



STORTINGET

Innst. 281 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 70 S (2020–2021)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering og utbygging av E18 på strekninga Tvedestrand–Dørdal i kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand i Vestfold og Telemark og Agder

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen frem forslag om finansiering og utbygging av E18 på strekningen Tvedestrand–Dørdal i kommunene Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand. Prosjektet omfatter utbygging av ca. 54 km. Strekningen er planlagt som firefeltsvei med fartsgrense 110 km/t.

Prosjektet er en del av KVV/KS1 for E6 Langangen–Grimstad. Det vises i proposisjonen til Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029, hvor regjeringen fremhever behovet for å få sammenhengende møtefri firefeltsvei på hele strekningen Oslo–Kristiansand. Dette vil gi vesentlig bedre trafiksikkerhet og kortere reisetid, noe som er viktig for både næringstransport og persontransport i korridoren. Regjeringen legger i tillegg vekt på at E18 er en viktig del av utenlandsforbindelsen via fergehavnene langs strekningen.

Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS. Det opplyses i proposisjonen at Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei – Reformen i veisektoren danner grunnlaget for prosjektporteføljen og metodikken til Nye Veier AS. Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS inngikk

22. desember 2015 en rammeavtale som fastsetter oppstartsporteføljen til selskapet og legger de generelle rammene for de fremtidige oppgavene selskapet skal utføre, samt finansieringen av disse.

Vestfold og Telemark fylkeskommune og Agder fylkeskommune har vedtatt å stille garanti for låneopptaket til bompengeselskapet. Prosjektet skal ifølge planen bygges ut med første delåpning i 2025 og planlagt ferdigstillelse av hele strekningen innen utgangen av 2028.

Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte med bompenger er beregnet til omlag –2,8 mrd. 2020-kroner. Netto nytte per budsjettkrone (NNB) er beregnet til –0,57. Uten bompenger er samfunnsøkonomisk netto nytte av prosjektet beregnet til omlag –2,7 mrd. kroner og netto nytte per budsjettkrone –0,3. Det vises i proposisjonen til at i den videre utviklingen av prosjektet vil det bli sett på muligheter for å øke nytten og redusere kostnadene ytterligere.

Det er gjennomført kvalitetssikring av kostnadsoverslag i flere omganger som følge av utvikling og forbedring i prosjektet. Den siste kvalitetssikringen ble gjennomført i februar 2020. Nye Veier har beregnet at prosjektet har en forventet kostnad på 11 352 mill. 2020-kroner. Kvalitetssikringen angir en forventet kostnad på 11 872 mill. 2020-kroner.

I vegutbyggingsavtalen for prosjektet som er inngått mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS, har partene avtalt at utbyggingen skal gjennomføres innenfor en økonomisk ramme (P85) på 13 449 mill. 2020-kroner. Det er i denne prisen tatt utgangspunkt i en forventet kostnad på 11 352 mill. 2020-kroner.

Finansieringsopplegget for E18 Tvedestrand–Dørdal omfatter statlige midler over kap. 1321 post 70 Tilskudd utbyggingsselskapet for veg og bompenger. Bompengandelen utgjør 34,4 pst. Foreslått finansierings-

plan er basert på forventet utbyggingskostnad og inntatt i tabell 6.1 i proposisjonen.

Finansieringsopplegget bygger på fem automatiske bomstasjoner på ny E18 som vist i proposisjonen kapittel 5.1. Det forutsettes bompengennekting i begge retninger, og det er lagt til grunn en innkrevingsperiode på 15 år – etterskuddsvis i perioden 2025–2039.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Tom Kalsås, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Åshild Bruun-Gundersen, Bård Hoksrud og Tor André Johnsen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til proposisjonen, Prop. 70 S (2020–2021), der Samferdselsdepartementet legger frem forslag om finansiering og utbygging av E18 på strekningen Tvedestrand–Dørdal i kommunene Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, påpeker at prosjektet fra Dørdal til Tvedestrand er et svært etterlenget prosjekt lokalt i kommunene hvor veien skal gå. Flertallet merker seg at det har vært benyttet nye og gode måter å jobbe på i forbindelse med dette prosjektet, og at kommunene i samarbeid har vært aktivt med i prosessen. Flertallet viser til at prosjektet har en kostnad på ca. 11,35 mrd. kroner, hvorav 7,44 mrd. kroner i statlige midler gjennom Nye Veier og 3,91 mrd. kroner gjennom bompenger. Flertallet viser videre til at utbyggingen som er foreslått, vil sørge for en langt mer trafiksikker vei enn dagens vei, og at det bedrer fremkommeligheten og møter fremtidens trafikkbehov.

Flertallet viser videre til at utbyggingen av nye E18 Tvedestrand–Dørdal inngår i en helhetlig utbygging av E18 fra Oslo til Kristiansand og Stavanger. Utbyggingen av E18 Tvedestrand–Dørdal vil bidra til å øke trafiksikkerheten, bedre framkommeligheten, redusere reisetida og utjevne spranget i faktisk og opplevd standardforskjeller på dagens vei. Med en bedre veistandard på strekningen vil en kunne utvide arbeidsmarkedet for regionen nordover mot sentrale næringslivsklynger i Grenland-området. Forbedret vei og reisetid vil også gi grobunn for næringsutvikling i selve regionen gjennom

tilknytning til en større bo- og arbeidsmarkedsregion. Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at Nye Veier har klart å både redusere kostnadene og øke nytten i de prosjektene de har gjennomført. Selskapet har som mål å redusere kostnadene med 20 pst. Dette flertallet viser til at for de tre første store utbyggingsprosjektene, som til sammen utgjør 81 km motorvei, har besparelsene vært på 19 pst. Basert på en beregning fra selskapet, er det forventet en kostnadsreduksjon på hele porteføljen på 25 mrd. kroner, og en beregnet økt nytte på 34 mrd. kroner. Det betyr at den samlede samfunnsnyttens er beregnet økt med 59 mrd. kroner, noe som gjør det mulig å realisere porteføljen raskere og til en lavere kostnad enn først antatt. Dette flertallet mener det er grunn til å være fornøyd med de resultatene som Nye Veier har oppnådd. Dette flertallet registrerer samtidig at Statens vegvesen jobber med tilsvarende optimalisering av sin portefølje, og at det er identifisert betydelige kostnadsreduksjoner og nytteforbedringer. Det at vi nå har to miljøer som kan måles mot hverandre, synes å bidra til en positiv utvikling for begge organisasjonene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at strekningen E18 Tvedestrand–Dørdal er en del av et større interkommunalt plansamarbeid, og vil i den forbindelse understreke betydningen av at man ser hele planområdet i sammenheng og sørger for videre fremdrift også for strekningen E18 Grimstad–Arendal.

Videre viser disse medlemmer til at de gode erfaringene en har med interkommunalt plansamarbeid i dette prosjektet, bør vurderes opp mot erfaringer med å benytte statlige planer i andre prosjekter. Konklusjonen bør få betydning for hvordan planarbeidet organiseres i andre store vegprosjekt.

Disse medlemmer viser til vedtak i Agder fylkesting om fylkeskommunal garanti, og at det opplyses at Agder nå er på grensen for hvor mye en fylkeskommune kan tåle av garantier på statens veier. Agder fylkesting anmoder regjeringen om å vedta delt garantiansvar i tråd med Granavolden-plattformen.

Disse medlemmer viser til tidligere vedtak i Stortinget om statlig garantiansvar, og forventer at vedtak om delt garantiansvar blir gjort gjeldende også for dette prosjektet for begge fylkeskommunene.

Videre mener disse medlemmer at dersom økonomien i prosjektet blir vesentlig gunstigere enn det som er lagt til grunn i finansieringsanalysen, forutsettes det at kostnadsreduksjonen kommer brukeren til gode enten ved reduserte satser eller ved at nedbetalingstiden reduseres.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener den viktige debatten om samferdselspolitiske prioriteringer forringes av en argumentasjon fra høyrepartiene som bærer preg av politisk propaganda og ideologisk ønsketenkning, og mener et høyere krav til saklighet og etterrettelighet vil bidra til at innbyggerne beholder tilliten til folkevalgte politikere. Disse medlemmer viser til Nye Veiers mål om å redusere utbyggingskostnadene med 20 pst. for oppstartporteføljen, og mener selskapet skal måles på dette.

Disse medlemmer deler målsettingen om kostnadseffektiv vegutbygging, men mener det er problematisk at en uforholdsmessig høy andel av kontraktene nå går til multinasjonale og utenlandske entreprenører fordi norske selskaper ikke har mulighet til å konkurrere om anbudene. Hvis et ensidig mål om kostnadseffektivitet fører til at vegprosjektene bygges med utenlandsk, billig arbeidskraft, vil dette føre til et press på norske lønns- og arbeidsforhold, noe disse medlemmer vil advare sterkt imot.

Disse medlemmer viser til at det borgerlige regjeringsflertallet har opprettet et nytt statlig vegselskap uten å gjøre rede for konsekvensen det får for Statens vegvesen. Disse medlemmer er kritiske til hvordan regjeringen har håndtert viktige fagmiljø og kompetansemiljø i den opprinnelige etaten.

Videre viser disse medlemmer til den totale andelen kostnadsoverskridelser og forsinkelser i gjeldende Nasjonal transportplan, og mener det er dette den sittende regjering må måles på.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil påpeke at regjeringen i denne proposisjonen ikke foreslår ekstrabelastning med bom på sideveiene. Disse medlemmer viser til at det er et resultat av Fremskrittspartiets bompengeseier fra da Fremskrittspartiet satt i regjering. Bomfrie sideveier er en viktig seier for lokalbefolkningen og bilistene. Det er heller ingen logikk og sterkt urettferdig at de som kjører på en dårlig og gammel fylkesvei, skal bli tvunget til å være med å betale for en ny motorvei som de kanskje ikke ønsker, trenger og heller ikke bruker.

Disse medlemmer merker seg videre at bompengandelen har gått ned som et resultat av Fremskrittspartiets bompengeseire fra da Fremskrittspartiet satt i regjering. I tidligere bomprosjekter kunne bompengandelen være veldig høy, og i snitt betalte bilistene vesentlig mer enn staten. Disse medlemmer reagerer meget sterkt på dette. For det første forventer Fremskrittspartiet at staten tar ansvar for statens veger og ikke skyver kostnadene over på bilistene. For det andre blir det dobbelt urettferdig at staten ikke engang tar størstedelen av kostnadene, men at bilistene også tvinges til å betale langt over halvparten av kostnadene. Føl-

gelig er det litt positivt at bomandelen i dette prosjektet er godt under 50 pst. I dette prosjektet er statens andel ca. 65 pst. og bilistene sin andel 35 pst.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, viser til at for å finne gode løsninger, sikre rasjonell fremdrift og holde kontroll på kostnadene er det viktig med god konstruktiv dialog og godt samarbeid mellom Nye Veier og kommunene. Flertallet forventer at de forskjellige partene bidrar til godt samarbeid slik at de i fellesskap finner gode løsninger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er glade for å se gode resultater av reformene Fremskrittspartiet fikk gjennomført i regjering, som den svært vellykkede etableringen av Nye Veier AS, som har ansvaret for utbyggingen av strekningen som denne proposisjonen omhandler. Selskapet har vist tidligere at de bygger både rimeligere, raskere og tryggere.

Disse medlemmer viser blant annet til at Nye Veier AS ifølge samferdselsminister Knut Arild Hareide vil spare staten og norske skattebetalere for 59 mrd. kroner i reduserte kostnader og økt samfunnsnytte i selskapets nåværende portefølje. Det er derfor gledelig at selskapet med sin helhetlige tilnærming til utbyggingen ser for seg å kunne øke den samfunnsøkonomiske nytten ved å videreutvikle prosjektet for å oppnå reduserte byggekostnader og redusert arealbruk sammenliknet med det som ble vedtatt i kommunedelplanen.

Disse medlemmer er imot innkreving av bompenger fra bilister og mener investeringer i viktig infrastruktur er et offentlig ansvar som også burde være fullfinansiert av det offentlige. Bompenger er en ekstrabelastning av bilister som kommer i tillegg til skatter og avgifter de allerede har betalt inn til stat og kommune. Økt belastning fra bompenger er en bekymring for mange vanlige folk, en bekymring disse medlemmer har forståelse for og deler. Disse medlemmer vil likevel peke på at regjeringen i denne proposisjonen ikke foreslår ekstrabelastning med bom på sideveier, og bemerker at det er en positiv utvikling fra de ellers så bompengeglade partiene.

Disse medlemmer viser til gjennomslag Fremskrittspartiet har fått siden 2014 i å redusere bompengbelastningen for folk flest over hele landet. Sist ved budsjettenighet med regjeringspartiene om å bruke totalt 2 mrd. kroner i 2021 på å fjerne og redusere bompenger. Disse medlemmer mener videre at staten ikke burde bidra til å øke den samlede bompenggjelden ved bompengefinansiering av E18 på strekningen Tvedestrand–Dørdal.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget godkjenner utbygging av E18 på strekningen Tvedestrand–Dørdal som beskrevet i Prop. 70 S (2020–2021), men slik at det legges til grunn statlig fullfinansiering av veiutbyggingen.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at prosjektet skal finansieres med 3,9 mrd. kroner i bompenger. Disse medlemmer viser til at det stilles fylkeskommunal garanti i prosjektet, samtidig som Stortinget i vedtak 2 (2020–2021) vedtok at

«Stortinget ber regjeringen fremme sak for Stortinget hvor staten overtar garantiansvaret for bompengelån på riksveg, både på nåværende og framtidige prosjekter.»

Videre viser disse medlemmer til samferdselsministerens svar på skriftlig spørsmål fra representanten Bengt Fasteraune (Dokument nr. 15:1109 (2020–2021)) der statsråden svarer:

«En ordning der staten er med og stiller garanti for bompengelån reiser nye problemstillinger. Disse må utredes, blant annet for å sikre at garantiansvar og betingelser blir riktig. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget så raskt som mulig.»

Disse medlemmer presiserer at Stortingets vedtak gjelder både nåværende og framtidige prosjekter. Disse medlemmer forutsetter at prosjektet som behandles i denne saken, også omfattes.

Disse medlemmer viser til at bompengegjelden har skutt voldsom fart med samferdselsministere fra Fremskrittspartiet, og at det nå må gjøres grep for å få ned bompengegjelden. Disse medlemmer håper derfor at Stortingets vedtak om statlig garantiansvar for bompengelån effektueres raskt.

Disse medlemmer viser til at utbygging av store motorveiprojekt kan gi store ringvirkninger i nærområdene der veiene går forbi. Det er derfor viktig at det i planlegging og utbygging tas hensyn til lokalt næringsliv for å sikre at alle parter blir godt nok lyttet til og ivaretatt. På den måten sikrer vi at de store investeringene som brukes på ny infrastruktur, kommer flest mulig til gode og resulterer i flest mulig positive ringvirkninger.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti støtter all utbygging av veiprojekter som er riktig skalert og som bøter på klare utfordringer lokalt. Dette medlem understreker det store behovet for utbedringer av deler av denne veistrekningen som proposisjonen omfatter, og det vil i første rekke si de to endestrekningene.

Dette medlem vil samtidig understreke at midtstrekningen fra Akland til Tangen på rundt 24 km har god to- og trefelts vei med midtdeler, bygd for få år siden. Dette medlem er av den mening at det er full-

stendig feil å bygge ny, firefelts motorvei parallelt med det eksisterende, gode og relativt nye veistykket. Strekningen har også så lav ÅDT at dette ikke kan forsvares. Det er under ÅDT 10 000 på store deler av strekningen i dag, og det samme vil gjelde i 2022 ifølge proposisjonen. Da er heller ikke antatt lavere trafikk etter koronapandemien tatt med i beregningen. Dette medlem mener totalprosjektet er feil bruk av statlige midler som kunne vært brukt andre steder der behovet er stort, og det er feil ut fra klima- og naturhensyn.

Dette medlem må stille spørsmålet om når vi overhodet kan få gul midtstripe på de resterende 1 200 km av riksveiene våre som ikke har det, når det prioriteres på denne måten. For ikke å snakke om når vi kan ta igjen etterslepet på vedlikehold av veiene og gjennomføre nødvendig rassikring.

Dette medlem viser til henvendelser som er mottatt fra flere tidligere avdelingsledere og prosjektledere i Statens vegvesen som kjenner denne strekningen godt. De rister på hodet av prosjektet, og støtter dette medlems holdning i saken fullt ut.

Dette medlem vil peke på at to- og trefelts veier med midtdeler er like trygge, eller vel så trygge, som firefelts motorveier, spesielt av smal utgave. Dette medlem vil vise til svar fra statsråden på spørsmål stilt gjennom komiteen. Her opplyses det at kun seks av de 129 personulykkene på strekningen skjedde der det var midtdelere. De seks var lettere skadet. Dette medlem vil derfor avvise at argumentet om bedre trafiksikkerhet brukes om firefelts motorvei i forhold til to- og trefelts vei med midtdeler.

På denne bakgrunn fremmes følgende forslag:

«Stortinget sender Prop. 70 S (2020–2021) Finansiering og utbygging av E18 på strekninga Tvedestrand–Dørdal i kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand i Vestfold og Telemark og Agder tilbake til regjeringen.»

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til revidert prosjekt for E18 Dørdal–Tvedestrand der dagens to- og trefelts vei inngår i ny utbygging av E18 på gjeldende strekning.»

Dette medlem vil for øvrig vise til statsrådens svar til komiteen:

«Når det gjelder utbyggingsrekkefølge er den foreløpige planen å lyse ut de to «endestykkene» først etter som det er her behovet er størst.»

Dette medlem forutsetter at denne planen blir fulgt, dersom totalprosjektet blir vedtatt gjennomført.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget godkjenner utbygging av E18 på strekningen Tvedestrand–Dørdal som beskrevet i Prop. 70 S (2020–2021), men slik at det legges til grunn statlig fullfinansiering av veiutbyggingen.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget sender Prop. 70 S (2020–2021) Finansiering og utbygging av E18 på strekninga Tvedestrand–Dørdal i kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Ve-gårdshei, Risør og Tvedestrand i Vestfold og Telemark og Agder tilbake til regjeringen.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til revidert prosjekt for E18 Dørdal–Tvedestrand der dagens to- og trefelts vei inngår i ny utbygging av E18 på gjeldende strekning.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E18 på strekningen Tvedestrand–Dørdal i Vestfold og Telemark og Agder. Vilåårene fremgår av Prop. 70 S (2020–2021).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen. Denne fullmakten kan Samferdselsdepartementet delegere til Vegdirektoratet og Nye Veier AS.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 9. mars 2021

Helge Orten

leder

Bård Hoksrud

ordfører



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/76-2

22. januar 2021

Spørsmål 1-3 vedr Prop 70 S (2020-2021) Finansiering og utbygging av E18 på strekninga Tvedestrand - Dørdal i kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand i Vestfold og Telemark og Agder

Jeg viser til henvendelse datert 8. januar 2021 fra transport- og kommunikasjonskomiteen med spørsmål om Prop. 70 S (2020-2021) Finansiering og utbygging av E18 på strekninga Tvedestrand - Dørdal i kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand i Vestfold og Telemark og Agderkomiteens, stilt av medlem fra Sosialistisk venstreparti.

Spørsmål

1. I proposisjonen står det følgende:

«I perioden 2009–2019 er det registrert 129 ulykker på strekninga, med til saman 3 drepne, 1 svært alvorleg skadd, 2 alvorleg skadde og 123 lettare skadde». Dette er så vidt en kan forstå, tall for hele strekningen. Hva er tallene for strekningen der det er middeler?

2. Midtstykket på den aktuelle strekningen, 24 kilometer hovedsakelig gjennom Gjerstad kommune, er relativt ny, trafiksikker 2 og 3 felts veg med midtrabatt, elggjerde og belysning. Med en så lav ÅDT som målt og beregnet her, vil en slik relativt ny og trafiksikker vei dekke behovet i mange tiår. Er det aktuelt, med tanke på alle andre prioriteringer og behov, å utsette byggingen av denne strekningen, slik at de to «endestykkene» der det er åpenbare behov, bygges ut først?

3. Har statsråden bedt departement og fagetater vurdere prognosene for trafikkvekst for svært kostbare samferdselsprosjekter på nytt, i lys av mulig mindre mobilitet etter Koronapandemien?

Svar

1. Dagens E18 på strekninga Tvedestrand – Dørdal er utbygd med midtdeler i flere etapper. I følge Prop. 70 S (2020-2021) er det registrert 129 ulykker på hele strekningen. Seks av ulykkene er registrert på strekninger med midtrekkverk. Alle lettere skadd.
2. Meld. St. 25 (2014-2015) legger til grunn at Nye Veier skal bygge ut helhetlig og sammenhengende stekninger for bl.a. styrke bo- og arbeidsmarkedsregioner. Utbygging av ny E18 på strekningen Dørdal til Tvedestrand viderefører utbyggingen av ny trafiksikker vei mellom de allerede utbygde firefeltsstrekningene mellom Oslo og Kristiansand. Nye Veier har lagt til grunn vurderinger av trafiksikkerhet, helhetlig utbygging og modenhet i tillegg til samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved prioriteringen.

I 2019 ble det vedtatt en kommunedelplan for E18 Dørdal-Grimstad. Strekningen E18 Dørdal – Tvedestrand (nylig endret navn til E18 Tvedestrand-Bamble) er en del av denne kommunedelplanen. Vedtatt korridor inkluderer om lag 13-14 km av midtstykket på 24 km fra Akland til Tangen. Det pågår for tiden et reguleringsplanarbeid for strekningen E18 Tvedestrand – Bamble. De seks berørte kommunene inngår i et interkommunalt plansamarbeid med Nye Veier. Etter planen skal kommunene få oversendt forslag til reguleringsplan i mars 2021. Både Nye Veier og kommunene ønsker å planlegge denne strekningen helhetlig og under ett.

Det er styret i Nye Veier som prioriterer og beslutter igangsettelse av prosjektene som er en del av Nye Veiers portefølje. Når det gjelder utbyggingsrekkefølge er den foreløpige planen å lyse ut de to «endestykkene» først ettersom det er her behovet er størst.

3. I arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033 har transportvirksomhetene gjennomført følsomhetsanalyser for korona. Denne kunnskapen er viktig for det arbeidet som nå gjøres med å prioritere nye prosjekter i meldingen.

Med hilsen



Knut Arild Hareide

