



GRENSEKOMITEEN
VÄRMLAND - ØSTFOLD

12. januar 2015, Ørje



Indre  Østfold
Regionråd



norden

Nordisk ministerråd

**Craigavon-Belfast-Stranraer-Carlisle-Newcastle-
Kristiansand-Porsgrunn-Drammen-Oslo-Ås-Askim-Ørje-
Årjäng-Karlstad-Örebro-Västerås-Stockholm-
Mariehamn-Turku-Espo-Helsinki-Kotka-
Vyborg-St.Petersburg**





E 18 vest for Örebro
er ikke en av
de prioriterte
Ten-T korridorene

Grensekomiteen
arbeider

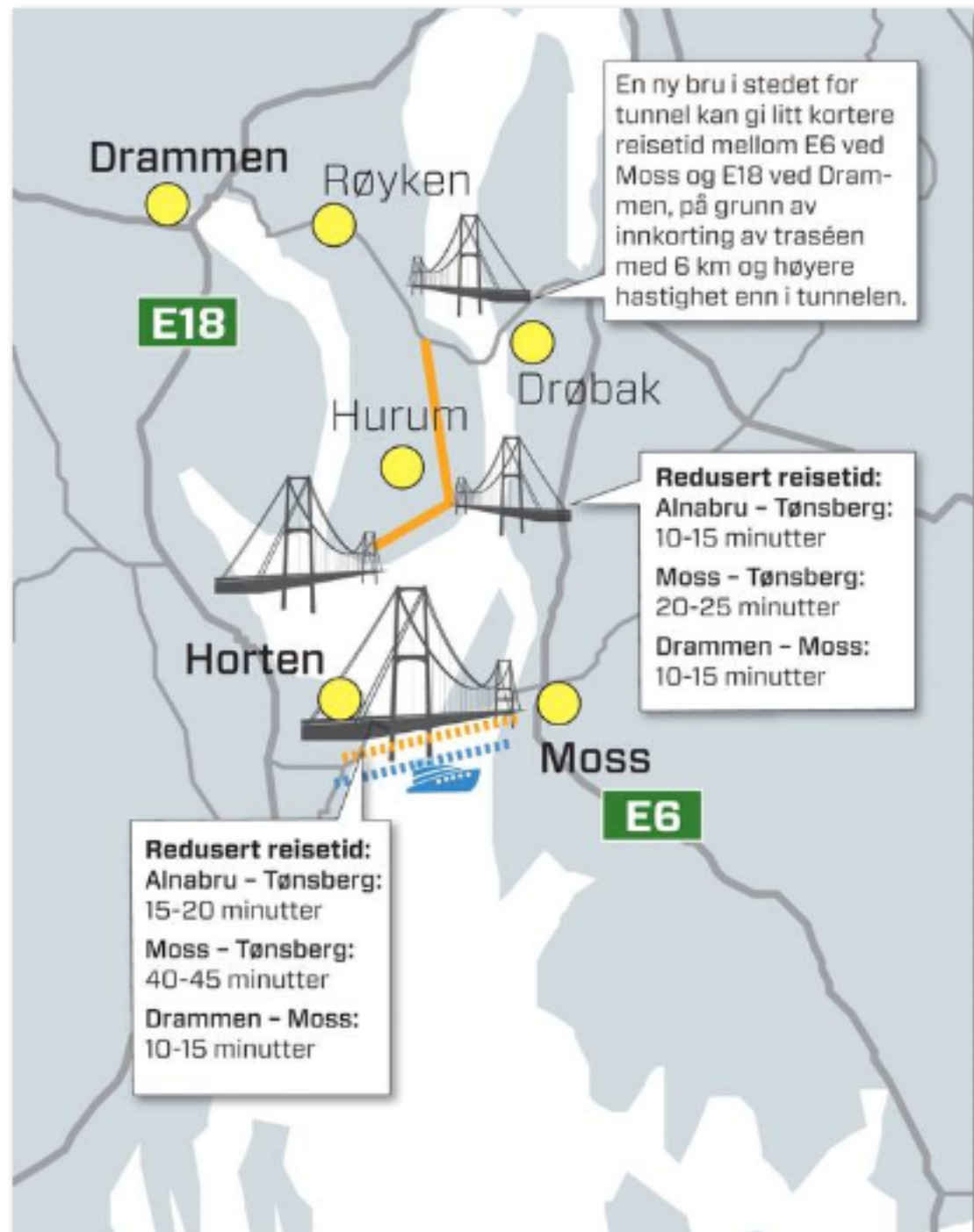
For å få E18
korridoren

Örebro-Oslo
inn på Ten-T kartet
som prioritert
korridor



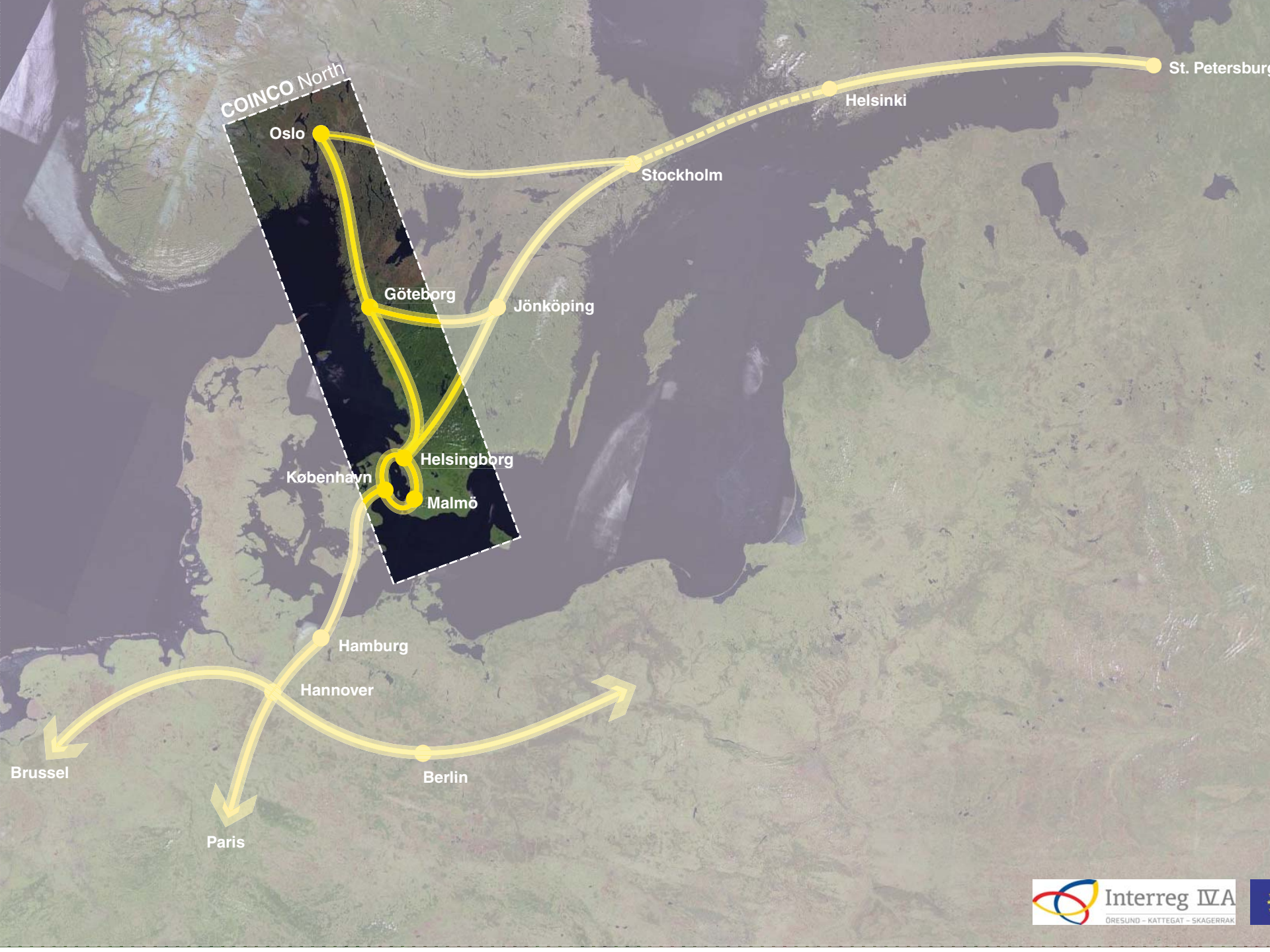
Oslofjord-
forbindelsen må ses
i et internasjonalt
perspektiv

Den bør inneholde
både vei og bane



Multimodale løsninger gir best effekt for økonomi og miljø!





COINCO North

St. Petersburg

Helsinki

Stockholm

Oslo

Göteborg

Jönköping

Helsingborg

København

Malmö

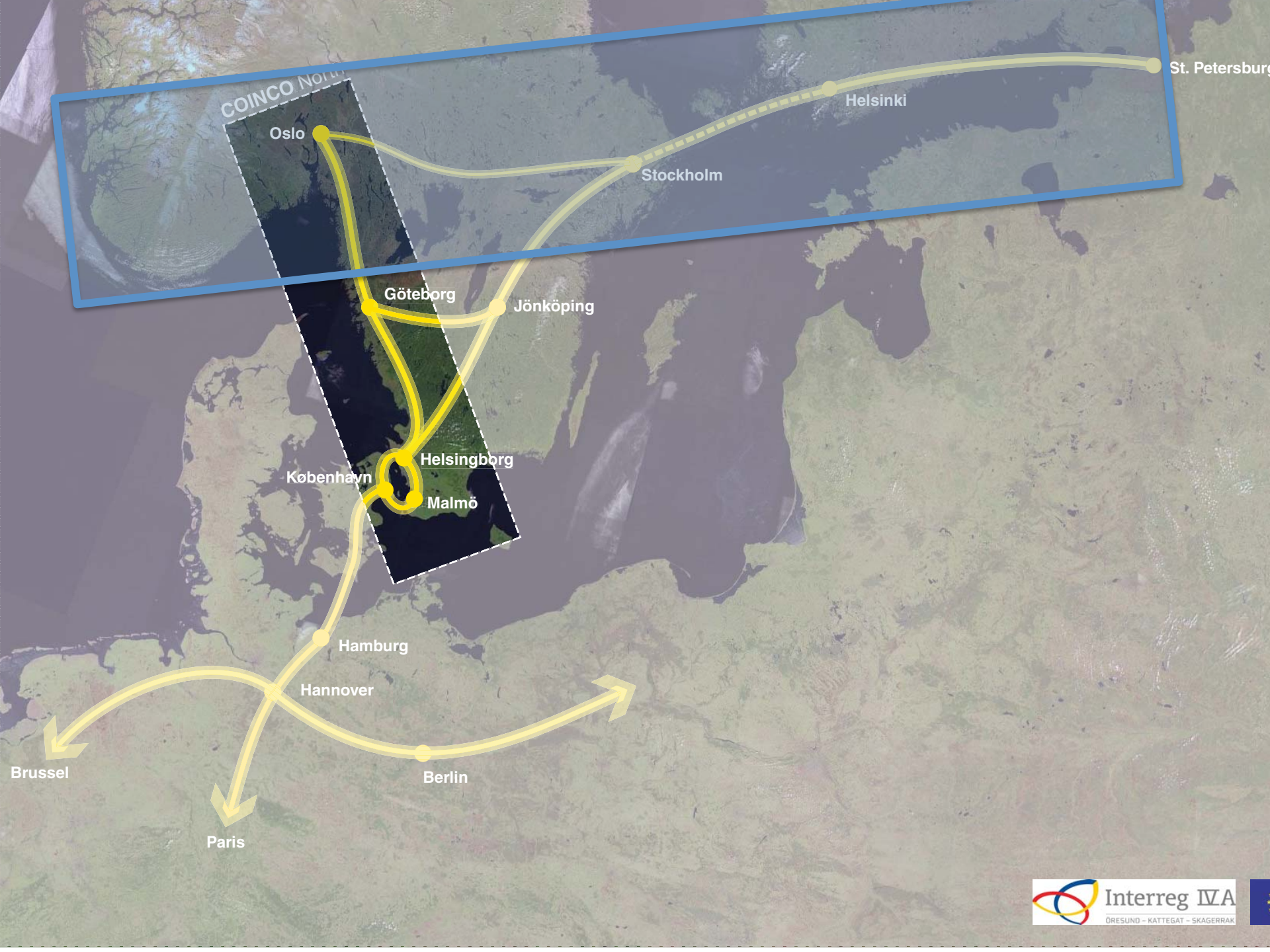
Hamburg

Hannover

Berlin

Paris

Brussel



COINCO NORU

Oslo

Stockholm

Helsinki

St. Petersburg

Göteborg

Jönköping

København

Helsingborg

Malmö

Hamburg

Hannover

Berlin

Paris

Brussel

HIGH LEVEL GROUP

Northern and Central Axis

Multimodal axes *

- Trans-national axis
- Axes towards other countries
- Inland waterway axis
- Motorways of the sea
- Motorways of the sea ports

TEN-T network

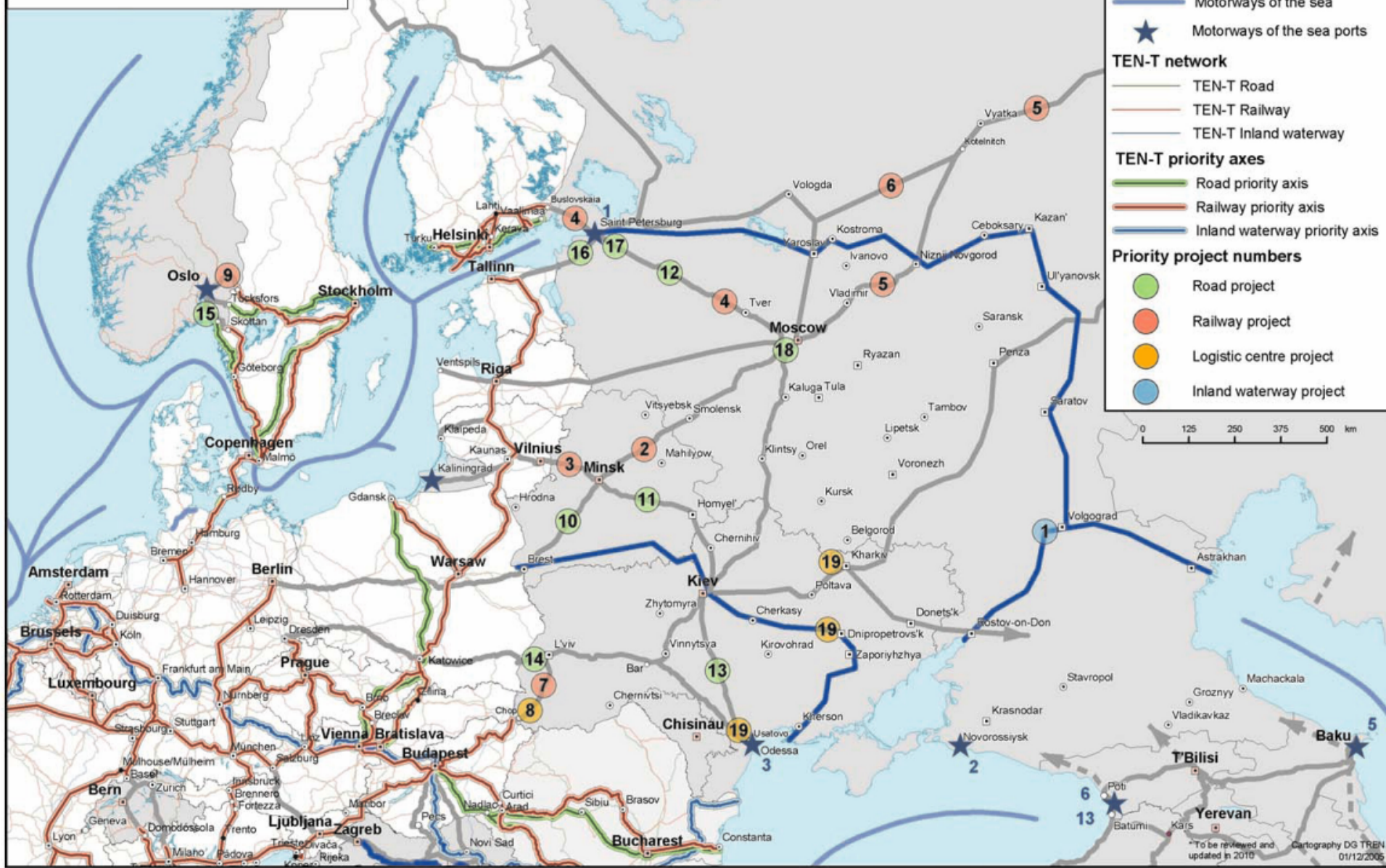
- TEN-T Road
- TEN-T Railway
- TEN-T Inland waterway

TEN-T priority axes

- Road priority axis
- Railway priority axis
- Inland waterway priority axis

Priority project numbers

- Road project
- Railway project
- Logistic centre project
- Inland waterway project



*To be reviewed and updated in 2010
Cartography DG TREN 01/12/2005

The Nordic Growth corridor

Pohjoinen kasvukäytävä Tukholma–Turku–Helsinki–Pietari



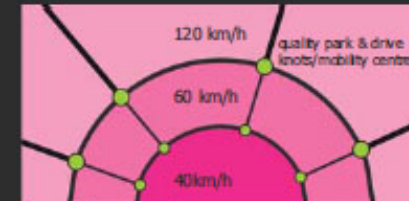
CONCEPTS



MAIN CORRIDORS OF MOVEMENT AND DEVELOPMENT IN SOUTHERN FINLAND

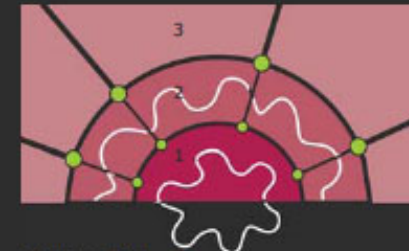
- South Finland Corridor (Stockholm - Turku - Lahti - St Petersburg)
- Lake Finland Corridor (Helsinki - Lahti - Mikkeli)
- Inner Finland Corridor (Helsinki - Hämeenlinna - Tampere)
- Europe Corridor (Helsinki - Tallinn/Baltic)
- Logistic Corridor (Hanko - Lohja - Hyvinkää - Mäntsälä)

METROPOLIS ROAD HIERARCHY



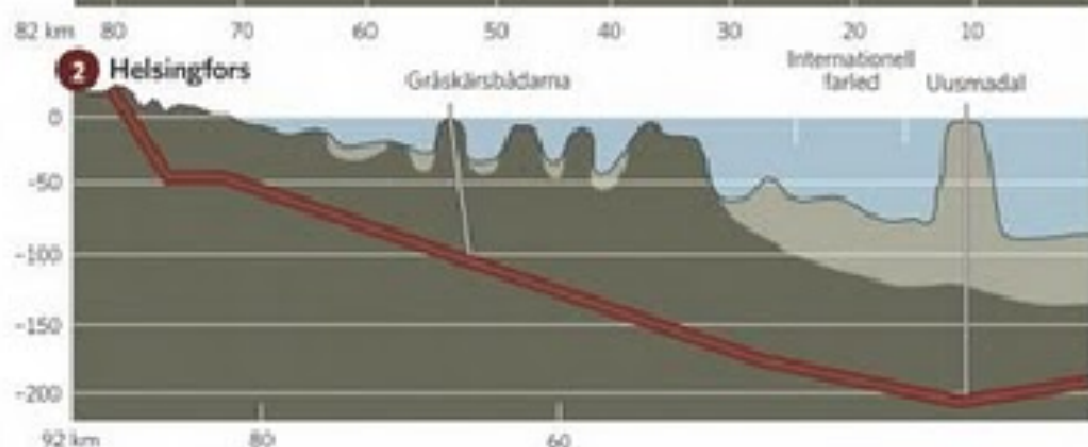
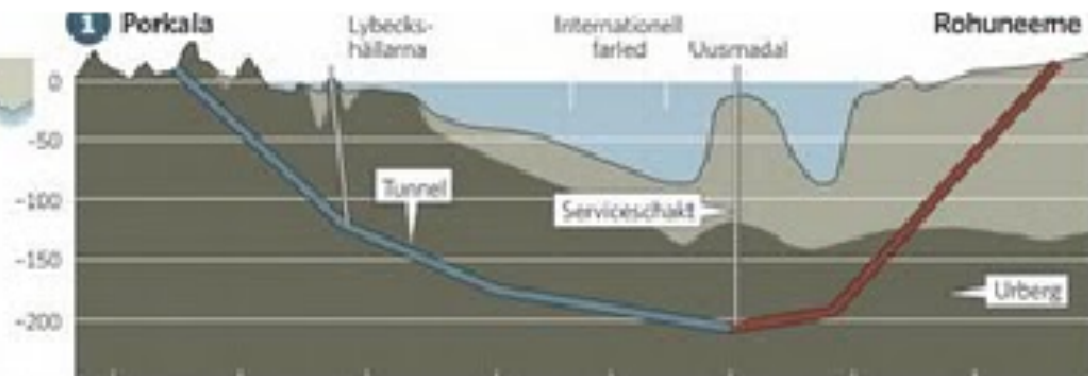
ring road III ring road I

METROPOLIS FORMS OF TRAFFIC



1. Pedestrian, bicycle, rail
2. Ecobus feeding traffic, pedestrian, bicycle, rail
3. Personalized public feeding transport, private cars, light traffic and rails

Tunnel till Tallinn



Berggrunden på havsbotten

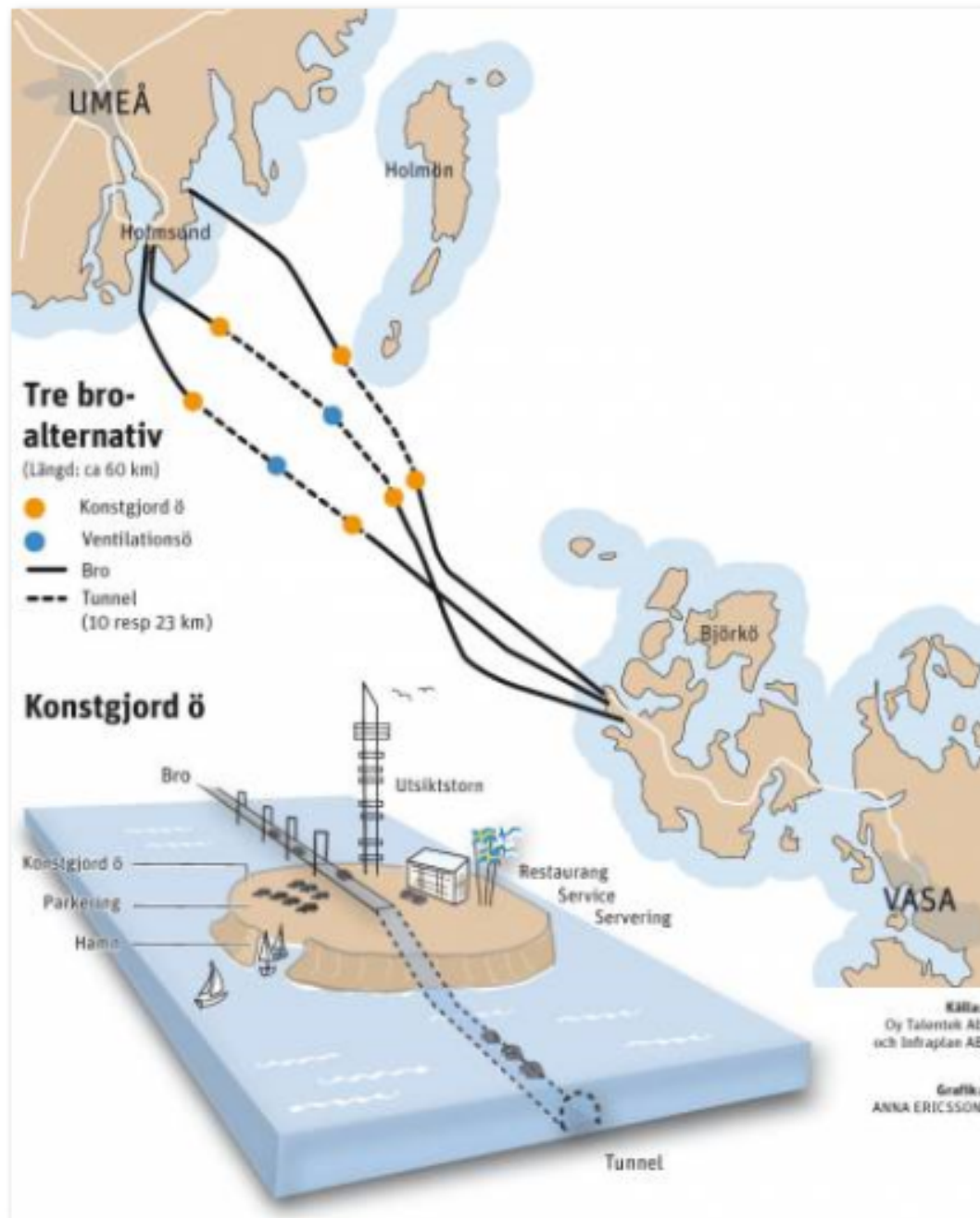


Princip för tunnelmodell



Källa: Banförvaltningsverket, Helsinki-Tallinn rautatietunnelin kaivotyö, Unik Aesthetics

Grafik: Mikael Bobacka HBL





Usko Anttikoski

Memo 14 September 2007

Fixed transport connections across the Baltic from Finland to Sweden and Estonia.

Preliminary feasibility assessment.

Trafikken på denne delen av E18 øker med 4,5 prosent hvert år

Tror veksten flater ut

Trafikken har vokst med kraftige byks på E18 over Ørje, men ikke nok til å forsvare firefeltsvei.

TROND EIVIND NILSEN
trond-eivind.nilsen@smaalenene.no
915 12 078

MARKER: I dag kjører det 6.500 biler per døgn på E18 mellom Ørje og Melleby. Det betyr at dersom du stiller deg opp på en av overgangsbruene, går det bare 13 sekunder mellom hver gang det passerer en bil. Dette er et snittall. Om dagen er trafikken tettere, om natten mindre tett.

I et nylig publisert notat opplyser Statens vegvesen at trafikken er økt langt mer enn for veier flest i Østfold. Men slik vil den neppe fortsette, framholder etaten i samme notat.

De siste 13 årene har trafikken økt med 4,5 prosent per år, men dette har variert svært mye underveis. Ett år var den oppe i nesten 9 prosent, et annet år på langt under 1 prosent.

Hvor mye trafikken er ventet å vokse, avgjør hva slags vei man skal bygge seg.

Strekningen skal bygges om for minst 800 millioner kroner, men spørsmålet er hvor mange felt den skal ha. Skulle pila fortsette å peke like bratt oppover, betyr det 12.000 biler per døgn i 2027, noe som igjen tilsier full firefeltsvei. Men veivesenet nekter å tro at den blir like høy.

Utrederne skriver:



HVERT 13. SEKUND: I snitt passerer det en bil hvert 13. sekund på denne delen av E18 mellom Ramstad og Ørje.

ARKIVFOTO

«Noe av trafikkveksten de senere årene skyldes sannsynligvis økt veistandard. Det er knyttet stor usikkerhet til befolkningsutvikling, økonomisk utvikling og grensehandelen».

Ifølge veivesenet er 2,5 prosent vekst per år langt mer sannsynlig, og dette er et høyt anslag. Men det er regnet inn at

bortfall av bomstasjoner vil trekke trafikkallet opp.

2,5 prosent vekst per år betyr at veien ikke har behov for firefeltsstandard før i 2040.

Og skulle prognosen bomme og trafikken likevel øke mer enn 2,5 prosent, klarer bilistene seg godt med tofeltsvei i lang tid framover likevel.

«Det er viktig å være klar over at en tofelts vei tåler en god del mer enn 12.000 biler per døgn. Generelt kan vi legge til grunn av utviklingsproblemene vil være små med 15.000 kjøretøy per døgn og store ved 20.000 kjøretøy per døgn», heter det videre.

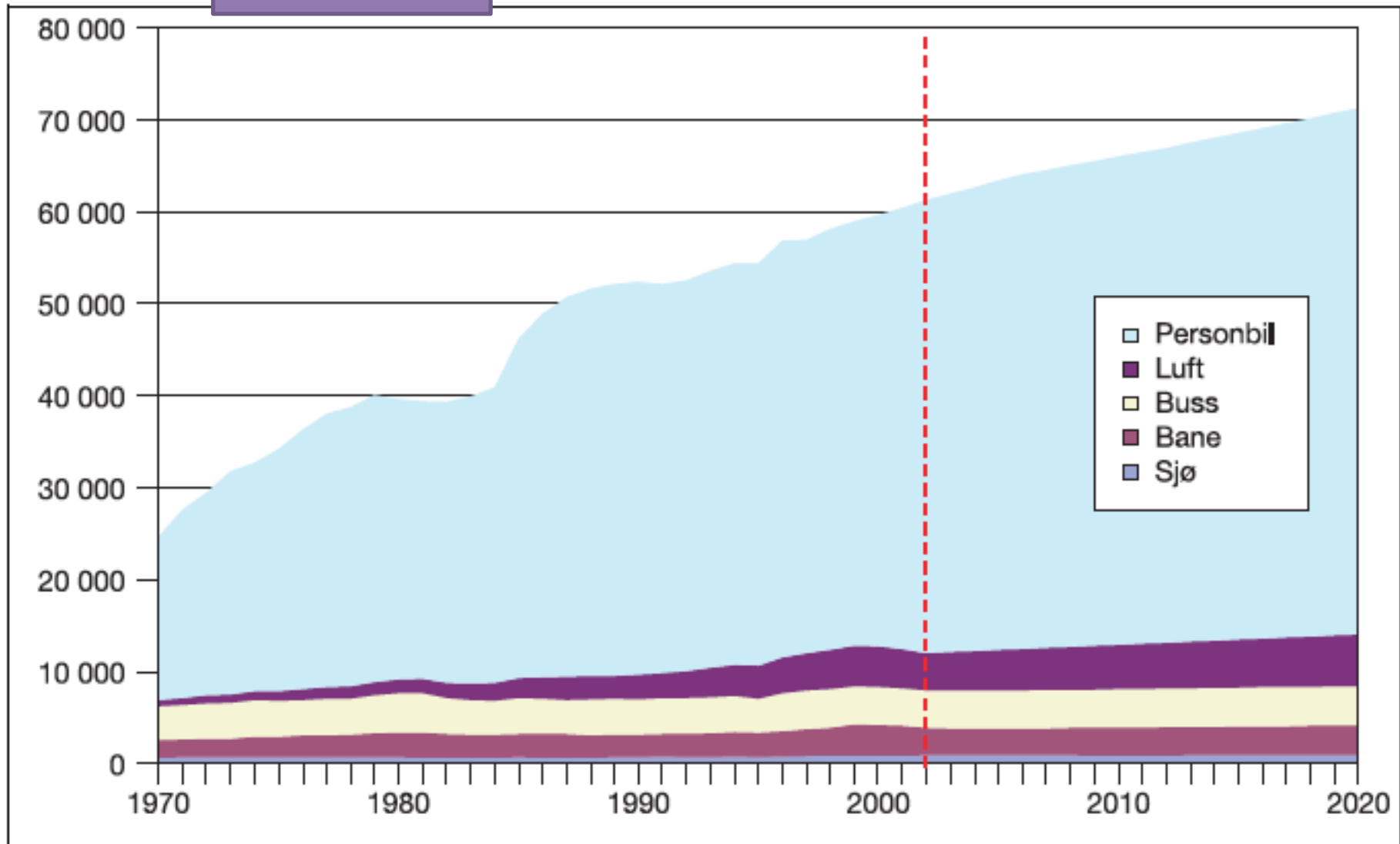
Veivesenet mener derfor at

strekningen mellom Melleby og Ørje fortsatt skal være tofeltsvei, men med midtrekkverk og brede skuldre, samt ekstra for-bikjøringsfelt i hver retning.

Dette holder i overskuelig framtid, selv ved å legge inn høy årlig trafikkvekst.

Å bygge firefeltsveis anses

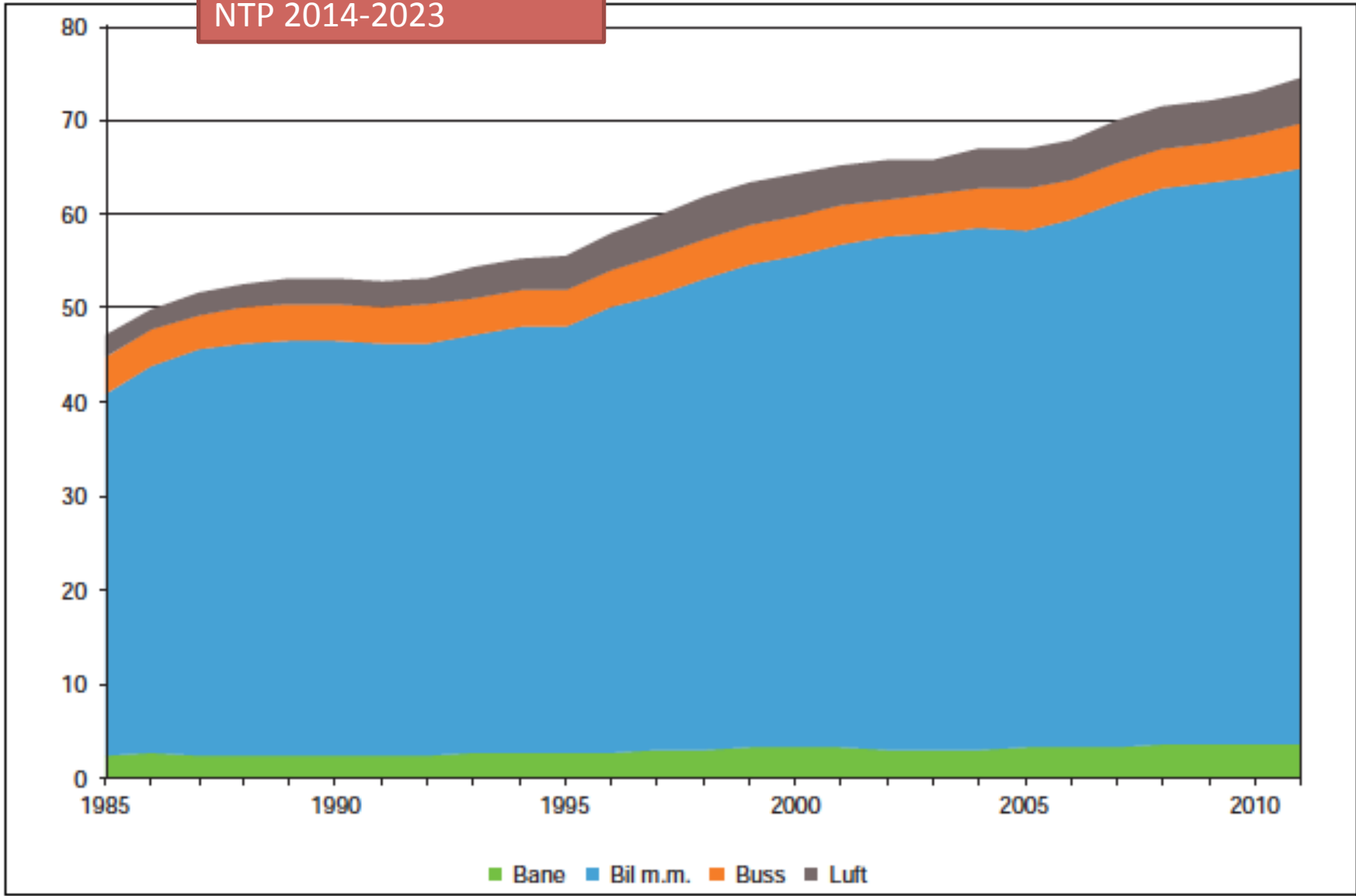
NTP 2006-2015



Figur 3.1 Persontransportarbeid 1970-2020. Mill. personkm. Prognoser fra 2003.

Kilde: Transportøkonomisk institutt

NTP 2014-2023



Figur 3.4 Innenlands persontransportarbeid 1985–2011 mill. personkilometer

Kilde: TØI rapport 1227/2012

NORGE

1915: 2 483 269

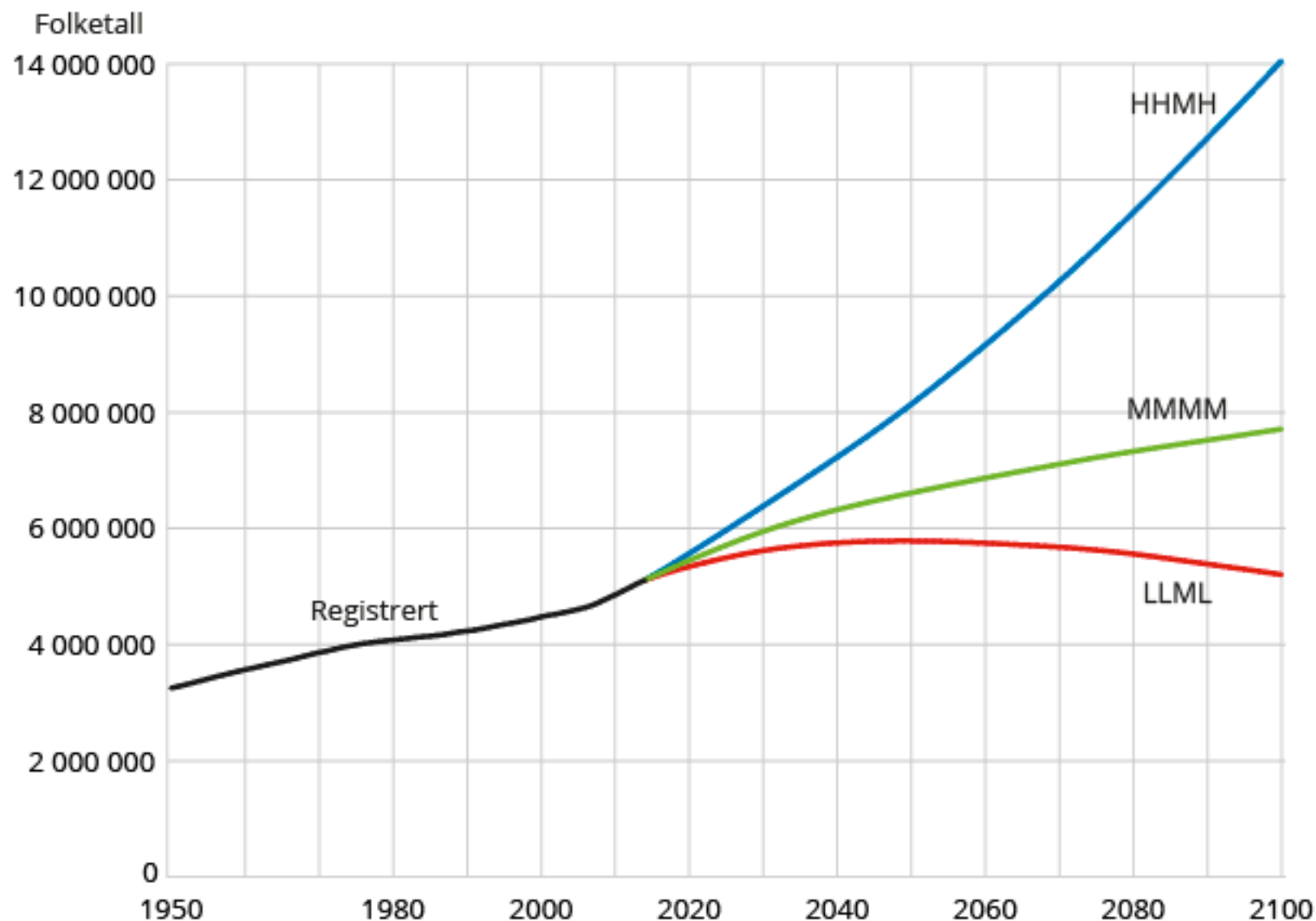
2015: 5 200 000

SVERIGE

1915: 5 712 740

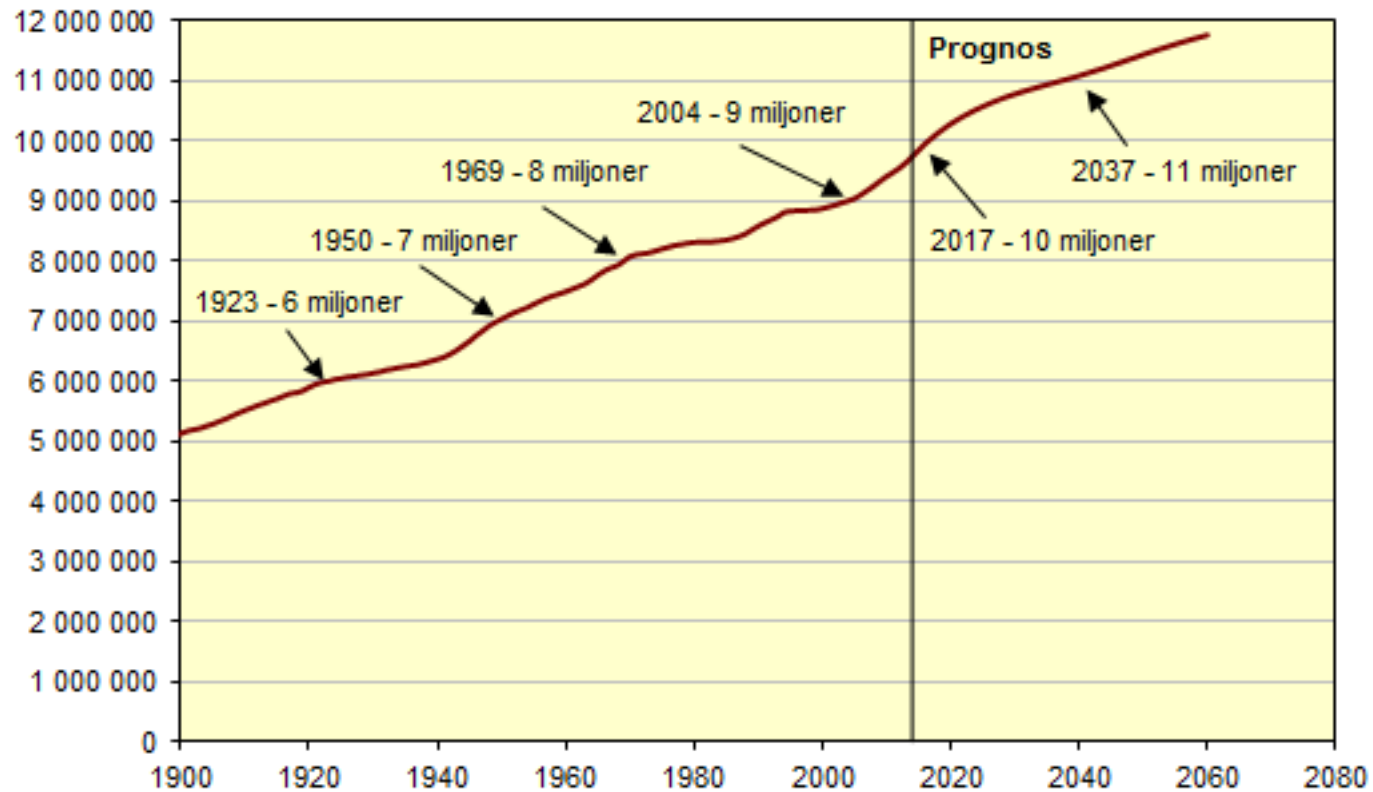
2015: 9 800 000

Figur 1. Folketall per 1. januar. Registrert og framskrevet i tre alternativer



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Befolkningsutveckling 1900-2013 och prognos 2014-2060



- Grensekomiteene i Norden ønsker at det etableres en Nordisk Transportplan med et langsiktig og helhetlig perspektiv!
- Infrastrukturen må planlegges i et 100 års perspektiv og i et europeisk/globalt perspektiv .
- Nå haster det med å begynne å tenke langsiktig!