



Dokument nr. 8:97

(2002-2003)

Privat forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Thore A. Nistad, Per Roar Bredvold og Christopher Stensaker

Forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Thore A. Nistad, Per Roar Bredvold og Christopher Stensaker om utbygging av sammenhengende firefelts motorvei E6 fra Oslo til Trondheim

Til Stortinget

BAKGRUNN

E6 fra Oslo til Trondheim har store feil og mangler. Veien har en usammenhengende veistandard, fra seksfelts hovedvei, til tofelts veier med kryssing i plan. Mange strekninger har en blanding av trafikantgrupper som representerer stor risiko for ulykker. Trafikktettheten er blant de største i landet. Slik E6 fremstår i dag, er det miljømessig utilstrekkelig, trafikkfarlig, og fremkommeligheten er elendig på lange strekninger.

Strekningen har hatt en vesentlig trafikkøkning i de senere år. Dette gjelder spesielt varetransport. Dette aktualiserer ytterligere en forbedring på E6 mellom Oslo og Trondheim, fordi denne typen transport legger beslag på mye veikapasitet.

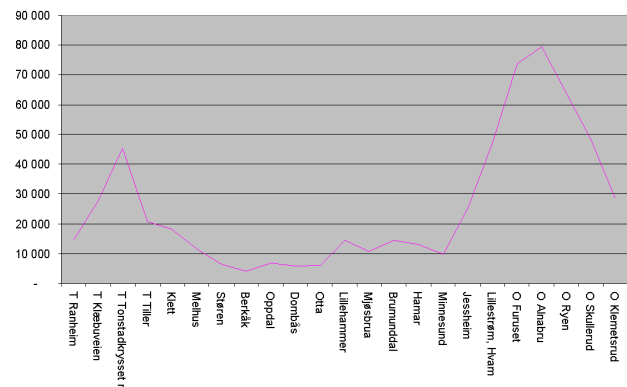
I dette forslaget legges det til grunn at E6 bygges ut til firefelts motorvei på den delen av strekningen som ikke allerede har slik, eller bedre standard. Det er imidlertid viktig, om man ikke går inn for slik utbygging i nærmeste fremtid, at all planlegging og lokale utbedringstiltak, gjøres med den overordnede målsetting at veien før eller senere skal bli motorvei.

Trafikktetthet

E6 har størst trafikk nærmest sentrum i de største byene, Trondheim og Oslo. I sentrale deler av Oslo er

årsdøgnetrafikken (ÅDT) over 70 000. I Trondheim er den opp til ca. 40 000. ÅDT varierer langs strekningen, og er størst i og ved de største byene. Mellom Otta og Melhus er trafikken under 10 000 ÅDT. Forslagsstillerne vil imidlertid at også denne strekningen bygges ut som firefelts motorvei. Dette er av hensyn til trafikksikkerhet og til sammenheng i veistandard.

Diagrammet nedenfor viser trafikktallene på utvalgte steder mellom Oslo og Trondheim, målt i ÅDT:



Konsekvenser av forslaget

Forslaget vil medføre en vesentlig forbedring av trafikksikkerhet, fremkommelighet og transportøkonomi for veitrafikken mellom Oslo og Trondheim. Videre vil et slikt veianlegg tiltrekke seg noe trafikk fra rv 3 fra Stange (Hedmark) gjennom Østerdalen, over Dovre til Ulsberg i Sør-Trøndelag. Dette gir bedre utnyttelse av en ny E6, og mindre trafikk gjennom Østerdalen.

Litt historikk

I 1960 foretok Veidirektoratet en trafikkteiling på hovedveiene i Norge. Teilingen ga støtet til en plan for utbygging av firefelts hovedveier på til sammen 300 km. I 1961 ble det foreslått å bygge firefelts motorveier på mesteparten av strekningen fra Oslo og til et stykke nord for Lillehammer, fra Trondheim til Klett, og fra Trondheim til Stjørdal.

Av dette forutsatte Veidirektoratet at utbygging av firefelts vei fra Oslo til Jessheim (E6) skulle ferdigstilles innen 1970, resten innen 1980.

I 2003 kan vi konstatere at Veidirektoratets planer for 1970 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 lagt, var motorveitbyggingen 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 trafikk tettheten 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 i, eller ved periferien av, hver by. Anleggene ble bygget med fire gjennomgående felter, to for hver kjøretretning, 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 1980- og 1990-årene ble dette gjort ved bygging av robuste og sammenhengende tunnelssystemer med to parallelle tunneler, med 2-3 felter i hver tunnellopp. 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, trafikk sikkerhet 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 ingenting er gjort på 25 år. I stedet er det i gang en større utbyg-

ging av E18 som motorvei sør for Drammen og sørover gjennom Vestfold. Denne typen utbyggingsstrategi benyttes ikke lenger i andre land.

Etter den såkalte "oljekrisen" i 1973-74 stoppet hovedveitbyggingen nesten helt opp i Norge. På kontinentet ble de landsdekkende motorveisystemene i Tyskland, Italia, Belgia og Nederland mer eller mindre ferdigstilt på denne tiden. I tillegg skjøt utbyggingen fart i hele resten av Vest-Europa, spesielt i Frankrike, Spania, Portugal, Danmark, Storbritannia, Sveits og Østerrike. Også i Øst-Europa fulgte man etter, motorveistrekninger ble bygget ut i Jugoslavia, Tsjekkoslovakia, Ungarn, Polen og Litauen, selv om trafikk tettheten var langt lavere her enn i Vest-Europa.

I løpet av noen tiår ble det bygget ut over 10 000 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 Vest-Europas dårligste veinett. Også sammenlignet med flere østeuropeiske land kommer Norge dårlig ut.

E6 fra Oslo til Trondheim er en av landets viktigste transportårer. Jernbanestrekningene parallelt med veien 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 stamveien benyttes for det aller meste av transport utover det helt lokale. Selv en formidabel vekst i jernbanetrafikken vil knapt merkes på veitrafikken.

E6 gjennom Oslo er i dag av svært varierende kvalitet. 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 Ulven har E6 god standard, men den store trafikk mengden gir store avviklingsproblemer og køer mesteparten av dagen. Ved Alnabru er ÅDT 79 000, hvorav 10 pst. er "lange" kjøretøyer (over 5,5 m). Fra Ulven til Jessheim/Gardermoen er E6 motorvei klasse A, og trenger bare mindre utbedringer. Fra Jessheim til Øyer er E6 sammenhengende B-motorvei, med ett kjørefelt i hver retning, og uten fysisk skille mellom kjøretretningene. Dette gir vanskelige avviklingsforhold, særlig gjennom Hedmark, og mange trafikkulykker, til dels svært alvorlige ulykker ("møteulykker").

Fra Øyer til Trondheim er E6 av varierende standard, og veien er klart overbelastet med store avviklingsproblemer. På de forskjellige strekningene har E6 her fra 10 og helt opp til 25 pst. "lange" kjøretøyer (over 5,5 m).

Mål for planen

Det vises til Dokument nr. 8:134 (2001-2002) om utbygging av E6 fra Svinesund til Oslo og E18 fra Oslo til Kristiansand, som sammen med forslaget i denne sak har som mål 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 Trondheim til Oslo bli 5-6 timer.

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

Parallelt med motorveien 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 gjennomgående gang- og sykkelvei.

Forslaget omfatter et sammenhengende veisystem med firefelts motorvei klasse A med kun planskilte kryss på hele strekningen fra Jessheim til Trondheim, samt enkelte utbedringstiltak for E6 i Oslo.

Dette omfatter ca. 500 km motorvei klasse A, hvorav ca. 50 km pr. i dag er bygget ferdig. Veien foreslås bygget opp som ett sammenhengende motorveisystem med planskilte kryss, minst fire felter, belysning, og midtdeler. De sterkeste trafikkerte delene av strekningene forutsettes bygget ut med tre gjennomgående felter i hver retning.

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 2012.

Trafikksikkerhet

Tiltakene vil resultere i langt færre trafikkulykker enn nå. Med to felter i hver kjøreretning og fysisk atskilte 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 støyskjermene 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 biltrafikken er kraftig redusert de senere år, mens tilsvarende oppmerksomhet ikke er viet miljøproblemene som er knyttet til kollektivtrafikken. Bruk av busser og tog i økt 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 ingenting 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, Slovenia 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 fartsgrenser over 100 km/t spiller ikke noen vesentlig rolle i denne sammenheng.

Transportøkonomi

Både Landsorganisasjonen i Norge (LO) og Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) har i årevis presset hardt på for å få bygget opp et overordnet hovedveinett. Køer, kork og kaos koster næringslivet milliarder av kroner 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 bindeledd mellom gods- og passasjerterminaler som havner, jernbanestasjoner og flyplasser. Bedre og raske kommunikasjon for godstransport mellom Trøndelag og Oslofjordregionen vil bli mer og mer viktig. Økt omfang av norsk eksport av fisk og skaldyr vil ytterligere aktualisere et overordnet hovedveinett.

Finansiering

I statsbudsjettet for 2003 er det ført opp vel 33 mrd. kroner i avgifter på biler og bilbruk, eller ca. 10 000 kroner pr. voksen innbygger i Norge. I tillegg kommer bompenger. Så lenge disse avgiftene er så høye, må staten ha ansvaret for utbygging og vedlikehold av riks- og stamveier, herunder finansiering av dette. Hva en full utbygging av hele strekningen mellom Trondheim og Oslo vil koste, er usikkert. Slik situasjonen er for tiden, med stor ledighet i anleggsbransjen, vil bevilgninger til veibygging føre til besparelser i form av mindre arbeidsløshetsstrygd. Ledigheten i bransjen varierer imidlertid sterkt.

Forslagsstillerne mener at behovet for denne veiutbyggingen er så stort at det bør forsøres radikalt frem i tid med raskest mulig ferdigstilling. Dette kan skje ved at anleggsarbeidet legges ut på internasjonalt anbud tilpasset også utenlandske entreprenørbedrifter. Finansieringen kan derfor skje utenfor det ordinære statsbudsjett. Når det norske anleggsmarked er fullt opptatt med ordinær vei- og anleggsvirksomhet, 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 "brakkebyer" med overnatting og bespisning på an-

leggsstedene som på plattformene på sokkelen, og med bruk av charterfly til Gardermoen og Værnes ved skifte av arbeidslagene, kan entreprenørbedrifter i f.eks. Danmark, Tyskland, Frankrike, Nederland, England, Belgia gjennomføre utbyggingen meget raskt. Utgiftene til dekning av lønninger, maskiner og materiell vil ikke skape noe press i norsk økonomi. Situasjonen vil finansielt og økonomisk bli 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 trafikkikkerhetssituasjonen.

KONKLUSJON

I møter med Fremskrittspartiets stortingsgruppe har både LO og NHO pekt på at ca. 1 000-3 000 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.

E6 fra Oslo til Trondheim 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 utbygging av E6 fra Oslo til Trondheim som motorvei klasse A med ferdigstilling innen 2012.

2. april 2003