



Dato: 12.04.2016 Arkivkode: Bilag nr: Arkivsak ID: 16/10195 J.post ID: 16/52836
Saksbehandler: Arthur Wøhni
Saksansvarlig: Arthur Wøhni

Behandlingsutvalg	Møtedato	Politisk saksnr.
Formannskapet	19.04.2016	060/16

Nasjonal Transportplan 2018-2029 -Fagetatenes forslag- høring

Formannskapet 19.04.2016

Vedtak:

Følgende uttalelse sendes til Samferdselsdepartementet, Akershus fylkeskommune, Oslo kommune, Buskerud fylkeskommune og Vestregionen:

1. Hovedstadsregionen står overfor en høy befolkningsvekst i årene fremover. Nasjonal Transportplan 2018-2029 må sikre en funksjonell hovedstadsregion og bygge opp under prinsippene for samordnet areal og transportplanlegging. Bærum kommune støtter prinsippene om at veksten i transportbehov må tas med kollektiv, sykkel og gange.
2. Nye samferdselsprosjekter må bidra til å nå både nasjonale og lokale klimamål. NTP må derfor sikre gjennomføring av følgende prosjekter:
 - a. Fornebubanen og ny metrotunell under Oslo
 - b. Ny E18 i Vestkorridoren som prioriterer sykkel, buss og bomiljøene langs korridoren og tilrettelegger for omfattende byutvikling i knutepunktene
 - c. Ny Ringeriksbane
3. Nytt veisystem i Vestkorridoren baseres på samordnet bolig, areal og transportplanlegging. Ny E18 inkluderer blant annet egen bussvei, hovedsykkelvei mellom Asker og Oslo. Tunnel under tettstedene åpner for tett arealutnyttelse nær kollektivknutepunkt, slik at fremtidig transportvekst kan løses med miljøvennlig transport, primært eksisterende jernbane. Videre utbygging av Fornebu er avhengig av at Fornebubanen og E18 (Vestre lenke) blir realisert. Flyt i busstrafikken Østre Bærum - E18 er avhengig av Gjønnnes diagonalen og utbedrede forhold Vollsveien til Lysaker.
4. Ny E18 må planlegges og gjennomføres som et sammenhengende prosjekt. Det er derfor viktig at finansieringen av etappe 1 ikke utsettes og at etappene fra Ramstadsletta til Asker sikres finansiering også i middels ramme.
5. Bærum kommunen legger til grunn at personbiltrafikken over Oslo grense ikke skal øke. Bomavgiftene på E18 vil bl.a medvirke til dette. Det forutsettes at statlige myndigheter vurderer nødvendig trafikkstyring etter at veianlegget er nedbetalt, slik at personbiltrafikken i byområdene ikke øker.
6. Veiprojektene i fagetatenes plangrunnlag er beskrevet og vurdert etter samfunnsøkonomiske analyser. Bærum kommune vil påpeke at metodikken ikke er komplett. Blant annet fanger beregningene ikke opp reell verdi for forsinkelseskostnader, kollektivtransport, sykkeltransport og helsegevinster. Det ser heller ikke ut til at virkninger for regional og lokal utvikling, som potensialet for byutvikling/knutepunktutvikling, er

vektlagt.

Rådmannens forslag til vedtak:

Følgende uttalelse sendes til Samferdselsdepartementet, Akershus fylkeskommune og Vestregionen:

1. Hovedstadsregionen står overfor en høy befolkningsvekst i årene fremover. Nasjonal Transportplan 2018-2029 må sikre en funksjonell hovedstadsregion og bygge opp under prinsippene for samordnet areal og transportplanlegging. Bærum kommune støtter prinsippene om at veksten i transportbehov må tas med kollektiv, sykkel og gange.
2. Nye samferdselsprosjekter må bidra til å nå både nasjonale og lokale klimamål. NTP må derfor sikre gjennomføring av følgende prosjekter:
 - a. Fornebubanen og ny metrotunell under Oslo
 - b. Ny E18 i Vestkorridoren som prioriterer sykkel, buss og bomiljøene langs korridoren og tilrettelegger for omfattende byutvikling i knutepunktene
 - c. Ny Ringeriksbane
3. Nytt veisystem i Vestkorridoren baseres på samordnet bolig, areal og transportplanlegging. Ny E18 inkluderer blant annet egen bussvei, hovedsykkelvei mellom Asker og Oslo. Tunnel under tettstedene åpner for tett arealutnyttelse nær kollektivknutepunkt, slik at fremtidig transportvekst kan løses med miljøvennlig transport, primært eksisterende jernbane. Videre utbygging av Fornebu er avhengig av at Fornebubanen og E18 (Vestre lenke) blir realisert.
4. Ny E18 må planlegges og gjennomføres som et sammenhengende prosjekt. Det er derfor viktig at finansieringen av etappe 1 ikke utsettes og at etappene fra Ramstadsletta til Asker sikres finansiering også i middels ramme.
5. Bærum kommunen legger til grunn at personbiltrafikken over Oslo grense ikke skal øke. Bomavgiftene på E18 vil bl.a medvirke til dette. Det forutsettes at statlige myndigheter vurderer nødvendig trafikkstyring etter at veianlegget er nedbetalt, slik at personbiltrafikken i byområdene ikke øker.
6. Veiprojektene i fagetatens plangrunnlag er beskrevet og vurdert etter samfunnsøkonomiske analyser. Bærum kommune vil påpeke at metodikken ikke er komplett. Blant annet fanger beregningene ikke opp reell verdi for forsinkelseskostnader, kollektivtransport, sykkeltransport og helsegevinster. Det ser heller ikke ut til at virkninger for regional og lokal utvikling, som potensialet for byutvikling/ knutepunktutvikling, er vektlagt.

SAKEN I KORTE TREKK

Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029 er under utarbeidelse. Fagetatene (Avinor, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket) har utarbeidet et faglig grunnlag (plangrunnlag), som en del av beslutningsgrunnlaget for Stortingsmelding. Stortingsmeldingen skal ferdigstilles våren 2017, mens Stortingsbehandlingen av NTP 2018-2029 forventes sommer 2017.

Fagetatens plangrunnlag er på høring til regionrådene. Akershus fylkeskommune vil avgi høringsuttalelse og inviterer kommunene til å komme med innspill innen 30. april 2016. Rådmannen legger her frem forslag til uttalelse til Samferdselsdepartementet, Akershus fylkeskommune og Vestregionen.

I henhold til statlig planretningslinje for samordnet bolig, areal og transportplanlegging skal «utbyggingsmønster og transportsystem fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer». Prosjekt E18 med bussvei og hovedsykkelvei gjennom Vestkorridoren legger til rette for nettopp kompakte byer i tilknytning til eksisterende jernbane, ved at tunnel er planlagt under tettstedene/ knutepunktene.

Det ser ikke ut til at NTP-prosjektene er vurdert i henhold til den statlige retningslinjen, men kun med vekt på samfunnsøkonomi for biltransport. Konsekvensen blir at man ikke vurderer helhetlig samferdsels- og arealutvikling, hvor høy tetthet rundt kollektivknutepunkt er sentralt for å oppnå målsetningen om at vekst i persontransport skal løses med kollektiv- sykkel- og gangtransport.

Samfunnsøkonomiske analyser er lagt til grunn for rangering av de ulike prosjektene i plangrunnlaget. Metodikken har tydelige svakheter for blant annet prissetting av køkostnader (TØI-rapport antyder 3,5 ganger høyere), rentefot (som er satt til 4 %), nyskapt sykkeltrafikk og helsegevinster, samt nyskapt kollektivtransport som følge av bedre tilrettelegging. Veiprojektene virkninger for lokal og regional utvikling inngår ikke som en del av den samfunnsøkonomiske analysen, eller de tilhørende tilleggsanalysene. Etter rådmannens oppfatning, kan denne metodikken medføre at de høyest rangerte veiprojektene ikke bidrar til utvikling av kompakte tettsteder. Man risikerer da at nye transportløsninger ikke stimulerer til en urban stedsutvikling rundt det etablerte kollektivtilbudet. Med et slikt scenarie er det nærmest umulig å oppnå målsetningen om at vekst i persontransport skal løses med kollektiv- sykkel- og gangtransport.

Behandling i Asker og Bærums E18-utvalg

E18-utvalget drøftet tema for innspill i fellesmøte 5. april. Det var enighet om å legge vekt på følgende punkter i høringsuttalelsen:

- Anbefale at ny E18 gjennom Vestkorridoren defineres i middels ramme, med bakgrunn i nye analyser av kost-nytte, som blant annet omfatter næringstransport og samfunnsnytte
- Vekst i personbiltrafikk skal løses miljøvennlig og i tråd med blant annet klimaforliket. Styring av veitrafikken er nødvendig, også etter nedbetaling
- E18 - et komplett samferdselsanlegg (beskrive alle elementene i veisystemet, inkl tilrettelegging for tett arealutvikling i knutepunktene)
- Finansiering, med vekt på den betydelige egenfinansieringen
- Næringslivets behov, jfr vegvesenets «Slankenotat»
- Understreke planstatus (kommunene er klare med godkjente kommunedelplaner)
- Anbefale at videre detaljregulering gjennomføres parallelt i Asker og Bærum
- Anbefale en effektiv, rask og sammenhengende utbyggingstakt av veianlegget gjennom Asker og Bærum
- Bifalle gjennomføring av E16 og Ringeriksbanen. Påpeke at anlegget vil, sammen med ny E18, separat bussvei, hovedsykkelvei, Fornebuane og banetiltak i indre Oslo, danne grunnlag for god mobilitet inn og ut av Oslo.
- Påpeke mangler ved samfunnsnytte-beregninger som legges til grunn for fagetatens vurderinger i plangrunnlaget

Bærum kommune har tidligere kun gitt innspill til fagetatens «forslag» til NTP via Akershus fylkeskommune. Felles E18-utvalg for Asker og Bærum besluttet også å sende høringsinnspill til både Akershus fylkeskommune, Samferdselsdepartementet og Vestregionen.

Rådmannen vil understreke viktigheten av å orientere de ulike beslutningstakerne om E18-prosjektet, og anbefaler tett kontakt med de ulike fraksjonene i tiden frem mot Stortingsbehandling vår 2017. Det er allerede avholdt møter med leder i Stortingets transportkomité, samt Fremskrittspartiets stortingsfraksjon.

Høringsuttalelsen sendes til Akershus fylkeskommune, Samferdselsdepartementet og Vestregionen, både for å opplyse saken bredest mulig og for å søke størst mulig påvirkning til innholdet i Nasjonal transportplan 2018-2029. Asker og Bærum kommuner vil følge saken tett når Stortingsmeldingen

foreligger og oversendes Stortingets transportkomité for videre behandling. Rådmannen vil fremlegge Stortingsmeldingen for det felles E18-utvalget når den foreligger.

Prosess med reforhandling av Oslopakke 3- avtalen

Oslopakke 3 er basert på en avtale mellom Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Avtalen reforhandles hvert 4. år, og forhandlinger pågår i disse dager. Hver av partene deltar med et eget forhandlingsutvalg, hvor fylkesordfører Anette Solli er leder fra Akershus fylkeskommunes side og Raymond Johansen fra Oslo kommunes side. Styringsgruppen opplyser om at en reforhandlet avtale skal foreligge 10. mai 2016.

Den nye avtalen skal behandles og vedtas i Akershus fylkesting og Oslo kommune, antakelig i juni 2016. Konklusjonene i avtalen vil gi føringer for innholdet i NTP 2018-2029.

DEL 2 – MER OM SAKEN:

Fagetatenes plangrunnlag

Arbeidet med grunnlaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 er delt inn i to faser: analyse- og strategifasen og planfasen. I plangrunnlaget presenteres resultatet av arbeidet i planfasen. Plangrunnlaget bygger på retningslinjer fra Samferdselsdepartementet. Transportetatene og Avinor har samarbeidet tett med fylkeskommunene og Miljødirektoratet. En referansegruppe med representanter fra andre statlige etater og bruker- og interesseorganisasjoner har også gitt innspill til arbeidet.

Nasjonal transportplan revideres hvert fjerde år og dette er femte gang planen fremmes. Regjeringen planlegger å legge fram stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan våren 2017.

Etatene legger til grunn at god mobilitet for personer og gods skal tilbys, men mobiliteten skal være klimavennlig. Tiltak for kollektiv, gåing og sykling, og andre tiltak for å nå nullvekstmålet er høyt prioritert av transportetatene. Transportetatene foreslår følgende mål:

- Nullvekstmålet for personbiler skal utvides til alle mellomstore byområder og byer der hvor det er aktuelt med bypakker.
- Det skal legges til rette for arealbruk som reduserer transportbehovet. Dette skal også være et premiss i planleggingen av vei og jernbane.

Nullvekstmålet for personbiltrafikken forutsetter helhetlig virkemiddelbruk. Tilrettelegging for gåing, sykling og kollektivtransport må kombineres med effektiv arealbruk og fortetting, og bilregulerende tiltak som tidsdifferensierte bomtakster og parkeringsrestriksjoner.

Kapasiteten på veinettet må utnyttes mest mulig effektivt, med prioritering av gående, syklende, kollektivtransport og nærings-/nyttetransport. Det må i tillegg iverksettes regulerende tiltak mot personbiltrafikken.

Lokal luftforurensning er et stort miljøproblem i flere norske byer. Det er et betydelig antall personer i norske byområder som er eksponert for støynivåer over anbefalte grenseverdier. Økt fortetting vil gi en økning i antall personer som er eksponert for støy over anbefalte grenseverdier ved egen bolig. Transportetatene vil prioritere tiltak som bidrar til at forurensningsfor-skriften overholdes.

Transportetatene ønsker å prioritere tiltak for å øke sikkerheten i transportsystemet i tråd med nullvisjonen og med mål for veitrafikken om maksimalt 350 drepte og hardt skadde per år innen 2030.

Det forventes at omfanget av nærings- og nyttetransporten vil øke framover. Tiltak mot miljø-, trafikk-sikkerhets- og framkommelighetsproblemer som følge av denne trafikken må fortløpende vurderes. Transportetatene anbefaler et mål om utslippsfri varedistribusjon i bysentra innen 2030, i tråd med EUs ambisjon i White paper on Transport.

Transportetatene har ansvar for å bidra til både å forebygge helseplager og legge til rette for helsefrem-mende tiltak. Nullvekstmålet bidrar til bedre helse i byområdene. Økt sykling og gåing reduserer risikoen for en rekke sykdommer og bidrar til bedre livskvalitet og folkehelse. En økt andel miljøvennlig transport reduserer også helseisikoen knyttet til lokal luftforurensning, støy og klimaendringer.

Kommuner, fylkeskommuner og stat må prioritere prosjekter i og gjennom byer som bygger opp under nullvekstmålet for personbiltrafikk. Målet om nullvekst i personbiltrafikken forutsetter en gjensidig for-pliktelse mellom de tre forvaltningsnivåene. Gående, syklende og kollektivtransport må prioriteres i utbyggingen av transportinfrastruktur i byområdene. Veiprosjekter som øker kapasiteten for person-bilene i byområdene vil kreve mottiltak for å nå nullvekstmålet.

Definerte prosjekter i fagetatenes plangrunnlag

Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen har utarbeidet plangrunnlaget i henhold til retningslinjer gitt av Samferdselsdepartementet. Grunnlaget bygger på analyse- og strategifasen av Nasjonal transportplan 2018-2027. Alle dokumentene finnes på nett

<http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Plangrunnlag> (se plangrunnlaget side 194-205, s 258-261 og s 268-269).

Transportetatene har i kapittel 21 omtalt vei-, kyst-, og jernbaneinvesteringer i åtte transportkorridorer.

I de to laveste rammenivåene går store deler av investeringsrammen til prosjekter som er definert som bundne, og som derfor ikke har vært gjenstand for ny vurdering. Dette er alle store prosjekter som i NTP 2014–2023 er forutsatt startet i perioden 2014–2017. I tillegg har Samferdselsdepartementet definert utbygging av indre InterCity, Ringeriksbanen og E16 Skaret–Hønefoss som bundne prosjekter, samt porteføljen av veiprosjekter som skal gjennomføres av Nye Veier AS.

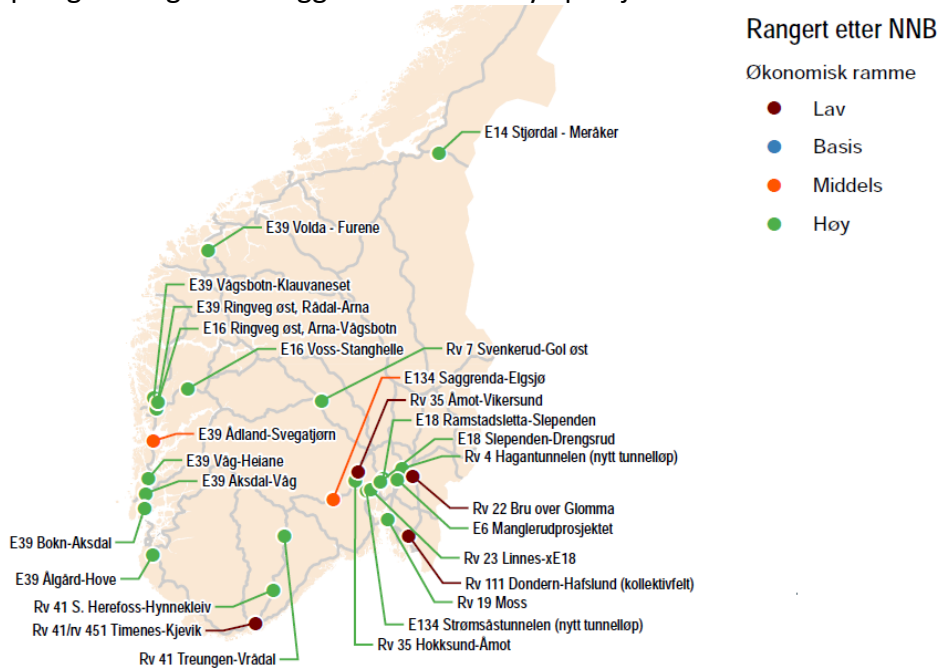
Transportetatene har for de store prosjektene rangert investeringene ut fra retningslinjene fra Samferdselsdepartementet, basert på ulike kriterier:

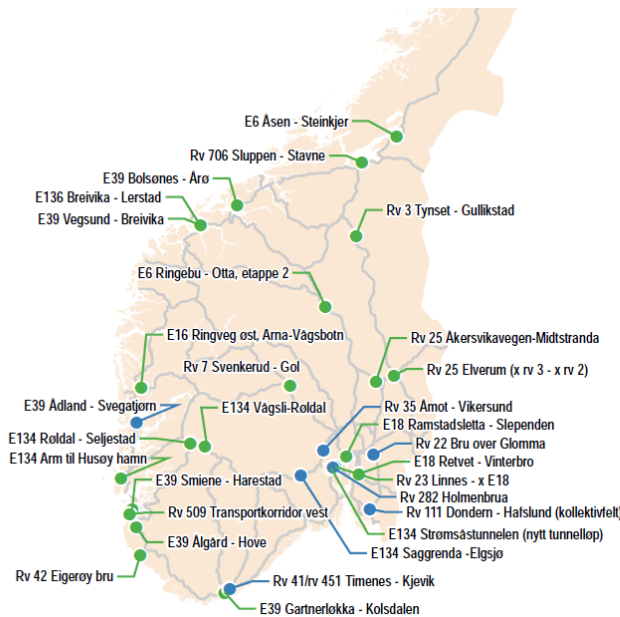
- Prosjektportefølje ut fra samfunnsøkonomi: I tråd med Samferdselsdepartementets retningslinjer er alle nye prosjekter rangert på grunnlag av samfunnsøkonomisk analyse (netto nytte per budsjettkrone).
- Prosjektportefølje ut fra samfunnsøkonomi, samfunnsikkerhet og sammenhengende standard/utbygging: Transportetatene har også rangert prosjekter ut fra kriteriene sammenhengende utbygging/standard og samfunnsikkerhet, i tillegg til samfunnsøkonomi, i tråd med departementets retningslinjer.

Ved rangering etter samfunnsøkonomi er prosjektene rangert på tvers av etatene, etter fallende netto nytte per budsjettkrone. Rangeringen er gjort uavhengig av finansieringsform, det vil si at prosjektene er rangert uten bruk av bompenger også for de prosjektene som er forutsatt bompengefinansiering. Det ligger en god del usikkerhet i rangeringene som baseres på samfunnsøkonomiske analyser. Det er små forskjeller i lønnsomhet mellom mange prosjekter, og usikkerheten i beregningene er betydelig. Det gjelder både trafikkprognoser, nytteberegninger og kostnadsvurderinger. I tillegg skal flere ulike typer av tiltak sammenlignes.

Det er gjort rangeringer på grunnlag av fire rammenivåer: lav, basis, middels og høy ramme. Rammene er fordelt på periodene 2018–2021, 2022–2023 og 2024–2029. Kartene nedenfor viser rangering av veiprosjektene i de ulike rammene.

Fra plangrunnlaget: Vedlegg 3b: Kart over nye prosjekter vei:





Rangert etter samlet vurdering

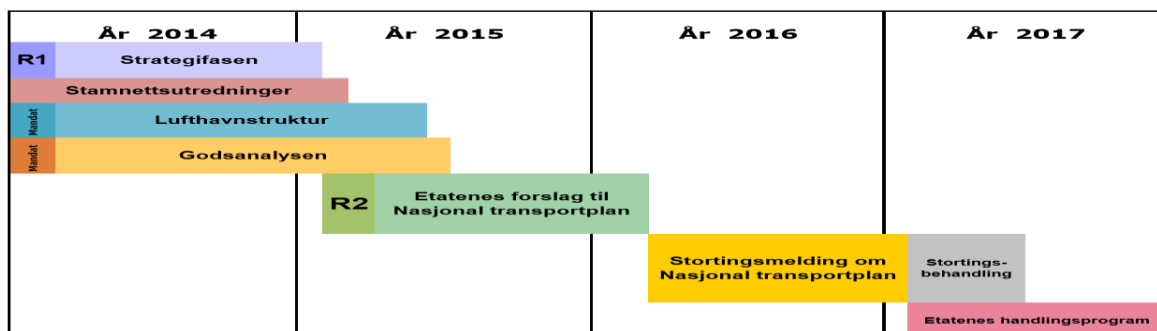
Prosjekter som er rangert etter en samlet vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, samfunnsikkerhet og sammenhengende standard/utbygging

Økonomisk ramme

- Lav
- Basis
- Middels
- Høy

Videre prosess mot vedtaksbehandling av Nasjonal transportplan 2018-2029

Fagetatens plangrunnlag er en del av beslutningsgrunnlaget for Stortingsmeldingen, som skal ferdigstilles våren 2017. Selve Stortingsbehandlingen av NTP 2018-2029 forventes sommer 2017.



Prosess med reforhandling av Oslopakke 3- avtalen

Oslopakke 3 er basert på en avtale mellom Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Avtalen reforhandles hvert 4. år, og forhandlinger pågår i disse dager. Hver av partene deltar med et eget forhandlingsutvalg, hvor fylkesordfører Anette Solli er leder fra Akershus fylkeskommunes side og Raymond Johansen fra Oslo kommunes side. Styringsgruppen opplyser om at en reforhandlet avtale skal foreligge 10. mai 2016.

Den nye avtalen skal behandles og vedtas i Akershus fylkesting og Oslo kommune, antakelig i juni 2016. Konklusjonene i avtalen vil gi føringer for innholdet i NTP 2018-2029.

Rådmannens vurderinger

Befolkningsvekst og samordnet bolig, areal og transportplanlegging

I årene frem mot 2030 forventes en sterk befolkningsvekst i Akershus og Oslo (28 % innen 2040, til 1 540 000 mennesker). Behovet for nye boliger og arbeidsplasser øker. Befolkningsveksten gir et større transportarbeid i regionen og tilhørende behov for areal og ny infrastruktur, noe som gir utfordringer for klima, helse og lokalmiljø. Eksisterende infrastruktur i både Oslo og Akershus må utvikles for å håndtere denne veksten på en helhetlig måte. Når det økte transportbehovet skal løses med kollektivtransport og sykkel/ gange, er det avgjørende at nye arbeidsplasser og nye

boligkonsentrasjoner lokaliseres nær høystandard kollektivtilbud. Uten streng styring av regionens arealutvikling, vil veksten komme perifert, med tilhørende høy andel bilbruk.

Plangrunnlagets rangering av ny E18 med bussvei og hovedsykkelvei gjennom Vestkorridoren

Ny E18 med bussvei og hovedsykkelvei gjennom Asker og Bærum legger til rette for høy arealutnyttelse rundt de regionale byene Sandvika og Asker sentrum, samt Høvik og Holmen i bybåndet, basert på at transportbehovet skal dekkes med tog, buss, sykkel og gange.

Ved å legge E18 i tunnel forbi de lokale byene/tettstedene, gis mulighet for vesentlig økt arealutnyttelse basert på etablert kollektivsystem i Asker og Bærum. E18-prosjektet legger derfor stor vekt på å bedre infrastrukturen for kollektivtransport, sykkel og gange. Den separate bussveien og kollektivfelt inn mot kollektivknutepunkt sikrer gode overgangsmuligheter til tog. I tillegg oppnås forutsigbar reisetid og muligheter for en betydelig kapasitetsøkning for ekspressbusser og lokalbusser. Høystandard sykkelvei fra Asker til Oslo grense gir en effektiv trasé for sykkelpendling mot arbeidsplasskonsentrasjoner i tettstedene og i bybåndet.

Ny E18 med bussvei og hovedsykkelvei gjennom Asker og Bærum styrer veksten tydelig mot tettstedene og gir god samfunnsutvikling. Dette er ikke hensyntatt i punkt 5.5, om samfunnsøkonomi. Rådmannen mener E18- prosjektets definerte målsetning om knutepunktsutvikling, samt veiprojektets effekt for tettstedsutvikling er sammenfallende med fagetatenes mål om at nye samferdselsprosjekter skal legge til rette for arealbruk som reduserer arealbruken. Ny E18 med bussvei og hovedsykkelvei gjennom Bærum og Asker har åpenbart en bedre samfunnsnytte enn Vegvesenets teoretiske samfunnsnytte-modell tilsier, og bør derfor defineres i middels ramme i NTP.

Finansiering av ny E18 med bussvei og hovedsykkelvei

Ny E18 med bussvei og hovedsykkelvei gjennom Vestkorridoren er vedtatt bompengefinansiert og vil i stor grad betales av brukerne. Nytt samferdselsanlegg gjennom Bærum og Asker er anslått til kr 34 mrd, hvorav kr 5,8 mrd er avsatt gjennom Oslopakke 3. Restbeløpet er forutsatt brukerbetaling og en statlig andel. Den statlige andelen er vanligvis 20 % for denne type anlegg, som i prinsippet er fritak for MVA. Finansieringsmidler til bygging av ny E18 Vestkorridoren finnes i all hovedsak ikke før veianlegget påbegynnes. Veianlegget forutsettes lånefinansiert, og nedbetales gjennom brukerbetaling og statlig andel/momsrefusjon.

Prosjektet inkluderer gjennomgående bussvei og hovedsykkelvei, samt en mer effektiv kollektivterminal i Asker sentrum. Oslopakke 3- midlene vil således benyttes til bygging av både vei-, kollektiv- og sykkelanlegg. Finansieringsmodellen medfører relativt høye bomavgifter med til sammen 20 bomsnitt i Asker og Bærum. Med kr 11 pr bomsnitt, kan det koste kr 118 tur/retur å kjøre privatbil mellom Asker sentrum og Oslo (jfr «Finansiering av E18 Vestkorridoren, grunnlag for lokalpolitisk prinsippvedtak»). Avgiftene vil få stor avvisende effekt, og ved at buss- og sykkeltilbudet forbedres parallelt, vil attraktiviteten for disse transportmidlene øke aktivt bidra til nullvekst for personbiltransport. For å holde veksten nede, mener Statens vegvesen at intelligent trafikkstyring (ITS) må tas i bruk etter bompengeperioden. Bærum kommune forventer at Staten tar ansvar for dette.

Næringstrafikk

Vegvesenet beskriver at de viktigste målsettingene for en ny E18 gjennom Asker og Bærum er å sikre god framkommelighet for næringslivets transport. I en region som vokser i den grad som Osloområdet gjør, er det nødvendig med effektiv og forutsigbar næringstransport.

Ved å etablere en enhetlig veistandard gjennom hele transportkorridoren fra Asker og gjennom Oslo, oppnås en mer balansert trafikkavvikling og bedre trafiksikkerhet. Ny E18 kompletterer transporttilbudet i Osloregionen og gir gode forbindelser til andre regioner, landsdeler og utlandet. Et sammenhengende og robust veisystem er avgjørende for næringstrafikken, som i dag har store utgifter som følge av forsinkelseskostnader (Pöyry-rapport fra 2012 har beregnet at kø- og forsinkelseskostnader gir et årlig tap på kr 1 mrd, akkumulert til 30 mrd over 20 år).

Samfunnsøkonomisk analyse og rangering av prosjektene i plangrunnlaget:

I henhold til statlig planretningslinje for samordnet bolig, areal og transportplanlegging skal «utbyggingsmønster og transportsystem fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer».

Samfunnsøkonomiske analyser for samferdselsanlegg har fokus på transportnytte. Metodikken har tydelige svakheter for blant annet prissetting av køkostnader (TØI-rapport antyder 3,5 ganger høyere), rentefot (som er satt til 4 %), nyskapt sykkeltrafikk og helsegevinster, samt nyskapt kollektivtransport som følge av bedre tilrettelegging. Lokal og regional utvikling (herunder byutviklingspotensial) skal, i henhold til håndbok V712, ikke inngå som en del av den samfunnsøkonomiske analysen, eller de tilhørende tilleggsanalysene.

Ved at NTP-prosjektene ikke legger en bred samfunnsøkonomisk vurdering til grunn for de ulike prosjektene, vil man ikke oppnå en helhetlig samferdsels- og arealutvikling, hvor høy tetthet rundt kollektivknutepunkt er sentralt for å oppnå målsetningen om at vekst i persontransport skal løses med kollektiv- sykkel- og gangtransport.

Planprogram for E18 med bussvei og hovedsykkelvei gjennom Asker definerer nettopp knutepunktsutvikling som en målsetning. Håndbok V712 anviser at både prosjektets måloppnåelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal legges til grunn for vegvesenets anbefaling. Rådmannen kan ikke se at det er sammenheng mellom målsetning og konklusjoner, og stiller derfor spørsmål om hvordan fagetatene har rangert de ulike prosjektene i hhv lav, middels og høy ramme. Man kan også stille spørsmål om hvorfor E18-parsellen mellom Slependsen og Drengsrud ikke er med i rangeringen «samlet vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, samfunnssikkerhet og sammenhengende standard/ utbygging».

Kommunedelplan Asker kommune har som mål at kommunedelplan for E18 blir vedtatt i 2016.

Videre detaljregulering av de ulike etappene bør gjennomføres parallelt i Asker og Bærum.

Oslopakke ble oppstartet i 2008 med målsetninger om:

- God fremkommelighet for alle trafikantgrupper, prioritere kollektivtrafikk og næringstrafikk, samt gang- og sykkeltrafikk
- Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, gåing og sykling
- Bidra til bedre miljø og by- og tettsteds kvalitet

Stortingets klimaforlik 2012 definerer mål om at vekst i personbiltrafikken i storbyområder skal tas med miljøvennlige transportformer.

Regjeringen uttaler i NTP 2014-2023:

«Regjeringen legger vekt på å følge opp Oslopakke 3 ved å bygge ut E18 Vestkorridoren. For å møte økende transporttetter, ivareta miljøhensyn og tilrettelegge for byutvikling, må E18 gjennom

Asker og Bærum utvikles på en måte som først og fremst sikrer god fremkommelighet for næringslivets transport, kollektivtrafikk og gang- og sykkeltrafikk».

Nasjonal planretningslinje: Samordnet areal og transportplanlegging, fastsatt ved kgl. res. av 26.09 2014.

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling. Utviklingen må baseres på kompakte byer og tettsteder med korte avstander mellom ulike gjøremål. Dette vil redusere arealforbruk og transportbehov og styrke grunnlaget for kollektivtransport, sykkel og gange. En by- og tettstedsutvikling i tråd med de nye statlige planretningslinjene er også god klima- og miljøpolitikk.

Behandlingen i møtet 19.04.2016 Formannskapet

Kjell Maartmann-Moe (Ap) fremmet følgende forslag:

Tillegg til punkt 3

Flyt i busstrafikken Østre Bærum - E18 er avhengig av Gjønnesdiagonalen og utbedrede forhold Vollsveien til Lysaker.

Ole Andreas Lilloe-Olsen (V) fremmet følgende forslag:

Punkt 5 - tilføyelse i uthevet skrift:

Bærum kommune legger til grunn at personbiltrafikken **verken i Bærum eller** over Oslos grense skal øke.

Sheida Sangtarash (SV) fremmet følgende forslag:

1. Punkt 2b strykes.
2. Punkt 3 endres til: Nytt veisystem i Vestkorridoren baseres på samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og skal ikke ha en kapasitetsvekst totalt. Tunnel under tettstedene kan vurderes som et byutviklingsprosjekt. Fremtidig transportvekst skal løses med kollektivtransport, sykkel og gange. Videre utbygging av Fornebu er avhengig av etablering av Fornebubanen.
3. Punkt 4 strykes.
4. Punkt 5 endres til: Bærum kommune legger til grunn at personbiltrafikken over Oslo grense ikke skal øke. Bomavgiftene på E18 må derfor økes til et nivå som gir en reell avvisningseffekt.
5. Punkt 6 strykes.

Votering:

Rådmannens forslag punkt 1 ble enstemmig vedtatt.

Rådmannens forslag punkt 2 a og c ble enstemmig vedtatt.

Ved alternativ votering mellom rådmannens forslag punkt 2 b og Sangtarash' forslag punkt 1 ble rådmannens forslag vedtatt mot 2 stemmer (SV, MDG).

Ved alternativ votering mellom rådmannens forslag punkt 3 og Sangtarash' forslag punkt 2 ble rådmannens forslag vedtatt mot 2 stemmer (SV, MDG).

Ved alternativ votering mellom rådmannens forslag punkt 4 og Sangtarash' forslag punkt 3 ble rådmannens forslag vedtatt mot 2 stemmer (SV, MDG).

Sangtarash' forslag punkt 4 fikk 1 stemme (SV).

Lilloe-Olsens tilleggsforslag fikk 2 stemmer (V, MDG).

Rådmannens forslag punkt 5 ble vedtatt mot 1 stemme (Frp).

Ved alternativ votering mellom rådmannens forslag punkt 6 og Sangtarash' forslag punkt 5 ble rådmannens forslag vedtatt mot 2 stemmer (SV, MDG).

Maartmann-Moes tilleggsforslag ble vedtatt mot 1 stemme (MDG).

FSK-060/16:

Vedtak:

Følgende uttalelse sendes til Samferdselsdepartementet, Akershus fylkeskommune, Oslo kommune, Buskerud fylkeskommune og Vestregionen:

1. Hovedstadsregionen står overfor en høy befolkningsvekst i årene fremover. Nasjonal Transportplan 2018-2029 må sikre en funksjonell hovedstadsregion og bygge opp under prinsippene for samordnet areal og transportplanlegging. Bærum kommune støtter prinsippene om at veksten i transportbehov må tas med kollektiv, sykkel og gange.
2. Nye samferdselsprosjekter må bidra til å nå både nasjonale og lokale klimamål. NTP må derfor sikre gjennomføring av følgende prosjekter:
 - a. Fornebubanen og ny metrotunell under Oslo
 - b. Ny E18 i Vestkorridoren som prioriterer sykkel, buss og bomiljøene langs korridoren og tilrettelegger for omfattende byutvikling i knutepunktene
 - c. Ny Ringeriksbane
3. Nytt veisystem i Vestkorridoren baseres på samordnet bolig, areal og transportplanlegging. Ny E18 inkluderer blant annet egen bussvei, hovedsykkelvei mellom Asker og Oslo. Tunnel under tettstedene åpner for tett arealutnyttelse nær kollektivknutepunkt, slik at fremtidig transportvekst kan løses med miljøvennlig transport, primært eksisterende jernbane. Videre utbygging av Fornebu er avhengig av at Fornebubanen og E18 (Vestre lenke) blir realisert. Flyt i busstrafikken Østre Bærum - E18 er avhengig av Gjønnes diagonalen og utbedrede forhold Vollsveien til Lysaker.
4. Ny E18 må planlegges og gjennomføres som et sammenhengende prosjekt. Det er derfor viktig at finansieringen av etappe 1 ikke utsettes og at etappene fra Ramstadsletta til Asker sikres finansiering også i middels ramme.
5. Bærum kommunen legger til grunn at personbiltrafikken over Oslo grense ikke skal øke. Bomavgiftene på E18 vil bl.a medvirke til dette. Det forutsettes at statlige myndigheter vurderer nødvendig trafikkstyring etter at veianlegget er nedbetalt, slik at personbiltrafikken i byområdene ikke øker.
6. Veiprojektene i fagetatenes plangrunnlag er beskrevet og vurdert etter samfunnsøkonomiske analyser. Bærum kommune vil påpeke at metodikken ikke er komplett. Blant annet fanger beregningene ikke opp reell verdi for forsinkelseskostnader, kollektivtransport, sykkeltransport og helsegevinster. Det ser heller ikke ut til at virkninger for regional og lokal utvikling, som potensialet for byutvikling/knutepunktutvikling, er vektlagt.