

Høringsuttalelse til kommunedelplan E-18 Dørdal - Grimstad.

Uttalelsen er levert av Naturvernforbundet i Arendal som er det eneste lokallaget til Naturvernforbundet i Aust-Agder

Innholdsfortegnelse:	1. Innledning
	2. Vegstrekningene i Aust Agder kommunevis
	3. Utdypende argumentasjon / begrunnelser

1. INNLEDNING:

Naturvernforbundet Agder / Arendal motsetter seg bygging av en ny 4-felts motorvei, slik «Nye Veier» planlegger, gjennom hele Aust Agder fylke.

All areal/transportplanlegging både på kommunalt, regionalt og nasjonalt nivå, må forholde seg til målene for reduksjon av klimagassutslipp beskrevet i «Parisavtalen». Nylig fremla FNs naturpanel (IPBES) en rapport som beskriver at nedbygging av naturarealer er en like stor trussel mot artsmangfold og overlevelsesmuligheter for mange arter som klimaendringene! Dette gjelder også i Norge. I kystnære strøk av Aust-Agder er naturområdene allerede innskrenket betydelig og store områder er sterkt nedbygget.

Den enorme naturraseringen, og størrelsen på arealene som vil bli lagt under asfalt ved bygging av en ny 4-felts motorvei kan ikke aksepteres!

Bygging en ny 4-felts motorvei legger til rette for høy vekst i biltrafikken. Høyere fartsgrenser favoriserer spesielt personbiltrafikken på bekostning av kollektive transportmidler som ikke kan holde like høye hastigheter. Ressurs og materialforbruk samt store klimagassutslipp i byggeprosessen vil forårsake store miljøbelastninger. Den forventede økte biltrafikken, i større hastighet, vil forårsake store klimagassutslipp, mere støy og en betydelig økt partikkelforurensning. Se pkt. 3 naturvern, om klimagassutslipp og partikkelforurensning /mikroplast.

2. VEGSTRKNINGENE I AUST AGDER, KOMMUNEVIS:

Gjerstad

Gjennom hele kommunen er det motorvei av nyere dato. Veien er en «2+1-feltsvei» med midtdeler. Veien tilfredsstiller dagens krav både ang. kapasitet og trafiksikkerhet. Å bygge ny 4-felts motorvei gjennom Gjerstad kan ikke forsvares. Også i beregningsgrunnlaget i kost/nytte som «Nye Veier» har utarbeidet fremstår dette prosjektet med negativt fortegn. Se pkt 3, økonomi.

Risør

Motorveien strekker seg i dag videre fra Gjerstad og inn i Risør helt til Akland. Som beskrevet anses standarden på denne veien som tilstrekkelig god både for dagens og fremtidig trafikk. Ved fortsatt å bruke denne motorveien helt til endes vil det kunne bygges nytt kryss i Vinterkjær med tilførselsvei til Risør by. Et kryss på en 2+1-vei vil ikke kreve like stort areal som et kryss på en 4-felts-vei.

Lokalpolitikerne i østregionen fikk presentert forslag til kryss i Vinterkjær som alternativ 1 av «Nye Veier» før styremøte i det interkommunale planutvalgsmøte 18.3.19. Dette alternativet bør vurderes på ny som en aktuell løsning for en 2+1-vei. Dette alternativet utelukker også en ny og lengre påkjøringsvei mot Risør by, gjennom uberørt natur, til det trasealternativet som nå er lagt ut til høring. Alt. 1 viderefører motorveien fra Vinterkjær langs eksisterende trase til Røysland. Fra et naturvernsynspunkt er dette det absolutt beste alternativet.

Tvedestrand

I østre del av Tvedestrand ligger det i dag store «jomfruelige» naturområder. Dette er spesielt verdifulle naturområder fordi de ligger uforstyrret av menneskelig aktivitet. Her er mulighetene de beste for å oppleve «skogens ro». Traseforslaget som er lagt ut til høring for denne strekningen kløyver dette naturområdet og vil føre til trafikkstøy kilometervis innover i området. Viltets årstrekkmønster, fra og mot kysten, vil bli sperret av den nye motorveien. Skadevirkningene kan avbøtes noe ved at veien bygges som en 2+1-vei med tunneler med enkeltløp og gode viltoverganger!

Uansett hvor traseen måtte komme inn fra Risørsida er det av stor betydning at den legges lengst mulig ut mot syd/øst. Traseen bør legges syd for Sandvann og videre på syddøstsida av høydedragene mot Skjerkholt. Om veien legges øverst på åsryggene vil trafikkstøyen bære langt innover mot Vegårshei.

Både trafikkgrunnlag, kost/nytte grunnlaget og de store naturverdiene tilsier at bygging av 4-felts motorvei her må være uaktuelt!

Arendal

Rundt Arendal er 80% av trafikken lokaltrafikk. Det er svært få som vil ha særlig nytte av en fartsgrense over 80-90 km/t. Tungtrafikken har ikke lov til å kjøre hurtigere og besparelsen for lokaltrafikken med personbil med noen km med høyre fartsgrense er minimal. Med dette utgangspunktet er det sløsing med areal og ressurser å bygge 6 felt mellom Harebakken og Stoa. Et slikt anlegg vil også gi større klimagassutslipp både ved bygging og drift. Dersom fartsgrensen ikke økes, vil det også være mulig å følge dagens trase forbi Nedenes og unngå ny høybro over Nidelven og forbruk og oppstyking av gjenværende naturområder på Asdal, Ranneklev og Langevoll. Nye Veiers eget samfunnsøkonomiske regnestykke viser at dagens E18 gir rimelig bra trafikkavvikling. Det er ikke nødvendig med omfattende omlegging av vegen, men snarere at en utbedrer av noen vanskelige strekninger. Dersom en beholder dagen hastighet, kan en også velge kryssløsninger som gir bedre sammenheng med det øvrige vegnettet. Med dagens hastighet vil det være lettere å støyskjermbebyggelsen og turområdene langs dette stykket av E18.

Grimstad

Framfor å rette ut den lille krummingen på E18 i Fevikmarka må heller fartsgrensa settes slik at eksisterende trase kan følges. Dersom vegen skal rettes ut slik Nye Veier forslår, vil vegen gå rett gjennom en kolle og medføre store terrenginngrep. Det er allerede gjort store inngrep i natur og kulturlandskap grunnet vegbygging i disse områdene. Nye veitraseer og store kryss, som det planlagte på «Uglands jorder», mener Naturvernforbundet er uakseptable inngrep i områder som fra før er så sterkt belastet. Om det skulle bli besluttet å bygge 4-felts motorvei mellom Arendal og Grimstad er det avgjørende at vegen ikke dimensjoneres for høyere hastighet enn 80/90 km/t. Eksisterende veg vil da kunne benyttes med 1-2 felts utvidelser. Dette vil gi store besparelser av natur og kulturlandskap, og redusere klimagassutslipp og annen forurensing både i anleggsfasen og i bruken av veien i fremtida. Alt dette er nærmere beskrevet under punkt nummer 3 i uttalelsen.

3. UTDYPENDE ARGUMENTASJON / BEGRUNNELSER

Utdypende argumentasjon

Utgangspunktet for våre vurderinger er å hindre forbruk av natur, reduksjonen av naturmangfoldet, temperaturøkning og klimaendringer. Et viktig tiltak for å unngå temperaturøkning og klimaendringer er å redusere utslippene av klimagasser. Stortinget har lovfestet at Norges klimagassutslipp innen 2030 skal reduseres med 40%. Utslippene fra transportsektoren utgjør 17% av alle klimagassutslipp. Omstilling av Norge i grønn retning vil kreve store ressurser. Det er derfor viktig å være kritisk til hva vi bruker våre midler til og økonomiserer med dem. Naturvernforbundet vil derfor også vurdere økonomien i prosjektet.

Konklusjon

Forbedret E18 Dørdal-Grimstad slik som Nye Veier foreslår bør ikke bygges. Vegen vil gi unødvendig høye klimautslipp både i anleggsfasen og i bruk. Vegen vil forbruke unødvendig mye natur og redusere artsmangfoldet og mange steder forringe landskapsbildet. Der hvor vegen ikke følger eksisterende trase, vil den bli et nytt stengsel for annen ferdsel. Vegen er ikke samfunnsmessig lønnsom, overdimensjonert og en sløsing med våre alles ressurser. Naturvernforbundet i Arendal er ikke imot enhver forbedring av E18, men forbedringene må være mer i samsvar med våre klimamål, våre forsøk på å ta vare på natur og god arealforvaltning og effektiv bruk av våre felles ressurser. Dersom en ønsker å prioritere rask persontrafikk er, i overskuelig framtid, jernbane svaret. Ikke personbiler.

Klimagass

Nye Veier AS forslag til forbedring av E18 vil gi unødvendig store klimagassutslipp i anleggsperioden. Det skyldes at vegen er overdimensjonert. På hele strekket mellom Tvedestrand og Dørdal vil en 1+2 veg med midtdeler ha tilstrekkelig kapasitet i overskuelig framtid. Det er ikke nødvendig med 6 felt forbi Arendal.

I tillegg er det prosjektert slik at bredden på vegen kan økes ytterligere for å kunne åpne for fartsgrense på 130 km/t for personbiler. Vegbredden skal da økes fra 23 til 28 m 1+2 veg med midtdeler er 14,8 m bred. Beregnede klimautslipp er klart høyere enn referanseprosjektet. I følge Nye Veiers egne beregninger er forventet klimautslipp fra byggefasen det dobbelte av klimamålet som ble vedtatt i planprogrammet. Byggingen vil gi et klimagassutslipp som tilsvarer 70% av alle klimagassutslipp i A-Agder i 2016.

Dersom klimagassutslipp fra permanent beslaglegging av skog, myr og jordbruksarealer legges til, vil det samlede klimagassutslippet være høyere enn det samlede utslippet i A-Agder i 2016, 565 000 CO2 ekv (kilde SSB) mot 615 CO2 ekv.

Nye Veiers forslag til veg vil gi hver av A-Agders 117 222 innbyggere et CO2ekv utslipp på 3,5 t. Totalt utslipp pr innbygger i Norge er 10 t. Dvs at vegforslaget alene vil utgjøre 30% av samlet utslipp.

Nye Veiers forslag til forbedringer av E18 vil også gi store klimagassutslipp i driftsperioden. Utslippene fra drift og vedlikehold av vegen vil være større enn nødvendig fordi vegen er overdimensjonert. I forhold til en 1+2 veg med midtdeler vil utslippene fra drift og vedlikehold på en 4 felts veg øke med 30 %

I følge Nye Veiers beregninger er forventet klimautslipp fra drift nesten tre ganger klimamålet som ble vedtatt i planprogrammet.

Klimagassutslippene pr kjøretøykilometer er minst når farten er i området 70-80 km/t. Når fartsgrensen for personbiler økes til 110 km/t, vil klimagassutslippene øke betydelig i forhold til dagens utslipp. Kilde TØI rapport 1027/2009.

Dersom utslippene som følge av økt fart, skal kompenseres, krever det enten at elbilandelen omtrent femdobles, fra 7% til 35 %, eller at 28% av personbilene med forbrenningsmotor erstattes av elbusser. Dersom det i stedet for elbusser brukes dieselbusser må 60% av personbilene erstattes. I følge bla TØI rapport 1027/2009 vil økt framkommelighet/reduisert reisetid med personbil føre til at færre bruker buss, tog og fly på samme strekning. Nye Veier har beregnet at reisetiden mellom Dørdal og Grimstad vil bli redusert med 17 min. Nye Veiers forventninger om kraftig trafikkøkning på strekningen indikerer at flere vil velge personbil i stedet for buss og dermed øke klimagassutslippene. Det mangler i planbeskrivelsen en drøfting av hvilke konsekvenser forslaget vil ha for busstrafikken. I hvor stor grad tilrettelegger linjevalget for buss og hvordan øker forslaget framkommeligheten med buss? Vår vurdering er at buss taper mot personbil i Nye Veiers forslag til forbedring av E18. Kommunedelplanen viser ikke hvordan vegen kan forbedre busstrafikken og viser heller ikke hvor det skal være busstopp og bussterminaler og hvilket arealbehov de har.

I forslag til klimaplan for Arendal står følgende:

SEKTORMÅL: Transportsektoren må redusere sine klimagassutslipp med 30 prosent innen 2020 og være fossilfri i 2030. For å nå målet må alt drivstoff være fornybart i 2025. Fram til dette må omfanget av transport med klimagassutslipp reduseres.

Redusere omfang av transport med klimagassutslipp:

T1 Redusere personbiltrafikken i Arendal med minst 10 prosent innen 2023 og 20 prosent innen 2030 sammenliknet med 2013

4.2. Status og utfordringer I transportsektoren er det krevende å få til store reduksjoner av klimagassutslipp. Alle prognoser peker mot økt transportbehov. Dette skyldes både befolkningsøkning, bosettingsmønstre, forbrukernes vaner og økning i varehandel. Transport står for størsteparten av de samlede klimagassutslippene i Arendal ifølge SSBs statistikk for 2016. Veitrafikk er den største utslippskilden, og sammen med dieseldrevne motorredskaper står de samlede utslippene for 66%. Det er derfor lagt stor vekt på dette området i denne planen.

Nye Veiers forslag til forbedringer av E18 mellom Dørdal og Grimstad bør ut fra en klimavurdering ikke bygges.

Økonomi

Nye Veier fastslår sjøl at deres forslag til forbedring av E18 mellom Dørdal og Grimstad ikke er samfunnsmessig lønnsomt.

På strekningen Dørdal Tvedestrand taper staten 300 kr for hver 1000 kr som investeres.

På strekningen Arendal Grimstad taper staten 700 kr for hver 1000 kr som investeres.

Lønnsomheten i prosjektet vil forverres dersom ikke trafikken øker så mye som forventet. Det samme vil skje dersom en lykkes å få flere til å bruke buss.

Nye Veier antyder at lønnsomheten i prosjektet vil kunne forbedres dersom hastigheten på deler av strekningen økes til 130 km/t. Dersom hastigheten økes, vil utslippene fra trafikken øke kraftig.

Utslippene fra både bygging og drift vil øke fordi vegen da må bygges breiere.

TØI har beregnet at med den prissetting av de forskjellige elementene i trafikkregskapet (kjøretid ulykker osv) som vi bruker i Norge, er den optimale hastigheten på motorveg i Norge omkring 100 km/t

Naturvern

Undersøkelser gjort i Skagerrak av Havforskningsinstituttet viser betydelige forekomster av mikroplast i havet. Ca 80 % av mikroplastpartiklene har vist seg å stamme fra bildekk. En rapport levert av «Mapex» til Miljødepartementet i 2015 fastslår at ca 50 % av mikroplasten i naturen kan tilbakeføres til slitasje av bildekk.

Nye Veiers forslag til bredda på 4 feltsvegen er 23 m pluss 10 m sikkerhetssone. Dersom farten skal være 130 km/t skal bredda være 28 m pluss 12 m sikkerhetssone. 1+2 felts veg med midtdeler skal i følge NTNU rapport ha en bredde på 14,75 m pluss sikkerhetssone.

Ser en bort fra sikkerhetssonene (som kan være grønne) vil Nye Veiers 110 km/t veg være 60 % breiere enn 1+2 vegen og 130 km/t vegen vil være 90% breiere.

Overslag arealforbruk Dørdal Tvedestrand

Vegtype	Arealforbruk i dekar	Arealforbruk i typiske A-Agder gårdsbruk
4 felt 28 m bred	1540 dekar	10 stk
4 felt 23 m bred	1265 dekar	8 stk
1+2 med midtdeler	814 dekar	5 stk

Overslagene tar ikke med nødvendige kryss, tilførselsveger, rasteplasser, busstopp, skjæringer, fyllinger, massedeponier og rensedammer. Naturvernforbundet har ikke prøvd å tallfeste disse arealene, men de er ikke ubetydelige. Tunneler og gjenbruk av eksisterende vegareal kommer til fradrag.

For strekningen Dørdal Tvedestrand er årsdøgntrafikken lavere enn 15000. Det betyr at en vil ha god trafikkavvikling med en 1+2 veg med midtdeler og trenger ikke mer enn 597 dekar til selve vegen.

For strekningen mellom Arendal og Grimstad er trafikkmengden så stor at det kan være grunn til å velge 4 felts veg. Men på dette strekket kan mesteparten av eksisterende vegareal gjenbrukes.

På samme måte som store klimagassutslipp er svært uheldig for jorda, er også tap av natur det. I følge en ny FN rapport er tap av natur svært alvorlig. Nye Veiers forslag til veg går bortsatt fra kortere stykker gjennom Grimstad, Arendal og Brokelandsheia gjennom naturområder. Særlig på Dørdal Tvedestrand tas nye naturområder i bruk.

Det er svært bekymringsfullt at Nye veger sløser med en verdifull natur. Tapet er ikke bare den naturen som forsvinner i veganlegget, men også forringelsen i de tilliggende naturområdene. Forringelsen består i forurensning av arealene, at vegen stykker opp naturen og begrenser bevegelsene for dyrene.

Veg gjennom naturområder forringer også områdene som rekreasjonsområder og mulighetene for å drive næring i områdene.

Nye Veiers egne vurderinger av konsekvenser for naturmangfold, landskapsøkologi, vilttrekk, vannmiljø. Vurderingene er gjort på navngitte lokaliteter. , dyrket og dyrkbar mark, vannressurs

	Naturmiljø /naturmangfold				
	Registrerte naturtyper	Landskaps økologi	Vilttrekk	Vann miljø	Samlet konsekvens
Gjerstad		Alvorlig miljøskade	Stor og betydelig miljøskade	Høy sårbarhet	Noe negativ og stor negativ
Risør		Alvorlig miljøskade	Betydelig miljøskade	Høy sårbarhet	Stor negativ
Vegårdshei		Alvorlig miljøskade	Usikker negativ konsekvens		Stor negativ
Tvedestrand	Noe miljøskade	Alvorlig miljøskade	Usikker negativ konsekvens	Høy sårbarhet	Stor negativ

Arendal	Noe og alvorlig miljøskade	Noe miljøskade		Høy sårbarhet	Middels negativ
Grimstad	Ubetydelig, betydelig og alvorlig miljøskade	Noe miljøskade	Noe miljøforringelse	Høy sårbarhet	Middels negativ

Nye Veiers egne vurderinger av konsekvenser for, dyrket og dyrkbar mark, vannressurs og mineralressurser. Vurderingene er gjort på navngitte lokaliteter.

	Naturressurser			
Kommune	Dyrket og dyrkbar mark	Vannressurs	Mineralressurs	Samlet konsekvens
Gjerstad	Noe miljøskade	Noe miljøskade		Noe negativ
Risør	Ubetydelig og noe miljøskade	Noe miljøskade		Stor negativ
Vegårshei	Noe miljøskade	Noe miljøskade		
Tvedestrand	Noe miljøskade			
Arendal	Noe og betydelig miljøskade	Ubetydelig miljøskade	Ubetydelig miljøskade	
Grimstad	Noe, betydelig og alvorlig	Ubetydelig		Middels negativ

Nye Veiers gjennomgang av konsekvenser for natur og naturressurser viser at konsekvensene er størst det hvor vegen legges i ny trase. En triviell, men viktig vurdering.

Nye Veiers forslag til forbedring av E18 forbruker mer natur enn nødvendig og bør av den grunn ikke bygges.

For Naturvernforbundet Agder / Arendal

Jørgen Ubisch og Ole Peder Tverdal