



Dokument nr. 8:130

(2002-2003)

Privat forslag fra stortingsrepresentantene Jan Arild Ellingsen, Øyvind Korsberg, Thore A. Nistad, Per Sandberg, Christopher Stensaker og Kenneth Svendsen

Forslag fra stortingsrepresentantene Jan Arild Ellingsen, Øyvind Korsberg, Thore A. Nistad, Per Sandberg, Christopher Stensaker og Kenneth Svendsen om utbygging av E6 mellom Trondheim og Kirkenes

Til Stortinget

BAKGRUNN

E6 mellom Trondheim og Kirkenes i Finnmark har en usammenhengende veistandard. Fra relativt moderne, rette, brede tofelts motorveistrekn timer med god fremkommelighet, og til smale, svingete, gamle veistrekn timer med en uheldig blanding av alle trafikantgrupper, der tungtrafikk, busser, varebiler, personbiler, sykler og fotgjengere bruker den samme traséen. Veien har svært dårlig regularitet på vinters tid.

Det er et statlig ansvar å sørge for at veinettet i Norge er tilpasset transportbehovet.

TRAFIKKUTVIKLING

Trafikktallene på strekningen varierer fra 10-13 000 og ned til noen få hundre kjøretøyer pr. døgn (ÅDT), se tabell. Trafikktallene har økt sterkt de senere år.

Trafikken er størst på strekningen Trondheim-Steinkjer, og avtar nordover. Imidlertid er trafikken langs E6 stor i og rundt byene, f.eks. Narvik og Alta. På lange strekninger utenfor de største befolknings-sentrene er trafikkmengdene små. (Se tabell 1).

Tabell 1. Trafikktall (ÅDT) for E6 Trondheim-Kirkenes.

Fylke	Sted	ÅDT
ST	Trondheim-Elgeseter	34 668
ST	Trondheim-Innherredsvn.	16 234
ST	Hommelvik	10 180
NT	Stjørdal	13 663
NT	Skogn	5 226
NT	Verdal	10 129
NT	Steinkjer	13 264
NT	Vegset	1 513
No	Mosjøen	12 216
No	Mo i Rana	10 334
No	Storforshei	756
No	Fauske	10 778
No	Fauske nord	3 104
No	Ballangen	2 023
No	Narvik	13 892
No	Bjerkvik	2 104
Tr	Setermoen	2 210
Tr	Andselv	5 150
Tr	Sørkjosen	3 500
Fi	Alta	10 500
Fi	Karasjok	3 500
Fi	Neiden	700
Fi	Kirkenes	7 000

Kilde: Vegdirektoratet

REGIONAL HOVEDÅRE

E6 fra Trondheim til Kirkenes går gjennom fem fylker, og er det viktigste samferdselstilbudet i området. E6 fra Trondheim til Kirkenes er 1 958 km, og

utgjør korridorene 7 og 8 i Nasjonal transportplan. Innbyggertallet i de fem fylkene utgjør vel 850 000 (Se tabell 2).

Tabell 2. Innbyggertall.

Fylke	Innbyggere 1/1-2002
Sør-Trøndelag	266 323
Nord-Trøndelag.....	127 457
Nordland.....	237 503
Troms	151 673
Finnmark	73 732
SUM.....	856 688

Kilde: SSB

E6 fra Trondheim til Kirkenes går gjennom, eller like i nærheten av de fleste større befolkningssentre i regionen. På denne måten betjener veien både befolkning og næringsliv på en mer adekvat måte enn jernbanen (på strekningen Trondheim-Bodø).

FORHOLDET TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN

Korridor 7, E6 Trondheim-Fauske-Bodø er i Nasjonal transportplan ført opp med 1 680 mill. kroner for perioden 2002-2011. Korridor 8, E6 Fauske-Kirkenes er ført opp med 1 670 mill. kroner i samme periode, til sammen 3 350 mill. kroner. Dette tilsier samlede bevilgninger for hele strekningen på 335 mill. kroner pr. år.

FORHOLDET TIL STATSBUDEJETTENE I 2002 OG 2003

I statsbudsjettet er strekningene ført opp med disse bevilgningene (Tabell 3). Med dette særdeles langsomme utbyggingstempoet, vil E6 i Trøndelag/Nord-Norge ta uforholdsmessig lang tid.

Tabell 3. E6 Trondheim-Kirkenes i statsbudsjettene 2002 og 2003.

Rute	Strekning	2002	2003
3	Trondheim-Fauske.....	238	275
	Fauske-Nordkjosbotn	133	57,2
	Nordkjosbotn-Kirkenes	60	75,4
	Sum.....	431	407,6

Kilde: Statsbudsjettene 2002 og 2003

FORSLAG TIL LØSNING

Trafikkmengdene tilsier at det må bygges ut firefelts motorvei på hele strekningen Trondheim-Steinkjer. Fra Steinkjer til Kirkenes må veiens standard heves til tofelts motorveistandard, med forsterket kapasitet på strekninger med trafikk tetthet større enn 10 000 ÅDT. Det forutsettes at det hele står ferdig innen utgangen av neste transportplanperiode, i 2015, og at det finansieres over statsbudsjettet, uten bompenger.

FINANSIERING

Forslagsstillerne mener at behovet for denne veiutbyggingen er så stort at det bør forsøres radikalt frem i tid. 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 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. Hvis det legges opp til, og sikres som vilkår i anbudsbestillingene 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 anleggsstedene som på plattformene på sokkelen og med bruk av charterfly til trønderske og nordnorske flyplasser, ved skifte av arbeidslagene, kan entreprenørbedrifter i Sverige, Finland, 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 veisystem som vil styrke norske bedrifters konkurransevne, redusere transportkostnader og tid.

Resultatet vil bli:

- Færre trafikkulykker.
- Bedre miljø.
- Bedre fremkommelighet.
- Bedre transportøkonomi.
- Større regularitet på vinterstid.

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 nå-

værende samferdselsbudsjetter, av utbygging av E6 på strekningen Trondheim-Kirkenes. Planen skal baseres på firefelts motorvei fra Trondheim til Steinkjer, tofelts motorveistandard mellom Steinkjer og Kirkenes, og med kapasitet på steder med større trafikk (ÅDT) enn 10 000, finansiert over statsbudsjettet, og med ferdigstilling innen 2015.

19. juni 2003