



**Bilaksjonen.no**



**Bilaksjonen foreslår  
utbygging av ett**

**Motorveinett**

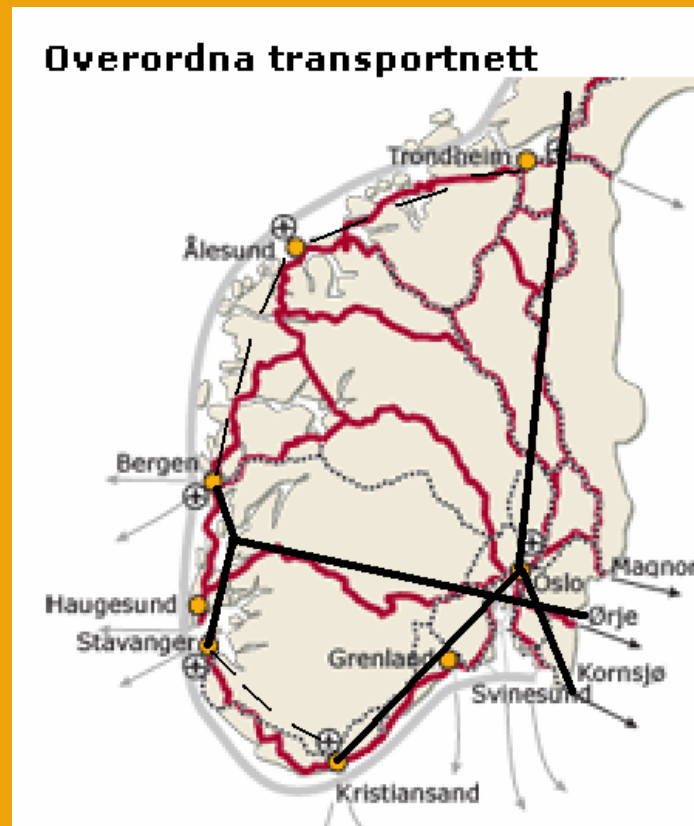
**på 2 175 km i Norge!!**



# Bilaksjonen.no



## Forslag til motorveinett - Den doble Y:





# Bilaksjonen.no



## **Forslag til motorveinett - Den doble Y:**

**Gir en effektiv stamvei mellom:**

- Stavanger/Haugesund – Bergen**
- Vestlandet – Østlandet**
- Sørlandet – Østlandet**
- Østlandet – Trøndelag/Nord-Vestlandet**
- Innad i østlandsregionen mellom Vestfold, Telemark, Buskerud, Oslo, Akershus, Østfold, Oppland og Hedmark**



# Bilaksjonen.no



## Forslag til motorveinett:

<u>E6 Svinesund-Oslo-Steinkjer:</u>	720km
E18 Ørje-Oslo-Kristiansand:	430km
<u>Fergefri E39 Stavanger-Stord-Eikelandsosen-Bergen:</u>	210km
E39 Kristiansand-Mandal ca	42km
<u>E134 Drammen-Odda-Eikalandsosen m/Hardangerbro 1) 2)</u>	337km
E16 Sandvika-Hønefoss	61km
Rv2 Kløfta Kongsvinger ca	85km
Rv3 E6 v/Kolomoen-Løten-Elverum ca	30km
Rv4 Oslo-Mjøsbrua	140km
Rv80 Fauske-Bodø ca	60km
Rv23 E6 v/Drøbak-E18 Drammen ca	40km
Rv310 E6 v/Moss-E18 Horten ca	20km
<b>Sum</b>	<b>2175km</b>



# Bilaksjonen.no



**Tidsreduksjoner grunnet kortere  
avstander og økt  
gjennomsnittshastighet: :**

Veg strekning	Avstand i 2005 (km)	Avstand i 2030 (km)	Tidsbruk i år 2005 (65 km/t)	Tidsbruk i år 2030 (120 km/t)	Spart tid (%)
Oslo - Bergen	519 km (E16)	390 km (Haukeli)	8t + 40 min	4t + 20 min	50 %
Oslo - Stavanger	600 km (Om Krs.)	410 km (Haukeli)	10 t + 5 min	5 t	50 %
Bergen - Stavanger	199 km	210 km (Fergefritt)	4 t + 45 min	2 t + 20 min	50 %
Oslo - Kristiansand	330 km	300 km	5 t + 15 min	3 t	43 %
Oslo - Trondheim	557 km	500 km	8 t + 15 min	4 t + 15 min	50 %



# Bilaksjonen.no



## Beregnet økonomisk gevinst:

<b>ULYKKER (Kilde: TØI)</b>		
Antall ulykker årlig med personskade:		8 400
Kostnader per ulykke		3 400 000
Totalt kostnader per år:		28 560 000 000
<i>Antatt reduksjon ved bedre veier / nyere biler 20%?</i>		<b>20 %</b>
<b>Reduserte kostnader ved bedre veier / biler:</b>	<b>5,7 mrd</b>	<b>5 712 000 000</b>
<b>NÆRING (Kilde: SSB - 2003 tall)</b>		
Norsk transportnæring (6,4% av norsk sysselsetting)		48 000 000 000
<i>Økning i snittfart fra 50 til 70 kmt ved bedre veier?</i>		
<i>40% øket hastighet = 20% reduserte kostnader?</i>		20 %
<b>Besparelse for transportnæringen</b>	<b>9,6 mrd</b>	<b>9 600 000 000</b>
<b>PERSON TRANSPORT (Kilde: SSB)</b>		
Snitt reisetid per dag og per nordmann 1t 23min (2003)		1,23
Antall nordmenn:		4 640 000
Andel personbil og buss (veitransport)		0,90
Antall dager		365
Total reisetid med bil eller buss (90% av transport)		1 874 815 200
<i>Timepris anslag?</i>		250
<i>Total kostnad for reiser?</i>		468 703 800 000
<i>10% reduserte kostnader?</i>		10 %
<b>Besparelse for samfunn, bedrifter og befolkning</b>	<b>46,8 mrd</b>	<b>46 870 380 000</b>
<b>Sum besparelser årlig</b>	<b>62,1 mrd</b>	<b>62 182 380 000</b>



# Bilaksjonen.no



**Et motorveinett vil erstatte  
en vesentlig andel av dagens  
skakkjørte stamveinett på 8 875  
km, et stamveinett der 95 pst  
ikke har fullgod standard og der  
56 pst ikke engang tilfredsstill  
minimumskravene til en  
europavei.**



# Bilaksjonen.no



**Et motorveinett vil knytte sammen 90 pst  
av Norges befolkning.**

**Vedlikeholdskostnadene, mer en faktor av  
trafikkmengde enn antall km, trenger ikke  
være større enn på dagens overbelastede  
veinett.**

**Gevinsten derimot med et nytt  
motorveinett er svært forsiktig beregnet til  
minimum 62 milliarder pr år inn i  
evigheten.**





# Bilaksjonen.no



En moderne motorvei er en stamvei  
som binder regionene sammen.

Den har planfrie kryss og går  
utenom alle tettsteder.

Med dagens veinett som  
tilførselsveier vil et motorveinett ta  
unna en stor andel av person-,  
gods- og tjenestetrafikk og gi videre  
store miljø- og tidsgevinster samt  
avlaste sekundær veinettet.



## **Dette motorveinettet vil:**

- **være en vitamininnsprøytning for næringslivet og gi stor økonomisk vekst**
  - kraftig reduserte transportkostnader pga forutsigbare og reduserte reisetider. Dette vil gi vekst i næringslivet, som igjen vil øke skattegrunnlaget
  - tryggere og mindre krevende arbeidsplass for de som jobber med transport



# Bilaksjonen.no



- **gi en miljøgevinst**

- reduserte køer
- rette veier, planfrie kryss og konstante forbikjøringsmuligheter gir jevnere fart og derav mindre drivstoff forbruk
- muliggjør og effektiviserer et høyfrekvent kollektivnett basert på ekspressbusser

- **virke desentraliserende**

- stor fremkomlighet og reduserte reisetider øker arbeidsmobiliteten
- styrker næringslivet i distriktene utenfor de store byene fordi markedet "kommer nærmere"



# Bilaksjonen.no



- **gi en dramatisk bedring av trafikk-sikkerheten**

- risikoen for alvorlige ulykker reduseres med 90% i forhold til en to-felts vei
- de alvorligste ulykkene, møteulykkene, blir i praksis fjernet
- en sammenhengende standard fjerner mange av dagens dødsfeller på veiene



# Bilaksjonen.no



Et moderne motorveinett bør bygges ut og finansieres uavhengig av dagens veibudsjetter og byråkrati.

Det bør settes av et fond med en årlig utbetaling på 10 milliarder.

I den store sammenhengen vil dette være peanøtter og ikke inflasjonsdrivende. Til sammenlikning har utbygging av de faste installasjonene på Melkøya og Ormen Lange de to siste årene til sammen kostet 120 milliarder.



Prosjektering, utbygging og drift bør frikobles fra Veidirektoratet og organiseres som egne prosjekter.

Prosjekter i milliardklassen over flere mil vil lokke til seg store utenlandske entreprenører.

I stedet for stykkevis og delt prosjekter som koster samfunnet dyrt, vil kontinuerlige utbygginger som fortsetter gi samfunnet mye billigere og raskere tilgang til et moderne stamveinnett.



Hva er kostnader for en motorvei?

I Norge bygger vi ikke ut motorveinett, vi bygger ut flaskehalsler. Vegdirektoratets kostnadstall er derfor ikke brukbare for helhetlige utbygginger over lange distanser i utmark.

Det svenske Vagdirektoratet har derimot slike tall. Klipp fra disse:

# Bilaksjonen.no

Det kostar i de flesta fall mellan 30 000 och 40 000 kr per meter att bygga motorväg. Skillnaderna beror bl a på att förutsättningarna varierar mellan olika platser. Antalet broar inverkar på priset eftersom broar är dyra att bygga. Är terrängen mycket besvärlig, om tunnlar ingår eller om vägen ska schaktas ner under marknivån blir det dyrare att bygga.

Nya E4 Uppsala–Mehedeby beräknas kosta 3 miljarder kronor att bygga. Sträckan är 78 km. Entreprenadkostnaden är 2,3 miljarder. De resterande 700 miljonerna är kostnader för marklösen, arkeologiska utgrävningar, projektering, ledningsomläggningar samt andra tillkommande kostnader. Priserna är beräknade i 2002 års prisnivå.





# Bilaksjonen.no



För 1 miljard kronor kan man få omkring tre mil motorväg (33 300 kr/m). Kostnaderna fördelas i stora drag så här:

- 100 mnkr – planering, projektering, upphandling, byggledning
- 100 mnkr – marklösen, arkeologiska utgrävningar
- 300 mnkr – schaktning, väggkropp
- 200 mnkr – beläggning
- 250 mnkr – broar
- 50 mnkr – rastplatser, bullerskyddsåtgärder, belysning, vägmärken



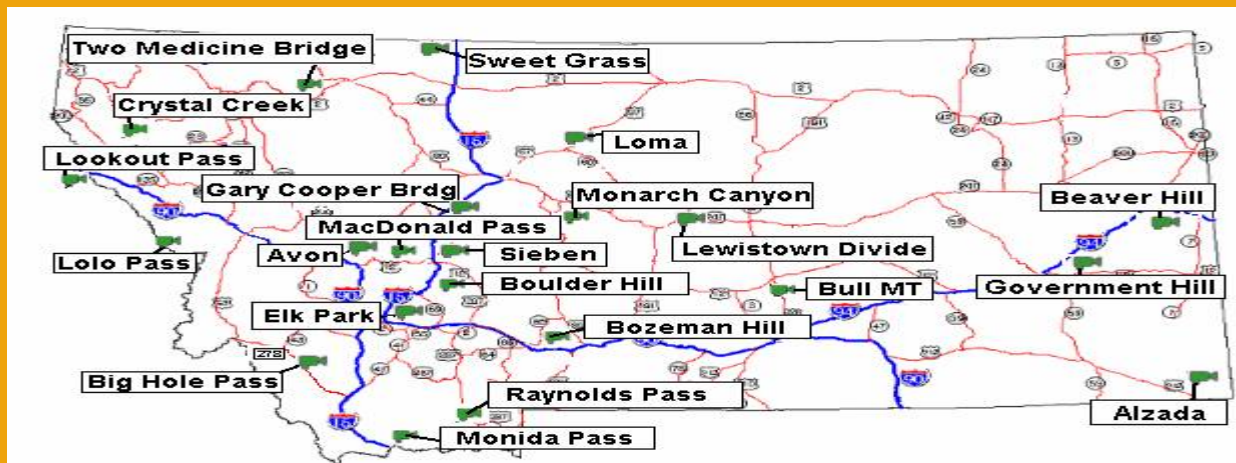
# Bilaksjonen.no



Forslaget til motorveinett kan i en viss grad sammenliknes med motorveinettet i Montana.

Der har de nærmere 2 000 km motorvei i et nett som linker delstaten sammen. Delstaten har 890 000 innbyggere og til en viss grad topografi som Norge (høye fjell og daler).

Kart over motorveinettet (blå streker):



# Bilaksjonen.no

Bilde fra motorveinettet i Montana tatt fra web kamera (slik kan den nye Haukeliveien se ut!):





## Jernbanen – ett alternativ?

- Persontrafikken med jernbane er i dag på 4 pst mens vei har 87 pst.
- Potensiale for å overføre mer persontrafikk fra bil til ulike kollektivtiltak i de største byene
  - Potensialet i forholdet bil/jernbane for trafikken mellom byer er derimot ikke stor.
  - Bygges det høyhastighetstog mellom byene (kostnadsberegnet til flere hundre milliarder) vil det muligens erstatte deler av flytrafikken men ikke biltrafikken.
    - Mange skal der intet tog går.



# Bilaksjonen.no



## Jernbanen – ett alternativ?

Spørsmål nr 43 fra Samferdselskomiteen om St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 ble besvart slik ”...

Det finnes imidlertid enkelte analyser av potensialet for trafikkoverføring som følge av utbygging av dobbeltsporet jernbane parallelt med vei. Resultatene tyder på at overført trafikk vil bli relativt liten sammenlignet med nivået på veitrafikken. Overføring i størrelsesorden 3-6 pst. kan antydes (målt i forhold til veitrafikken). Dette tilsvarer bare 2-3 års normal vekst i veitrafikken ....”



## Jernbanen – ett alternativ?

- De fleste steder i Norge har ikke jernbane tilbud og kommer heller ikke til å få det.
- Hvorfor ikke gjøre veinettet mer effektivt i form av moderne veier som korter ned kjøretid og har en bedre flyt?
  - Fyll videre dette veinettet med et landsdekkende ekspressbusstilbud med hyppige avganger og hydrogen som drivstoff.
- Norge bør videre satse på å frigjøre store deler av jernbane nettet utenom triangelet rundt Oslo til godstransport.
- Tenk da om Norge kunne fått en uslåelig kombinasjon av moderne veier, landsdekkende ekspressbusser og gods på jernbane?



# Bilaksjonen.no



## Hva med 2/3 felts veier?

Dersom trafikken på veien er så stor at den før eller siden likevel må bygges ut til 4 felts vei, vil det bli dyrere på sikt å lage en midlertidig løsning med 2/3 felts vei først.

Det er dokumentert at 4 felts veier har en kapasitet som er om lag tre til fire ganger høyere enn en 2 felt vei og at trafikken kan holde høy hastighet samtidig som alvorlige ulykker reduseres med om lag 90 pst. En 2/3 felts vei med midtdeler som koster nesten like mye, vil verken gi økt fremkomlighet eller mer forutsigbar reisetid.....”



## Utredning av motorveinett?

Samferdselsdepartementet skal nå utrede muligheten for høyhastighetsnett for jernbane.

Hva med å ta med et motorveinett i samme utredning?

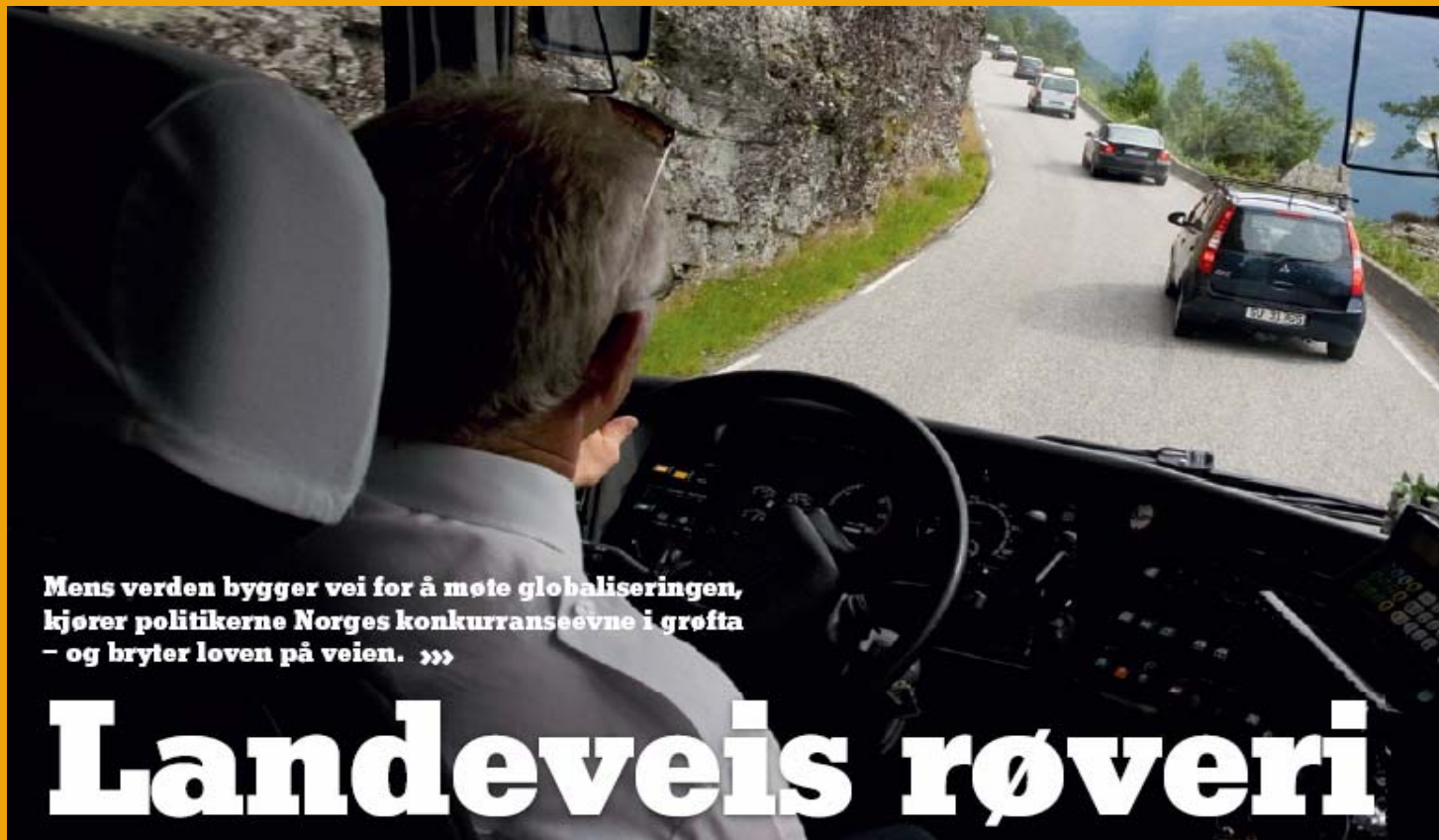




# Bilaksjonen.no



Fra MEMO:



**Mens verden bygger vei for å møte globaliseringen,  
kjører politikerne Norges konkurransevne i grøfta  
– og bryter loven på veien. >>>**

# Landeveis røveri



# Bilaksjonen.no



## **To alternative metoder for veiutbygging:**

- 1. Delegert styrt utbygging –  
Fjerning av flaskehalsar over  
korte veistrekningar.**
- 2. Sentralisert styrt utbygging –  
Helhetlig utbygging over lengre  
veistrekningar mellom regioner  
og byer.**



# Bilaksjonen.no



**Delegert styrt utbygging (distrikts- og regionnivå har avgjørende innflytelse):**

- **Fjerning av flaskehalsar medfører at veinettet blir utbygget stykkevis og delt.**
- **Resultat av lokale og regionale initiativ og press mot sentrale myndigheter.**
- **Små og stykkevis og delt utbygginger gir tilsvarende et fragmentert veinett som hele tiden veksler i standard.**
- **Kortsiktig utbygging som er avhengig av årlige bevilgninger.**
- **Finansieringen er enten over de årlige statsbudsjett eller bompenger.**

**Konklusjon: Delegert styrt utbygging enerådende i Norge, men passer best til vedlikeholdsoppgaver.**



# Bilaksjonen.no



## **Sentralisert styrt utbygging:**

**(Næringsdepartementet og Vegdirektoratet bestemmer veitrase mellom regionene på faglig grunnlag)**

- **Planer og utbygging sees uavhengig av lokale og regionale prioriteringer.**
- **Helhetlig utbygging av sammenhengende veistrekninger. Gir tilsvarende et helhetlig veinett med en sammenhengende standard.**
- **Langsiktig utbygging som er uavhengig av årlige bevilgninger - skjermes fra kortsiktige driftsmessige prioriteringer.**
- **Finansieringen er enten ved bruk av tidligere fondsavsetninger eller låneopptak.**

**Konklusjon: Sentralisert styrt utbygging brukes i alle andre land for utbygging av nye motorveier mellom regioner.**