- og ungdomsskole vært relevante. Resultatene fra medvirkningen er lagt til grunn i løsningsutviklingen og i utredning av temaet friluftsliv/by- og bygdeliv.

## Møter i planprosessen

Underveis i planprosessen har det blitt avholdt en rekke møter med ulike interessentgrupper. Målet med møtene har vært å gi informasjon, skape dialog rundt løsninger, og å involvere innbyggere, organisasjoner og myndigheter. Under følger en oversikt over interessenter det er avholdt møter med:

- Åpen kontordag i forbindelse med utvidet varsling i 2023
- Interkommunalt plansamarbeid (IKP)
- Ekstern samarbeidsgruppe
- Særmøter med kommunene, sektormyndigheter, velforeninger og grunneiere
- Åpen kontordag i forbindelse med utvidet varsling i mai 2024
- Åpen kontordag i forbindelse med høring og offentlig ettersyn i 2025
- Informasjonsmøter i Kragerø og Bamble i forbindelse med høring og offentlig ettersyn i 2025.

## Effekten av saken (sett kryss)

Perspektiv	Negativ	Nøytral	Positiv	Ikke relevant
Konsekvens for klima på kort og lang sikt	x			
Konsekvens for miljøet på kort og lang sikt	x			
Økonomiske konsekvenser i et langt perspektiv			x	
Konsekvens for folkehelsen		x		

Bamble og Kragerø kommuner har hver betalt ca 1 million kroner for finansiering av felles plankoordinator for de 8 kommunene under prosessen fra 2017 til i dag. Ordningen med felles plankoordinator for kommunene ble avsluttet ved utgangen av 2025. I tillegg har kommunene brukt betydelig av egen tid til saksbehandling og møter. Over en 9-årsperiode må en regne med til sammen minst 3 månedersverk fordelt på flere saksbehandlere. I tillegg kommer tidsbruk og godtgjørelse for politikere i IKP og underutvalg. Til sammen må en regne med at intern ressursbruk i hver kommune nærmer seg 1 million kroner i denne perioden. Til sammen har da planleggingen kostet hver kommune ca 2 millioner kroner. Dette er et grovt anslag.

## Vurdering av eksterne tilskuddsmidler

Ikke relevant

## **Samlet vurdering:**

### Generelt:

Det oversendte planmaterialet er av stort omfang. Alle relevante tema er utredet i konsekvensutredningen. Planarbeidet startet først i 2020 med planprogram. Denne opprinnelige planen med utgangspunkt i vedtatt kommunedelplan for strekningen ble vesentlig dyrere og med flere innsigelser. Derfor ble planarbeidet satt på vent og forutsetningen endret, bl.a. ble fartsgrensen satt ned til 100 km/t. Man startet da i 2023 ny reguleringsprosess og konsekvensutredning med utgangspunkt i allerede vedtatt planprogram. Alle relevante tema er utredet og vedlagt. Det foreligger en omfattende kunnskapsgrunnlag der ulike virkninger av planen vurderes. Det vises til fagrapportene for virkninger og avveininger som er gjort innen det enkelte tema.

Det er på det rene at en 4-felts motorvei gir store negative virkninger for flere tema; naturmangfold, vilttrekk, landskap, støy, vannmiljø med mer. På nyttesiden er først og fremst redusert reisetid og trafiksikkerhet.

Interessenters synspunkter: Planarbeidet har inkludert omfattende medvirkning og kommunikasjon med interessenter, og deres innspill er tatt i betraktning i utformingen av planen.

Samlet sett vurderes virkningene av planen som akseptable for samfunnet, selv med de negative virkningene fremtidig E18 medfører. Gjennom økt fokus på gjenbruk av dagens E18 er detaljreguleringen utformet med en arealbruksendring, konsekvenser for landskapsverdier, en kostnad og et klimabudsjett som er innenfor en akseptabel ramme for fremtidig E18.

Nå ligger planen til endelig vedtak. Saken er godt utredet i tråd med retningslinjer, veiledninger og håndbøker i tillegg til krav i Plan- og bygningsloven med forskrifter, først og fremst konsekvensutredningsforskriften. Ulempene er veid opp mot nytten og man konkluderer på at veien bør bygges slik den ligger i planen nå. Innsigelsene er løst med endringer i planen og tilpasninger samtidig som Nye veier har holdt fokus på å holde kostnadene under kontroll.

Det forutsettes identiske vedtak i Kragerø og Bamble kommuner. Planen skal behandles i underutvalg i de to kommunene. Dette er oppnevnt av de respektive kommunestyrene og består av 3 politikere fra hver kommune. Underutvalgene vil gi råd til Interkommunalt planutvalg (IKP) som består av ordførerne i de 8 samarbeidskommunnene på strekningen Grimstad - Bamble: Grimstad, Arendal, Tvedestrand, Risør, Vegårshei, Gjerstad, Kragerø og Bamble. IKP er gitt fullmakt fra de respektive kommunestyrene til å legge planen på høring og innstille til kommunestyrene i den enkelte kommune.

Nye veier har prioritert veien for utbygging. Etter at planen behandles og eventuelt vedtas av Kragerø og Bamble, blir saken behandlet i Nye veiers styr som formelt vedtar oppstart av arbeidet med grunnverv, prosjektering og anbud før anleggsarbeidet kan starte. Det er usikkert når det kan skje, men det antydes i løpet av 2027. Om kommunene ikke vedtar planen er det vanskelig å si noe om framdriften. Det er grunn til å tro at strekningen da nedprioriteres og man må regne med en utsettelse på flere år. Det er heller ikke påregnelig med en annen trase eller store endringer på utformingen. I så fall å en regne med enda lenger utsettelse og høyere kostnader som vanskeliggjør utbygging ytterligere.

## Særskilte vurderinger for Kragerø kommune:

### Vannforsyning, tilkomst og fremtidig vegnett – Økonomiske konsekvenser og usikkerhet for Kragerø kommune.

I planforslaget for ny E18 ligger det omfattende endringer i det lokale vegnettet i Kragerø. Dette medfører både operasjonell risiko for kritiske tjenester og langsiktige økonomiske forpliktelser for kommunen.

### Vannforsyning og tilkomst til Grøtvann vannverk

Det er vurdert særskilt hvordan tilkomsten til Grøtvann vannverk og fremtidig reservevannsforsyning skal sikres. I henhold til planbestemmelse § 5.1 a) er det stilt et strengt rekkefølgekrav om at en plan for drikkevannsforsyning, inkludert nødvendige avbøtende tiltak, skal være ferdigstilt og akseptert av vannverkseier og Mattilsynet før anleggsarbeid kan igangsettes. Dette sikrer kommunen nødvendig kontroll med kritisk infrastruktur i en tidlig fase.

Virksomhet for Vann og Avløp (VAR) har påpekt at planlagt løsning ved Tyvannselva bru innebærer en operasjonell risiko. Fremtidig drift krever sikker tilkomst for tunge spesialkjøretøy (kjemikalieleveranser og reservevann). Nye Veier har prosjektert løsningen i tråd med tekniske krav, og for området ved Hegland er veien regulert som bestemmelsesområde #2\_V11 med standard Landbruksveg klasse 7.

Økonomisk usikkerhet: Dersom de tekniske detaljløsningene for stigningsforhold og kurvatur i praksis viser seg å ikke tilfredstille kravene for tungtransport, vil dette medføre betydelige merkostnader. Dette kan inkludere behov for ytterligere veiutbedringer i egen regi eller driftsmessige fordyrelser som følge av logistikkutfordringer. Slike kostnader vil i ytterste konsekvens belaste selvkostfondet og kunne påvirke gebyrnivået til abonnentene.

### Omklassifisering av veinett – Nye kommunale forpliktelser

I forbindelse med utbyggingen foreslås en rekke eksisterende og nye veistrekninger omklassifisert til kommunalt eierskap og driftsansvar. Dette innebærer at Kragerø kommune overtar ansvaret for brøyting, dekkevedlikehold og fremtidig rehabilitering av følgende strekninger:

- Dagens E18 mellom Tangen i Sannidal og Tyvannselva (ca. 2,0 km): Denne strekningen foreslås som kommunal vei med funksjon som lokalvei og beredskapsvei. Både kommunens vegmyndighet og Telemark fylkeskommune har i høringsrunden frarådet overtakelse av denne strekningen uten at driftsansvar og vedlikeholdsetterslep er avklart.
- Krokenveien (ca. 2,2 km totalt): To delstrekninger av dagens fv. 3374 (Fikkjebakke–Mostad(G/S veg) og Mostad–Sannidal(kjørevei)

foreslås omklassifisert til kommunal veg og g/s. Dette innebærer et nytt driftsansvar for strekninger som i dag er fylkeskommunale.

- Farsjøveien (fv. 3366): Deler av dagens fylkesvei foreslås omklassifisert til kommunal vei i forbindelse med omleggingen av krysset ved Gjerdemyra.
- Tilførselsveier og krysskoblinger: Mindre strekninger ved omlagt Farsjøvei og tilkoblingen mot Heglandsveien/vannverket vil også tilfalle kommunen.

Økonomisk konsekvens: Overtakelse av statlig og fylkeskommunal vegstruktur medfører permanente utgifter som per i dag ikke er dekket i kommunens driftsbudsjetter. Særlig

knytter det seg usikkerhet til vedlikehold av konstruksjoner som bruer og kulverter på de omklassifiserte strekningene.

### Vurdering av risiko

Det presiseres at et vedtak av reguleringsplanen ikke innebærer en endelig aksept av fremtidig overtakelse av driftsansvaret. Selve eierskiftet skal håndteres som en egen prosess etter veglova § 7.

For å begrense kommunens økonomiske risiko, vil det i den videre prosessen bli stilt krav om:

1. At alle tekniske planer for VA-kryssinger og tilkomstveier skal godkjennes av kommunen før anleggsstart, jf. rekkefølgekrav i bestemmelsene.
2. At vedlikeholdsstandard og eventuell økonomisk kompensasjon for omklassifiserte veier avklares før endelig overtagelse.

Samlet sett vurderes de juridiske rammene i planforslaget å gi kommunen nødvendige styringsverktøy, men de økonomiske konsekvensene må følges tett i de kommende fasene av prosjektet.

### Restaurering og etablering av myr (Tisjø)

Her er en spisset og kortere tekst om myr-temaet, egnet for et saksfremlegg:

### Myretablering og miljørisiko (Tisjø)

Planen legger opp til omfattende restaurering og etablering av myr ved Tisjø for å kompensere for naturinngrep og klimagassutslipp. Myra fungerer som et kritisk karbonlager og er avgjørende for prosjektets miljøregnskap.

### Erfaringer og risiko

- Gass og lukt: Erfaringer fra Bamble viser at graving i myr kan frigjøre hydrogensulfid (lukt av råtne egg). Dette er primært en forbigående sjenanse i anleggsfasen. Rask tildekking og heving av vannspeilet er planlagte tiltak for å minimere dette.
- Klimanytte: Restaureringstiltaket er nødvendig for å redusere prosjektets netto arealtap av karbonrik natur, slik det dokumenteres i arealregnskapet.

Konklusjon: Gjennom Miljøoppfølgingsplanen (MOP) skal Nye Veier overvåke lukt og gassutvikling. Man vurderer at den langsiktige nytten for klima og flomdemping veier tyngre enn de midlertidige ulempene i anleggsperioden.

### Særskilte vurderinger i Bamble kommune:

I Bamble er det først om fremst viltkryssingen ved Plassen som har vært av betydning. Her har kommunen ønsket en flytting østover ca 200 meter for å tilpasse kryssingen til der det faktiske krysningpunktet for vilttrekket er registrert. Nye veier har gjort en vurdering opp mot veiledningen for vilt og krysning av veier. Den foreslåtte krysningen er i tråd med veiledningen og Statsforvalteren har derfor frafalt innsigelsen. Nye veier har gjort en avveining mellom kravet til kostnadskontroll og minimalisering av ulemper og kommet til at en utvidelse på 4 meter kan forbedre situasjonen for viltet slik at kryssingen blir akseptabel. Bamble kommune beklager at det ikke blir flytting av krysningen, men aksepterer løsningen som er valgt.

Bamble kommune har også vært opptatt av løsningen på veien til Rørholt. Her har man fått til en ny plassering med undergang under E18 og bru over Grasdalstjennbekken som forbedrer tilkomsten og standarden på starten av Rørholtveien.

## Konklusjon

Planen har utredet alle aktuelle tema og ulemper er vurdert opp nytten av veien. Forslaget er gjennomarbeidet og det foreligger ingen formelle feil som er til hinder for et godkjenning av planen nå. Det anbefales derfor at kommunestyret vedtar planen med de vedtakspunkter som foreligger i kommunaldirektørens innstilling.

## Vedlegg

Protokoll - IKP styremøte 17042026 (003)

Planbeskrivelse

NV40E18KB-PLA-PLN-0001 Planbestemmelser Kragerø

NV40E18KB-PLA-PLN-0002 Planbestemmelser Bamble

Plankart Bamble

Plankart Kragerø

Endringslogg etter høring og offentlig ettersyn

Svar på innsigelse om forurensning - forurenset grunn

Svar på innsigelsen om naturmangfold - naturtyper

Svar på innsigelse om kulturminner og kulturmiljø

Svar på innsigelse om naturmangfold - spredningskorridor for arter

Fagrapport geoteknikk

Fagrapport ingeniørgeologi - skjæringer

Fagrapport elektro

Fagrapport ingeniørgeologi - skred

Fagrapport geoteknikk - områdestabilitet Sannidal

Fagrapport konstruksjoner

Høringsdokumenter - høring planforslag 2025

Merknadsdokument - høring planforslag 2025 - Kragerø

Kopi av innkomne uttalelser - høring planforslag 2025 - Kragerø

Merknadsdokument - høring planforslag 2025 - Bamble

Kopi av innkomne uttalelser - høring planforslag 2025 - Bamble

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Fagrapport SHA

NNotat omkjøring Sannidal - Gjerdemyra

Notat omklassifisering av veinett

Fagrapport vei

Fagrapport anleggsgjennomføring

Fagrapport hydrologi

Fagrapport vann, avløp, overvannshåndtering

NV40E18KB-YML-RAP-0006 Fagrapport matjordplan

NV40E18KB-YML-RAP-0008 Fagrapport myr

fagrapport-fysiske-inngrep-i-vassdrag

fagrapport-stoey-med-stoeykart-komprimert

46\_PDFsam\_fagrapport-luftkvalitet-med-luftsonkart-komprimert (1)

1\_PDFsam\_fagrapport-luftkvalitet-med-luftsonekart-komprimert (1)  
byggherrens-miljoeplan-fra-reguleringsplanfase.pdf  
Vurderte-alternativer-e18-gjerstad-bamble.pdf  
fagrapport-klimabudsjett  
estetisk-strategiplan.pdf  
Vurderte-alternativer-e18-gjerstad-bamble.pdf