

Erik Øyno  
erikoyno@online.no  
Reistadveien 22a  
1394 Nesbru

Asker, 30. juni 2016

## **Innsigelser Nasjonal Transportplan Trasevalg E18 Asker med fokus på Parsell 2; Høn – Slependen er gjort på bristende premisser.**

- *Askers politikere benytter Statlige samferdselsmidler for å realisere en visjon om en Holmen Fjordby. Kommunens politikere prioriterer i reguleringsarbeidet dyre og dårlige samferdselsløsninger fremfor billigere løsninger som møter samfunnets behov bedre.*
- *Asker kommune sin reguleringsplan for E18 inkluderer utbygging av Holmen Fjordby. Visjonen om Fjordby koster Staten 1,4 mrd kroner ekstra og forhindrer Askers beboere fra å få en lang tunnel fra Nesbru til Haga.*
- *Ved valg av kort tunnel (Alternativ 2A) og flytting av Slemmestadveien (Fv 165) fra Holmen med ny trase over jordbruks og grøntareal subsidierer Asker kommune og Staten private eiendomsutviklere på Holmen fremfor Askers beboere med Statlige midler.*
- *Det er for mange av og påkjøringer til E18 i Asker i forhold til innbyggertallet i kommunen. Asker kommune vil bruke E18 som lokal trafikk åre, dette skaper kø og trafikksituasjoner.*
- *Jeg innstiller på at Stat og Vegvesen vurderer på nytt E18 i lang tunnel fra Nesbru til Haga (Alternativ 2B uten Holmen Fjordby), beholder dagens E18 trase som lokalvei samt buss og sykkelvei.*

Asker kommune sin innstilling til E18 trasevalg for Slependen – Drengsrud (Alternativ 2A) er foretrukket fordi visjonen om en Holmen Fjordby var inkludert som en forutsetning fra lokalpolitikere ved trasevalget for ny E18. Ved å velge Alternativ 2A for E18 Slependen-Drengsrud velger Asker kommune en dyr og dårlig løsning for trafikanter, dagens beboere og samfunnet.

«Alternativ 2A» overfører verdier fra private husholdninger i området til fordel for eiendomsinvestorer og næringsinteresser på Holmen. Ved å innstille på trasevalg «Alternativ 2A» tilrettelegger Asker kommune for utvikling av Holmen Fjordby på Statens og Askers innbyggers bekostning. Dette vil være en subsidiering av enkeltinvestorer og næringsinteresser på bekostning av fellesskapets interesser.

Et trasevalg som ikke er vurdert fullt ut, er «Alt 2B uten Holmen Fjordby», med tunnel fra Haga til Nesbru uten å legge om Fv 165 vesentlig. Dette trasevalget (Alternativ 2.3B) ble presentert for Asker formannskap og Bygningsråd av Multiconsult 28.08 2014, men ble tidlig lagt bort fordi Asker kommune inkluderte endring av Slemmestadveien (Fv 165) på Holmen i kostnadsberegningene. Dermed ble alternativet med «Lang Tunnel» dyrere enn både «Alternativ 2A» og «Alternativ 2B». Det var villedende fra Asker kommune den gang å inkludere kostnadene ved å endre trase for Fv 165

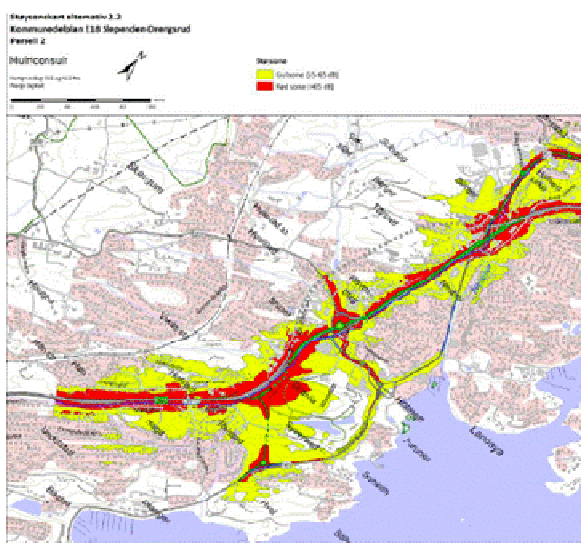
gjennom Holmen, uten å ta med i regnestykket det bidraget som bør forventes fra lokale næringsinteresser for tilrettelegging og utvikling av en eventuell fremtidig Holmen Fjordby. En tunnel eller kulvert gjennom Holmen burde bli privatfinansiert, og ikke finansiert av offentlige midler, dette så Asker kommune og Vegvesenet helt bort fra da alternativet ble lagt bort. Det var også villedende ikke å vurdere et alternativ for utbygging av E18 uten å endre trase for Fv 165, slik kommunen gjorde i sine reguleringsarbeider.

En detaljert gjennomgang av den Teknisk-Økonomiske delen av Kommuneplanen E18 for Asker, parsell 2, viser at kostnaden ved Alternativ 2B uten Holmen Fjordby (E18 i lang tunnel og beholde dagens E18 som «Hovedsamlevei» og buss-sykkelvei) er kostnads estimert til 5,6 mrd. kroner (av dette er E18 i lang tunnel «bare» 2,8 mrd kroner), mot dagens trasevalg som er kostnads estimert til 7 mrd. kroner.

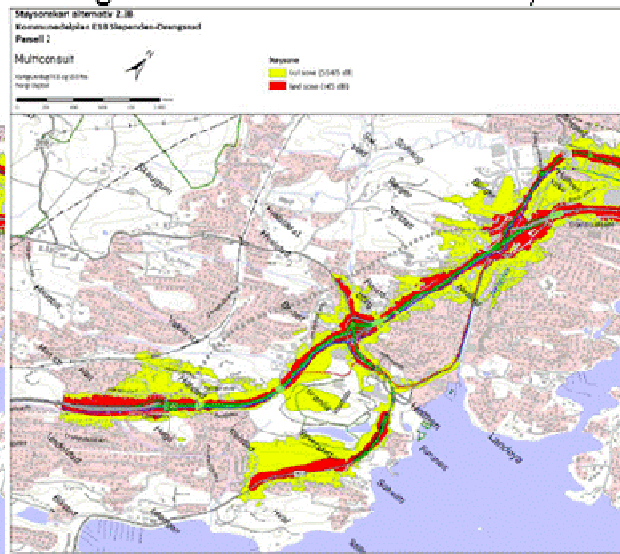
Ved å beholde/utbedre dagens lokalveinett fremfor å flytte trase for Slemmestadveien og bekoste tilrettelegging av en fremtidig Holmen Fjordby, og beholde dagens E18 som både hoved samlevei og sykkelvei fremstår «Alternativ 2B – uten Holmen Fjordby» langt billigere enn «Alternativ 2A». Ikke overraskende vil dette også være en langt bedre løsning for beboerne i hele området som får gleden av en lengre tunnel og bevaring av populære rekreasjonsområder.

Støybildet for nærområdet er vurdert av Multiconsult (2014);

### Alternativ 2A



### Lang tunnel Alt 2B uten Holmenby



	Alternativ 2A	Alt 2B u/Holmenby	Differanse
Antall husstander i Rød støysoner	158	78	80
Antall husstander i Gul støysoner	699	584	115
Antall skolebarn i Rød/gul støysoner (Hofstad skole)	430	0	430
Antall eneboliger småhus som innløses	49	30	19
Tallene over fra Multiconsult 2014			
Totalkostnad (Multiconsult anslag) NOK	7,0 Mrd	5,6 Mrd	1,4 mrd

Friarealet og grøntarealet «Grønlia» i Asker er et attraktivt rekreasjons og fritidsområde for både barn og voksne, som vil verdi forringes vesentlig som følge av økt støy ved det foreslåtte trasevalget. Holmen idretts stadion vil ha et langt verre støy bilde ved valg av «Alternativ 2A» fremfor «Alternativ 2B – uten Holmen Fjordby» og en lengre del av E18 i tunnel.

I Asker kommunes kommunedelplanens «Verdikart landskap» er Grønlia og Syverstad definert som det eneste området i planen med «Stor Verdi». De store natur verdiene vil ved «Alternativ 2A» for alltid bli ødelagt. I tillegg til Grønlia, er Syverstadjordene attraktive idretts-, aktivitets- og lekeområder i vinterhalvåret og en viktig grønn lunge og jordbruksareal i sommerhalvåret. Disse områdene vil bli hard rammet og vesentlig forringet ved å velge trase kort tunnel, «Alternativ 2A».

I kommunedelplanen for Asker er en samlet vurdering av ikke prissatte konsekvenser gjort i tabell 3-4. Asker kommunes planstillere undervurderer vesentlig den negative effekten av de ikke prissatte konsekvensene ved «Alternativ 2A». Undertegnede har med tilsvarende presisjonsnivå som planstillerne i Asker kommune vurdert «Alternativ 2B uten Holmenby» og sammenstilt de tre alternativene for Parsell 2 under:

*Tabell 3-4: Samlet vurdering ikke-prissatte konsekvenser parsell 2*

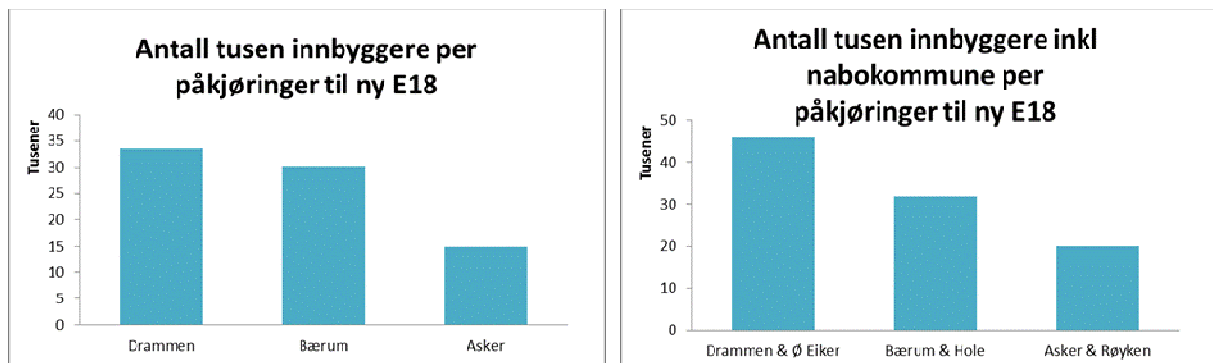
Tema	Alt. 2.A	Alt. 2.B	Alt. 2.B u/ Holmenby
Landskapsbilde	--	-	o/-
Nærmiljø og friluftsliv	+ /++	++	++
Naturmiljø	- /--	- /--	++
Kulturmiljø	-	--	+ /++
Naturressurser	- /--	--	o/-
<b>Samlet vurdering</b>	<b>Liten negativ</b>	<b>Liten negativ</b>	<b>Positiv</b>
<b>Rangering</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>

«Alternativ 2B uten Holmenby» er 1,4 mrd kroner billigere enn «Alternativ 2A» og 2 mrd kroner billigere enn «Alternativ 2B» og har best vurdering av ikke prissatte konsekvenser. Statlige myndigheter bør be om en redegjørelse fra Asker kommune for hvorfor dette alternativet; lang tunnel og eksisterende trase for Fv 165 ble lagt bort i en tidlig fase.

Valg av «Alternativ 2A» fremfor «Alternativ 2B uten Holmen Fjordby» vil være en vesentlig verdiforringelse av mange privateiendommer i Asker. Samtidig vil næringsinteresser og eiendomsinvestorer på Holmen få tilført vesentlige verdier. Asker kommune velger en løsning og en trase som overfører verdier fra kommunens innbyggere og jordbrukere til næringsinteresser og eiendomsinvestorer. Det faktum at visjonen om en fremtidig Holmen Fjordby har vært en premiss for vurderingene av trasevalg for ny E18, har gjort at flere attraktive trasevalg tidlig ble valgt bort av Askers politikere. Det er en formalfeil av Asker kommune å legge bort trasevalg 2.3B (2014) Lang

tunnel uten endring i lokalveinettet – «Alternativ 2B uten Holmen Fjordby». Dette alternativet anslås å være ca 1 400 millioner kroner billigere enn «Alternativ 2A». Det er uforsvarlig av Statlige instanser å akseptere denne overføringen av Statlige og forbrukeres midler ved å akseptere trasevalget kommunen innstiller på.

Asker politikeres hovedargument for valg av kort tunnel er at lang tunnel vil medføre færre på- og avkjøringer til og fra E18 i Asker. Også dette argumentet er unyansert. Vedlagt en oversikt over antall innbyggere i kommunene per E18 påkjørsel vestfra mot Oslo.



Både Bærum og Drammen har dobbelt så mange innbyggere som Asker per påkjøring til E18. Grafene viser at Asker kommune vil løse lokaltrafikken internt i kommunen ved å bruke E18 som intern kommunal vei; dette er ikke i samfunnets eller trafikantenes interesse.

Dagens trase for E18 og eksisterende trase for Fv 165 bør brukes som lokalveinett, sykkelvei og kollektiv trafikk, og E18 legges i lang tunnel fra Nesbru til Haga. Påkjøringen til og fra E18 på Holmen bortfaller derved, og forholdstallet over bedres. Dette sparer Staten for 1,4 mrd kroner og bevarer lokale verdier. Asker kommunes valg av E18 trase er ikke i samfunnets interesse, men gavner noen få lokale nærings interesser.

Når man ser bort fra Askers politikeres visjon om å finansiere tilretteleggingen av en mulig fremtidig Holmen Fjordby i forbindelse med E18 utbyggingen, fremstår «Alternativ 2B uten Holmen Fjordby» med ny E18 i en lengre tunnel fra Nesbru til Haga, og eksisterende E18 trase som tilførselsvei som den beste og billigste løsningen for ny E18 Slependen Drengsrud, (Parsell 2.)

Trafikk avviklingen i anleggsperioden blir også vesentlig bedre, da tunneldrift ikke like stor grad vil påvirke trafikken i eksisterende E18 trase.

Med hilsen

Erik Øyno