

INNSIKT VEIBYGGING

innsikt@aftenposten.no



I år er det 50 år siden planer for firefelts motorvei fra Oslo via Drammen og gjennom Vestfold første gang ble presentert. Og fire år til den skal stå ferdig. Må det ta så lang tid?

Hvorfor må grave-maskinene stå stille?

JOHN HULTGREN
SVEINUNG BERG BENTZRØD

«Arbeid er i gang langs hele strekningen», sier Veivesenet om motorveibyggingen langs E18 i Vestfold. Men er det riktig? På en vanlig tirsdag er det lite aktivitet å få øye på.

Mange bilister har stuset over hvorfor det tilsynelatende skjer så lite langs E18 mellom Tønsberg og Sandefjord, der to nye felt bygges ved siden av dagens trasé. Veivesenet møtes med sterke påstander om at det går mye raskere å bygge motorvei i Sverige, også i Albania.

Aftenposten har en vanlig tirsdag formiddag i september fulgt byggingen som er et prestisjeprosjekt for Regjeringen. For mens vi lenge har skrevet om hvor lang tid det tar å planlegge vei i Norge, har det vært liten oppmerksomhet rundt selve byggetiden.

Og mens Vegvesenets hjemmesider gir inntrykk av stort trykk på byggingen, fremstår aktiviteten for en legmann som liten og sporadisk. Ved 11-tiden er knapt en eneste

gravemaskin eller lastebil bemannet. Drøyt en time senere oppleves aktiviteten som ikke mye høyere.

- Hvorfor skjer det så lite på utbyggingstrekket?

- Det er et feil inntrykk, svarer Steinar Aspen (63). Han er Veivesenets prosjektleder for strekket som formelt heter Gulli-Langåker.

- Det skjer mye. Det er også det man ikke ser, som arbeid som pågår ved konstruksjoner som broer. Dessuten er dere vel klar over at veibygging ikke lenger er et manuelt arbeid. Dere må ikke forvente å se mange folk til fots som jobber. Vi bygger for et par millioner kroner om dagen.

- Men maskiner som står med lange mellomrom, er knapt bemannet på en tirsdag formiddag. På lange strekk skjer det ingenting?

- Dette er et prosjekt der vi må være spesielt fokusert på sikkerheten. Vi holder E18 åpen, der 25 000 biler hvert døgn passerer noen få meter fra der arbeidet gjøres.

- Er det sikkerhetskyn som gjør at ikke flere jobber langs strekningen?

- Det må entreprenørene svare på.

- Kunne arbeidet vært gjort raskere?

- Det er opp til entreprenørene å disponere sine ressurser. Jeg tør ikke si hverken ja eller nei.

- Det er dere som setter fristen for slutføring. Hvordan settes den?

- Ut fra erfaring. Vi kunne nok presset byggetiden ned et halvt år. Men det er bedre å

➤ **Dere må ikke forvente å se mange folk til fots som jobber. Vi bygger for et par millioner kroner om dagen.**

Steinar Aspen, prosjektleder i Vegvesenet

Lyst på mer innsikt?

Da er et abonnement på Innsikt, Aftenpostens månedsmagasin, midt i blinken. aftenposteninnsikt.no

Høsten 2014 skal motorveien være klar mellom Tønsberg og Sandefjord. Det er aktiviteter langs hele strekningen, skriver Veivesenet på sine hjemmesider. Men mange bilister som kjører langs byggeområdet daglig, har en helt annen opplevelse. FOTO: SVEINUNG BERG BENTZRØD



Fakta

Ferdig i 2014 - og i 2016

- ▶ Strekket Gulli-Langåker, eller Tønsberg-Sandefjord, ble påbegynt i fjor. Det er 24 km langt og skal koste 2,4 mrd. kroner. Som Aftenposten har omtalt, blir det fire poster for bompengereking langs strekningen.
- ▶ Strekket Bommestad-Sky, forbi Larvik, skal påbegynnes neste år og stå ferdig i 2016. Det er 6,7 km langt og ikke prissatt på Vegvesenets hjemmesider.

kutte planleggingstiden for veibygging, den kan presses ned med minst et par år.

- Finnes det enklere steder å bygge vei i Norge enn over jordene i Vestfold?
- Det er enkelt, men også problematisk fordi det ligger en trafikkert vei ved siden av. Og grunnforholdene her i Vestfold er dårlige.

- Er dere der dere skal være, tidsmessig?
- Det er vi. Den viktigste milepælen er neste sommer. Da skal trafikken flyttes over til

den nybygde veien, og vi skal rehabilitere de to gamle feltene, sier Aspen.

Vilrid Femoen, leder for politikk og strategi i Opplysningsrådet for Veitrafikken, mener veibyggingen kan gå mye raskere.

- Det burde ikke være noe problem å bygge raskere. Kontraktene har ikke noen incentiver for raskere ferdigstillelse. Det bør være en økonomisk gulrot for å bli ferdig tidlig. Da tror jeg tempoet i veibyggingen ville økt, sier Femoen. Hun mener også at byggingen vil gå raskere dersom vi konsentrerer byggingen om få, store prosjekter i stedet for å ha mindre prosjekter spredt over hele landet.

Det er stor variasjon på hvor lang tid det tar å bygge motorvei i Norge.

Før man kommer til Gulli, i retning sydover i Vestfold, kjører man fra Gutu til Kopstad. Strekket på 33 km sto ferdig i 2001. Byggingen tok 89 måneder.

Til sammenligning tok det 36 måneder å bygge 38 km med ny motorvei mellom Grimstad og Kristiansand, som ble åpnet i 2009.

Lengden og topografien langs strekningene beskrives som tilnærmet lik. Mens Gutu-Kopstad ble bygget på tradisjonelt norsk vis var Grimstad-Kristiansand et pionerprosjekt innen delvis privat, delvis offentlig veibygging.

john.hultgren@aftenposten.no
sveinung.bentzrod@aftenposten.no

På nett

Se video fra byggingen av Gulli-Langåker på ap.no

- Kan forstå at det virker sånn

Gunnar Sørebo (62) er prosjektsjef hos Skanska for de 10 km som selskapet bygger mellom Gulli og Langåker. Resten bygges av Veidekke og NCC. Sørebo har holdt på med veibygging i Norge siden 1972.

- Forstår du at folk som reiser langs byggeplassen opplever at det arbeides litt sånn her og der?

- Ja, det kan jeg forstå. Det kan virke sånn. Men det er en rekke forklaringer på at vi bygger som vi gjør, sier Sørebo, og lister opp:

- På vårt strekk har vi mange kryssende konstruksjoner. Ti gamle broer skal rives og erstattes med åtte nye, pluss noen for vilt.

- Vi må forholde oss til flere rekkefølgebestemmelser, som sier når vi kan rive og bygge broene, både av hensyn til dem som bor i nærheten og er avhengig av å komme over, og til næringsinteresser.

- Deler av arbeidet er i en avslutningsfase, der vi gjør mindre arbeider, og der det kan se ut som om det står stille innimellom.

- Vi må også gjøre ting på bestemte tider av året for å unngå frost i grunnen på utvalgte steder.

- Kunne likevel jobben vært gjort raskere?

- Jeg tror ikke det. Jeg opplever at vi har stramme tidsfrister.

- Men om dere satte på flere maskiner og flere folk, jobbet større deler av døgnet?



- Vi kunne ha presset byggetiden ned med et halvt år. Men det er mer å hente på å kutte i planleggingstiden, sier Steinar Aspen, Vegvesenets prosjektleder for strekningen Gulli-Langåker.

- Vi har bestemmelser for hvor lenge vi kan jobbe av hensyn til lokalbefolkning. Men spørsmålet er relevant. Vi kunne sikkert gjort ting annerledes.

- Gitt at det er korrekt at topografi og grunnforhold er omtrent det samme, hvorfor gikk det så mye fortere å bygge 38 km i Vest-Agder, enn 33 km i Vestfold?

- Dette er mer en byggherresak. De bestemmer parseller og frister. Men det er vanskelig å bygge ved siden av vei som er i bruk.

- Om Veivesenet hadde sagt at Gulli-Langåker skulle stå ferdig våren 2014, eller høsten 2013, ville dette vært mulig å få til?

- Det er forhold som ligger utenfor mitt område å svare på, sier Sørebo, som avslutter:

- Vi ønsker at det skal se ut som effektiv drift, det vi gjør langs E18.

- Vi har noe å lære av Albania

Det falt Veivesenet tungt for brystet da Aftenposten i 2008 fortalte at Norge hadde havnet bak det lutfattige landet i en oversikt det norske nettstedet bedreveier.org hadde satt opp.

De hevdet at Norge tross alt hadde bedre veier enn Albania.

Men en av dem som pendler langs E18 gjennom Vestfold, er Bård Hoksrud, nestleder for Frp i Transportkomiteen på Stortinget. Tirsdagen da Aftenposten kjørte Gulli-Langåker, var han på vei til nettopp Albania.

Brukte 15 færre år

Herfra rapporterer han at bygging av hovedveier i landet er imponerende.

- Tidligere tok det 8-9 timer å kjøre fra hovedstaden Tirana til Pristina i nabolandet Kosovo. Nå tar det 2-2,5 timer på en motorvei med topp standard, og med en betydelig tunnel som holder skyhøyt nivå, sier Hoksrud.

- E18 gjennom Vestfold er ca. 8 mil lang. Når firefelt er klar hele veien har det tatt 19 år å bygge. I Albania på én strekning med 15-17 mil, har de brukt ca. 3 år, med tyrkisk og amerikansk byggehjelp. I Norge tar planleggingen mange år. I Albania går veiplanlegging unna på ett år eller



Bård Hoksrud, nestleder for Frp i Transportkomiteen på Stortinget. FOTO: ERLEND AAS/NTB SCANPIX

mindre. Jeg sier ikke at vi bør adoptere alle Albanias løsninger, men vi har nok noe å lære, sier han.

- Tragisk byggetempo - Hvordan opplever du byggetempoet langs Gulli-Langåker?

- Jeg synes det er tragisk. Hver gang jeg kjører her, står maskiner stille. Det er ingen aktivitet. Man burde drive mer døgnkontinuerlig drift. Jo raskere en vei er klar, jo bedre er det for bosetningen rundt, næringslivet og for sikkerheten, sier Hoksrud.