

Selskapet for Grimstad Bys Vel:

Ny E18 gjennom Grimstad øvre sentrum må gå i tunnel

En fristende «hastverksløsning» for ny E18 gjennom Grimstad er lansert før den neste behandlingen i kommunestyret.

Selskapet for Grimstad Bys Vel har en over 100 år lang tradisjon for å bidra til utviklingen i byen vår. Stamveiproblematikken har ridd Grimstad som en mare nesten like lenge. Når nye alternativer som kan rokke ved det solide tunnelvedtaket fra 2019 nå ser ut til å friste både planleggere og politikere, føler vi det er tid for å rope et varsku igjen.

Byens «forskjønnelse», allmennhetens tilgang, og hvordan vi gjør Grimstad til et «godt sted å bo», har i 100 år vært rettesnoren for Byselskapets virksomhet. Denne visjonen mister aldri sin aktualitet.

Hva som bidrar til at Grimstad er «et godt sted å bo», vil det være delte meninger om. For at Byselskapets holdning skal være forutsigbar, er det derfor viktig for oss å forankre våre standpunkter i sentrale rettesnorer som historie og kultur. «Selskapets formål er utelukkende kulturelt», heter det i våre vedtekter. Derfor anser vi at Byselskapets oppgave i mange sammenhenger er å være vaktbikkje, uavhengig av både private, politiske og økonomiske interesser.

Et viktig og enda mer konkret styringsdokument for Byselskapet er «Estetisk veileder med retningslinjer for Grimstad kommune». Byselskapet deltok sammen med kommunens estetikkutvalg i utarbeidelsen av dette sentrale dokumentet gjennom flere år før det ble enstemmig vedtatt av kommunestyret 4. mai 2009.

Den estetiske veilederen er også en påminnelse til oss i Byselskapets styre om den rollen Byselskapet skal og vil spille i Grimstad. Vårt formål vil alltid være å arbeide «til byens forskjønnelse». Vi følger veilederens anbefalinger i de saker vi engasjerer oss i, også som høringsinstans for utbyggingsprosjekter, gjerne i dialog med utbyggere og myndigheter. Med bakgrunn i vår tradisjon, våre vedtekter og vårt mandat ønsker derfor styret i Byselskapet å være tydelige på at vi ønsker ny E18 gjennom øvre sentrum i Grimstad i tunnel og ikke i åpen løsning.

En 4-felts E18 med høyere fartsgrense enn i dag, liggende i dagen 750 meter fra byens torg, et steinkast fra enden av Storgata, og rett gjennom øvre bydel, vil ikke være til «forskjønnelse», og definitivt ikke gjøre byen og distriktet til et bedre sted å bo. Veien vil derimot hindre allmennhetens tilgang til områder, begrense mulighetene i byen for naturlig utvikling nordover, medføre økt støyforurensning for store deler av Grimstad og øke mengden svevestøv i nærliggende områder, også boligområder. Som grunneiere på Fløyheia blir vi også nær nabo til eventuell ny E18, som også vil forringe dette og andre nærliggende friluftsområder, ikke minst Dømmesmoen.

Politikerne i kommunestyret har etter tidligere grundig politisk behandling stått sammen og fast på tunnelalternativet. I det nye alternativet som tunge næringsaktører har lagt fram, er tanken å senke veibanen et par meter, og bygge

store bolig- og næringsbygg langs veien for å dempe veistøyen. At bygninger hvor mennesker skal bo og arbeide skal fungere som en støyskjerm mot en kraftig trafikkert motorvei, forekommer oss å være en svært dårlig idé. Nærmest et paradoks. Frivolldalen må gjerne utvikles, men på egne premisser, ikke en motorveis.

Det sies også at man kan ha omkjøring via motsatt kjørebane hvis det blir stans eller veiarbeid i den ene retningen. Det viktige for Grimstad er at vi skal slippe å hensynte trafikk gjennom sentrum ved eventuell stans på E18. Nå var det akkurat brann i et vogntog på 4-feltsveien ved Kjerlingland i Lillesand. Da måtte begge retninger stenges til tross for at traileren stod i avkjøringsfelt i den ene retningen. Kan man da planlegge for at man absolutt aldri får omkjøring gjennom sentrum i Grimstad?

Dette har stor betydning for hva man kan gjøre i sentrum, for eksempel bygging av pakkhuset ved Dampskipsbrygga, trafikktilpasninger eller annet langs Smith Petersens gate. Dersom man fortsatt må ha mulighet for omkjøring via sentrum, hva er i så fall den store forskjellen fra tidligere plan? Nåværende E18 som lokalvei bør være omkjøringsvei ved stans på ny E18. Nåværende E18 brukt som ny lokalvei vil også bidra til mye bedre trafikkavvikling i hele Grimstad og mindre trafikk gjennom selve sentrum.

Den som kan sin Grimstad-historie vil huske at «sørlandske hovedvei» via Torvet og senere E18 via Voss bakke og Smith Petersens gate, ikke var noen lykkelig løsning. Grimstads sjøside mistet sentrale deler av sitt særpreg, og småbyen ble kvalt av trafikk. Og «den midlertidige omkjøringsveien» fra Bie til Øygårdsdalen som ble åpnet for 25 år siden, i påvente av en ny stamvei i innlandet, står nå altså i fare for å bli både dobbelt så stor – og permanent.

Byselskapet jobber i et langsiktig perspektiv for hva som er bra for byen. Utbygging av stamveien bør derfor vente til det bevilges nok penger til tunnelalternativet. Få andre byer på vår størrelse har en stamvei så tett på bykjernen. Og større byer som har det, ønsker det bort.

Ved forrige korsvei i 2019 var det bred enighet om at tunnelalternativet var gunstigst for byutvikling, bokvalitet, omkjøringsberedskap og reduksjon av E18 som en barriere mellom bydeler. Argumentene står seg minst like godt i dag, slik også kommunedirektøren understreker.

I andre deler av landet planlegges og bygges det tunneler både over, under og i vann, for flere titalls milliarder kroner. Sikkert av gode grunner. En tunnel gjennom Frivolldalen på i underkant av 2 kilometer til ca. 1 milliard kroner, fremstår som et svært beskjedent prosjekt i forhold.

Nye Veiers påstand om svak samfunnsøkonomisk lønnsomhet for en tunnel under Frivolldalen, er høyst tvilsom – i alle fall i det tidsperspektivet Byselskapet arbeider. En strategi vi opplever har tjent byen godt. Ny 4-felts E18 i dagen i øvre del av sentrum vil etter vår mening være ødeleggende for Grimstad 100 år fram i tid.

Når tunnelalternativet ikke når opp i Nye Veiers planer, er det en prioritering det er opp til Agders stortingsrepresentanter å endre, bakket opp av samstemte lokalpolitikere. Går kommunestyret bort fra 2019-vedtaket nå, kan det svekke muligheten for en tunnelløsning betydelig.

Løsninger som kan gi en kjappere vei til målet, vil alltid være fristende. Men å passere gjerdet der det er lavest, er slett ikke alltid den beste løsningen. Og som Grimstads stamveihistorie viser, er hastverk lastverk.

Styret i Selskapet for Grimstad Bys vel