

E18 Tvedestrand-Bamble

Styremøte 17.02.2021 kl. 12:00 – 1400 (Teams), interkommunalt plansamarbeid

Saksliste

1. Godkjenning av innkalling og protokoll fra styremøte 13. januar
2. Orientering om status i prosjektet
3. Felles mål for prosjektet
4. Fremdrift og arbeidsform, vedtak

Innlegg fra Statsforvalteren i Agder v/miljøverndirektør Ingunn Løvdal:

Dette planarbeidet er et stort, krevende og viktig arbeid for regionen. Sett fra Statsforvalterens ståsted gjør styret nå et veldig klokt valg med å gi planarbeidet mer rom til modning og medvirkning. Våre erfaringer er at tid i seg selv er en svært viktig faktor i planarbeid. Planarbeid er en modningsprosess hvor jobben handler om å snu alle steiner slik at man får en helhetlig oversikt over alle muligheter og begrensninger, og dermed går med åpne øyne inn i de vanskelige avveiningene mellom alle de interessene og verdiene som blir berørt av en ny motorvei. En veloverveid plan er også den beste forsikringen mot uønska omkamper om forhold som man ikke rakk å belyse eller innarbeide på en omforent måte fordi man hadde det for travelt med å komme i mål og lande et vedtak. Høringsforslaget for en plan som denne bør være komplett og mest mulig avklart slik at man unngår innsigelser og hasteprega kompromissløsninger i lukka rom.

Statsforvalterens rolle i arealplansaker er overordna sett å bidra til å sikre viktige regionale og nasjonale interesser innen klima og naturmiljø, landbruk, beredskap, folkehelse og barn og unge. Et viktig grunnlag for arbeidet vårt er Regjeringens beslutning om at FNs 17 bærekraftsmål fra nå av skal være Norges politiske hovedspor for å ta tak i vår tids største nasjonale og globale utfordringer. Samla sett sikter disse 17 målene mot økologisk, sosial og økonomisk bærekraft for kloden vår og for samfunnet vårt.

De nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging for 2019-2023 slår fast at arealplanlegging er et viktig virkemiddel for å oppnå FNs bærekraftsmål. Dette henger godt sammen med plan- og bygningsloven – hvor det overordna formålet med loven starter med følgende statement:

«Loven skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner.»

Hva skal så til for å kunne si at for eksempel en veiplan er bærekraftig? En sentral forutsetning for bærekraft er at et tiltak ikke kan ansees som bærekraftig hvis tiltaket

fremmer noen mål - på bekostning av andre mål. Det må være en balanse mellom målene. Hvis vi legger denne forståelsen til grunn for plan- og bygningslovens formål så skal altså arealplanene etter plan og bygningsloven fremme balanse mellom de 17 bærekraftsmålene. Vi som er sentrale aktører i arealplanlegging har altså etter loven en forpliktelse til å stille oss spørsmålet: Er planleggingen bærekraftig? Er dette veiprosjektet for E18 østre Agder bærekraftig? Er hensynet til økologisk og sosial bærekraft balansert på en god måte mot økonomisk bærekraft? Hva viser kost-nytte-regnskapet? Kostnadene med milevis med 4-felts motorvei er mange – noen av dem telles i kroner som byggekostnader – andre er ikke prissatte kostnader som tapt natur, varig degradert vannmiljø, tapte muligheter for friluftsliv, støy i stille områder, degraderte nærmiljøer for barn og unge - og utvilsomt et høyt og varig klimaavtrykk både i bygge- og driftsfase.

Nye Veier har som statlig foretak et særlig ansvar for å bidra til bærekraftig utvikling i tråd med regjeringens målsettinger, og har heldigvis også flagget ambisiøse miljømål. Forventningen til kommunene som planmyndighet er at arealplanene skal brukes som et viktig verktøy for en bærekraftig utvikling. Statsforvalternes konkrete forventninger til dette planprosjektet, er, og har hele tiden vært, at planene skal være solid kunnskapsbasert og utformes på en helhetlig måte som best mulig hensyntar viktige regionale og nasjonale samfunnsinteresser. Videre har vi fremholdt viktigheten av bred involvering og medvirkning for å sikre at alle relevante interesser blir hørt og lagt på vektskåla i tråd med plan og bygningslovens formål som sier at «Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter.»

I vårt brev til Nye Veier, datert 28.08.2019 – hvor vi frafaller innsigelsene til kommunedelplanen med tilhørende vilkår, hadde vi følgende avsluttende merknad:

«En del av grunnlaget for å trekke innsigelsene, er å «utsette» utredninger og vurderinger til reguleringsplanfasen. Fylkesmannen imøteser kommende prosess knyttet til detaljregulering, med særlig fokus på aktiv tilrettelegging for medvirkning fra barn og unge, styrket kunnskapsgrunnlag samt faglige utredninger, og helhetlige vurderinger av relevante alternative løsninger og skadereduserende/kompenserende tiltak, for å sikre gode bærekraftige løsninger for samfunnet.»

Et av vilkårene våre for å trekke innsigelsen til den indre linja fra Buråsen til Tvedestrand i kommunedelplanen var at avbøtende bru- og tunnel-løsninger skulle utredes i reguleringsplanfasen. Bruer og tunneller er åpenbart gode tiltak for å avbøte på barriærevirkninger og varig oppsplitting av dette store og viktige naturområdet, og det er viktige tiltak for å skjerme sårbare vann og vassdrag. Vi anser tunneler og bruer som en viktig del av løsningen for å kunne komme i nærheten av noe som kan kalles økologisk bærekraft for en 4 felts motorvei i dette typiske småkuperte Agder-terrenget. Med riktige plasseringer vil både bruer og tunneler også være velegna viltkryssninger. Viltet i Agder krysser som kjent helst over høydedragene i terrenget – og ikke i daldragene som man kanskje lett vil tenke. Det vil si at god planlegging kan gi vinn-vinn-løsninger for både naturmangfold, vilt, landskap

og friluftsliv. Klimaregnskapet for veien er uansett svært komplisert og sammensatt, og kan vanskelig legges til grunn i valget om tunnel/ikke tunnel.

Vi fremholdt gjennom hele kommunedelplanprosessen at kostnadsdrivende elementer som tunneler og bruer burde avklares på kommunedelplannivå. Når vi aksepterte at disse drøftingene kunne skyves på til reguleringsplanfasen, var det med en klar og tydelig uttalt forventning om at det ville bli reelle drøftinger av slike avbøtende løsninger. Vi har så langt i prosessen ikke blitt involvert i noen konkrete, reelle drøftinger av tunell-løsninger. I Agderposten har vi derimot kunnet lese at Nye Veier planlegger for vei i dagen for hele det aktuelle strekket. Dette er forklart med at rammen for byggekostnader ble satt på bakgrunn av kommunedelplanen, og at denne rammen ikke tar høyde for slike fordyrende løsninger.

Å fastsette et lavt tak for byggekostnader på et statlig motorveiprojekt før reguleringsplanprosessen starter er åpenbart med å begrense mulighetsrommet for tilpasninger og hensyn til andre interesser enn byggekostnadene. Slik vi ser det bryter en slik begrensning med grunnleggende forutsetninger for en åpen og god reguleringsplanprosess hvor bred involvering og faglige utredninger skal legges til grunn for en helhetlig avveining av samfunnshensyn. Det er med vei som i de fleste andre sammenhenger: det er sjelden det billigste alternativet som har best kvalitet – og det er som regel heller ikke det alternativet som bærer merket «bærekraftig produkt».

Med dette vil jeg avslutte der jeg startet: Vi ser nå frem til en forlenget og god planprosess med bred involvering og medvirkning, mot et felles mål om bærekraftige løsninger i reguleringsplanen for ny E18 gjennom østre Agder.