

Innst. S. nr. 266

(2001-2002)

Innstilling frå samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Thore A. Nistad, Øystein Hedstrøm, Henrik Rød, Morten Høglund, Ulf Erik Knudsen, Per Ove Width, Per Erik Monsen, John I. Alvheim og Torbjørn Andersen om fortgang i utbyggingen av E6/E18 fra Svinesund/Ørje via Oslo til Kristiansand.

Dokument nr. 8:134 (2001-2002)

Til Stortinget

1. SAMANDRAG

I Dokument nr. 8:134 (2001-2002) fremmes følgende forslag:

"Regjeringen bes fremme forslag om en fremdriftsplan for, og tilleggsfinansiering utenom de nåværende samferdselsbudsjetter, av forsering av utbygging av E6/E18 fra Svinesund/Ørje til Oslo med ferdigstillelse innen 2007 og E18 fra Vinterbro via Oslo til Kristiansand som motorvei klasse A med ferdigstillelse innen 2010."

Som bakgrunn for forslaget vises det til at veinettet rundt Oslofjorden har store feil og mangler. E6 og E18 fra Svinesund/Ørje via Oslo til Kristiansand har en usammenhengende veistandard, fra seksfelts hovedveier til tofelts veier med kryssing i plan. Mange strekninger har en blanding av trafikantgrupper som representerer stor risiko for ulykker. Trafikktettheten er den største i landet. Slik veisystemet fremstår i dag, er det miljømessig utilstrekkelig, trafikksfarlig, og fremkommeligheten er elendig på lange strekninger.

Situasjonen i dag

Forslagsstillerne må dessverre slå fast at Norge nå har Vesteuropas dårligste veinett. Også sammenlignet med flere østeuropeiske land kommer Norge dårlig ut.

E6 fra svenskegrensen ved Svinesund til Oslo, og fra Oslo til Kristiansand er landets viktigste transportårer. Jernbanestrekningene parallelt med veiene transporterer bare bagatelmessige mengder med passasjerer og gods i forhold til det transportarbeidet som utføres på veien. Slik vil det være i all overskuelig fremtid. Jernbaneutbyggingen konsentreres om nærtrafikken i

byene, mens veien benyttes for det aller meste av transport utover det helt lokale. Selv en formidabel vekst i jernbanetrafikken vil knapt merkes på veitrafikken.

Målet er å skape en helhet i hovedveisystemet i Norges tettest befolkede område. Meningen er å få E6 og E18 til å fremstå som sammenhengende motorveier med en ensartet standard, veier som er trygge og komfortable å kjøre på. Med 100 km/t fartsgrense på de fleste strekningene vil kjøretiden fra Fredrikstad til Oslo bli ca. 1 time, Oslo Porsgrunn 1 t. 20 min, og Oslo-Kristiansand ca. 3 timer.

Planen omfatter ca. 450 km motorvei klasse A, hvorav ca. 130 km pr. i dag er bygget ferdig. Veiene foreslås bygget opp som ett, sammenhengende motorveisystem med planskilte kryss, minst fire felter, belysning, og midtdeler. De sterkeste trafikerte delene av strekningene forutsettes bygget ut med tre gjennomgående felter i hver retning.

Tiltakene vil resultere i langt færre trafikkulykker enn nå. Med to felter i hver kjøreretning og fysisk adskilte kjøreløp (midtdeler) vil antallet møteulykker reduseres til tilnærmet null. Møteulykkene er som kjent de alvorligste.

Et veisystem vil bety mye for miljøet. Det vil bli færre køproblemer, og utslipp av avgasser fra kjøretøyer i kø blir redusert.

Forslagsstillerne ser for seg en fartsgrense på 100 km/t på så godt som hele strekningen. Det er imidlertid ingenting i veien for å øke til f.eks. 120 km/t.

Både LO og NHO har i årevis presset hardt på for å få bygget opp et overordnet hovedveinett. Kjør, kork og kaos koster næringslivet milliarder hvert år. Et hovedveisystem som skissert gir bedre utnyttelse av bilparken, mer effektivitet i logistikk og distribusjon, og større verdiskapning pr. enhet.

Finansiering

Forslagsstillerne mener at behovet for denne veiutbyggingen er så stort at det bør forseres radikalt frem i tid med raskest mulig ferdigstillelse. Dette kan skje ved at anleggsarbeidet legges ut på internasjonalt anbud tilpasset også utenlandske entreprenørbedrifter. Finansieringen kan derfor skje utenfor det ordinære statsbudsjett i og med at når det norske anleggsmarked er fullt opptatt med de ordinære vei- og anleggsutbygginger så vil ikke kostnadene virke inflasjonsdrivende hvis arbeidet utføres av utenlandsk personell og utenlandske maskiner, med mer.

Dette kan sikres og gjennomføres ved å legge opp til en arbeidsmodell for anleggsarbeidet basert på vilkårene som bl.a. gjelder for arbeidet på kontinentalsokkelen.

Utbyggingen av infrastrukturen har tatt uforholdsmessig lang tid i Norge. Andre land, med langt svakere økonomi enn oss, er kommet mye lengre. Nå har vi de økonomiske rammebetingelsene som gjør oss i stand til å bygge opp transportsystem som bare vil bli viktigere og viktigere spesielt når andre næringer etter hvert overtar for olje og gass.

Veinettet rundt Oslofjorden er et naturlig sted å begynne.

2. KOMITEEN SINE MERKNADER

Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Bjørgulv Froyn, Martin Kolberg, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, frå Høgre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans R. Kjæstad og leiaren Petter Løvik, frå Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, frå Kristeleg Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og frå Senterpartiet, Jorunn Ringstad, viser til merknader i Innst. S. nr. 265 (2001-2002), jf. St. prp. 68 (2001-2002).

Fleirtalet vil kome tilbake til dei enkelte strekningane som er omtala i dokumentet i Nasjonal transportplan og i samband med dei årlege statsbudsjetta.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Morten Ørsal Johansen og Kenneth Svendsen, viser til at utgifter til ny E18 fra Ørje via Oslo til Kristiansand og E6 fra Svinesund til Oslo er anslått til mellom 8 og 10 mrd. kroner i Nasjonal transportplan. De foreslåtte veiprosjektene dekker fylker med til sammen vel 2 125 000 innbyggere, dvs. 47 pst. av landets befolkning. Provenyet av avgifter på biler og bilbruk er i innværende år budsjettet med

32 834 mill. kroner uten bompenger. 47 pst. av dette er ca. 15,4 mrd. kroner. Byggeprisen for hele dette enorme veisystemet er altså finansiert av brukernes alminnelige bil- og bensinavgifter i løpet av mindre enn åtte måneder.

Et annet forhold er at antallet trafikkulykker vil bli dramatisk redusert. Den nye firefelts strekningen på E18 mellom Drammen og Horten er et meget illustrerende eksempel. Her var det årlig 2-3 dødsfall og 25-30 skadde pr. år før utbyggingen. Etter utbyggingen og innføringen av 100 km/t fartsgrense er ulykkene tilnærmet lik null. Et omfattende firefelts veisystem i landets tettest trafikkerte veistrekninger vil spare samfunnet for enorme midler, og redusere antall nye trafikkofre.

Disse medlemmer vil derfor fremme følgende forslag i samsvar med Dokument 8:134 (2001-2002), fortgang i utbyggingen av E6 og E18:

"Regjeringen bes fremme forslag om en fremdriftsplan for, og tilleggsfinansiering utenom de nåværende samferdselsbudsjetter, av forsering av utbygging av E6/E18 fra Svinesund/Ørje til Oslo med ferdigstillelse innen 2007 og E18 fra Vinterbro via Oslo til Kristiansand som motorvei klasse A med ferdigstillelse innen 2010."

3. FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Regjeringen bes fremme forslag om en fremdriftsplan for, og tilleggsfinansiering utenom de nåværende samferdselsbudsjetter, av forsering av utbygging av E6/E18 fra Svinesund/Ørje til Oslo med ferdigstillelse innen 2007 og E18 fra Vinterbro via Oslo til Kristiansand som motorvei klasse A med ferdigstillelse innen 2010.

4. KOMITEEN SI TILRÅDING

Komiteen har elles ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjere slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:134 (2001-2002) - forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Thore A. Nistad, Øystein Hedstrøm, Henrik Rød, Morten Høglund, Ulf Erik Knudsen, Per Ove Width, Per Erik Monsen, John I. Alvheim og Torbjørn Andersen om fortgang i utbyggingen av E6/E18 fra Svinesund/Ørje via Oslo til Kristiansand - vert å avvise.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 14. juni 2002

Petter Løvik
leder

Oddbjørg Ausdal Starrfelt
ordfører

Geir-Ketil Hansen
sekretær