

Vi viser til Deres innsynsbegjæring vedrørende dokumentene som omhandler .

Totalt, 1 dokumenter er vurdert i prosessen.

Du er blitt innvilget full tilgang til følgende dokumenter som er inkludert nedenfor:

21/1572-160 Høringsinnspill til kommuneplanens arealdel for Froland - Bøylestad . Dette dokumentet har 1 fil(er) som sendes.

Kommentarer:

Høringsinnspill til kommuneplanens arealdel for Froland – Bøylestad

Vi håper at planene om utbygging av Bøylestad Energi Park (BEP) ikke blir realisert. Vi mener de negative konsekvensene er langt større enn de positive. Utbygger har, så langt vi har fått med oss, ingen konkrete næringsaktører på venteliste for næringsareal, men ifølge deres nettside ønskes det velkomment til produsenter av materialer eller komponenter til batterier, solceller eller ulike typer avansert elektronikk. Det kan da umulig være særlig grønt å etablere fabrikker så langt fra kyststripen når det aller meste av vareproduksjonen må fraktes videre på kontinentet vha. skipsfart? I tillegg stiller vi spørsmålsteget til momenter som lokal forurensing, naturinngrep og dyreliv – som vi kunne skrevet mye om. Vi er også bekymret for nærbefolkningens fysiske og psykiske helse.

For 17 år siden ryddet vi tomt og bygde hus på Bøylestad, rett ved Bøylestadvannet. Det var et bevisst valg å bygge vårt hjem akkurat der da vi ønsket å bo, og la ungene vokse opp, med naturen rundt seg, i fred og ro. Dersom det bygges et enormt industriområde her oppe vil vi miste alt vi setter pris på, selve grunnlaget for hvorfor vi bygde her forsvinner. Vi frykter også at ny vei inn til industriområdet skal bli lagt rett nedenfor huset vårt, flere av forslagene til ny vei er skissert akkurat der. Vi frykter også støy og luktplager, det vil forringe vårt liv på Bøylestad.

Skulle det mot formodning bli vedtatt utbygging av BEP må selve utbyggingen ikke finne sted før ny veitrase er på plass, evt. at eksisterende FV3718 er utbedret i tråd med veinormaler for «gul midtlinje» standard. Konsekvensen om man ikke løfter standarden vil høyst sannsynlig bli alvorlige ulykker. Det er mange ungdommer som skal ferdes langs veien de neste årene, både på tohjulinger og i bil, vi ser med skrekk på at kommunen skal si ja til å ta de risikoene – vi som bor i nærområdet til prosjektet har ingen å miste.

Statistisk er det i **byggefaser** det hyppigst oppstår ulykker. Veinettet vil bli høyt belastet i anleggstiden. Last som stål, reisverk, betong, maskiner og utstyr skal fraktes til og fra byggeplass. Lokale underentreprenører blir også ofte engasjert i slike større entrepriser som medfører enda større daglig tungbiltrafikk til og fra byggeplass. I byggefase vil det heller ikke være noe avlastning fra jernbanen - som utbygger så hyppig nevner.

Ifølge tall fra Statens vegvesen har FV3718 estimert ÅDT (årsdøgntrafikk) på 500 kjøretøy innbefattet 10 % tunge kjøretøy (2021).

FV3718 er ikke egnet for tungbiltrafikk i større omfang enn dagens. Selve veibanen er svært smal, enkelte steder er asfaltert bredde ca. 5 meter og tilnærmet uten veiskuldre. Det sier seg selv at tunge kjøretøy med bredde 250 cm, eksklusivt speil etc., ikke har mulighet til å møtes uten full stopp. Aller mest kritisk i forhold til trafiksikkerhet og økt (tung) biltrafikk er flere av kurvene som gir svært korte siktsoner.

Dagens FV3718 går i et krevende terreng både i forhold til stigningsforhold, skjæringer og jernbane. Ravneberget er et eksempel der man har en 30 meter skjæring på østsiden og jernbane på vestsiden, i praksis svært vanskelig å gjøre noe med. FV3718 har også svært uheldige stigningsforhold enkelte steder som medfører at det på hvit såle er helt normalt med tungebiler som blir stående på kryss og tvers.

Ved ytterligere tungbiltrafikk har FV3718 behov for blant annet:

- Utvidelse av veibredde inkl. veiskuldre
- Utbedring av stigningsforhold
- Kurveutberinger

- Forsterkning av vei
- Utvidelse av grøftebredde
- Ytterligere drenering
- Bergsikring av skjæringer
- Utbedring av kryss og avkjørsler
- Etablering av busslommer for skolebarn etc.

Vi vil anbefale kommunepolitikere og andre med beslutningsmyndighet om å ta en kjøretur i en tungbil på Bøylestadveien, slik at vedkomne selv kan kjenne hvordan veiens utforming og bredde er tilpasset denne type kjøretøy. Det bør være i alles interesse at alvorlige ulykker unngås ved å først bygge (ny) vei dimensjonert for en høyere andel tungbiltrafikk.

Det er svært viktig å ha en helhetlig plan for trafiksikkerhet i anleggsfasen. Skulle det mot formodning bli vedtatt utbygging av BEP, oppfordrer vi beslutningstakerne på det sterkeste til å sette det som et absolutt rekkefølgekrav at ny vei / evt. større oppgradering av eksisterende vei er på plass **før første spadetak tas**. Blir det først gitt dispensasjon for å benytte eksisterende vei i en første fase er det dessverre flere eksempler i vårt landstrakte land på at utbyggere får ytterligere fritak med den følge at lokalbefolkning og andre brukere ferdes på en svært trafikkfarlig vei over lengre tid.

Med hilsen

Thordis Vangsnes Fjærbu og Håvard Sandkjær Fjærbu
Herselveien 41