



Dokument nr. 8:27

(2003-2004)

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

Forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Per Roar Bredvold og Thore A. Nistad om snarest mulig å starte arbeidet med bygging av ny E6 mellom Mjøsbrua og Øyer med 4 felts motorveistandard og med midtdeler mellom kjørefeltene

Til Stortinget

BAKGRUNN

Strekningen E6 mellom Gardermoen og Otta har utviklet seg til å bli kandidat for å overta den tvilsomme æren av å være den nye dødsveien i Norge, verst er det på strekningen Mjøsbrua og Øyer. I 2003 ble 17 personer drept på veistrekningen, og et stort antall skadet. Mange av disse ulykkene skyldes at kjøretøy har kommet over i motsatt kjørefelt og frontkollidert med møtende kjøretøy. Slike ulykker ville en i stor grad ha avverget hvis det var bygd 4 felts motorvei med midtdeler. Veien fra Oslo til Gardermoen ble tidligere kaldt dødsveien, etter at denne ble utbyggt med midtdeler er det nesten ikke ulykker. Det samme gjelder den nye E18 gjennom Vestfold, hvor hastigheten er økt og ulykkene nesten er borte. Dette viser at det lønner seg å satse på veibygging som sikkerhetsmessig tiltak. Det haster derfor med å starte planlegging og bygging av strekningen mellom Mjøsbrua og Øyer slik at flest mulig liv kan reddes.

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.

Fra Ulven i Oslo til Jessheim/Gardermoen er E6 motorvei klasse A, og trenger bare mindre utbedringer. Fra Jessheim/Gardermoen til Otta er E6 sammenhengende B-motorvei, med ett kjørefelt i hver retning, og uten fysisk skille mellom kjøreretningene. Dette gir vanskelige avviklingsforhold, og mange trafikkulykker, til dels svært alvorlige ulykker ("møteulykker"). Som kjent er det anbefalt 4 felts vei når trafikken overstiger 10 000 ÅDT, med midtdeler. Over Mjøsbrua er trafikken 11 200 ÅDT, Lillehammer - Fåberg har 13 000 ÅDT, Brumunddal har 14 400 ÅDT, Espa har 11 700 ÅDT og Eidsvoll-tunnelen har 11 700 ÅDT, dette viser at behovet for 4 felts vei for lengst er oversteget. Denne veistrekningen har stor andel av godstransporten som kommer fra Vest- og Nord-Norge, noe som gjør behovet for 4 felts vei enda større.

LITT HISTORIKK

I 1960 foretok Veidirektoratet en trafikkteiling på hovedveiene i Norge. Tellingen ga støtet til en plan for utbygging av 4 felts hovedveier på til sammen 300 km. I 1961 ble det foreslått å bygge 4 felts 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 4 felts 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 à 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 midtdele og planskilte kryss. Dette har gitt en vesentlig forbedring av fremkommelighet, miljø, trafiksikkerhet og transportøkonomi i Oslo.

Etter den såkalte "oljekrisen" i 1973-1974 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 4 felts motorveier i Frankrike. Landets regioner og byer er nå vevet sammen med et landsdekkende nett av motorveier. Også Finland og Sverige er kommet betydelig lenger enn Norge.

TRAFIKKSikkerhet

Tiltaket vil resultere i langt færre trafikkulykker enn nå. Med to felter i hver kjøretretning og fysisk atskilte kjøreløp (midtdele), 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 konfliktpunkter mellom trafikantgrupper, og dermed færre ulykker.

KONKURRANSEEVNE

Både Landsorganisasjonen i Norge (LO) og Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) har i årevis presset hardt på for å få bygget opp et overordnet hovedveinett. 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 raskere kommunikasjon for godstransport mellom Trøndelag og Oslofjordregionen vil bli mer og mer viktig. Økt omfang av norsk eksport av fisk og skalldyr vil ytterligere aktualisere et overordnet hovedveinett. En utbygging av den aktuelle strekningen vil være en god start for å nå en helhetlig transportåre fra Oslo til Trondheim.

FINANSIERING

I statsbudsjettet for 2004 er det inntektsført nærmere 40 mrd. kroner i særavgifter på biler og bilbruk. I tillegg kommer bompenger og merverdiavgift. Så lenge disse avgiftene er så høye, må staten ha ansvaret for utbygging og vedlikehold av riks- og stamveier, herunder finansiering av dette. Forslagsstillerne viser til sine forslag i Innst. S. nr. 213 (2002-2003) om full utbygging av E6 mellom Oslo og Trondheim, noe som ville ha løst ulykkesproblemene for denne strekningen hvis de hadde blitt vedtatt. Hva en rask utbygging av strekningen mellom Mjøsbrua og Øyer vil koste, er usikkert. Slik situasjonen er for tiden, med generell stor arbeidsledighet, og en ledighet i anleggsbransjen på ca. 7000 personer, vil bevilgninger til veibygging føre til besparelser i form av mindre arbeidsledighetstrygd.

Forslagsstillerne mener at behovet for denne veiutbyggingen er så stort at den 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, med finansieringen utenfor det ordinære statsbudsjett. Eller det kan skje ved at det bevilges ekstraordinære midler til planlegging og oppstart gjennom behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett for 2004. Med bakgrunn i den høye arbeidsledigheten vil forslagsstillerne foreslå at det bevilges ekstra midler over statsbudsjettet i forbindelse med behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett for 2004.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett for 2004 legge frem forslag om midler til planlegging og oppstart av raskest mulig utbygging av E6 mellom Mjøsbrua og Øyer med 4 felts motorvei klasse A med midtdeler.

6. februar 2004