



PLS

08 173-158  
412.3

Samferdsesdepartementet  
Postboks 8010

0030 OSLO

**Deres ref.:**

**Vår ref.:**  
TMIDTBO  
S08/391

**Arkivnr:**  
122 N  
L12382/08

**Dato:**  
30.04.2008

Ved henvendelse vennligst oppgi referanse S08/391.

## **NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010-2019 - HØRINGSUTTALELSE**

Viser til e-post , fra Akershus fylkeskommune v/Einar Midtsund, datert 23. januar 2007 vedtak:

Høringsdokumentet ble behandlet i Asker formannskapsmøte, den 29.04.08, med følgende **v e d t a k**:

1. **De foreslåtte investeringsrammene i planforslaget vil medføre store negative konsekvenser for Osloregionens innbyggere, og samtidig føre til store nasjonale negative konsekvenser når det gjelder miljø, samfunnsøkonomi og næringsliv. Det er helt uakseptabelt at viktige jernbane- og veistreknings er utelatt i planen, og at den statlige rammen til øvrige riksveier er kraftig redusert i regionen og betydelig mer enn i landet for øvrig.**
2. **Asker kommune har forståelse for at man gjennom NTP må sikre drift og vedlikehold av dagens samferdselsstruktur. Asker kommune konstaterer imidlertid at økonomien dermed er til hinder for en påkrevet videreutvikling av samferdselssystemet gjennom fraværet av investeringsmidler. Asker kommune ber derfor om at det tilrettelegges for alternativ finansiering ved investering i samferdselstiltak. Både lånefinansiering og OPS (offentlig-privat samarbeid) må vurderes for å oppnå et sammenhengende og vel fungerende vei/banesystem i Vestregionen.**
- 3 **Oslopakke 3, del II; tiltaksdelen, må vedtas og innarbeides i NTP, jfr. vedtak i Vestregionen**
4. **Asker kommune vil konkret be om at følgende lokale samferdselstiltak prioriteres i NTP, og at alternativ finansiering, for eksempel OTP, vurderes:**
  - a **Tiltak som sikrer videreutviklingen av knutepunktene Asker sentrum, Heggedal og Holmen. I Asker sentrum og Heggedal må det satses på utbygging av kollektivterminal og innfartsparkering i sammenheng med den pågående senterutviklingen. På Holmen må Slemmestadveien legges om slik at en positiv steds- og knutepunktsutvikling kan gjennomføres.**

**RÅDMANNEN**  
**Adresse**  
Knud Askers vei 25  
1383 Asker  
Postboks 353  
1372 Asker

**Telefon**  
66 90 90 00  
**Telefax**  
66 90 25 03  
66 90 14 66

**Org.nr.**  
944 382 038 mva.  
**Bankgiro**  
6003 06 79000  
**E-post**  
post@asker.kommune.no

- b** Prosjekt E-18 forbi Askers sentrum prioriteres i henhold til Oslopakke 3. Tettstedsutviklingen rundt Asker stasjon er avhengig av at Asker sentrum skjermes i forhold til E18, samt at påkobling Røykenveien - E18 skjer utenom det lokale ringveisystemet rundt sentrum.
- c** Frekvensen på Spikkestadbanen må økes til ½ times ruter slik at denne jernbanestrengen blir et reelt alternativ til Røykenveien og Slemmestadveien. Frekvensen på de viktige busslinjene (Slemmestadveien, Drammensveien og E18) må økes. Matebussystemet må videreutvikles, og det tilrettelegges for transportsyklister.
- d** Ny Røykenvei må prioriteres. Hurum og Røyken kommuner vokser, med derav økt trafikk mot Asker-Oslo. Samtidig ønsker Asker kommune å satse på knutepunktsutviklingen langs Spikkestadlinjen. Begge deler gir økt belastning på veisystemet, og ny Røykenvei må på plass trafikksikkerhet, miljø og bussfremkommelighet langs dagens Røykenvei.

Med vennlig hilsen



Tor Arne Midtbø  
Seniorarkitekt  
Rådmannens stab

Vedlegg: Kopi av saksfremlegg

Kopi: Akershus fylkeskommune, Sentraladm. v/Einar Midsund  
Postboks 1200. Sentrum, 0107 OSLO

# SAKSFREMLEGG

**Godkjent av:**

Arkiv: 122 N

Saksbehandler: Toril Skovli

Arkivsaksnr.: 08/391

## NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 - 2019

Rådmannen anbefaler plan- og næringsutvalget å innby formannskapet å fatte slikt  
**v e d t a k:**

1. **Asker kommune har forståelse for at man gjennom NTP må sikre drift og vedlikehold av dagens samferdselsstruktur. Asker kommune konstaterer imidlertid at økonomien dermed er til hinder for en påkrevet videreutvikling av samferdselssystemet gjennom fraværet av investeringsmidler. Asker kommune ber derfor om at det tilrettelegges for alternativ finansiering ved investering i samferdselstiltak. Både lånefinansiering og OPS (offentlig-privat samarbeid) må vurderes for å oppnå et sammenhengende og vel fungerende vei/banesystem i Vestregionen.**
2. **Oslopakke 3 må vedtas og innarbeides i NTP, jfr. vedtak i Vestregionen.**
3. **Asker kommune vil konkret be om at følgende lokale samferdselstiltak prioriteres i NTP, og at alternativ finansiering, for eksempel OTP, vurderes:**
  - a **Tiltak som sikrer videreutviklingen av knutepunktene Asker sentrum, Heggedal og Holmen. I Asker sentrum og Heggedal må det satses på utbygging av kollektivterminal og innfartsparkering i sammenheng med den pågående senterutviklingen. På Holmen må Slemmestadveien legges om slik at en positiv steds- og knutepunktsutvikling kan gjennomføres.**
  - b **Prosjekt E-18 forbi Askers sentrum prioriteres i henhold til Oslopakke 3. Tettstedsutviklingen rundt Asker stasjon er avhengig av at Asker sentrum skjermes i forhold til E18, samt at påkobling Røykenveien - E18 skjer utenom det lokale ringveisystemet rundt sentrum.**
  - c **Frekvensen på Spikkestadbanen må økes til ½ times ruter slik at denne jernbanestrengen blir et reelt alternativ til Røykenveien og Slemmestadveien. Frekvensen på de viktige busslinjene (Slemmestadveien, Drammensveien og E18) må økes. Matebussystemet må videreutvikles.**
  - d **Ny Røykenvei må prioriteres. Hurum og Røyken kommuner vokser, med derav økt trafikk mot Asker-Oslo. Samtidig ønsker Asker kommune å satse på knutepunktsutviklingen langs Spikkestadlinjen. Begge deler gir økt belastning på veisystemet, og ny Røykenvei må på plass trafikksikkerhet, miljø og bussfremkommelighet langs dagens Røykenvei.**

## 1. Rådmannens konklusjon

En sammenhengende og vel fungerende infrastruktur bør være et absolutt mål i Nasjonal Transportplan. Manglende infrastruktur umuliggjør en utvikling av rasjonelle tettsteder og knutepunkter og reduserer i betydelig grad utnyttelsen av de stasjonsnære utbyggingsområdene i Asker kommune.

Rådmannen vil sterkt anbefale at det nå tas i bruk alternative finansieringsformer for å kunne gjennomføre nye samferdselstiltak. Det er nærliggende å henvise til OPS-ordningen. Rådmannen ber om at dette legges til grunn for Nasjonal Transportplan 2010-2019, slik at NTP kan sikre gjennomføring av Oslopakke 3. Utover de tiltak som ligger i Oslopakke 3, vil rådmannen igjen fokusere på Røykenveien som er en meget ulykkesbelastet strekning, og med svært uheldige støy- og barrierevirkninger.

## 2. Bakgrunn for saken, kort om innholdet i forslag til NTP 2010-2019

Nasjonal Transportplan er statens transportplan for en gitt periode.

I Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan presenterer Regjeringen sin strategi for transportpolitikken. Transportplanen har en planperiode på 10 år, men revideres hvert 4. år. Stortingsmeldingen tas opp til behandling i Samferdselskomiteen som legger sin innstilling fram for Stortinget som igjen vedtar denne. I tillegg kan det i forbindelse med behandlingen bli fattet konkrete vedtak hvor det bes om at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med spesielle saker. Transportetatene og Avinor AS utarbeider et faglig grunnlag for departementenes arbeid med stortingsmeldingen. Dette arbeidet gjøres på grunnlag av retningslinjer fra Samferdselsdepartementet

Asker kommune har mottatt høringsutkast til Nasjonal Transportplan 2010-2019. Høringsfristen er satt til 30. april. Forslaget ligger tilgjengelig på nettadressen [www.ntp.dcp.no](http://www.ntp.dcp.no)

Vedlikeholdet på vei og jernbane har vært for dårlig i mange år, og etterslepet er stort. Det er nødvendig å øke vedlikeholdsbudsjettet, noe som i NTP-forslaget går ut over nyanlegg på vei og bane.

Nasjonal Transportplan skal trekke opp strategier for utvikling av en samfunnstjenlig infrastruktur. Foreliggende forslag viser ikke hvordan grunnleggende utfordringer i Osloregionen og Vestregionen skal løses. Årsaken er antakelig at rammene er for små i forhold til behovet, og at man velger å satse på vedlikehold av dagens vei og bane innenfor de foreslåtte rammer. Forslag til NTP innebærer satsing på kollektivutbygging, by- og knutepunktutvikling, sykkelveiutbygging og trafiksikkerhet.

### Utdrag av aktuelle prioriteringer fra Vestregionens styringsgruppe kontra forslag til NTP:

*E18 Ingen prosjekter på E18 i Vestregionen er tatt med, E18 Sandvika kan komme inn hvis planrammen økes med 20 %. Asker sentrum som ligger inne i Oslopakke 3 med foreslått gjennomføring i perioden 2014-17 er ikke nevnt.*

*E16 Ingen parseller i Vestregionen er inne.*

*Sandvika-Wøyen tas med i siste del (2014-2019) hvis planrammen økes med 20 %.*

*Bjørnum-Skaret tas med i siste del (2014-2019) hvis planrammen økes med 20 %.*

*Ingen av de tre parsellene fra Skaret til Hønefoss er nevnt.*

*Trafiksikkerhetstiltak som f.eks midtdeler gjennomføres.*

*Rv23 Fullføring av Oslofjordtunnel-forbindelsen frem til E18 i Lier er tatt ut.*

#### *Andre prosjekter i Vestregionen*

Drammen havn er inne. Men med helt manglende vei- og baneutbygging i Vestregionen vil det føre til en dramatisk økning av gods mellom Drammen og Alnabru.

Ringeriksbanen er omtalt og anbefalt av JBV, men det er ikke avsatt midler. Planstart i siste del (2014-2019) hvis planrammen økes med 20 %.

### **3. Behov for alternativ finansiering**

Forslag til NTP viser tydelig at dagens finansiering av samferdselssektoren ikke er tilfredsstillende. Det kan ikke være slik at man må velge enten drift eller investering. Det er derfor behov for å vurdere alternative finansieringsløsninger ut over de rammer som ligger i de årlige statlige bevilgninger. Det er vanskeligere å se for seg alternative løsninger for finansiering av drift og vedlikehold. For investeringer derimot finnes velprøvde alternativer, i første rekke lånefinansiering og offentlig- privat samarbeid (OPS).

I en OPS-modell er det et privat selskap som får ansvaret for å prosjektere, bygge og finansiere, vedlikeholde og drive et veianlegg i 20-30 år. Statens vegvesen gjennomfører planlegging og konsekvensutredning av veien og kontrollerer at den blir levert til trafikanten som avtalt.

Selskapet får jevnlig betalt etter at veien er åpnet og gjennom alle årene selskapet har ansvar for denne. Gjennom kontrakten avtales den årlige summen selskapet skal ha, og trekkmekanismer og bonusordninger er knyttet til hvordan veien fungerer og fremstår.

Det finnes ulike finansieringsformer for OPS-avtaler; lånefinansiering, statlige bevilgninger og brukerfinansiering. Man kan også se for seg en kombinasjon, hvor f eks både statlige midler og brukerinnbetaling benyttes for å betjene den årlige innbetalingen.

Brukerfinansiering er gunstigst der man har flest brukere, dvs der trafikken er tett. I Asker kommune har man høy trafikk tetthet, noe som tilsier at det kan være gunstig å vurdere alternative finansieringsmetoder for å kunne gjennomføre infrastrukturiltak.

### **4. Kommuneplan for Asker 2007-2020**

Sentralt i Asker kommunes kommuneplan er utviklingen rundt jernbanestasjonene. Asker kommune vil i de nærmeste årene satse spesielt på utvikling av stasjonsbyene Asker sentrum og Heggedal. Alle nye boligfelt for øvrig skal knyttes til de tettsteder som ønskes utviklet.

I Asker sentrum må en fremtidig veiløsning for E18-traseen på plass før man kan tillate høy boligvekst.

E18 er en betydelig barriere, både med tanke på støy, forurensing og det faktum at veien deler sentrum i to. Det er store kapasitetsproblemer i avkjøringene i Fusdal- og Oreholtkrysset, noe som medfører tilbakeblokkeringer og stillestående kø på E18. Dette er et stort trafiksikkerhetsproblem. Asker kommunes innbyggere har ikke tilbud om bruk av regionbussene som går på E18 fordi det ikke er etablert busstopp i kommunen. Asker kommune er av den oppfatning at kollektivfeltet kan utnyttes i mye større grad. Ved å senke farten til 70 km/t på E18 forbi Asker sentrum, kan busstopp etableres. Kundegrunnlaget for busselskapene vil øke, kapasiteten på E18 vil bli utnyttet bedre og støy- og forurensingsproblemerkene vil reduseres.

Det samarbeides om et styrket tilbud på Spikkestadbanen fra 2012 når nytt dobbeltspor står ferdig. NSB skal øke frekvensen på avgangene mens Jernbaneverket skal ruste opp plattformer, vekslingsspor og overganger. Fylkeskommunen, Statens Vegvesen og kommunen ønsker å utvikle

innfartsparkering og planfrie krysninger for bilister, fotgjengere og gående. For å avlaste Røykenkorridoren er det svært viktig at tilbudet på Spikkestadbanen bedres, i motsatt fall står Røykenveien i fare for å kollapse kapasitetsmessig.

## **5. Steds- og knutepunktsutvikling**

### Asker sentrum

Utviklingen er avhengig av at barrieren og forurensingskilden E18 reduseres betraktelig. Det faktum at E18 deler sentrum i to er hemmende for utvikling av et sammenhengende sentrumsmiljø og reduserer i betydelig grad utnyttelsen av de stasjonsnære utbyggingsområdene. Særlig på østsiden av E18 finner man store områder som med dagene støy- og miljøforhold ikke kan utnyttes.

Barrieren gjør det dessuten svært utrivelig å krysse E18 som gående og syklende.

Asker kommune planlegger en vesentlig boligutvikling (2-3000 boliger) i gangavstand til Asker sentrum, jfr prinsippet for samordnet areal- og transportplanlegging. Når dobbeltsporet står ferdig, vil det gå tog mot Oslo hvert 12. minutt og beboere i gang/ og sykkelavstand til stasjonen vil ha et meget godt alternativ til biltransport.

For å få til en ønsket utvikling i Asker sentrum må barriere- og miljølempene av E18 reduseres radikalt. Det vises til Oslopakke 3 der det er foreslått å skjerme E18, f.eks i tunnel forbi Asker sentrum.

### Heggedal

Heggedal sentrum som knutepunkt og tettsted er i kommuneplanen – etter samråd med vegvesen, fylke og Jernbaneverket - gitt første prioritet mht tidsmessig framdrift. Asker kommunes visjon for Heggedal sentrum og stasjonen/Spikkestadlinjen er synliggjort i kommuneplanen. I felles diskusjoner så langt, har partene vært enige om at planfri kryssing for gående (gangbru) og ombygging av perronger bør være ferdig når nytt dobbeltspor står ferdig i 2012 og det blir mulig med regulær ½ times frekvens på Spikkestadbanen.

Matebusser til stasjonen fra Røyken, Hurum og Heggedalsområdet vil kunne gi beboerne et reelt kollektivt transporttilbud, samtidig med at Spikkestadbanens kundegrunnlag økes.

Heggedal stasjon skal utvikles til et kollektivknutepunkt hvor innfartsparkering for bil og sykkel, busstopp på perrongen og logiske ganglinjer fra boligområdene innarbeides. Dernest må planfri kryssing for biler prioriteres. NSB opplyser at dagens plankryssing er skyld i mye av togforsinkelsene.

Asker kommune er i ferd med å utarbeide reguleringsplan for sentrum. I påfølgende år vil tettstedet revitaliseres med handels- og servicefunksjoner og flere hundre boliger, jfr. kommuneplanen. All utbygging vil ha en felles miljøprofil hvor tilknytning til Spikkestadbanen er helt sentral premis.

### Holmen

Asker kommune ønsker en utvikling av Holmen basert på et godt kollektivtilbud (buss).

I Holmen "tettsted" bør man satse på en bussterminal med gode omstigningsmuligheter og tilgjengelighet for gående og syklende.

Utviklingen av Holmen har utfordringer med hensyn til støy fra E18, samt et lokalveinett som nærmest er sprengt. På den annen side har Holmen et fantastisk utviklingspotensiale med nærhet til fjorden, marka og store områder for friluft og idrettsliv

Dagens busstraseer skal forsterkes, fremkommelighet for buss skal prioriteres, noe som betyr at biltrafikken må reduseres drastisk. Dette kan blant annet oppnås ved etablering av rushtidsbom.

På Billingstadsletta er det ca 6000 arbeidsplasser. Mange arbeidstagere benytter bil hver dag. I tillegg kommer varetransport til og fra bedriftene. Motorveikryssene på Holmen og Slepender er sterkt belastet i rushperiodene. Asker kommune ønsker derfor å se på muligheten for en ny

motorveivkjøring på Nesbru, slik at trafikken til næringsområdene ikke ledes gjennom boligområdene langs Fekjan.

## **6. Kollektivtransport**

Asker kommune bifaller NTP's satsing på kollektivtransport, men for å øke kollektivandelen må det jobbes fra mange fronter samtidig. Frekvensen må økes, prisene bør senkes, materiell må vedlikeholdes slik at en god standard opprettholdes og togparken må økes slik at antall togsett pr avgang kan økes og ståplasser unngås. I mange sammenhenger kan matebusser til stasjonen være et gunstig tilbud i tillegg til innfartparkeringsplasser og gode sykkelveiforbindelser.

Spikkestadlinjen har potensiale for dobling av frekvensen, noe som vil trekke til seg flere passasjerer. Asker kommune ber om at Spikkestadlinjen prioriteres med hensyn til rehabilitering og modernisering av perronger og spor. I tillegg må regulariteten sikres, dvs at eksisterende planoverganger må saneres.

Hurtigbåten mellom Vollen og Oslo bør utnyttes bedre. Pr i dag går det matebuss fra Torp Høymyr til kaien. Det er også mange som kjører til Vollen for deretter å ta båten til Oslo. Matebusser fra andre områder bør vurderes, f eks langs Slemmestadveien mellom Holmen og Vollen (motrusstrafikk) og mellom Røyken og Vollen.

Kollektivfeltet langs E18 gjennom Asker må utnyttes bedre. Det er pr i dag ikke busstopp på strekningen, noe som gjør brukervennligheten særs dårlig.

E18 gjennom vestområdet er landets mest trafikkerte stamvei. Dette bør allikevel ikke være til hinder for at det kan etableres busstopp langs veien som muliggjør ekspressavganger fra Slemmestad/ Røykenveien med stopp i Asker sentrum, Holmen, Billingstad og Sandvika før Oslo sentrum, jfr strekningen Blommenholm-Oslo i Bærum kommune.

## **7. Støyskjerming**

Beboere langs de mest trafikkerte veiene i Asker (E18, Slemmestadveien og Røykenveien) er utsatt for betydelig veitrafikkstøy. I følge Statens vegvesen er det kun Forurensingsloven som definerer tillatt maksimalt innendørs støynivå. Når det gjelder tillatt maksimalnivå for utendørs støy, er det kun nye tiltak som utløser krav til støyskjerming.

Faktum er at veitrafikken øker uten at nye tiltak gjennomføres, altså utsettes beboerne for stadig høyere lydnivå uten at skjerming gjennomføres.

Rådmannen er av den oppfatning at det i NTP må avsettes midler til støyskjerming, slik at man kan videreføre arbeidet med støyskjerming langs E18 fra Holmen til Lier grense. Dernest kan man ta fatt på støyskjerming langs Slemmestadveien og Røykenveien.

## **8. Gang- og sykkelkommelighet**

Asker kommune er i ferd med å utarbeide en sykkelstrategi. Strategien satser på tilrettelegging for transportsyklister i tillegg til at tilgjengelighet til – og sykkeparkering ved stasjonene prioriteres. Det er pr i dag mange som sykler til de store stasjonene, og man antar at ytterligere tilrettelegging vil trekke til seg enda flere syklister.

Gode sykkelforbindelser til skole- og studiesteder, samt store næringskonsentrasjoner er også vektlagt i strategien.

Utbygging av sykkelveinettet, og med særlig fokus på "Slemmestadruten" som går langs sjøen mellom Slemmestad og Bærum grense bør prioriteres utbygget. Dette er den gunstigste sykkeltraseen med tanke på topografi og avstand. Med en god kobling mellom Røykenveien og Slemmestadruten vil man kunne gi et godt tilbud til syklister bosatt i Heggedalsområdet

## **9. Rådmannens oppsummering og konklusjon**

De siste årenes manglende vedlikehold har medført en altfor dårlig veistandard mange steder, noe som betyr at tidligere investerte verdier går tapt. En opptrapping av veivedlikeholdet synes derfor fornuftig.

Etter rådmannens oppfatning kan man allikevel ikke stanse planlagte nyanlegg. Særlig uheldig er det at påbegynte veianlegg ikke avsluttes (eksempelvis Rv23 og E16). Tilliggende boligområder utsettes for en urimelig miljøbelastning når midlertidige løsninger blir liggende i årevis.

En sammenhengende og og vel fungerende infrastruktur bør være et absolutt mål i Nasjonal Transportplan. Manglende infrastruktur umuliggjør en utvikling av et sammenhengende sentrumsmiljø og reduserer i betydelig grad utnyttelsen av de stasjonsnære utbyggingsområdene i Asker kommune.

Rådmannen ser ikke andre muligheter enn å gå inn på OPS-løsninger for å kunne gjennomføre nye samferdselstiltak. Rådmannen anbefaler at Asker kommune synliggjør behovet for alternative finansieringsformer overfor samferdselsmyndighetene i forbindelse med høring av Nasjonal Transportplan 2010-2019.

Einar Gaustad

Vedlegg:

1. Uttalelse fra Vestregionens styringsgruppe, datert 07.02.08
2. Uttalelse fra styret i samarbeidsalliansen Osloregionen, vedtatt 26.2.08