



**Norges  
Naturvernforbund**  
Friends of the Earth Norway

## **NATURVERNFORBUNDET I TELEMARK**

Vetle Mules vei 16, 3944 Porsgrunn, tlf. 907 27 181

e-post: i-gran@frisurf.no

Statens vegvesen Region sør  
Serviceboks 723  
4808 Arendal

Porsgrunn, 21.01.2011

## **E 18 Rugtvedt–Dørdal i Bamble kommune. Høring av forslag til planprogram med endelig valg av veglinje**

### ***Planprogram***

#### ***Nasjonal transportplan 2010–2019***

Planen om utbygging av E 18 på strekningen Rugtvedt–Dørdal er viktig i et miljøperspektiv. Naturvernforbundet har i to høringsuttalelser utdypet dette, der vi har foreslått og begrunnet hvorfor strekningen bør bygges ut med 2-3 kjørefelt med midtdeler og ikke som 4-felts veg.

I brev av 27.02.2009 foreslo og begrunnet vi hvorfor E 18 Langangen–Grimstad i hovedsak bør utvikles i tråd med utbedringskonseptet (konsept 2) i Statens vegvesens konseptvalgutredning (KVU) av oktober 2008. I brev av 07.05.2010 konkluderte vi med at E 18 på strekningen Rugtvedt–Dørdal på grunn av økonomi, trafiksikkerhet og miljø må planlegges for og bygges som 2-feltsvgi med midtrekkverk med forbikjøringsmuligheter og fartsgrense på 80 km/t. I begge brevene påpekte vi at Regjeringens overordnede mål i Nasjonal transportplan, stortingsmelding nr. 16 (2008–2009) og Stortingets vedtak Innst. S nr. 300 (2008–2009):

”Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimautslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet”

Vi kan ikke se at dette er oppfylt i planen for den aktuelle strekningen.

Vi minner om at strekningen Rugtvedt–Dørdal ikke er med på investeringsprogrammet i perioden 2010-2019 i Nasjonal transportplan. Naturvernforbundet aksepterer at dette prosjektet får ”snike i køen” på grunn trafiksikkerheten, men da som 2-feltsveg med midtrekkverk med forbikjøringsmuligheter og fartsgrense på 80 km/t.

#### ***Nasjonale miljømål***

I forslaget til planprogram, kap. 2.4: Nasjonale miljømål, er det henvist til stortingsmelding nr. 26 (2006–2007) *Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøstandard*, og ikke til den nyere stortingsmelding nr. 34 (2006–2007) *Norsk klimapolitikk*, med Stortingets vedtak Innst. S nr. 145 (2007–2008). Stortinget vedtok der det kjente ”klimaforliket”:

”Målsetningen i klimameldingen er å unngå global oppvarming på mer enn 2 grader i forhold til førindustriell tid. Dersom dette målet skal nås, haster det med å få gjennomført utslippskutt både i Norge og globalt.”

Som kjent foretok Stortinget den gang en betydelig skjerpning av Regjeringens forslag til klimamål.

Vi finner det sterkt kritikkverdig at Statens vegvesen forankrer nasjonale miljømål i et foreldet stortingsvedtak vedrørende klimautslipp. Eneste henvisning til klimagasser i kap. 2.4 gjelder arealpolitikken. Det virker som om det bevisst vises til det ikke-oppdaterede stortingsvedtaket, som ”passer best” for å bygge 4-felts motorveg.

Naturvernforbundet har mye kunnskap som viser at økt vegkapasitet og økt hastighet på vegnettet bidrar til en utflytende arealpolitikk som gir mer trafikk og dermed økt energiforbruk, økt forurensing, økte klimagassutslipp, mer støy og økt arealbehov. Vi viser til dokumentasjonen i våre brev av 27.02.2009 og 07.05.2010, som følger vedlagt.

### ***Beskrivelse av konseptene i KVUen***

I KVUen er konsept 2 definert slik:

”Konseptet med mindre utbygging i dagens trasé baserer seg på å bruke investeringer slik at de bidrar til økt trafikksikkerhet. På denne strekningen innebærer det bygging av midtdeler på deler av strekningen og ombygging av kryssene til 2 plan. I tillegg er det foreslått støyskjerming av bebyggelse med støy over dagens grenseverdier.”

Konsept 4 er definert slik:

”Konsept 4 baserer seg på full 4-felts standard på hele strekningen. Det består i hovedsak av en utvidelse fra 2 til 4 felt langs dagens veg. På enkelte strekninger legges ny 4-feltsveg i egen trasé. På strekningen Brokelandsheia–Vinterkjær, hvor det i dag er 3 felt, beholdes dagens veg.”

### ***Beregning av netto nytte***

I kvalitetssikringen av konseptvalg (KS1) framkommer slik analyse:

”Beregningene gjennomført i denne KS1 viser at det er stor variasjon i trafikkbelastningen mellom ulike delstrekninger og sesonger/perioder. Det er også stor forskjell i trafikkbelastningen for de ulike konseptene. Deler av strekningen mellom Langangen og Grimstad vil i 2014 være så vidt trafikksvak at utbygging av firefelts veg for hele strekningen ikke kan forsvares.

Konsept 2 kommer best ut i vurdering av netto nytte. Konseptet gir begrenset nytte, men investeringskostnaden er også lav. Konseptet ivaretar imidlertid ikke de prosjektutløsende behov i tilstrekkelig grad. Konseptet gir ikke reduksjon av reisekostnader (tid og distanse) og begrenset reduksjon av ulykker.

Alle konsepter med 4-felts veg gir negativ netto nytte, det vil si at nytteeffektene er mindre enn kostnadene. Dette gjenspeiler etter kvalitetssikrers oppfatning at vegenormaler er basert på ”marginale” vurderinger av kostnader og nytte ved ulik vegstandard, gitt at det skal bygges en ny veg. Det skal vanligvis mye større trafikkvolum til før det er lønnsomt å erstatte en eksisterende 2-felts veg med en ny 4-felts veg.”

Naturvernforbundet kan dokumentere at konsept 2 med midtdeler på hele strekningen og med forbikjøringsfelt reduserer ulykker mer enn med 4-feltsveg, kf. vårt punkt om trafikksikkerhet.

### ***Dimensjonering av vegen i forhold til trafikkmengden***

Statens vegvesen konkluderer slik:

”På strekninger uten kapasitetsproblemer (ÅDT <12 000 i 2020) prioriteres utbygging av midtdeler/breddeutvidelse, etablering av toplanskryss og utjevning av sideterreng. På strekninger med en trafikk over 12 000 ÅDT i 2020 anbefales planlegging av 4-feltsveg. Dersom det tar lang tid før 4-feltsveg kan realiseres på strekninger med over 12 000 i ÅDT, bør det planlegges trafikksikkerhetstiltak også på disse strekningene.”

I planprogrammet, kap. 4.1 og 4.5, framgår det at prognoseåret er det året som legges til grunn for dimensjonering av vegen. Normalt settes prognoseåret til 20 år etter antatt åpningsår, dvs. i 2040 for strekningen Rørholt–Dørdal. Foreløpig årsgjennsnitt (ÅDT) på den 4-felts motorvegen er beregnet til 12 300 biler i 2040.

Naturvernforbundet er usikker på grunnlaget for prognosen. 4-felts motorveg genererer økt biltrafikk fordi en slik vegstandard legger grunnlag for en utflytende arealbruk og dermed mer transport, i tillegg til at bilen blir enda mer attraktiv sett i forhold til kollektivtransport. Dette er i strid med miljøutfordringene og utfordringene med fortsatt trafikkvekst i byområdene, som tilsier kraftige tiltak for å begrense trafikkveksten, Dimensjonering av vegnettet må ta hensyn til dette. Fortsatt kraftig trafikkvekst er altså uakseptabelt og i strid med klimamål og andre miljømål. Trafikkprognosen tilsier altså valg av 2-feltsveg med midtdeler og forbikjøringsstrekninger.

### ***Planlagt jernbane***

Vi er kritiske til at Statens vegvesen ikke har vurdert framtidig biltrafikk på strekningen i forhold til planene for jernbaneutbygging. Ifølge [www.jernbaneverket.no/nyheter/2010](http://www.jernbaneverket.no/nyheter/2010) blir reisetiden med tog på den planlagte høyhastighetsbanen (Sørvestbanen) Porsgrunn-Broklandsheia 17 minutter, dvs. sterkt konkurransedyktig med bil på samme strekning. Banen er dessuten planlagt gjennom Arendal, Grimstad, Lillesand og Kristiansand. Planlagt togtilbud mellom sørlandsbyene og Grenland/Vestfold/Drammen/Oslo konkurrerer godt med bil. Det er en samfunnsøkonomisk og miljømessig katastrofe å bygge en 4-felts motorveg uten å vurdere den planlagte parallelle høyhastighetsbanen. Regjeringen har nylig satt i gang et nytt utredningsarbeid for denne og andre aktuelle jernbanestrekninger, etter at arbeidet med KVUen var ferdig.

### ***Regional planstrategi***

Telemark fylkesting har nedfelt ”Bærekraftige Telemark” som planstrategi for 2010–2012. Fylkestinget vedtok 08.12.2009: ”Siktemålet med å arbeide med temaet infrastruktur og transport er å fremme en effektiv infrastruktur som ivaretar behovet for forflytning og informasjon på slik måte at klima-, miljø- og lokalsamfunnsbelastningen blir minimal samtidig som nytteverdien for den enkelte, lokalsamfunn og regionen blir maksimal.”

Denne planstrategien tilsier valg av den vegtypen som gir minst utslipp av klimagasser.

### ***Prosjektet Framtidens byer***

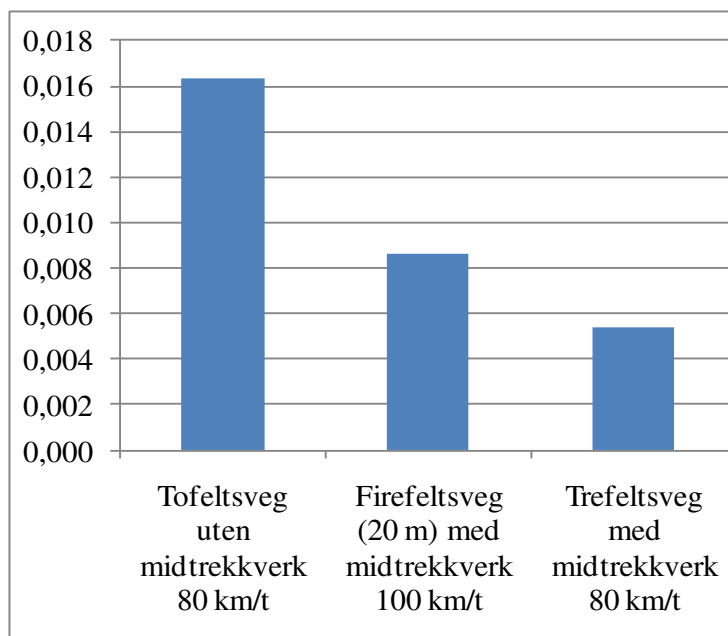
Vi viser også til intensjonsavtalen mellom staten og kommunene som inngår i "Framtidens byer"-prosjektet, underskrevet av fire statsråder og bl.a. ordførerne i Skien og Porsgrunn. De har skrevet under på bl.a. dette:

## ”1. Arealbruk og transport

- Vi vil få til en arealbruk og et lokaliseringsmønster som reduserer arealinngrep og transportbehovet og legger til rette for miljøvennlig transport.
- Vi vil styrke kollektivtransport, sykkelbruk, gange og tilgjengelighet og stimulere til mer effektiv varetransport og gode fellesløsninger.
- Vi vil styrke bruken av virkemidler som begrenser bilbruken.
- Vi vil styrke samordning og samarbeid om arealbruk og transporttiltak for hele det funksjonelle, regionale byområdet eller etablere et slikt samarbeid der dette ikke finnes.
- Vi vil integrere arbeidet med arealbruk og transporttiltak innenfor Framtidens byer med pågående eller påtenkte bypakker for transport, miljø og byutvikling.”

Bygging av 4-feltsveg med fartsgrense 100 km/t vil kunne gi en kraftig trafikkvekst, som gjør at trafikkprognosene blir overopplytt, stikk i strid med klimamål og andre miljømål og intensjonene i Framtidens byer.

### Trafikksikkerhet



Når vi diskuterer trafikksikkerhet, er det minst tre momenter som må tas i betraktning. For det første: 4-feltsveger gir færre ulykker enn vanlige 2-feltsveger. Men situasjonen blir en annen når vi sammenlikner med andre veger med midtrekkverk. SINTEF-rapporten *Ulykkeskostnader ved ulike vegbredder med forskjellig dimensjonerende trafikk* viser at en 4-feltsveg med fartsgrense 100 km/t gir 59 prosent flere drepte og hardt skadde enn en 3-feltsveg med fartsgrense 80 km/t (ved trafikkmengder på 10 000 kjøretøy i døgnet). Se figuren, som viser antall hardt skadde og drepte per

millioner kjøretøykilometer ved ulike vegtyper og fartsgrenser når antall kjøretøy er på 10 000 i døgnet.

For det andre er 4-feltsvegene svært kostbare. Det er betydelig rimeligere å utbedre eksisterende veier. Da kan vi sikre og utbedre en langt større del av vegnettet for samme pengesum. Det betyr at langt flere liv kan spares. Den anerkjente trafikksikkerhetsforskeren Rune Elvik ved Transportøkonomisk institutt sier det for øvrig slik: ”Vil vi redusere antall drepte og hardt skadde ved hjelp av bedre veier, er bygging av firefelts motorveier den desidert dyreste måten å gjøre det på.”

Når vi i tillegg tar hensyn til at 4-feltsvegene skaper ny trafikk, også på tilstøtende lokalveger, blir sluttresultatet for 4-feltsvegene enda dårligere. Mer trafikk gir flere ulykker.

I Sverige har man i en årrekke har bygget ca. 200 km ny 2-felts veg pr år med midtdeler og forbikjøringsstrekninger. De bygde bare ca. 30 km 4-felts motorveg pr år.

### ***Konklusjon vedrørende vegtype***

Naturvernforbundet konkluderer med at planprogrammet må endres til primært å utbedre eksisterende veg mellom Rugtvedt og Dørdal med utbygging av midtdeler/breddeutvidelse, etablering av toplanskryss og utjevning av sideterreng. Sekundært foreslår vi å bygge ny veg med den foreslåtte linjeføringen i dimensjoneringsklasse S5 (ÅDT 8 000–12 000). Total vegbredde blir da 12,5 m (14,5 m på forbikjøringsstrekninger) istedenfor 19,5–23 m på en 4-felts veg, dvs. betydelig mindre naturinngrep. Begrunnelsen for det sekundære alternativet er de mange avkjøringene til eksisterende veg. I begge alternativene bør fartsgrensa settes til 80 km/t. Denne vegstandarden gir dessuten en trafiksikkerhetsgevinst fordi parsellene på E 18 nord og sør for den aktuelle strekningen er 2-feltsveger.

### ***Valgt veglinje***

Naturvernforbundet er, under forutsetning av ny veg i dimensjoneringsklasse S5, enig i den foreslåtte veglinjen i oppsummeringen i Silingsnotat 2. Vi slutter oss til det som foreslås utredet videre i den forestående konsekvensutredningen. På grunn av det unike landskapsbildet mellom Rugtvedt og Stokkevannet, ber vi om at lokalvegen fra Vest Bamble legges på østsiden av E 18.

### ***Innspill til oppstart av reguleringsplanprosessen***

Naturvernforbundet krever at Stortingets klimaforlik og vedtak i Nasjonal transportplan legges til grunn for planprogrammet. Også Telemark fylkeskommunes planstrategi og intensjonsavtalen om Framtidens byer må legges til grunn. I tillegg må vegens dimensjon vurderes sammen med planlagt høyhastighetsbane parallelt med vegen. Den planlagte 4-feltsvegen er meningsløst overdimensjonert. Vårt forslag er i samsvar med Regjeringens vedtak i januar 2010, som sier at videre planlegging av E 18 Langangen–Grimstad skal ta utgangspunkt i konsept 4, ikke nødvendigvis følge konsept 4, når trafikkvolumet blir langt lavere enn det Regjeringen forutså.

Naturvernforbundet ber om at Statens vegvesen Region sør gir slik anbefaling til Bamble kommune:

**Primært utbedres eksisterende veg mellom Rugtvedt og Dørdal med utbygging av midtdeler/breddeutvidelse, etablering av toplanskryss og utjevning av sideterreng. Sekundært bygges ny veg med den foreslåtte linjeføringen i dimensjoneringsklasse S5. I begge alternativene settes fartsgrensa til 80 km/t.**

Med hilsen  
Naturvernforbundet i Telemark

Tormod Svartdal  
styreleder

Karl Gran

Vedlegg:

Brev fra Naturvernforbundet av 27.02.2009:

Høringsuttalelse til konseptvalgutredning for E18 Langangen–Grimstad

Brev fra Naturvernforbundet av 07.05.2010:

Høringsuttalelse til planprogram for E18 Rugtvedt–Dørdal

Kopi til:

Bamble kommune

Porsgrunn kommune

Skien kommune

Telemark fylkeskommune

Fylkesmannen i Telemark

Samferdselsdepartementet

Vegdirektoratet

Norges Naturvernforbund