

Høringsuttalelse til ATP Grenland

av

Aksjon Rett E18

www.rett-e18.no

Rune Killie

Skien, 26. desember 2013

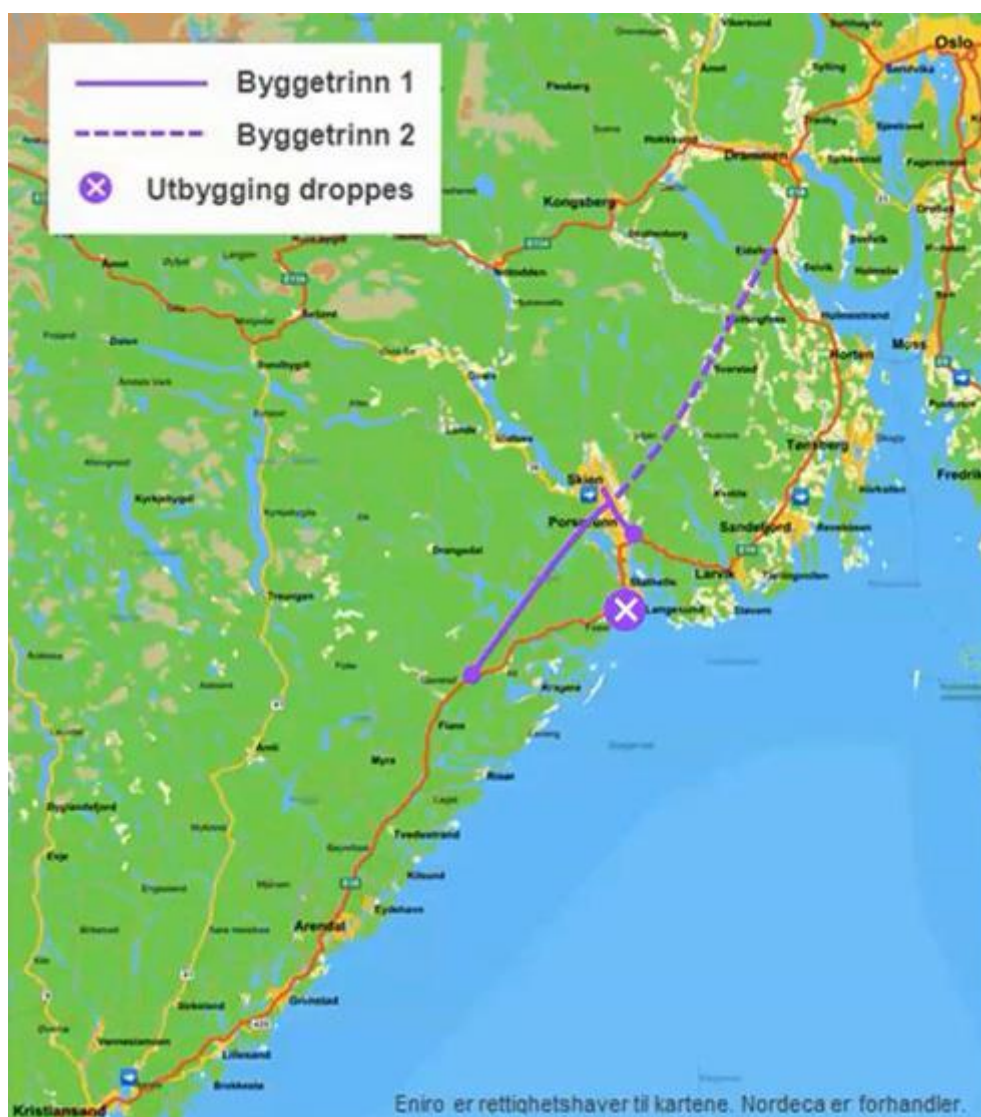
Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse	2
1. Introduksjon	3
2. Situasjonsbeskrivelse.....	4
3. Sammenligning med andre byer	5
4. Motorveiplanen av 1962	8
5. Den nye motorveiplanen	9
6. Trasévalg på langs gjennom Grenland	10
7. Trasévalg på tvers gjennom Grenland	11
8. Konklusjoner.....	13
Referanser	14

1. Introduksjon

Aksjon Rett E18 jobber for en mer helhetlig og fremtidsrettet stamveiløsning på Sørøstlandet, som illustrert i Figur 1. Mer informasjon om denne stamveiløsningen kan finnes i vår høringsuttalelse til NTP [1] og på våre nettsider www.rett-e18.no. Med over 9000 likes på Facebook utgjør vi den største veirelaterte Facebook-gruppen i Norge, oss bekjent.

Uavhengig av hva slags stamveiløsning som til slutt blir valgt på Sørøstlandet, vil det være behov en effektiv transportkorridor i form av 4- eller 6-felts motorvei på langs gjennom bybåndet i Grenland, fra Skien til dagens E18. Høringsutkastet til ATP Grenland [2] har dessverre ikke lagt til rette for en slik korridor.



Figur 1 Aksjon Rett E18's anbefalte stamveiløsning for Sørøstlandet

2. Situasjonsbeskrivelse

Ifølge Gulesider.no tar det i dag 36 minutter å kjøre gjennom hele Grenland, fra Gulset til Langesund. Man må da passere 11 rundkjøringer, 14 lyskryss, 17 fartshumper og 54 fotgjengerfelt. Å kjøre gjennom Oslo, fra Billingstad til Karihaugen, tar bare 25 minutter. Begge strekningene er 26 km i luftlinje og 31 km langs veien. Det tar med andre ord 11 minutter lengre tid å kjøre gjennom Grenland enn Oslo.

Også bussen bruker svært lang tid gjennom Grenland, hele 80 minutter fra Gulset til Langesund, som vist i Figur 2. Til sammenligning bruker bussen fra Torp til Asker 78 minutter. De to strekningene er hhv. 26 km og 74 km lange, målt etter luftlinje. Det betyr at bussen mellom Torp og Asker forflytter seg 2,9 ganger raskere, basert på luftlinje, enn bussen mellom Gulset og Langesund.

For bussen mellom Gulset og Langesund kan det dessverre ikke forventes at kjøretiden blir redusert med Bypakke Grenland. Bussen kjører nemlig Bøleveien, hvor det etter planen skal implementeres gjennomkjøringsrestriksjoner og øvrige hindringer for bilistene, som også vil ramme bussene.

Hindringene skal tvinge biltrafikken over på vestsiden av elven, gjennom Klosterøya, men der er forutsigbarheten dårlig i sommermånedene grunnet broåpninger for båttrafikk. For næringsdrivende i sentrale deler av Skien er kjøretid til E18 og forutsigbarhet de to viktigste måleparametrene på god infrastruktur. Basert på disse to måleparametrene har vi dessverre vanskeligheter med å se at Bypakke Grenland vil representere noen signifikant forbedring.

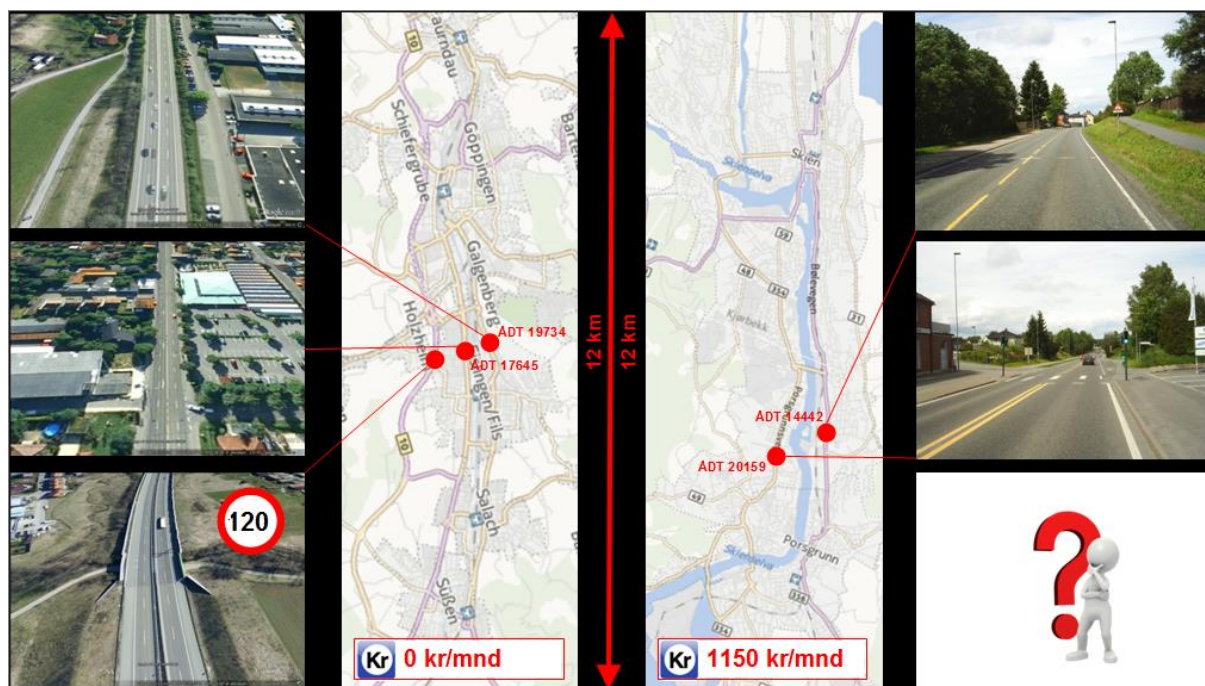
M1 Gulset - Skien - Østsiden - Porsgrunn - Herøya - Skjelsvik - Stathelle - Langesund																		
M1 Mandag - fredag																		
Hvert 15. minutt 0610-1740																		
Hver halvtime 1810-2240																		
Gulsetsenteret	0540	0610	25	40	55	10	1725	1740	1755	1810	1840	10	40	2210	2240	2310	2340	
Ravnåsen	0545	0615	30	45	00	15	1730	1745	1800	1815	1845	15	45	2215	2245	2315	2345	
Myren	0549	0619	34	49	04	19	1734	1749	1804	1819	1849	19	49	2219	2249	2319	2349	
Skien terminal	0600	0630	45	00	15	30	1745	1800	1815	1830	1900	30	00	2230	2300	2330	0000	
Rådhusplassen	0601	0631	46	01	16	31	1746	1801	1816	1831	1901	31	01	2231	2301	2331		
Bøle	0605	0635	50	05	20	35	1750	1805	1820	1835	1905	35	05	2235	2305	2335		
Borgestad	0608	0638	53	08	23	38	1753	1808	1823	1838	1908	38	08	2238	2308	2338		
Porsgrunn terminal	0605	0620	0635	0650	05	20	35	50	1805	1820	1835	1850	1920	50	20	2250	2320	2350
Down Town	0609	0624	0639	0654	09	24	39	54	1809	1824	1839	1854	1924	54	24	2254	2324	2354
Øyekast	0612	0627	0642	0657	12	27	42	57	1812	1827	1857	1927	57	27	2257	2327		
Skrapeklev	0616	0631	0646	0701	16	31	46	01	1816	1831	1901	1931	01	31	2301	2331		
Skjelsvik terminal	0620	0635	0650	0705	20	35	50	05	1820	1835	1905	1935	05	35	2305	2335		
Heistad	0624	0639	0654	0709	24	39	54	09	1824	1839	1909	1939	09	39	2309	2339		
Furulund (Brevik)	0628	0643	0658	0713	28	43	58	13	1828	1843	1913	1943	13	43	2313	2343		
Stathelle	0630	0645	0700	0715	30	45	00	15	1830	1845	1915	1945	15	45	2315	2345		
Sundby	0649	0719			49	19	19	1849		1949		49	2349					
Badeparken	0637	0707			37	07	07	1837		1922		22	2322					
Langesund torv	0645	0700	0715	0730	45	00	15	30	1845	1900	1930	2000	30	00	2330	0000		

Figur 2 Rutetider for buss M1 mellom Gulset og Langesund

3. Sammenligning med andre byer

De to tvillingbyene Göppingen og Süßen i den tyske delstaten Baden-Württemberg har vokst sammen til et bybånd med omtrent samme lengde som bybåndet i Grenland. Dette er illustrert i Figur 3. De to byene har et samlet folketall som tilsvarer det Grenland kan forventes å ha i år 2039 når bypakkens fase 3 er ferdig.

Mellom Göppingen og Süßen hadde de i utgangspunktet to 4-felts transportkorridorer på langs gjennom bybåndet. Årsdøgnetrafikken på disse er i dag hhv. 19734 og 17645 [3]. Dette er nokså likt årsdøgnetrafikken på hver side av Skienselven, som er hhv. 20159 og 14442. Sistnevnte veier har imidlertid bare to felt. Mellom Göppingen og Süßen har de nå bygget en tredje 4-felts transportkorridor, som er en motorvei av høy kvalitet med fartsgrense på 120 km/t [3]. I Grenland, derimot, foreligger det ingen tilsvarende planer for en effektiv 4-felts transportkorridor.

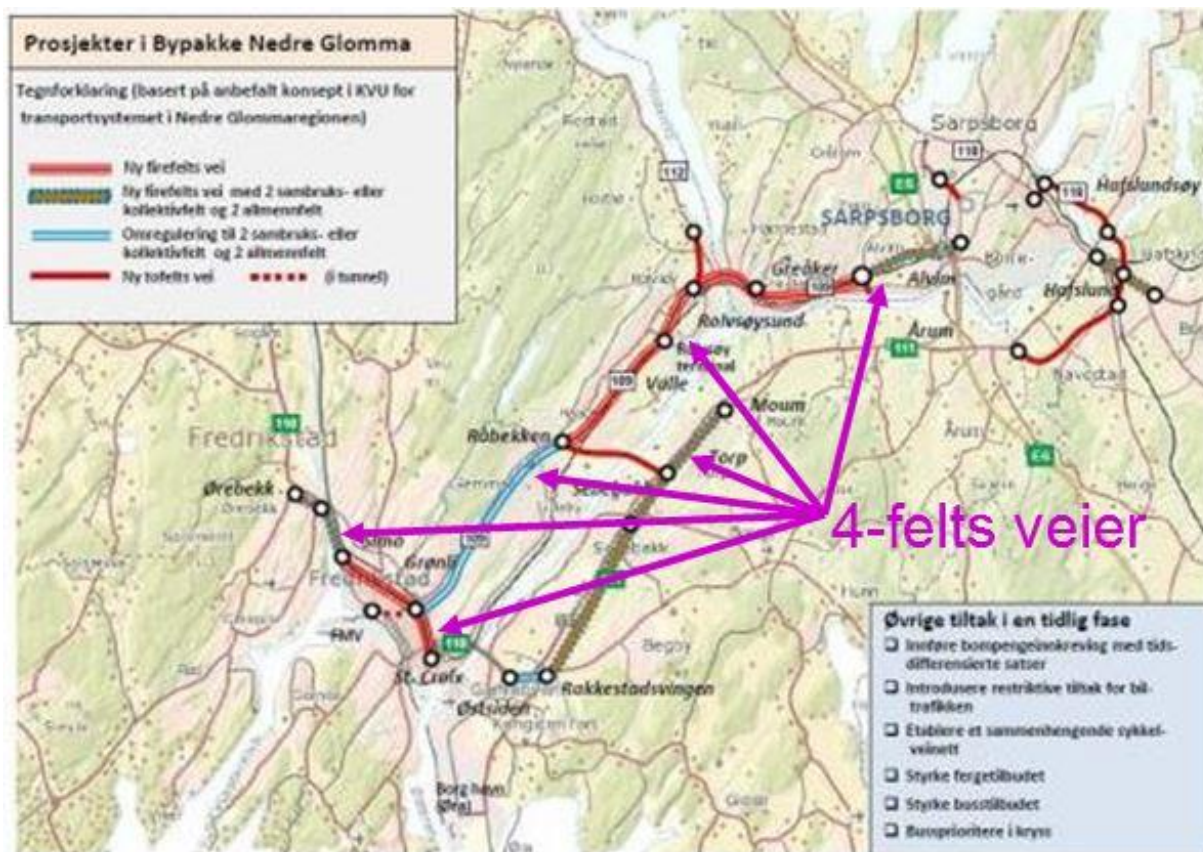


Figur 3 Sammenligning med tvillingbyene Göppingen og Süßen i Tyskland

Ifølge Wikipedia [4] ser listen over Norges største tettsteder slik ut:

1. Oslo
2. Bergen
3. Stavanger/Sandnes
4. Trondheim
5. Nedre Glomma
6. Drammen
7. Grenland
8. Kristiansand

Grenland ligger på 7. plass, og det er interessant å sammenligne med byene over og under. Bypakken for Nedre Glomma er vist i Figur 4. Der planlegges flere 4-felts veier, deriblant en sammenhengende 4-felts vei fra Fredrikstad gjennom Sarpsborg til E6. Riktignok blir dette ikke motorvei, og enkelte steder er to av de fire kjørefeltene forbeholdt kollektivtrafikk, men det at det bygges fire istedenfor to felt gir uansett bedre fremkommelighet.



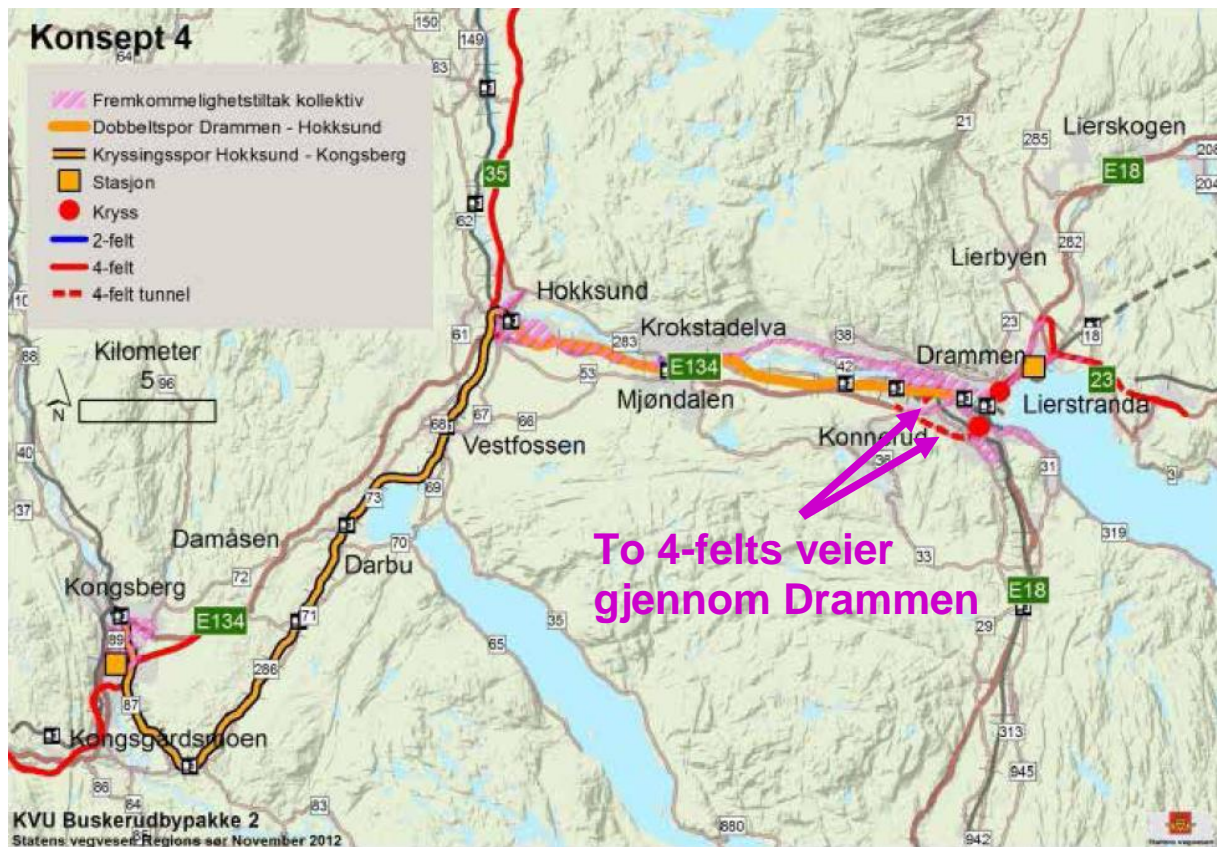
Figur 4 Bypakken for Nedre Glomma

Figur 5 viser bypakken for Buskerudbyen, dvs. strekningen Drammen - Kongsberg. Der er det tegnet inn to 4-felts veier gjennom Drammen. Den ene (stiplet rød linje) vil gå i tunnel, og den andre (heltrukket rød linje, som er vanskelig å se) vil ligge på bakkenivå.

Eksisterende veinett i Kristiansand er vist i Figur 6. Der er det allerede et stort antall 4-felts veier. Allikevel planlegges det enda flere 4-felts veier som en del av Samferdselspakken for Kristiansand [5], der det valgte konseptet er en ytre ringvei.

Sammenligningene gjort her viser at på Wikipedias liste over de største tettstedene i Norge vil begge de to byene foran Grenland og byen bak Grenland få flere 4-felts veier. Også i og rundt langt mindre byer, som Molde og Elverum, planlegges 4-felts veier. Vi finner det derfor bekymringsfullt at det ikke er planlagt 4-felts vei i Grenland, og enda mer

bekymringsfullt at det i ATP Grenland ikke engang er tatt høyde for hvor en fremtidig 4-felts vei kan gå.



Figur 5 Bypakken for Buskerudbyen



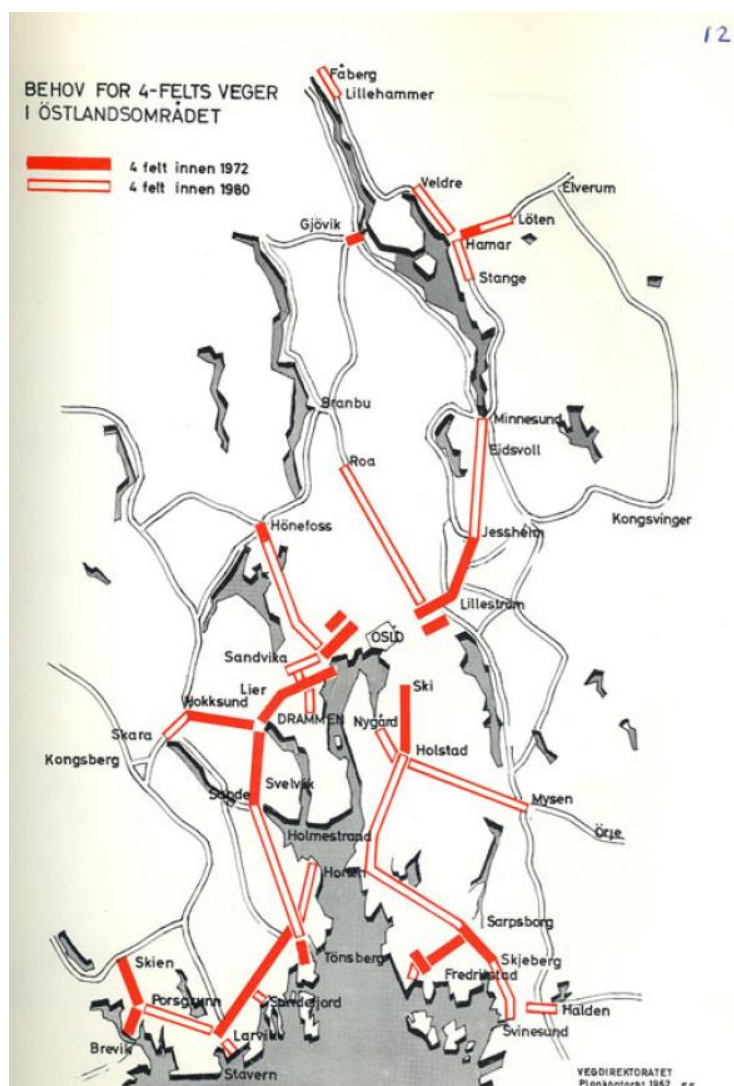
Figur 6 Eksisterende veinett i Kristiansand

4. Motorveiplanen av 1962

I år 1962 ble det utarbeidet en nasjonal motorveiplan av Veidirektoratet [6]. Kartet i Figur 7 er hentet fra denne motorveiplanen. Der fremgår det at det innen 1972 måtte bygges 4-felts motorvei på strekningen Skien - Porsgrunn - Moheim - Brevik.

Motorveiplanen ble aldri gjennomført i sin helhet, bl.a. fordi Finansdepartementet på 60-tallet krevde at det skulle benyttes en diskonteringsrente på hele 10% i lønnsomhetsberegninger, noe som fikk alle store motorveiprojekter til å fremstå som ulønnsomme.

Det har nå gått 51 år siden motorveiplanen ble laget, og det er fremdeles ikke bygget 4-felts motorvei gjennom Grenland. Vi må derfor anta at denne motorveien kommer med i neste motorveiplan, og det bør uansett settes av areal til fremtidig motorvei.



Figur 7 Motorveiplanen av 1962

5. Den nye motorveiplanen

Ifølge dokumentet som danner regjeringsplattformen til Høyre og Fremskrittspartiet [7], skal det nå utarbeides en ny nasjonal motorveiplan. Det er da naturlig å tenke seg at urealiserte motorveier i den forrige motorveiplanen, kommer med i den nye motorveiplanen.

Flere aktører kommer til å jobbe for at motorveien fra Skien til Moheim kommer inn i den nye motorveiplanen, f.eks. Aksjon Bedre Vei, Folkeaksjonen for Alternativ Bypakke Grenland, og Aksjon Rett E18. Aksjon Bedre Vei er en tverrpolitisk landsomfattende stiftelse, som vil gi innspill til motorveiplanen. Figur 8 viser et utsnitt av deres veikart, som vil bli oppdatert i nær fremtid. På kartet er det tegnet inn 4-felts motorvei gjennom Grenland.

Ettersom motorveiplanen er en nasjonal plan som skal ivareta nasjonale interesser, vil det i stor grad kunne tas i bruk nasjonal overstyring. Det betyr at det i prinsippet vil kunne bygges motorvei gjennom Grenland uansett hva kommunene i Grenland måtte mene om det. Gjennomføringen av en slik motorvei vil imidlertid kunne bli enklere dersom kommunene allerede har lagt til rette for en korridor i ATP.

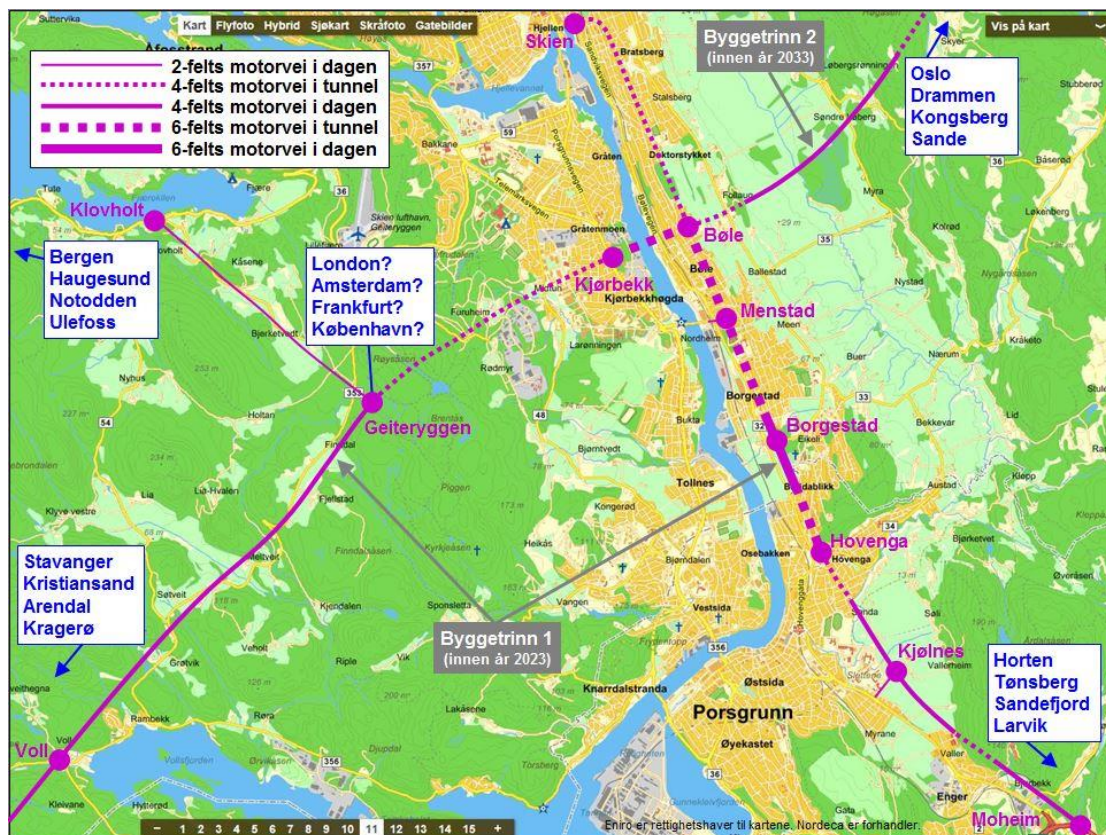


Figur 8 Utsnitt av veikartet til Aksjon Bedre Vei

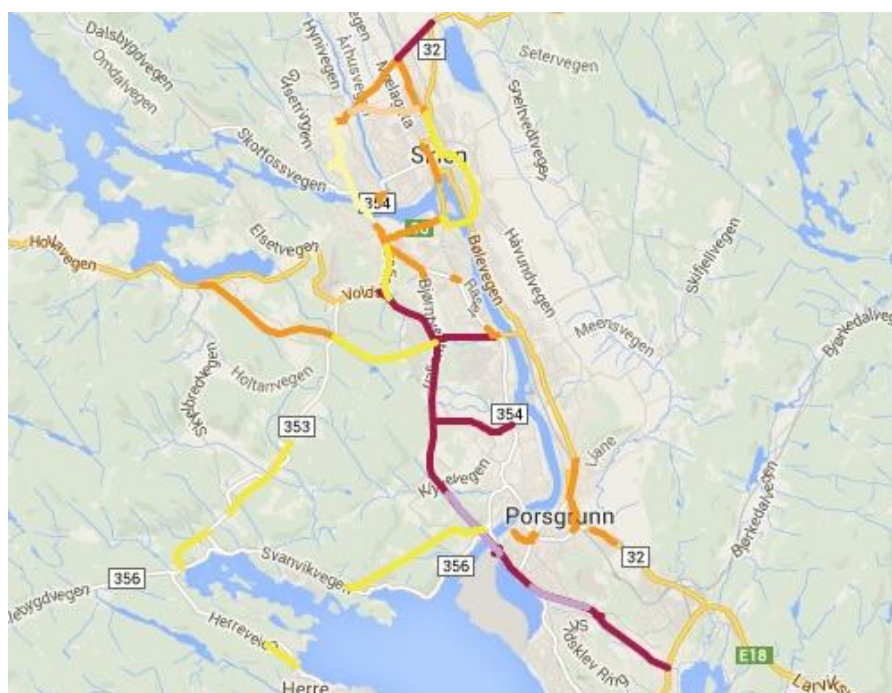
6. Trasévalg på langs gjennom Grenland

Figur 9 og Figur 10 viser to alternative trasévalg for en 4-felts motorvei på langs gjennom bybåndet. Traséen i Figur 9 har tidligere blitt lansert av Aksjon Rett E18, som en del av en P-formet stamveiløsning på Sørøstlandet. Vi har her tenkt at store deler av motorveien kan legges i tunnel i høydedraget fra Borgestad til Bratsbergkleiva. Traséen i Figur 10 er utarbeidet av Folkeaksjonen for Alternativ Bypakke Grenland og ble nylig lansert som en del av "Folkets Bypakke". Det er ikke åpenbart hvorvidt en 4-felts motorvei bør gå på østsiden eller vestsiden av elven. De viktigste fordelene med hvert alternativ er listet opp nedenfor:

- Fordeler med trasé øst for elven:
 - Trafikk til/fra Vestfoldbyene og Oslo (over Siljan) blir betjent på en god og effektiv måte fordi motorveien ligger på samme side av elven som Vestfoldbyene og Oslo
 - Ved at store deler av veien legges i tunnel unngås støyproblemer og konflikter med boligområder
- Fordeler med trasé vest for elven:
 - Det er noe mer trafikk på vestsiden av elven enn på østsiden
 - Slipper kostnadene med tunnel
 - Næringstunge områder som Herøya, Kjorbekk, Rødmyr og Herkules blir betjent på en god måte



Figur 9 Mulig trasé på østsiden av elven



Figur 10 Mulig trasé på vestsiden av elven (kopiert fra Folkets Bypakke)

7. Trasévalg på tvers gjennom Grenland

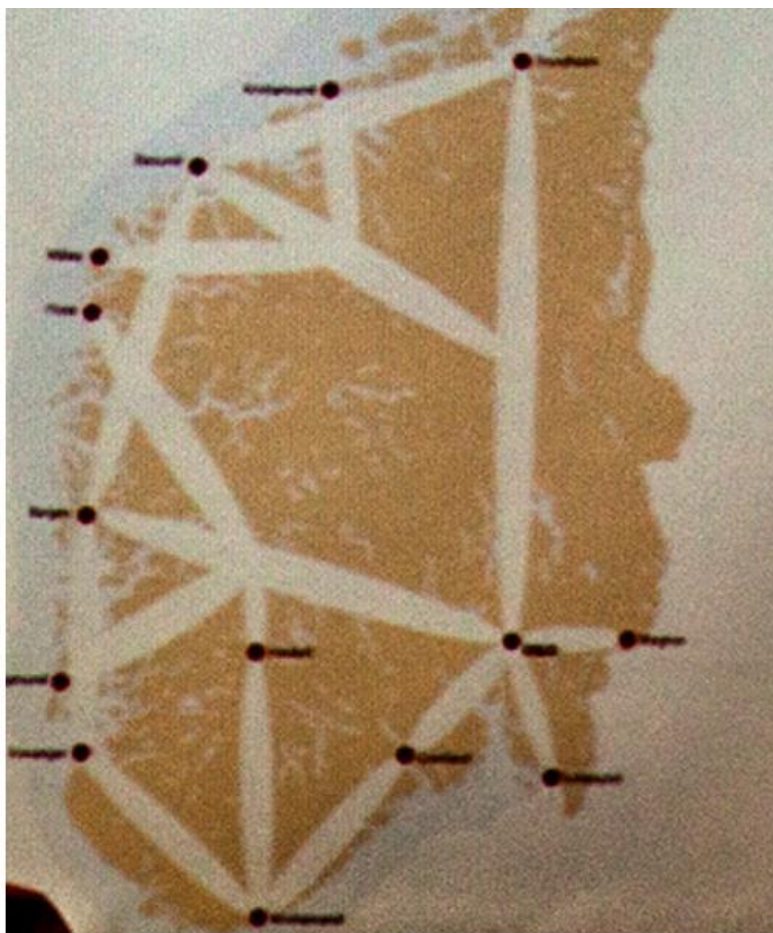
Som en del av ATP Grenland bør det også tas høyde for at motorveiplanen kan komme til å anbefale en P-formet stamveiløsning på Sørøstlandet. Som vist i Figur 11, ble en slik løsning anbefalt for lyntog [8], og det er derfor naturlig å anta at den også kan bli anbefalt for motorvei. Aksjon Rett E18 har dokumentert at den P-formede løsningen vil gi høyere samfunnsøkonomisk avkastning enn utbygging langs dagens trasé [1].

Opplysningsrådet for Veitrafikken publiserte nylig en rapport som understreker betydningen av nasjonal strategisk veiplanlegging [9]. Der argumenteres det for at norske stamveier i større grad bør bygges overordnet og helt istedenfor stykkevis og delt, og at de bygges etter luftlinjeprinsippet istedenfor perlebåndprinsippet. De har også engasjert Cambridge Systematics for å analysere den økonomiske verdien av rettere stamveier på flere strekninger, bl.a. Oslo - Kristiansand [10]. Basert på dette har Opplysningsrådet for Veitrafikken utarbeidet et stamveikart [11]. Et utsnitt av dette er vist i Figur 12. Der er det trukket en rett linje mellom Oslo og Kristiansand, som går tvers gjennom sentrale deler av Grenland, vest for Frierfjorden.

Som forklart ovenfor, finnes det gode grunner til å anta at fremtidens hovedvei mellom Oslo og Kristiansand vil kunne gå lenger inn i landet enn i dag. Vi anbefaler derfor at det i ATP Grenland legges til rette for en fremtidig transportkorridor på tvers av bybåndet. En mulig trasé ble vist i Figur 9 ovenfor.



Figur 11 Anbefalt traséløsning for lyntog



Figur 12 Utsnitt av stamveikart laget av Opplysningsrådet for Veitrafikken

8. Konklusjoner

Basert på det ovenstående har Aksjon Rett E18 følgende innvendinger til ATP Grenland:

- Planen tar ikke høyde for sannsynlig innhold i den nye regjeringens annonserte motorveiplan.
- Det bør settes av areal til minst én langsgående og minst én tversgående transportkorridor gjennom Grenland, med tilstrekkelig bredde for minst 8 fremtidige kjørefelt (4 i hver retning).
- Selv om det i desember 2013 ikke foreligger konkrete planer for motorveier gjennom sentrale deler av Grenland, er det allikevel viktig at det tas høyde for fremtidige motorveier i ATP. Jo lenger vi venter med å legge til rette for gjennomgående motorveier, desto vanskeligere vil det bli å finne egnede arealer ettersom bybåndet stadig fortettes.

Referanser

- [1] Aksjon Rett E18: *Høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan 2014 - 2023*. Skien, 25. juni 2012.
- [2] Høringsutkast: *Regional plan for samordna areal og transport i Grenland 2014 - 2025*. 22. oktober 2013.
- [3] Privat kommunikasjon med Jürgen Zeh ved Landesstelle für Straßentechnik i Stuttgart
- [4] Wikipedia:
http://no.wikipedia.org/wiki/Liste_over_Norges_st%C3%B8rste_tett_steder
- [5] Statens Vegvesen: *Konseptvalgutredning for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen*. Juni 2011.
- [6] Statens Vegvesen: *Utbygging av motorveger. Tillegg til budsjettproposisjonen for 1963*. August 1962.
- [7] Politisk plattform for regjering utgått av Høyre og Fremskrittspartiet. Sundvollen, 7. oktober 2013.
- [8] Jernbaneverket: *High Speed Rail Assessment Phase 3 - South Corridor*. 25. november 2011.
- [9] Opplysningsrådet for Veitrafikken: *Nasjonal veipolitikk - fra stykkevis og delt til overordnet og helt*. April 2013.
- [10] Cambridge Systematics: *Norwegian Road Network Strategic Assessment - Re-examining the Estimation of Costs and Benefits of Investments in Road Transport in Norway*. Juli 2012.
- [11] Stamveikart utarbeidet av Opplysningsrådet for Veitrafikken. Kopiert fra Nettavisen: <http://www.nettavisen.no/m/?articleId=3604343>