

Nye Veier AS

## **REGULERINGSPLAN FOR NY E18 TVEDESTRAND–BAMBLE – HØRINGSUTTALELSE**

Reguleringsplanen for E18 på ovennevnte strekning er lagt ut på høring med frist for innspill 15. september 2021. Naturvernforbundet regionalt og sentralt avgir herved en felles uttalelse.

### **Hovedbudskap**

- **Naturvernforbundet går mot en firefelts motorvei på denne strekningen og ber om at den foreliggende planen forkastes i sin helhet.**
- **Det er svært gledelig at Nye Veier nå vil se på veiplanene på nytt, blant annet for å gjenbruke mer av dagens vei, som på store deler av strekningen holder en god standard og kan utbedres.**
- **Det er viktig at kommunene ser sitt ansvar og sier nei til den opprinnelig foreslåtte firefeltsløsningen og ja til utbedring av dagens vei til to- og trefelts motorvei med midtdeler og fartsgrense 90 km/t.**

### **Begrunnelse**

Et helhetlig alternativ for en to- og trefelts vei med midtdeler og 90 km/t på hele denne strekningen burde vært en del av beslutningsgrunnlaget for dette store prosjektet. I gjennomføring av et så stort prosjekt som dette er det av avgjørende betydning at økonomi, næringsnytte, natur og arealbruk, miljø og klima vurderes grundig før en utbygging finner sted. Konseptvalgutredningen som ligger til grunn for dette firefelts motorveiprojektet, er 13 år gammel og speiler ikke dagens utfordringer med sterkere vekt på natur, miljø og klima.

Prosjektet er beregnet å koste 11–12 milliarder kroner. Den økonomiske samfunnsnyttens er, etter Nye Veiers egne beregninger, negativ. Den økonomiske samfunnsnyttens er enda mer negativ i dag enn for 13 år siden da konseptvalgutredningen ble gjennomført. Dette fordi de to dårligste parsellene den gangen, Arendal–Tvedestrand og Langrønningen–Rugtvedt (Bamble), nå er bygd ut til fire felt. Ifølge konsekvensutredningen for Tvedestrand–Bamble vil samfunnet tape om lag 3,4 milliarder kroner på å bygge ut strekningen til fire felt og fartsgrense 110 km/t. Dette står i kontrast til Nye Veiers vedtekter, som sier at utbygginger med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal prioriteres gjennomført før dem med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.<sup>1</sup> Det er verd å understreke at verdien av ødelagt natur ikke er inkludert i disse lønnsomhetsanalysene.

Dette understøtter behovet for at Nye Veier finner nye løsninger. Den dårlige samfunnsnyttens burde ikke overraske, da store deler av den aktuelle strekningen allerede er utbygd til to- og trefelts vei med midtdeler og fartsgrense 90 km/t. Andre deler kan forholdvis enkelt utbedres til en tilsvarende standard, mens bare en mindre del trenger større utbygginger. Total pris for dette vil antakelig ligge på rundt 3 milliarder kroner. Dette betyr 8–9 milliarder kroner spart til andre samfunnsnyttige oppgaver.

---

<sup>1</sup> Nye Veiers vedtekter:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/c748525e2bd04069875f4ccb99ac5628/vedtekter-for-nye-veier-as-18122015-l1233397.pdf>

Dagens trafikkmengder på strekningen forsvarer en to- og trefelts vei. En firefelts motorvei blir overdimensjonert. Årsdøgntrafikken (ÅDT) for strekningen ligger på rundt 10 000 kjøretøyer. Veimyndighetene regner at en to- og trefelts vei har en kapasitet på 15 000–18 000 kjøretøy.<sup>2</sup> Vi må planlegge for fremtiden, hevdes det ofte. Hvilken framtid, spør vi. Den siste FN-rapporten levner ingen tvil: Vi må redusere areal- og naturinngrep og styrke miljø- og klimasatsingen. Den nye lederen i Naturvernforbundet, Truls Gulowsen, sier til NRK: *Vi står i en naturkrise, og kan ikke fortsette å bygge ned natur og matjord bare for å bruke mer energi på å kjøre raskere med bil. En ny regjering bør si nei til 110 km/t, legge ned Nye Veier og bruke veimilliardene til å ta vare på veiene vi har.*

Mange hevder at biltrafikken blir *utslippsfri* ved el-teknologien. Dermed kan vi nå bare gå i gang med å bygge firefelts motorveier. Men arealforbruket av å bygge nye veier gir enorme klimagassutslipp i form av nedbygging og ødeleggelse av blant annet skog og myrer, noe Nye Veiers fagrapport for strekningen Tvedestrand–Bamble tydelig viser. Dette kommer på toppen av konsekvensene av naturødeleggelser for natur og friluftsliv. Videre viser rapporten fra Nye Veier at øvrige deler av byggeprosessen også gir store klimagassutslipp. Vei for høy fart og med større kapasitet vil også generere mer biltrafikk, noe som øker blant annet energibehovet, støyplagen og veitrafikkens utslipp av mikroplast. Økt fart gir også høyere energiforbruk direkte. Det gir høyere klimagassutslipp,<sup>3</sup> og for elbiler betyr dette blant annet lavere rekkevidde. Høyere fart gir også mer støy og mer utslipp av svevestøv. Økt biltrafikk krever også mer ressurser, blant annet til produksjon av biler. Alt dette favoriserer utbedring av eksisterende vei framfor bygging av ny motorvei i ny trasé for høy fart og kapasitet.

Innspart reisetid stammer først og fremst fra kortere reisetid for personbiler. Mye av personbiltrafikken er fritidsreiser, hvor innspart reisetid reelt sett har marginal betydning på samfunnsøkonomien. Tungtrafikken må uansett holde seg til maks hastighet 80 km/t. Prosjektet vil bidra til å overføre trafikk fra buss og tog til personbil, noe som ikke er ønsket. For øvrig har vi i dag et *nullvekstmål* for biltrafikken i våre byer. En stadig vekst *mellom* byene harmonerer dårlig med dette nullvekstmålet. For den lokale trafikken er det heller ikke sikkert at tidsgevinsten blir særlig stor, og kanskje til og med negativ, da den foreslåtte veitraseen vil gå lenger inne i landet og gjøre avstandene større for en del reiser.

Statens vegvesen og kompetente forskningsmiljøer understreker at en to- og trefelts vei med midtdeler for 90 km/t er minst like trafikksikker som en firefelts vei for 110 km/t av den typen som planlegges her.

Det er videre et prinsipp i all overordnet samferdselsplanlegging at de ulike samferdselsmidlene vurderes helhetlig. På denne strekningen betyr det at vei og bane burde vært sett i sammenheng.

Det er svært gledelig at Nye Veier, etter at reguleringsplanforslaget er sendt på høring, sier at de vil finne løsninger der store deler av dagens vei gjenbrukes. Det er helt nødvendig for å redusere veiens store naturinngrep og dermed også klimagassutslipp. Vi registrerer at dette også tas godt imot politisk, men at det fortsatt er ønsket om firefelts vei. Vi forventer at en løsning med to- og trefelts vei med midtdeler planlegges videre. Statens vegvesens utredning om veistandarder fra 2019<sup>4</sup> tyder på at en slik veiløsning vil være best for samfunnsøkonomi,

---

<sup>2</sup> Statens vegvesen (2019): *Utredning av smal 4-felts veg og standarder for veger med ÅDT 6 000–20 000*, side 14: <https://www.vegvesen.no/siteassets/content/www.vegvesen.no/vedlegg-file/om-statens-vegvesen/utredning-smal-4-felt-ved-adt-6000-20000.pdf>

<sup>3</sup> Det internasjonale energibyrået (IEA) foreslår i sitt ferske scenario for maksimalt 1,5 graders temperaturstigning at farten på motorveier settes til maksimalt 100 km/t: <https://www.iea.org/reports/net-zero-by-2050>

<sup>4</sup> Statens vegvesen (2019): *Utredning av smal 4-felts veg og standarder for veger med ÅDT 6 000–20 000*: <https://www.vegvesen.no/siteassets/content/www.vegvesen.no/vedlegg-file/om-statens-vegvesen/utredning-smal-4-felt-ved-adt-6000-20000.pdf>

trafikksikkerhet, klimagassutslipp, arealinngrep og andre miljøverdier. I tillegg vil det gi lavere byggekostnader og mindre behov for bompenger. Dermed frigjøres penger som kan brukes til utbedring av andre veistrekninger eller til andre samferdselstiltak.

Vi vil også minne politikerne som skal vedta planene for denne veien, om at de har et medansvar for at Parisavtalen, forpliktelser om naturbevaring og FNs bærekraftsmål innfris, i tillegg til at de må jobbe for at natur- og friluftsområder i nærmiljøene tas vare på.

Med vennlig hilsen

Peder Johan Pedersen, leder i Naturvernforbundet i Agder  
Øystein Dalland, leder i Naturvernforbundet i Telemark  
Truls Gulowsen, leder i Norges Naturvernforbund

Kopi til:

- Kommunene Tvedestrand, Vegårshei, Risør, Gjerstad, Kragerø og Bamble
- Statsforvalterne i Agder og i Vestfold og Telemark