

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

Til Stortinget

Bakgrunn

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 trafikkantgrupper som representerer stor risiko for ulykker. Trafikktettheten er den største i landet. Slik veisystemet fremstår i dag, er det miljømessig utilstrekkelig, trafikkfarlig, og fremkommeligheten er elendig på lange strekninger.

Litt historikk

I 1960 foretok Veidirektoratet en trafikkteiling på hovedveiene i Norge. Tellingen ga støtet til en plan for utbygging av firefelts hovedveier på til sammen 300 km. I 1961 ble det foreslått å bygge firefelts motorveier hele strekningen rundt Oslofjorden, fra Svinesund via Oslo til Porsgrunn.

Av dette forutsatte Veidirektoratet at utbygging av firefelts vei fra Oslo til Vinterbro (E6) og Oslo-Horten (E18) skulle ferdigstilles innen 1970, resten innen 1980.

I 2002 kan vi konstatere at veidirektoratets planer for 1970 nesten er gjennomført, men det står svært mye igjen før vi er kommet å jour med planene for hva som skulle stå ferdig innen 1980.

På den tiden da Veidirektoratets planer ble laget var motorveiutbyggingen på kontinentet kommet godt i gang, spesielt i Tyskland, Italia, Belgia og Nederland. På denne tiden var det vanlig å bygge motorveier «fra by til by». Det ble ikke gjort noe med trafikken i byene, motorveiene ble forbindelseslinjer mellom byene. Dette førte naturlig nok til store avviklingsproblemer, miljøproblemer og mange trafikkulykker på gater og veier i byene. Samtidig ble det klart at trafikktettheten som regel er svært stor på hovedveiene i og rundt de større byene, og mindre og

mindre jo lenger vekk fra storbyene man kommer. På sekstitallet ble det derfor etter hvert mer og mer vanlig at motorveiene ble bygget som sammenhengende veianlegg utenom bykjernene eller gjennom byene i svære broer, og med av- og påkjøringspunkter flere steder ved hver by. Anleggene ble bygget med fire gjennomgående felter, to for hver kjøreretning, og med seks eller åtte felter i eller rundt de større byene.

Slik var utviklingen også i Norge. På sekstitallet ble det bygget hovedårer fra Oslo og vestover gjennom Bærum (E18), gjennom Groruddalen (Trondheimsveien, Østre Aker vei og senere E6) og sørover (Motorvei E18 fra Ljan og inn i Oppegård). Først på 1980-tallet ble det gjort noe for å knytte disse veisystemene sammen. I 80- og 90-årene ble dette gjort ved bygging av robuste og sammenhengende tunnelsystemer med to parallelle tunneler, med 2-3 felter i hvert tunnellop. Først kom Smestadtunnelen, Vålerengatunnelen og Festningstunnelen, deretter nye tunneler slik at veilenkene gjennom Oslo ble sammenhengende flerfelts veier med midtdeler og planskilte kryss. Dette har gitt en vesentlig forbedring av fremkommelighet, miljø, trafiksikkerhet og transportøkonomi i Oslo.

Et annet eksempel er Drammen. E18 er bygget som firefelts motorvei fra Drammen til Oslo, og fra Drammen og sørover ca. til Horten. Men gjennom Drammen, der trafikken er størst, går trafikken på en bro med en kjørefil i hver retning, og der er ingenting gjort på 25 år.

Etter den såkalte oljekrisen i 1973-74 stoppet hovedveiutbyggingen nesten helt opp på Østlandet. Dette er helt spesielt for Norge. På kontinentet ble de landsdekkende motorveisystemene i de ovenfor nevnte landene, Tyskland, Italia, Belgia og Nederland mer eller mindre ferdigstilt på denne tiden. I tillegg skjøt utbyggingen fart i hele resten av Vesteuropa, spesielt i Frankrike, Spania, Portugal, Danmark,

Storbritannia, Sveits og Østerrike. Også i Østeuropa fulgte man etter, motorveistrekninger ble bygget ut i Jugoslavia, Tsjekkoslovakia, Ungarn, Polen og Litauen, selv om trafikk tettheten var langt lavere her enn i Vesteuropa.

I løpet av noen tiår ble det bygget ut over 10000 km firefelts motorveier i Frankrike. Landets regioner og byer er nå vevet sammen med et landsdekkende nett av motorveier. Også Finland og Sverige er kommet betydelig lengre enn Norge.

Situasjonen i dag

Vi 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 bagatellmessige 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.

E6 gjennom Østfold er i dag av svært varierende kvalitet. Fra Svinesund til Sarpsborg er det delvis «motorvei klasse B» og norsk riksveistandard. Fra Sarpsborg til Moss er det B-motorvei, og fra Moss til Akershus grense er firefelts motorvei under bygging. E18 gjennom Østfold har riksveistandard.

Gjennom Akershus mellom Østfold og Oslo har E6 en fullgod standard med unntak av strekningen Vinterbro-Oslo grense. Her er det igjen «B-motorvei», til dels med kryssing i plan. Det foreligger planer for utbygging av denne strekningen, samt videre inn i Oslo, til Klemetsrud, og det er forutsatt at utbyggingen her skal igangsettes i 2002.

Fra Klemetsrud til Ryen er E6 regulert i 6 felt, men kun 4 er opparbeidet. Veien har god kapasitet, men er ikke motorvei.

Fra Ryen til Akershus grense (ved Lysaker) følger E6 Ring 3s trasé til Ulven, og forbindes med E18 via riksvei 150 (Ring 3) til Lysaker. Denne strekningen er nylig ferdigstilt med fire gjennomgående felter uten kryssing i plan, og med sammenhengende gang- og sykkelvei parallelt.

Parallelt med E6/Ring 3 fra Vinterbro til Lysaker går E18 fra Vinterbro gjennom Oslo sentrum. Det er store feil og mangler på hele strekningen fra Vinterbro til Loenga i Oslo. Det er til dels «B-motorvei», dels en særdeles miljøriktig og trafikkfarlig trasé som er bygget ut her og der med varierende bredde og flere kryss i plan. Fra Loenga til Lysaker er E18 av god standard, deler av strekningen er motorvei klasse A.

Fra Lysaker til Sandvika er E18 seksfelts hovedvei uten motorveistandard, men med planskilte kryss. Dette er en helt spesielt tungt belastet veistrekning. I praksis er dette eneste hovedvei som knytter sammen Oslo Vest, Bærum og Asker med til sammen over 200 000 innbyggere.

Fra Sandvika til Kopstad (ved Horten) er E18 firefelts motorvei klasse A med god standard, med unntak av mangelen på en Drammensbro nr. 2. Det er satt av midler til planlegging av denne broen i 2002, bygging bør kunne påbegynnes i 2003.

Fra Kopstad til Gulli (Horten-Tønsberg) foreligger reguleringsplan og bygging av firefelts motorvei kan påbegynnes umiddelbart.

Fra Tønsberg til Kristiansand er E18 nesten sammenhengende «B-motorvei», med ett felt i hver retning. Spesielt i nærheten av større befolkningskonsentrasjoner (Larvik, Porsgrunn/Skien, Arendal-Grimstad-Kristiansand) er veien klart overbelastet med store avviklingsproblemer.

Mål for planen

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.

Langs veien skal det med passende mellomrom være raste- og hvileplasser, noen steder med bensinstasjoner, restauranter og minimarkeder for et utvalg forbruksartikler og nødvendigheter for reisen.

Parallelt med motorveiene må det være en ordinær vei. Dette er i hovedsak allerede etablert. Motorveiene er stengt for visse typer kjøretøyer (traktorer, anleggsmaskiner, mopeder), og disse samt deler av lokaltrafikken vil naturlig velge parallellveien. I tillegg må det være et gjennomgående system av gang- og sykkelveier.

Vårt forslag omfatter et sammenhengende veisystem med firefelts motorvei klasse A med kun planskilte kryss på følgende strekninger¹:

1. E6 på strekningen Svinesund-Ulven
2. E18 fra Ørje til Vinterbro
3. Ny kryssløsning på Ryen i Oslo
4. Bruk av eksisterende Svartdalstunnel mellom E6 og E18
5. E18 på strekningen Loenga-Kristiansand
6. Riksvei 306 Kopstad-Horten sentrum (2 felt)

1. Enkelte strekninger har/foreslås bygget med 6 felt. E18 fra Vinterbro til Ørje og Rv 306 fra Kopstad til Horten foreslås bygget med en fil pr. kjøretretning.

Dette 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 sterkest trafikkerte delene av strekningene forutsettes bygget ut med tre gjennomgående felter i hver retning.

Når det gjelder byene (ca. 20 byer) går E6/E18 allerede utenom disse, med fire unntak: Askim, Sarpsborg, Oslo og Drammen. Gjennomgangstrafikken gjennom Drammen og Sarpsborg er i dag løst ved gjennomgående høybroer med «motorvei klasse B»-standard. Disse må suppleres med en parallell bro på hvert sted, for å få separerte kjøreløp og to filer i hver retning.

For Oslo må velges blant flere løsninger. En måte å gjøre det på er å bygge en bro over Ryenkrysset, for å skape en bedre forbindelse mellom E6 og Svartdaltunnelen. Dette må kombineres med opparbeidelse av «Europaveien» (E6) fra Ryen til Vinterbro i regulert seksfelts bredde. På denne måten vil en robust, miljøvennlig og trafikksikker forbindelse mellom E6 og E18 i Oslo kunne skapes på i hovedsak eksisterende veianlegg. En annen løsning er å bygge ut Mosseveien (E18) hele veien fra Vinterbro til Loenga, men dette er en meget omfattende og ressurskrevende løsning. En tredje løsning er å velge Ring 3 (Rv 150) fra Ulven til Lysaker som forbindelse mellom E6 og E18. Denne løsningen vil imidlertid være miljømessig dårligst og til størst sjenanse for beboere i Oslo. I dette forslaget er derfor førstnevnte løsning lagt til grunn.

For de øvrige byene er det allerede etablert gode tilførselsårer mellom hovedveiene og bysentrene, med unntak av Horten. Dette forslaget innebærer derfor at det bygges ny Riksvei 306 fra Kopstadkrysset (E18) til Horten sentrum. Dette er viktig for forbindelsen mellom Moss og Horten (Bastøyfergen).

Hensikten med utbyggingen er å oppnå:

- a) Bedre fremkommelighet
- b) Bedre trafikksikkerhet
- c) Bedre miljø
- d) Bedre transportøkonomi

Gjennomføring

Forutsatt at tilleggsfinansieringen utover Nasjonal Transportplan 2002-2011 er i orden vil hele prosjektet kunne gjennomføres etter hvert som fremdriften gjør det mulig, og senest innen 2010. For E6/E18 gjennom Østfold vil man med raskest mulig forsering oppnå full ferdigstillelse innen 2007. Utbyggingen av E6 mellom Klemetsrud og Vinterbro skal etter gjeldende planer igangsettes i 2002, og bygging av E6 mellom Patterød (Moss) og Akershus grense pågår. For øvrig ser vi for oss utbyggingen gjennomført med følgende prosjekter:

- Bygging av ny Svinesundbro
- Opparbeidelse av E6 som firefelts motorvei gjennom hele Østfold
- Bygging av ny bro gjennom Sarpsborg
- Opparbeidelse av E18 som motorvei gjennom hele Østfold
- Utvidelse til seksfelts motorvei E6 mellom Klemetsrud og Vinterbro.
- Bygging av bro over Ryenkrysset (fra E6 til Svartdaltunnelen)
- Oppgradering av E18 fra Filipstad til Asker som seksfelts motorvei.
- Bygging av ny Drammensbro.
- Ny riksvei 306 fra Kopstad til Horten sentrum.
- Videreføring av E18 fra Kopstad (Horten) til Gulli (Tønsberg).
- Opparbeidelse av E18 som firefelts motorvei fra Gulli til Porsgrunn.
- Utvidelse av «motorvei B» fra to til fire felt (motorvei klasse A) fra Porsgrunn til Kristiansand.

Trafikksikkerhet

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. Når to biler passerer hverandre på en «B-motorvei», og hvert kjøretøy holder fartsgrensen på 90 km/t, møtes bilene i virkeligheten med en fart av 180 km/t. Ulykker under slike omstendigheter krever hvert år mange menneskeliv, enda flere skadde, og enorm personlig lidelse. Denne typen ulykker vil unngås nesten helt med et veisystem som skissert.

Videre innebærer forslaget separering av trafikken i tre fragmenter. Hovedveisystemet forutsettes å ta gjennomgangstrafikk og de store trafikkmengdene, samt noe av lokaltrafikken. En parallell riksvei hele veien for lokaltrafikk og spesielle kjøretøyer, og egen gang- og sykkelvei vil skape færre konflikt-punkter mellom trafikantgrupper, og dermed færre ulykker.

Miljø

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

Et overordnet hovedveisystem har dessuten en «drenerende» effekt, og tar unna mye av den trafikken som ellers går på lokale veier. Dette reduserer ulemper som trafikk skaper i boligområder.

De nye hovedveiene bygges med viktige miljøkvaliteter. De støyskjermes med voller og vegetasjon, dermed blir ulempene for boområder redusert til et minimum. En eventuell økning i bilbruken som følge av det forbedrede veinettet vil neppe ha noen merkbar betydning. Støy og gassutslipp fra biltrafik-

ken er kraftig redusert de senere år, mens tilsvarende oppmerksomhet ikke er viet miljøproblemene som er knyttet til kollektivtrafikken. Bruk av busser og tog i øket omfang vil ha negative miljøeffekter som foreløpig er lite kartlagt.

Fremkommelighet

Vi ser for oss en fartsgrense på 100 km/t på så godt som hele strekningen. Det er imidlertid ingen-ting i veien for å øke til f.eks. 120 km/t. Dette er en relativt vanlig grense på motorveier på kontinentet, og brukes bl.a. i Tsjekkia, Polen, Spania, Nederland og Belgia. Enkelte land har høyere fartsgrense, Frankrike, Italia, Østerrike og Litauen har fartsgrense 130 km/t på sine motorveier. I Tyskland er de fleste motorveiene ikke belagt med annet enn en anbefalt maksimalhastighet på 130 km/t.

Det viktigste bidraget til økt fremkommelighet vil likevel være at køproblemene blir redusert, og farts-grenser over 100 km/t spiller ikke noen vesentlig rolle i denne sammenheng.

Transportøkonomi

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.

Konkurransesevne

Store deler av norsk konkurranseutsatt næringsliv er avhengig av at «navet» i norsk samferdsel fungerer som det skal. Veinettet vil også fungere som binde-ledd mellom gods- og passasjerterminaler som havner, jernbanestasjoner og flyplasser. Bedre og raske-re kommunikasjon for godstransport gjennom oslo-fjordområdet vil bli mer og mer viktig. Økt omfang av norsk eksport av fisk og skaldyr vil ytterligere aktualisere et overordnet hovedveinett.

Finansiering

Forslagsstillerne mener at behovet for denne vei-utbyggingen 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 kontinental-sokkelen. Hvis det legges opp til og sikres som vilkår i anbudsbetingelsene at arbeidet utføres av to eller tre arbeidslag med arbeid i 12 timer pr. dag i 2 uker og derpå fri i 2 uker, deretter nytt arbeid i 2 uker og deretter 3 uker fri eller noe lignende så vil det bli skikkelig fremdrift. Det kan videre konstrueres normale «brakkbyer» med overnatting og bespisning på anleggsstedene som på plattformene på sokkelen og med bruk av charterfly til Rygge, Torp, Gardermoen og Kjevik ved skifte av arbeidslagene kan entreprenørbedrifter i Danmark, Tyskland, Frankrike, Nederland, England, Belgia med mer gjennomføre utbyggingen i rekordtempo. Utgiftene til dekning av lønninger, maskiner og materiell vil ikke skape noe press i norsk økonomi. Situasjonen vil bli finansielt og økonomisk at Norge vil bytte noen aksjer i Coca-Cola, Philip Morris, Chase Manhattan Bank, Sony, Nokia o.a. med et firefelts motorveisystem som vil styrke norske bedrifters konkurranseevne, redusere transportkostnader og tid, samt bedre miljø- og trafikksikkerhetssituasjonen.

Konklusjon

I møter med FrPs stortingsgruppe har både LO og NHO pekt på at ca. 3 000 anleggsarbeidere er uten jobb. Det betyr at de representerer en viktig innsatsreserve. Det vil altså ikke gi noen vesentlig pressvirkning i økonomien om disse betales for å gjøre en jobb i stedet for å få betalt for ikke å gjøre det.

Utbyggingen av infrastrukturen har tatt uforholdsmessig lang tid i Norge. Andre land, med langt svakere økonomi enn oss, er kommet mye lenger. 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.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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.