

Aksjon Rett E18  
v/ Rune Killie  
Jernbanebrygga 14J  
3724 Skien  
Mobil: 91 30 41 01  
Mail: rett-e18@hotmail.com  
Web: www.rett-e18.no

Statens Vegvesen  
Region Sør  
Postboks 723 Stoa  
4808 Arendal

Skien, 05.12.2012

## Høringsuttalelse til reguleringsplan for E18 gjennom Bamble

Aksjon Rett E18 takker for muligheten til å bidra med innspill ifm. reguleringsplan for E18 gjennom Bamble. På den åpne kontordagen Statens Vegvesen arrangerte den 12. november, gjorde planleggingsleder Grøsfjeld følgende presisering [Ref. 1]: "*Det er viktig at alle som mener noe, kommer med innspill skriftlig. Kanskje det kommer frem noe vi ikke har tenkt på*". Denne høringsuttalelsen er av en slik karakter, og vi håper den gis en seriøs og grundig behandling ettersom trasévalget for den aktuelle veistrekningen vil ha mer vidtrekkende konsekvenser for Sørøstlandet enn det Statens Vegvesen ser ut til å ha vært klar over.

### Aksjon Rett E18

I konseptvalgutredningen for E18 mellom Langangen og Grimstad ble det i 2008 konkludert med at E18 bør utvides til 4-felts motorvei langs dagens trasé gjennom Bamble [Ref. 2]. Denne klattvise utbyggingen vil føre til en 3-tallsformet E18 mellom Oslo og Sørlandet, som illustrert i Figur 1 nedenfor.

Aksjon Rett E18 ble etablert sommeren 2012 for å bidra til at det heller etableres en mer fremtidsrettet P-formet veiløsning, som innebærer at E18 i større grad vil følge luftlinjen mellom Oslo og Sørlandet, som vist på kartet i Figur 2. En slik P-formet veiløsning vil være sammenfallende med de sterkeste trafikkstrømmene i landsdelen.

### Bakgrunn

Aksjon Rett E18 sendte i juni 2012 høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan for 2014 - 2023. I etterfølgende korrespondanse med Samferdselsdepartementet ble Aksjon Rett E18 oppfordret til å bringe saken inn for Statens Vegvesen Region Sør. Dette ble gjort 23. november 2012. Saken er fortsatt til behandling under saksnummer 2010030397.

Aksjon Rett E18 ønsker også at saken formelt registreres og behandles som en høringsuttalelse. Bakgrunns materialet i denne høringsuttalelsen er derfor veldig likt bakgrunns materialet i sak nummer 2010030397, og det vil sikkert være fordelaktig om de to sakene behandles samtidig og av samme person.

## Høringsuttalelsen til NTP

Høringsuttalelsen til NTP, som er inkludert i separat fil, presenterer bakgrunnen for og omfanget av den foreslåtte veiløsning. Der er det beregnet en positiv nåverdi på 2,7 mrd. kr. relativt til den planlagte utbyggingen langs dagens trasé. Beregningen ble basert på trafikkdata fra COWI og anbefalt grovberegningsmodell fra TØI, hvor det bare ble antatt 25 års analyseperiode, null realprisvekst, og 4,5% diskonteringsrente.

Som forklart i høringsuttalelsen, var nåverdiberegningen på 2,7 mrd. kr. svært konservativ. Riktignok ble drifts- og vedlikeholdskostnader neglisjert, men det ble sannsynliggjort at denne kostnaden vil være liten sammenlignet med summen av neglisjerte inntektselementer. For eksempel ble nåverdiberegningen begrenset til trafikk mellom Oslo og Grenland/Sørlandet, samt lokaltrafikk i Lågendalen. Tidsbesparelse for flere strekninger ble dermed konservativt neglisjert. Det samme ble reduksjonen i drivstofforbruk, kjøretøyslitasje, ulykkeskostnader mm.

## Oppdatert nåverdiberegning

Nåverdiberegningen har i ettertid blitt oppdatert på to måter. For det første er det implementert tre viktige endringer i beregningsmodellen, som Hagen-utvalget nylig anbefalte overfor Finansdepartementet [Ref. 3], og som innebærer at norsk lønnsomhetsmodell for veiinvesteringer vil ligne mer på andre lands modeller. Disse endringene er:

- Økning av analyseperiode fra 25 til 40 år
- Korreksjon for realprisvekst
- Reduksjon av diskonteringsrente fra 4,5% til 4,0%

Videre har tidsbesparelse for flere veistrekninger blitt inkludert, deriblant trafikk mellom Grenland og Sørlandet, og trafikk på langs gjennom Grenland. Sistnevnte bidrag viste seg å være betydelig. Dette er ikke overraskende all den tid 4-felts motorvei på langs gjennom Grenland har vært planlagt siden 1962 uten at noe har skjedd.

Den oppdaterte nåverdiberegningen er vist i Excel-arket som er vedlagt denne høringsuttalelsen. Det knytter seg betydelig usikkerhet til beregning av restverdi. På dette punkt gav ikke Hagen-utvalget noen entydig anbefaling, og tre ulike modeller kan derfor velges i celle C11. Med EU-modell og svensk modell for restverdi fåes en nåverdi på hhv. 14,7 og 18,4 mrd. kr. relativt til den planlagte utbyggingen langs dagens trasé. Dersom hele restverdien neglisjeres, fåes en konservativ nåverdi på 10,8 mrd. kr. Alle tallene er i 2011-kroner.

## Samfunnsøkonomisk skandale

Basert på det ovenstående kan det konkluderes med at den planlagte utbyggingen av E18 gjennom Bamble trolig vil innebære den største samfunnsøkonomiske skandalen i nyere norsk historie dersom den realiseres. Til sammenligning var Mongstad-skandalen på 6 mrd. 1988-kroner (dengang omtalt som 1 "mong"), hvilket tilsvarer 10,2 mrd. 2011-kroner.

En nåverdi mellom 10,8 - 18,4 mrd. kr. tilsvarer en årlig avkastning mellom 8,5 - 9,1 prosent. Til sammenligning låner tyskerne flere titalls milliarder norske oljekroner til en rente på bare 1,8% for å bl.a. bygge motorveier i Tyskland [Ref. 4]. Ved å benytte veibyggere fra Sør-Europa, som i disse tider burde være svært konkurransedyktige, bør det være fullt mulig å investere i en moderne infrastruktur i Norge uten overoppheting av økonomien. Dette er ikke bare samfunnsøkonomisk lønnsomt, men også helt nødvendig for konkurranseutsatt eksportindustri.

## Manglende helhetlig plan

Det uheldige trasévalget for E18 gjennom Bamble er et godt eksempel på hvordan mangelen på en overordnet plan for stamveinettet fører til at man gang på gang ender opp med klattvise utbedringer langs gamle omveier [Ref. 5] og derigjennom spolerer muligheter for mer langsiktige, helhetlige veiløsninger. Mangelen på en overordnet plan for stamveinettet er også i ferd med å ramme E39 mellom Kristiansand og Stavanger, slik Rune Gjedrem har påpekt [Ref. 6].

Aksjon Rett E18 mener stamveinettet bør gjøres til gjenstand for en helhetlig optimalisering, slik det ble gjort for lyntog (hvor en P-løsning ble anbefalt), og at fremtidige utbygginger i størst mulig grad bør være i samsvar med den optimaliserte helhetsløsningen. En slik optimalisering bør utføres av faglig tunge spesialister, gjerne tyskere med doktorgrad på infrastruktur, som kan kjøre trafikk-simuleringer basert på befolkningstetthetskart. I dag blir alternative trasévalg for motorvei-utbygginger utarbeidet på KVVU-verksteder, hvor det arbeides med altfor avgrensede kart, og hvor altfor mange av deltagerne har irrelevant kompetanse.

## Nå eller aldri

Halve Norges befolkning bor innenfor en radius på 15 mil rundt Oslo. Og nesten halve Norges befolkning bor på strekningen Stor-Oslo - Kristiansand - Stavanger. Rett E18 vil betjene begge disse "halvdelenene" og dermed innebære et infrastrukturelt løft for en betydelig del av Norges befolkning og næringsliv.

I motsetning til den planlagte utbyggingen, som kun vil løse trafikale utfordringer lokalt i Bamble, vil Aksjon Rett E18's forslag løse flere utfordringer simultant: 1) trafikkproblemene i Bamble blir løst ved at gjennomgangstrafikken forsvinner, 2) kjøretiden reduseres betraktelig mellom de mest befolkningstette byområdene, 3) motorvei i Grenland planlagt siden 1962 blir realisert, og 4) Fylkesvei 32 over Siljan blir oppgradert. De to siste synergieffektene innebærer at helt nødvendige investeringer i Grenland og på Fylkesvei 32 kan fjernes fra fremtidige veiplaner. Også *dette* ble konservativt neglisjert i nåverdiberegningen.

Ettersom det sør for Grenland kun er trafikkgrunnlag for én motorvei, vil den planlagte utbyggingen av E18 gjennom Bamble spolere muligheten for Rett E18 for all overskuelig fremtid. Rett E18 er m.a.o. en fantastisk engangsmulighet for Sørøstlandet, som bør gripes før det er for sent.

## Anbefalinger

Aksjon Rett E18 anbefaler at Statens Vegvesen foretar en økonomisk vurdering av Rett E18. For å ikke tape tid, kan en slik vurdering gjennomføres parallelt med pågående planleggingsarbeid for utbygging i Bamble. Følgende punkter vil være viktige i en økonomisk vurdering:

- For å avklare hvilket av de to alternativene som er mest lønnsomt, bør nåverdien for Rett E18 ikke beregnes absolutt, men *relativt* til planlagt utbygging (delta neddiskontert nytte minus delta kostnad)
- Den årlige trafikkøkningen innebærer at lønnsomheten til Rett 18 *relativt* til planlagt utbygging øker for hvert år, og det er derfor viktig at en økonomisk vurdering baserer seg på oppdaterte trafikk tall, ikke på tallene som ble lagt til grunn i konseptvalgutredningen
- I nåverdiberegningen for Rett E18 bør det gjøres sensitivitetsberegninger mht. alternative innfasingstidspunkt for Byggetrinn 2 (Skien - Sande), f.eks. 0, 5, 10 og 20 år etter at Byggetrinn 1 (Moheim - Skien - Gjerstad) er avsluttet

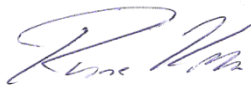
- I nåverdiberegningen for Rett E18 bør det også gjøres en sensitivetsberegning der det antas 2-felts motorvei klasse B istedenfor 4-felts motorvei mellom Skien og Steinholt
- Nåverdiberegningen for Rett E18 bør hensynta at fremtidige investeringer i Grenland (f.eks. Bypakke Grenland til 1,7 mrd. kr.) og på Fylkesvei 32 blir overflødige
- Nåverdiberegningen for Rett E18 bør også hensynta at mye av trafikken mellom Stavanger og Oslo blir overflyttet fra E134 til E18
- Det bør foretas en sensitivetsberegning basert på hovedanbefalingene fra Hagen-utvalget
- En økonomisk vurdering bør fortrinnsvis utføres av en ekstern, nøytral aktør som ikke tidligere har vært involvert i prosessen

Utbyggingskontrakter for planlagt utbygging i Bamble bør ikke tildeles før det er konkludert mht. Rett E18.

Vi er klar over at forslaget kommer sent i prosessen. Dette bør imidlertid ikke være til hinder for at Rett E18 gis en økonomisk vurdering parallelt med pågående planleggingsarbeid. Ved store industrielle investeringer, f.eks. utbygging av oljefelt, er endring av utbyggingsalternativ sent i planleggingsprosessen hyppig forekommende. Så lenge det medfører økt nåverdi som sluttresultat, demonstrerer det god prosjektstyring og evne til å respondere konstruktivt på ny informasjon og uforutsette hendelser i dynamiske omgivelser. På samme måte håper vi Statens Vegvesen inntar en industriell tilnærming til forslaget om Rett E18 ved å gi forslaget en økonomisk vurdering selv om det kommer sent.

Ta gjerne kontakt hvis noe er uklart. Vi ser frem til all videre kontakt med Statens Vegvesen.

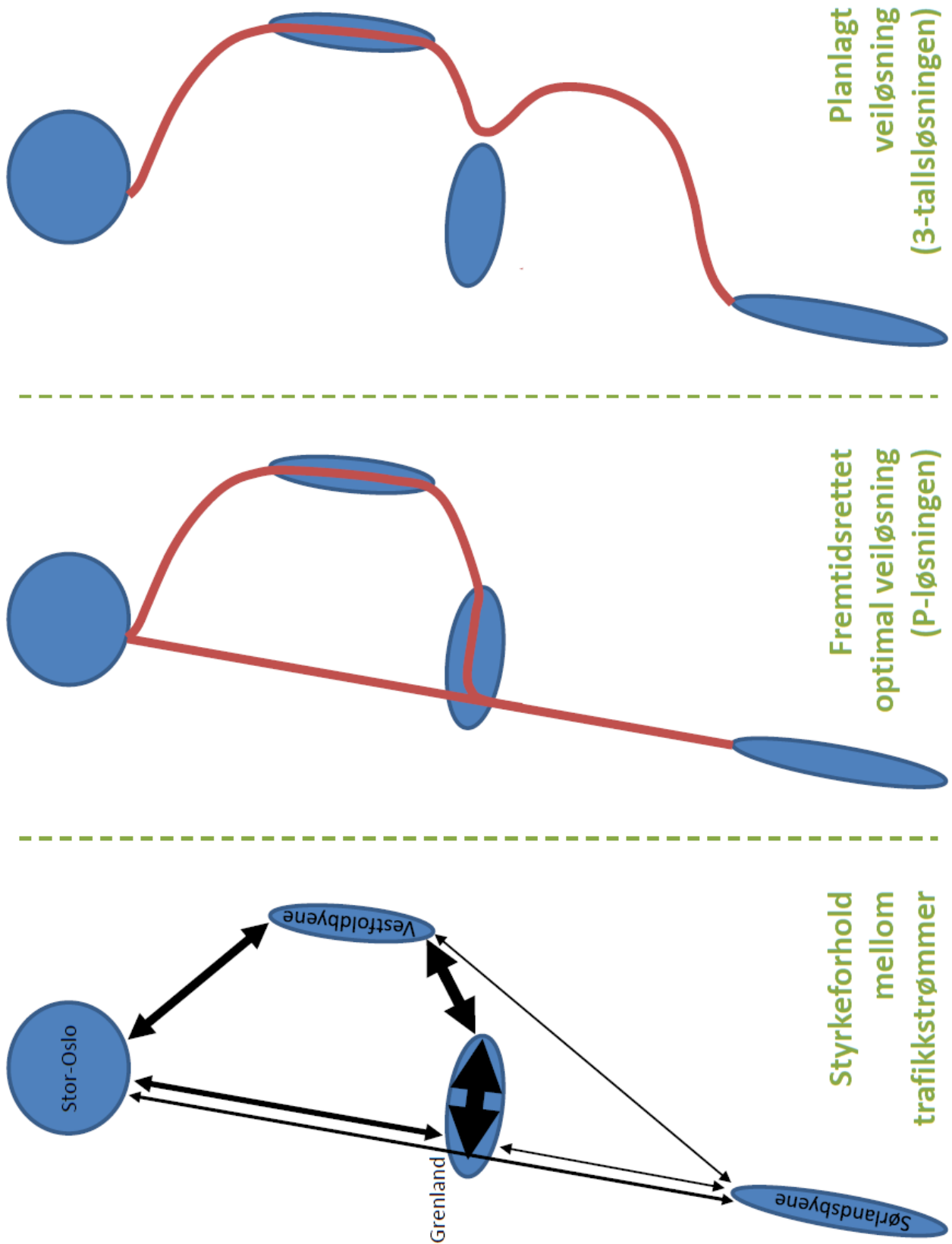
Mvh



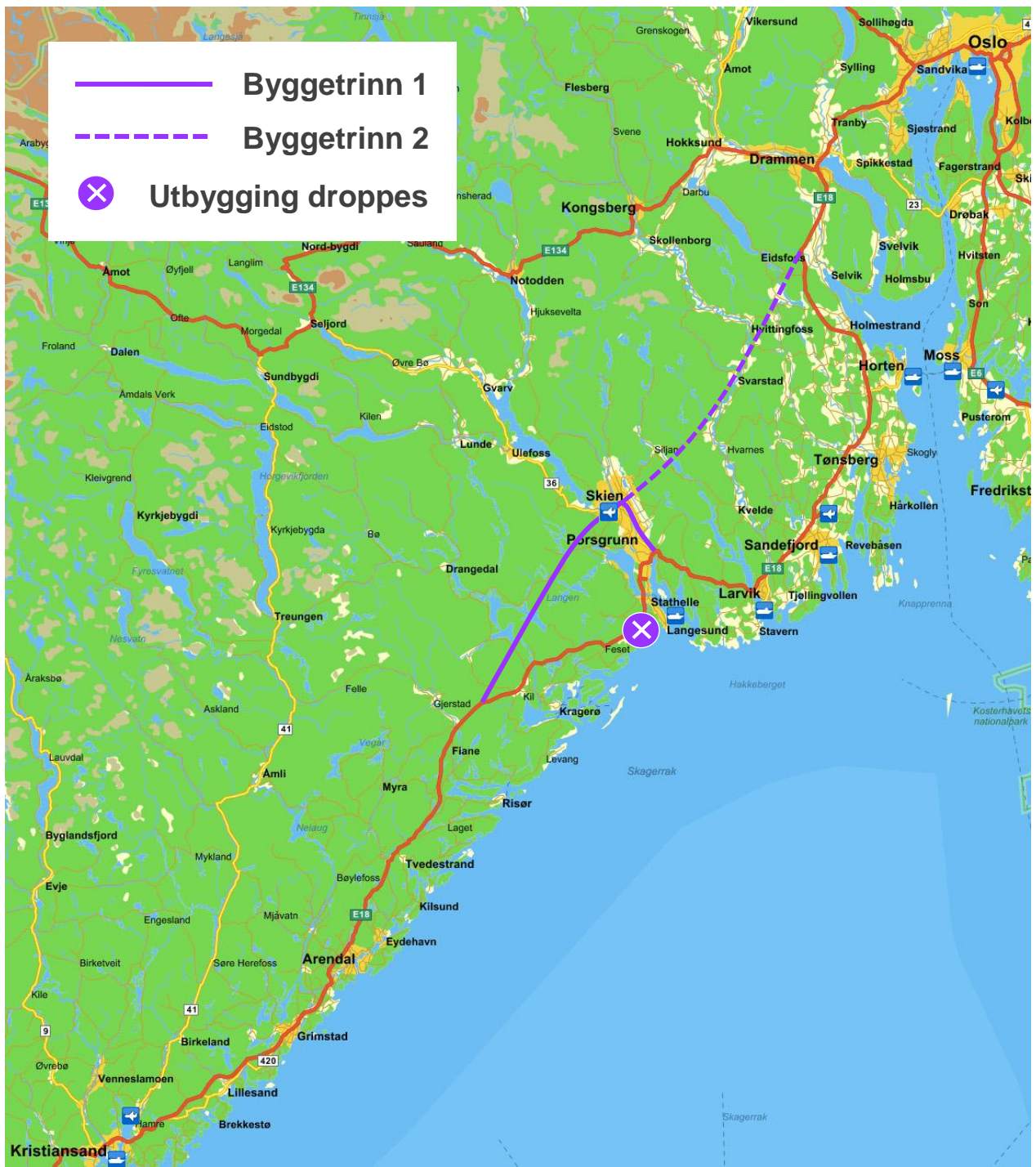
Rune Killie  
Aksjon Rett E18

## Referanser

- [1] <http://www.vegvesen.no/Europaveg/e18langangendordal/Nyhetsarkiv/%C3%85pen+kontordag+12.+november.401802.cms>
- [2] [http://www.regjeringen.no/Upload/SD/Vedlegg/KVU-rapporter/kvu-e18-langangen-grimstad-jan2010-185006\\_1\\_P.pdf](http://www.regjeringen.no/Upload/SD/Vedlegg/KVU-rapporter/kvu-e18-langangen-grimstad-jan2010-185006_1_P.pdf)
- [3] <http://www.regjeringen.no/pages/38064911/PDFS/NOU201220120016000DDDPDFS.pdf>
- [4] <http://www.tu.no/bygg/2011/11/30/her-ligger-norske-oljemilliarder>
- [5] <http://www.vg.no/bil-og-motor/artikkel.php?artid=10066070>
- [6] <http://www.nye39.no>



Figur 1 Styrkeforhold mellom trafikstrømmer



Figur 2 Mulig trasé for Rett E18