



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP

0030 OSLO

Vår referanse
19/00044-8

Deres referanse

Dato
26.06.2020

Nasjonal transportplan 2022-2033 Asker kommunes høringsinnspill til transportvirksomhetenes oppdragssvar

Samferdselsdepartementet har lagt transportvirksomhetenes svar på høring. Som følge av kort høringsfrist, sendes innspillet direkte til Samferdselsdepartementet.

Asker formannskapet behandlet saken i møte 16.06.2020 med følgende vedtak:

1. Samferdselsdepartementet har lagt transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet ut på høring. Det er positivt at Asker kommune gis innsikt i det faglige grunnlagsarbeidet for ny Nasjonal transportplan 2022-2033 og får anledning til å kommentere disse viktige grunnlagsdokumentene. Kommunen viser til sitt innspill til NTP 2022-2033, dette kan leses som del av Vikens fylkeskommunes innspill. Kommunen hadde på det tidspunkt ikke kunnskap om de faglige utredningene som nå foreligger, og vil derfor kommentere disse mer særskilt i det følgende:
2. Bybåndet i Asker og Bærum gjennomgår en stadig befolkningsvekst. I tråd med regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus har Asker og Bærum kommune lagt knutepunktsutvikling til grunn for sine arealstrategier. En ny E18 i Vestkorridoren med tunneler under tettstedene frigjør arealer til byutvikling og er en viktig forutsetning for kommunenes arealstrategier. Asker kommune forutsetter at fremtidig planlegging av E18 Lysaker-Drengsrud baseres på målsetninger i Statlig planretningsretningslinje: «planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet». Kommunen ber derfor om at mernytten i form av regionale virkninger,



knutepunktfortetting og byvekstavtalens målsetninger innlemmes i prioriteringsgrunnlaget til NTP.

3. Utfra transportvirksomhetenes oppdragssvar fremstår det uklart om transportvirksomhetene prioriterer en sammenhengende og helhetlig utbygging av E18 i Vestkorridoren. I regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2018 – 2029 av 5.april 2016 står det: «Regjeringen vil derfor understreke at det legges til grunn en utbygging fra Strand uten opphold, slik at fordyrende løsninger unngås. Regjeringen går inn for en helhetlig og sammenhengende utbygging av E18.» Stortinget har vedtatt dette prinsippet. Asker kommuner forutsetter at Stortingets vedtak videreføres i NTP 2022-2033.
4. Nasjonal transportplan for 2022-2033 må bygge på stortingsvedtak om en sammenhengende utbygging av E18 Lysaker – Drengsrud. Dette er en videreføring av prioriteringsrekkefølgen for riksveiprosjektene fra NTP 2018-2029.
5. Statens vegvesen beskriver etappe 1, E18 Lysaker – Ramstadsletta som bundet prosjekt i fagutredning nr. 9. Det er kommet gode innspill om forbedring av plangrepet i Oslopakke 3-forhandlingene, som sikrer bussprioritet (ved å innpasse kollektivfelt som del av motorveien), unngår øket kapasitet i ordinære kjørefelt og gir bedre stedstilpasning (ved at lokalbusser gis prioritet på lokalveiene). Forslagene innebærer også kostnadsbesparelser. Kommunen påpeker viktigheten av å innlemme en god løsning for Lysaker kollektivterminal i prosjekt E18 Vestkorridoren. Asker kommune forutsetter at etappe Lysaker-Ramstadsletta bygges ut i henhold til tidsplanen i NTP 2018-2029.
6. For å oppnå en sammenhengende og helhetlig utbygging av E18 i Vestkorridoren (Lysaker-Drengsrud) må midler til planlegging og bygging sikres i NTP 2022-2033. Asker kommune forutsetter at videre planlegging av E18 Ramstadsletta - Drengsrud baseres på prinsipper som Oslopakke 3-forhandlingene 2020 lander på. Til orientering, så stilles det krav om optimalisering i både reguleringsplan for Lysaker – Ramstadsletta og i kommunedelplan for E18 Slepends-Drengsrud.
7. I fagutredning nr. 9 har Samferdselsdepartementet definert at samfunnsøkonomiske beregninger skal ligge til grunn for prioritering av prosjekter i første seksårsperiode. I andre periode skal veistrekninger med størst trafikale utfordringer vektlegges. Fagutredningene synliggjør ikke hvordan transportvirksomhetene vurderer fremtidig utvikling av E18 gjennom Vestkorridoren. Dette er kritisk, da kommunens arealstrategi er basert på høy tetthet i knutepunktene og E18 i tunnel under disse. Asker kommune forutsetter at mer komplette samfunnsøkonomiske beregninger, som inkluderer arealutviklingsbehov, legges til grunn når Samferdselsdepartementet utarbeider de endelige prioriteringene for NTP 2022-2033.



8. Asker kommune er kritisk til hvordan kostnadsoptimaliserende vurderinger av E18 (SPA) ble gjennomført i 2018, der vegvesenets ulike regioner vurderte hver sin delstrekning av Vestkorridoren. Tidligere optimaliseringsarbeid ble i liten grad hensyntatt. Etter kommunens mening, representerer vurderingene en oppstykket vurdering av kostnadsreduserende tiltak for veianlegget, uten helhetlig systemanalyse og arealbehov i knutepunktene. Asker kommune stiller derfor spørsmål til grunnlaget for kostnadsoptimaliseringen, og om beregnet nytteeffekt omfatter arealutvikling i tråd med Statlig planretningslinje for areal, bolig og transportutvikling.
9. Asker kommune er bekymret for Statens vegvesens signaler om at finansieringsrammene til byvekstavtaler ikke dekker tilskuddsbehov for drift av kollektivtransport og bygging av sykkelanlegg fram til 2029. Asker kommune ber om at økt statlig bidrag innlemmes i NTP 2022-33 for å sikre utvikling av kollektivtilbudet og nasjonale/ regionale sykkelanlegg i tråd med øket transportbehov.
10. Asker kommune påpeker bekymring for økt gjennomgangstrafikk på fylkesveiene Røykenveien og Slemmestadveien, dette som følge av generell trafikkvekst og opprusting av E134. Av hensyn til trafiksikkerhet, bussframkommelighet, stedsutvikling og miljø, forutsettes disse fylkesveiene prioritert i NTP 2022-2033.
11. Asker kommune stiller seg bak transportvirksomhetenes prioritering av E134 Dagslett - Linnes og nytt løp i Oslofjordtunnelen.
12. Asker kommune stiller seg bak Jernbanedirektoratet/ Bane Nor sin strategi for tilbudsforbedringen: «tilrettelegge for et effektivt og kapasitetssterkt kollektivtilbud for de økende reisestrømmene inn og ut av de største byene». Samtidig etterlyser Asker kommune en tydeligere satsing på grenbanene, med kortere reisetid eller økt frekvens mellom Spikkestad og Oslo. Asker kommune ber om at det utarbeides KVV eller utredning for hele lokaltogstrekningen Spikkestad-Oslo, med kortere reisetid eller høyere frekvens, behov for vendespor på Asker stasjon og hensettingsspor mellom Asker og Spikkestad.
13. Asker kommune vil påpeke behovet for en tydelig prioritering av sykkelanlegg i regionen, for å bidra til økt sykkelandel til tog, buss, båt, – og «helt frem».

Med vennlig hilsen
Toril Skovli

Samferdselsplanlegger

Vedlegg:

- Saksfremlegg fra formannskapsbehandling 16. juni 2020
- Protokoll fra formannskapsbehandling 16. juni 2020



Dokumentet er elektronisk godkjent.



Saksprotokoll

Arivsak
19/00044

Saksbehandler
Toril Skovli

Behandlet av
1 Formannskapet

Møtedato
16.06.2020

Saksnr.
129/20

Nasjonal transportplan 2022-2033 -

Asker kommunes innspill til transportvirksomhetenes svar på Samferdselsdepartementets oppdrag

Formannskapet har behandlet saken i møte 16.06.2020 sak 129/20

Behandling

Elisabeth Holter Schøyen (V) fremmet på vegne av H,V,Sp,KrF følgende forslag til endring i punkt 13, siste setning:

Samtidig etterlyser Asker kommune en tydeligere satsing på grenbanene, med kortere reisetid eller økt frekvens mellom Spikkestad og Oslo. Asker kommune ber om at det utarbeides KVVU eller utredning for hele lokaltogstrekningen Spikkestad-Oslo, med kortere reisetid eller høyere frekvens, behov for vendespor på Asker stasjon og hensettingsspor mellom Asker og Spikkestad.

Hanne Lisa Matt (MDG) fremmet på vegne av MDG,SV følgende endringspunkter:

Endring punkt 2: Stryk avsnittets setning 2 og erstatt med:

“En miljøriktig oppgradering av eksisterende E18 og avbøtende tiltak i Vestkorridoren er en viktig forutsetning for kommunenes arealstrategier og bør derfor planlegges uavhengig, stedstilpasset og iverksettes snarest.”

Nytt punkt 3:

Transportvirksomhetenes oppdragssvar gir et tydelig signal om at en sammenhengende ny utbygging av E18 Vestkorridor ikke er samfunnsøkonomisk nyttig. Asker kommune ber i tråd med dette om at NTP 2022-2033 prioriterer stedstilpassede tiltak som forbedrer eksisterende E18 med tanke på støy, forurensing, byutvikling og fremkommelighet for buss og sykkel.

Asker kommune savner signaler fra transportvirksomhetene om å ta i bruk ny teknologi for å utnytte eksisterende veinett bedre (smart trafikkstyring), prioriteringer av miljøvennlige hurtigbåtf forbindelser på fjorden og en storsatsing på oppgradering og modernisering av kollektivtilbudet med sømløse overganger, lave priser og brukervennlige billettsystemer på tvers av transportmidlene.

Nytt punkt 4:

Asker kommune stiller seg bak Viken fylkeskommunens innspill til ny NTP 2022-2033 og at E18 Vestkorridor løses gjennom Oslopakke 3 forhandlinger. Asker kommune mener at Norge trenger en ny, grønn tilnærming i NTP-arbeidet. Asker kommune mener at prosjekter som ikke lever opp til kravene av en fremtidsrettet, grønn samferdselspolitikk bør tas ut av eksisterende NTP. Dvs prosjekter som baserer seg på positive analyser om samfunnsøkonomisk nytte men hvor de såkalte ikke-prissatte-verdiene ikke vektas høyt og i tråd med bærekraftsmålene. Prioriteringsrekkefølgen i eksisterende NTP bør endres i tråd med dette.

Endring punkt 5: Stryk de siste to setningene og erstatt med:

“Kommunen påpeker viktigheten av en god løsning for Lysaker kollektivterminal. Denne kan ifølge fagetatene gjennomføres uavhengig av utbygging av E18.”

Nytt punkt 6:

For å oppnå fremdrift og betydelige forbedringer for lokalsamfunnene langs eksisterende E18 må programområde tiltak og midler til lokal, uavhengig planlegging og bygging av tiltak sikres i NTP 2022-2033.

Endring punkt 7:

Stryk setning “Dette er kritisk, da kommunens arealstrategi er basert på høy tetthet i knutepunktene og E18 i tunnel under disse.”

Legg til “klima- og miljømessig” i siste setning slik at det lyder:

“Asker kommune forutsetter at mer komplette *klima- og miljømessige* og samfunnsøkonomiske beregninger, som inkluderer arealutviklingsbehov, legges til grunn når Samferdselsdepartementet utarbeider de endelige prioriteringene for NTP 2022-2033.”

Punkt 9: Stryk

Endring punkt 11: Siste setning skal lyde (endring i rødt):

Av hensyn til trafiksikkerhet, bussfremkommelighet, stedsutvikling og miljø forutsettes at *programområdetiltak og smart trafikkstyring på disse fylkesveiene prioriteres i NTP 2022-2033.*

Tillegg punkt 12: Legg til en leddsetning:

... , *men er imot å utvide til firefelts E134 gjennom Asker.*

Nytt punkt 15

Som overordnet innspill mener Asker kommune at NTP må bli et forpliktende verktøy for å nå ambisiøse klima- og miljømål samtidig som den bidrar til å endre transportvaner og nå målet om bærekraftig bevegelsesfrihet. Transportvirksomhetenes innspill bør fremheve dette i enda større grad. Det viktigste grepet er å faktisk prioritere kollektiv, sykkel og gange og flytte godstransport til bane og sjø, noe det er tverrpolitisk enighet om. Det innebærer å flytte store investeringsmidler fra vei og til modernisering og oppgradering av drift og infrastruktur for tog og kollektivtransport, samt en satsing på ny teknologi, nullutslippsfartøy og bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur. Trafikksikkerhet, folkehelse, klimaavtrykk og arealkonflikter, særlig med tanke på matjord, våtmark, marine økosystemer og kystsone, må være førende for prioriteringene og en infrastrukturutvikling innenfor jordens tålegrense.

Ordfører foreslo følgende alternativ til punkt 4:

Nasjonal transportplan for 2022-2033 må bygge på stortingsvedtak om en sammenhengende utbygging av E18 Lysaker – Drengsrud. Dette er en videreføring av prioriteringsrekkefølgen for riksveiprosjektene fra NTP 2018-2029.

Ole Jacob Johansen (FrP) foreslo følgende endring i punkt 5:

Følgende formuleringer utgår:

Det er kommet gode innspill om forbedring av plangrepet i Oslopakke 3-forhandlingene, som sikrer bussprioritet (ved å innpasse kollektivfelt som del av motorveien), unngår øket kapasitet i ordinære kjørefelt og gir bedre stedstilpasning (ved at lokalbusser gis prioritet på lokalveiene). Forslagene innebærer også kostnadsbesparelser.

Innstillingens punkt 1 ble enstemmig vedtatt.

Matts forslag til endring i punkt 2 fikk 2 stemmer (MDG,SV) og falt.

Innstillingens punkt 2 ble vedtatt, mot 2 stemmer (MDG,SV).

Matts forslag til punkt 3 ble satt opp mot innstillingen.

Matts forslag fikk 2 stemmer (MDG,SV), og falt.

Matts forslag til punkt 4 ble satt opp mot ordførers forslag.

Matts forslag fikk 2 stemmer (MDG,SV), og falt.

Johansen forslag til endring i punkt 5 fikk 1 stemme (FrP), og falt.

Matts forslag til endring i punkt 5 fikk 2 stemmer (MDG,SV), og falt.

Innstillingens punkt 5 ble vedtatt, mot 3 stemmer (MDG,SV,FrP).

Matts forslag til punkt 6 ble satt opp mot innstillingen.

Matts forslag fikk 2 stemmer (MDG,SV), og falt.

Matts forslag til endring av punkt 7 fikk 2 stemmer (MDG,SV), og falt.

Innstillingens punkt 7 ble vedtatt, mot 2 stemmer (MDG,SV).

Innstillingens punkt 9 ble vedtatt, mot 2 stemmer (MDG,SV).

Innstillingens punkt 10 ble enstemmig vedtatt.

Matts forslag til endring i punkt 11 fikk 2 stemmer (MDG,SV), og falt.

Innstillingens punkt 11 ble deretter enstemmig vedtatt.

Innstillingen punkt 12 ble enstemmig vedtatt.

Matts forslag til tillegg i punkt 12 fikk 2 stemmer (MDG,SV), og falt.

Innstillingens punkt 13, med Holter-Schøyens forslag til endring, ble vedtatt, mot 2 stemmer (A).

Innstillingens punkt 14 ble enstemmig vedtatt.

Matts forslag til nytt punkt 15 fikk 2 stemmer (MDG,SV), og falt.

Ordfører foreslo å endre nummereringen av punktene 9-14 til 8-13.

Vedtak

1. Samferdselsdepartementet har lagt transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet ut på høring. Det er positivt at Asker kommune gis innsikt i det faglige grunnlagsarbeidet for ny Nasjonal transportplan 2022-2033 og får anledning til å kommentere disse viktige grunnlagsdokumentene.

Kommunen viser til sitt innspill til NTP 2022-2033, dette kan leses som del av Vikens fylkeskommunes innspill. Kommunen hadde på det tidspunkt ikke kunnskap om de faglige utredningene som nå foreligger, og vil derfor kommentere disse mer særskilt i det følgende:

2. Bybåndet i Asker og Bærum gjennomgår en stadig befolkningsvekst. I tråd med regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus har Asker og Bærum kommune lagt knutepunktsutvikling til grunn for sine arealstrategier. En ny E18 i

Vestkorridoren med tunneler under tettstedene frigjør arealer til byutvikling og er en viktig forutsetning for kommunenes arealstrategier.

Asker kommune forutsetter at fremtidig planlegging av E18 Lysaker-Drengsrud baseres på målsetninger i Statlig planretningsretningslinje: «planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet». Kommunen ber derfor om at mernytten i form av regionale virkninger, knutepunktfortetting og byvekstavgiftens målsetninger innlemmes i prioriteringsgrunnlaget til NTP.

3. Ut fra transportvirksomhetenes oppdragssvar fremstår det uklart om transportvirksomhetene prioriterer en sammenhengende og helhetlig utbygging av E18 i Vestkorridoren.
I regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2018 – 2029 av 5. april 2016 står det: «..Regjeringen vil derfor understreke at det legges til grunn en utbygging fra Strand uten opphold, slik at fordyrende løsninger unngås. Regjeringen går inn for en helhetlig og sammenhengende utbygging av E18.» Stortinget har vedtatt dette prinsippet. Asker kommuner forutsetter at Stortingets vedtak videreføres i NTP 2022-2033.
4. Nasjonal transportplan for 2022-2033 må bygge på stortingsvedtak om en sammenhengende utbygging av E18 Lysaker – Drengsrud. Dette er en videreføring av prioriteringsrekkefølgen for riksveiprojektene fra NTP 2018-2029.
5. Statens vegvesen beskriver etappe 1, E18 Lysaker – Ramstadsletta som bundet prosjekt i fagutredning nr. 9. Det er kommet gode innspill om forbedring av plangrepet i Oslopakke 3-forhandlingene, som sikrer bussprioritet (ved å innpasse kollektivfelt som del av motorveien), unngår øket kapasitet i ordinære kjørefelt og gir bedre stedstilpasning (ved at lokalbusser gis prioritet på lokalveiene). Forslagene innebærer også kostnadsbesparelser. Kommunen påpeker viktigheten av å innlemme en god løsning for Lysaker kollektivterminal i prosjekt E18 Vestkorridoren. Asker kommune forutsetter at etappe Lysaker-Ramstadsletta bygges ut i henhold til tidsplanen i NTP 2018-2029.
6. For å oppnå en sammenhengende og helhetlig utbygging av E18 i Vestkorridoren (Lysaker-Drengsrud) må midler til planlegging og bygging sikres i NTP 2022-2033. Asker kommune forutsetter at videre planlegging av E18 Ramstadsletta - Drengsrud baseres på prinsipper som Oslopakke 3-forhandlingene 2020 lander på. Til orientering, så stilles det krav om optimalisering i både reguleringsplan for Lysaker – Ramstadsletta og i kommunedelplan for E18 Slependsen-Drengsrud.

7. I fagutredning nr. 9 har Samferdselsdepartementet definert at samfunnsøkonomiske beregninger skal ligge til grunn for prioritering av prosjekter i første seksårsperiode. I andre periode skal veistrekninger med størst trafikale utfordringer vektlegges. Fagutredningene synliggjør ikke hvordan transportvirksomhetene vurderer fremtidig utvikling av E18 gjennom Vestkorridoren. Dette er kritisk, da kommunens arealstrategi er basert på høy tetthet i knutepunktene og E18 i tunnel under disse. Asker kommune forutsetter at mer komplette samfunnsøkonomiske beregninger, som inkluderer arealutviklingsbehov, legges til grunn når Samferdselsdepartementet utarbeider de endelige prioriteringene for NTP 2022-2033.
8. Asker kommune er kritisk til hvordan kostnadsoptimaliserende vurderinger av E18 (SPA) ble gjennomført i 2018, der vegvesenets ulike regioner vurderte hver sin delstrekning av Vestkorridoren. Tidligere optimaliseringsarbeid ble i liten grad hensyntatt. Etter kommunens mening, representerer vurderingene en oppstykket vurdering av kostnadsreduserende tiltak for veianlegget, uten helhetlig systemanalyse og arealbehov i knutepunktene. Asker kommune stiller derfor spørsmål til grunnlaget for kostnadsoptimaliseringen, og om beregnet nytteeffekt omfatter arealutvikling i tråd med Statlig planretningslinje for areal, bolig og transportutvikling.
9. Asker kommune er bekymret for Statens vegvesens signaler om at finansieringsrammene til byvekstavtaler ikke dekker tilskuddsbehov for drift av kollektivtransport og bygging av sykkelanlegg fram til 2029. Asker kommune ber om at økt statlig bidrag innlemmes i NTP 2022-33 for å sikre utvikling av kollektivtilbudet og nasjonale/ regionale sykkelanlegg i tråd med øket transportbehov.
10. Asker kommune påpeker bekymring for økt gjennomgangstrafikk på fylkesveiene Røykenveien og Slemmestadveien, dette som følge av generell trafikkvekst og opprusting av E134. Av hensyn til trafiksikkerhet, bussframkommelighet, stedsutvikling og miljø, forutsettes disse fylkesveiene prioritert i NTP 2022-2033.
11. Asker kommune stiller seg bak transportvirksomhetenes prioritering av E134 Dagslett Linnes og nytt løp i Oslofjordtunnelen.
12. Asker kommune stiller seg bak Jernbanedirektoratet/ Bane Nor sin strategi for tilbudsforbedringen: «tilrettelegge for et effektivt og kapasitetssterkt kollektivtilbud for de økende reisestrømmene inn og ut av de største byene». Samtidig etterlyser Asker kommune en tydeligere satsing på grenbanene, med

kortere reisetid eller økt frekvens mellom Spikkestad og Oslo. Asker kommune ber om at det utarbeides KVVU eller utredning for hele lokaltogstrekningen Spikkestad-Oslo, med kortere reisetid eller høyere frekvens, behov for vendespor på Asker stasjon og hensettingsspor mellom Asker og Spikkestad.

13. Asker kommune vil påpeke behovet for en tydelig prioritering av sykkelanlegg i regionen, for å bidra til økt sykkelandel til tog, buss, båt – og «helt frem».



Saksframlegg

Arkivsak
19/00044-3

Saksbehandler
Toril Skovli

Behandles av
Formannskapet

Møtedato
16.06.2020

Nasjonal transportplan 2022-2033 - Asker kommunes innspill til transportvirksomhetenes svar på Samferdselsdepartementets oppdrag

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Samferdselsdepartementet har lagt transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet ut på høring. Det er positivt at Asker kommune gis innsikt i det faglige grunnlagsarbeidet for ny Nasjonal transportplan 2022-2033 og får anledning til å kommentere disse viktige grunnlagsdokumentene.

Kommunen viser til sitt innspill til NTP 2022-2033, dette kan leses som del av Vikens fylkeskommunes innspill. Kommunen hadde på det tidspunkt ikke kunnskap om de faglige utredningene som nå foreligger, og vil derfor kommentere disse mer særskilt i det følgende:

2. Bybåndet i Asker og Bærum gjennomgår en stadig befolkningsvekst. I tråd med regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus har Asker og Bærum kommune lagt knutepunktsutvikling til grunn for sine arealstrategier. En ny E18 i Vestkorridoren med tunneler under tettstedene frigjør arealer til byutvikling og er en viktig forutsetning for kommunenes arealstrategier.

Asker kommune forutsetter at fremtidig planlegging av E18 Lysaker-Drengsrud baseres på målsetninger i Statlig planretningsretningslinje: «planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet». Kommunen ber derfor om at mernytten i form av regionale virkninger, knutepunktfortetting og byvekstavtalens målsetninger innlemmes i prioriteringsgrunnlaget til NTP.

3. Utfra transportvirksomhetenes oppdragssvar fremstår det uklart om transportvirksomhetene prioriterer en sammenhengende og helhetlig utbygging av E18 i Vestkorridoren.
I regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2018 – 2029 av 5.april 2016 står det: «..Regjeringen vil derfor understreke at det legges til grunn en utbygging fra Strand uten opphold, slik at fordyrende løsninger unngås. Regjeringen går inn for en helhetlig og sammenhengende utbygging av E18.» Stortinget har vedtatt dette prinsippet. Asker kommuner forutsetter at Stortingets vedtak videreføres i NTP 2022-2033.
4. Asker kommune stiller seg bak Viken fylkeskommunes innspill til ny NTP 2022-2033 om å videreføre prioriteringsrekkefølgen for riksveiprosjektene fra NTP 2018-2029, der E18 Lysaker -Strand, E18 Strand – Ramstadsletta - Slependsen og E18 Slependsen - Drengsrud inngår.
5. Statens vegvesen beskriver etappe 1, E18 Lysaker – Ramstadsletta som bundet prosjekt i fagutredning nr. 9. Det er kommet gode innspill om forbedring av plangrepet i Oslopakke 3-forhandlingene, som sikrer bussprioritet (ved å innpasse kollektivfelt som del av motorveien), unngår øket kapasitet i ordinære kjørefelt og gir bedre stedstilpasning (ved at lokalbusser gis prioritet på lokalveiene). Forslagene innebærer også kostnadsbesparelser. Kommunen påpeker viktigheten av å innlemme en god løsning for Lysaker kollektivterminal i prosjekt E18 Vestkorridoren. Asker kommune forutsetter at etappe Lysaker-Ramstadsletta bygges ut i henhold til tidsplanen i NTP 2018-2029.
6. For å oppnå en sammenhengende og helhetlig utbygging av E18 i Vestkorridoren (Lysaker-Drengsrud) må midler til planlegging og bygging sikres i NTP 2022-2033. Asker kommune forutsetter at videre planlegging av E18 Ramstadsletta - Drengsrud baseres på prinsipper som Oslopakke 3-forhandlingene 2020 lander på. Til orientering, så stilles det krav om optimalisering i både reguleringsplan for Lysaker – Ramstadsletta og i kommunedelplan for E18 Slependsen-Drengsrud.
7. I fagutredning nr. 9 har Samferdselsdepartementet definert at samfunnsøkonomiske beregninger skal ligge til grunn for prioritering av prosjekter i første seksårsperiode. I andre periode skal veistrekninger med størst trafikale utfordringer vektlegges. Fagutredningene synliggjør ikke hvordan transportvirksomhetene vurderer fremtidig utvikling av E18 gjennom Vestkorridoren. Dette er kritisk, da kommunens arealstrategi er basert på høy tetthet i knutepunktene og E18 i tunnel under disse. Asker kommune forutsetter at mer komplette samfunnsøkonomiske beregninger, som inkluderer

arealutviklingsbehov, legges til grunn når Samferdselsdepartementet utarbeider de endelige prioriteringene for NTP 2022-2033.

9. Asker kommune er kritisk til hvordan kostnadsoptimaliserende vurderinger av E18 (SPA) ble gjennomført i 2018, der vegvesenets ulike regioner vurderte hver sin delstrekning av Vestkorridoren. Tidligere optimaliseringsarbeid ble i liten grad hensyntatt. Etter kommunens mening, representerer vurderingene en oppstykket vurdering av kostnadsreducerende tiltak for veianlegget, uten helhetlig systemanalyse og arealbehov i knutepunktene. Asker kommune stiller derfor spørsmål til grunnlaget for kostnadsoptimaliseringen, og om beregnet nytteeffekt omfatter arealutvikling i tråd med Statlig planretningslinje for areal, bolig og transportutvikling.
10. Asker kommune er bekymret for Statens vegvesens signaler om at finansieringsrammene til byvekstavgifter ikke dekker tilskudsbehov for drift av kollektivtransport og bygging av sykkelanlegg fram til 2029. Asker kommune ber om at økt statlig bidrag innlemmes i NTP 2022-33 for å sikre utvikling av kollektivtilbudet og nasjonale/ regionale sykkelanlegg i tråd med øket transportbehov.
11. Asker kommune påpeker bekymring for økt gjennomgangstrafikk på fylkesveiene Røykenveien og Slemmestadveien, dette som følge av generell trafikkvekst og opprusting av E134. Av hensyn til trafiksikkerhet, bussframkommelighet, stedsutvikling og miljø, forutsettes disse fylkesveiene prioritert i NTP 2022-2033.
12. Asker kommune stiller seg bak transportvirksomhetenes prioritering av E134 Dagslett Linnes og nytt løp i Oslofjordtunnelen
13. Asker kommune stiller seg bak Jernbanedirektoratet/ Bane Nor sin strategi for tilbudsforbedringen: «tilrettelegge for et effektivt og kapasitetssterkt kollektivtilbud for de økende reisestrømmene inn og ut av de største byene». Samtidig etterlyser Asker kommune en tydeligere satsing på grenbanene, med økt frekvens mellom Asker og Spikkestad
14. Asker kommune vil påpeke behovet for en tydelig prioritering av sykkelanlegg i regionen, for å bidra til økt sykkelandel til tog, buss, båt – og «helt frem»

1. Sammendrag og konklusjon

Føringer fra Samferdselsdepartementet innebærer at transportvirksomhetene skal gi konkrete anbefalinger i første seksårsperiode, mens det i andre seksårsperiode skal fokuseres på korridorer med størst trafikale utfordringer.

Korridor 3, deriblant E18 Vestkorridoren, inngår ikke i prosjekttabellen til Statens vegvesen, til tross for at veistrekningen er en av Norges mest trafikkerte. Vegvesenet etterlater derfor usikkerhet om etaten i det hele tatt mener at ny E18 skal ferdigstilles gjennom Vestkorridoren.

Asker kommune skal i henhold til kommuneplanens samfunnsdel sikre høy arealutnyttelse i tettstedene og tilrettelegge for at boliger, arbeidsplasser, offentlig tjenesteyting, privat service, kultur- og idrettstilbud lokaliseres kollektivnært og ved knutepunktene. Slik utvikling er i tråd med statlig planretningslinje som sier at: «Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene»

Nytt veisystem i E18-korridoren er en viktig brikke i bærekraftig arealutvikling i bybåndet gjennom Asker og Bærum kommuner, hvor tunnel under tettstedene er det essensielle plangrepet. Det faktum at Statens vegvesen ikke nevner E18 mellom Ramstadsletta og Drengsrud er kritisk og må besvares av Samferdselsdepartementet.

Kommunedirektøren anbefaler at Samferdselsdepartementet gjør en helhetlig samfunnsøkonomisk vurdering ved utarbeidelse av NTP 2022-2033. Det må gjennomføres streknings- / korridorvis analyse og helhetlige nyttebetraktninger. Kommunedirektøren anbefaler et særlig fokus på samordnet areal og transportutvikling som inkluderer lokalt miljøaspekt (forurensning, støy, barrierer, trafiksikkerhet), sykkelanlegg og busstilbud. Et særlig fokus må rettes mot de to fylkesveiene Røykenveien og Slemmestadveien, som inngår i det overordnede, regionale transportsystemet.

Videre prosess

Departementet vil etter høringsfristen 1. juli 2020 gjøre en helhetlig vurdering av alle utredninger og innspill. Samferdselsdepartementet skal etter planen fremlegge forslag til NTP 2022-33 til offentlig ettersyn vår 2021. Da vil kommunen på ny få mulighet til å gi innspill. Stortingsmelding om NTP 2022-2033 skal etter planen fremlegges Stortinget til behandling i juni 2021.

2. Bakgrunn for saken/saksopplysninger

2.1 Bakgrunn

Asker kommune har allerede gitt innspill til NTP 2022-2033 via Viken fylkeskommune, basert på føringer fra fylkeskommunen og staten (formannskapsbehandling 13.2.2020).

I ettertid har Samferdselsdepartementet sendt transportvirksomhetenes oppdragssvar på høring. Høringsfristen er satt til 1. juli 2020, noe som gjør at Viken fylkeskommune ikke rekker å involvere kommunene. Kommunene er derfor oppfordret til å avgi uttalelse direkte til Samferdselsdepartementet. Denne saken dreier seg altså om uttalelse til transportvirksomhetenes utredninger, med fokus på oppdrag 9 (prioriteringer). Lenke til NTP-sidene med alle dokumentene:

<https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/ntp-2022-2033-i-arbeid-ny/nasjonal-transportplan-2022-2033---i-arbeid/oppdrag-til-virksomhetene/id2643273/>

2.2 Oppsummering av transportvirksomhetenes svar på oppdrag 9 (prioriteringer)

Transportvirksomhetene har levert et betydelig materiale som svar på samferdselsdepartementets oppdrag. Etter en første gjennomgang av besvarelsene har Samferdselsdepartementet sendt 84 oppfølgende spørsmål til virksomhetene, noe som tilsier behov for ytterligere utdypninger. Svarene skal foreligge innen 29. mai 2020.

Det er krevende å sette seg inn i utredningenes forutsetninger/ rammer og vektingsgrunnlag. Utredningene gir ikke informasjon om hvordan transportvirksomhetene vurderer utviklingen av E18, og dermed hvordan kommunen skal forholde seg til egen arealutvikling.

2.2.1 Statens vegvesen

Overordnet:

- Vegvesenet tar utgangspunkt i målstrukturen for NTP 2018-2029
- Prioritering av midler:
 - Mer for pengene (økt nytte/reduert kostnad)
 - Mer trafiksikker vei for pengene
 - Ta vare på veinettet - ta igjen vedlikeholdsetterslep
 - Utbygging og utbedring over lange strekninger
 - Klima
- Trafiksikkerhet:
 - Mål om maks 350 hardt skadde/drepte og av disse maksimalt 50 drepte innen 2030. Mål om ingen omkomme innen 2050.

- Tiltak: møtefrie veier, utbedring av eksisterende veier
- Digital veinett gir nye muligheter: 7,6 mrd. kroner er avsatt til utvikling

Første seksårsperiode

For ikke-bundne, store prosjekter og OPS-prosjekter har vegvesenet kun rangert etter samfunnsøkonomisk nytte, representert ved netto nytte per kostnad (NNK), i overensstemmelse med oppdrag 9.

- A-ramme (lav ramme): Nytt tunnellop for E134 Oslofjordtunnelen. E18 Lysaker-Strand-Ramstadsletta. Oppstart bygging av Rv 282 Holmenbrua i Drammen. Utbedring av Rv 42 gamle Eigerøyveien-Hovlandsveien
- B-ramme (høy ramme): E39 Ålgård-Hove bygges ut. E134 Dagslett-E18 vil bli bygd ut

Andre seksårsperiode

Vegvesenet synliggjør fordeling av investeringsmidlene mellom korridorer, der korridorene med de største trafikale utfordringene og med aktuelle prosjekter som vil gi høy NNK er prioritert. Det er ikke oppgitt konkrete prosjekter, noe som åpner for utvikling og optimalisering av prosjektporteføljen. Sammen med muligheten til å involvere entreprenøren tidlig, gir dette gode muligheter for kostnadsreduksjon og økt nytte.

- I høy ramme vil det bli ytterligere utbedring av Rv 426 mellom E39 og Egersund.

Korridor 3 er definert som E18 Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger.

E18 Lysaker-Strand-Ramstadsletta er definert som bundet prosjekt og «ligger inne» i NTP 2022-2033. **E18 fra Ramstadsletta og vestover inngår ikke i vegvesenets tabell:**

Tabell 12 Forslag til fordeling av statlige midler til ikke bundne store prosjekter mellom korridorer i siste seksårsperiode. Mill. 2020-kr.

2028-2033				
Korridor	A-ramme 2028-2033		B-ramme 2028-2033	
	Stat	Annen	Stat	Annen
1	<u>3 132</u>	<u>0</u>	<u>3 132</u>	<u>0</u>
2	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
3	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>461</u>	<u>0</u>
4	<u>27 206</u>	<u>16 203</u>	<u>66 559</u>	<u>9 658</u>
5	<u>5 054</u>	<u>0</u>	<u>3 436</u>	<u>0</u>
6	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
7	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>6 943</u>	<u>5 632</u>
8	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
SUM	<u>35 393</u>	<u>16 203</u>	<u>80 530</u>	<u>15 290</u>

Vegvesenet har også synliggjort planleggingsmidler, uten at det er spesifisert hvilke prosjekter midlene er tiltenkt. Vegvesenet skriver: «planleggingsmidlene brukes for å legge til rette for tilstrekkelig planavklaring for investeringer prioritert i Nasjonal transportplan og legge grunnlaget for fremtidig prioritering av en rekke prosjekter og tiltak. Planleggingsoppgavene omfatter arbeid med konseptvalgutredninger, kommunedel- og reguleringsplanlegging av større og mindre investeringsprosjekter samt planlegging av samordnede utbedringer gjennom mindre tiltak langs eksisterende veinett».

2.2.2 Nye veier

Nye Veier kan bidra til å løse transportbehovet i og rundt Oslo, som er knutepunkt av godstransporten nord- og vestover. Osloområdet er en flaskehals for trafikk som skal passere hovedstaden både fra nord til sør og øst til vest. Nedsatt hastighet og mye kø og landets høyeste ÅDT-verdier, gjør at framkommeligheten er redusert både for langtransport inn og ut av landet og for den lokale/regionale trafikken.

Det forventes sterk befolkningsøkning og økt transportbehov i det sentrale Østlandsområdet framover mot 2040. Bedret kommunikasjon gir stort potensial for økt produktivitet når arbeidsmarkeder knyttes tettere sammen. Transportsystemet i og omkring Oslo bør utredes og ses i sammenheng med andre transportformer.

Nye Veier har i denne omgang ikke anbefalt spesielle strekninger i Osloområdet for overføring til Nye Veier. Unntaket er nytt tunnelløp for Oslofjordforbindelsen på E134 som må oppgraderes på grunn av krav i tunnelsikkerhetsforskriften.

2.2.3 Jernbanedirektoratet og Bane Nor

Store deler av tilbudsforbedringene som anbefales for kommende NTP-periode har som formål å tilrettelegge for et effektivt og kapasitetssterkt kollektivtilbud for de økende reisestrømmene inn og ut av de største byene.

Første seksårsperiode (her nevnes aktuelle prosjekter for Asker og Bærum kommuner)

- Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (indre IC), samt 20 hensetningsplasser langs Vestfoldbanen
- Økt ombordkapasitet fra Ski og Lillestrøm–Oslo– Asker/Spikkestad og Stabekk: plattformforlengelser til nytt togmateriell langs forbindelsen Ski–Stabekk (L2)
- Plattformforlengelser til nytt togmateriell langs forbindelsen Lillestrøm–Spikkestad (L1)
- Drammenbanen får signalsystemet ERTMS i 2024, og Oslo S–Asker–Spikkestad innen 2026.

Andre seksårsperiode.

Nivået på drift og vedlikehold trappes opp. I Oslo-navet må behov for kapasitetsøkning løses på en måte som ivaretar driftssikkerhet, sikkerhet og punktlighet. Utfordringene berører store deler av jernbanenettet, og det er høyt prioritert å finne en optimal løsning for å fjerne flaskehalsen.

- Ny rutemodell Østlandet (R2027):
En rekke tiltak for bedre kapasitet. Rutemodellen åpner for at lokaltogene fra Ski/Lillestrøm/Asker til Oslo S går fra femten til fast timinuttersintervall og Ski blir en del av timinutterssystemet for regiontog
- Videre planlegging av nytt dobbeltspor fra Oslo S via Nationaltheatret til Lysaker. Med doblet jernbanekapasitet gjennom Oslo-navet er det mulig å øke frekvensen på flere av banestrekningene, samt øke driftssikkerhet og punktlighet
- Utrede og planlegge aktuelle løsninger som vil styrke de voksende bo- og arbeidsmarkedene i Buskerudbyen (Lier-Kongsberg) for å knytte dem tettere sammen med hverandre og med Oslo.

3. Sakens relevans for de tre bærekraftsdimensjonene

Investering i robust infrastruktur og tilrettelegging for mobilitet der miljø, økonomi og sosial utvikling blir ivaretatt, må være en sentral del av Norges oppfølging av FNs bærekraftsmål og Parisavtalen. Byområdene i Viken står foran en fortsatt kraftig befolkningsvekst, og de transportmessige konsekvensene av veksten kan ha følger både for miljøkvaliteter, klimagassutslipp, næringsutvikling og levekår. Asker kommune legger regionale areal- og transportplaner og statlige planretningslinjer legges til grunn for sin arealutvikling.

Nytt løp i E134 Oslofjordforbindelse og ny E134 mellom Dagslett og E18 Lier kompletterer riksveiforbindelsen sør for Oslo og er avgjørende for å lykkes med å lede gods- og næringstrafikk utenom kommunens lokalmiljøer langs fylkesveinettet.

Ved å legge E18 under utvalgte tettsteder, kan det bygges tettere, tryggere og mer transporteffektivt. Med tunnel under Asker sentrum kan nye boligområder, arbeidsplasser, handel/ service og kultur/ idrett etableres i gangavstand til kollektivtransport. Flere kan gå, sykle og ta kollektivtransport mellom bosted, skole, arbeid og fritid. Slik arealutvikling bygger opp om de tre bærekraftsdimensjonene: sosial, miljø og økonomi.

4. Tidligere behandling

Askers innspill til prioriteringer i Nasjonal transportplan 2022-2033 ble behandlet av formannskapet 13. februar 2020. Se vedtakspunktene i vedlegg.

5. Kommunedirektørens vurdering

Saken dreier seg om kommunens innspill til transportvirksomhetenes besvarelser på Samferdselsdepartementets oppdragsbrev. Kommunens innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033 er ekspedert i egen sak, behandlet av Asker formannskap 13. februar 2020.

Saksforberedelsene er gjort i samarbeid med administrasjonen i Bærum kommune, og vedtakspunktene 1-10 er koordinert. Bærum kommune skal behandle saken 24.juni 2020. Formen på vedtaket er mer beskrivende og argumenterende enn normalt. Dette for lette arbeidet til Samferdselsdepartementet ved å gi et helhetlig innspill på vedtaksnivå.

Statens vegvesen gir en teknisk tilbakemelding basert på netto nytte pr kostnad (NNK), en enhet som er vanskelig å forholde seg til. Det er nærliggende å tro at kostnadsoptimalisering som vegvesenet utførte i 2019 ligger til grunn. Disse synes vurdert stykkevis og delt, og uten tilstrekkelig hensyn til bl.a. optimaliseringsrapport

på Slependen, som antyder kr 500 millioner i kostnadsreduksjon ved å flytte parselldelet. Etter kommunedirektørens syn mangler en sammenhengende vurdering av E18 Vestkorridoren som belyser samlet nyttegevinst.

Samferdselsdepartementet ber om at transportvirksomhetene er konkrete i sin anbefaling i første seksårsperiode, mens det i andre seksårsperiode skal fokuseres på korridorer som har de største trafikale utfordringene. Korridor 3, deriblant E18 Vestkorridoren, inngår ikke i prosjekttabellen til Statens vegvesen, til tross for at veistrekningen er en av Norges mest trafikkerte. Vegvesenets svar etterlater sådan usikkerhet om etaten i det hele tatt mener at ny E18 skal ferdigstilles gjennom Vestkorridoren. Samferdselsdepartementet bør forklare hvordan dette skal forstås.

Stortingets vedtak fra 2016 om sammenhengende utbygging av E18 mellom Lysaker og Drengsrud i Asker er i tråd med prinsipper i regionale arealplaner som lokaliserer befolkningsveksten i knutepunktene. Midler til bygging av det nye samferdselsanlegget mellom Lysaker og Ramstadsletta er sikret i gjeldende NTP, mens planleggingsmidler til delstrekningene videre vestover må sikres i NTP 2022-2033. Etter pågående Oslopakke3 - forhandlinger, er det nærliggende å anta at ny E18 gjennom Vestkorridoren baseres på følgende prinsipp: separat bussvei erstattes med kollektivfelt i begge retninger på ny E18, E18 får tre felt i hver retning og sikkerhet i tunnelene ivaretas ved at kollektivfeltene åpnes for ordinær trafikk ved ulykker.

Det samlede transportbehovet skal fordeles på kollektivtransport (tog, buss og båt), sykling, gange og biltransport. NTP må ta stilling til hvordan transportbehovet skal fordeles. Investeringsbehovet må gjenspeile investeringsbehov for alle transportmidler, basert på en helhetlig vurdering for hele Vestkorridoren. Fylkesveiene Røykenveien og Slemmestadveien knytter søndre Asker sammen med regionbyen Asker og bybåndet inn mot Oslo, på lik linje med Bærumsdiagonalen. Fremtidig skal E134 og E18 fungere som det regionale veinettet sør for Oslo, mens gjennomgangstrafikken ledes i dag via disse fylkesveiene med all negativ belastning det medfører. Fylkesveiene skal ivareta trafiksikkerhet, samt transporttilbud for fotgjengere, syklist, busser og ordinær biltransport. Det er stort behov for å oppgradere disse veiene i takt med transportbehovet og ønsket transportfordeling. Det er særlig behov for tiltak på Røykenveien (tunnel inn mot Asker sentrum) og Slemmestadveien ved Holmen (Syverstadadiagonalen) for å sikre vedtatt stedsutvikling i regional plan for areal og transport for Akershus.

Fylkeskommune og kommune har hovedansvaret for båt, buss, sykkel og fotgjengeranlegg. Transportvirksomhetenes oppdragssvar beskriver i liten grad investeringsbehov for disse transportmidlene. I følge nullvekstmålet forutsettes det at buss og sykkeltransport tar en betydelig andel av fremtidig transportbehov. Et regional hovedsykkelveinett er et viktig virkemiddel for å nå nullvekstmålet, på lik linje med kollektivtilbud. Det kan være en ide å etablere sykkelvei langs E18 og sikre

bussprioritering i forkant av motorvei-utbyggingen, som et aktivt grep på vei mot nullvekst i persontransport.

Nytt løp i E134 Oslofjordforbindelse og ny E134 mellom Dagslett og E18 Lier kompletterer riksveiforbindelsen sør for Oslo og er avgjørende for avlaste fylkesveinettet. Oslofjordforbindelsen ligger inne i første seksårsperiode (lav ramme), mens E134 Dagslett-E18 vil bli bygd ut med høy ramme.

Jernbanedirektoratet/ Bane Nor har følgende strategi for tilbudsforbedringen innenfor banesegmentet: «tilrettelegge for et effektivt og kapasitetssterkt kollektivtilbud for de økende reisestrømmene inn og ut av de største byene». Kommunedirektøren stiller seg bak denne strategien, men etterlyser en tydeligere satsing på grenbanene og spesielt Spikkestadbanen, som bør få økt frekvens mellom Asker og Spikkestad.

Lars Bjerke
kommunedirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Vedlegg:

Saksprotokoll FSK, 13022020, Sak 30_20, NTP 2022-2033 – Asker kommunes innspill om prioriteringer (3)
Høring fra Viken fylkeskommune til transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer (saksframlegg til fylkestingsbehandling 18.juni 2020)