



Stortinget v/Transport- og kommunikasjonskomiteen

Vår referanse
22/20237-4

Deres referanse

Dato
04.06.2024

Forslag til Nasjonal transportplan 2025-2036 og E18 vestkorridoren

Vi vil innledningsvis takke for at komitéleder og nestleder sist torsdag møtte Asker og Bærum kommuner i Sandvika. Vi håper møtet bidro til ny og økt kunnskap om E18 gjennom vestkorridoren, kunnskap som legges til grunn når komitéen innstiller overfor Stortinget.

Som ordførere i Asker og Bærum kommuner ser vi det som helt nødvendig å understreke behovet for å videreføre igangsatte planprosesser for parsell 2 (Ramstadsletta-Nesbru) og etter hvert parsell 3 (Nesbru-Drengsrud) i vestkorridoren.

Kommunedelplan for E18 vestkorridoren ble vedtatt i våre kommuner i 2014 og 2016. Vedtatte nasjonale transportplaner har fastsatt at ny E18 skal bygges fra Lysaker til Drengsrud. Begge våre kommuner har lagt ny E18 til grunn for våre kommuneplaner, der veksten i hovedsak er lagt til de prioriterte vekstområder i jernbanekorridoren langs E18 (jfr. Statlige planretningslinjer og regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus). Dersom arbeidet med ny E18 stilles i bero, vil knutepunktutviklingen sentralt i våre kommuner stagnere, veksten vil skje mer spredt, klimamål og mål om null-vekst i biltrafikken vil ikke kunne realiseres.

E18 vestkorridoren må derfor beholdes i NTP slik veien ligger i gjeldende NTP 2022-2033:

- E18-parsell 2, Ramstadsletta-Nesbru, legges inn i vegvesenets portefølje for gjennomføring i perioden 2025-2036.
- E18-parsell 3, Nesbru-Drengsrud, legges inn i vegvesenets planportefølje for regulering i perioden 2025-2036.

Postadresse
Asker kommune
Katrineåsveien 20
3440 Røyken

E-post
post@asker.kommune.no
Telefon
66 70 00 00

Organisasjonsnummer
920 125 298
Nettside
asker.kommune.no



- I første omgang må det sikres midler til å fullføre planleggingsarbeidet for parsell 2 og 3.

E18 vestkorridoren er en nasjonal flaskehals

E18 gjennom Asker og Bærum er en viktig lenke i det nasjonale veinettet og en nasjonal flaskehals. Næringslivet taper milliarder som følge av kø og forsinkelser i vestkorridoren.

Kø- og forsinkelseskostnader påfører lokalt og nasjonalt næringsliv et beregnet tap som øker **fra 1,1 mrd. kr. i 2023 til 1,8 mrd.kr. i 2040.** (kilde: Asplan Viak)

Skal kø og forsinkelseskostnadene begrenses, må hele flaskehalsen fjernes.

E18 vestkorridoren vil kollapse som transportåre uten ombygging

Helt ferske trafikkanalyser, utarbeidet av Norconsult og Statens vegvesen, viser at kapasiteten på dagens E18 med sideveinett i 2050 vil bryte sammen i parsell 2 og 3. Modellberegningene viser generelt mye kø og store avviklingsproblemer, og modellen bryter sammen etter kl. 16, særlig i Holmen/Slependen området.

Beregningene baseres på null-vekstmålet for personbiltrafikk og kollektivfeltet erstattet med et tungtrafikkfelt. Resultatene gjenspeiler at dagens veisystem har svært liten restkapasitet, er lite robust og lite framtidsrettet. (kilde: Norconsult)

En av landets viktigste og mest trafikkerte europaveier, som allerede i dag betjener 100.000 kjøretøyer per døgn, vil om 25 år kollapse som trafikkåre dersom trafikken øker med 10 %. Dette er et forsiktig anslag på veksten.

By- og stedsutviklingen bremses kraftig opp uten ny E18 gjennom vestkorridoren

Statlige planretningslinjer og regional plan for Oslo og Akershus slår fast at det skal byutvikles i knutepunktene gjennom vestregionen. Sandvika og Asker er pekt ut som regionale byer, og samfunnet har investert betydelige summer i å tilrettelegge for slik byvekst. Dobbeltsporet Oslo-Asker kostet i sin tid 11 mrd. kr., en investering som ikke blir utnyttet dersom byutviklingen stopper opp.

Stans i E18-planleggingen gjennom Asker og Bærum medfører at over 4000 knutepunktsnære boliger ikke lar seg bygge, og 220.000 m² næringsareal, tilrettelagt for opp mot 10.000 arbeidsplasser, blir ikke etablert.

Båndlegging av E18-areal i kommuneplaner og manglende reguleringsmessige avklaringer rammer både Sandvika, Slependen/Billingstad/Holmen og Asker sentrum. Veksten vil skje mer perifert i forhold til kollektivstammen gjennom vestregionen. Dette gir økte samfunns-kostnader/reduisert samfunnsnytte, i forhold til arealforbruk, tetthet, teknisk- og sosial infrastruktur, service etc, beregnet til rundt **2 mrd. kr. i Asker og Bærum.**

Samtidig vil en mer spredt utbygging påføre samfunnet økte belastninger i forhold til lokal transport, areal, natur, miljø, folkehelse etc. **Slike løpende belastninger ved spredt utvikling er prissatt til rundt 75 mill. kr. per år.** (kilde: Asplan Viak)

Det grønne skiftet i transporten gjennom vestkorridoren vanskeliggjøres

Tilrettelegging for utbygging i knutepunkter gir langt bedre muligheter til å ta transportveksten med gange, sykkel og kollektivtransport og er dermed vesentlig for det grønne skiftet. Kommunedelplanene for ny E18 gjennom Asker og Bærum omfatter også bussvei og hovedsykkelvei mellom Asker og Oslo, samt en rekke tiltak på lokalveisystemet bl.a. som avlastningsveier ved vedlikehold og hendelser på E18. Uten ny E18 vil bussframkommelighet og tilrettelegging for sykkel på strekningen gjennom Asker og Bærum forbli uforandret, bussen vil fortsatt stå i bilkø på de store fylkesveiene inn mot E18, og syklister vil fortsatt måtte manøvrere seg gjennom biltrafikken.

Ny E18 vil på strekningen Ramstadsletta - Drengsrud gi en gevinst på 300 mill. kr. per år for kollektivtrafikken (buss). For gående og syklende på strekningen gir ny E18 en gevinst i størrelsesorden 130 mill.kr. per år. (kilde: Asplan Viak)

Støy og forurensning, redusert livskvalitet vil fortsatt ramme tusenvis av innbyggere

Betydelige områder i Asker og Bærum rammes av veitrafikkstøy fra E18.

Nytten av redusert støy overfor eksisterende boliger på strekningen Ramstadsletta-Drengsrud er anslått å gi en samfunnsgevinst på 45 mill.kr. per år med ny E18. (kilde: Asplan Viak)

Oppsummering samfunnsøkonomisk analyse

Den samfunnsøkonomiske analysen viser følgende kostnadmessige konsekvenser av forslag til NTP 2025-2036:

Dersom planlegging og utbygging av ny E18 vestkorridoren avsluttes med etappe 1 (Lysaker-Ramstadsletta), vil dette påføre samfunn og næringsliv betydelige årlige merkostnader:

Kø og forsinkelser koster næringslivet:	1,10 mrd.
Redusert framkommelighet for buss/sykkel/gange langs E18: (i tillegg kommer køkostnader for privatbilister, håndverkere etc)	0,43 mrd.
Økt belastning på areal, natur, miljø, folkehelse:	0,12 mrd.

Samfunnskostnadene ved å avslutte E18-prosjektet slik det er foreslått i NTP, er beregnet til 1,65 mrd.kr. per år, økende til 2,35 mrd. i 2040. I et 25 års perspektiv akkumuleres disse kostnadene til rundt 50 mrd.kr.

Dette er samfunnskostnader som må sees i sammenheng med investeringskostnadene til ny E18, parsell 2 og 3.

I tillegg vil en mer spredt utbygging i Asker og Bærum medføre et samfunnsøkonomisk tap beregnet til 2,0 mill. kr, sammenliknet med utvikling i knutepunktene.

Finansiering av ny E18

E18 gjennom vestkorridoren forutsettes delfinansiert ved bomavgift. Veien har i dag en ÅDT på rundt 100.000 kjøretøy. Det er ikke mange samferdselsprosjekter i landet der bruker-andelen er så omfattende. Kostnadene for optimalisert konsept B på parsell 2 (Ramstadsletta – Nesbru) er anslått til 13,5 – 15.5 mrd. kroner. Med 70 % bompengefinansiering (lik parsell1) vil statens andel av investeringen for utbygging av denne parsellen bli i størrelsesorden 4-4,5 mrd.kr.

Tilsvarende forhold vil også påvirke kostnadsbildet på parsell 3 gjennom Asker. Her foreligger imidlertid ingen kostnadsestimater foreløpig.

E18-broene

Broene på dagens E18 ble bygget i 1960-årene, og disse må på et tidspunkt rehabiliteres/bygges om. For parsell 2 (Sandvika, Bjørnsvika og Slependen bro) er dette foreløpig forsiktig anslått å koste 6-8 milliarder, og forutsettes finansiert av staten. Statens andel av kostnadsanlag for parsell 2, 4,5 mrd.kr., må sees i sammenheng med kostnadene for opprusting av broene.

Tilsvarende er situasjonen for parsell 3 (Nesbru, Holmen og Asker bro). Det vil også her være nødvendig å etablere alternative veitraséer i anleggsperioden. Dette er formidable kostnader som ennå ikke er beregnet. De statlige kostnadene for rehabilitering/ombygging av E18 broene i vestkorridoren vil etter all sannsynlighet koste staten langt mer en planlagt ny E18, slik denne er vedtatt i kommunedelplaner og gjeldende NTP 2022-2033.

Oppsummering

E18 vestkorridoren er i dag en nasjonal flaskehals som koster samfunn og næringsliv halvannen milliard kroner årlig. Flaskehalsen vil utvikle seg til en trafikal kollaps om arbeidet med ny E18, parsell 2 og parsell 3 stopper opp.

E18 vestkorridoren er i dag et hinder for helt nødvendig, statlig, regionalt og lokalt vedtatt by- og knutepunktutvikling langs et av landets beste kollektivtilbud.

Byspredningen som følge av uavklarte reguleringsplaner for ny E18 vil koste samfunnet langt over 100 mill.kr. årlig i tillegg til store investeringer i teknisk- og sosial infrastruktur.

Samtidig begrenses muligheten for å oppnå miljømålene som kommunene har forpliktet seg til.

E18 vestkorridoren er dessuten en vesentlig miljøbelastning for flere tusen mennesker i Asker og Bærum.

Som ordførere har vi naturligvis stor forståelse for at økonomiske rammer og budsjett. Det er da for oss lite begripelig at regjeringen velger bort et veiprojekt som gir store samfunnsbesparelser for ulike samfunnsaktører og næringsliv, og som samtidig gir mulighet for betydelige statlige besparelser i forhold til rehabilitering av dagens E18. Rehabilitering av dagens E18 kan koste staten det dobbelte av hva ny E18 vil koste.

Vi ber om at E18 vestkorridoren beholdes i NTP slik veien ligger i gjeldende NTP 2022-2033. Vi må be om at det pågående planleggingsarbeidet for parsell 2 ikke legges ned, og at dette arbeidet følges opp med videre planlegging av parsell 3, og gjennomføring av parsell 2.

Med vennlig hilsen

Lene Conradi
Ordfører i Asker kommune

Lisbeth Hammer Krogh
Ordfører i Bærum kommune

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Kopi til:
BÆRUM KOMMUNE

Vedlegg:
E18 Vestkorridoren - utvidet vurdering av samfunnsnytte
2024_05_16 Oppdatert beregning av næringslivets kostnader ved forsinkelse i
Vestkorridoren_240516