

Innst. S. nr. 125

(2000-2001)

Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å stoppe prosjektet E6 gjennom Steinkjer i Nord-Trøndelag og å ta folkekravet om at ny E6 blir bygget utenom Steinkjer sentrum på alvor

Dokument nr. 8:84 (1999-2000)

Til Stortinget

Sammendrag

I Dokument nr. 8:84 (1999-2000) fremmer stortingsrepresentantene Per Sandberg, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen stoppe prosjektet E6 gjennom Steinkjer i Nord-Trøndelag. Stortinget ber Regjeringen ta folkekravet om at nye E6 blir bygget utenom Steinkjer sentrum på alvor."

Som bakgrunn for forslaget vises til at E6 gjennom Steinkjer sentrum er en del av stamveinettet i Norge.

Ny trasé av stamvei E6 gjennom Steinkjer by ble vedtatt som kommunedelplan i februar 1996 med et flertall på 1 (en) stemme. Mindretallet stemte for at et utenombys alternativ burde og måtte utredes. Senere er fire reguleringsplaner blitt vedtatt. Prosjektet er inntatt i Norsk veg- og vegtrafikkplan. Ifølge fremdriftsplanen vil anleggsstart blir i 2008.

Flertallets hovedargument i 1996 var: "Jernbaneverket skulle bygge en større godsterminal ved innkjøringen til byen."

I ettertid har det kommet for dagen at Jernbaneverket aldri har lovet Steinkjer kommune å bygge en slik godsterminal. Jernbaneverket ønsket, og skal bygge et sidespor til eksisterende spor for gods (lasting/lossing) midt i bykjernen. Ny E6 skal bygges parallelt med denne. Forslagsstillerne mener det vil være uheldig å legge jernbanesporene og den nye europaveien så nær hverandre. En slik løsning vil gi et stygt og bredt belte gjennom byen.

Det finnes få alternative omkjøringsmuligheter for gods og personer i regionen og spesielt i Steinkjer. En kan i det verst tenkte katastrofetilfelle risikere at landet

blir delt i to i lengre tid. Dette kan vi som ansvarlige politikere ikke tillate.

Forslagsstillerne finner Statens vegvesens (Vegdirektoratet) undersøkelse om "Omkjøringsveger, - en analyse av trafikkulykker og trafikkutvikling" som meget foruroligende for Steinkjer. Den fastslår at trafikkulykkene øker med 20 pst. når en legger hovedveier gjennom byer og tettbygd strøk i stedet for å bygge den utenom.

Forslagsstillerne konstaterer at planlagt ny E6 gjennom Steinkjer vil gi store samfunnsøkonomiske tap.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Falset, Gard Folkvord, Sverre Myrli, Gunn Olsen og Ola Røtvei, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ole Johs. Brunæs og lederen Oddvard Nilsen, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og fra Venstre, May Britt Vihovde, viser til følgende uttalelse av 1. august 2000 fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saka:

"Det vises til samferdselskomiteens brev av 22.06.2000 med vedlegg.

Samferdselsdepartementet har forelagt saken for Vegdirektoratet som i brev av 14.07.2000 har redegjort nærmere for prosjektet og de konsekvensanalysene som er gjort i tilknytning til det.

I likhet med Vegdirektoratet stiller departementet spørsmål ved den massive motstanden fra byens befolkning mot å legge E6 gjennom Steinkjer sentrum, i og med at planene for prosjektet er vedtatt med lokal

tilslutning etter plan- og bygningslovens bestemmelser.

Prosjektet ble behandlet etter dagjeldende regelverk om konsekvensutredninger.

Da kommunedelplanen for prosjektet ble vedtatt i 1996, ble valg av trasé gjort ut fra en totalvurdering der det blant annet ble tatt hensyn til at 85% av trafikken på E6 ved Steinkjer har sentrum av byen som mål eller delmål. En forskyvning av trafikkbildet ville føre til stor trafikk- og miljøbelastning på tilfartsvegene. Det er områdene Sørsi- og Nordsileiret som står for den største trafikkskapende aktiviteten, og det bidrar til et effektivt og rasjonelt trafikksystem å legge ny E6 inntil disse områdene. Uansett valg av trasé må en forholde seg til transport av farlig gods gjennom sentrum, blant annet fordi jernbanen går gjennom sentrum og at transporter av farlig gods har Steinkjer som mål og delmål. På en E6 gjennom sentrum legges det opp til en lavere fartsgrense enn på en E6 utenom sentrum. Ved en eventuell ulykke, er det omkjøringsmuligheter både for lette og tunge kjøretøy, og beredskapsplaner vil bli iverksatt for nødvendig omdirigering av trafikken. Ulike tiltak vil bli iverksatt for å bedre trafikksikkerheten og trafikkavvikling, blant annet ved å bygge underganger for fotgjengere.

Vegvesenets beregninger i konsekvensanalysen fra 1998 viser at det totale ulykkesbildet blir dårligere om en legger E6 utenom Steinkjer sentrum, sammenlignet med det valgte alternativet. Trafikkmengden i sentrum vil reduseres med bare ca. 15% ved å legge vegen utenom sentrum, jf. som tidligere nevnt at 85% av trafikken på E6 ved Steinkjer har sentrum av byen som mål eller delmål. Det medfører derfor ikke riktighet at trafikkulykkene vil øke med 20% ved å legge E6 gjennom Steinkjer sentrum. En ulykkesreduksjon på 20% som er omtalt i rapporten "Omkjøringsveger" er basert på en trafikkreduksjon gjennom tettstedene på ca. 60%.

Samfunnsøkonomiske beregninger viser at E6 gjennom sentrum fører til sparte transportkostnader, ulykkeskostnader og miljøskader.

For nærmere informasjon vises til vedlagte kopi av Vegdirektoratets brev av 14.07.2000."

Flertallet viser til at prosjektet E6 Jevika - Selli, som innebærer omlegging av E6 gjennom Steinkjer, er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, og vil således vise til sin behandling av denne meldingen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, vil vise til at ny trasé av stamvei E6 gjennom Steinkjer by ble vedtatt som kommunedelplan i februar 1996 med et flertall på 1 (én) stemme. Mindretallet stemte for at et utenombys alternativ måtte utredes.

Disse medlemmer vil peke på at flertallets hovedargument i 1996 var at Jernbaneverket skulle bygge en større godsterminal ved innkjøringen til byen. Dette skulle skape et 40-talls nye arbeidsplasser i Steinkjer.

Disse medlemmer vil videre understreke at det i ettertid har kommet for dagen at Jernbaneverket aldri har lovet Steinkjer kommune å bygge en slik godsterminal. Det Jernbaneverket vil bygge, er et sidespor til

eksisterende spor for gods (lasting/lossing) midt i bykjernen.

Disse medlemmer vil vise til at ny E6 skal bygges parallelt med dette nye sidesporet.

Disse medlemmer mener det vil være uheldig å legge jernbanesporene og den nye europaveien så nær hverandre. En slik løsning vil bli et stygt og bredt belte gjennom byen.

At "farlig gods" blir fraktet på vei og bane i denne regionen, og med Lillestrøm-katastrofen friskt i minnet vil disse medlemmer peke på følgende:

Steinkjer er et knutepunkt for frakt av gods og personer mellom nord- og sørdelen av landet. I en katastrofesituasjon, for eksempel slik vi så det på Lillestrøm, vil flere tusen menneskers liv være i fare innenfor en sikkerhetssone på 400-500 meter.

Disse medlemmer vil understreke at innenfor denne avstanden finner vi brannstasjon, politi, stats-, fylkes-, og kommuneadministrasjon, butikker, kjøpesentre, skoler, sykehjem, eldresenter, omsorgsboliger, og et stort antall boliger og leiligheter.

Disse medlemmer vil peke på at det pr. i dag ikke finnes noen evakueringsplan eller katastrofeplaner for en slik situasjon. Dette vil medføre at Steinkjer kommune blir totalt handlingslammet.

Disse medlemmer vil peke på at det i dag finnes få alternative omkjøringsmuligheter for både gods- og persontrafikk i regionen, og spesielt i Steinkjer kommune. Ved et katastrofetilfelle kan man da i verste fall komme i den situasjon at landet blir delt i to i lengre tid.

Disse medlemmer vil vise til at det er en massiv motstand mot det vedtatte trasévalget for ny E6 gjennom Steinkjer by. Ca. 80 pst. av byens befolkning ønsker ikke veien slik den er planlagt, men ønsker heller et trasévalg der veien blir lagt utenom selve sentrum.

Disse medlemmer vil vise til at prosjektet var kostnadsberegnet til under 350 mill. kroner i 1996, og at prisen i dag nærmer seg 1 mrd. kroner.

Disse medlemmer vil peke på at prosjektet vil båndlegge store deler av stamveimidlene i Nord-Trøndelag fylke i mange år fremover.

Disse medlemmer vil peke på at Norges Lastebileier-Forbund og NAF har gått i mot det vedtatte trasévalget, og mener at den nye europaveien vil skape problemer for trafikksikkerheten og trafikkavviklingen i byen; ved at blant annet kork og kødannelser vil oppstå.

Disse medlemmer har registrert at prosjektlederen ved vegkontoret i Nord-Trøndelag har bekreftet at disse konsekvensene vil være reelle.

Disse medlemmer mener den planlagte E6 gjennom Steinkjer vil gi store samfunnsøkonomiske tap.

Disse medlemmer vil vise til Innst. S. nr. 119 (2001-2001) Nasjonal transportplan 2002-2011 der forslaget i Dokument nr. 8:84 (1999-2000) fremmes.

Komiteens tilråding

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument nr. 8:84 (1999-2000) - forslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å stoppe prosjektet E6 gjennom Steinkjer i Nord-Trøndelag og å ta folkekravet om at ny E6 blir bygget utenom Steinkjer sentrum på alvor - vedlegges protokollen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 9. februar 2001

Oddvard Nilsen
leder

Gunn Olsen
ordfører

May Britt Vihovde
sekretær