

E18 Vestkorridoren - utvidet vurdering av samfunnsnytte



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver:	Asker kommune
Tittel på rapport:	E18 Vestkorridoren - utvidet vurdering av samfunnsnytte
Oppdragsnavn:	E18 Vestkorridoren - utvidet vurdering av samfunnsnytte
Oppdragsnummer:	635654-06
Utarbeidet av:	Faste Lynum, Taryn Galloway, Katrine Erichsen, Øyvind Dalen
Oppdragsleder:	Faste Lynum
Tilgjengelighet:	Åpen

Kort sammendrag

Denne rapporten belyser ulemper ved at videre planlegging og utbygging av E18 Vestkorridoren settes på vent. Hovedhensikten med arbeidet har vært å få fram konsekvenser av ny E18 som ikke er synliggjort i tilstrekkelig grad tidligere, spesielt mulighetene for arealutvikling, og nyttevirkningene av at nye arealer kan utvikles til bolig- og næringsformål.

Noe av hensikten har også vært å se samlet på hele korridoren fra Ramstadsletta til Drengsrud.

02	04. juni 2024	Sluttrapport	FL, TG, KE, ØD	ØD
01	31. mai. 2024	Utkast til sluttrapport	FL, TG, KE, ØD	ØD
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS

Forord

Videreføringen av E18 Vestkorridoren vestover fra Ramstadsletta er ikke prioritert i Statens vegvesens planportefølje i Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036. Asker og Bærum kommune igangsatte derfor et utredningsarbeid for å belyse ulemper ved å ikke fortsette planlegging og utbygging av E18 Vestkorridoren.

Hovedhensikten med arbeidet har vært å få fram konsekvenser av ny E18 som ikke er synliggjort i tilstrekkelig grad tidligere, spesielt mulighetene for arealutvikling, og nyttevirkningene av at nye arealer kan utvikles til bolig- og næringsformål.

Sandvika, 04.06.2024

Faste Lynum

Oppdragsleder

Øyvind Dalen

Kvalitetssikrer

Innholdsfortegnelse

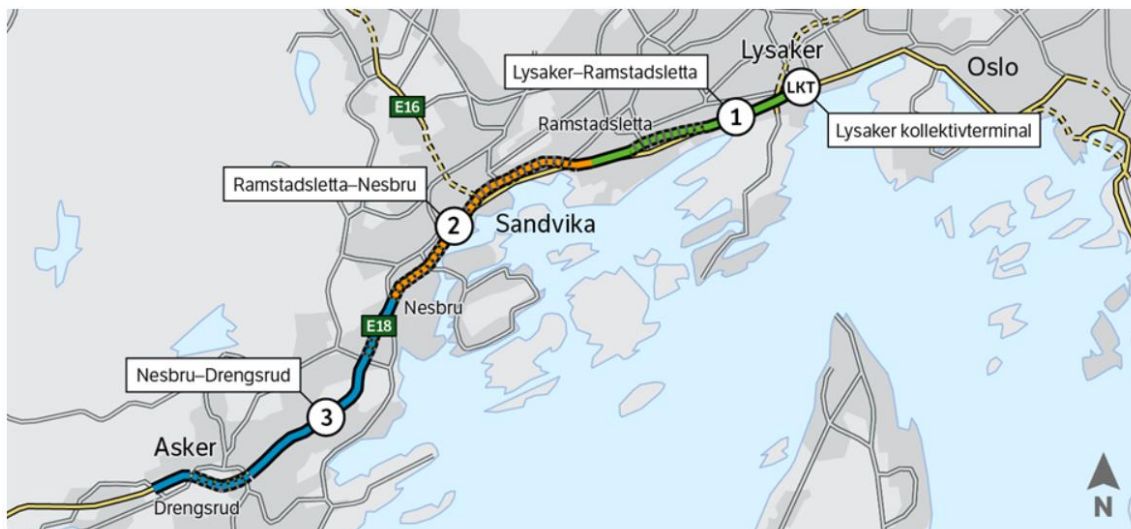
1.	Innledning	4
	1.1. Bakgrunn	4
	1.2. Plangrunnlag	5
2.	Ny E18 som premiss for arealutvikling i Vestkorridoren	9
	2.1. Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus	9
	2.2. Utviklingsområder med avhengighet til ny E18	11
	2.3. Hva betyr det for arealutviklingen i Vestkorridoren at E18 settes på vent	16
	2.4. Mål om nullvekst for biltrafikk	17
	2.5. Samfunnsnytte ved utbygging i knutepunkter	17
3.	Framkommelighet for buss	24
	3.1. Beregnede konsekvenser fra tidligere og pågående utredninger	24
	3.2. Reviderte anslag	26
4.	Gående og syklende	27
5.	Andre trafikale konsekvenser	29
6.	Støy	30
7.	Andre forhold	33
	7.1. E18-bruene	33
	7.2. Potensiell stopp av planprosess	33
8.	Oppsummering	34

1. Innledning

1.1. Bakgrunn

Videreføringen av E18 Vestkorridoren vestover fra Ramstadsletta er ikke prioritert i Statens vegvesens planportefølje i Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036 (NTP 2025-36). Det vil si at strekningen ikke er blant prosjektene det er ansett som mulig å realisere innenfor planperioden. Strekningen Ramstadsletta-Nesbru inngår i utviklingsporteføljen, det vil si strekninger hvor det er vurdert å ikke være aktuelt med større utbygginger i planperioden, men der det kan være aktuelt med noe planleggingsaktivitet. Strekningen videre fra Nesbru til Drengsrud er ikke omtalt i NTP 2025-36.

Asker og Bærum kommuner har i stor grad lagt ny E18 til grunn for planlagt arealutvikling i Vestkorridoren. Kommunene har derfor ønsket å belyse ulempene ved at videre planlegging og utbygging av E18 settes på vent.



Figur 1-1: E18 Vestkorridoren (Illustrasjon fra Statens vegvesen)

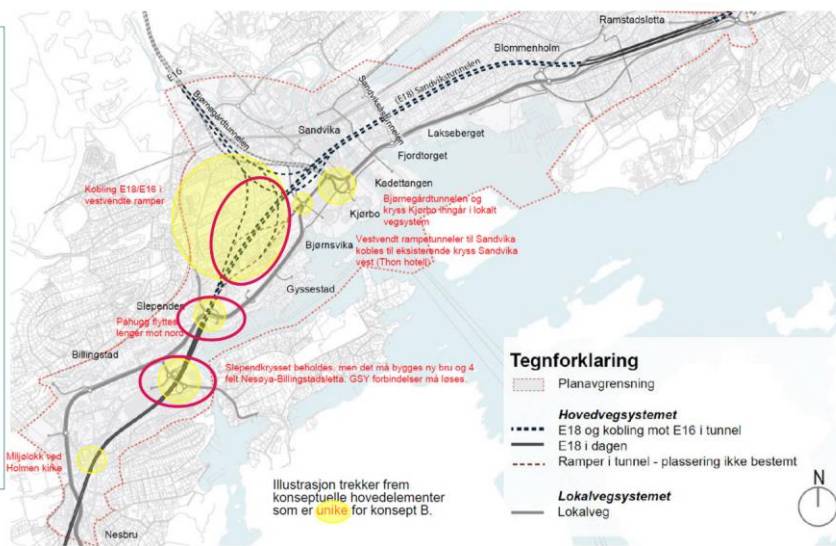
1.2. Plangrunnlag

Kommunedelplan for ny E18 på strekningen Lysaker-Slependen ble vedtatt i 2014. Strekningen Lysaker-Ramstadsletta er under bygging. På strekningen Ramstadsletta-Slependen er det et pågående reguleringsplanarbeid. Arbeidet baseres på et videreutviklet konsept B. Konsept B er vist i Figur 1-2, videreutviklet versjon av konsept B er vist i Figur 1-3. Konseptet er fortsatt under utvikling. En vesentlig endring fra kommunedelplanen er at koblingen mellom E18 vest og E16 er lagt til fjelltunnelen mellom Slependen og Ramstadsletta, ikke til Sandvika/Kjørbo som i kommunedelplanen, se Figur 1-4. Dette bidrar til redusert lokaltrafikk i Sandvika, og bedre muligheter for byutvikling ved Kjørbo.

Optimalisering og forbedring av kommunedelplaner (Konsept B)

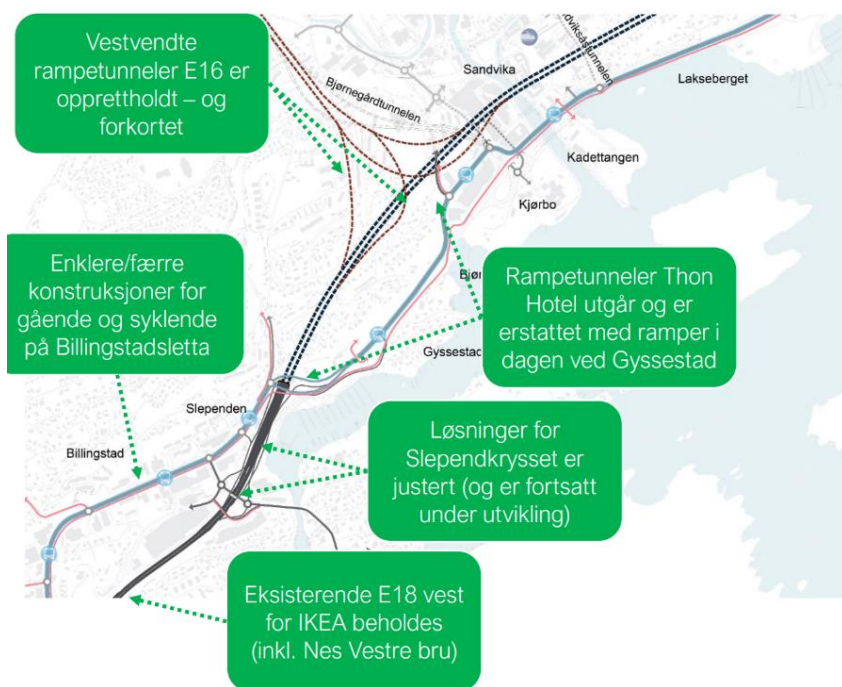
Hovedforskjell mellom KDP og videreutviklet løsning:

- Løsningen håndterer kryss mellom E16/E18 i tunnel.
- Ikke behov for ny Sandviksåstunnel
- Av- og påramper til Sandvika fra vest flyttes fra Slependen (KDP) til Sandvika sentrum (konsept B)*
- Kryss vest for IKEA tas ut, dagens kryss på Slependen bygges om.

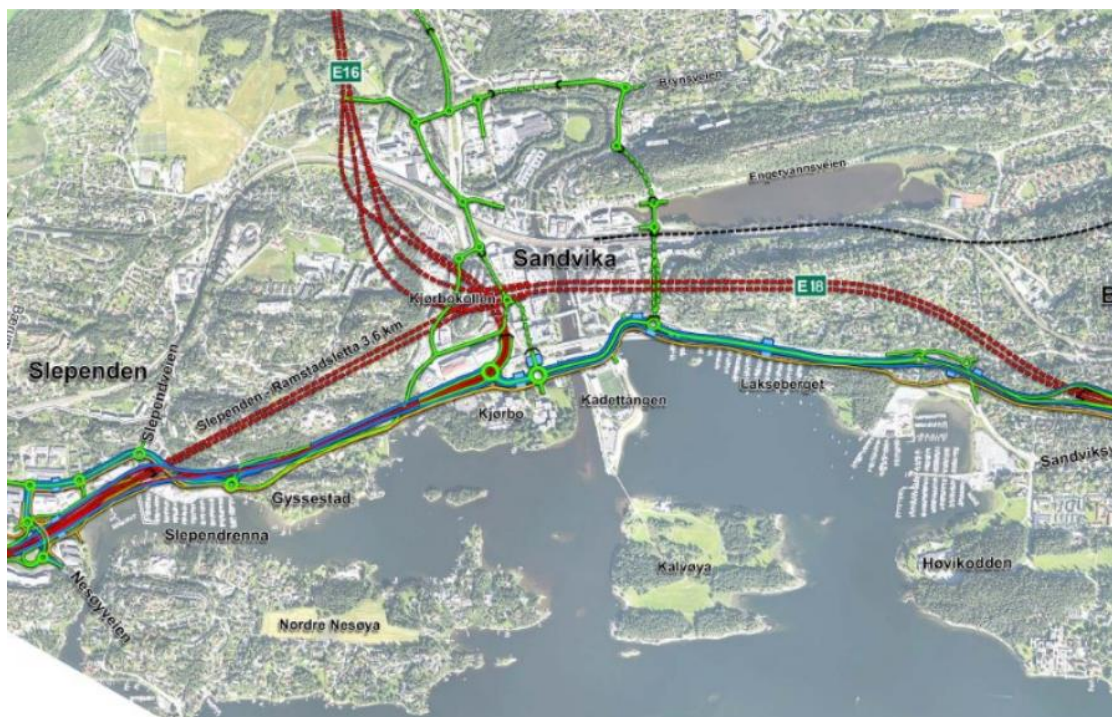


Figur 1-2: Konsept B, med endringer fra anbefalt løsning i vedtatt KDP fra 2014. (Statens vegvesen/Norconsult)

Optimalisert konsept B

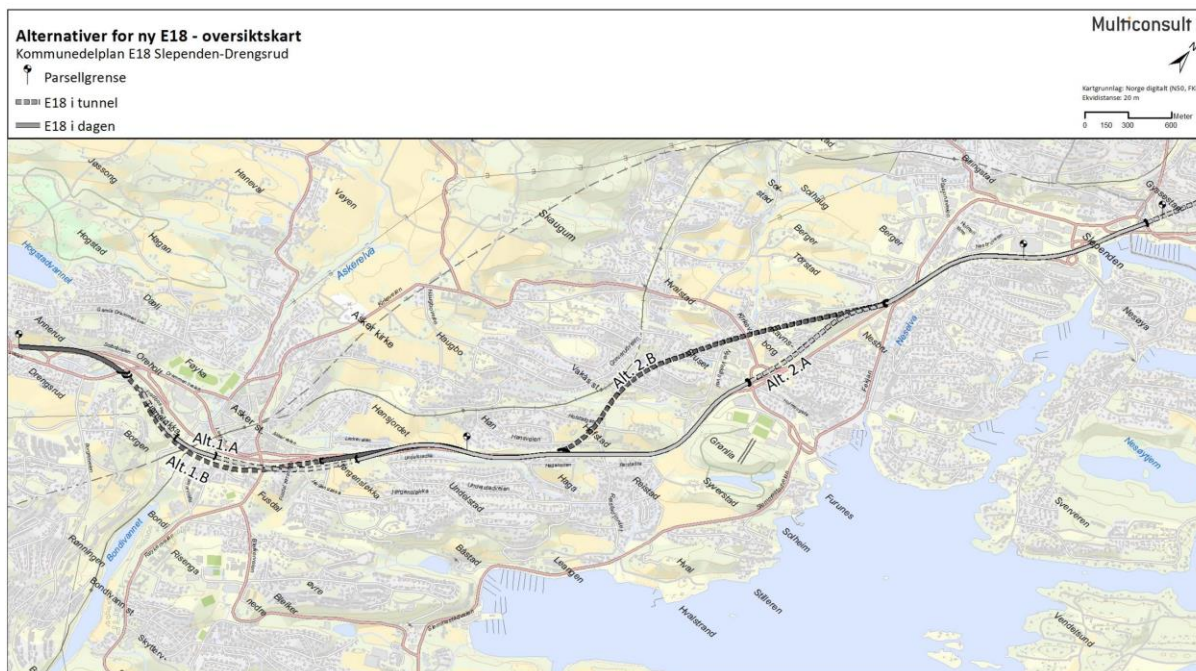


Figur 1-3: Optimalisert konsept B (Statens vegvesen/Norconsult)



Figur 1-4: Strekningen Ramstadsletta-Slependen fra vedtatt KDP

Kommunedelplan for ny E18 på strekningen Slependen-Drengsrud ble vedtatt i 2016, se Figur 1-5. Planforslaget omfatter to tunnelstrekninger for ny E18, fra Drengsrud til Fusdal og fra Holmen til Nesbru. Strekningen Nesbru-Slependen er i etterkant tatt inn i delstrekning 2 Ramstadsletta-Nesbru.



Figur 1-5: Fra KDP for ny E18, Slependen-Drengsrud, vedtaket fra 2016 er basert på alt. 1B med tunnel mellom Drengsrud og Fusdal og mellom Holmen og Nesbru.

Alternativ 1.B: E18 i tunnel Drengsrud–Fusdal



Alternativ 2.A: E18 i tunnel Holmen–Nesbru



Figur 1-6: Fra KDP for ny E18, Slependen-Drengsrud, vedtaket fra 2016 er basert på alt. 1B med tunnel mellom Drengsrud og Fusdal og mellom Holmen og Nesbru.

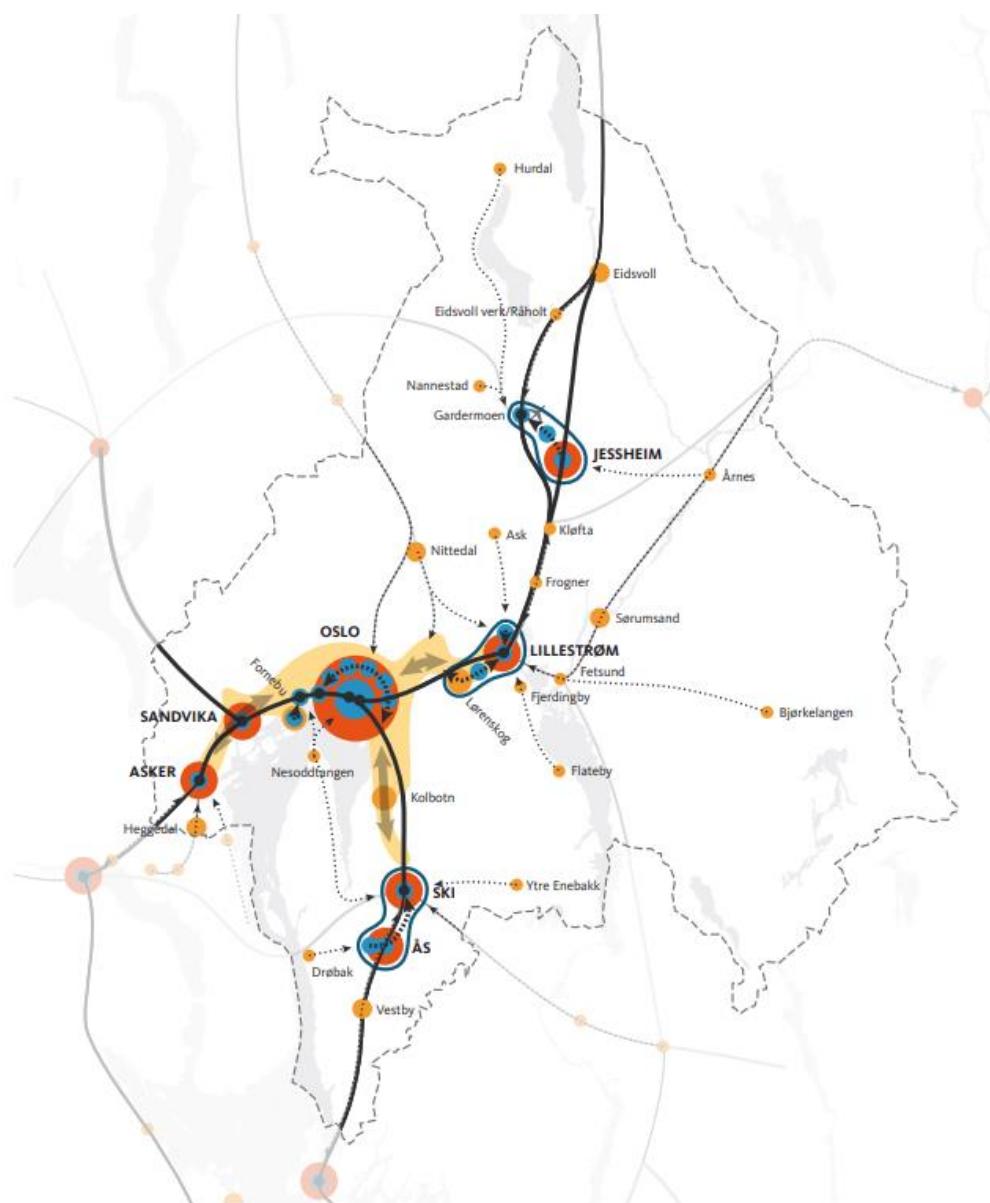
2. Ny E18 som premis for arealutvikling i Vestkorridoren

2.1. Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Gjennom regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus fra 2015 ble det etablert en felles plattform for areal- og transportutvikling i regionen fram mot 2030. En viktig del av strategien var å legge til rette for at minimum 80 % av bolig- og arbeidsplassveksten i kommunene skulle foregå innenfor prioriterte vekstområder. I planen er både Sandvika og Asker definert som regionale byer som skal ta en høy andel av veksten og der arealutnyttelsen skal være høy.

Figur 2-1 viser hovedprinsipp for regional areal- og transportstruktur i Osloregionen.

Den regionale planen for areal og transport har i etterkant vært førende for utarbeidelse av kommunenes arealplaner, både i Bærum og Asker. I Bærum er det er lagt til rette for at hovedtyngden av veksten skal tas innenfor de prioriterte vekstområdene Sandvika, Lysaker, Fornebu, Høvik og Bekkestua. Tilsvarende er det også i Asker lagt opp til at bolig- og arbeidsplassutviklingen fortrinnsvis legges til de prioriterte vekstområdene. Av de 17 000 nye boligene kommuneplanen for Asker åpner for, er 75 % lokalisert innenfor de prioriterte vekstområdene. Asker sentrum skal videreutvikles som kommunesenter.



Regional areal- og transportstruktur

Prioriterte vekstområder:

- Oslo by
- Regionale byer
- Regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter
- Særlige innsatsområder for økt by- og næringsutvikling
- Bybåndet
- Prioriterte lokale byer og tettsteder. Størrelsen indikerer at noen steder prioriteres høyere

Prinsipper for videreutvikling av kollektivsystemet:

- Knytte Oslo og de regionale byene tettere sammen
- Regionale kollektivknutepunkt
- Knytte regionale byer og arbeidsplasskonsentrasjoner til regionale kollektivknutepunkt
- Knytte prioriterte lokale byer og tettsteder til regionale byer
- Kollektivnettverk i bybåndet som gir mange reisealternativer

Flyplasser

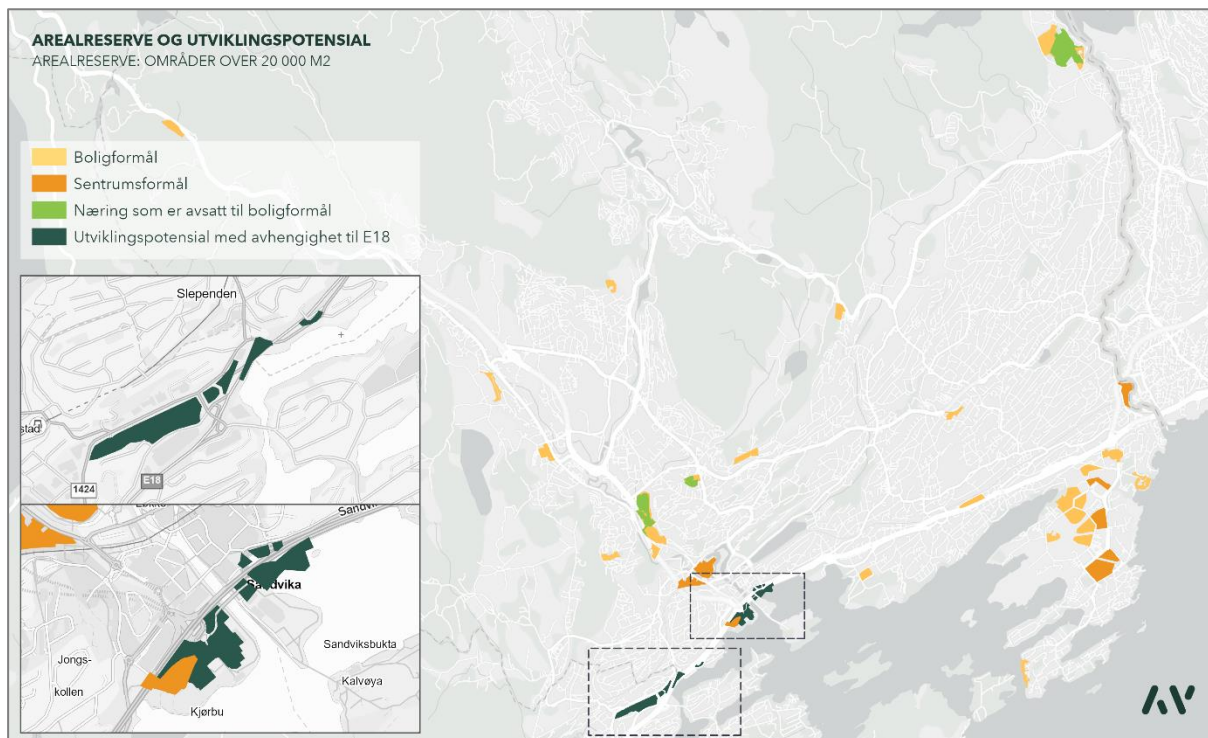
- Transportinfrastruktur
- jernbane (eksisterende og planlagt) og vei
- kun vei
- Planområdet

Figur 2-1: Regional areal- og transportstruktur, fra regional plan for areal og transport (2015)

2.2. Utviklingsområder med avhengighet til ny E18

Bærum kommune

Figur 2-2 viser arealer (arealreserve) fra 20 000 m² avsatt til fremtidig bolig- og sentrumsformål i kommuneplanens arealdel (KPA) for Bærum. De mørkegrønne områdene viser utviklingsarealer som utløses ved realisering av ny E18.

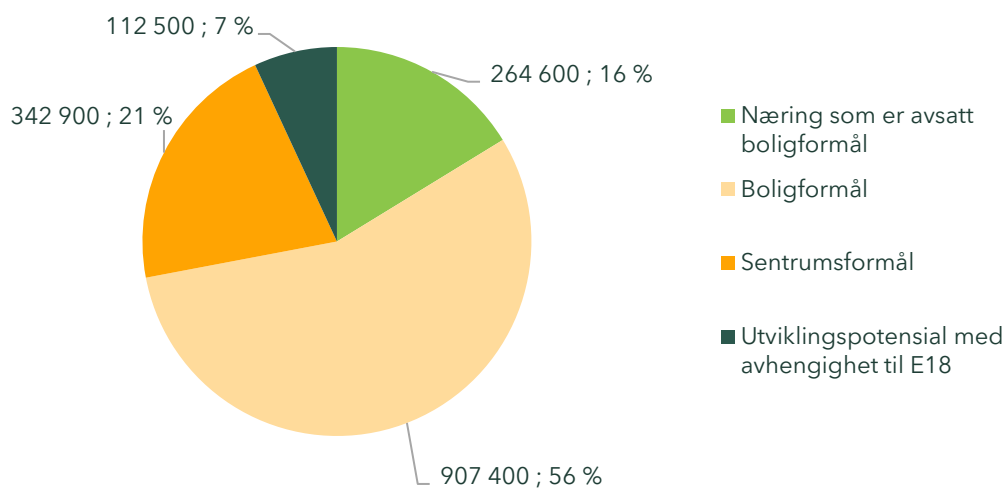


Figur 2-2 Oversikt over arealer avsatt til bolig og sentrumsformål i KPA (>20 000 m²) i Bærum kommune og utviklingspotensial som følge av ny utbygging av E18 (vestre del i Asker kommune)

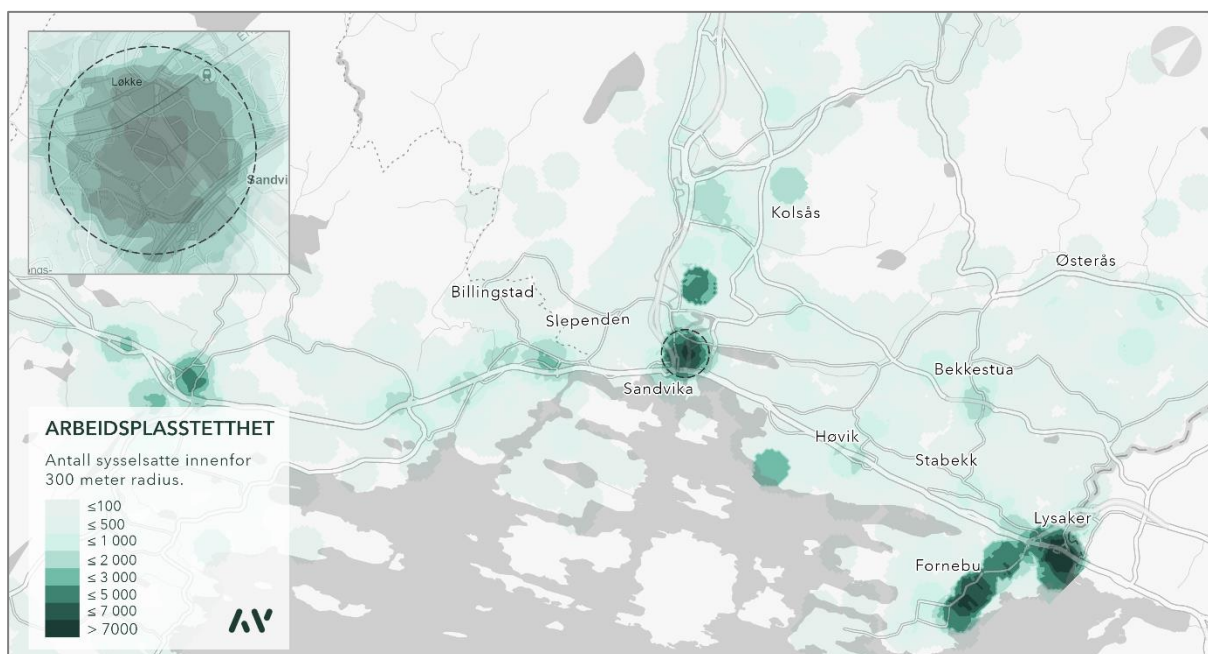
Figur 2-3 viser hvor mange kvadratmeter som er avsatt til ulike arealformål i Bærum (arealer fra 20 000 m²).

Det anslås at ny E18 muliggjør å etablere 2 200 boliger og 4 800 arealintensive arbeidsplasser som del av Sandvika sentrum.

Figur 2-4 viser arbeidsplass tettheten i Bærum kommune innenfor radius 300 meter – jo mørkere farge jo høyere tetthet. Innenfor utsnittet for Sandvika sentrum er det i dag ca. 8500 arbeidsplasser. Det anslåtte potensialet på 4 800 nye arbeidsplasser gir dermed en vekst i arbeidsplass tettheten på over 50 %.



Figur 2-3 Antall kvadratmeter som er arealreserve i KPA avsatt til bolig og sentrumsformål i henhold til KPA (>20 000 m²) i Bærum kommune og antall kvadratmeter som frigjøres til utvikling som følge av ny utbygging av ny E18.



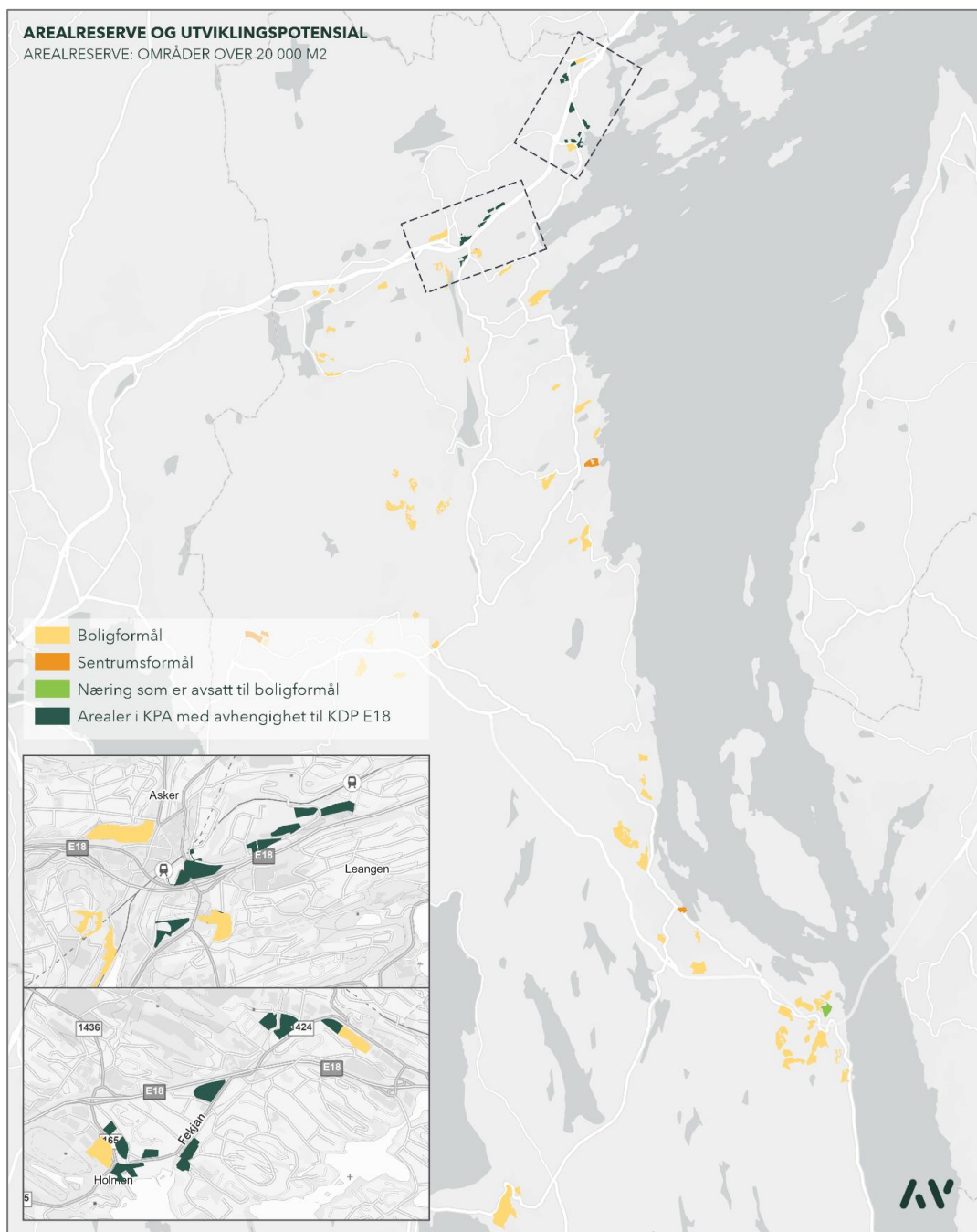
Figur 2-4 Arbeidsplass tetthet for Bærum kommune.

Asker kommune

Figur 2-5 viser arealer (arealreserve) fra 20 000 m² avsatt til fremtidig bolig- og sentrumsformål i kommuneplanens arealdel (KPA) for Asker. De mørkegrønne områdene viser arealer som har en avhengighet til ny E18, enten direkte arealmessig eller gjennom rekkefølgebestemmelser knyttet til KDP E18. Dette er arealer som allerede ligger inne i kommuneplanens arealdel, det vil si at kartet ikke er direkte sammenliknbar med tilsvarende kart for Bærum kommune.

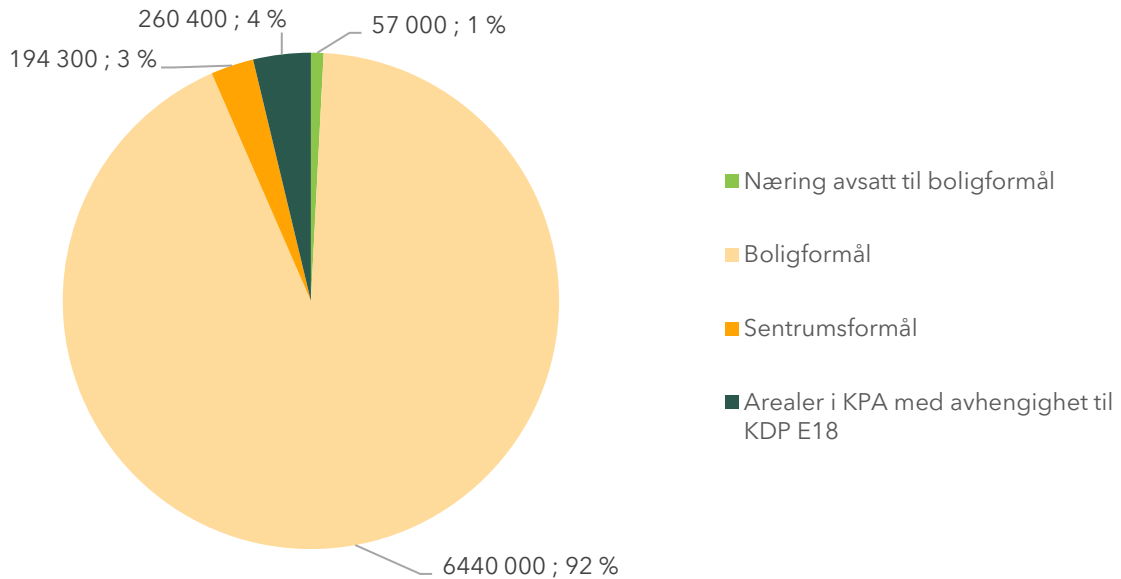
I Asker berøres til sammen 1 830 boliger fysisk av kommunedelplanen for ny E18, det vil si at de ikke kan reguleres før ny E18 er reguleringsmessig avklart. I korridoren er det også en rekke boligfelt som reguleres med rekkefølgebestemmelser knyttet til ny E18. I tillegg forsinkes reguleringsprosessen for drøyt 125 000 m² BRA næringsareal som følge av avhengigheter til regulering av E18.

Asker kommune har ikke kommet like langt som Bærum i arbeidet med å detaljere utviklingspotensialet som utløses ved etablering av ny E18. Det reelle utviklingspotensialet knyttet til ny E18 kan derfor bli større enn foreliggende anslag. Dette gjelder blant annet mulighetene for boligutvikling i Asker sentrum.



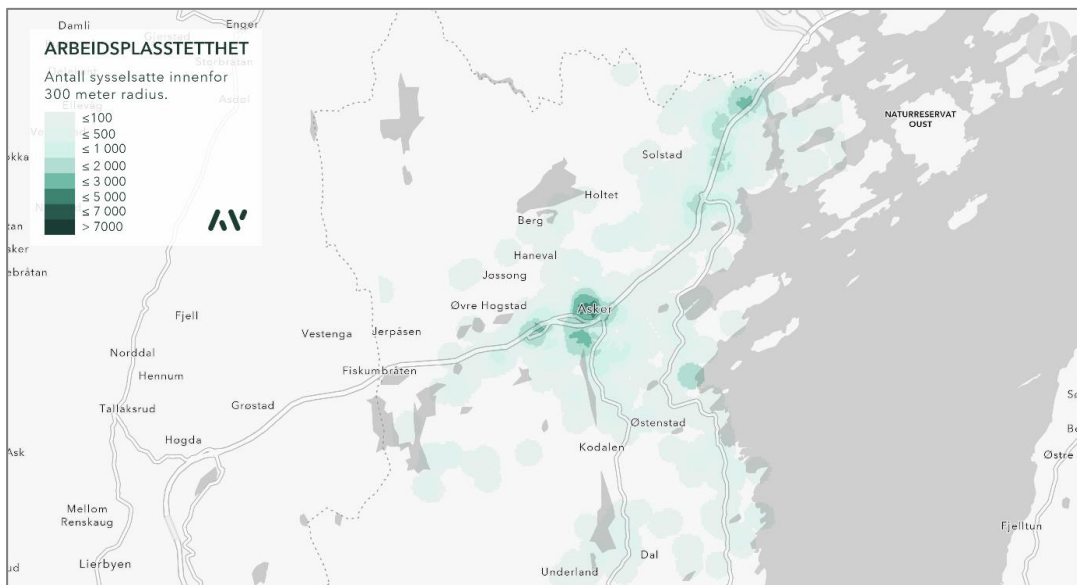
Figur 2-5: Antall kvadratmeter som er arealreserve i KPA avsatt til bolig og sentrumsformål i henhold til KPA (>20 000 m²) i Asker kommune, samt arealer som påvirkes av KDP E18.

Figur 2-6 viser hvor mange kvadratmeter som er avsatt til ulike arealformål i kommuneplanen for Asker for utviklingsarealer over 20 000 m².



Figur 2-6: Antall kvadratmeter som er arealreserve i KPA avsatt til bolig og sentrumsformål i henhold til KPA (>20 000 m²) i Asker kommune og antall kvadratmeter som frigjøres til utvikling som følge av ny utbygging av ny E18.

Figur 2-7 viser arbeidsplass tettheten i Asker kommune innenfor radius 300 meter - jo mørkere farge jo høyere tetthet.



Figur 2-7: Arbeidsplass tetthet i nordre del av Asker kommune.

Samlet oversikt, Bærum og Asker

Tabell 2-1 gir en oversikt over utviklingspotensialet i Vestkorridoren med avhengighet til ny E18.

Tabell 2-1: Utviklingsarealer med avhengigheter til ny E18, parsell 2 og 3 (Ramstadsletta-Drengsrud), avrundede tall.

Område	Bolig kvm BRA	Næring kvm BRA	Sum kvm BRA	Antall boliger	Antall arbeidsplasser
Bærum (Sandvika-Gyssestad, utviklingspotensial identifisert i pågående arbeid med detaljregulering)	177 000	95 000	272 000	2 200	4 800
Asker (Slependen-Drengsrud)	140 000	125 000	265 000	1 830	4 500
Sum, Ramstadsletta-Drengsrud	317 000	220 000	537 000	4 030	9 300

2.3. Hva betyr det for arealutviklingen i Vestkorridoren at E18 settes på vent

Det er en rekke ulemper ved at arealutviklingen i Vestkorridoren settes på vent som følge av manglende framdrift i planleggingen av ny E18:

- Risiko for at utviklingen kommer andre steder, noe som kan gjøre det vanskeligere å:
 - Følge opp mål i regional plan for areal og transport og kommuneplanene, om byutvikling innenfor prioriterte vekstområder i bybåndet
 - Nå mål om nullvekst for biltrafikk i byvekstvtalen, se kapittel 2.4.
 - Nå mål om reduksjon av klimagassutslipp
- Kommunedelplanen for E18 båndlegger et større areal enn det som til slutt vil bli omfattet av en detaljreguleringsplan. Manglende planavklaring hindrer god utnyttelse av de berørte arealene i korridoren. Det er i dag en rekke pågående planprosesser som forsinkes av planarbeidet for ny E18, og det er i tillegg en rekke planprosesser som ikke kan igangsettes før det foreligger en reguleringsmessig avklaring av ny E18.

- Usikkerhet om framtidig E18 påvirker både arealverdier og muligheten til å utvikle arealene videre, blant annet pga. planer med rekkefølgekrav knyttet til bygging av ny E18, og usikkerhet om framtidig støy- og luftforurensingssituasjon. En risikerer også at utviklingen av tilgrensende områder ikke tilpasses ny E18.
- Tidsperspektiv: Det har allerede gått lang tid fra kommunedelplanene ble vedtatt (2014 og 2016). For å få engasjert aktører i utviklingen er det viktig med en forutsigbar prosess, med en viss framdrift. Jo lengre tid det tar før en har en vedtatt detaljregulering, jo større vil ulempene bli.

2.4. Mål om nullvekst for biltrafikk

Som del av byvekstavtalen for Osloregionen har Bærum og Asker kommuner forpliktet seg til å bidra til nullvekstmålet for biltrafikk, som innebærer at veksten i persontransport må tas med gange, sykkel og kollektiv.

Utbygging nært kollektivknutepunkt, hvor det er gode muligheter for å gå og sykle til daglige gjøremål i nærområdet og benytte kollektivtransport for lengre reiser (tog/buss) legger til rette for mindre bilbruk. Effekten er særlig høy innenfor én km fra et kollektivknutepunkt. Et godt kollektivknutepunkt gir mulighet for å reise med kollektivtransport i ulike retninger med høy frekvens, og vil dermed være attraktivt for både bosatte og tilreisende ansatte. På reiser under én km er gange og sykkel det dominerende reisemidlet (ref. nasjonale reisevaneundersøkelser). Allerede for reiser over én km er bil det vanligste transportmidlet for mange. Utbygging nært Sandvika og Asker stasjon, på arealer som frigis som følge av ny E18, vil dermed bidra til at de to kommunene kan nå nullvekstmålet for biltrafikk.

Mer perifert i Bærum og Asker vil det være færre målpunkt i gangavstand og et mindre attraktivt kollektivtilbud, både med hensyn til frekvens og reiseretninger. Større utbygginger i mindre sentrale områder vil dermed gjøre det vanskeligere for kommunene å nå nullvekstmålet for biltrafikk.

2.5. Samfunnsnytte ved utbygging i knutepunkter

Samfunnsøkonomisk forskning har i lengre tid undersøkt og kartlagt hvordan samlokalisering av bedrifter, større befolkningstetthet og diversifisert økonomisk aktivitet støtter opp under innovasjon og produktivitet, og dermed også økonomisk vekst og

velstandsøkning. Mekanismene som gir opphav til disse agglomerasjonseffektene omtales ofte som «kobling, deling og læring».

- Kobling: I større markeder – slik en vanligvis finner i byer og byregioner – blir det ofte lettere for både bedrifter å finne – og koble til seg – arbeidstakere med riktig kompetanse og for kunder og leverandører å finne hverandre.
- Deling: Flere bedrifter og personer i samme by eller region kan også lettere dele på infrastruktur på en (kostnads-)effektiv måte slik at stordriftsfordeler kan utnyttes.
- Læring: Både bedrifter og arbeidstakere vil også lettere kunne lære av hverandre når de kan møtes og utveksle kunnskap og ideer.

I byer og byregioner går det med andre ord an å kombinere økonomiske stordriftsfordeler innen næringer med fordelene av diversifisering og kompleksitet i økonomien, dvs. forekomsten av mange ulike næringer og aktører.

En beslektet del av forskningsaktiviteten og kunnskapsutviklingen innen samferdselssektoren i Norge har samtidig bidratt til økt forståelse for verdien av å binde byer og større steder tettere sammen. Velfungerende samferdselsinfrastruktur – veier, baner, bruer, tunneler o.l. – kan også utløse agglomerasjonseffekter, da slik infrastruktur korter ned på reise-/transporttid. I Norge blir slike effekter fra samferdselstiltak ofte kalt «regionforstørring».

Agglomerasjonseffekter kan altså utløses på to ulike måter:

- Ved at aktører (bedrifter, arbeidstakere og innbyggere) lokaliseres geografisk nærmere hverandre
- Ved at bedre transportinfrastruktur korter ned på reisetid (gitt samme fysiske avstand)

Med tanke på konsekvenser for klima og natur er disse to måtene å oppnå agglomerasjonseffekter ikke like: En strategi som øker faktisk fysisk/geografisk tetthet, dvs. fører til fortetting, kan begrense nedbygging av naturområder og redusere klimagassutslipp. Utbygging av veier o.l. kan føre til det motsatte – byspredning – med mer forbruk av natur, mer transportarbeid og mer klimagassutslipp fra transportsektoren.

En utbygging av E18-vestkorridoren som frigjør arealer til knutepunktutvikling, bidrar til å utløse agglomerasjonseffekter på en miljøvennlig måte, dvs. gjennom fysisk fortetting. Innen samfunnsøkonomisk forskning finnes det mange prosjekter som utforsker metoder for å anslå verdien av agglomerasjonseffekter, dvs. som undersøker hvordan disse kan kvantifiseres eller prissettes. Det kan ikke sies å være en konsensus om hvordan dette kan og bør gjøres, og alle tilnærminger har sine styrker og svakheter. Derfor må resultatene av

slike analyser tolkes med varsomhet. Til denne analysen har det heller ikke vært rammer for å gjøre svært omfattende eller detaljerte analyser. Dermed har vi brukt forenklede metoder basert på eksisterende kunnskap om både temaet og metodeutvikling. Anslagene vil være omtrentlige og svært usikre.

Vi bruker to alternative tilnærminger for å anslå effekter. Disse kan gi litt ulike svar. De må ikke legges sammen: Det er to *alternative* metoder for å belyse det samme. Den ene tilnærmingen tolker økte eiendomspriser i sentrale områder som uttrykk for den økte økonomiske verdien av fortetting. Den andre tilnærmingen tar heller utgangspunkt i endringer i *arbeidsplasstetthet* for å gi et anslag på økt produktivitet som følge av økt tetthet.

2.5.1. Boligbygging

Samfunnsnytte av økt tetthet (agglomerasjonseffekter)

Disse anslagene er basert på tilnærmingen utviklet av Benedictow et al (2022)¹. Tilnærmingen tar utgangspunkt i at forskjeller i boligpriser fanger opp fundamentale forskjeller knyttet til lokaliseringsgevinster. Høyere boligpriser i sentrale strøk gjenspeiler boligkjøpernes verdsetting av kortere reisetid til jobb, større tilfang av jobb innenfor en grei pendlingsavstand, høyere lønn i tettere områder og tilgang til et større og mer variert handels- og tjenestetilbud. Høyere produktivitet for bedrifter som følge av agglomerasjon (tetthet) fanges dermed også indirekte opp, gjennom arbeidstakernes høyere lønnsmuligheter.

Innenfor tidsrammen for dette oppdraget har vi ikke kunne hente ut og analysere detaljerte data om eksisterende boligprisforskjeller mellom sentrumsområder og mer perifere deler av Asker og Bærum. Vi har imidlertid sett på prisene til leiligheter som tilbys for tiden i sentrumsområder og sammenlignet det med gjennomsnittlig prisstatistikk for Asker og Bærum i 2023. Gjennomsnittlig kvadratmeterpris for blokkleiligheter i Bærum var ca. 83.000 i 2023 og ca. 68.000 i Asker.²

På finn.no har vi undersøkt prisene for boliger som var til salgs nå (slutten av mai) i Sandvika. Kvadratmeterprisene så ut til å ligge godt over kr 90.000 for brukte boliger der nå, og godt over kr 100.000 for nye. Vi anvender derfor et forsiktig anslag på 10-12

¹ Benedictow A., Iversen M., Frisell M.M. og Røed Larsen, E. (2022) Lokaliseringsgevinst ved å bygge i knutepunkter, Rapport 5-2022 fra Samfunnsøkonomisk analyse

² Se statistikkbanken til SSB, tabell 06035: Selveierboliger, etter region, boligtype, statistikkvariabel og år.

prosent høyere pris i sentrum kontra andre områder i beregningene våre. Det tilsvarer en forskjell på kr 8.300 til 9.300 per kvadratmeter.

Som beskrevet i kapittel 2.5 er potensialet for boligutvikling som utløses som følge av E18 i Sandvika anslått til 177.000 kvadratmeter BRA eller 2.000 boliger. Det gir et anslag på økt samfunnsøkonomisk nytte som følge av agglomerasjonseffekter tilsvarende 1,47 til 1,65 milliarder kroner.

I Asker sentrum ligger boligprisene for nye boliger 10-12 % over snittet for kommunen, en forskjell i størrelsesorden kr 6.800 til 7.600 per kvadratmeter.

Boligarealer avhengig av ny E18 i Asker sentrum er anslått til. Ca. 40 000 kvadratmeter BRA eller 500 boliger. Det gir et anslag på økt samfunnsøkonomisk nytte som følge av agglomerasjonseffekter tilsvarende 272 til 304 millioner kroner.

Redusert transportbehov gir miljøgevinster

Som omtalt i kapittel 2.4 vil bosatte i knutepunktene i E18-korridoren i større grad enn mange andre i Asker og Bærum kunne gjennomføre sine daglige reiser til fots, med sykkel eller kollektivtransport. Sammenliknet med tilsvarende utbygging av boliger i andre deler av kommunene er det derfor regnet med at en vil få mindre bilbruk, og dermed reduserte ulemper knyttet til veitransport. TØI har utarbeidet erfaringstall som sier noe om hvilke kostnader personbiltrafikk medfører for omgivelsene knyttet til CO₂-utslipp, lokale utslipp til luft, støy, køkostnader, ulykker og slitasje på veinettet. Enhetstallene framgår av etterfølgende tabell, hentet fra TØI rapport 1704/2019.

Tabell 24.2: Personbiler, kr per km for ulike skadekostnader, døgnet sett under ett. Utslippskostnadene for CO₂ kan nedjusteres proporsjonalt med andelen brukt av biodrivstoff og syntetisk diesel, forutsatt at drivstoffet klassifiseres som klimanøytralt.

Drivstoff	Områdetype	CO ₂	Lokale utslipp	Støy	Kø	Ulykker	Slitasje	SUM
Diesel	Spredt bebyggelse	0,06	0,01	0,04	0,00	0,12	0,03	0,26
Diesel	Tettsted (15 000 - 100 000 innb.)	0,07	0,09	0,30	0,21	0,12	0,03	0,82
Diesel	Tettsted (>100 000 innb.)	0,07	0,53	0,33	1,48	0,12	0,03	2,56
Hybrid	Spredt bebyggelse	0,04	0,00	0,04	0,00	0,12	0,03	0,23
Hybrid	Tettsted (15 000 - 100 000 innb.)	0,05	0,03	0,30	0,21	0,12	0,03	0,73
Hybrid	Tettsted (>100 000 innb.)	0,05	0,24	0,33	1,48	0,12	0,03	2,25
LPG	Spredt bebyggelse	0,06	0,00	0,04	0,00	0,12	0,03	0,25
LPG	Tettsted (15 000 - 100 000 innb.)	0,07	0,03	0,30	0,21	0,12	0,03	0,76
LPG	Tettsted (>100 000 innb.)	0,07	0,26	0,33	1,48	0,12	0,03	2,29
Bensin	Spredt bebyggelse	0,07	0,00	0,04	0,00	0,12	0,03	0,26
Bensin	Tettsted (15 000 - 100 000 innb.)	0,08	0,04	0,30	0,21	0,12	0,03	0,78
Bensin	Tettsted (>100 000 innb.)	0,08	0,30	0,33	1,48	0,12	0,03	2,34
Alle med ICE	Spredt bebyggelse	0,07	0,01	0,04	0,00	0,12	0,03	0,26
Alle med ICE	Tettsted (15 000 - 100 000 innb.)	0,08	0,07	0,30	0,21	0,12	0,03	0,80
Alle med ICE	Tettsted (>100 000 innb.)	0,08	0,44	0,33	1,48	0,12	0,03	2,48
Nullutslippsbiler	Spredt bebyggelse	0,00	0,00	0,04	0,00	0,12	0,03	0,19
Nullutslippsbiler	Tettsted (15 000 - 100 000 innb.)	0,00	0,03	0,30	0,21	0,12	0,03	0,68
Nullutslippsbiler	Tettsted (>100 000 innb.)	0,00	0,24	0,33	1,48	0,12	0,03	2,19

Som grunnlag for å beregne gevinsten ved utbygging av boliger i Sandvika er det lagt til grunn at boligene alternativt lokaliseres i områder som har en reisemiddelfordeling som tilsvarer gjennomsnittet i Bærum kommune. Videre er det tatt utgangspunkt i mål for framtidig reisemiddelfordeling, både for Sandvika og Bærum kommune som helhet, dvs. med bilandel på henholdsvis 20 og 40 %. Dette er bilandeler på et nivå som gjør det mulig nå nullvekstmålet for biltrafikk i Bærum.

For Askers del er det lagt til grunn at utbyggingen alternativt lokaliseres i områder lenger sør i Asker. Det er regnet med en bilandel på 40 % for boliger i knutepunkter i E18-korridoren, mot 55 % for alternativ lokalisering.

Beregningene er ellers basert på følgende forutsetninger:

- 2,6 turer per bosatt per dag
- 20,5 km per biltur
- Enhetskostnad for nullutslippsbiler og tettsted med >100 000 innbyggere

Beregnet årlig nytte av utbygging av boliger i knutepunktene i E18-korridoren er ut fra dette beregnet til ca. 75 mill. kr, fordelt på 45 mill. kr i Bærum og 30 mill. kr i Asker.

2.5.2. Næringsutvikling

Alternative anslag på agglomerasjonseffekter

Denne tilnærmingen er basert på estimater for elastisiteten av produktivitet i forhold til tetthet av arbeidsplasser. En lang rekke studier har estimert slike elastisiteter og metaanalysen i Graham og Gibbons (2019)³ angir et gjennomsnitt på 0,046 og median på 0,043 for elastisitetsanslagene fra disse studiene.⁴ Det betyr at en dobling av tettheten gir ca. en 4,5 prosent økning i produktivitet.

Produktivitetsmål som ble brukt i de studiene var enten lønn eller totalfaktorproduktivitet (TFP). Da det ikke finnes gode estimater på TFP på kommunenivå i Norge, bruker vi lønn for arbeidstakere med arbeidsted i Asker og Bærum som approksimering. Det finnes dessverre ikke lett tilgjengelig statistikk for lønn brutt ned på lavere geografisk nivå enn kommune, og vi benytter derfor kommunedata. Gjennomsnittlig lønn for arbeidstakere med arbeidsted i Bærum var om lag kr 71.300 per måned eller kr 855.000 per år i 2023. Gjennomsnittlig lønn for arbeidstakere med arbeidsted i Asker var ca. kr 60.000 per måned eller kr 720.000 per år.

Ifølge analysen i kapittel 2.2 finnes det om lag 8.500 arbeidsplasser i Sandvika sentrum og det kan komme så mange som 4.800 nye i omtrent samme område. Det kan tolkes som en økning i tetthet i sentrumsområdet Sandvika med om lag 55 prosent. Hvis vi tar elastisiteten oppgitt over basert på snittet/medianen fra eksisterende studier, vil en slik økning i tetthet kunne gir en økning i produktivitet på ca. 2,5 prosent ($0,55 \cdot 4,6 = 2,53$) eller om lag kr 21.600 ($0,0253 \cdot 855.000 = 21.632$) per arbeidsplass. Denne økningen ville gjelde alle arbeidsplassene i Sandvika i fremtiden, til sammen 13.300, dvs. den samlede økningen i produktivitet i Sandvika vil være om lag kr 287 millioner *per år*. Denne effekten ville i prinsipp gjelde for alle årene framover. Hvis vi tenker i et 20-årsperspektiv og bruker en diskonteringsrente på 4 prosent for diskontering av framtidige innteksstrømmer⁵, vil dette innebære en samfunnsøkonomisk nytte på om lag 4 milliarder kroner til sammen (over de 20 årene).

³ Graham, D. J., & Gibbons, S. (2019). Quantifying wider economic impacts of agglomeration for transport appraisal: Existing evidence and future directions. *Economics of Transportation*, 19, 100121.

⁴ En tidligere metaanalyse hadde høyere snitt, men konkluderte at det var tegn til positiv publikasjonsskjevhet, se Melo, P. C., Graham, D. J., & Noland, R. B. (2009). A meta-analysis of estimates of urban agglomeration economies. *Regional science and urban Economics*, 39(3), 332-342.

⁵ Se for eksempel Rundskriv R-109 fra 2021 fra Finansdepartementet.

I Asker sentrum er det omlag 5.000 arbeidsplasser innenfor tilsvarende område, og det er regnet med at det etableres i størrelsesorden 2.000 nye arbeidsplasser her. Det kan tolkes som en økning i tetthet i Asker sentrum med 40 prosent. Hvis vi tar elastisiteten oppgitt over basert på snittet fra eksisterende studier, vil en slik økning i tetthet kunne gi en økning i produktivitet på ca. 1,84 prosent ($0,40 \cdot 4,6 = 1,84$) eller om lag kr 13.200 ($0,0184 \cdot 720.000 = 13.200$) per arbeidsplass. Denne økningen vil gjelde alle arbeidsplassene i Asker sentrum i framtiden, til sammen 7.000, dvs. den samlede økningen i produktivitet i Asker sentrum vil være om lag kr 92 millioner *per år*. Denne effekten vil i prinsippet gjelde for alle årene framover. Hvis vi tenker i et 20-årsperspektiv og bruker en diskonteringsrente på 4 prosent for diskontering av framtidige innteksstrømmer⁶, vil dette innebære en samfunnsøkonomisk nytte på omlag 1,3 milliarder kroner til sammen (over de 20 årene).

⁶ Se for eksempel Rundskriv R-109 fra 2021 fra Finansdepartementet.

3. Framkommelighet for buss

3.1. Beregnede konsekvenser fra tidligere og pågående utredninger

Ramstadsletta - Nesbru

I kommunedelplanen fra 2014 inngikk ny kollektivterminal på Lysaker, separat bussvei mellom Lysaker og Oksenøyveien og kollektivfelt i begge retninger videre vestover til Slependen. Nyten for kollektivtrafikantene ble da beregnet til ca. 90 mill. kr per år (2013-kr) for hele strekningen Lysaker-Slependen, med 2030 som åpningsår i beregningene.

I etterkant er bussveien mellom Lysaker og Oksenøyveien tatt ut av planene, men med ny kollektivterminal på Lysaker og kollektivfelt i begge retninger vil en fortsatt få en vesentlig bedre situasjon for busspassasjerene på denne delstrekningen.

I det pågående reguleringsplanarbeidet for strekningen Ramstadsletta-Nesbru er løsningene bearbeidet videre, og dette vil i noen grad også påvirke situasjonen for kollektivtransport. Sammenliknet med det vedtatte alternativet fra arbeidet med kommunedelplanen er det regnet med at det vil bli mindre trafikk på ny lokalvei gjennom Sandvika, noe som vil være positivt for framkommeligheten for busser som trafikkerer lokalveinettet i Sandvika.

Da det er et pågående arbeid med videreutvikling av løsningene, er nytten av tiltaket for kollektivtrafikantene ikke beregnet på nytt, men det antas at optimaliseringen vil gi økt nytte sammenliknet med kommunedelplanalternativet på denne delstrekningen. Figur 3-1 viser beregnet årlig nytte for kollektivtrafikantene på hele kommunedelplanstrekningen fra Lysaker til Slependen, fra 2014. Det er ikke skilt på delstrekninger innenfor planområdet. Hvis en legger til grunn at anslagsvis halvparten av nytten ligger på strekningen vest for Ramstadsletta utgjør beregnet nytte for kollektivtrafikantene fra kommunedelplanarbeidet 46 mill. kr.

Nytte for kollektivtrafikantene i kr/år	Rush	Utenom rush	Sum
Lokalbuss i E18-traseen	19,1	0,4	19,5
Ekspressbuss i E18-traseen	43,9	7,2	51,1
Busser utenfor E18-traseen	21,5	0,0	21,5
Sum:	84,5	7,6	92,1

Figur 3-1: Beregnet nytte for kollektivtrafikanter på delstrekningen Lysaker - Slependen, fra kommunedelplanen vedtatt i 2014

Nesbru - Drengsrud

I kommunedelplanen er det lagt til rette for separat bussvei for å unngå at bussenes framkommelighet påvirkes av forsinkelser på E18. Bussveien er tenkt trafikkert både av ekspressbuss og lokalt stoppende busser på strekningen. Det er lagt til grunn at det skal være planskilte kryssinger av veier med stor trafikk. For å sikre tilstrekkelig holdeplasskapasitet i Asker er det også avsatt areal til ny kollektivterminal ved Asker stasjon.



Figur 3-2: Ny bussvei i blått, fra KDP for E18 på strekningen Slependen-Drengsrud

Årlig nytte for kollektivtrafikanter ble i forbindelse med KDP-arbeidet beregnet til 188 mill. kr (2016-kr), med 2022 som åpningsår i beregningene, se tabell under.

Tabell 3-1: Beregnet årlig nytte for kollektivtrafikk, fra kommunedelplanen for strekningen Slependen-Drengsrud

Tabell 5-3: Årlig nytte for kollektivtrafikk, fordelt på nytteelementer. Positive tall betyr reduserte kostnader. Mill. 2016-kr.

Nytteelementer	Rush-tid	Lav-trafikk	Sum
Byttemotstand	-7,0	-10,1	-17,1
Ventetid ved holdeplass	33,1	61,6	94,7
Gangtid til holdeplass	28,4	31,9	60,3
Ombordtid	10,8	1,2	12,0
Takst	12,0	11,6	23,6
Forsinkelse	14,1	0,0	14,1
Sum trafikantnytte	91,4	96,1	187,6

3.2. Reviderte anslag

Ramstadsletta - Slependen

Som nevnt i kapittel 3.1 er det et pågående arbeid med optimalisering av løsningene på denne strekningen, og det er regnet med at dette vil gi økt nytte for kollektivtrafikantene sammenliknet med kommunedelplanalternativet, blant annet fordi det vil bli mindre trafikk på ny lokalvei gjennom Sandvika. Det har ikke vært rom for å vurdere dette nærmere i arbeidet med denne rapporten. Omregnet fra 2013-kr til 2023-kr tilsvarer anslaget på årlig nytte på 46 mill. kr i kapittel 3.1 ca. 62 mill. kr per år.

Slependen-Drengsrud

Hvis en legger anslag på nytte fra kommunedelplanarbeidet til grunn, tilsvarer 188 mill. kr i årlig nytte i 2016-kr 235 mill. kr i 2023-kr.

Hele strekningen Ramstadsletta-Drengsrud

Anslagene på årlig nytte for kollektivtrafikantene for de to delstrekningene over utgjør ut fra dette til sammen i størrelsesorden 300 mill. kr. Beregningsforutsetningene for de to delstrekningene er dog ikke helt sammenliknbare, blant annet fordi det er ulike åpningsår.

4. Gående og syklende

Nytten for gående og syklende ble i arbeidet med kommunedelplanene beregnet til 3 mrd. kr samlet for hele analyseperioden for strekningen Lysaker – Slependsen og 5,7 mrd kr for strekningen Slependsen-Drengsrud, se henholdsvis Figur 4-1 og Figur 4-2. Hvis en regner dette om til 2023-kr og korrigerer for at deler av nytten er knyttet til strekningen Lysaker-Ramstadsletta utgjør årlig nytte i 2023-kr i størrelsesorden 90 mill. kr.

Tabell 7 Nytte for trafikanter og transportbrukere, neddiskontert for hele beregningsperioden (40 år). Positive tall betyr forbedringer i forhold til referansealternativet (økt nytte eller reduserte kostnader). Alle beløp er angitt i mill. 2014-kr.

Gående og syklende	Alternativ 3	Alternativ 4
Tidskostnader	480	480
Utrygghetskostnader	2 520	2 520
Sum	3 000	3 000

Figur 4-1: Beregnet nytte for gående og syklende, fra kdp for E18 Lysaker-Slependsen

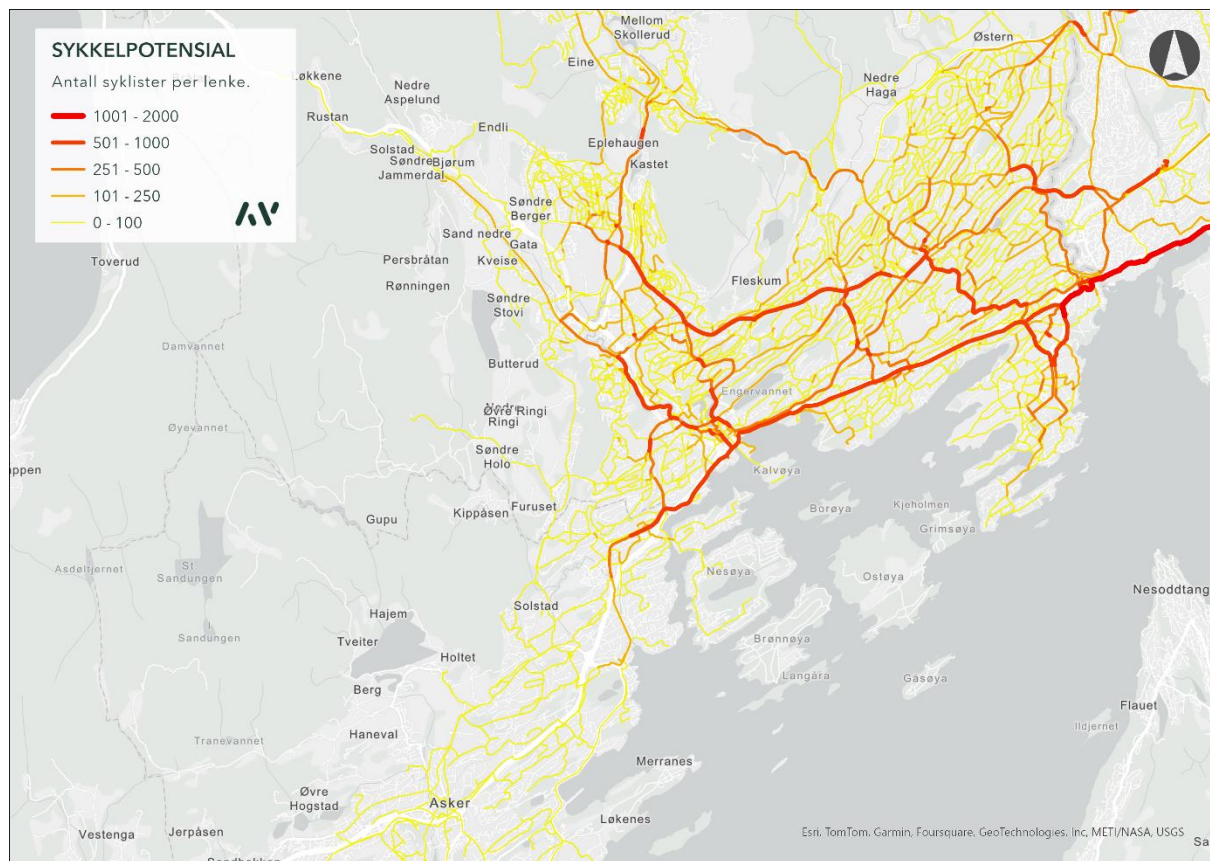
Tabell 5-5: Nytte for gående og syklende, totalt i analyseperioden. Positive tall betyr reduserte kostnader. Mill. 2016-kr, diskontert nåverdi.

Gående og syklende	Reisehensikt			
	Tjeneste-reiser	Til/fra arbeid	Fritid	Sum
Utrygghetskostnader	133	143	376	652
Tidskostnader	-19	-16	-45	-80
Sum	115	127	331	572

Figur 4-2: Beregnet nytte for gående og syklende, fra kdp for E18 Lysaker-Slependsen

Med ny sykkelekspressvei gjennom korridoren forventer vi at antall syklister vil øke, noe som ikke er hensyntatt i tidligere beregninger. Dette vil gi en gevinst for blant annet

folkehelse. Ut fra analyser av potensialet, se Figur 4-1, og erfaringer fra tidligere analyser har vi anslått samlet nytte for gående og syklende til 130 mill. kr per år.



Figur 4-3 Fremtidig sykkelpotensial i forbindelse med ny sykkelekspressvei mellom Asker og Bærum kommune.

5. Andre trafikale konsekvenser

Årlige kostnader for næringslivet pga. kø og forsinkelser gjennom Asker og Bærum er anslått til 1,1 mrd. kr i 2023, økende til 1,8 mrd. kr i 2040, dokumentert i notat «Oppdatert beregning av næringslivets kostnader ved forsinkelse i Vestkorridoren», Asplan Viak 16.05.24. Dette er kostnader som vil bli redusert med ny E18, men det er ikke gjort nye vurderinger av hvor mye dette utgjør. Det er heller ikke gjort nye vurderinger av gevinster for biltrafikk ellers.

I arbeidet med kommunedelplanarbeidet for strekningen Slependsen-Drengsrud ble nytte for lette og tunge biler (ekskl. buss) beregnet til 4,1 mrd. kr (2016-kr) totalt for hele analyseperioden på 40 år. Til sammenlikning ble nytten for kollektivtrafikanterne i dette arbeidet beregnet til 5,9 mrd. kr samlet for hele analyseperioden.

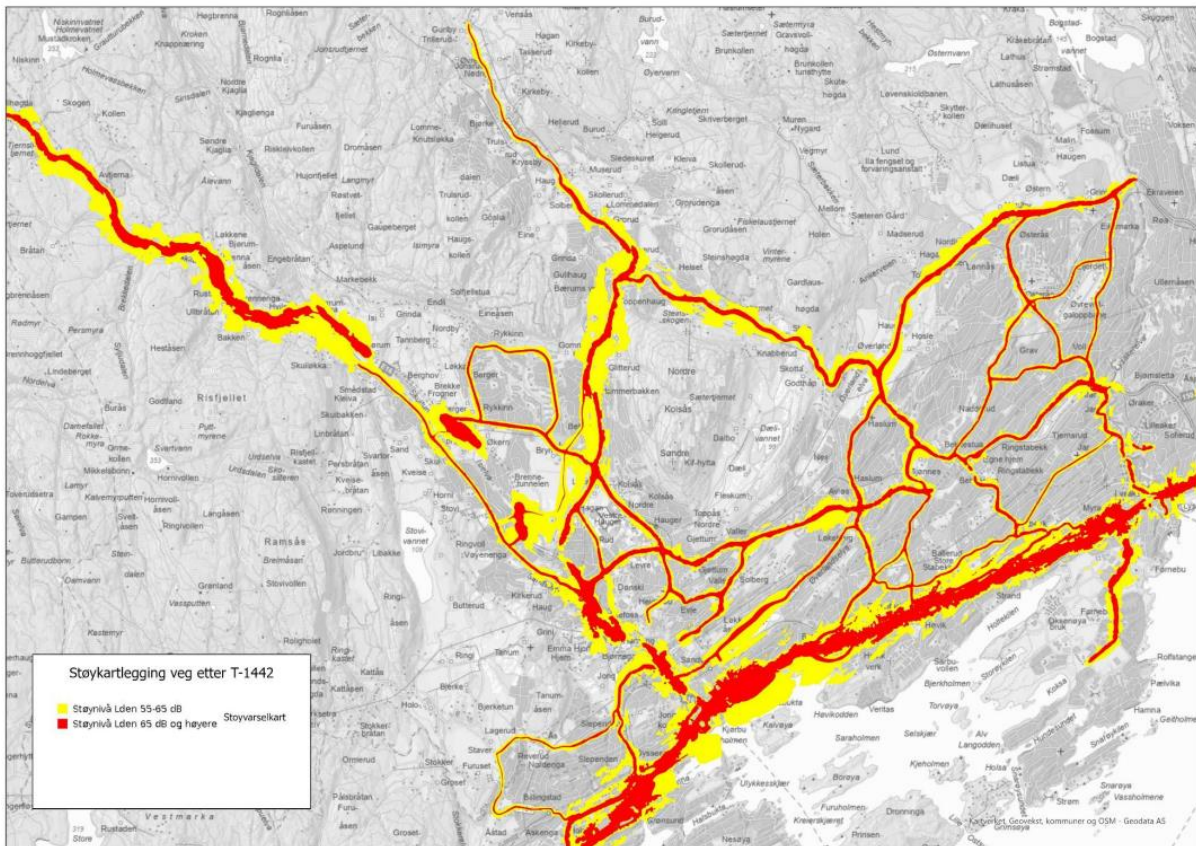
I tilsvarende arbeid med kommunedelplanen for Lysaker-Slependsen ble nytten for lette og tunge biler beregnet til 8 mrd. for hele denne strekningen. Deler av denne nytten ligger på parsell 1, Lysaker-Ramstadsletta.

6. Støy

Bærum

I forbindelse med Hovedrapport for E18 Lysaker-Slependen ble det beregnet samfunnsøkonomisk nytte som følge av redusert støybelastning langs dagens E18. Utgangspunktet for beregningen er støysonekart for Bærum, som vist i kommuneplanens arealdel, se Figur 6-1.

E18 i tunnel vil ha positiv virkning for mange av boligområdene langs E18, ikke minst forbi Sandvika. I tillegg vil friluftsområder langs sjøen mellom Blommenholm og Sandvika få redusert støybelastning.



Figur 6-1. Støysonekart for Bærum, beregnet i 2022. Kilde [Dokument 23/64359 - Kommuneplanens arealdel 2022-2042 - 2.gangsbehandling - sluttbehandling | Bærum kommune \(baerum.kommune.no\)](#)

For alternativ 4 ble det for hele strekningen beregnet en årlig samfunnsøkonomiske nytte på 820 mill. kr (2013 kroner).

Berørte husstander mellom Ramstadsletta og Slependen utgjør anslagsvis 50 % av boligmassen på strekningen Lysaker-Slependen.

Med dette som utgangspunkt og omregnet til 2023-kroner utgjør den samfunnsøkonomiske nytten for strekningen Ramstadsletta-Slependen 27,5 mill. kr. per år.

Det er ikke gjort nye beregninger i forbindelse med optimaliseringsarbeidet for Ramstadsletta-Slependen, men i en forenklet nyttekostnadsanalyse fra Statens vegvesen/Norconsult fra 2024 er revidert løsning vurdert til å være «mye bedre» enn kommunedelplanalternativet med hensyn til støy og luftforurensing, som følge av ny løsning for kobling mellom E18 og E16. Det er dermed rimelig å anta at nytten for det reviderte forslaget er høyere enn den fremskrevne verdien på 27,5 mill. kr. per år.

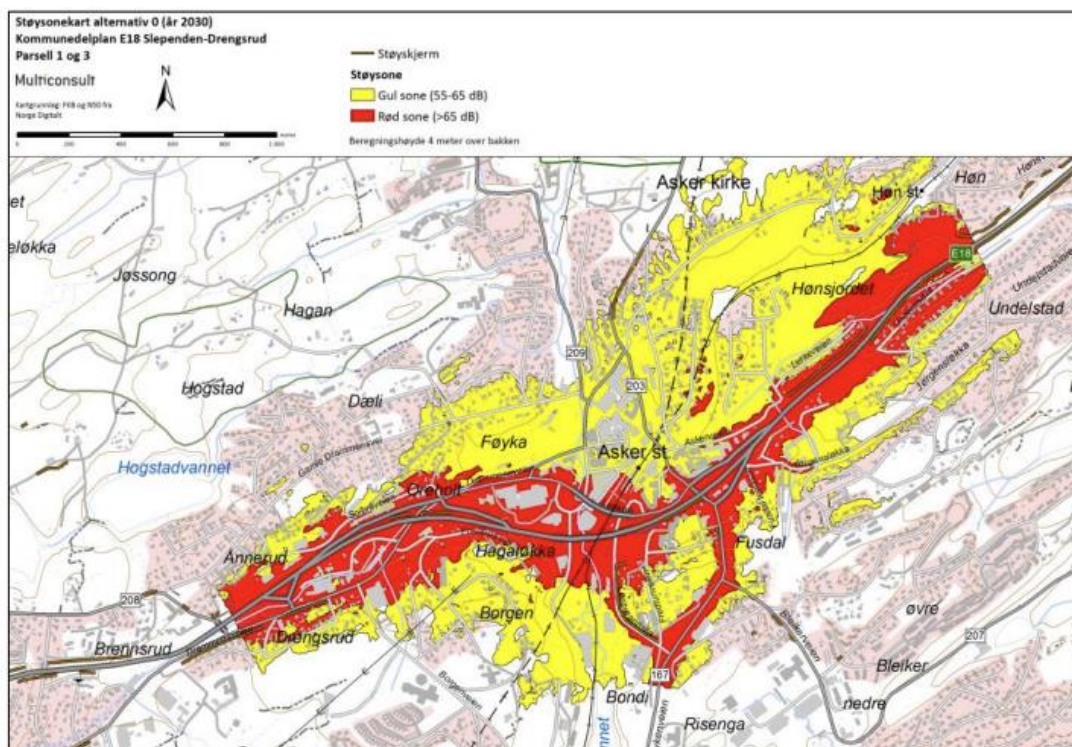
Asker

For Asker legges kommunedelplan for strekningen Slependen-Drengsrud fra 2016 til grunn for oppdatert støyvurdering (planbeskrivelse-med-ku-e18-asker-20-mb.pdf.pdf (vegvesen.no)).

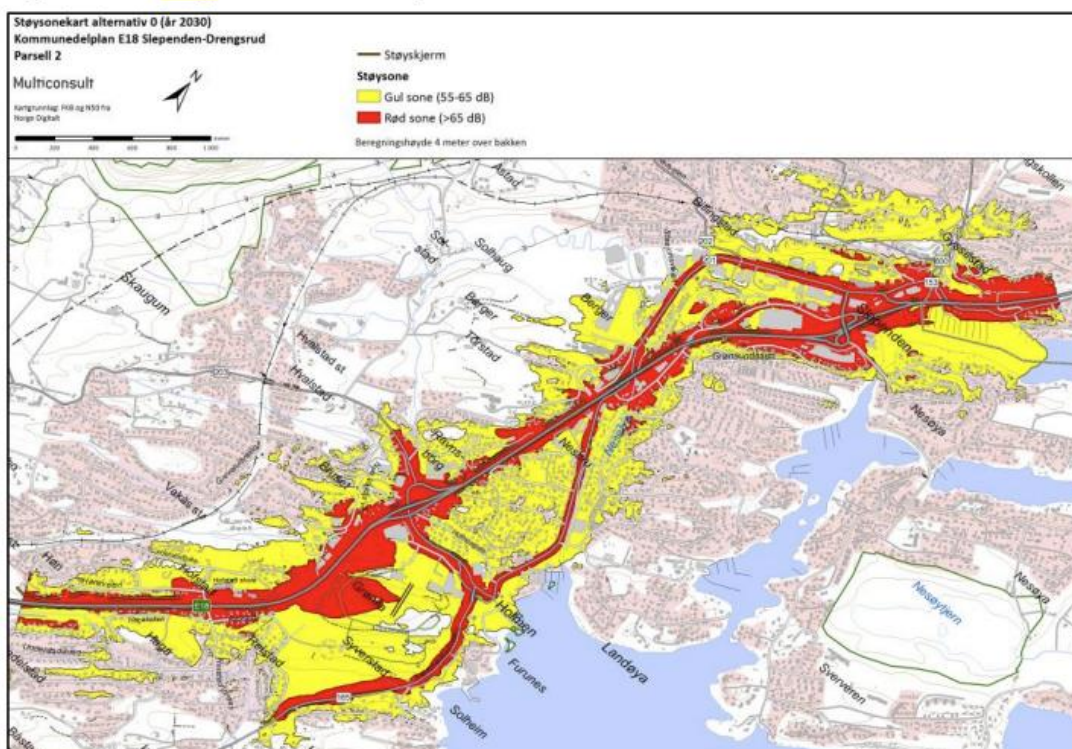
I 2026 ble det beregnet en årlig samfunnsøkonomisk nytte på drøyt 12 mill. kr. (2016 kroner). Fremskrevet til 2023 kroner utgjør dette i overkant av 15 mill. kr pr år.

Samlet for strekningen Ramstadsletta-Drengsrud

For strekningen Ramstadsletta-Drengsrud anslås samfunnsøkonomisk nytte av redusert støybelastning som følge av ombygging av E18 Vestkorridoren å utgjøre i størrelsesorden 45 mill. kr per år (2023 kroner).



Figur 0-14: Støysonekart alt. 0 parsell 1



Figur 6-2. Støysonekart for dagens E18 gjennom Asker fra kommunedelplanarbeidet (per 2015). Kilde planbeskrivelse-med-ku-e18-asker-20-mb.pdf.pdf (vegvesen.no)

7. Andre forhold

7.1. E18-bruene

Statens vegvesen og Norconsult er i gang med undersøkelser av tilstand og levetid for bruene på E18 i Vestkorridoren. Mange av dem er gamle og har dårlig tilstand. Usikkerheten rundt nødvendig vedlikehold og levetid er stor, men kostnaden er potensielt veldig store om bruene må skiftes ut. Tidshorisont for dette kan variere fra bru til bru. Trafikkavviklingen under eventuell riving og bygging av nye bruer vil også være svært krevende og kostbar, med omfattende omlegging av veianlegg for å holde trafikkavviklingen på et akseptabelt nivå under byggeprosessen.

Foreløpig estimat fra Statens vegvesen/Norconsult viser at kostnadene ligger i størrelsesorden 6-8 milliarder kroner om alle bruene på strekningen Ramstadsletta - Slependen må erstattes. Dette er kostnader som forutsettes fullfinansiert av staten. Kostnadene for optimalisert konsept B på parsell 2 er anslått til 13,5-15,5 mrd. kr (SVV/Norconsult). Med 70 % bompengefinansiering vil statens andel av investeringen for utbyggingen av denne parsellen bli i størrelsesorden 4-4,5 mrd. kr. Den statlige investeringen vil dermed bli vesentlig mindre enn den alternative investeringen knyttet til rehabilitering/utskifting av broer - uten at en kan hente ut noe av gevinsten som ligger til grunn for ønsket om ny E18.

Tilsvarende forhold vil også påvirke kostnadsbildet på parsell 3 gjennom Asker, med broer på Nesbru, Holmen og ved Asker sentrum.

7.2. Potensiell stopp av planprosess

Tidligere stans av planlegging i E18 Vestkorridoren, med nedbygging av prosjektorganisasjon både hos Statens vegvesen og konsulenter, og påfølgende oppbygging ved ny start, ga merkostnader på ca. 100 - 150 mill. kr i planleggingsmidler.

Manglende planleggingsmidler for 2025, med ny oppstart på et senere tidspunkt, vil derfor kunne medføre økte kostnader for planlegging av prosjektet E18 Vestkorridoren.

8. Oppsummering

Potensial for bolig og næringsutvikling i prioriterte vekstområder

Utbyggingspotensialet som utløses ved realisering av ny E18 i Sandvika er anslått til ca. 2 200 boliger. Antall arbeidsplasser er anslått til ca. 4 800.

I Asker er det til sammen 1 830 nye boliger som berøres fysisk av kommunedelplanen for ny E18, det vil si at de ikke kan reguleres før ny E18 er reguleringsmessig avklart. I tillegg er det ca. 125 000 m² BRA næringsareal, tilsvarende anslagsvis 4 500 arbeidsplasser, der reguleringsplanprosessene forsinkes på grunn av avhengighetene til regulering av E18 i Asker.

Til sammen på strekningen Ramstadsletta-Drengsrud utgjør dette ca. 4 000 boliger og 9 300 arbeidsplasser.

Arealutvikling i tråd med overordnede planer og føringer

Utvikling av knutepunktene i E18-korridoren er en oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, der det er lagt til grunn at minimum 80 % av bolig- og arbeidsplassveksten skal komme innenfor prioriterte vekstområder. I planen er både Sandvika og Asker definert som regionale byer som skal ta en høy andel av veksten og der arealutnyttelsen skal være høy. Potensialet som utløses ved bygging av ny E18 er av stor betydning for denne utviklingen.

Mål om nullvekst i biltrafikk

Som del av byvekstavtalen for Osloregionen har Bærum og Asker kommuner forpliktet seg til å bidra til nullvekstmålet for biltrafikk, som innebærer at veksten i persontransport må tas med gange, sykkel og kollektivtransport.

Utbygging nær kollektivknutepunkt, hvor det er gode muligheter for å gå og sykle til daglige gjøremål i nærområdet og benytte kollektivtransport for lengre reiser legger til rette for mindre bilbruk. Effekten er særlig høy innenfor én km fra et kollektivknutepunkt. Mer perifert i Bærum og Asker er bil i større grad det dominerende transportmiddelet. Alternativ utvikling i områder med mer perifer beliggenhet vil dermed gjøre det vanskeligere for kommunene å nå nullvekstmålet for biltrafikk.

Manglende planavklaring har en kostnad for samfunnet

Det er en rekke ulemper ved at arealutviklingen i Vestkorridoren settes på vent som følge av manglende framdrift i planleggingen av ny E18:

- Risiko for at utviklingen kommer andre steder – som i mindre grad er i tråd med overordnede mål og føringer.
- Dårlig utnyttelse av båndlagte arealer med god beliggenhet – samt begrensninger på utvikling av tilstøtende arealer

Samfunnsnytte ved utbygging i knutepunkter

Samfunnsøkonomisk forskning har vist at samlokalisering av bedrifter, større befolkningstetthet og diversifisert økonomisk aktivitet støtter opp under innovasjon og produktivitet, og dermed også økonomisk vekst og velstandsøkning. En utbygging av E18-vestkorridoren som frigjør arealer til knutepunktutvikling, bidrar til å utløse slike effekter (agglomerasjonseffekter). Et forsiktig anslag indikerer at dette totalt kan utgjøre ca. 2 mrd. kr.

Utbygging av boliger i knutepunktene i E18-korridoren vil gi en høyere andel reiser til fots, med sykkel eller kollektivtransport, og en lavere andel med bil. Dette bidrar til å redusere ulempene ved bilbruk, som følge av støy, luftforurensing, ulykker og køkostnader. Den samfunnsmessige nytten av dette er anslått til ca. 75 mill. kr per år.

Trafikale forhold

Årlig nytte av ny E18 for kollektivtrafikanter er med basis i tidligere beregninger fra kommunedelplanarbeidet anslått til å utgjøre i størrelsesorden 300 mill. kr per år.

Årlig nytte av ny E18 for gående og syklende er med basis i tidligere beregninger fra kommunedelplanarbeidet anslått til å utgjøre i størrelsesorden 130 mill. kr.

Årlige kostnader for næringslivet pga. kø og forsinkelser gjennom Asker og Bærum er anslått til 1,1 mrd. kr i 2023, økende til 1,8 mrd. kr i 2040, dokumentert i notat «Oppdatert beregning av næringslivets kostnader ved forsinkelse i Vestkorridoren», Asplan Viak 16.05.24. Dette er kostnader som vil bli redusert med ny E18, men det er ikke gjort nye vurderinger av hvor mye dette utgjør. Det er heller ikke gjort nye vurderinger av gevinster for biltrafikk ellers.

Støy

Årlig nytte av ny E18 på grunn av redusert støybelastning er med basis i tidligere beregninger fra kommunedelplanarbeidet anslått til å utgjøre i størrelsesorden 45 mill. kr per år.

Andre forhold

Mange av bruene på E18 i Vestkorridoren er gamle og i dårlig stand. Foreløpig estimat fra Statens vegvesen/Norconsult viser at kostnadene ligger i størrelsesorden 6-8 milliarder kroner om alle bruene på strekningen Ramstadsletta - Slependen må erstattes. Dette er kostnader som forutsettes fullfinansiert av staten. Med investeringskostnader på samme strekning på i størrelsesorden 13,5-15,5 mrd, og 70 % bompengefinansiering vil statens andel av investeringen bli i størrelsesorden 4-4,5 mrd. Den statlige investeringen til ny E18 på strekningen vil dermed bli vesentlig mindre enn den alternative investeringen knyttet til rehabilitering/utskifting av broer - uten at en kan hente ut noe av gevinsten som ligger til grunn for ønsket om ny E18. Tilsvarende forhold vil også påvirke kostnadsbildet på parsell 3 gjennom Asker, med broer på Nesbru, Holmen og ved Asker sentrum.

Stans av planlegging med nedbygging av prosjektorganisasjon og påfølgende oppbygging ved ny start gir en ekstrakostnad, ut fra tidligere erfaringer fra E18 Vestkorridoren i størrelsesorden 100-150 mill. kr.



asplan viak