



Representantforslag 48 S

(2012–2013)

fra stortingsrepresentantene Peter N. Myhre, Ib Thomsen, Christian Tybring-Gjedde og Hans Frode Kielland Asmyhr

Dokument 8:48 S (2012–2013)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Peter N. Myhre, Ib Thomsen, Christian Tybring-Gjedde og Hans Frode Kielland Asmyhr om enkle tiltak for å øke kapasiteten på riksveinettet i Oslo-området

Til Stortinget

Bakgrunn

Oslopakke 3 ble vedtatt av Stortinget 13. mars 2008. Da var veiprosjektene, kollektivtiltakene og andre utgifter beregnet til vel 53 000 mill. kroner. I 2012 var kostnadsberegningene kommet opp i vel 99 000 mill. kroner.

Folketallet i de to fylkene Oslo og Akershus er i rask vekst, i hovedsak på grunn av innvandring. Siden 1985 har antallet innbyggere økt med vel 42 pst, se tabell 1.

Tabell 1. Folketallsutvikling i Oslo og Akershus

	Oslo	Akershus	Sum
1985	450 000	380 000	830 000
2012	621 000	564 000	1 185 000
Økning			
1985–2012	171 000	184 000	355 000
SSB 2030, middelalternativet	786 000	714 000	1 500 000

Kilde: SSB. Tall i hele 1 000

Befolkningsveksten forventes å fortsette. Fra 1 185 000 innbyggere i 2012 antyder middelalternativet i Statistisk sentralbyrås (SSBs) befolkningsfremskrivninger at Oslo og Akershus vil ha 1 500 000 innbyggere i 2030, nesten 400 000 flere

enn i 2012. (Kilde: SSB, Prosam-rapport nr. 195). Dette blir i så fall en økning i folketallet på 670 000 siden 1985. Hvis høyalternativet legges til grunn vil Oslos innbyggertall bli 870 000 i 2030, og Akershus' 775 000, til sammen 1 645 000, 460 000 flere enn i 2012, og tilnærmet dobbelt så mange som i 1985.

Trafikken på veiene øker også (tabell 2). Etter en nedgang i veitrafikken under finanskrisen i 2008 og 2009 begynte trafikken å øke igjen i 2010. I Oslo har veitrafikken bare økt med 3,6 pst. siden 2002, men økningen på 1,3 pst. i 2012 tyder på at trafikkøkningen tiltar. I Akershus har trafikkveksten siden 2002 vært på 16,6 pst., også her er det kraftig vekst nå.

Tabell 2. Indeksert utvikling i veitrafikken i Oslo og Akershus (2002=100)

År	Oslo		Akershus	
	% endring	Akkumulert	% endring	Akkumulert
2002		100,0		100,0
2003	0,3	100,3	1,4	101,4
2004	1,2	101,5	1,8	103,2
2005	1,3	102,8	2,2	105,5
2006	0,2	103,0	1,3	106,9
2007	1,5	104,6	3,7	110,8
2008	-0,3	104,3	1,0	111,9
2009	-2,9	101,2	-1,3	110,5
2010	0,4	101,6	1,5	112,1
2011	0,6	102,3	1,8	114,2
2012	1,3	103,6	2,1	116,5

Kilde: Statens vegvesen/Vegtrafikkindeksen

Bruken av kollektive transportmidler i Oslo har i samme periode vært sterk (tabell 3). I perioden 2003–2010 økte antallet passasjerer med 31,2 pst. fra 158,5

millioner påstigninger i 2003 til 208 millioner påstigninger i 2010. Likevel har ikke kollektivtrafikken tatt hele trafikkveksten.

Tabell 3. Indeksert utvikling i bruk av kollektive transportmidler i Oslo (2003=100)

År	Antall påstigninger millioner	Endring i f t foregående år prosent	Endring siden 2003 prosent
2001	165,0		
2002	162,0	-1,8	
2003	158,5	-2,2	
2004	160,0	0,9	0,9
2005	164,5	2,8	3,8
2006	171,5	4,3	8,2
2007	177,0	3,3	11,7
2008	187,0	5,6	18,0
2009	197,0	5,3	24,3
2010	208,0	5,6	31,2

Kilde: Ruter/Oslo kommune

Mer trafikk gir lengre og lengre køer, og dårligere fremkommelighet. Særlig langs ring 3 og E18, men også på deler av E6 er det nesten stillestående trafikk store deler av dagen, ikke bare i rushtiden. Med en befolkningsvekst på 400 000–800 000 innbyggere i Oslo/Akershus frem til 2030 vil denne situasjonen ytterligere forverres.

Siden disse veiene er riksveier, har staten et soleklart ansvar for å finne løsninger for å gjøre transportsituasjonen i området lettere.

De fleste veiprosjektene i Oslopakke 3 er imidlertid store og kostbare. På grunn av de nye kostnadsoverslagene fra Statens vegvesen er det åpenbart at det kan ta svært lang tid før disse kan ferdigstilles og tas i bruk. Det er alminnelig enighet om at kollektivtrafikken må bygges videre ut og ta det meste av trafikkveksten. Dette er også blitt gjort. Den sterke befolkningsveksten tilsier imidlertid at dette ikke er nok. Økende antall innbyggere og derpå følgende økt transportbehov av passasjerer og gods må møtes med videre utbygging av både veikapasitet og kollektivtrafikk i en kombinasjon.

På kort sikt vil det derfor være nødvendig med en del strakstiltak for å øke avviklingskapasiteten på riksveinettet. Den såkalte «Fornebubroen» ble åpnet for trafikk i 1972. Bil- og busstrafikken til og fra Fornebu flyplass var blitt stor, og det var blitt alvorlige avviklingsproblemer, særlig for trafikk til flyplassen. Staten som problem- og vei-eier gjorde ingenting, køene ble lengre og lengre, og mer og mer saktegående. Det hele ble løst ved at flyselskapet SAS sammen med noen andre transportselskaper tok et initiativ, og

fikk satt opp en enkel bro fra E18's vestgående løp ved Lysaker, over det østgående kjøreløpet, og videre utover mot flyplassen på Fornebu. Problemet ble løst med enkle midler.

I akkurat det samme området mangler det i dag østvendte ramper i sammenkoblingen av E18 og ring 3. Trafikk fra ring 3/Granfosstunnelen kommer ikke ut på E18 mot Oslo sentrum uten å kjøre lange omveier. Tilsvarende er det ikke mulig å komme fra Oslo sentrum langs E18 og kjøre opp gjennom ring 3/Granfosstunnelen mot Ullern og Røa. Begge deler fører med seg unødig stor trafikk i Vækerøveien, som egentlig er en lokalvei gjennom et boligområde. Her kunne to enkle «fornebubroer» gitt både bedre fremkommelighet og bedre miljø. Trafikk nordover på E6 kommer heller ikke inn til rv. 190 Strømsveien/Vålerengtunnelen ved Teisenkrysset uten å kjøre lange omveier. En broløsning vil kunne løse problemet også her. Det finnes flere steder der enkle og billige «fornebubroer» vil kunne gi vesentlig bedre trafikkavvikling.

Mange rundkjøringer på og ved hovedveinettet i Oslo har to felt, både i rundkjøringen og i veiene ut og inn. Mange steder er rundkjøring feil trafikkløsning, trafikken er for stor til at kryssingen kan skje i plan, det skaper mye kø, det burde i stedet vært toplanskryss. Her kan såkalte «filterfelt» være løsningen. Det innebærer at den høyre kjørefilen inn mot en rundkjøring ledes utenom selve rundkjøringen og inn på høyre kjørefil i veien ut av rundkjøringen. På denne måten blir det ikke kryssing i plan for trafikk som skal til høyre i rundkjøringen. Et eksempel her er rundkjøringen på Ryen. Trafikk i sørgående retning på ring 3/E6 som skal inn mot Operatunnelen kunne enkelt vært sluset igjennom ved etablering av et slikt filterfelt, og en alvorlig flaskehals kunne vært løst. Tiltaket krever ikke mer plass, og kan i prinsippet gjennomføres ved å male enkle ledelinjer på asfalten, eventuelt oppsetting av et enkelt fysisk skille. Det er mange andre steder at tilsvarende enkle tiltak vil kunne gi en god trafikal gevinst.

Dette er ikke ment som en uttømmende liste over aktuelle tiltak. Trafikkavviklingen på Oslos veinett blir vanskeligere for hver dag som går. Mer enn før er det viktig med filterfelt, «fornebubroer» og andre strakstiltak for å skape bedre fremkommelighet og mindre kø. Køene koster både tid og penger, og de er et miljøproblem. De store veiprosjektene lar vente på seg. I mellomtiden kreves det inn bompenger i stor skala. I 2011 innbetalte trafikantene 2 124 mill. kroner (Kilde: Fjellinjens årsrapport 2011). Det er imidlertid fullt mulig å gjennomføre relativt enkle tiltak uten de store økonomiske løftene, tiltak som vil bedre fremkommelighet, trafiksikkerhet, miljø og transportøkonomi.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om finansiering og gjennomføring av en straksplan for enkle, kapasitetsforsterkende veiprosjekter i Oslo-området, tiltak som kan gjennomføres raskt og rimelig.

21. mars 2013

