

Høringsuttale

«Tvedestrand – Gjerstad» fra Norges Naturvernforbund og Naturvernforbundet i Arendal

Sweco Norge AS v/Marius Fiskevold

E18 Tvedestrand - Gjerstad: Viktig med sikker og møtefri vei!

Strekningen vil ha den klart dårligste standard mellom Oslo og Kristiansand etter at Langangen – Rugtvedt blir fullført. Det er høy risiko for møteulykker på det meste av strekningen. Derimot har strekningen Vinterkjær – Sannidal god kapasitet, er møtefri med planfrie kryss, og det er ikke behov for ny vei i et 2060-perspektiv.

Østlige traseer gir mest nytte for Risør og minst ødelagt natur.

Korridorene kalt 10 og 20 (traseer lagt mest møt øst) vil gi de minst omfattende naturinngrepene. Korridor 10 følger i stor grad dagens trase, og disse korridorer vil kreve vurdering av virkninger i Songe-området og andre tettsteder. Ved å kombinere 2/3-feltsvei med fartsgrense 90 km/t vil veien kunne legges i dagens trase også forbi tettsteder som Songe og Akland. Det kan da vurderes 2 felt forbi disse og vil sammen med støytiltak gi akseptable forhold for berørte lokalsamfunn. De østlige traseene vil også gi mest nytte for Risør kommune da plassering av E-18-kryss og vil gi kortest reisetid for reiser innad i region Agder.

Derimot vil de vestlige traseene (korridor 30 og 40) begge kreve store inngrep i en helt ny trase i hovedsakelig urørt natur, og særlig korridor 40 vil gi en ugunstig trase med tanke på trafikk til/fra sentrum i Risør kommune.

Sannsynlig trafikkgrunnlag og reviderte veistandarder tilsier utredning av 2/3-feltsvei med midtdeler.

Strekningen Grenstøl - Vinterkjær har lav trafikk sammenlignet med andre parseller langs E18. I tillegg er to forhold endret siden forrige runde med planprogram fra august 2020. **Det ene** er forventet revisjon av veistandarder hvor det åpnes for mer fleksible konsepter og standarder bedre tilpasset forventet trafikkmengde. Blant annet er «innslagspunktet» for 4-felts vei foreslått hevet til ÅDT 15 000. Trafikken er ifølge Nye Veiers planprogram beregnet til å kunne øke fra dagens ca 9000 - 11 000 til maksimalt 16 500 kjøretøy/døgn (prognose år 2060). De reviderte NTP-prognosene for trafikkutvikling fra TØI tyder på at man ikke vil se så stor økning i ÅDT som Nye Veier planlegger ut fra (16 500 ÅDT i år 2060). Det er også grunn til å forvente at det vil komme ny teknologi som fremmer bruk av veien på tider med ledig kapasitet. Det er også viktig at veier ikke bygges slik at det fremmer hyppigere og lengre bilreiser, men at man heller har fokus på et mer attraktivt kollektivtilbud. Ved å benytte foreslått revidert norm for veistandard vil møtefri og planfri 2/3-felts vei gi tilfredsstillende kapasitet og standard. Dersom 4 felt er nødvendig vil også fartsgrense 90 km/t kunne gi et langt bedre kort- og langsiktig natur- og klimaavtrykk.

Det andre er naturavtalen vedtatt i Montreal (2022) som gir føringer mot å unngå unødige naturinngrep. Dette gir sterke incitament til å utbedre eksisterende trase, og taler imot unødig høy standard som 110 km/t og 4 felt dersom trafikkgrunnet mangler. Mellom Grenstøl og Vinterkjær tilsier trafikkmengden både nå og i 2060 ikke behov for slik vei. Lavere fartsgrense (90 eller 100 km/t) vil også ha dempende effekt på trafikken og også gi langt lavere energiforbruk for personbilene.

Vurdering og konklusjon for Tvedestrand - Gjerstad:

Trafikken på veien er i dag forholdsvis lav og godt under hva som krever 4 felt. *Behovet for å kutte klimagassutslipp, redde natur og hindre andre miljøulemper tilsier at det ikke er rom for en trafikkvekst som utløser behov for 4 felt.* Fartsgrense 90 km/t er høy nok for tungtrafikken. Siden det ikke foreligger kapasitetsproblemer vil det være marginal forskjell i nytte for personbil og busstrafikk med 90 vs. 100/110 km/t. Med vedtatt internasjonal naturavtale vil man legge større vekt på å unngå naturinngrep når dette ikke gir stor nytte. Dette taler for at korridorene også 10 og 20 også må gis full utredning i form av møtefri 2/3-felts vei. Slik standard foreligger allerede videre østover mot Sannidal og det blir derfor en lang strekning med lik standard.

For øvrig vil størst mulig gjenbruk og utbedring av dagens trase også gi «mest sikker vei for pengene» og gir mulighet til å omdisponere ledige midler til andre viktige prosjekter.

Oslo/Arendal 160523

Holger Schlaupitz for Norges Naturvernforbund

Knut Brørvik for Naturvernforbundet i Arendal

Kontakt: Knut Brørvik, tlf 48101892, kbrorvik@gmail.com