

Forslag til

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2025 – 2036

Argumentliste

Dagens E18 er en nasjonal flaskehals:

- E18 er en nasjonalt svært viktig stamvei, landets mest trafikkerte vei.
- Dårlig veikapasitet medfører store tidstap og uforutsigbarhet for næringslivet. Veien ivaretar i liten grad uforutsette hendelser, og selv mindre uhell kan skape store forsinkelser.
- Veikapasiteten rammer ikke bare E18, ulemper på E18 forplanter seg til lokalveisystemet i Asker/Bærum.

Dagens E18 er en regional sperre for by- og stedsutvikling:

- Trafikkavviklingsproblemer, støysoner og manglende arealavklaringer båndlegger betydelige områder i hele E-18 korridoren, og er til direkte hinder for god by- og samfunnsutvikling i det regionale bybåndet Oslo-Asker.

Dagens E18 er en lokal miljøulykke:

- Miljø, støy, forurensning berører titusener av mennesker i Asker og Bærum.
- Dagens E18 er en vesentlig barriere gjennom hele Vestkorridoren, bl.a. til hinder for ferdsel på tvers for syklister og forgjengere.
- Trafikksikkerheten er ikke godt nok ivare tatt på dagens E18.

Forslag til nasjonal transportplan, NTP 2025-2036

I regjeringens forslag til ny NTP er videreføringen av ny E18 gjennom Vestkorridoren i realiteten fjernet. Etappe 3, Nesbru-Drengsrud (Asker-parsellen), er ikke omtalt. Etappe 2, Ramstadsletta-Nesbru (Sandvikaparsellen) er lagt i en utviklingsportefølje uten planleggingsmidler og med høyst uavklart skjebne. Etappe 1, Lysaker-Ramstadsletta er under utbygging og fullføres. NTP behandles av Stortinget i juni.

I gjeldende NTP ligger alle de tre etappene av E18 Vestkorridoren inne.

Foreslått transportplan medfører stopp og forsinkelser i mange store prosjekter i Asker og Bærum, prosjekter som ligger i det definerte bybåndet, i våre største tettsteder og viktigste knutepunkt, prosjekter som er av stor betydning for en god, helhetlig og nødvendig samfunnsutvikling, basert på prinsippet om samordnet areal og transportplanlegging.

Foreslått transportplan skaper stor usikkerhet i markedet, blant utbyggere, blant boligkjøpere, i naboskap og i offentlig forvaltning, både på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå.

Foreslått transportplan vanskeliggjør overgangen til grønn mobilitet, med tilrettelegging for buss og sykkel i vestkorridoren, og muligheten til å skape et mer klimavennlig reisemønster.

Foreslått transportplan sementerer et foreldet veisystem i Asker og Bærum, med en overfylt motorvei som deler våre kommuner i to, som påfører omgivelsene betydelige miljøulemper, og som reduserer livskvalitet og levekår i hele korridoren.

Mål for E18 Vestkorridoren

Prosjektet E18 Vestkorridoren skal ifølge Statens Vegvesen:

- legge til rette for et funksjonelt vegsystem mellom Lysaker og Asker som har gode knutepunkter og som gir muligheter for by- og stedsutvikling
- redusere klimagassutslipp fra transport ved blant annet å legge til rette for at flere kan reise kollektivt, sykle eller gå
- redusere rushtidsforsinkelser
- begrense trafikkbelastning på gatenettet i Oslo og lokalveier i Asker og Bærum
- redusere antall drepte og hardt skadde
- redusere luftforurensning og støyplager

NTP må følge opp Stortingets vedtak om helhetlig utbygging av ny E18 Vestkorridoren

Nødvendig nå å følge Stortingets vedtak om å legge til rette for helhetlig gjennomføring av E18 i Vestkorridoren (fra Lysaker til Drengsrud). Avsluttes E18 etter etappe 1 (Lysaker-ramstadsletta), etterlater man seg et halvferdig samferdselsanlegg som fortsatt vil være en nasjonal flaskehals, et absolutt hinder for regional byutvikling og en lokal miljøulykke for store befolkningsmengder i Asker og Bærum. Planlegging av E18 etappe 2 må videreføres slik at etappe 2 kan prioriteres for gjennomføring når etappe 1 nærmer seg ferdigstilling rundt 2030. Viktig at det også kommer planleggingsmidler til etappe 3 i Asker. Asker kommune har derfor bedt om:

- *at hele E18 vestkorridoren legges inn i NTP 2025-2036*
- *at E18-etappe II, Ramstadsletta-Nesbru, legges inn i vegvesenets planportefølje for gjennomføring i perioden 2025-2036.*
- *at E18-etappe III, Nesbru-Drengsrud, legges inn i vegvesenets planportefølje for regulering i perioden 2025-2036.*

Om videreføring av ny E18 ikke legges inn igjen i NTP, vil det ha store negative konsekvenser for den videre samfunnsutviklingen i de prioriterte vekstområdene i Asker og Bærum,

Manglende avklaringer rundt trasévalg og framdrift for ny E18 vil sette bolig- og næringsutvikling langs jernbanen i vestkorridoren på vent på ubestemt tid. Manglende oppgradering av E18 medfører at bussen fortsatt står i stampe i lokale bilkøer og sykkelen vil fortsatt være et risikofyllt framkomstmiddel mellom Asker, Bærum og Oslo. Manglende oppgradering av E18 medfører at næringstransporten gjennom vestkorridoren fortsatt vil tape milliarder som følge av køer og uforutsigbar tidsbruk. Manglende oppgradering av E18 medfører at mange tusen mennesker fortsatt må bo og oppholde seg i svært støyutsatte områder, med konsekvenser for både trivsel og helse.

E18 - Norges mest miljøbelastede veistrekning: 90 000 biler i døgnet gjennom tette boligstrøk.

Sandvika og Asker er av de få gjenværende norske byer med motorvei tvers gjennom sentrum. For både Asker og Bærum har ny E18 vært et miljøprosjekt og svært viktig for by- og tettstedsutviklingen. Det er nødvendig å få mest mulig trafikk under bakken, sikre gode kollektivløsninger og en ny hovedsykkelvei i korridoren fra Asker til Oslo.

Det noen har yndet å kalle monstervei, er et helt nødvendig miljøtiltak for å sikre levelige forhold for de mange ti-tusener av innbyggere som lever og bor opptil og langs Norges meste belastede veistrekning.

Ny E18 skal også sikre god byutvikling på de arealene på overflaten som frigjøres til utbygging. Ny E18 er et miljø og byutviklingsprosjekt, ikke kun et veiprojekt.

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

I konsekvensutredning til kommunedelplan for ny E18 framgår det at nærmere 4000 boliger ligger i støysonen langs dagens E18 bare i Asker. Dette tallet halveres ved etablering av ny E18, gjennom ulike støyskjermingstiltak. Ny E18 vil sikre bedre folkehelse og livskvalitet for mange tusen mennesker i Asker og Bærum. Manglende oppgradering av E18 medfører at disse menneskene fortsatt må bo og oppholde seg i svært støyutsatte områder, med konsekvenser for både trivsel og helse. Dette er samfunnskostnader som må hensyntas i en kost- /nytte analyse.

Ny E18 – godt prosjekt for samordnet areal og transportplanlegging

I regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (RATP Oslo Akershus) er vestregionen, fra Oslo til Asker pekt ut som et av Oslo-området prioriterte vekstområder, med bybåndet langs kollektivstammen og to regionale byer, Sandvika og Asker.

Vestregionen er et av landets store bo- og næringsområder med et av landets beste kollektivtilbud; tog, t-baner og buss. Asker stasjon er landets 5. mest trafikkerte jernbanestasjon. I Asker-delen av bybåndet bor 50.000 innbyggere og her er 25.000 arbeidsplasser.

Ny E18 er i vedtatte kommunedelplaner lagt i tunell som gir grunnlag for vesentlig byvekst bl.a. på Høvik, i Sandvika, på Holmen og i Asker sentrum. Slik tilrettelegges det for byvekst i henhold til nasjonale føringer, i bybåndet gjennom Bærum og Asker. Byveksten i de sentrale deler av Asker og Bærum vil skje i tilknytning til knutepunkter langs jernbanen, en byvekst basert på kollektivtrafikk, sykkel og gange, og redusert bilbruk.

Uten ny E18 blir vesentlige deler av veksten i det regionale bybåndet hindret. I Asker dreier dette seg om over 3000 boliger, og flere tusen arbeidsplasser.

Næringslivet taper milliarder som følge av kø og forsinkelser - ny E18 er viktig for nasjonal næringstrafikk

E18 gjennom Asker og Bærum er en viktig lenke i det nasjonale vegnettet og en nasjonal flaskehals. Fremkommeligheten på E18 i Vestkorridoren er dermed et nasjonalt anliggende.. Beregninger utført for Asker kommune (Pöyry, 2012) dokumenterer at manglende

fremkommelighet på E18 påførte godstransporten ekstrakostnader på opp mot 1 mrd. kroner i 2011. Over en 20 års periode vil de akkumulerte kostnadene for næringslivet ble beregnet til ca 28 mrd kroner ut ifra 2012-situasjonen. Dette er kostnader som rammer næringslivet både lokalt og nasjonalt. Disse kostnadene må sees i sammenheng med investeringskostnadene til ny E18. Ny E18 gir en robust og helhetlig transportkorridor gjennom Asker og Bærum som gir mulighet for å prioritere næringstrafikk.

Ny E18 – en forutsetning for et grønt skifte i transporten gjennom Vestkorridoren

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 syklistene vil fortsatt måtte manøvrere seg gjennom biltrafikken. Dette stimulerer ikke det grønne skiftet i transportsektoren. Ny E18 vil også redusere barrierewirkningen av E18 gjennom kommunene, med de positive konsekvenser dette har for sykkel og gange på tvers av motorveien.

Det skal i denne sammenheng understrekes at ny E18 planlegges med 3 + 3 felt, det samme som dagens E18. Et felt i hver retning forutsettes reservert buss. Kapasiteten for personbiltrafikk økes ikke.

Ny E18 – 80 prosent betaler bilistene.

For etappe 1 utgjør den statlige andelen ca 17,2 % (3.3 mrd av 17,6 mrd jfr SVV kostnadsanslag). Resten av E18 vil også i hovedsak bli bompengefinansiert ved at det settes opp ny bomsnitt koblet til hver del etappe. Få vegprosjekter har en like god «egen finansiering» Fra tidligere er det også avsatt i Oslopakke 3 litt over 2 mrd kr som bidrag til E18 etappe 2 og 3.

Utbedring av de gamle E18-broene må tas med i beregningen

De 4 motorveibroene i Asker (Asker sentrum, Holmen, Nesbru, Slependsen) er bygget i 1960-70 årene. Dette gjelder også broene i Bærum/Sandvika. Disse må utbedres/skiftes ut i løpet av ikke altfor mange år. Det vil være nødvendig å etablere alternative veitraséer i anleggsperioden. Dette er formidable kostnader som ennå ikke er beregnet.

En helhetlig kost-/nytte analyse vil vise at ny E18 kommer godt ut i et samfunnsregnskap.

Hvorfor ny E18?

I snitt er det mer enn 90 000 kjøretøy i døgnet som benytter E18 gjennom Asker og Bærum. Det er med det en av Norges mest trafikkerte veier. Veien er viktig både for kollektivtrafikk og næringsliv, og er med sin tilknytning til internasjonale ferje- og havneterminaler en sentral transportåre ut av landet. Prognosene for befolkningsutvikling, regional økonomi og trafikk viser betydelig vekst i Asker og Bærum. Flere skal kunne gå, sykle eller reise kollektivt. De

store trafikkmengdene forårsaker forsinkelser og køproblemer på strekningen. Bussene har dårlig fremkommelighet, spesielt ut av Oslo og på tverrgående ruter. Dagens trafikksituasjon er en stor miljøbelastning for de mange som bor og arbeider nær veien, og E18 er en barriere for by- og stedsutvikling. Eksisterende sykkelforbindelse langs E18 gjennom Vestkorridoren har varierende standard.

Ny E18 skal ikke føre til mer privatbiltrafikk, men det skal sikre at flere kan reise kollektivt, sykle eller gå.

- Næringstransporten skal prioriteres.
- Gi forutsigbar fremkommelighet for nærings- og kollektivtransport.
- Bedre forholdene for kollektivtrafikk, syklende og gående.
- Redusere miljøbelastningene.
- Redusere veiens barrierewirkning på områdene veien går igjennom.
- Redusere antall ulykker på strekningen.
- Byutvikling, samordnet areal- og transportutvikling, knutepunktsutvikling.

I tillegg til gjennomgående hovedvei med kollektiv/sambruksfelt, planlegges sykkelvei og gangløsninger samt nytt lokalveisystem. Statens vegvesen vil redusere klimagassutslippene med 55 prosent både på anlegg og innen drift før 2030. I optimaliseringen av veianlegget skal det legges vekt på løsninger som bidrar til at disse målsettingene nås.