

# Europaveier til besvær

Post: BA-debatt, postboks 824 Sentrum, 5807 Bergen E-post: [debatt@ba.no](mailto:debatt@ba.no) Tlf: 55 23 50 00

# DEBATT

## Europaveier til besvær

**Standarden på europaveiene i Norge er blant de svakeste i hele Europa. Vi har ressurser og muligheter til å gjøre noe med det - og vi må gjøre det nå!**



**PÅ MANDAG**

**HANS MARTIN MOXNES**  
direktør for Entreprenørforeningen  
Bygg - Anlegg (EBA) og BA-spaltist.

**E**uropaveier. Tygg litt på ordet. Vi har 14 av dem i Norge. I Store norske leksikon er europaveier definert som internasjonale hovedtrafikkårer mellom europeiske land. Den første internasjonale avtalen om europaveier ble inngått i 1950, og de er nå underlagt FNs økonomiske kommisjon for Europa (UNECE).

Man skulle anta at dette regimet stiller minstekrav til standard på veiene som prydes med et skilt med «E» etterfulgt av et nummer. Det gjør det da også i bøtter og spann. For eksempel at de bygges med kvaliteter som tillater en fartsgrense på minimum 80 km/t, helst 100 km/t.

Problemet er at det ikke eksisterer sanksjonsmidler mot nasjoner som unnlater å oppfylle disse kravene. Ikke rart da at utenlandske yrkessjåfører som kjører over grensen får sjokk når de oppdager at gjennomsnittshastigheten de kan holde på våre europaveier er under 70 km/t. (65,9 km/t i 2012, ifølge Opplysningsrådet for Veitrafikken). At gapet mellom forventet og virkelig veistandard i Norge medfører mange trafikkfarlige situasjoner med sjåfører som har knappe tidsplaner de skal holde, blir en nesten uunngåelig konsekvens.

Jeg har tidligere i denne spal-



**E16:** - Man skulle anta at det finnes et minstekrav til standard på veiene som prydes med et skilt med «E» etterfulgt av et nummer. Det gjør det da også i bøtter og spann. Men det er ikke rart at utenlandske sjåfører som kjører over grensen, får sjokk, skriver Hans Martin Moxnes. ARKIVFOTO: BA

ten formidlet mine ofte blandede opplevelser og inntrykk bak rattet på norske veier, men uten å kommentere «nedetid». For eksempel erfarte man i sommer at både Arnanipa- og Gudvangtunnelen måtte passeres før klokken 2200 for å unngå omkjøring eller ufrivillig ventetid.

Hvor mange timer hvert år nettopp E16 gjennom Vestland fylke, er helt eller kolonnestengt som følge av uforutsette hendelser eller planlagt vedlikehold, har vi prøvd, men så langt ikke lyktes å få tall på. Men det kan ikke være få.

Både transportnæringen og vi privatbilister forstår at de som asfalterer eller oppgraderer tunneler må få gjort jobben sin, men veimyndighetene har et stykke å gå for å styrke forutsigbarhet og informasjon om fremkommelighet på hovedtrafikkårene. Det betyr for eksempel at næringslivet må bli hørt om planen for nattestengning i forbindelse med det fire år lange prosjektet

for oppgradering av Lærdaalstunnelen. Varetransporten til og fra den nest største regionen i landet kan ikke bli blokkert.

Erna Solberg (H) og hennes regjering gjorde samferdsel til hovedsak da den tiltrådte i 2013. Det er gjort mye bra for å øke standarden på vei og jernbane, og Nasjonal Transportplan (NTP) som ble lagt frem i 2017 bar bud om storstilt satsing frem mot 2030. Nå har imidlertid samferdselsminister Knut Arild Hareide (KrF) signalisert at knivene slipes i departementet for betydelige kutt og endringer i planlagte prosjekter i den forestående revisjonen av NTP. Det gjelder også for europaveiene.

I et innlegg i Aftenposten nylig skrev Hareide at han ikke «kan forholde seg til planen slik den ligger der i dag». Skal NTP ha en funksjon må den selv sagt være realistisk, og ikke kun fremstå som en ønskeliste for hva som kan og bør gjøres landet

rundt. Det kan likevel virke som om nye og forhøyede kostnadsestimater for investeringer Hareides forgjengere fikk på plass i NTP, har tatt «piffen» ut av satsingen på samferdsel.

Nå kan eksempelvis byggingen av sikrere og raskere vei- og banetrasé mellom Arna og Voss bli stykket opp, og Hordfast kan vi kanskje bare glemme.

For planleggerne i Bane Nor og Statens vegvesen fører slike nedskaleringer til hodebry, men neppe så mye mer. I hvert fall ikke hvis de holder til i Oslo. De går, sykler eller benytter kollektiv transport til sine kontorer, og berøres i liten grad av at europaveiene der vest fortsatt forblir «utgått på dato».

For Erna Solberg og Knut Arild Hareide, som mer enn noen andre har lagt politisk prestisje i E16 og E39, vil derimot alle forsøk på vesentlige endringer eller utsettelse av prosjektene slik de nå foreligger, frem-

stå som gigantiske løftebrudd.

I SSBs beskrivelse «Dette er Norge 2020» kan vi lese at nordmenn i 1946 i gjennomsnitt reiste fire kilometer daglig, mens tallet nå er 44 kilometer. Når vi også vet at 88 prosent av all persontransport i Norge foregår på vei, sier det seg selv at kvaliteten på veinettet ikke bare er avgjørende for at vi skal komme oss trygt fra A til B, men også for den økonomiske veksten og velferden i landet.

Arna - Voss-prosjektet har i tillegg en vesentlig dimensjon knyttet til sikkerhet, og vil også ha stor betydning for aktiviteten i anleggsnæringen.

Europaveiene står i en særstilling i det nasjonale transportsystemet, fordi de forbinder byene og regionene med hverandre. I dag rangeres standarden på E-veier i Norge blant de aller svakeste i Europa. Vi har ressurser og muligheter til å gjøre noe med det - og vi må gjøre det nå!