



Daglig leder i Bærum Næringsråd, Aksel Aanonsen, er svært skuffet over at ny E18 forbi Sandvika er tatt ut av prioritiseringslisten i Nasjonal Transportplan (NTP).

FOTO: DAG OTTER JOHANSEN

- Ekstremt skuffet

Nyheten om at E18 flyttes ut av de prioriterte prosjektene i Nasjonal Transportplan får svært dårlig mottagelse i Bærum Næringsråd.

DAG OTTER JOHANSEN
doj@budstikka.no

- Jeg er ekstremt skuffet over at E18 tas ut av prioritiseringslisten, sier Aksel Aanonsen, daglig leder i Bærum Næringsråd.

Han møtte Bærum Aps gruppeleder, Thilde Marie Børsum, på elvepromenaden for å kommentere nyheten.

- Det er uforståelig hvis arbeidet med etappe to stopper opp, når de har startet byggingen av etappe en fra Lysaker til Ramstadsletta. Næringslivet vil ikke slippe dette, sier Aanonsen.

Må beregnes på nytt

Han er svært opptatt av at samfunnsnyten av ny E18 må beregnes på en ny måte. Denne uken er det blitt kjent at motorveibroene forbi Sandvika vil kreve en betydelig oppgradering, dersom E18 ikke legges i tunnel. E18-sjef i Statens vegvesen, Tom Hedalen, har beregnet en slik oppgradering til å koste et sted mellom 6 og 8 milliarder kroner.

- Disse broene er ikke med i kost-/nytteberegningene som er gjort i E18-prosjektet. Det må inn. Og ikke minst - hvor skal de lede trafikken, mens broene oppgraderes, spør Aanonsen.

Utfordrer minister

Også Thilde Marie Børsum er opptatt av samfunnsnyten.

- Å rehabilitere motorveibroene er ikke en del av regnestykket. De må inn i helheten. Derfor vil jeg utfordre samferdselsministeren og departementet på måten de hittil har beregnet samfunnsnyten, sier Børsum.

- Det er viktig at de ser på hele utviklingen av Sandvika, ikke bare veibyggingen, sier Børsum.

Hun understreker at hun er glad for å bli utfordret av næringsrådet om ny E18.

- Bærum Arbeiderparti har hele tiden vært - og er fortsatt - opptatt av å få E18 i tunnel forbi Sandvika.

Ny E18 forbi Sandvika tas ut av Nasjonal transportplan

E18 forbi Sandvika tas ut av de prioriterte prosjektene i Nasjonal transportplan og flyttes over i en ny utviklingsportefølje.

KIM VAN DER LINDEN
kvl@budstikka.no
CHRISTIAN BREVIK
cbr@budstikka.no
ELIN REFFHAUG CRAIG
erc@budstikka.no
NILS H. HARNES
nha@budstikka.no
DAG OTTER JOHANSEN
doj@budstikka.no

Mens arbeidene pågår for fullt på etappe én av E18 mellom Lysaker og Ramstadsletta har det de siste ukene vært stor usikkert om hva som skjer med videre utbygging av motorveien gjennom Bærum og Asker.

17,4 milliarder kroner er brukt på første etappe. Foran fremleggelsen av NTP er det sådd tvil om regjeringen vil ta seg råd til å bygge etappe to som legges i tunnel fra Ramstadsletta, under Sandvika og til Slepden i Asker.

Kostnadene på det strekket er beregnet til å koste i overkant av 15 milliarder kroner.

I går ble det klart at samferdselsminister Jon-Ivar Nygård (Ap) velger å dele opp de store samferdselsprosjektene.

- Vi får ikke plass til alt og har lagt prosjektet i en utviklingsportefølje, sier Nygård om neste etapper i prosjektet.

- Utrolig skuffende

Prosjekter som skal realiseres ligger i en planportefølje, mens ti store prosjekter tas ut og flyttes over i en utviklingsportefølje. Blant disse er etappe to av E18. Det faller i årlig jord hos Bærum ordfører Lisbeth Hammer Krog.

- Det er bare så utrolig skuffende, ja, helt ubegripelig. Dette skaper så dårlig forutsigbarhet, bare tull! Her må det en ny regjering til hvis vi skal få denne veien i tunnel, tordner hun.

- Vi må sette vår lit til disse broene som er i ferd med å gå ut på dato og må skiftes. Da må det bygges tunnel først, sier Hammer Krog.

- Det vil få store konsekvenser og negativ utvikling, og vil ikke være til å leve med. Vi har hele tiden vært opptatt av at det må være en helhetlig gjennom-



Ny E18 forbi Sandvika er ute av Nasjonal Transportplan.



I årene fremover kreves det mye vedlikehold av E18-broene forbi Sandvika. I desember i fjor førte vedlikeholdet til stengte veier og mye trafikkaos. Broen fra 60-tallet må skiftes ut i løpet av noen år.

FOTO: CHRISTIAN BREVIK

føring av planen for E18. Men - dette betyr ikke at veien ikke kommer, for det gjør den, sier Asker-ordfører Lene Conradi.

Hun understreker at hun skal lese dokumentene nøye.

- Jeg lurer jo på hvor mye denne regjeringen skal reverse og skape av usikkerhet. Det demonstrerer en samferdselspolitikk som er stykkevis og delt, sier hun.

Fylkesrådsleder i Akershus, Anette Solli (H), kritiserer regjeringen over prioriteringen.

- Jeg må si det er stor skuffelse over at de nå sår tvil om etappe to av E18-prosjektet. Det burde vært satt av planleggingsmidler for å sikre progre-

sjon, sier hun.

Solli påpeker at E18-broer må rives, og det kan koste opp mot 6-8 milliarder å bygge nye.

- Alt dette må ses i sammenheng med etappe to. Det er svært korttenkt og lite rasjonell bruk av penger når de nå setter dette i et usikkert ventrom, sier fylkesrådslederen.

E18-prosjektet ligger i porteføljen for Oslopakke 3.

- Ikke noen katastrofe

- Revidering av denne avtalen gjøres i disse dager og vi kan ikke risikere at vi ikke kommer videre. Det er en bortkastet investering hvis vi ikke ser dette i sammenheng, sier Solli.



Bærum ordfører Lisbeth Hammer Krog (til venstre) mener at E18 gjennom Sandvika og Asker må tilbakeføres til planporteføljen.

- Det var vel kanskje ikke helt uventet, sier gruppeleder Ivar Granum i Asker Ap.

- Det har kommet signaler fra samferdselsministeren over lang tid at gigaprojekter skal bli mindre av, og man fordele mindre prosjekter over hele landet. Resultatet av det er vel det vi ser nå, legger han til.

- Så du tenker at det er bra?

- Jeg tenker at det ikke er noen katastrofe. Jeg er veldig glad for det vi har fått, og skal feire det. Veldig mange i Norge er misfornøyd med det de ikke har fått, og da kan vi kanskje tenke litt på dem. Og så skal vi utvikle Asker gjennom den trafikåren som er utrolig viktig,

Utviklinga ute i transportplan



Ny E18 i tunnel forbi Sandvika er svært usikker, etter at samferdselsminister Jon-Ivar Nygård (Ap) mener andre prosjekter er viktigere å prioritere i Nasjonal Transportplan. **FOTO: KARL BRAANAAS**



FOTO: MARIANNE NESS JOHNSEN



(stre) og Asker-ordfører Lene Conradi er klare på planen raskt. **FOTO: KNUB BJRKE**

ikke bare for Asker, men også for Bærum og trafikken gjennom Oslo, sier han.

- Brette opp ermene

Dette betyr at prosjektene må bearbeides betydelig før de er aktuelle for å kunne gjennomføres.

- Min reaksjon er at her gjenstår det veldig mye arbeid. Her må vi brette opp ermene og få på plass helheten, sier gruppeleder i Bærum Arbeiderparti, Thilde Marie Børsum.

- Dette er en invitasjon til å optimalisere helheten i E18-prosjektet, legger hun til og understreker at Bærum Arbeiderparti ønsker ny E18 i tunnel for-

DETTE ER UTVIKLINGS-PORTEFØLJE

- Det er ikke rom for å realisere prosjektene i Statens vegvesens utviklingsportefølje i sin nåværende form i 12-årsperioden. Det vil likevel kunne være aktivitet på strekningene i perioden.
- Eksempelvis kan det være aktuelt å løse noen av utfordringene ved vurdering av rimeligere løsninger, bruk av ny teknologi, eller forsterket drift og vedlikehold.
- Statens vegvesen kan arbeide med denne typen tiltak på strekningene, men det vil være begrenset rom for planlegging og ressurskrevende optimalisering av prosjektene.
- Arbeid med utredning, utvikling og eventuell utbedring på strekningene dekkes innenfor rammer til forvaltning, drift, vedlikehold og investeringer.
- Ved fremtidige meldinger om Nasjonal transportplan vil det bli vurdert om det er aktuelt å legge strekninger over i planporteføljen.

Kilde: Nasjonal transportplan

bi Sandvika.

- Det har vi ment hele tiden og mener fortsatt, sier hun

Hva som skjer videre med etappe tre, fra Nesbru og forbi Asker sentrum Drengsrud har også vært uvisst. Denne strekningen ligger ikke inne, hverken i planporteføljen eller utviklingsporteføljen.

Budstikka skrev i går at åtte gamle broer på E18 mellom Slepden og Blommenholm er i så dårlig stand og kan føre til trafikkaos i mange år fremover.

Statens vegvesens E18-sjef Tom Hedalen advarer om at broene kan måtte erstattes, noe som kan koste 6-8 milliarder kroner. Anleggsarbeidet med å oppgradere og bygge nye broer

vil være teknisk utfordrende og kan føre til enorme trafikkproblemer.

Et alternativ med parallelle broer i sjøen er ikke mulig på grunn av plassmangel og negativ påvirkning av Oslofjorden.

- Å rehabilitere motorveibroene er ikke en del av regnestykket. De må inn i helheten. Derfor vil jeg utfordre samferdselsministeren og departementet på måten de hittil har beregnet samfunnsnyttene i slike samferdselsprosjekter, sier Børsum.

→ **Samferdselsministeren: - E18 må få ned kostnadene**

Mer usikkerhet enn utvikling



KOMMENTAR

Dag Otter Johansen
kommentator

Så gikk det omtrent så ille som fryktet. E18 i tunnel forbi Sandvika skytes ut i den store uvissheten.

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård (Ap) har sluppet den ene gladnyheten etter den andre om Nasjonal Transportplan (NTP) de siste ukene, samtidig som han har vært taus om fremtiden til E18-prosjektets to gjenstående etapper forbi Sandvika og videre til Drengsrud.

At E18-etappe to fra Ramstadsletta til Nesbru ikke var å finne på listen, da Nygård fredag presenterte de prioriterte prosjektene i NTP de 12 neste årene, kom derfor ikke som en stor overraskelse.

Likevel er det lov å være dørgende skuffet og svært urolig over at E18 forvises til en nyopprettet utviklingsportefølje. For dette er en soleklar nedprioritering.

I regjeringens dokument står det nemlig følgende å lese om utviklingsporteføljen: "I denne tilpasningen har planporteføljen i sin helhet prioritert foran utviklingsporteføljen. Det innebærer at handlingsrommet for ressursbruk til planlegging av prosjekter i utviklingsporteføljen vil være svært begrenset i første seksårsperiode."

I 2030 skal hele etappe én fra Lysaker til Ramstadsletta være ferdigstilt. Det er seks år til, og i denne perioden vil det altså være svært begrenset med ressurser til å planlegge en fortsettelse av E18.

Det naturlige ville vært at etappe to startet opp, når etappe én var fullført. Selv om påsken er en tid for oppstandelse, virker ikke et slikt scenario særlig realistisk nå.

Det neste spørsmålet som melder seg er hvordan Statens Vegvesen vil håndtere dette. De

har i flere år jobbet med reguleringsplanen for etappe to i nært samarbeid med Bærum kommune.

Planen skulle vært fremmet i fjor, men ble utsatt på grunn av kostnadene. Nå gjenstår det å se om Vegvesenet i det hele tatt fremmer en reguleringsplan for et prosjekt regjeringen sier ikke skal prioriteres.

E18-sjef Tom Hedalen har påpekt at de åtte E18-broene forbi Sandvika ikke vil stå til evig tid. Broene fra 1964 vil på et tidspunkt kreve betydelige oppgraderinger, og det røffe anslaget er at dette vil koste 6-8 milliarder kroner.

Her ligger håpet for en fremtidig E18-tunnel.

Å bruke 6-8 milliarder på disse E18-broene fremfor en tunnel fremstår som et meningsløst alternativ. Ikke bare vil det ha enorme konsekvenser for trafikkavviklingen i de årene restaureringen pågår. Det vil ef-

«Å bruke 6-8 milliarder på disse E18-broene fremfor en tunnel fremstår som et meningsløst alternativ.»

fektivt frata Bærum muligheten til byutvikling nær sjøfronten.

Dette er samfunnsnytte langt utover rene transportøkonomiske betraktninger og må inn i det store regnestykket, når etappe to skal bearbeides i den nye utviklingsporteføljen.

Et slikt regnestykke snakket også Bærum Aps gruppeleder, Thilde Marie Børsum, om fredag. Vi velger å ta henne på ordet, når hun sier hun vil presse samferdselsministeren og Samferdselsdepartementet på dette punktet.

Både Bærum Ap og Asker Ap har vært svært tydelige på viktigheten av ny E18 ved en rekke anledninger.

Det er naturlig å forvente at Børsum og partikollega Ivar Granum fortsetter denne kampen, slik at påsketraffikken om noen år kan passere Sandvika i tunnel, ikke på en umoderne bro.