



Innst. S. nr. 219

(2005-2006)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument nr. 8:80 (2005-2006)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om 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

SAMMENDRAG

I dokumentet fremmes følgende forslag:

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

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Stein Knutsen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Eli Sollied Overaas, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til vedlagte uttalelser datert 30. mai og svar på spørsmål 7. juni 2006 fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener en høy vegstandard er viktig for å ivareta tra-

fikksikkerheten og for å redusere antallet drepte og skadde i trafikken. Komiteen har merket seg at erfaringer tilsier at norske vegnormaler godt ivaretar hensynet til trafiksikkerhet og at normalene er i samsvar med praksis i andre land det er naturlig å sammenlikne seg med.

Flertallet viser til at en endring av vegnormalene vil få stor samfunnsmessig betydning og kan endre de økonomiske forutsetningene for videre vegbygging i Norge.

Flertallet viser til at E18 fra Larvik til Telemarks grense foreløpig er dimensjonert i forhold til forventet trafikkbelastning og i henhold til eksisterende vegnormaler, samt at den forventede trafikkbelastningen på strekningen ligger godt innenfor dimensjoneringskriteriene til en 20 m vegbredde.

Flertallet har merket seg at forslagsstillerne er kritiske til framskrivningene av trafikkveksten på strekningen. Flertallet viser imidlertid til at det vil foreligge fylkesvise trafikkprognoser høsten 2006 i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan og at spørsmålet vedrørende dimensjoneringen av den aktuelle strekningene vil bli tatt opp igjen. Flertallet vil på denne bakgrunn tilrå at Stortinget avviser forslaget i Dokument nr. 8:80 (2005-2006).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener det er en sammenheng mellom vegstandard og antall trafikkulykker på norske veier. Disse medlemmer mener derfor at høy vegstandard er viktig for å ivareta trafiksikkerheten og for å redusere antallet drepte og skadde i trafikken.

Disse medlemmer vil peke på at Fylkesmannen i Vestfold, politiet i Vestfold, Larvik kommunestyre, Vestfold fylkesting og alle andre lokale etater og organisasjoner som har uttalt seg i forbindelse med utbyggingen av ny firefelts motorveg på strekningen Larvik til Telemarks grense, mener at det er store mangler både i forhold til dagens trafikk tall og de prognosene som man legger til grunn for trafikkutviklingen på

strekningen. Statsråden legger til grunn i sitt svar til komiteen en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 12 800 kjøretøy, noe som er ca. 580 kjøretøy for lavt i forhold til tall fra politiet i Vestfold. Når Vegdirektoratet i tillegg legger til grunn en trafikkvekst på ca. 1,5 pst. pr. år fremover, mens den reelle veksten de siste ti årene i gjennomsnitt har vært på 4,5 pst., så viser det at statsrådets anslag er alt for lavt. Disse medlemmer mener dette er langt i fra den reelle situasjonen både i dag og 20 år etter planlagt åpningsår.

Disse medlemmer viser videre til at et samlet politisk miljø er enige om at strekningen må bli utbygd i 26 meter bredde. Både de lokale folkevalgte i kommune og fylke, samt alle stortingsrepresentantene fra Vestfold og Telemark, hvorav 7 representerer regjeringspartiene. Disse medlemmer tør peke på at den lokale enigheten bør være et viktig moment i departementets vurderinger, særlig tatt i betraktning den begrensede merkostnad tiltaket medfører.

Disse medlemmer viser til at dersom trafikkprognosene er for lave, vil kostnadene til drift og vedlikehold bli høyere enn forutsatt, og man risikerer at feil prosjekter og tiltak prioriteres. Beregnet nytte av tiltak vil også undervurderes dersom trafikkprognosene er for lave. Høyere trafikkvekst enn forutsatt vil gi flere kapasitetsproblemer, flere trafikkulykker og større miljøulempen.

Disse medlemmene vil også peke på at representanter fra Statens vegvesen under komiteens besøk i Østfold i mai 2006 heller ikke la skjul på at veksten i trafikken her har vist seg å være langt høyere enn tidligere beregnet. Dette vakte interesse blant komiteens medlemmer som ba om å få tallfestet veksten. Statens vegvesen bekreftet da at veksten var beregnet til 1,0 til 1,5 pst. i året, men at den i perioder har vært mer enn tre ganger så stor som dette. De la til at den planlagte vegen vest for Momarken er mer enn stor nok til å takle framtidig vekst. Statens vegvesen innrømmet også at dersom E18 mellom Ørje og Melleby skulle vært planlagt i dag, hadde den blitt bygget med fire felt.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen gjennomføre de nødvendige tiltak for å sikre at E18 gjennom hele Vestfold sikres en fullstandards firefelts motorveg med bredde 26 meter."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener usikkerheten ved de tallene for trafikkvekst departementet legger til grunn er så stor at det vil være samfunnsøkonomisk meget betenkelig å speku-

lere i teoretiske tall, slik statsråden gjør, når den faktiske trafikkveksten på strekningen siste ti år viser seg å være vesentlig høyere enn den politisk fastsatte trafikkvekstprosenten. Disse medlemmer viser videre til at strekningen har vesentlig høyere andel tungtrafikk enn sammenliknbare strekninger.

Disse medlemmer viser også til at staten har tilstrekkelig med midler for egenfinansiering av den aktuelle vegstrekningen, og at en av hensyn til redusert ulykkesrisiko og kommende generasjoner må bygge den mest forsvarlige vegen og ikke en som grenser til det forsvarlige sett i lys av trafikkutviklingen de neste 50 år.

Disse medlemmer vil peke på følgende sitat fra statsrådets svarbrev av 30. mai 2006:

"Forslagsstillerne eller andre representanter fra deres stortingsgruppe har ikke markert seg mot foreslått vegbredde. På bakgrunn av dette og at forslagsstillerne heller ikke tar til orde for endring av forslaget til vegnormaler eller endring av systemet for avklaring av vegstandard i Norge, antas det at engasjementet med utgangspunkt i trafikk sikkerhet er isolert til en relativt kort del av en stamveg."

Disse medlemmer understreker at Fremskrittspartiets representanter i Stortinget, fylkesting og kommunestyregrupper arbeider for bedre vegstandard og vegsikkerhet over hele landet.

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

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

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

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

vedtak:

Dokument nr. 8:80 (2005-2006) - 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 - avvises.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. juni 2006

Per Sandberg
leder

Borghild Tenden
ordfører

Vedlegg 1

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 30. mai 2006

Dokument nr. 8:80 (2005-2006) Forslag fra stortingsrepr. A. Anundsen, B. Hoksrud, P. O. Width, K. Fostervold, P. Sandberg og A. Sortevik om fullstandard firefelts E18 fra Larvik til Telemark grense

Jeg viser til Transport- og kommunikasjonskomiteen sitt brev av 2. mai 2006, hvor Dokument 8-forslaget er vedlagt.

Oppbyggingen av vegnormalene og gjeldende beslutningssystem

Gjeldende vegnormaler er regulert gjennom forskrift fastsatt av Samferdselsdepartementet etter vegloven § 13 og utfyllende vegnormaler fastsatt av Vegdirektoratet. Forskriften er kort og definerer noen viktige minimumskrav til vegnettet. De utfyllende vegnormalene er et omfattende teknisk regelverk for prosjektering og bygging av veger og gater. Vegnormalene omfatter alle vegtyper (riksveg, fylkesveg, kommunal veg og privat veg) og publiseres gjennom en rekke håndbøker som godkjennes av Vegdirektoratet.

Endringer i vegnormalene blir foreslått etter hvert som ny viten innhentes gjennom forskning og erfaringer i Norge og internasjonalt. Forslag om endringer i vegnormalene med stor samfunnsmessig betydning, blir sendt på høring til alle berørte myndigheter og interesseorganisasjoner. Et eksempel på dette er et forslag til ny håndbok 017 om veg- og gateutforming som var på høring i 2005, og som nå er til sluttbehandling i Vegdirektoratet.

Dagens system hvor forskriften fastsettes av Samferdselsdepartementet og utfyllende vegnormaler fastsettes av Vegdirektoratet, er effektivt.

Dokument 8-forslaget er basert på at Stortinget skal instruere regjeringen til å bygge en bestemt vegbredde på en avgrenset strekning på E18, fra Larvik til Telemark grense. Dette er en beslutning som normalt fattes lokalt gjennom planer etter plan- og bygningsloven og med grunnlag i forskriften etter vegloven § 13 og vegnormalene. Dersom det er uenighet mellom reguleringsmyndigheten (kommunen) og Statens vegvesen, er beslutningssystemet etter plan- og bygningsloven slik at Miljøverndepartementet tar beslutning i samråd med Samferdselsdepartementet og eventuelt andre berørte departementer. Beslutningssystemet bør fortsatt være basert på lokale beslutninger med mulighet for overprøving hos overordnede politiske myndigheter.

Innholdet i gjeldende vegnormal og forslag til ny normal

Etter gjeldende vegnormaler skal det for stamveger med 10 000 - 20 000 kjøretøy i døgnet i gjennomsnitt over året (ÅDT) bygges 20 meter bred firefelts veg med fysisk midtdeler mellom motgående kjørebane-

Trafikktallet beregnes som en prognose 20 år etter antatt åpningsår. En slik 20 m veg har et tverrprofil med to vegskuldrer hver på 1,5 m, fire kjørefelt hver på 3,5 m og en midtdeler på 3,0 m.

Dersom trafikken overstiger ÅDT 20 000 i prognoseåret (20 år etter antatt åpningsår), anviser gjeldende vegnormal aktuelle vegbredder på 26, 29 og 30 m. Disse vegene har bredere skuldrer og bredere midtdeler enn en veg på 20 m, men kjørefeltbredden er den samme. Forslaget til nye vegnormaler (ny håndbok 017) som Vegdirektoratet sendte på høring i 2005, hadde blant annet med følgende vegbredder for firefelts veger med fysisk midtdeler:

- 16 meter ved ÅDT 8 000 - 12 000
- 20 meter ved ÅDT 12 000 - 20 000
- 26 meter ved ÅDT > 20 000

Vegene med bredde 29 og 30 m er foreslått tatt ut på grunn av at rekkverk i midtdeleren reduserer behovet for avstand mellom motgående kjørebane. Vegen med 16 m bredde er foreslått med skuldre hver på 0,75 meter, kjørefelt hver på 3,25 m og en midtdeler på 1,5 m.

Vegdirektoratet har ennå ikke konkludert om hvilke vegbredder som skal innarbeides i den nye vegnormalen. Saken blir forelagt Samferdselsdepartementet før endelig vedtak blir gjort.

Trafikkprognoser og standardvalg

For strekningen Larvik - Telemark grense viser gjeldende trafikkprognose ÅDT 17 300 20 år etter planlagt åpningsår, i år 2035 (ÅDT er i dag 12 800). I et langsiktig perspektiv med firefelts veg på hele strekningen mellom Oslo og Kristiansand har Statens vegvesen tenkt vegbredde 26 m fra Oslo til Larvik og 20 m videre sydover fra Larvik til Kristiansand på grunn av vesentlig fall i trafikkmengden ved Larvik og endring i terrengforholdene. For å oppnå mest mulig forutsigbarhet for trafikantene, er det tenkt å endre standard bare en gang mellom Oslo og Kristiansand, selv om trafikkmengdene kan variere mye mellom delstrekninger.

I tilknytning til arbeidet med Nasjonal transportplan utarbeides det nå nye fylkesvise trafikkprognoser som vil være ferdige høsten 2006. I tillegg skal det nå fokuseres mer på prognoser for vegtyper og strekninger i forhold til gjennomsnittstall for fylker. Spørsmålet om dimensjonering av E18 vest for Larvik vil evt. bli tatt opp igjen når det foreligger nye prognoser.

Trafikksikkerhet

Det foreligger ikke dokumentasjon eller erfaringer som viser forskjeller i trafikksikkerhet mellom 20 m veg og 26 m veg. Både 20 og 26 m kan avvike ÅDT 50 000 eller mer. Men en 26 m veg gir plass slik at ved-

likeholdsmaskiner kan stå eller gå på vegskulderen uten å redusere antall felt. Kapasitet ved vegarbeider og ulykker er et tema som vokser i betydning i de fleste land, ofte er dette det viktigste argumentet for brede motorveger, ikke trafiksikkerhet.

Både løsningen med 20 m og 26 m gir store trafiksikkerhetsgevinster i forhold til dagens tofelts veg med 8,5 m vegbredde. Dette skyldes i hovedsak den fysiske midtdeleren mellom kjøretretningene som eliminerer møteulykkene, doubling av antall kjørefelt og et mykere utformet sideterreng. Midtrekkverk og mykt sideterreng fjerner erfaringsmessig 70-80 % av dødsulykkene på høytrafikkerte tofeltsveger.

Med 20 m veg bør det etter gjeldende vegnormal bygges havarilommer der tunge kjøretøy kan svinge inn ved nødstop. Avstanden mellom disse bør vurderes med hensyn til muligheten for å nå neste havarilomme når et kjøretøy havarerer. Dette fører til at avstanden mellom havarilommene må være vesentlig mindre ved stigning enn ved fall og flat veg. I forslaget til ny vegnormal står det at det skal anlegges stopplomme for hver 1 km i hver retning. Dette vil normalt være tilstrekkelig for kjøretøyer som får behov for å stoppe. Full umiddelbar stans er en mer sjelden hendelse. Generelt er det også slik at bredere veger kan gi økt fartsnivå, og dermed redusert sikkerhet.

Det faktum at det ikke foreligger dokumentasjon eller erfaringer som viser forskjeller i trafiksikkerhet mellom 20 og 26 m vegbredde understøttes også av vegløsninger og erfaringer fra andre land. I Sverige er vegnormalene basert på firefelts veg ved ÅDT > 18 000. Det brukes da en løsning med 21,5 m ved ÅDT 18 000 - 25 000 og 23 m ved ÅDT > 25 000. I Finland bygges det en løsning med 19 m ved ÅDT < 15 000 og 20 m ved ÅDT 15 000 - 25 000. I Sverige er det erfaringer med at de smaleste skuldrene med bredde 0,75 m gir mange småproblemer, ellers er det ikke registrert merkbare forskjeller ved bruk av ulike skulderbredder.

Aktuelle strekninger med 20 meters veg

Av aktuelle strekninger som kan sammenlignes med Larvik - Telemark grense, og hvor det er bygd eller planlegges 20 m veg med 1,5 m vegskuldre og midtdele eller atskilte kjørebaner, kan nevnes:

- E6 Dal - Lillehammer
- E6 Svinesund - Svingenskogen (tilsvarende i Sverige)
- E18 Momarken - Vinterbro
- E16 Sandvika - Hønefoss
- Rv 2 Nybakk - Kongsvinger
- E18 Kristiansand - Larvik (OPS-prosjektet Grimstad-Kristiansand er en del av denne strekningen)
- E39 Svevatjørn - Rådal
- E39 Nyborg - Klauvaneset
- E16 Arnatunnelen
- Rv 550 Sotrasambandet (ÅDT ca. 30 000 i 2015)
- Rv 44 Stangeland - Skjeveland (vegbredde 18,3 meter)
- Rv 510 Solasplitten
- E39 Stavanger nord - Randaberg (ÅDT ca. 15 000 i dag)
- E6 Melhus
- E6 Omkjøringsvegen i Trondheim

I tillegg til dette bygges det firefelts veger med vegbredde 16 m for E6 Vist - Løseberga på Steinkjer, for Rv 2 Kløfta - Nybakk og på en prøvestrekning for trafiksikkerhetsprosjektet på E6 i Øyer.

Forslagsstillerne eller andre representanter fra deres stortingsgruppe har ikke markert seg mot foreslått vegbredde. På bakgrunn av dette og at forslagsstillerne heller ikke tar til orde for endring av forslaget til vegnormaler eller endring av systemet for avklaring av vegstandard i Norge, antas det at engasjementet med utgangspunkt i trafiksikkerhet er isolert til en relativt kort del av en stamveg.

Konklusjon

Stortinget bør avvise forslaget som er fremmet gjennom Dokument nr. 8:80 (2005-2006). Forslaget bryter med gjeldende beslutningssystem for avklaring av vegstandard i Norge.

Forslagsstillerens intensjon om å sikre 26 m vegbredde på ny E18 mellom Larvik og Telemark grense vil kunne bli ivarettatt dersom nye prognoser for vegtrafikken og vegnormalene gir grunnlag for en slik vegstandard.

Vedlegg 2**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 7. juni 2006**

Dokument nr. 8:80 (2005-2006) Forslag fra stortingsrepr. A. Anundsen, B. Hoksrud, P. O. Width, K. Fostervold, P. Sandberg og A. Sortevik om fullstandard firefelts E18 fra Larvik til Telemark grense - Oppfølgingsspørsmål

Jeg viser til brev fra Transport- og kommunikasjonskomiteen av 2. og 6. juni med oppfølgings- og tillegsspørsmål på Dokument 8:80 (2005-2006).

Spørsmål 2. juni 2006

Hva er besparelsene ved å bygge 20 meter framfor 26 meter bred motorveg på E18 strekningen Larvik-Telemark grense?

Svar

Besparelsen ved 20 meter kontra 26 meter vegbredde mellom Sky (rett vest for Larvik) og Langanen (ca 2 km inn i Telemark) er ca. 90 mill. kroner. Dersom det bare regnes fra Sky til Telemark grense er besparelsen ca. 70 mill. kroner.

Dersom de bredeste motorvegprofilene skal benyttes ved ÅDT under 20 000 (prognose 20 år etter åpningsår), vil dette også gjelde andre strekninger enn Larvik-Telemark grense. De kostnadmessige konsekvensene av en slik standardheving vil altså bli langt større i praksis.

Spørsmål 6. juni 2006

Hva er kostnaden ved å utvide til 26 meters bredde om henholdsvis 10 eventuelt 20 år? Det ønskes redegjort for hvilke kostnadselementer som inngår i den faglige vurderingen av svaret som gis. Eksempelvis reetablering av anleggsveg, merkostnader fordi kontraktssummen blir mindre osv.

Svar

Det må påpekes at tiden har vært for knapp til å kunne gi et fullgodt svar.

Det kan likevel sies noe generelt:

- det er knyttet stor usikkerhet til priser og markedsforhold om 10-20 år
- det kan likevel legges til grunn at det medfører vesentlige merkostnader å gjennomføre endringer i prosjektet etter at det er ferdigstilt i forhold til å gjennomføre alt med en gang. Graden av tilrettelegging for en senere utvidelse spiller også inn.

Det er viktig å presisere at vegene blir planlagt så robust at det ikke skal være nødvendig med vegutvidelse allerede om 10-20 år. Dette skjer gjennom at dimensjoneringen fastsettes etter en prognose 20 år etter åpningsår, og at motorveger med 20 meters bredde tåler trafikk godt over ÅDT 20 000 uten at dette blir et trafiksikkerhets- eller framkommelighetsproblem. Det er derfor en lite aktuell problemstilling å utvide fra 20 til 26 meters vegbredde om 10-20 år.

