

Innspill til Froland kommune, ifht plan for arealløsninger på Bøylestad.

Bøylestad energipark (BE) ønsker å anlegge industri på Bøylestad, hvor det viser seg at plan for logistikk svikter i BE's disfavør da etablering av et stort industriområde i skogen krever god veiforbindelse.

BE lokker med et stort antall arbeidsplasser, alt fra et potensiale på 3000 ned til 700. I samme dokument nevnes også 250, så jeg blir noe i stuss i hva vi kan forvente oss. Jeg legger merke til at det fortsatt ikke er nevnt noen navn på interessenter til å anlegge industri hos BE.

Om BE genererer 250 arbeidsplasser, så vil dette gi en fordobling av trafikken allerede registrert på Bøylestadveien. Men før denne fordoblingen inntreffer vil det først være belastning av veinettet grunnet anleggsarbeid i området for BE. Det vil gi en stor trafikk av tunge kjøretøy for transport av anleggsmaskiner og masse.

Videre, det er ikke tatt høyde for industrikrevende logistikk etter etablert industri: tilførsel av råstoff og utkjørsel av ferdige produkter. Her vil det sannsynligvis være innslag av farlig gods. Om så planen for BE er å bygge videre ut etter at deler av industrien er etablert, så vil det da være en kombinasjon av pendlere, godstransport og anleggstrafikk.

Det er derfor ikke kun behov for en veiforbindelse som tåler pendlere, men godstransport og anleggstrafikk, mulig i kombinasjon.

Denne veiforbindelsen eksisterer per nå ikke, av følgende årsaker:

1) Tilgang til Bøylestad fra nord:

Raskeste vei til Bøylestad fra nord (inkl E18 fra Oslo) er via Vålandsveien. Det betyr at godstransport kan foretrekke dette som inn- og utfartsåre. Med det store antallet ansatte som BE forutsier så vil rekruttering også komme nordfra, med belastning av samme vei.

Vålandsveien er en 1,5 mil smal, svingete og uoversiktlig vei med et minimum av møteplasser. Jeg kan ikke se at det er gjort vurderinger ifht belastninger av denne veien. Kombinasjon av godstransport, anleggstrafikk og pendling over Vålandsveien vil utgjøre stor belastning av vei med behov for utbedring og dets beskaffenhet vil utgjøre en større sannsynlighet for uhell.

2) Tilgang til Bøylestad sør:

Bøylestadveien er mer oversiktlig enn Vålandsveien, men fortsatt en smal veistrekning på omlag 12 kilometer. Langs veien er det flere steder hvor to tyngre kjøretøy ikke kan passere uten å benytte seg av få møteplasser. Bøylestadveien er også åre for kollektivtransport: skolebussen som går fra Bøylefoss til Froland skole med et større antall barn; dvs at det er ordinær størrelse på buss og ikke minibuss.

Det er flere barn som må gå langs og krysse Bøylestadveien for å komme til bussen. Det eksisterer ingen fortau, belysning (med unntak av noen få på Bøylestad) eller fotgjengerfelt.

På vinterstid snevres veien inn grunnet brøytekanter som kompliserer passering av motgående trafikk. Et eksempel er Hurv - Blakstad stasjon forbi Ravneberget. I vinter var jeg selv vitne til at all trafikk stoppet opp da skolebuss og personbil ikke klarte å passe hverandre ved Ravneberget. Dette var på ettermiddag, det snødde og det var mørkt. Resultatet var at omlag 5 biler måtte rygge tilbake til parkeringsplassen ved

Blakstad stasjon slik at returnerende skolebuss kunne passere. Om et større kjøretøy til var involvert ville dette forverre situasjonen ytterligere.

La meg presisere: kombinasjon av skolebuss, godstransport, anleggstrafikk og pendling (som da vil være i motsatt retning av skolebuss 2 ganger daglig) utgjør et høyere risikonivå. Materielle skader er en ting, men en kollisjon mellom skolebuss og et annet kjøretøy lastet med farlig gods utgjør en helseisiko med høy konsekvens.

En etablering av BE vil derfor presse frem en forbedring av veinettet. Da er det ikke kun 2000 mål natur som må ofres for industrien, men nesten 30 kilometer veinett som må utvides og dermed mer natur som må avgis.

BE legger frem forslag til omlegging av vei med å legge vei opp Hurveheia.

Her er det allerede en vei som slynger seg mellom hus. Her kan ikke biler møtes på vinterstid, da den er for smal og bratt. En anlegning av tofeltsvei er det rett og slett ikke plass til, da det vil kreve flere svinger som igjen vil kreve at hus må vike for vei. Jeg anbefaler kommunestyret å gå denne veistubben opp Hurveheia og se etter muligheter for å legge ny vei. Min påstand er at mulighetene ikke eksisterer uten omfattende arbeide. Erfaringene med svakhetene i fjellet i Blakstadkleiva som er i forlengelse av samme høydedrag bør vel tilsi at et slikt prosjekt bør skrinlegges.

Konklusjon:

Veinettet er ikke i stand til å håndtere en industri på Bøylestad. Bøylestad Energipark prøver å argumentere for hvordan dette kan løses, men det fremstår ikke troverdig. Dette er et symptom som gjenspeiler seg i annen argumentasjon og visjon hos BE.

Det er viktig for Froland kommune å ikke la seg blende av muligheter for arbeidsplasser men å se nøye på investeringskostnader – i bred forstand.

Bøylestad Energipark og Arendal Fossekompani (AFK) prøver å fremstå som velgjørere, men AFK opptrer som et eiendomsselskap med profitt som mål og argumentasjonen må vurderes deretter.

Det er for høye investeringer for at Bøylestad Energipark skal ha livets rett.

Med vennlig hilsen

Sigurd Vålandsmyr Holen

Bøylestadveien 1050, Froland.