

Arild Eggen/91749206/ao\_eggen@hotmail.com

## NOTAT

Til Samferdselsministeren

Fra Arild Eggen. Tidl Statens vegvesen.

Levanger 18. august 2022.

### Innspill til omorganisering av vegsektoren.

Grunnet reise uten tilgang til PC, kommer dette lenge etter fristen for innspill. Jeg forstår selvsagt det dermed kanskje ikke er av interesse i den videre prosess. Det aksepterer jeg.

Jeg viser ellers til tidligere innspill sendt Samferdselsdepartementet 21.6.2022. Se vedlegg 1.

Det er svært gledelig om omorganisering av vegsektoren nå er tenkt å gå i retning av en positiv utvikling for nasjonen med målbar effekt for landbasert transport, hvor de alternative transportformer blir sett under ett. Samtidig er det vel fortsatt viktig at landet henger sammen av en overordnet nasjonal faglig instans for det som går både på planlegging, bygging og drift og vedlikehold av prosjektene både på veg og jernbane. Vi har ikke lenger noen slik nasjonal instans på vegsektoren etter tidlig samferdselsminister Knut Arild Hareide overførte alle større prosjekter fra Statens vegvesen (SVV) til Nye Veier AS.

Fortsettelsen blir ikke enkelt og har da heller ikke etter min mening vært det de siste 40 år. Som statsråden selvsagt vet trengs det langt mer enn innspill med råd fra enkeltpersoner/næringsliv og andre i løpet av få sommerer for å sikre at kursen på en mulig positiv omorganisering av vegsektoren her til lands. Her trengs etter min mening et solid fundament i bunnen, utenkt av erfarne fagfolk med god peiling på hva som må til. Som alt antydnet – trengs vel dette også å bli sett på sammen med skinnegående transport.

Hva har skjedd de siste rundt 40 år i Norge som fortsatt er et av de land i Europa med dårligst vegstandard?

Korte stikkord.

1. Før Plan- og bygningsloven ble innført rundt 1985 var Vegloven den som ble benyttet under vegplanleggingen. Statens vegvesen hadde hovedansvar for vegplanen, bygging og vedlikehold og samtidig makt til å vedta planene. Det

gjaldt både for riks- og fylkesvegene. I tillegg hadde etaten stor innflytelse på annen arealplanlegging i Norge gjennom både statlige- fylkeskommunale og kommunale arealplaner. Etter den nye loven kom hadde SVV fortsatt ANSVARET for alt som hadde med planlegging av riks- og fylkesvegene å gjøre, men kommunen fikk MAKTEN for planvedtak og helt uten hensyn til kostnader og tidsforbruk før planene var godkjent. Kommunene skulle uansett ikke ha ansvaret for kostnadene.

Omfanget av planlegging og kostnadene av prosjektene økte etter loven kom formidabelt og tidsforbruket enda mer. Hvor mange hundrevis av milliarder har dette kostet uten evaluering av hva samfunnet har fått av gevinst er aldri etterprøvd. Er ikke dette et interessant forskningsprosjekt?

2. Som følge av olje- og gassektorens enorme behov for fagfolk, falt nærmest bunnen ut av utdanningen av nye fagfolk til transportsektoren. Denne mangel på kompetanse har vart ved og vil fortatt være der i lang tid framover. Jeg jobbet selv var med på denne utfordring sammen med NTNU i noen år mens jeg jobbet i Vegdirektoratet.
3. På midten av 80-tallet var jeg personlig «dum» nok til å ta initiativet til den første bomring i den vestlig verden i moderne tid med start i Bergen i 1986. Dette førte riktignok til at Bergen nesten fikk fullført sitt «Tjenlige vegnett» og Oslo. Trondheim og Stavanger noe av det samme. Men så med bl.a Plan- og bygningsloven i ryggen kunne Bergen og senere også Oslo benytte muligheten til å finansiere skinnegående transport uten å betale selv til en slik transportform i våre «småbyer» internasjonalt sett. Dette kunne skje uten ett ord hva det vil ha av effekt sett i forhold til andre transportformer som burde være mer enn god nok for våre byer inkl. Oslo (Byen i sin spredte bosetting er omtrent nr 400 i størrelse i verden i folketall). Videre utbygging av byenes nødvendige tjenlig vegnett har ofte gått i glemmeboken. Statsråden har knapt hatt mulighet til å spørre om hva samfunnet vil få igjen for Gardermobanen sammenholdt med f.eks. dagens mulighet til moderne busstransport. Ei heller for hva f.eks. baner i Bergen har av gevinst sammenholdt med f.eks. Trondheims og Stavanger sin fortsatt satsing på buss på et vegnett som alt er der. Er det mulig å spørre nå som del av denne mulige omorganisering statsråden har lagt opp til? Mulighetene er der og ny teknologi viser det er mulig å slippe slike kolossale ekstrautgifter både til investeringer og årlige driftskostnader inn i evigheten. F.eks. til litt større utnyttelse av bilsetene og bussetene som fortsatt er å finne på hele landets vegnett. (Samkjøring) . Denne transportform var fram til 2015 min desidert største kjepphest.

Jeg hadde sammen med en kollega i Vegdirektoratet ansvar for det første kollektivfelt i landet i Søndviken i Bergen åpnet 1974 til en pris av kr 800.000. Innspart reisetid mot Åsane i ettermiddagsrushet var ca. 20 min.

Busselskapene sparte også penger. Så å si alle slike felt der i byen ble fjernet etter hvert som baner til milliarder på milliarder kom i gang. Også feltet i Sandviken. Byen fikk Stortinget med på at staten skal betale banene sammen med bilistene – selvsagt uten å spørre dem.

4. Satsingen på jernbane skjøt også fart som en transportform som får rundt 30 milliarder i året i subsidier. Her er det nesten straffbart å si sannheten om kostnadene med bygging og drifting av dette i form klimautslipp som er langt, langt høyere enn tilsvarende transport med buss og tungtransport på vegnettet. For å overføre dette til vegen trengs ikke en meter mer veg og den lille økning i transport vil ingen legge merke til i praksis.
5. I 1995 kom den første større omorganisering av Statens vegvesen hvor bl.a. planavdelingen ble splittet opp og anlegg- og vedlikehold ble slått sammen til en ny enhet.
6. Denne omorganisering kom ikke helt på plass før den store revolusjon kom i 2003. SVV ble som kjent del inn i fem regioner med en sjef i hver av dem. Denne nærmere 150 år lange periode med meget god kontakt mellom vegsjefen og fylkespolitkerne ble mildt sagt sterkt svekket. Samtidig skulle de største bykommunene som kjent styres fra distriktene, bestemt kvelden før et avgjørende møte i statsråd. Dermed ble SVV som fagetat enda mer satt på sidelinjen når det gjelder utviklingen av Oslo, Bergen Trondheim og Stavanger. I tillegg ble det vedtatt i Stortinget av SVV skulle avvikle alt som var av egenregi med eget mannskap, selv om at vi klart kunne vise innen flere arbeidsoppgaver var konkurransedyktige sammenholdt med entreprenører. Mesta ble startet som et statlig aksjeselskap for satsing på både veganlegg samt vegvedlikehold. Dermed forsvant for alltid viktig deler av fagkompetansen og ressurser ut av etaten.
7. Så kom etableringen av Nye Veier i 2015. Den startet med et styre og ansettelsen av adm. dir. med erfaring fra SVV. Det ble forventet at staten og bompengebetalerne da ville få mer igjen for pengene sine. Det har de så langt også fått så lenge SVV ikke har fått muligheten til drive like effektivt med statens penger som det Nye Veier fikk. Men de driver ikke hverken billigere eller raskere enn SVV når etaten gjennom bompengeselskapene får lov til å benytte samme finansieringstakt som Nye Veier. Ting tyder fra Innlandet – på snarere tvert i mot. Se vedlegg 1. Nærmere halvparten av ledelsen i Nye veier ble rekruttert fra SVV med tilsvarende videre tapping av etatens ressurser og kompetanse.
8. Så kom som kjent vedtaket om regionreformen med bieffekten av fylkene/regionen skulle overta ansvaret for fylkesvegene selv. I første omgang i 11 fylker som vel nå vil øke til 15 fylker. I stor grad ble også svært mange til de nye fylkesetatene rekruttert fra Statens vegvesenet og med muligheten til

bedre lønninger enn i staten. Selv om fylkekommunene i det vesentlige vel også finansieres av staten.

9. Før statsråd Knut Arild Hareide sin avgang som alt nevnt, presterte han å gi Nye Veier løfte om at de skulle få totalt 10 nye større vegprosjekt i Norge overført fra SVV. (Dette var akseptert av Stortinget tar jeg ikke feil). Så langt uten dokumentasjon av hvorfor. På toppen har de fått ansvaret for planlegging. Ingen større prosjekt er da som kjent igjen for SVV som oppgave nord for Dovre.
10. Dermed kan de slås fast at Norge med Stortinget ikke mer vil ha en nasjonal etat til videreutvikling av vegnettet i Norge.
11. Det kan da også slås fast av planlegging, bygging og drift-og vedlikehold av riks- og fylkesvegnettet i Norge nå er fordelt fra **en** etat(SVV) fram til 2015 til **sytten** instanser fra 2024! Samtidig er den mangel på fagfolk som alt var til stede i 2003 i **en** etat da spredt til **alle om to år**. Fantastisk! I praksis- Norge har da ingen instans med nødvendig faglig kompetanse innen det som trengs til sine oppgaver. Samtidig hva skjer nå med politisk styring? Hvordan kan da en statsråd, et Storting, 15 fylkesting og et norsk folk da forvente å få mest mulig igjen for midlene staten bevilger og fortsatt skal vil ta fra bilistene i form av bompenger på vegen mot en bedre vegstandard? Spørsmålene er i tillegg mange flere f.eks.: Hvor er det dokumentert at bilfrie byer er det saliggjørende for bysentra? Er skinnegående transport virkelig er avgjørende for en effektiv og rimelig transport i Norge?
12. Er det denne 15 årige omorganisering som nå statsråden ønsker å gjøre noe med, er det virkelig gledelig. Jeg håper det. Skal en lykkes med å komme gjennom dette som må bli en slags retrett, er det selvsagt en fenomenalt stor og vanskelig jobb. I første omgang er etter mitt syn trengs da en GOD FAGLIG JOBB BASERT PÅ ERFARING NØDVENDIG. Da trenger nok statsråden hjelp fra en del uredde eksperter med lang erfaring vil jeg tro, gjerne også med erfaring fra utlandet. De er det nok ikke mange igjen av, men de fins fortsatt. Kanskje må en skissere alternative strategier sågar også gå via et overordnet statlig AS?

Kanskje nå i fortsettelsen herr statsråd- Hva nå med en brainstorming?

Jeg ønsker virkelig statsråden LYKKE TIL!

Mvh

Arild Eggen

Pensjonist etter 46 år i (SVV).



# **QUO VADIS STATENS VEGVESEN? MOT AVVIKLING ELLER UTVIKLING?**

**Innspill fra Arild Eggen**

**Juni 2022**

## Innhold

Forord .....	3
Sammendrag .....	5
1. PRELUDIUM .....	8
2. Innledning .....	9
3. Før omorganiseringer i 1995. Hva gjorde vi? .....	10
3.1 Norsk vegplan .....	10
3.2 De største byområdene .....	10
3.3 Norges første kollektivfelt .....	10
3.4 Kampen mot trafikkulykkene .....	10
3.5 Lærdalstunnelen .....	10
3.6 Vardøtunnelen .....	10
3.7 Nordre innfartsåre til Bergen .....	10
3.8 Bomringen .....	10
3.9 Nordhordalandsbrua .....	11
3.10 Askøybrua .....	12
3.11 Nasjonale turistveger .....	12
3.12 Natursteinsmurer .....	12
4. Etter start omorganisering 1995–2022 .....	13
4.1 Bømlafjordtunnelen .....	13
4.2 Hardangerbrua .....	13
4.3 Trafikksikkerhet .....	13
4.4 Statens vegvesen ut av byene .....	14
4.5 Samkjøring .....	15
4.6 Luftforurensning i byområdene .....	15
4.7 Nå også vegprising .....	16
4.8 Dyrkajord .....	16
5. Nye Veier AS. Er dét virkelig svaret? .....	17
6. Statens vegvesen kontra Nye Veier AS .....	18
7. Historiens største avskalling .....	19
8. POSTLUDIUM .....	20
Vedlegg 1–4 .....	20

## Forord

Med samferdselsminister Knut Arild Hareide sin underskrift 29.09.21 ble 10 nye større vegprosjekt overført fra Statens vegvesen (SVV) til Nye Veier AS (NV). Dermed var avviklingen av denne 158 år etat nærmest fullført, for ikke å si fullbrakt! Statsrådets begrunnelsen skulle være at NV har vist at de bygger raskere og billigere enn det SVV gjør.

Men, tidligere statsråd, dette stemmer ikke helt! 18.08.21 la prosjektleder Taale Stensbye i SVV fram tre prosjekt på Østlandet som viste at alle kostet mindre enn Nye Vegers tilsvarende prosjekt i samme fylke. Se vedlegg 3. Burde ikke dette være en sak for Riksrevisjonen? Stensbye kunne gjøre dette fordi bompengeselskapet sa ja til en fleksibel finansieringstakt som var og er en forutsetning for slike kostnads- og tidskutt. NV har fått denne fleksibilitet i alle sine prosjekt av Stortinget, mens SVV hele tiden har fått nei! Det må da finnes andre måter å bli kvitt SVV på enn å fortsette med en slik påtvunget ulempe! Alle større prosjekt nord for Dovre ble med Hareides underskriften tildelt Nye veier AS på bekostning av SVV, som bare sitter igjen med enkelte mindre prosjekt gjennom mer enn halve Norge. Dermed er det i praksis nær slutt på Statens vegvesen som en nasjonal vegetat, et land som fortsatt har et av Europas dårligste vegnett.

Jeg klandrer ikke Nye Veier AS som bare benytter mulighet til å bygge raskere og billigere enn hva Statens vegvesen får lov til. NV har naturlig nok fulgt opp politiske beslutninger om at hovedvegnettet skal bygges etter 110 km/time. Men hva skal man med det når 90 km/time ofte betyr langt lavere kostnader og er mer enn godt nok for de fleste turer? Hvor blir det da av satsingen på mer veg for pengene?

Nedbyggingen av SVV startet for fullt i 2003 da Stortinget vedtok at utedriften, alt i egen regi, skulle fjernes. Trass i at Stortinget før omorganiseringen av etaten i 1995, sa det var viktig at SVV fortsatte med arbeid i egen regi. Dette var bl.a. viktig for byggherrerollen og etaten egnet seg godt til gjennomføring av forsøk med nyvinninger. En god del av fagfolkene kunne gå over til Mesta, et nyopprettet statlig aksjeselskap, hvis rolle skulle bli å konkurrere med andre entreprenører. Samtidig skulle de større byene styres fra distriktene. Denne omorganiseringen har bl.a. resultert i at fullføringen av hovedvegnettet i Bergen er stoppet helt opp. Bompengene i f.eks. Bergen har blitt til en slags «straffedom», pålagt bilister uten noen gevinst, for å finansiere bybaner i denne lille byen uten forutgående forsøk på å se effekten av denne form for kollektivtransport sett i forhold til langt billigere og mer effektivt og finmasket bussystem. SVV sin innflytelse i byområdene er nå etter min mening mildt sagt sterkt svekket i forhold til tiden før år 2000.

I 2016 kom så Nye Veier AS som raskt overtok en stadig større del av alt som var av store prosjekt. Så i 2020 kom overføringen av fylkesvegnettet til fylkene med etablering av 11 nye fylkesvegkontor. Dette tilsvarte ca. 80% av det vegnettet Staten vegvesen hadde ansvaret for tidligere. Alle fylkeskommunene pluss Nye Veier AS og mange andre har så langt naturlig nok så langt «forsynt» seg av fagfolk også i Statens vegvesen. Med bedre lønnsbetingelser, nedbyggingen av etaten og løse påstander om at andre kan gjøre jobben bedre enn oss, er det ikke rart at mange har byttet jobb. SVV sitter for tiden igjen med ansvaret for langt under 10.000 km vegnett av totalt ca. 60.000 km for et par år siden. Den kompetansen Staten vegvesen hadde fram til 2020 til planlegging, bygging samt drift og vedlikehold av vegnettet, er nå «utvannet» til 11 (snart 15) fylker, Nye Veier AS og andre.

Alle trenger samme type kompetanse samtidig som det er ingen som har ansvaret for helheten, lik standarder på like type vegger, ansvaret for trafiksikkerhet for ikke å snakke om totalbudsjettet for statlig investeringer samt drift og vedlikehold m.m. Ingen til å tenke nytt, tenke sammen med private, forskning og dra nytte av internasjonalt samarbeid. Si meg: Vet Samferdselsdepartementet eller Stortinget hva de holder på med? Er det om få år noe igjen av SVV? Hva koster dette i ineffektivitet, f.eks. behov for dobling av brøytekontrakter i samme område, i bruk av ekstra tid og mangel på kompetanse? Er det for sent å snu? Jeg tror ikke det om bare man får de rette personene til å ta et kraftig tak i dagens splittede ansvar og uten å bli diktert på forhånd hva som er vellykket. Personer finnes som også har internasjonal erfaring med hvordan det kan gjøre enkelt. Nå har politikk fått lov



å være viktig uten å være riktig lenge nok!

Basert på det jeg alt har sagt forstår nok fagfolkene i Samferdselsdepartementet at jeg slett ikke er enig i den begrunnelse de sendte meg 17.8.2021. Se vedlegg 1 om at Nye Veier AS skulle få ytterligere nye større prosjekt fra SVV. Etter at jeg fikk brevet, har jeg skrevet meg gjennom del av en lang historikk jeg har fått være med på siden slutten av 60-tallet. Dette er alvor og forhåpentligvis litt til nytte for de som skal ta nye avgjørelser inn i framtiden hva angår landvegs transport. Den vil fortsatt være viktig, ja til og med livsviktig! Det er ikke bærekraftig å fortsatt bruke penger uten å vise nytte.

Jeg har «sørget» meg gjennom mine nærmere 50 år med Statens vegvesen og det vi fikk gjort gjennom samarbeid i vårt lille land før ideologien, og delvis idiotien, fikk ta over. Jeg har gjort det for min egen del, kanskje også for andres, gjennom de kommende sider. Ta en titt; det har du godt av, ikke minst hvis du også fortsatt har et ansvar og muligheter til å reagere.

## Sammendrag

Her følger et kort sammendrag av hovedpunktene i dette NOTAT:

- **Pkt. 1. PRELUDIUM:**

Departementet sendte meg brev 17.08.2021 som indikerte at nedbyggingen av Statens vegvesen skal fortsette og at Nye Veier AS skal overta både planlegging, bygging og drift og vedlikehold av en rekke nye store vegprosjekt i tillegg til de selskapet alt har fått. Nevnte nedbygging av SVV startet i 2003. Skal nå SVV fases helt ut? Hvorfor det når det klart finnes andre og bedre muligheter?

- **Pkt. 2: Innledning**

Jeg kan ikke la være å bry meg etter 46 år i SVV. Jeg mener så avgjort at vi var en livskraftig statlig etat som gjorde en meget god jobb fram til 1995. Se pkt. 3. Da begynte omorganiseringen med «stripping» av oppgaver og tilbud om bedre lønn hos de som overtok jobbene. Hvorfor skjedde dette og hvor ble det av en skikkelig evaluering? Er det da rart at ansatte med liten erfaring for de oppgaver som er igjen, kjører seg fast enkelte ganger? Over 90 % av all landbasert transport av personer og gods går på vegnettet. Til sammenligning utgjør togtransporten mindre enn 2% målt i personreiser. Sammen med gods får transport på skinner hele 30 mrd. kr. i årlige tilskudd. Kan dette kalles bærekraftig? Til sammenligning har Vy Buss AS (tidligere Nettbuss AS) betydelig flere passasjerer enn all togtransport, selv uten en krone i subsidier!

- **Pkt. 3: Før omorganiseringen i 1995. Hva gjorde vi?**

Her nevner jeg noen av nyvinningene i perioden 1970–1995 hvor, etter min mening, ting fungerte godt og et samlet SVV gjorde en god jobb sammen med samarbeidspartnere.

- Startet tidlig på 1970-tallet opp med den første Norsk Vegplan.
- Startet en systematisk kamp mot trafikkulykkene.
- Etablerte de første kollektivfelt i landet.
- Bygde Lærdalstunnelen, Nordhordalandsbrua og Askøybrya.
- Etablerte den vestlige verdens første bomring.
- Bygde Nordens første undersjøiske tunnel i fjell.
- Bygde ut det meste av innfartsårene i Bergen og Oslo.
- Som de første i Norden bygde SVV i egen regi Fløyfjellstunnelene og Eidsvågtunnelen ved hjelp av en fullprofilboremaskin.
- Etablerte prosjektet Nasjonale turistveger.

- **Pkt. 4: Etter start omorganisering 1995–2022**

Etter at nedbyggingen startet opp har SVV tross alt maktet å gjennomføre en god del svært viktige prosjekt.

- Trafikksikkerhet: 560 trafikkulykker i 1970 var i 2021 redusert til kun 87. Norge var det året trolig verdens sikreste land å ferdes i på landevegen.
- Bømløfjordtunnelen. Verdens dypeste den gang. Bygd i en kombinasjon av egen regi og entreprenør. Ferdig like før Stortinget bestemt at alt i egen regi skulle avvikles.
- Hardangerbrua 2013 med SVV som hovedansvarlig konstruktør og byggherre Fortsatt nok verdens lengste tofelts hengebro. Også lengre enn Golden Gate i San Francisco.
- Omorganisering i 2003. Vegsjefene ble beordret ut av byene. Oslo skulle styres fra Lillehammer, Bergen og Stavanger fra Leikanger i Sogn og Trondheim fra Molde. Dette gikk klart ut over oppfølgingen i byene. Som eksempel ble det satset på bygging av bybane i Bergen uten noe forsøk på å angi gevinsten sammenlignet med et effektivt

moderne bussystem. Det aller meste av bompengene de 20 siste åra i byen er gått til nettopp bybaneprosjektene uten selv å fullføre avtalt «tjenlig vegnett».

- Samkjøringsprosjektet som ble utviklet i Bergen for bedre utnyttelse av setene i personbilen, taxi og buss. Det skulle etter planen videreutvikles som et nasjonalt prosjekt, men ble stoppet på sentralt hold uten forståelig grunn i 2016. Det ble nominert som en av tre prosjekt under ITS Verdenskongress i Wien i 2012 som et meget interessant prosjekt både i byområder og i mange andre av klodens distrikter. Automatisk registrering av samkjørere gjennom bomringen inkl. testing ville i 2015 være klart til bruk i løpet av 2 år. Kostnad under 5 mill. kr. Vi mente gratis bompenger for samkjørere ville føre til at ordningen virkelig ville skyte fart. Tenk om dette hadde vært klart til i bruk i dag med mer enn 25 kr/l for diesel/bensin og bompenger over alt?
- Luftforurensing. Svevestøv er et meget alvorlig problem i norske byer hevder norske eksperter. De mener 1300 dør årlig for tidlig av den grunn. Derfor er norske grenseverdier nå lavere enn EUs bestemmelser. Fantastisk! Det var 15 ganger flere døde enn i trafikken siste år!
- Vegprising. Nå er det aktuelt å satse på vegprising over hele landet for å få oversikt over all kjøring med bil og samtidig gi staten gode inntekter. Her skal du nok betale alt etter tid og sted på døgnet. Utprøving er i gang. Dette i et langstrakt land som nesten ikke har folk og dermed nesten ikke trafikk, sammenlignet med byer ute i verden.
- Utgifter til grunnerv. Flest mulig meter veg for pengene får du så avgjort ved i størst mulig grad å følge dyrkajorda. Da slipper man bl.a. sprenging og bygging av tunneler. Er slikt prosjekt for Ny E6 ble for to år siden lagt fram i Levanger.

- **Pkt. 5: Nye Veier AS. Er dét virkelig svaret?**

Etablert i 2015. All kompetanse til selskapet ble naturlig nok hentet utenfra. Blant dem også av eksperter som hadde drevet anlegg i regi av SVV på tilsvarende effektive måte siden 2010. Disse ekspertene viste da igjen gode resultater i Nye Veier AS og at anlegg kunne bygges billigere og raskere enn det SVV hadde anledning til å gjøre grunnet bl.a. «stivbent» budsjettering. Statsråd Knut Arild Hareide ble godt fornøyd og tildelte selskapet å overta planleggingen, bygging samt drift og vedlikehold av ytterligere 10 nye prosjekt, uten å studere at SVV kunne bygge minst like rimelig og like raskt. Se pkt. 6 og vedlegg 3 i dette notatet. Dermed var det knapt et eneste større statlig prosjekt mellom Dovre og Finnmark som ble igjen hvor SVV fortsatt hadde ansvaret. Det må bety at Stortinget mener det ikke lenger er nødvendig med en instans som har totalansvaret for et nasjonalt hovedvegnett i Norge. Hva blir det igjen av lavere kostnader når det fortsatt er et krav at hovedvegnettet skal bygges i 110 km/time, mens det ofte koster betydelig mindre med 90 km/time som er mer enn godt nok for mer enn 80 % av alle våre bilturer? Hva da med «mer vei for pengene»?

- **Pkt. 6: Statens vegvesen kontra Nye Veier AS**

Prosjektleder Taale Stensbye i SVV la i august 2021 fram sluttresultatet av utbyggingen av tre firefeltsprosjekt på Østlandet som viste lavere kostnader enn et sammenlignbart prosjekt Nye Veier AS hadde fått skryt for. Se Vedlegg 3. Stensbye kunne bygge så rimelig og effektivt fordi bompengeselskapet ga tillatelse til like fleksibel finansieringstakt som Nye Veier AS har fått av Stortinget. Dette ble ikke nevnt før statsråd Hareide inngikk de nevnte nye avtaler med Nye Veier AS. Hvorfor kan ikke SVV også få benytte samme fleksible budsjettering av statlige midler som det Nye Veier AS får? Dette er uforståelig og det koster både mer i tid og penger. Er ikke dette en sak Riksrevisjonen burde se på? Fra 2020 hadde Stortinget i tillegg overført fylkesvegnett til fylkene, noe som igjen førte til ekstra utgifter, ikke minst til vintervedlikehold. De fleste fagfolk også entreprenører og selvsagt daværende vegdirektør Terje Mo Gustavsen med sine fagfolk, ville slett ikke anbefale denne oppdeling av det offentlige vegnettet. Men Stortinget visste bedre. Se pkt. 7.

- **Pkt. 7: Historiens største avskalling**

For to år siden vedtok som kjent Storting at ansvaret for planlegging, bygging samt drift og vedlikehold av fylkesvegnettet skulle overføres fra Statens vegvesen til landets 11 små og store fylker. Disse ser nå igjen ut til å bli flere. Denne avskallingen skjedde nesten uten en eneste større debatt! Fantastisk! Fylkesvegnettet utgjør nå ca. 45 % av det offentlige vegnettet i Norge. Statens vegvesen sitter igjen med kun statens egne riks- og europaveger, noe som utgjør under 10% av alt offentlig vegnett i landet! Det er denne del som nå blir redusert ytterligere, som alt nevnt med NVs overtakelse av nesten alle større prosjekt gjennom mer enn halve Norge! Jf. pkt. 5.

- **Pkt. 8: Postludium**

Oppsplittingen av ansvaret for riks- og fylkesvegnettet i Norge fra 1 til 13 enheter i 2020 vil jeg nærmest karakterisere som en parodi. Vi hadde alt fra før mangel på nødvendige fagfolk innen flere svært viktige felt. En «utvanning» av ekspertene vi hadde, kan ikke bli annet enn en dårlig løsning for landet og vegtransporten. Fakta finnes over hva som har skjedd i Norge etter at nedbyggingen av et livskraftig uredd SVV startet i 2003 fram til dagens meningsløse oppsplitting av arbeidsoppgavene etaten ble fratatt.

La nå den rette kombinasjon av erfarne og kompetente fagfolk uten politiske tilknytning få arbeidsro til å meisle ut en ny effektiv organisering av en ny etat og kanskje også samtidig til å ta med transport på skinner. Hva trengs av den slags? Oppgaven blir å forelegge politikerne mest mulig faktabaserte forslag til løsninger etter god kontakt med de reisende og godstransportørene under utredningene. Dette må skje nå skal også Norge kunne fortsette å bygge ut et moderne transportnett som trengs til en sunn utvikling av landet vårt. Trass i all avskalling av fagfolk i Statens vegvesen siden århundreskiftet, har senest Taale Stensbye vist at vi kan bygge like raskt og til like lave kostnader som andre, bare vi får lov til det.

Tiden for først politiske vedtak og så etterpå se hva som kan passe, er forbi. Faget må nå komme først i en ny organisering. Så høringer og politiske vedtak etterpå. Dette er nå min mening. Kanskje er det bare pensjonister som i dag våger å skrive slikt. Men jeg tror også en del i offentlig og privat arbeid innenfor feltet tenker noe i samme lei/vei-.

## 1. PRELUDIUM

I utgangspunktet skulle dette være et svar på et brev jeg mottok fra Samferdselsdepartementets 17.08.21. (Jf. Vedlegg 1.) Jeg forventet det ville inneholde kommentar til mitt brev til departementet av 11.03.22 (Jf. Vedlegg 2.) Det var mitt forslag til hva jeg mener hva en kommunedelplan bør inneholde før høringer og politisk behandling med vedtak. I dette tilfellet gikk det på prosjektet Ny E6 Åsen – Mære. Denne planprosessen var da klar til oppstart gjennom nyoppnevnt prosjektgruppe ledet av Statens vegvesen. I stedet for kommentar til Vedlegg 2, ble jeg fortalt at Nye Veier AS hadde blitt tildelt ansvaret for prosjektet inklusive planlegging, bygging samt framtidig drift- og vedlikehold. I tillegg var 8 andre større prosjekt med i avtalen med samferdselsministeren/Stortinget.

Med bakgrunn i mine 46 år i Statens vegvesen og med ansvar for en rekke større prosjekt, mener jeg departementets begrunnelse for denne overføring ikke holder mål. Derfor ble dette noe langt mer enn kommentar til nevnte brev i august 2021. Jeg har begrunnet mitt syn. Jeg mener dette er så alvorlig, nærmest «en messe verdt», med sine 8 kapitler mellom dette 1. PRELUDIUM og det avsluttende 8. POSTLUDIUM.

Saken henger sammen med hele fem–seks omorganiseringer Statens vegvesen er blitt utsatt for siden 1995, inklusive «tapping» av fagfolk med til dels uerstattelig kompetanse og fjerning av oppgaver. Jeg mener og begrunner med eksempler at etaten i perioden 1970–1995 og før starten på politikernes omorganiseringskappløp, gjorde en virkelig god jobb for det norske samfunnet. Hadde etaten fortsatt fått arbeidsro og muligheter til å ta seg av nye oppgaver kombinert med justeringer vi selv mente var nødvendige, er jeg for min del overbevist om at vi hadde kommet betydelig lengre i utviklingen av et «tjenlig vegnett» for Norge i dag enn der vi fortsatt er; blant de med lavest vegstandard i Europa.

Jeg viser også eksempler på at der etaten selv har klart å beholde de nødvendige fagfolk, har den gjort store framskritt også etter denne nærmest kontinuerlig nedbyggingen fram til i dag. Som eksempel: Trass i fortsatt lav vegstandard, utfordrende klima, fjell og vanskelig terreng, var siste året Norge et av de sikreste land i verden å ferdes i på veg- og gatenettet. Fortsatt med Statens vegvesen som den fremste pådriver.

Nå har Statens vegvesen i løpet av de par siste årene mistet ansvaret for mer enn 80 % av det vegnettet etaten påtok seg helt fra 1864. Da blir mine spørsmål følgende: 1) Hvorfor det? Kom med en begrunnelse! 2) Skal også resten av det som er igjen av Statens vegvesen av planlegging, bygging samt drift og vedlikehold av et offentlig hovedvegnett også overføres til andre? Til hvem som helst? Må det være et AS?

Om det ikke er for sent og det igjen kan bli aktuelt å gjenoppbygge en ny nasjonal etat for denne fortsatt store jobben, så er mitt forslag følgende: La fagfolk med erfaring og idéer, både fra offentlig og privat sektor komme med et godt begrunnet utkast først før det blir politikk av det. Først fagfolkene, så høring blant trafikantene og deretter politikerne. Jeg har problemer med å forstå det er i tråd med demokratiet slik det stadig vekk skjer i dag. Først politiske vedtak, og så se om det kan passe med fag og fakta etterpå!

## 2. Innledning

Jeg kan ikke la være som pensjonist å bry meg etter 46 år i Statens vegvesen. Jeg følte at etaten i stor grad bestod av nytenkende og driftige fagfolk som var flinke til å samarbeide så vel internt som eksternt fram til 1995 og omorganiseringene begynte. Det var god kontakt med politikere, media, næringsliv, forskningsmiljø, den vanlige trafikant, etater, organisasjoner og andre som var opptatt av vegtransport. Vi prøvde etter beste evne å komme med forslag til løsninger og mulige gevinster før politikernes vedtak. Transport var og er jo viktig, for ikke å si livsviktig.

Gevinsten av de politiske vedtak jeg her vil nevne og som er i stor grad bygger på politikernes egne tanker om positiv effekt, har jeg personlig sett lite til. Det gjelder det meste av de fire-fem omorganiseringene i tiden fra nevnte start i 1995 til der vi er nå i 2022. Omorganiseringene har medført en sammenhengende «stripping» av fagfolk med erfaring ut av Statens vegvesen, som vi alt i 1995 hadde for få av. Tilbud om ekstra lønn var selvsagt også medvirkende til at etaten ble mindre attraktiv samtidig som interessante arbeidsoppgaver forsvant. Ingen kan da være forundret over at man i dag ikke kan gjøre en like god jobb som før denne forunderlige 27 år lange prosessen startet i 1995. Det er heller ikke rart at ansatte med liten erfaring og faglig bakgrunn enkelte ganger kjører seg helt fast.

Hva i all verden vil nå skje videre med Statens vegvesen og det som vi alle er avhengige av: Sikker, effektiv og rimelig vegtransport med minst mulig negative påvirkninger? Skal etaten avvikles? Mer enn 90 % av all persontransport på land går på vegnettet. Omtrent det samme gjelder for gods. Som kjent er i stor grad godset ikke på lageret, men undervegs og forventes ofte «fram på timen. I meget liten grad går transporten på skinner og intet av ferskvaren. Det som passer og som ikke haster transporteres delvis også sjøveien.

Hvorfor har mange av Statens vegvesens arbeidsoppgaver gjennom disse omorganiseringsprosesser blitt spredt rundt til andre uten å forklare hvorfor? Vil nasjonalforsamlingen ved neste korsveg fullføre utraderingen av vår nasjonale vegetat? Jeg og flere med meg ønsker oss et svar fra politikere som har ansvaret og de som politikere deler makten med; media. Ofte har jeg følt vi lever mer i «mediatiets» enn i demokratiets tidsalder.

Det er vel ikke slik at alle forandringer er av det gode bare det er flertall for det i Stortinget? Er det derfor landets folkevalgte sjelden ber om en evaluering? Et eksempel: Togtransporten tar seg av mindre enn 2 % av antall landbasert personreiser i Norge, resten går på vegnettet. Godstransporten på skinner utgjør også en meget beskjeden del av totaltransporten. En vesentlig del av togreisen går som kjent også på vegnettet til/fra stasjonene/terminalene. Hvordan kan det da forsvares at toget subsidieres med nærmere 30 mrd. kr./år? Med alt det bruken av disse milliardene fører til av klimautslipp langt over det som kan kalles bærekraftig transport, må det virkelig finnes andre begrunnelser for bruk av toget enn å skryte på seg miljøgevinster. For konsernet Vy må det ellers være et tankekors at busselskapet det eier, Vy Buss AS (tidligere Nettbuss AS), har betydelig flere passasjerer enn all persontransport med tog her til lands. I tillegg kan den foregå uten ekstra kostnader og klimautslipp til kjørevegen, kun til selve busstransporten. Til alt overmål driftes denne fleksible transporten uten noen form for subsidier, samtidig som alle har sitteplass. Er ikke dette en sak til drøfting i Stortinget med grunnlag i faktisk informasjon? Vi som er pensjonister kan stille slike spørsmål uten frykt for at ledelsen kommer med pekefingeren. Før flere vedtak fattes, les gjerne gjennom det som er mitt utgangspunkt for en mildt sagt betenkelig utviklingen av hvordan norsk samferdsel skal drives videre. Mine tanker og råd er frie, og alt er godt ment.

Her kommer en god del av min argumentasjon for at EN samlende livskraftig, uredd, faglig solid statlig, nasjonal etat med vyer for norsk vegtransport igjen må kunne samles og skyte ny fart. Med selvsagt med bedre rammebetingelser f.eks. lik de Nye veier AS har fått av Stortinget. Det nye «AS» kan gjerne også få et nytt navn.

### 3. Før omorganiseringer i 1995. Hva gjorde vi?

Omorganiseringen og nedbyggingen av Statens vegvesen startet som nevnt i 1995. Før den tid er jeg selv av den formening at etaten har gjort en god jobb for det norske samfunnet. Det har også mange fra andre land ment under besøk for å studere våre nye og større anlegg. Vi hadde så langt lite vi trengte å skamme oss over.

Her nevner jeg noen av nyvinningene i perioden 1970–1995:

#### 3.1 Norsk vegplan

Vegdirektør Olsen la fram den første «Norsk vegplan» i 1970». Dette var en langtidsplan for hva vi hadde behov for av forbedret vegnett i Norge. Flere andre europeiske land fulgte opp med lignende nasjonale vegplaner.

#### 3.2 De største byområdene

På tidlig 70-tall fikk de største byområdene egne enheter i Statens vegvesen til planlegging og utbygging av nytt hovedvegnett i byene, som Djupedalskontoret i Oslo og Motorvegavdelingen i Bergen.

#### 3.3 Norges første kollektivfelt

I 1974 åpnet Norges første kollektivfelt i Bergen; lengde 1,8 km. Resultatet ble innspart reisetid på inntil ca. 20 minutter i rushet. Langt mer enn hundre tilsvarende strekninger kom i gang i byområdene etter hvert. Senere kom Sambruksfelt (2+strekninger) hvor de med to eller flere i bilen kunne kjøre i det samme feltet som kollektivtrafikken og taxi.

#### 3.4 Kampen mot trafikkulykkene

Kampen mot trafikkulykkene ble satt i system i spesiell god samarbeid med politiet, Trygg Trafikk, skoleverket, Transportøkonomisk Institutt (TØI) m.fl. Se mer om dette i punkt 4.2.

#### 3.5 Lærdalstunnelen

Vi bygde verdens lengste vegtunnel, Lærdalstunnelen med lengde 25 km. Åpnet i 2000.

#### 3.6 Vardøtunnelen

Vardøtunnelen er den første i sitt slag som undersjøisk fjelltunnel, i alle fall i Europa. Åpnet i 1982.

#### 3.7 Nordre innfartsåre til Bergen

Strekningen Bergen sentrum syd–Åsane inkl. Fløyfjellstunnelen og kryss på Nygårdstangen ble ferdig tidlig på 90-tallet. Det meste ble gjennomført i egen regi og med bruk av fullprofilboring av tunnelene. Våre folk fikk opplæring under monteringen av maskinen i USA. Det første veganlegg med slikt utstyr i Norden og bygget på rekordtid og til lavere kostnader fordi Bergen kommune var med på finansieringen med 100 mill. kr. i tilskudd og 300 mill. kr. i rentefrie lån. Dette gjorde mulig å bygge anlegget med mest mulig effektiv framdrift og til lavest mulig kostnad. Se ellers pkt. 2.3. Reisetiden i rushet fra Åsane til sentrum gikk ned fra 1 time til 10–15 minutter og drivstofforbruket til en fjerdepart. Når også tunnelen rundt sentrum i vest var ferdig, forsvant all unødvendig biltrafikk i sentrum samt det aller meste av trafikal forurensing. Resultatet var nok den desidert største miljøforbedring i noen nordeuropeisk by hva angår trafikkavlastning og redusert luftforurensing. Bergen hadde fått nærmest fjell-luft i gatene på toppen av null køkjøring!

#### 3.8 Bomringen

Bergen fikk alvorlig fart på sitt «tjenlige vegnett» i 80–90 årene takket være bomringen i Bergen som startet opp i 1986. Den første i sitt slag i den vestlige verden etter idé og initiativ fra Hordaland vegkontor – Statens vegvesen lokalt.

Avtalen med Stortinget ble denne: Staten yter like mye ekstra som det bompengene tilfører prosjektene i en 15 års periode, og selvfølgelig kombinert med de ordinære midler fra staten. Løsningen ble til gjennom nok et meget godt samarbeid mellom politikerne i Bergen og Hordaland vegkontor hvor også fylkespolitikkerne raskt kom med. Tidlig interesse også i Samferdselskomiteen i Stortinget samt bl.a. lokalt næringsliv gjorde sitt til at Stortinget sa ja til avtalen uten store diskusjoner. Dermed kunne både innfartsårene, utbedringer av eksisterende vegnett med nye kollektivfelt og trafiksikkerhetstiltak gjennomføres i løpet av halvparten av ordinær byggetid med

kun ordinære midler fra staten. Selvsagt ble prosjektet presentert også i andre byer i Norge, i de nordiske hovedsteder, ellers rundt i Europa og i en rekke andre land i verden. Staten tjente på det, trafikantene gjorde det samme, næringslivet og nær sagt også all virksomhet i Bergen med omland. Bare sparte drivstoffutgifter i rushet var langt mer enn de ca. 2 kr privatbilistene betalte i gjennomsnitt i bompenger. Stikkordet var den gang: Flest mulig skal betale minst mulig i kortest mulig tid for et felles gode. Nå hetter det: Færrest mulig skal betale mest mulig til evig tid til andres goder.

Som kjent har vi i dag fått forskjellige former for lignende bomringer i Norge, også i distrikter rundt Bergen, men ingen fikk bedre avtale enn vi som var de første. Selvsagt var ikke alle i byråkratiet sentralt enige med oss den gang, og vi fikk til og med beskjed om å stoppe med presentasjonen av prosjektet. Vi hørte på den tiden veldig dårlig, både vegsjef Josef Martinsen og jeg, helt fram til Stortinget hadde sagt ja.

Jeg er overbevist om at med dagens økende byråkrati, ville denne ordning aldri kunne blitt født i Norge. Alt for mange har makt nok til å stoppe slikt ved bare å si NEI! Jeg har selv erfaring fra et enda større prosjekt, Spontan samkjøring med bil, buss og taxi. Prosjektet endte for 6 år siden med et NEI fra sentralbyråkratiet i Oslo. (Se mer om prosjektet i punkt 4.4.)

Kanskje ville heller ikke jeg ha stilt meg for hugg for å fremme idéen om bomringen for snart 40 år siden om jeg hadde visst hvordan ordningen er blitt misbrukt ut over i dette århundret. Dagens ordning har slett ikke alltid en finansieringsform som komme betalerne til gode. Spesielt ikke i byområdene som Oslo og Bergen. Den gang var opplegget vårt at flest mulig skulle betale minst mulig i kortest mulig tid for et felles gode: «Tjenlig vegnett». Nå heter det «Færrest mulig skal betale mest mulig til evig tid for andres goder». På toppen er nå tankegangen blitt: bilkjøring skal «svi litt», noe som får bompenger til å ligne på en uforståelig «straffedom», som går mest ut over de bilister som har dårligst økonomi. Mer om dette i pkt. 3.5.

Vi fikk bygd alt det vesentlige av «tjenlig vegnett» i løpet av 15 år, men ikke påbegynt ny veg mellom Arna og Fana. Forslag til alternativ ny veg her ble sendt Bergen kommune ca. 1985. Her er det på en strekning fortsatt bare ett felt. Nye krefter både lokalt og sentralt ser ut til å ha glemt denne forbindelsen. Trolig den eneste strekning mellom to tidligere kommuner i Norge med totalt ca. 50.000 innbyggere som er uten en eneste fullført tofelts veg.

### 3.9 Nordhordalandsbrua

Nordhordalandsbrua mellom Bergen og kommunene i Nordhordland var det første byggverk i verden bestående av en kombinert flytebru og skråkabelbru. Den åpnet i 1994. Total lengde er 1614m. Dette spesielle byggverk ble prosjektert under ledelse av Vegdirektoratets bruavdeling, men i et veldig godt samarbeid med en rekke norske eksperter fra både offshore-bransjen, NTH/NTNU, konsulenter, entreprenører m.fl. De jobbet i et enestående fellesskap hvor alle ga av seg selv. Det ble en enda mer vellykket løsning enn mange av oss våget å håpe på. Men selvsagt slett ikke uten motstand. Husket jeg ikke feil, ble vi pålagt av et statlig organ å utrede 16 forskjellige miljøpåvirkninger før de kunne ta stilling til prosjektet. Siste motstander blant byråkrater med makt, forsvant først samme dag som Stortingets samferdselskomité sa ja til prosjektet.

Under selve byggingen ble vi av en journalist i Dagens Næringsliv fortalt at kostnadene ville øke med en milliard over det Stortinget hadde fått seg forelagt. Ganske fantastisk når prosjektet med tilførselsveger kostet ca. 970 mill.kr. Den ble finansiert med over 90 % bompenger og nedbetalt i løpet av ca. 11 år.

Eksperter fra mer enn 50 land har besøkt brua og undret seg over at et slikt byggverk kunne bli til i et så lite land som Norge i et samarbeid mellom bare norske fagfolk.

Senest for en måned siden ble jeg nok en gang fortalt at denne brua hadde en kostnadssprekk på en milliard kroner. Slike løgner sitter nok lenge også i politikeres minne, kanskje også under stillingtaken til om en etat bør omorganiseres eller skiftes ut?



### 3.10 Askøybrua

Skandinavias lengste hengebru ved åpningen i 1992. Stortinget trakk tilbake 150 mill. kr fra prosjektet en del år tidligere fordi bompenginntektene økte mer enn de vi fikk lov til å bruke i finansieringsplanen. Ny tidsregning startet på Askøy da brua ble åpnet.

### 3.11 Nasjonale turistveger

Tidligere ass. vegdirektør, Kjell Bjørvik, tok initiativet til og ledet prosjektet Nasjonale Turistveger fra starten. Det gikk ut på å gjøre spesielle populære turistruter enda mer attraktive. Hardanger var først ute. Uten tvil et vellykket prosjekt som i dag består av ca. 180 strekninger rundt omkring i hele landet. Statens vegvesen har beholdt styringen, men i samarbeid med eksterne fagfolk, turistnæringen og kommunene m.fl.

### 3.12 Natursteinsmurer

Ingeniør Johan Sørensen i Statens vegvesen som også var ordfører på Askøy, var med som 15 åring og satte opp slike murer. 40 år senere laget han selv en håndbok som viste hvordan dette kan gjøres. Arbeidsfolk innen etatens anleggsdrift tok tak i planen på 70-tallet under ledelse av Sørensen. De ble raskt bare en mening om slike murer, de var ganske enkelt pene, tilpasset ikke minst terrenget på Vestlandet. Vegvesenets folk satte også opp en mur på kongefamiliens feriested på Hankø samt på Henie Onstad Kunstsenter på Høvikodden. Murene ble nærmest betraktet som kunstverk!

## 4. Etter start omorganisering 1995–2022.

Etter start omorganisering er en del store prosjekt fullført og enkelte nye påbegynt.

### 4.1 Bømlafjordtunnelen

Bømlafjordtunnelen er en 7,9 km undersjøisk tunnel ned til 262 muh. Den er bygd i egenregi av Statens vegvesen på den ene siden og i godt samarbeid med entreprenør på den andre. Begge gjorde en god jobb uten å tenke på hvem som gjorde det best. Begge var vinnere sågar uten å skryte av det. Statens vegvesenet fikk dobbel gevinst av dette ettersom de også fikk egenerfaring til nytte for andre tunneler med egne folk, men også erfaring for etatens ingeniører under prosjektering av nye tunneler og byggherrerollen hvor entreprenører fikk ansvaret for byggingen. Trist at dette var bare to år før Stortinget bestemte at Statens vegvesen ikke skal drive med slikt! Hva slags ideologi, for ikke å si idioti, er det slikt hører inn under?

### 4.2 Hardangerbrua

Hardangerbrua ble åpnet i 2013 og er, så langt jeg vet, verdens lengste tofelts hengebro med bruavdelingen i Vegdirektoratet som hovedansvarlig for konstruksjonen og Statens vegvesen lokalt som byggherreansvarlig. Fagfolk fra mange land kommer fortsatt for å se på hva de kan lære av dette prosjektet til nytte for planlagte prosjekter i hjemlandet.

### 4.3 Trafikksikkerhet

I 1970 ble 560 mennesker drept på norske veier. Noe måtte gjøres. Ulykkene skyldes som kjent enten trafikantene, kjøretøyet eller vegen. Ofte en kombinasjon mellom dem. Statens vegvesen hadde delansvar innenfor alle tre felt og over hele landet. I samråd med fagenheten i Samferdselsdepartementet, politi, fylkene, skoleverket, Trygg Trafikk, forskningsmiljø m.fl. ble det enighet om å forsterke kampen mot trafikkulykkene. Det har aldri vært uenighet blant politikere og media om at dette var meget viktig. Gjennom utrettelig innsats med Statens vegvesen i spissen, må det være lov å si at her har fagfolkene gjort en fenomenal god jobb. 50 år etter starten i 1970 med 560 drepte var antall drepte i 2021 redusert til 87. Kanskje var derfor Norge siste året det mest trafikksikre land i verden å ferdes i. Sett i forhold til vårt relativt dårlige vegnett, fjorder og fjell og vinterføre, kan ikke denne endring siden 1970 betraktes som annet enn fantastisk. Jeg kjenner eller har kjent flere av de eksperter som har gjort dette umulige mulig. De «satte ulykkene i et system» og har jobbet iherdig dag etter dag, år etter år, men jeg har aldri sett de har fått noen hederspris for innsatsen. Hva med å takke vegdirektører i Statens vegvesen på vegne av sine fagfolk og i tillegg til f.eks. politiet gjennom disse 50 år? Hvor utakkneilige/bortskjemt/kravstore er vi nordmenn blitt? Jeg lærte meg tidlig å akseptere det beste vi kan oppnå av ros i Statens vegvesen, er TAUSHET etter godt fullført jobb.

Norge har nærmere 1200 vegtunneler med en totallengde på 850 mil. I julen 2006 falt ca. 20 m av taket ned i Hanekleivtunnelen på E18 i Vestfold. Tunnelen ble åpnet en del år tidligere. Noen større steinblokker, mindre steiner og leirmasser falt ned i vegbanen. Ingen ble skadd, men uhellet resulterte i en voldsom omtale av saken både i pressen og radio/TV i dager etterpå. Trolig ekstra omtale fordi det er få tunneler på Østlandet sammenlignet med f.eks. Vestlandet og Nord Norge, men selvsagt også fordi det var et stort ras til å være i en tunnel. Egen ulykkeskommisjon ble nedsatt som kom fram til hva som var årsaken. Kompetansen blant de som gjorde jobben burde ha vært bedre, litt uklarheter om ansvarsfordeling samtidig som sikringen med bolter var for dårlig m.m. En måtte få hovedskylden for ulykken fordi det kunne jo ha ført til at noen ble skadet eller drept. Den man fant ut til å passe best til det var vegdirektør Olav Sjøfteland. Han sa derfor opp stillingen sin etter 15 år i jobben. Mitt spørsmål blir da: Hvor stor tunnelstein skal kunne falle ned på Østlandet før neste vegdirektør må gå? Må også samferdselsministeren gå om noen blir drept? Det er bare litt større steiner i tunnelene på Vestlandet som får plass i Vestlandsavisene, for der vet man at steiner kan falle ned nå og da. Vestlendingene vet at tunnelene uansett er langt å foretrekke framfor rasene som de opplevde på gammelvegen på utsiden.

Spør du meg om hva jeg mener om denne behandlingen av hedersmannen og min gode venn vegdirektør Olav Sjøfteland, er det følgende: I løpet av hvert av de 15 årene han satt som vegdirektør

gikk antallet drepte ned med ca. 10 på våre veger i Norge, ikke minst fordi Statens vegvesen tok hovedansvaret i krigen mot drepte i trafikken. Det betyr ca. 150 færre drepte i løpet av hans tid som vegdirektør. Han hadde også hovedansvaret for at denne bragden, som alt nevnt, ble gjennomført av hans eksperter sammen med mange andre samarbeidspartnere. 150 færre drepte betyr ufattelig mange færre berørte som livet ut slapp å føle savnet av en av sine nærmeste. Dette vet vi alle når vi tenker oss om. Tenk på det en gang til dere som hadde anledning til å dømmе. Jeg sier: Skam til dere for en slik behandling i 2007, både mediefolk og politisk ledelse!

#### 4.4 Statens vegvesen ut av byene

Med omorganiseringen fra 2003 skjedde det spesielt to meget omfattende endringer:

Bygging i tillegg til drift og vedlikehold av riks- og fylkesvegnettet, påpekt av Stortinget i 1995 som viktig at foregikk i regi av Statens vegvesen, ble fjernet med et pennestrøk! Produksjonsavdelingen ble omgjort til et statlig aksjeselskap med navnet Mesta for bygging og drift av vegnettet på linje med andre entreprenører. Med det forsvant en hel rekke fagfolk med lang erfaring fra etaten. Eksperter som etaten trengte for å utføre de viktige rollene som byggherrer og ansvar for anbudsdokumenter som etaten fortsatt hadde. Mange forlot naturlig nok etaten til fordel for høyere lønn og til nye oppgaver de var eksperter i. Staten vegvesen mistet samtidig muligheten til fullskalaprojekt som ikke var utprøvd tidligere å la fullprofilboring av Fløyfjellstunnelene.

Under et møte en sen kveldstid før behandlingen i regjeringen og Stortinget, ble hovedkontor med vegsjef flyttet fra Oslo til Lillehammer, fra Bergen og Stavanger til Leikanger og fra Trondheim til Molde. Samtidig skulle vegsjefene med tittel regionvegsjef kunne være til disposisjon for opptil tre fylker med fylkesting og opptil to større byer med sine bystyrever. Som eksempel er det ikke senere bygd et eneste større vegprosjekt i Bergen og fortsatt er ikke, som alt nevnt, vegen mellom Fana og Arna påbegynt. Oppstarten var med i «tjenlig vegnett» i 1986.

Uten en gang et forsøk på å antyde gevinsten/effekten av en bybane i et så lite og spredt bebyggd byområde som Bergen, er banen mellom sentrum og Bergen lufthavn som kjent ferdig. Nå pågår byggingen av en bane med ett stoppested i Fyllingsdalen og ett ved Haukeland sykehus. Mellom flyplassen og sentrum bruker banen ca. 45 min., mens flybussen (uten tilskudd) bruker ca. 20 min. Til sammenligning så bruker fly Flesland – Værnes 50 min. Bybanen i Bergen vil for alltid bruke mer tid enn bussene fordi den må stoppe på alle holdeplasser og uten at den som kommer bak kan kjøre forbi. Systemet krever også flere overganger. Fyllingsdalen senter Oasen bare 6 min fra Festplassen i sentrum er kanskje den bydel i Norge som har det beste og mest effektive kollektivtilbud i landet. Ett nytt stoppested for en bane i denne dalen gir sannelig ingen sommer. Men det gir jo muligheten til nok en påstiging i dalen i tillegg til de anslagsvis 200 busstopp som er der fra før. Med dagens finurlige beregningsmåte sies det at kollektivtrafikken øker nå antallet påstigninger øker! Fantastisk! Parallelt med utbyggingen av banen er sentrale deler av Bergen så og si rensket for egne kollektivfelt.

Heldigvis er det meste av hovedvegnettet ferdig slik at busstrafikken stort sett slipper køkjøring. Kollektivtrafikken regnes i våre dager i antallet påstiging, ikke i kollektivreiser. Banesystemet har klart ført til flere påstigninger, og samtidig gjerne lengre reisetid. Slik kan man skryte av at kollektivtrafikken øker i takt med antallet nye påstigninger. Pr. definisjon er dette godt for miljøet! Ikke alle er enige i at ekstra venting i regnvær kombinert med vind før neste påstigning er et gode. Hvor lenge skal man få lov til å fortsette med slikt? Nå pågår planene for en bane ut til Åsane hvor anslagsvis 8 av 10 uansett vil ha størst nytte av dagens effektive bussystem. I denne planen inngår faktisk ombygging av nordre innfartsåre som fortsatt fungerer helt utmerket. Ekspressbussen fra sentrum i Åsane til Fisketorget i sentrum bruker bare 14 minutter, også i rushet. Hva vil rekorden være for banen? 20 minutter?

Så å si alt som ble etablert av kollektivfelt på innfartsårene i Bergen er fjernet, og busser fra sør kommer bare til/fra sentrum via omkjøringer. For å kunne finansiere enda mer av bybanesystemet samt deler av driften, ble det for et par år siden gjennomført en «teppebomming» av nye stasjoner spredt utenom sentrum. Lignende ordninger har som kjent også blitt innført bl.a. i Oslo og Trondheim. Samtidig er det bestemt at betalingen skal «svi litt» slik at bilkjøringen reduseres. Det er svært lenge siden det er gitt informasjon om hvordan bompengene brukes til de som betaler. Samtidig er all informasjon om takster til enhver tid fjernet fra bomstasjonene. Evakueringstunnelen

på 4,7 km langs bybanetunnelen til Fyllingsdalen skal bli Norges/ev. Nordens lengste sykkel tunnel og kan dermed finansieres på annen måte enn som del av bybanen. Er det av bompenger eller staten? Kostnad anslagsvis 1 mrd. kr. Hvem vil bruke den på sen kveldstid? Tenk om disse pengene i stedet ble brukt til en sykkel tunnel mot nord (Eidsvåg tunnelen) og mot vest (Løvstakktunnelen og Nygårdstunnelen) med en fantastisk gevinst! Total lengde 3 km. Mener noen at denne utviklingen, uten dokumentasjoner av effekt, kunne ha skjedd om det fortsatt var et livskraftig og tyngre Statens vegvesen i alle de større byområdene?

#### 4.5 Samkjøring

Med en passasjer i bilen øker drivstofforbruket mellom Bergen og Oslo med ca. en liter sett i forhold til om sjåføren kjører alene. Passasjeren fører ellers ikke til målbar slitasje eller ekstrakostnad på bilen eller ekstra plass på vegen eller mer parkering. Ingen ekstra nybygging av noe, eller brøyting eller asfaltering, eller bygging av nye biler. Ingen ting. Samtidig kan passasjeren dele litt på sjåførens utgifter. Påstand: Passasjeren i bilen utgjør verdens mest miljøvennlig kollektivtransport over alt i verden, ettersom det er mer enn nok av sjåførere med biler likevel.

Setekapasiteten er der. Som eksempel: Hvis Norges 2,8 millioner personbiler med fire passasjer seter ble brukt i 20 timer i 10 dager, kunne vi tilby hele verdens folketall 7.5 milliarder en kjøretur på ett kvarter!

Vårt prosjekt, «Spontan samkjøring med bil, buss og taxi», startet i 2007 sammen med interesserte fagfolk fra både offentlig og privat sektor. Jeg kjente halvparten selv, andre kjente resten. Smarttelefonen kom det året. Den gjorde det mulig for hvem som helst å ta kontakt med hvem som helst og til hvilken som helst tid du trengte skyss eller ønsket selskap i bilen. Vi utviklet en egen app, «HentMeg» (finansiert av Triona AS), egen samkjøringsplattform samt hjemmeside. Ikke minst takket være fylkespolitikerne i Hordaland som ga oss tilskudd til prosjektet, kom vi godt i gang. Ni større bedrifter i Bergen var med på testing. ITS Norge bidro sterkt med bl.a. god kontakt mot resten av verden. Det samme gjorde to fagfolk fra Bergen og Hordaland fylke. Daværende vegdirektør, Terje Moe Gustavsen, var meget interessert i at vi skulle lykkes. Interessen ble etter hvert også stor internasjonalt. I 2012 under ITS World Congress i Wien med ca. 4000 deltakere fra 60 land, ble prosjektet som en av tre i verden nominert til en pris.

Gjennom testingen så vi at belønninger for både sjåfør og passasjer var viktig. Viktig var også forhold som sikkerhet ved kjøring med ukjente. Sistnevnte utfordring hadde vi hånd om og utviklet samtidig et forprosjekt for automatisk registrering av samkjørere gjennom bomringen eller gjennom større parkeringsanlegg. Dermed ble ordningen mer attraktiv når de kunne slippe med redusert bomtakst eller parkeringsavgift for å ta med passasjerer. Tenk om dette hadde vært klart til i bruk i dag med 27–28 kr/l for diesel og bensin?

Men personer med stor makt i både lokale og sentrale byråkratier var ikke interesserte i å bruke mer ressurser på den slags. Etter oversendelsen med tanke på videreføring på nasjonalt nivå, fikk vi tilbakemelding om at samkjøring kunne man gjerne fortsette med, men bruk av app var man skeptisk til. Dermed stoppet hele prosjektet opp, som kunne ha fått flere hundre ganger større gevinst for samfunnet enn alt annet jeg fikk være med på i løpet av 46 år i etaten. Kanskje også denne form for tankesett og muligheter til bruk av makt kan være en medvirkende årsak til at etaten mister sin innflytelse? Se ellers Vedlegg 4 i dette notatet.

#### 4.6 Luftforurensning i byområdene

Som vi vet er Norge et relativt lite land med god plass for oss alle. Vår største by Oslo (ca. 0,7 mill. innb.) er i størrelse nummer 400 i verden. Svevestøv er ifølge eksperter et meget stort problem i Norge. Fagpersoner har beregnet at rundt 1300 dør for tidlig hvert år i våre byer. Det var hele 15 ganger flere enn i trafikken forrige år! Der har Norge nå de laveste grenseverdier i Europa sammen med et par andre land. Jeg vil tro vi da er verdensledende! Ut fra undersøkelser jeg har sett, kan konsentrasjonen i store verdensbyer, spesielt i Asia, være opptil 20 ganger over de europeiske grenseverdiene. Der lever de hele døgnet hele året uten tilsvarende muligheter som Osloområdet og Fløyen i Bergen 10 min fra der de bor. Lavere grenseverdier tilsier enda oftere rødt lys med nødvendig

spesialtiltak mot å kjøre bil og fyring i ovnen. I Bergen sør for sentrum opp mot skogkanten i Fana, er man nå pålagt å skifte ut vedovnen i villastrøk for å unngå pustebesvær.

For 60 år siden fyrte man med kull og koks i Bergen sentrum samtidig som bilene stod tett i gatene og brukte fire ganger så mye bensin og diesel som ved fri flyt. Hvordan overlevde man slikt? Er vi nordmenn enda mer sarte enn alle andre mennesker på jorden?

#### 4.7 Nå også vegprising

Hva fanden holder de på med i dette fjellandet hvor det nesten ikke bor folk og de få innbyggerne i tillegg bor og jobber spredt ut over hele landet. Er målet virkelig å se hvor vi er til enhver tid? Skal vi få en kvote hver målt i maksimal mulig kjørelengde/år? Vegprisingsenheten må vel monteres i alle biler før de kan bli godkjent og tatt i bruk. Ordningen skal alt testes i flere av landets byer. Jeg mener at statsminister omtalte vegprising som en mulighet for en del måneder siden.

#### 4.8 Dyrkajord

Det er faktisk stort sett riktig av finner man en god rute for ny veg over dyrket mark vil staten «få mest mulig veg for pengene» slik Nye Veier AS har som sin forutsetning. Da slipper man bl.a. sprengning og svindyre tunneler. Spesielt billig blir det om dyrkajorda brukes til dyrking av mat og ikke er omregulert til utbygging av næringsbygg og nye hus. For da er plutselig verden av dyrkajorda minst 10 ganger så høy og i enkelte tilfeller 100 ganger høyere! Utgiftene til kjøp av matjord for en firefeltsveg utgjør gjerne anslagsvis 0,5 % av totalkostnadene basert på 30 kr/m<sup>2</sup>. Om man ønsker å beholde matjord her til lands ut over å ønske det, må det skje mer enn å vedta at dyrkamark er viktig.

## 5. Nye Veier AS. Er dét virkelig svaret?

Jeg viser til brev fra Samferdselsdepartementet datert 17.08.2021 som svar på mitt brev av 07.2021. Jf. Vedlegg 1. Mitt vedlegg inneholdt det jeg mener kommunedelplanen for Ny E6 Åsen–Mære bør inneholde, skal de berørte kommuner kunne ta en trygt valg av alternativ etter en god planprosess og grundig høring.

I sitt svarbrev gir imidlertid Samferdselsdepartementet ingen kommentar til mine råd. I stedet blir vi fortalt at Nye Veier AS skal overta ansvaret for prosjektet Ny E6 Åsen–Mære med utarbeidelse av kommunedelplan. Departementet mente selskapet stiftet i 2015 kan gjøre slike jobber bedre enn alle andre. De bygger billigere og raskere og har høye ambisjoner for arbeid med bærekraft, klima og miljø, får vi høre. Videre har selskapet vist departementet at helhetlig planlegging og utbygging gir gode effekter for samfunnet. Det står også i brevet at Nye veier AS har tilført anleggsbransjen gode krav og standarder på seriøsitet. Ganske fantastisk om dette skulle være tilfelle i et selskap uten fagfolk i egne rekker før i 2015–16. All ekspertise med erfaring ble da tilført selskapet utenfra. Det var til overmål fagfolk fra andre selskap og etater som nettopp hadde erfaring fra denne måten å drive større prosjekt på og til lavere kostnader og kortere byggetid bare de fikk muligheten. Mange av disse kom fra Statens vegvesen. Hvem fortjener da rosen? Mer om dette senere i brevet.

Samtidig: Hvor blir det av «lavere kostnader og raskere utbygging» når men holder fast på at hovedvegnettet skal dimensjoneres for 110 km/time? 90 km/time gir ofte enda lavere kostnader i vårt «kuperte land» selv uten de utbyggingsfordeler Nye Veier har fått. Videre: Hva med Vestlandet og deler av Nord-Norge? Skal alt her bygges med 110 km/time i linjeføring, blir det knapt nok veg i dagen – nesten alt blir tunneler.

Nye Veier AS hadde alt spilt inn til departementet før svarbrevet jeg fikk at de ville bruke «om lag 10,8 milliarder kroner til prosjektet Ny E6 Åsen–Mære». Dette uten et ord om hvor vegen skulle gå. Hvordan kunne de beregne kostnadene med faktisk en desimal uten en gang å ha valgt alternativ? Hvilken vegstandard er det lagt opp til og hva med finansiering og positive/negative konsekvenser? Hvem blir berørt? Er Nye Veier fritatt for en planprosess i tråd med plan- og bygningsloven? Er det ikke lenger kommunene som er vedtaksmyndighet for slike saker?

Undringen blir ikke mindre når tidligere samferdselsminister Knut Arild Hareide 28.9.2021, som alt nevnt i Forordet og Vedlegg 1, skrev under en avtale med nye Veier AS som dermed fikk ansvar for både planlegging og bygging av hele 10 nye større prosjekt fra Østlandet i sør til Finnmark i nord! Også Ny E6 Åsen–Mære inngår i denne avtalen. Styret i selskapet får selv bestemme tidspunkt for oppstart og utbyggingsrekkefølge! Statsrådens underskrift kom etter at Statens vegvesen (se Vedlegg 3) la fram tall som dokumenterte at etaten kunne bygge minst like rimelig og med like kort byggetid som Nye veier AS, bare finansieringstakten ble tilpasset en mest mulig effektiv drift og minst mulig risiko. Likte ikke statsråden fakta?

Med statsrådens beslutning er alt ansvar for prosjektene overført fra Statens vegvesen til det nye selskapet for hele den nordlige delen av Norge. Om nå ikke nye vektige faktabaserte motforestillinger blir lagt fram, forstår jeg med dette at Statens vegvesens jobb som en nasjonal statlig etat for hele landet, er en saga blott. Dette skjedde etter at etaten har hatt ansvar for både planlegging, bygging samt drift- og vedlikehold av riksvegnettet siden 1864. Med unntak av de to siste årene har etaten som kjent også hatt ansvaret for fylkesvegnettet under styring av fylkestingene. Dette betyr vel at et flertall i Stortinget etter omtalen av Nye Veiers resultater mener at det er unødvendig med en samlende styring av den viktigste del av vegnettet i Norge selv om det som et av verdens rikeste land fortsatt har et av Europas dårligste vegnett.

## 6. Statens vegvesen kontra Nye Veier AS

Statens vegvesen ved prosjektleder Taale Stensbye la i august siste år fram resultatet av tre større firefelts vegprosjekt på Østlandet med kostnader og byggetid. (Se fortsatt Vedlegg 3.)

Disse prosjektene var sammenlignbare med et prosjekt i regi av Nye Veier AS. Samtlige tre prosjekt styrt av Statens vegvesen kom gunstigere ut i kostnader enn Nye Veier AS sin løsning. Innspart byggetid var omtrent den samme. Stensbyes første prosjekt startet opp i 2010. Statens vegvesen kunne oppnå slike resultater fordi bompengeselskapene ga prosjektlederen muligheten til en utbetalingsplan slik at entreprenørene kunne satse på en mest mulig effektiv anleggsdrift med lavest mulig risiko. Entreprenørene hadde på forhånd fått god tid til en grundig gjennomgang tilpasset eget utstyr og mannskap. Nye Veier AS tok etter og gjorde akkurat det samme når de kom i gang i 2016. Som sagt også av folk overført fra bl.a. Statens vegvesen.

Denne form for anleggsdrift med både reduserte kostnader og byggetid har vært ønsket fra Statens vegvesen i alle fall siden min start i 1968. Hvorfor har vi ikke fått anledning til dette både ved tidligere bygging i egen regi og ved hjelp av entreprenører? Hvor mange ekstra milliarder og ekstra års byggetid har dette kostet samfunnet? Er nå nytt statlig aksjeselskap utenfor etaten virkelig eneste løsning? Hva med heller å satse innenfor statens normale satsing på etater hvor også Nye veiers AS sin kompetanse blir samlet? Det er jo uansett de samme entreprenører som skal gjøre jobben uavhengig av hvem som er byggherren. Jeg våger å spørre: Hva mener samferdselsministeren om dette?

Er det ikke på tide at Riksrevisjonen tar en titt på forskjellsbehandlingen av NV og SVV? Er det noen mening i at SVV sine prosjekt skal koste mer enn nødvendig fordi Stortinget har sagt Nei til det?

## 7. Historiens største avskalling

For to år siden vedtok som kjent Storting at ansvaret for planlegging, bygging og drift av fylkesvegnettet skulle overføres fra Statens vegvesen til landets 11 små og store fylker. Disse ser nå igjen ut til å bli flere. Denne avskallingen skjedde nesten uten en eneste større debatt! Fantastisk! Fylkesvegnettet utgjør nå ca. 48 % av det offentlige vegnettet i Norge. Statens vegvesen sitter igjen med kun statens egne riks- og europaveger, noe som utgjør godt under ca. 10 % av alt offentlig vegnett i landet! Det er denne delen som nå blir redusert ytterligere, som alt nevnt med Nye Veiers overtakelse av nesten alle større prosjekter gjennom mer enn halve Norge! Jf. pkt. 6.

Både fylkene, Nye Veier AS og Statens vegvesen trenger samme type kompetanse og erfaring for å ta seg av sine deler av vegnettet. Ikke minst i kommunedelplanprosessen med valg av alternativ, er det en prekær mangel på fagkompetanse. Når i tillegg slike større prosjekt går gjennom flere kommuner hvor alle skal vedta sin del av planen, er jobben særdeles krevende. Flere ganger til og med for krevende, slik som den ble under første runde av kommunedelplanen for Ny E6 Åsen–Mære. Før ny oppstart av denne planen ble det etablert et godt samarbeid mellom ny prosjektgruppe og kommunene. De fikk også med det de mente var viktig å ta med i planen før oppstart. Det gjaldt også mine råd til planen, jf. Vedlegg 3. Etter min jobbing med lignende prosjekt, eksempelvis Kyststamvegen E 39 Trondheim–Kristiansand, så dette lovende ut med tanke på å nå fram til en god plan for hele strekningen Ny E6 Åsen–Mære.

Men midt i denne fasen kom det som kjent og uten forvarsel, beskjed om at Nye Veier AS skulle overta planleggingen! Skal de kunne det, må de også skaffe seg topp kompetanse innenfor denne type planlegging der det alt fra før av er for få fagfolk. Selskapet har ikke alltid tatt planleggingen av slike prosjekt seriøst nok før kjøp av grunn. Opptil flere ganger har selskapet kjøpt opp eiendommer/gårdsbruk/hytter for etterpå å bestemme at vegen heller skal gå etter en annen linje. Slikt koster selvsagt ekstra både i tid og penger og er vel neppe i tråd med ønsket om «mer veg for pengene og raskere fullføring».

Større nyanlegg vil ofte inneholde både riksveger, stamveger, fylkesveger og til og med også kommunale veger, skal full effekt av prosjektet oppnås. Da kan man ikke fritt satse på to–tre sett vegplaner, tilsvarende sett av anbud, entreprenører og byggherrer alt etter hvem som er eier av vegen. De fleste fagfolk, også blant entreprenører under høring av forslag om overføring av alt ansvar for fylkesvegene fra Statens vegvesen til fylkene, anbefalte ikke en slik løsning. De sa at det ville bli både krevende og dyrt! Men Stortinget visste bedre.



## 8. POSTLUDIUM

Etter min mening må nå samferdselsminister, regjering og Stortinget på banen for å avklare hvordan styringen og organiseringen av det framtidige vegnettet i Norge skal utvikles videre. Også etter min mening: Oppsplittingen er blitt nærmest en parodi.

Nå trengs først fakta om følgene av det som har skjedd de siste 27 år. De finnes.

Så må man samtidig spørre seg om følgende: Kan det virkelig være mulig at en oppsplitting av ansvaret fra 1 instans til så langt 13 instanser inkl. dagens «Mini-SVV» og Nye Veier AS, kan være en bedre løsning med tanke på kostnader, effektivitet, enhetlig standard og nødvendig nytenkning etc.? Det må i tilfelle dokumenteres hvorfor. Hvis det blir enighet om at denne oppsplitting rett og slett ikke er bærekraftig, må noe skje. Den rette kombinasjon av erfarne og kompetente fagfolk med vyer og uten politisk tilhørighet, må få ansvar for å utmeisle forslaget til en ny måte å organisere og videreutvikle framtidens viktigste veger inklusive nyvinninger i Norge. Kanskje også samtidig alt som skal planlegges for transport på skinner? Gruppen må ha en kanal åpen til innspill fra andre før de konkluderer og sender forslaget på høring. Start gjerne med å invitere erfarne folk til en brainstorming. Ett år med prosessen burde holde. Så er det tid for høringer og påfølgende politiske vedtak bygd på de framlagte fakta og gjennomtenkte konklusjoner. Det finnes personer med lang erfaring også internasjonalt som kan ta tak i dette hvis Stortinget vil.

Tiden for ren ideologi kombinert med idioti må være over.

### Forskning

Her er det et utall av oppgaver som egner seg til forskning. Hva har vært positivt, hva har vært feilslått og hva har vært i mellom. Jeg vet dette er ømtålig, kanskje, ikke minst fordi mange med fortsatt stor makt da i etterkant må innrømme dette ikke var bra. Alle må være enige i at det er langt verre om man på bakgrunn av nei til forskning, risikerer at de samme eller nye med makt som overtar, gjør bommertene på nytt. Mine bommerter jeg vet jeg gjorde gjennom 46 år i min jobb i Statens vegvesen, er det bare bra at andre får tilgang til. Da blir det noen færre å gjøre for andre i framtiden!

Det var min historie. Eller litt av den. Nå er det leserens tur til å bry seg.

### Til slutt:

Jeg tror det gikk slik med Statens vegvesen fordi vegloven forsvant og plan- og bygningsloven kom i begynnelsen av 80-årene. Sistnevnte lov førte til et umulig skille: Den som har MAKT (kommunene med Bergen som en av de fremste) har ikke noe ANSVAR (f.eks. kostnader) mens den som har ANSVAR (Statens vegvesen) ikke har noe MAKT.

Jeg skrev dette for å få fred. Jeg håper det irriterer litt de som sa NEI og hadde makt, mens jeg samtidig gleder litt de som sa JA og bar løsninger fram.

Takk for turen. Ikke ett ord var vondt ment, bare ærlig.

Kanskje kan det bety at også andre tar pennen og blekket fatt. Lykke til!

Med vennlig hilsen

Arild Eggen

Transport er livsviktig, som sevjen mellom barken og veden i bjørka og som vegen gir oss transportmuligheter til og fra i våre liv. OK, også som skinnene, men da i svært liten grad og til en altfor høy pris.

## Vedlegg 1–4

Vedlegg 1: Brev fra Samferdselsdepartementet

Vedlegg 2: Ny E6 Åsen–Mære Forslag til planprogram

Vedlegg 3: SVV minst på høyde med Nye Veier

Vedlegg 4: Presentasjon: Samkjøring i Bergensområdet. Bytransport på en fornybar måte



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Arild Eggen

Deres ref	Vår ref	Dato
	20/1255-56	17.08.2021

## Ny E6 Åsen - Mære

Samferdselsdepartementet viser til e-post av 11.03.2021 vedr. prosjektet ny E6 Åsen-Mære.

### Overføring av prosjektet til Nye Veier AS

Nye Veier AS har siden oppstarten i 2016 utviklet og utfordret metoder og modeller knyttet til planlegging, bygging og drift av trafiksikre hovedveger. De har siden oppstart åpnet 81 km trafiksikker veg, og satt seg interne mål som har resultert i 19 prosent kostnadsreduksjon på de prosjektene de har åpnet. Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i deres utbyggingsportefølje er forbedret, sett opp mot nullestimatet ved overtakelse. Videre viser erfaringene at helhetlig planlegging og utbygging gir gode effekter for samfunnet. Nye Veier AS har samtidig tilført anleggsbransjen gode krav og standarder på seriøsitet, og har satt seg høye ambisjoner for arbeidet med bærekraft, klima og miljø. Samferdselsdepartementet vil på denne bakgrunn fortsette satsingen på Nye Veier AS og utvider derfor den porteføljen selskapet har ansvaret for å bygge ut, med flere strekninger. En av disse strekningene er ny E6 Åsen- Mære. Nye Veier AS har spilt inn at de vil bruke om lag 10,8 milliarder kroner på strekningen. I tråd med Nye Veier AS sitt mandat vil det være opp til styret i selskapet å vurdere utbyggingsrekkefølge og oppstartstidspunkt.

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org.nr.  
972 417 904

Avdeling  
Veg-, by- og  
trafiksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler  
Sonja Lindqvist  
22 24 83 40

### Valg av vegstandard

Det er foreslått en gjennomgående oppgradering på strekningen til firefelts veg med 110 km/t. Det er den aktuelle byggherren som ut i fra føringene i gjeldende vegnormaler tar stilling til hvilken vegstandard som skal benyttes. Valg av vegbredde i prosjekter på riksvegnettet blir generelt bestemt med utgangspunkt i vegnormalene ut fra vegens funksjon, trafikkmengde og hastighet.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Sonja Lindqvist  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Arild Eggen /91749206/ao\_eggen@hotmail.com  
Langengvegen 59 / Nesttunbrekka 33  
7608 Levanger / 5221 Nesttun

Prosjektleder Torstein Ryeng  
Statens vegvesen.

Levanger 6. mars 2021

### **Ny E6 Åsen - Mære**

#### **Forslag til justert planprogram for kommunedelplanen**

##### **Utgangspunkt**

Prosjektet skal planlegges basert på politiske føringer om *mest mulig veg for pengene* - men selvsagt også – *til størst mulig nytte*. Dette er nødvendig skal prosjektet vinne fram i kampen med andre viktige større prosjekt som venter på ny veg på stamvegnettet. Vegen skal planlegges innenfor kravet til høy trafiksikkerhet, god framkommelighet og godt miljø med størst mulige forbedringer i områder som i dag er sterkt plaget av unødvendig vegtrafikk. I den grad dette ikke kan gjennomføres uten omfattende inngrep i nye områder og langs nye traséer, må dette dokumenteres.

##### **Formål**

Formålet med dette skriv er å gi noen konkrete innspill til prosjektgruppen, lokale politikere og andre som kan være til hjelp i arbeidet med planleggingen av Ny E6 Åsen – Mære. I denne omgang for å få avklart valg av alternativ gjennom en god prosess. På bakgrunn av 45 år i Statens vegvesen, og et brennende engasjement for samferdsel ønsker jeg å her å bistå for å sikre at lokale forhold og interesser blir hensyntatt på best mulig måte.

##### **Viktige fokusområder i planleggingen av strekningen**

1. Prosjekt Ny E6 skal inneholde muligheter til fire felt med kryss på hele strekningen Åsen – Mære samt nødvendig sidevegsnett for trafikk som ikke kan benytte hovedvegen. Grunnlaget for framtidens totalplan på strekningen må på plass i denne planfasen. Inndeling i parseller og utbyggingstakt kommer senere. Det er vel naturlig at planen forlenges til Vistkrysset, slik at det med tiden kan bli en samlet fire felts veg fram til Steinkjer.
2. Det er naturlig at planen også inneholder skisse til finansiering hvor også bompenger inngår, slik som omtalt i NTP 2018 - 2029. Ikke minst er bilistene interessert i dette, de som skal betale for bruken av Ny E6.
3. Det er alt i gang et meget godt samarbeid mellom prosjektgruppen, kommunene og andre viktige aktører. Dette samarbeide må utvikles videre. bl.a. gjennom fullføringen av det planprogrammet som kommunene etter hvert skal vedta. Det er veldig bra at prosjektledelsen har lagt inn at alle som ønsker det kan påvirke hva kommunedelplanen

skal inneholde. Kommunene som skal vedta planprogrammet har selvsagt et spesielt viktig rolle i å sørge for at alle viktige utredninger og konsekvenser kommer med.

4. Prosjektet har god tid til å få avklart trasévalg samt finansiering, da utbyggingen nok først kan starte helt i slutten av nevnte periode for NTP 2018 -2029 om ikke Stortinget endrer syn. Forslag til kommunedelplanen som nå skal gjøres ferdig må inneholde alt det som trengs for en god prosess fram til valg av løsning. Innholdet må være lett forståelig og tilgjengelig for alle som kan bli berørt av framtidig Ny E 6. og som vil komme med sitt syn når planen er klar til høring. Lokalpolitikerne i de fire kommunene har som kjent ansvar for å vedta i tråd med plan- og bygningsloven, hvilket alternativ som skal velges.
5. Gjennom min erfaring med lignende type prosjekter har jeg lært at det er viktig å bruke det som trengs av tid fram til valg av løsning for et så omfattende prosjekt. Dette er ofte raskeste veg fram til anleggsstart senere i den totale prosess.
6. Prosjektgruppen sammen med kommunene, må stadig se til at nødvendig kompetanse med erfaring kommer med i planleggingen, for å sikre et best mulig resultat. Når vedtatt alternativ og forslag til finansiering foreligger, kan prosjektet oversendes til sentrale myndigheter og behandling i Stortinget.
7. Erfaringer viser at en god kommunedelplanprosess gjør jobben med reguleringsplanen lettere. Som vi vet er det også kommunene som skal vedta reguleringsplanen. Så følger som kjent grunnverv, prosjektplaner, anbudsdokumenter og valg av entreprenør før anleggsstart. Uansett hvem som blir byggherre er dette normal rekkefølge fram til entreprenøren kan starte og til priser uavhengig av hvem som ber om anbudet.
8. Kravet om «mest mulig veg for pengene og størst mulig nytte» må gjelde for hele vegstrekningen. Dette tilsier at alle fire kommuner må delta i revidert kommunedelplan og fatte beslutninger om valg av den best mulige løsningen. Det er nok ikke bare i søndre del av anlegget det er mulig å spare penger uten å tape på kvalitet
9. Hovedvegen i fire felt må også inneholde muligheter for at ny teknologi kan tas i bruk i prosjektet. Dette kan også være med på å redusere kostnadene samt øke nytten av ny veg for trafikantene gjennom Innherred. Dette gjelder også i form av avlastning av sidevegsnett, f.eks. en mulig avlastning av Kirkegata i Levanger. (Skisser er laget.)

Stikkord innen slike muligheter er f.eks.:

a) Hastighet

Variierende tillatt hastighet alt etter:

- i. Vegstandard
- ii. Vær- og føreforhold
- iii. Variierende trafikkbelastning

Laveste hastighet i normalsituasjonen settes til 90 km/t samtidig som mulig høyeste hastighet på enkelte «rettstrekninger» kanskje blir 150 km/t, f.eks. med selvgående (autonome) biler en gang i framtiden. Informasjon om anbefalt maksimal hastighet vil i framtiden skje via direkte beskjed i bilen. Dette systemet er nok i bruk lenge før dette prosjektet er ferdig utbygd.

b) Samkjøring mellom trafikanter

Samkjøring mellom sjåfør og passasjerer som skal samme veg og til samme tid, er i gang rundt i verden. Sikker transport ligger i systemet ved at serveren som kobler passasjerene og sjåfør tar vare på informasjon om de som samkjører. Begge oppnår «goder» ved at

samkjøringen skjer, f.eks. reduserte bompenger, egne parkeringsplasser med mer. I tillegg billige turer for passasjeren hvor alle har sitteplass. Dette ble alt utprøvd ut i Levanger i 2015 og som ledd i prosjektet: Spontan samkjøring med bil, buss og taxi i Bergen 2007 - 2015 (var selv prosjektleder for dette tiltaket). Antar ordningen er i allmenn bruk både i norske byområder og i distriktene innen overskuelig framtid om det bare er politisk enighet om det. Mesteparten av teknologien er på plass. Ordningen medfører at man sparer tid, penger, energi og er samtidig til fordel for miljøet. Se Google: «Spontan samkjøring i Bergensområdet, 2007 -2015».

c) Samkjøring av gods

Ved i større grad å samkjøre også denne form for transport reduseres kostnadene og tiden som trengs for å få godset/varen fram fra start til mål. I våre dager er som kjent «lageret på veien». Da er det svært viktig at varen kommer fram til riktig tid.

d) Godstransport i lenker

Flere vogntog i en rekke med bare en sjåfør hører nok framtiden til, kanskje først i virkelige store byer. Dette er vyer for framtiden, bl.a. utviklet av Volvokonsernet (Concept Truck 2020).

e) Bark til bruk i vegfundament

Gjeninnføre bruken av bark som veifundament i områder med vanskelig grunn (bløt leire) vil igjen kunne bli brukt på lange strekninger av dette prosjekt. Bark fra Norske Skog ble første gang brukt i Norge i stor skala på Ny E6 Fleskhus - Rinnleiret og Korsbakken - Ronglan på 70-tallet. Løsningen er meget rimelig og forhindrer setninger og fare for telehiv (inngikk selv avtale med fabrikken om dette i 1969). Tas løsningen i bruk igjen, kan det gi «kortreist materiale» fra f.eks. Norske Skog til gjenbruk i stedet for brenning av barken som i dag. Bærekraftig løsning i dobbel forstand! Reduserte utslipp og reduserte kostnader - gjerne i flere «ti-millioner-klassen».

10. Trafikkfordelinger - En langt sikrere beregning av trafikkfordeling mellom Ny E6 og resterende vegnett er svært viktig for ikke å si helt avgjørende for å komme videre. Dette må bl.a. bygge på reelle tall for dagens gjennomgangstrafikk. Ny teknologi kan sørge for å sikre slike tall langs hele strekningen mellom Åsen og Mære/Vist. Sikre tall for hvor stor del av trafikken som vil benytte nyvegen og samtidig gi ønsket avlasting av lokalvegnettet, må i størst mulig grad kunne dokumenteres. Dette er med på å vise hvilken nytte Ny E6 vil kunne få i praksis. Prosjektet skal overbevise sentrale myndigheter om at dette er et godt vegprosjekt basert på sikre trafikk tall og en velfundert finansiering. Dette vet erfarne planleggere ikke er lett, men veldig viktig. Det er en selvfølge at et alternativ som i stor grad følger eksisterende trafikkorridor og med mange fullverdige kryss får mest trafikk av alle alternativ. Alternativer med færre fellesstrekninger og få kryss vil like selvfølgelig komme dårligere ut. Disse trafikkberegninger bør gjennomføres så tidlig som mulig og gjerne etterprøves, da vi vet at verktøyet som ble brukt i den tidligere fasen slett ikke var godt nok. Kommer man fram til at det Østre alternativ med få kryss får betydelig mindre trafikk enn hva som trengs til å forsvare en firefeltsløsning, blir det et spørsmål om ikke alternativet nok en gang bare kan forkastes. Midtre alternativ så langt vist under Skogn med skisserte kryss, vil nødvendigvis også få betydelig mindre trafikk på ny veg enn Vestre alternativ. Det må også inn i beregningene av alle løsningene at bompenger vil føre til en avvisningseffekt. Det finnes erfaringstall for dette fra andre prosjekter i Norge. Om bompengandelen skulle holdes fast, vil naturlig nok taksten variere alt etter trafikkmengde og total kostnader for

alternativet. Gir ny veg med noe lavere standard på delstrekninger (90 km/t og litt smalere totalbredd) betydelig lavere kostnader enn den standard som nå er et krav fra sentralt hold (110 km/t og større bredde) på hele strekningen blir det virkelig interessant. Og spesielt om nytten i tillegg øker. Da har lokalpolitikerne virkelig gode kort på hånden under forhandlingen med samferdselsministeren om hvor stor bompengandelen bør være! Innsparingen må da kunne komme bompengebetalerne til gode!

11. Best mulige løsninger langs eksisterende korridor med mange konfliktpunkter kan trolig best utvikles ved satsing på «brainstorming» (idédugnad), hvor også eksperter utenom prosjektgruppen kobles sammen med prosjektlederen. Tre dagers jobbing med den rette styring av arbeidet, kan gi gode resultater. F.eks. kan strekningen: Kryss Norske Skog Sør - Kryss Holsand - Kryss Magneten med avlastingsveg for Levanger sentrum, være et slikt prosjekt. Nord for Kryss Magneten til nord for Verdal sentrum/havn kan være et annet eksempel. Videre nordover kan nok også bruken av noe skjerpet kurvatur og smalere bredde gi betydelige besparelser. Arbeidsmåten har vært mye brukt med stort hell helt siden 70-tallet, ikke minst i slike områder hvor man går nær tett bebygde områder. Ingen sier at dette er enkelt, men etter min mening virkelig verdt et forsøk.
12. En utvidelse av eksisterende korridor vil i tilfelle føre til at en rekke boliger går med og kanskje noen næringsbygg. Dette er virkelig en alvorlig sak for de som eier eiendommene. Likevel kan det i enkelte områder hvor nærheten til dagens E6 påfører beboerne store miljøulemper, føre til en god løsning om erstatningen blir tilfredsstillende. Dette sett i forhold til å selge boligen med dagens forhold på det åpne marked. Skulle dette bli løsningen viser erfaringer fra andre områder, at det er viktig de berørte får god tid til å etablere seg på nytt.
13. Norge er fortsatt et land med lav vegstandard sammenholdt med de fleste europeiske land. Konkurransen om investeringen forblir nok fortsatt stor. Som alt sagt, det er derfor viktig å komme fram til en løsning hvor prosjektet her kan bygges til lavest mulig kostnader og til størst mulig nytte og også reell miljøgevinst. Dagens totaltrafikk langs denne korridoren ligger nå noe over grensen til det som krever fire felt. Da blir det selvfølgelig svært viktig at størst mulig del av trafikken virkelig kan kjøre på en Ny E6. Effektiviseringen av transporten bl.a. ved hjelp av ny teknologi og krav til mindre utslipp, tilsier at trafikkveksten i de kommende ti-år ikke vil øke i samme grad som hittil. Satsingen på den høyest tenkte standard på denne strekning og med de høyeste kostnader, er derfor neppe så lurt. Glemmer man dette, vil prosjektet lett kunne tape i kampen med andre prosjekt hvor nytten slår bedre ut i forhold til kostnadene. Husk det finnes veger i dag som har døgntrafikk på godt over 20.000 kjt./døgn og som fortsatt bare har to felt med lav standard.
14. Topp standard firefeltsløsning med 110 km/t som dimensjonerende hastighet på hele strekningen har i realiteten svært få fordeler sammenlignet med en smalere utgave av fire felt med 90 km/t som dimensjonerende hastighet. Sistnevnte standard vil være god nok for alle former for tungtransporten da vogntog som kjent har 80 km/t som tillatt toppfart i Norge (90 km/t i EU). Busstransport har også liten nytte av det. De fleste som er på fritidsreiser, vil gjerne finne det raskt nok med 90 km/t. Hele 80 % av alle personbilreiser i Norge er på mindre enn 10 km og det på hele reisen fra start til mål. ( Se Reisevaneundersøkelsen). Av den grunn vil bare en mindre del av reisene foregå langs Ny E6 og der det er lang veg mellom kryssene. Besparelsen i total reisetid fra start til mål blir derfor minimal for langt de fleste reiser. Som kjent reduseres energiforbruket ved lavere hastighet. Som alt sagt: 90 km/t og smalere firefeltsveg vil kunne gi store besparelser der terrengformasjoner og bebyggelse betyr nye muligheter. Som eksempel: Vestre alternativ i

likhet med Østre alternativ, ville da kunne gå i dagen forbi Norske Skog med en formidabel kostnadsreduksjon sammenholdt med tunnelen i Midtre alternativ. (Prisanslag tunnel anslagsvis 1.5 mrd.kr?). Slike trange partier forhindrer ikke at høyere hastighet vil være utgangspunktet på strekninger der slakere kurvatur og økt bredde ikke har så stor betydning for kostnadene og beslag av areal.

15. Andre viktige aktører - Det vil være av stor betydning at næringslivet i regionen nå kommer med i videre planlegging av prosjektet. Dette bl.a. for å være med på å utdype nytten av Ny E6 i fire felt med bredde nok til en trygg og behagelig hastighet på minimum 90 km/t. Likeledes vil det være en fordel om fylkeskommunen med ansvar for kollektivtransport på veg, kommer med innspill på hvordan kollektivtrafikken vil kunne dra nytte av Ny E6. (Hvordan blir framtidens busstransport langs vegen med framtidens busser?)
16. Landbruk og dyrkajord - «Mer veg for pengene» er, som vi vet, et svært viktig utgangspunkt for kommunedelplanen. Det er greit nok, men bare under den forutsetning at prosjektet får en anstendig nytte. Dette gjelder slett ikke for det gjenoppdagete alternativ i øst. Selv om kjøp av grunn her blir veldig billig. Med anslagsvis 30 kr/m<sup>2</sup> og en gjennomsnittlig bredde på 50 m vil grunnverv uten bygningsmasse og spesielle ulemper koste totalt 1500 kr/lm. Av totalkostnadene utgjør da slike grunnkjøp av dyrkajord mindre enn 5 -fem- promille av totalkostnadene! Men hva så med nytten? I dette området er det i sommerhalvåret like ofte å se en traktor som en bil og gårdene kan ikke karakteriseres som tett befolkete områder som genererer stor trafikk. Biltrafikken vil neppe øke særlig mye om man i løsningen plasserer et toplanskryss slik det er antydnet på en skisse et sted mellom Eggengrenda og Gilstad på høyde med Gråmyra. Få vil nok ta av fra dagens E 6 for å kjøre omvegen til Steinkjer eller Trondheim via dette krysset. Som vi vet har vi ikke for mye dyrkajord her til lands og heller ikke i Innherred. Dette området hører til det aller nordligste sted på kloden som dyrker matkorn til vårt daglige brød. Det er få igjen her som virkelig forstår seg på produksjon av mat vi kan leve av, enten det er korn, poteter, grønnsaker, hagebær, meieriprodukter eller kjøttvarer. Mat må vi ha, og vi liker den er både kortreist og er ferskvare av topp kvalitet. Så lenge det finnes et annet alternativ som er realiserbare og godt nok for NY E 6 i fire felt, kan kommunedelplanenprosessen sikre at denne næring får fortsette med det den gjør i dag uten fatale inngrep i det som er en forutsetning for god matproduksjon– lett-drevet dyrkajord.

Med hilsen Arild Eggen.

Berørt gårdbruker av to av de skisserte alternativ, men også erfaring fra denne type planlegging og bygging gjennom 45 år i Statens vegvesen. Stiller meg tilgjengelig for videre sparring når det måtte passe.

Kopi:

Avdelingsdirektør Gyda Grendstad. Vegdirektoratet

Ordfører Anita Ravlo Sand. Levanger kommune.

Utvalgsleder Bjørg Pedersen Boneng. Plan- og utviklingskomiteen. Levanger kommune.

Enhetsleder Per Anders Røstad, Levanger kommune.

Ordfører Pål Sverre Fikse. Verdalen kommune.

Virksomhetsleder Petter Voll.

Ordfører Ida Stuberg, Inderøy kommunedelplan.

Ordfører Anne Berit Lein, Steinkjer kommune.

Leder Aksel Stokke. Grunneierlaget for Ny E 6 i Levanger.



# Godt gjort er bedre enn godt sagt, også når det gjelder vegbygging

Utbyggingene av E6 fra Gardermoen til Kolomoen og Rv. 3/25 i Løten og Elverum viser at det er ingen som bygger nye motorveger like effektivt og rimelig som Statens vegvesen.

Med noen miles avstand har storsamfunnet investert 25 milliarder kroner i nye motorveger i Hedmark de siste årene. I juli 2020 var det snorklipping for Rv. 3/25 Løten-Elverum. I desember 2020 åpnet ny E6 fra Kolomoen til Moelv. Lenger sør var vegen mellom Gardermoen og Kolomoen ferdig i november 2014.

Dette er alle viktige vegstrekninger som nå har fått god, trafiksikker standard, med forutsigbar framkommelighet nord for Oslo.

## Sammenlignbare strekninger

Motorvegbygging er utendørsidrett. Et hvert prosjekt møter egne utfordringer som skal løses. De tre motorvegprosjektene nord for Gardermoen er likevel sammenlignbare når vi ser på delstrekninger uten lengre bruer og tunneler.

Det er kostbart å bygge veg i Norge. Store motorveger med tunneler, bruer, kryss og store konstruksjoner er aller dyrest. God planlegging, forutsigbar finansiering og effektiv gjennomføring av utbyggingsprosjektene er viktig for få ned kostnadene. En nøkkel er å få plass den entreprenøren som kan levere de beste løsningene.

Tabellen under viser meterprisen for motorveg med fire felter på strekninger uten lengre bruer og tunneler omregnet til 2021 kroner.

	Sammenlignbare delstrekninger i 2021 kroner	Meterpris fire felts motorvei
 E6 Gardermoen-Kolomoen	*Gardermoen-Dal <u>Skaberud-Kolomoen</u> *Dal – Minnesund	23 km: 104.000 kroner /2,326 22 km: 128 000 kroner /2,856
 Rv 3/25 Løten-Elverum	*Løten-Elverum(4-felter)	17 km: 164.000 kroner
 E6 Kolomoen-Moelv	*Kolomoen-Moelv	43 km - 200.000 kroner 42

Gjenbruk av E6 *Gardermoen-Kolomoen* *Gardermoen-Kolomoen* *26 km - 190000*

Den viktigste årsaken til meterpriser ned mot 100.000 kroner på strekningen Gardermoen-Kolomoen, er gjenbruk av E6 fra 1990-tallet. Det samme gjorde Nye Veier forbi Hamar.

Vegvesenet fikk også økonomisk forutsigbarhet gjennom å låne penger av bompengeselskapet. Slik kunne entreprenørene sette inn mange maskiner og mye folk som sikret rask framdrift. Fra 2007 til 2014 omsatte vi for 4-5 milliarder kroner hvert eneste år. Til sammen bygde vi 66 kilometer

motorveg og 23 kilometer dobbeltspor for jernbanen i tillegg til ?? kilometer lokalveg og ?? sykkelveg.

Etter åpningen av den siste strekningen på E6 Gardermoen-Kolomoen, flyttet E6-staben til Vegvesenet videre til Løten for å slutføre planleggingen, og starte byggearbeidet med ny riksveg 3/25 Løten-Elverum.

### **Lav risiko – billigere veg**

Nøkkelen for å få ned kostnadene, er å fjerne mest mulig av risikoen når entreprenøren skal gi pris. Vi inviterte tre entreprenører som fikk ett år til å undersøke vegtraseen og forberede det endelige tilbudet. Slik kunne entreprenørene presentere løsninger de var gode på. OPS-modellen sørget for at entreprenøren igjen kunne sette på tilstrekkelig med folk og maskiner til å sikre effektiv framdrift. Resultatet var at Skanska bygde vegen på 26 måneder. Det var tre måneder raskere, og 1,5 milliarder kroner rimeligere enn planlagt.

Erfaringene fra Hedmark med tidlig involvering av entreprenørene er ny standard når Vegvesenet skal bygge nye veger. Det betyr at alt ligger til rette for mer veg for pengene når Statens vegvesen skal bygge nye veger over hele landet de neste årene.

Vi hedmarkinger er kanskje ikke så flinke til å skryte av oss selv. Vi holder oss mer i gata til treneren til verdens beste friidrettsutøver Karsten Warholm, Leif Olav Alnes. «Godt gjort, er bedre enn godt sagt». Slik er det bygging av nye veger også.

Bergen 1.febr. 2016

Vedlegg 4



# **Samkjøring i Bergensområdet**

## Bytransport på en fornybar måte.

**Arild Eggen**  
Tidl. prosjektleder

# Utgangspunkt 1: I verden og Norge.



Det gikk 15.000 år på Tellus før 3,5 milliarder  
(50%) hadde flyttet til byen.(2010).

Det vil gå mindre enn 50 år før dobbelt  
så mange har gjort det samme!!!

Samtidig blir det færre på  
landsbygda i alle verdensdeler.

Lignende utvikling skjer i lille Norge.



# Utgangspunkt 2: I verden og Norge.



**Ikke nok med det:**

**.Byer vokser også i areal og reiselengden øker.**

**.Mange byer går dermed i en enda mer «kollektiv-uvennlig» retning - også byområdet Bergen. Seks av omlandskommunene vokser til del betydelig raskere enn byen.**

**.Dermed vokser også trafikken - fordi vi blir flere, reisene blir lengre og tas samtidig litt oftere.**

**.Her holder det ikke bare med å satse på kollektiv-transport, gå/sykle og doble bompengetakstene, skal trafikkveksten og køproblemene begrenses.**

# Utgangspunkt 3: Bergensområdet.



Forventet trafikkvekst de neste 20 år – rundt 40%.  
Infrastrukturutbyggingen med nåværende satsing har ingen sjanse til å følge med. Fortsatt ingen planer om å gjøre ferdig Søndre- eller bygge Østre innfartsåre.

Trolig Nordens mest sårbare by  
trafikalt – få alternative ruter- og mer enn 250 ganger  
full stopp på hovedvegene i 2015.  
Omkjøringsalternativer mangler.

Det ble satt «verdensrekord» i trafikk på tofelts  
hengebro (uten gangveg) vest for byen i 2014.  
(34.000 ÅDT)



# Utgangspunkt 4: Utnyttelse A.



Vi bruker personbil kun i 50 min./døgn!

Områdets veier og gater har ledig plass i 20 av døgnet timer,

Personbilen i Norge har mer enn 10 mill. seter

eller nærmere 2 på hver av oss!

Rushet og uforutsigbar trafikkavvikling

koster næringslivet i Bergensområdet

anslagsvis 4 milliarder/år (Tall fra NHO).

I Norge kjører vi anslagsvis tur/retur

solen 150 ganger i året med bil!



# Utgangspunkt 4. Utnyttelse B.



.Om landets 2.7 mill personbiler ble benyttet 20 timer/døgn i 10 dager, var det kapasitet til 20 min kjøretur (20 km) for hele verdens befolkning! For en vanvittig sløsing!

.Ca to dager i året langs enkelte innfartsårer, lyser noen forurensingsmålere rødt som på Danmarks plass – (også på søndager). Media forteller om dødsskyer. Dette har så langt ført til datokjøring og rushtidsavgift og nå ønsker man helst å fjerne landets 1,1 mill dieseldrevne personbiler.(Verdi ca 150 milliarder?). Hvor langt skal dette hysteriet få lov til å spre seg i Norge, hvor 99.99% av landarealet til en hver tid har mer enn nok frisk luft for alle? (Ved å bygge ferdig tunnelen på innfartsåren forbi nevnte plass, vil lumske molekyler fra bilene være borte.)



# Nytenkning med start i Bergen



.I 20 år har man vedtatt byenes trafikk-vekst skal tas av «kollektivtrafikk og gang/ sykkel». Det holder ikke, trafikken øker fortsatt.

.Effektivisering må til. Smarttelefonen gjør det mulig.

.Prosjektet: »Spontan samkjøring med bil, buss/bane og taxi» er vårt forslag til hvordan trafikken kan effektiviseres/ reduseres gjennom satsing på: Ta setene i bruk!

.Først skal rushtrafikken kuttes. (Planlegging for morgener hvor du samkjører kan legges inn på mobilen på forhånd).

.Deretter kan distriktene uten bil også få bedret sin mobilitet.



*«Spontan samkjøring»:  
fordi avgjørelser tas ofte på sparket  
når vi skal til/fra jobben.*

# Hvilke gevinster forventer vi?



Tar vi flere seter i bruk gir det:

·Formidable besparelser både i offentlige og

private økonomi.

·Mindre behov for nybygging og nye

biler.

·Mindre energibruk og forurensing.

·Mindre tidsforbruk og ulemper.

·Mindre usikkerhet og færre full stopp.

·Mindre behov for trafikkareal.

# Den største kollektive persontransport



.Alt i dag er det flere som sitter på i personbilen enn all kollektivtrafikk inkl. tog som koster det offentlige i drift anslagsvis 25 milliarder kr./år.

.Passasjeren i femseteren hvor det fortsatt er plass til 8-9 ganger så mange i byrushet, koster det offentlige nesten ingenting.

.Bilpassasjeren er knapt nok nevnt i offentlige dokumenter som NTP.

.Hvorfor ikke ta flere seter i bruk – spesielt i byenes rushtrafikk og i distriktene der kollektivtransporten er lite utbredt?

.Hvorfor ikke også utnytte taxi og bussen på en bedre måte?

.*Teknologien* er snart på plass, da står igjen *viljen* til å bruke den samt en god porsjon *holdningsendring*.

## Mangel på plass ute - nok plass inne



Alt nå i mange byer – «Uteplassen» i rushet er for lengst brukt opp. El-bilen tar også plass. Fremtidsbyens redning ligger i bedre utnyttelse av «inneplassen» i bilen, taxien og buss/banen.

# Belegget i kjøretøyet



I dag er det 1,15 personer pr. bil i bergensrushet



I taxien er tallet ca. 0,8



I bussen varierer det, men overraskende lavt utenom rushet.

En økning til 1,50 personer/ bil hvor også sjåfører ble passasjerer en gang i blant, ville omtrent fjerne byrushet.

**Prosjektet har utviklet:  
En offentlig samkjøringsplattform (OSP) som kobler  
passasjer og sjåfør på sparket når det passer.**



Samkjører

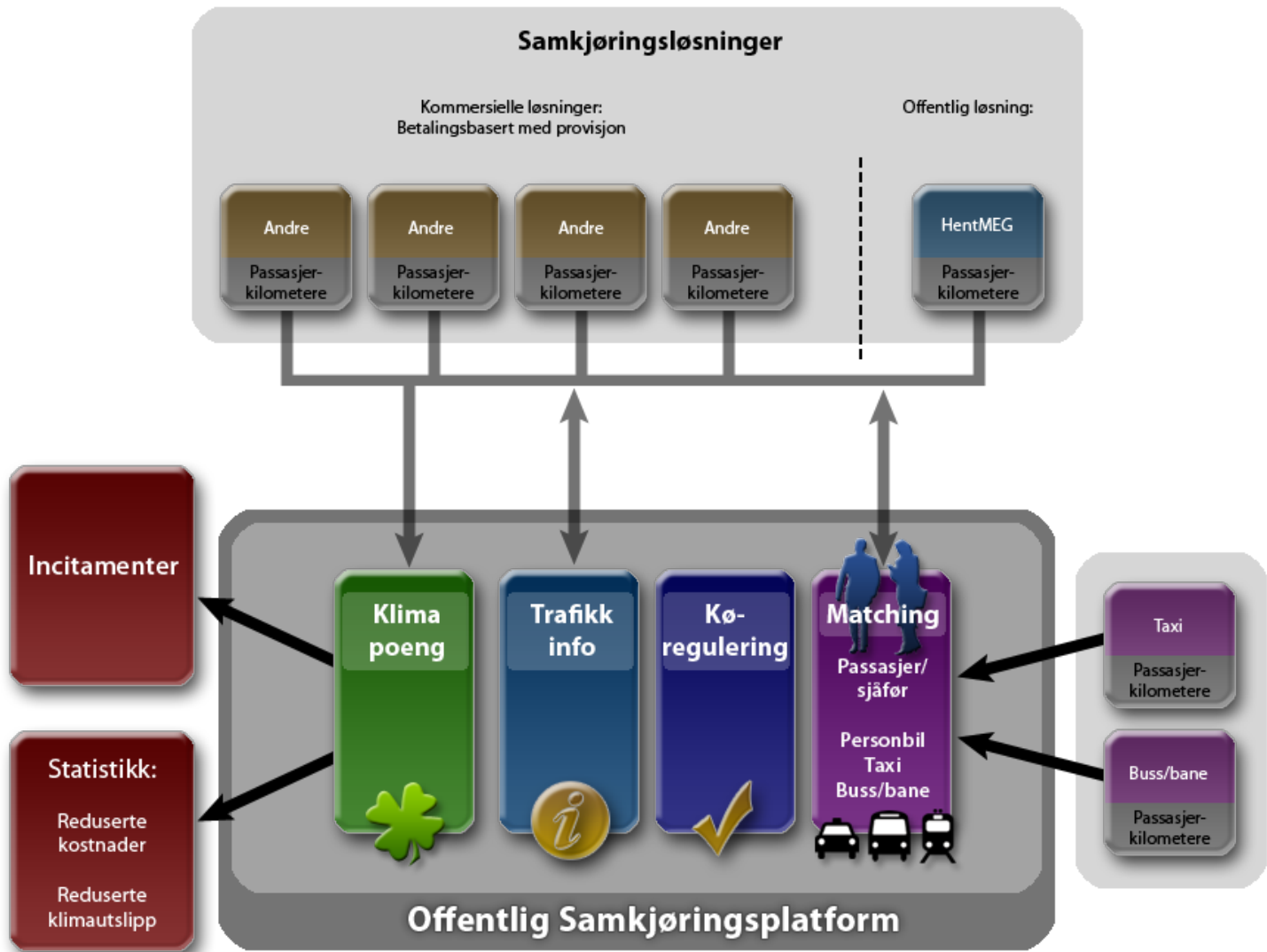


Copyright 2013 ~ Triona AS / ITS Norge / Statens vegvesen

**Kan kombineres med å  
sykle og gå.**



**Gir tre muligheter  
til å kjøre sammen med bil,  
buss/bane og taxi.**



# Bilen



En gjennomtenkt påstand:

Personbilen er den viktigste årsak til byenes trafikkproblemer.

– men har også i seg de største muligheter til å ta del i løsningen av dem.

- og med minimal bruk av energi og penger.



***-Slipp rattet og ta setene i bruk når det passer!***

Gitt alle info, lett å bruke, og det er ingen å gjøre



# Test av samkjøringsløsninger



To løsninger har vært med på uttesting i Bergensområdet:



I

*All erfaring viser:  
Offentlige og «næringslivsgoder» ved bruk av en app. må til før  
samkjøring skal «tar av».*

# Eksempler på belønninger.



• Offentlige:

• Differensiert bom- penger og offentlig parkering i sentrum.

• Innfarts- og utfarts-

parkering for sam-

kjørere.

• Sambruksfelt.

• M.m. I tillegg kommer behovet for trygghet under kjøring med ukjente – denne utfordring er alt løst.

• Private:

• Sambruksparkering

• Ukens premie i bedriften

• Sponsing av samkjørere på flere måter m.m.





2+  
SPONTAN  
SAMKJØRING

2+  
SPONTAN  
SAMKJØRING

2+  
SPONTAN  
SAMKJØRING



# Nasjonalt prosjekt 1.



Så langt har det vært planlagt en utvidelsen av prosjektet til å omfatte:

.Osloområdet

.Trondheimsområdet

.Stavangerområdet

.Bergensområdet

.Vestfoldområdet

Dette vil kunne gi større fart i utviklingen hvor man deler på behovet for ressurser og kostnader til å gjøre jobben i en nasjonal prosjektgruppe.

# Nasjonalt prosjekt 2.



- .Regjeringen legger opp til å tilby byområdene midler via fortsatt belønningsordninger, men også nye bymiljøavtaler med tanke på en nullvekst i biltrafikken. Ekstramidler fra staten til ytterligere satsing på kollektivtransport og gang- og sykkeltransport er planlagt til ca 2.5 milliarder/år
- .Prosjektgruppen i Bergen mente videreutviklingen av samkjøringsprosjektet burde kunne tilføres midler også gjennom denne mulighet. 1% av midlene holder lenge.
- .Så langt har det vært tenkt at det nasjonale prosjekt skulle bygges opp ved hjelp av både offentlig- og privat ekspertise kombinert med erfaringer fra Bergen.

# Nasjonalt prosjekt 3.



.Skal man lykkes i prosjektet må byområdene både dele- og forene seg om oppgavene. Samtidig også sørge for å få på kjøpet en bedre mobilitet for de uten bli i distriktene.

.Dette er først og fremst avhengig av politisk vilje og de nødvendige ressurser. Hvordan kan 1% av nevnte bymiljø-/belønningsmidler gi større gevinst enn gjennom bedre utnyttelse av de seter som er på vegen uansett?

.Blir det nok en gang nei til løsningen i neste NTP er kanskje «Samkjøring AS» løsningen hvor både lokale offentlige myndigheter og private er enige om å ta utfordringen?

# Framtidens effektivisering.



.Gjennom mer effektiv bruk av seter både i bilen, taxi (med tilhørende belønninger) og kollektivtransporten, vil det i framtiden være mulig å oppnå nærmest jevnt trafikkbelastning over 10 timer av døgnet med null rushtid. Samkjøring av gods vil bidra til det samme. Da alle vil tjene på det vil det være mulig i få dette på plass i løpet av de neste 15 år dvs. 2030. Men budskapet må «spisses» og selges med variasjoner «i beste sendetid», gang etter gang. JEG MENER DET ER MULIG. FAKTISK GANSKE ENKELT! TEKNOLOGIEN ER DER SNART.

.Da vil vi ha råd til å koste på oss et tjenlig vegnett her til lands (inkl. fullføringen av nevnte Søndre innfartsåre, slik planen var ved bomringens åpning i 1986).

.I mellomtiden får vi nærmest avgassfrie personbiler og de med «dødsskyene» må finne seg andre forklaringen på hvor de farlige gasser kommer fra enn i trafikken.

# Med alvor..



## Jeg mener:

Prosjektet Samkjøring med bil, taxi og kollektivtransport vil kunne bli minst 100 ganger mer verdt enn alt jeg har hatt befatning med gjennom i disse dager 47 års arbeid gjennom Statens vegvesen.

Men politisk vilje må til – Det heter jo «Politikk er å ville». Som regel betyr det også - bruk av mye penger. Men i dette tilfelle- det motsatte -. Pengebruk– tidsforbruk- og energiforbruk vil gå ned, miljøet blir bedre og behov for trafikkareal og ny infrastruktur reduseres.

Fikk vi nevnte 1% og beskjed om å sette i gang av vår minister ville jeg ha svart: Ja vel herr statsråd!



Mer informasjon:



[www.2pluss.info](http://www.2pluss.info)

# Til slutt 1-



Husk: «Spontan samkjøring» med parolen: «Ta setene i bruk!» må etter min mening kombineres med utbyggingen av et tjenlig veg- og gatenett, skal våre voksende byområder fungere slik vi vil i framtiden.



Mange med makt mener at bilen skal vekk og da skal den slett ikke delta i løsningen av det voksende behov for persontransport. Dette har vært en stor utfordring under jobbingen med prosjektet.

Nå trenger vi hjelp fra andre som også har makt og samtidig føler ansvar for at effektiv, rimelig og miljøvennlig transport i større grad skal bli tatt i bruk.

# Til slutt 2



For å leve trenger vi hver dag:

Luft

Mat

Vann

Energi

og

Transport

Dvs. effektivisering av persontransport er veldig viktig

dermed også samkjøring med bedre utnyttelsen av de ledige seter du finner i alle verdens voksende byer.

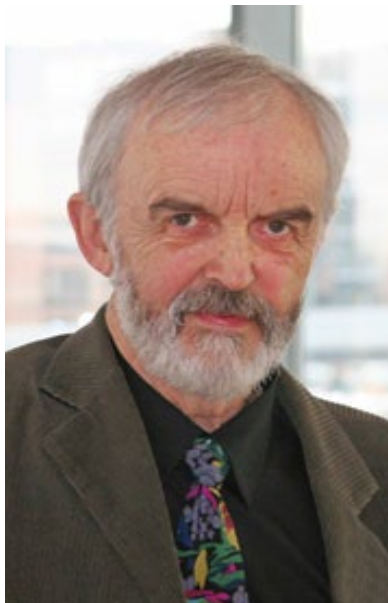
# Til slutt 3-



Finnes det i realiteten andre nye og mer  
effektive måter å ta hånd om framtidens  
transportproblemer - enn å ta i bruk  
den plassen som alt er der



TAKK FOR DU HØRTE PÅ!



Tidl prosjektleder.

Arild Eggen

[ao\\_eggen@hotmail.no](mailto:ao_eggen@hotmail.no)

+47 91749206