



Dokument nr. 8:80

(2005-2006)

Privat forslag fra stortingsrepresentantene Anders Anundsen, Bård Hoksrud, Per Ove Width, Kåre Fostervold, Per Sandberg og Arne Sortevik

Forslag fra stortingsrepresentantene Anders Anundsen, Bård Hoksrud, Per Ove Width, Kåre Fostervold, Per Sandberg og Arne Sortevik om fullstandard firefelts E18 fra Larvik til Telemarks grense

Til Stortinget

BAKGRUNN

Vegdirektoratet/Statens vegvesen har foreslått å redusere bredden på firefelts motorvei på strekningen Larvik-Telemarks grense fra 26 meter til 20 meter. Denne endringen skal skje ved at veiskulderen på begge sider reduseres med 1,5 meter hver (til sammen 6 meter), samt ved reduksjon av midtdeler med 3 meter.

Endringen vil bety at biler, og spesielt tyngre kjøretøy som får motorhavari eller som av andre grunner får uønskede stopp, vil sperre hele eller deler av vegbanen. En slik stopp vil sannsynligvis også innebære en stor risiko for trafikkfarlige situasjoner. Det hevdes fra vegvesenets side at trafiksikkerheten blir ivarettatt ved at man langs veien etablerer "havarilommer", og at disse skal etableres relativt tett langs veien for å kunne brukes ved nødstopp. Problemet med denne løsningen er at man i svært få tilfeller selv har mulighet til å kunne bestemme når en nødstopp inntrer.

I henhold til vedtatt Nasjonal transportplan for 2006-2015 er trafiksikkerhet et satsningsområde. I Innst. S. nr. 240 (2003-2004) fremgår som ett av de fire hovedmålene ved NTP:

"... færre drepte og alvorlig skadde i vegtrafikken, og fortsatt høy sikkerhet i andre transportformer."

Statsråd Liv Signe Navarsete har i svarbrev til stortingsrepresentantene Anders Anundsen og Bård Hoksrud, datert 3. mars 2006, uttalt at hun støtter vurderingene fra Vegdirektoratet og Statens vegvesen hva gjelder de trafiksikkerhetsmessige spørsmålene. Hun skriver blant annet:

"20 m er nesten like sikkert som 26 m ved middels trafikkmengder, med like brede kjørebaneer (4x3,5)."

Forslagsstillerne legger til grunn at statsråden mener dimensjoneringen av veibredden står i forhold til forventet trafikkvekst på strekningen, og at denne ikke vil være større enn at statsrådets anslag på 13 000 ÅDT står seg også i tiden fremover.

I konsekvensutredningen for E18-utbyggingen fra Sky til Nøklegård, fremgår det at NTPs utfordringsdokument for Vestfold legger til grunn en forventet årlig trafikkvekst på 1,5 pst. i planperioden 2006-2015.

Vegmyndighetene la til grunn en årlig trafikkvekst på 1,5 pst. på den aktuelle strekningen også i perioden 1994-2004 (15 pst. for hele perioden). Tall fra politiet i Vestfold viser imidlertid at trafikkveksten på strekningen, målt ved Solum, gir en faktisk trafikkvekst på 50 pst. Trafikkveksten i Vestfold i 2005 var på 4 pst., mens den i Telemark var på 3,6 pst. Dette viser at det erfaringsmessig er liten sammenheng mellom den av vegmyndighetene anslåtte trafikkvekst og den faktiske trafikkveksten.

Til tross for at statsråd Navarsete mener en veibredde på 20 meter er "nesten like sikker" som en veibredde på 26 meter, mener forslagsstillerne at det kan stilles spørsmål ved statsrådets påstand.

Politiet i Vestfold mener det vil medføre meget stor risiko for en vogntogsjåfør å bevege seg på utsiden av kjøretøyet dersom veiskulderen blir redusert til 1,5 meter. Dette vil være en særlig utfordring dersom vedkommende sjåfør skal foreta en sikkerhets-

kontroll dersom noe skjer med vogntoget. Vanlig bredde på et vogntog er ca. 2,5 meter. Et vogntog som har fått full stopp, vil således stå midt i den ene vegbanen ved full stopp. Hastigheten på strekningen vil være 90-100 km/t. Strekningen er av mange kjent for å være preget av dårlig sikt i perioder av året, på grunn av tåke.

Politiet i Vestfold har i sin høringsuttalelse også pekt på at en smal veiskulder på 1,5 meter vil skape store utfordringer dersom en opplever store nedbørmengder om vinteren. I år har veiskulderen på E18 blitt vesentlig redusert på grunn av stort snøfall.

Fylkesmannen i Vestfold frykter at smalere E18 vil innebære økt trafikkfare.

"Fylkesmannen er svært bekymret for sikkerheten ved innsnevring av veiskulderen til en og en halv meters bredde. En så smal veiskulder vil bety at kjøretøyer som stanser langs veien, må stå delvis ut i høyre kjørefelt. Det er åpenbart at dette representerer en betydelig sikkerhetsrisiko",

sier fylkesberedskapssjef Harald Haug Andersen til www.op.no 24. mars 2006.

ÅDT-tall for 2005 viser at det passerte 13 388 kjøretøyer, målt ved Solum, med en andel tunge kjøretøyer på 19 pst., hvilket er en høyere andel enn på sammenlignbare strekninger. Det er sannsynlig at fremtidig næringsutvikling i området Grenland, med gassrørledning og tilhørende næringsvekst, samt ytterligere handelssamarbeid mellom Telemark og Vestfold, vil medføre økning i denne andelen. Lastebileierforbundet i Vestfold og Telemark har i sterke ordelag gitt uttrykk for at en smalere vei vil redusere trafiksikkerheten for deres medlemmer og andre trafikanter.

Strekningen har i de siste årene vært preget av mange alvorlige ulykker. De siste 10 årene har 22 mennesker blitt drept eller hardt skadd på strekningen. I tillegg er det registrert 2 drepte på denne strekningen i år. Det viser at det er viktig å bygge ut strekningen raskt og dimensjonert for reelt fremtidig behov. Erfaring viser at statlige veimyndigheter ikke

har vært særlig fremsynte i dimensjoneringen av viktige hovedfartsårer i Norge.

Statsråd Navarsete har i det nevnte brev av 3. mars 2006 gitt uttrykk for at utbyggingsplanene godt ivaretar den politisk vedtatte nullvisjonen og de politisk vedtatte mål og prioriteringer om reduserte ulykker på norske veier. Forslagsstillerne stiller seg undrende til statsrådets utsagn, særlig basert på den massive motstand hennes argumenter møter hos fylkesmannen i Vestfold og hos politiet.

Statsråden har videre gitt uttrykk for at innsparingene ved å bygge en dårligere veistandard enn E18 i Vestfold for øvrig, er vesentlige. Forslagsstillerne er meget skeptiske til statsrådets utsagn. For det første er det nominelt beskjedne beløp det er snakk om. For det andre er det umulig å sette en pris på den risikoen innsparingen medfører. En dødsulykke koster ca. 25 mill. kroner i offentlige kostnader, i tillegg til den umenneskelige påkjenningen for de pårørende. Vestfold og Telemark har dessverre hatt en negativ utvikling i forhold til antall drepte i 2005, i motsetning til de fleste andre fylker.

Etter forslagsstillernes oppfatning er det meget uklokt å argumentere som om Norge er avhengig av å bygge ut de billigst mulige veier. Norge er i en situasjon hvor kapital er det minste problemet. Å måle trafiksikkerhet opp mot små pengesummer, som statsråden her gjør, kan ikke være i tråd med intensjonene i Nasjonal transportplan.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

for s l a g :

Stortinget ber Regjeringen gjennomføre nødvendige tiltak for å sikre at E18 gjennom hele Vestfold sikres en fullstandard firefelts motorvei med bredde 26 meter.

Oslo, 26. april 2006