



Statens vegvesen

Studietur Skottland 2009

-en studie av felles utfordringer

RAPPORT



Region nord
Dato: 18. november 2009

INNLEDNING	3
TURENS DELTAKERE	3
BAKGRUNN FOR SØKNAD OM REISESTIPEND	4
PROGRAM FOR TUREN	5
SØNDAG 21. JUNI 2009	5
MANDAG 22. JUNI 2009	5
TIRSDAG 23. JUNI 2009	5
ONSDAG 24. JUNI 2009	6
TORS DAG 25. JUNI 2009	6
FORBEREDELSE	7
KONTAKT INTERNT I VEGVESENET	7
KONTAKT EKSTERT	7
PRAKTISKE FORBEREDELSE	7
FØRSTE DAG	8
MØTE MED TRANSPORT SCOTLAND	8
OMVISNING	12
TRAFFIC SCOTLAND	12
ANDRE DAG	13
MØTE MED SCOTLAND TRANSERV	13
SCOTLAND TRANSERV SIN KVALITETSPOLICY	14
SCOTLAND TRANSERV SIN HMS-POLICY	15
SCOTLAND TRANSERV SIN MILJØ-POLICY	15
LUNSMØTE MED HIGHLAND COUNCIL	16
OMVISNING PÅ DEPOT	17
TREDJE DAG	21
LITT OM ROAD SAFETY SCOTLAND	21
KAMPANJER	21
SKOLE OG UTDANNING	22
TRAFIKANTER	22
EN IMPROVISERT DAG	23
SYKLISTER	23
VEGARBEID	25
UHELLET	26
ERFARINGER FRA TUREN	27

FUNKSJONSKONTRAKTEN TIL SCOTLAND TRANSERV SETT I FORHOLD TIL NORSKE	
FUNKSJONSKONTRAKTER	27
TRANSPORTABLE INFORMASJONSTAVLER	28
MØTE MED HIGHLAND COUNCIL	29
VEDLEGG	30
<hr/>	
VEDLEGG 1: SØKNAD OM STIPEND	30
VEDLEGG 2: VARIABLE SKILT – FORHÅNDSDEFINERTE MELDINGER	31

Innledning

Turens deltakere

Navn: **Bente Svendsen**
Utdanning: Ingeniør, Høgskolen i Narvik, 2006
Stilling: Byggeleder
Arbeidsoppgaver: Oppfølging av funksjonskontrakt
Arbeidssted: Region nord, Nord-Troms og Vest-Finnmark distrikt, Plan og Byggherreseksjonen, Alta.

Navn: **Karl Martin Eriksen**
Utdanning: Ingeniør, Høgskolen i Narvik,
Stilling: Overingeniør/Byggherre
Arbeidsoppgaver: Oppfølging av funksjonskontrakt
Arbeidssted: Region nord, Nord-Troms og Vest-Finnmark distrikt, Plan og Byggherreseksjonen, Storslett

Navn: **Kristian Øvernes**
Utdanning: Adjunkt, Høgskolen i Finnmark, 2004
Stilling: Trafikksikkerhetskoordinator
Arbeidsoppgaver: Trafikksikkerhet
Arbeidssted: Region nord, Nord-Troms og Vest-Finnmark distrikt, Plan og Byggherreseksjonen, Alta

Navn: **Maria Haga**
Utdanning: Master i Samfunnsplanlegging, UiT, 2007
Stilling: Planlegger
Arbeidsoppgaver: Kollektiv, sykkel, utarbeide planer, prosjektledelse.
Arbeidssted: Region nord, Nord-Troms og Vest-Finnmark distrikt, Plan og Byggherreseksjonen, Alta

Bakgrunn for søknad om reisestipend

Vi bestemte oss for å søke om reisestipend i oktober 2008. Nedenfor er utdrag fra søknaden:

Bakgrunnen for søknaden er ønsket om å høste erfaringer fra Roadexprosjektet som ble etablert i 1998. Roadex er et samarbeidsprosjekt mellom private og offentlige vegaktører i de nordlige deler av Europa. Hovedmålet for Roadex er: "Creating effective technical exchange & co-operation between road districts in the Northern Periphery of Europe." ¹

Prosjektet har fokusert på lavtrafikkerte veier i nordlige deler av Europa. Disse veiene er svært viktige transportårer i lavt befolkede områder, og har stor betydning for sysselsetting, industri, turisme og opprettholdelsen av disse samfunnene. Det å opprettholde disse veiene i god stand er en forutsetning for bærekraftig utvikling i distriktene.

I Nord-Troms og Vest-Finnmark distrikt står vi overfor mange av de samme utfordringene som i de nordlige delene av Skottland. Distriktet er langstrakt, og er preget av spredt befolkning, og de lavtrafikkerte fylkesveiene er viktige transportårer. Hensynet til framkommelighet og trafikksikkerhet gjennom planlegging og drift- og vedlikehold av veiene er sentrale arbeidsoppgaver for oss.

For å lære mest mulig av prosjektet ønsker vi å reise som en tverrfaglig gruppe bestående av personell med planlegger- og byggherrekompetanse samt en trafikksikkerhetskoordinator. Vi håper med dette å høste bred erfaring fra kompetansmiljøer med tilsvarende utfordringer som oss.

Studieturen varte i tre dager, og det var derfor begrenset hva vi kunne se på, og hvor dypt vi kunne gå inn i organiseringen av det skotske vegsystemet. Vi valgte oss derfor ut noen problemstillinger som vi mente både vi, distriktet, og regionen kunne tjene på å vite mer om. I korrespondansen med de skotske aktørene la vi vekt på hvor vidt de kunne gi oss innspill på hvordan de gjør prioriteringer mellom vedlikehold, nyinvesteringer og framkommelighet på veier som både skal tjene infrastruktur, industri og velferd for innbyggere i lavt befolkede områder. Gjennom forarbeidet fikk vi forståelsen av at de skotske veimyndigheter ville møte oss med medarbeidere som hadde like arbeidsområder som vi i gruppen hadde.

¹ <http://www.roadex.org/> (28.11.2008)

Program for turen

Søndag 21. juni 2009

11:20 Avreise med fly fra Alta
19:55 Ankomst Edinburg

Drosje til hotellet.
Middag

Mandag 22. juni 2009

08:15 Tog fra Edinburgh til Glasgow

10:00 Oppmøte Transport Scotland i Buchanan House, Glasgow

10:00 Møte med Graham Edmund og hans kolleger

- ✓ Introduksjon og kaffe
- ✓ Presentasjon Maria og Kristian
- ✓ Presentasjon Graham Edmund
- ✓ Presentasjon Bil Valentine
- ✓ Presentasjon Donald Morrison
- ✓ Presentasjon John Withers

13:00 Lunsj

14:00 Fremvisning av datasystem for oppfølging av entreprenøren

14:30 Oppmøte hos Traffic Scotland

- ✓ Presentasjon av Traffic Scotland
- ✓ Fremvisning av vegtrafikksentralen

16:30 Avslutning

Tog tilbake til Edinburgh

Tirsdag 23. juni 2009

08:00 Tog fra Edinburgh til Perth

09:30 Møte med Graham Edmund på jernbanestasjonen

10:00 Oppmøte hos Scotland TranServ

- ✓ Presentasjon av Norrie Westbrook
- ✓ Presentasjon av Ian Ross
- ✓ Presentasjon av Andy Fraser

- 12:00 Kjøretur til Kinguissi langs A9
- 13:30 Lunsj og møte med Highland Council
- 14:30 Omvisning på deponi
- 15:30 Kjøretur tilbake til Perth
- 17:00 Tog tilbake til Edinburgh

Onsdag 24. juni 2009

- 09:00 Møte med Road Safety Scotland
✓ Møte med direktør
- 12:00 Lunsj
- 13:00 Presentasjon av Road Safety Scotlands satsningsområder:
✓ Kampanjer
✓ Skole og utanning
✓ Trafikanter
- 15:00 Avslutning

Torsdag 25. juni 2009

Torsdag var hjemreisedag.

Forberedelse

Kontakt internt i vegvesenet

Vi snakket med flere som hadde vært på studietur tidligere når vi forberedte søknaden om reisestipend. Vi fikk mange gode tips om hvordan vi burde forberede oss, hva vi burde legge vekt på, og hva vi kunne forvente når vi reiste til Skottland. Vi hadde særlig utbytte av å snakke med de som var på studietur til Skottland i 2008. De hadde mange nyttige erfaringer å dele med oss.

Vi kontaktet info i region nord for å høre om det var noen spesielle representasjonsgaver eller andre ting vi skulle ha med oss når vi skulle representere vegvesenet i utlandet. Vi fikk beskjed om at det var opp til oss selv og velge hvilke gaver vi ville gi, og om vi tok med noe vegvesenmateriale.

Vi kontaktet internasjonal stab og fikk tilgang til en power point presentasjon av Statens vegvesen på engelsk. Vi tok utgangspunkt i denne presentasjonen når vi forberedte våre innlegg i Skottland.

Kontakt eksternt

Etter at vi hadde fått innvilget søknaden om stipend sendte vi en forespørsel til Transport Scotland og Road Safety Scotland. I henvendelsen beskrev vi hvem vi var, og hva vi ønsket å oppnå med en studietur til Skottland.

Praktiske forberedelser

En del av de praktiske forberedelsene var å ordne med representasjonsgaver. Vi ønsket å ta med representasjonsgaver som både representerte Statens vegvesen og distriktet vårt. Vi tok kontakt med Hege Lysholm som jobber på Turistvegprosjektet, og fikk oversendt fire eksemplarer av boken Omveg/ Detour. Boken er en illustrasjon av vegene som inngår i turistvegprosjektet, og har mange flotte bilder av norske veger og norsk natur.

Vi kjøpte også inn konfekt fra Northern Delight, et sjokolademakeri i Alta som bruker lokale råvarer i produksjonen. I tillegg til dette kjøpte vi tre samekniver til de som hadde bidratt mest til studieturen vår.

Berg Hansen reisebyrå hjalp oss med å bestille hotell og flybilletter.

Vi gjorde research på internett, og fant informasjon om togtider og kart, samt informasjon om Transport Scotland, Scotland TranServ og Road Safety Scotland på følgende sider:

<http://www.scotlandtranserv.co.uk/>

<http://www.transportscotland.gov.uk/>

<http://www.srsc.org.uk/>

<http://www.visitscotland.com/>

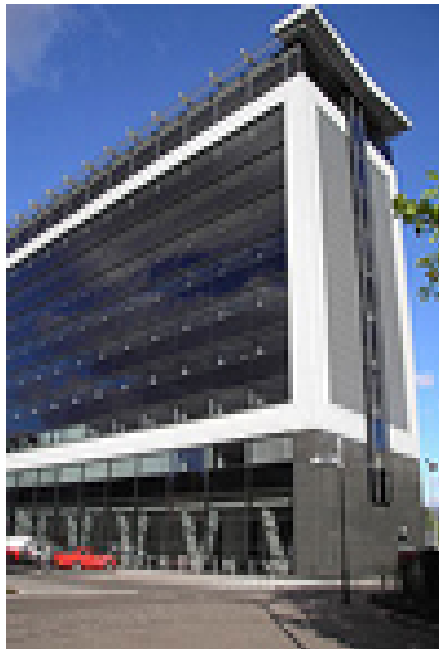
<http://www.scotrail.co.uk/content/timetables.html>

Første dag

Møte med Transport Scotland

Transport Scotland har sitt hovedkontor i Buchanan House i Glasgow der det arbeidet 600 mennesker. Transport Scotland tilsvarende på mange måter det norske Vegdirektoratet. Transport Scotland har ikke noen egen byggherrefunksjon, men har lagt dette ut på anbud. Samarbeidet mellom Transport Scotland og entreprenørene følges opp av en uavhengig innleid tredje part. De tar seg også av all fakturering mellom partene. Transport Scotland har ansvar både for veg og jernbane i Skottland.

Før vi dro til Skottland hadde vi fått informasjon om hvordan vi skulle finne veien fra Edinburgh til kontorlokalene i Glasgow. Da vi nærmet oss Buchanan House begynte vi å innse at kleskodene blant foretningsfolk i Skottland var noe annerledes enn i Norge. Vi måtte derfor legge turen innom nærmeste klesbutikk for å gjøre oss mer presentable.



Vel fremme ble vi tatt godt i mot av Graham Edmond, som skulle være vår vert disse dagene. Edmond er direktør for *Network Maintenance* og hadde satt opp et program for dagen som bestod av tre hoveddeler. Første punkt var et møte med Edmonds medarbeidere hvor både de og vi presenterte våre arbeidsområder. Etter lunsj fikk vi en omvisning på Buchanan House, før vi dro til Traffic Scotland sine lokaler for en introduksjon og omvisning der.

På det innledende møte stilte Edmond sammen med fire av sine avdelingsdirektører. I forkant av studieturen hadde vi ikke klart å kommunisere vårt ansvarsnivå i Statens vegvesen. Representantene fra Transport Scotland hadde nok derfor en forventning om at vår organisatoriske plassering var på et høyere nivå. Dette gjorde at studieturen fikk et litt annet perspektiv enn det vi var forberedt på.

Edmond var *Head of Network Maintenance i Trunk Roads Network Management Directorate*. Med seg hadde han fire direktører som hadde ansvaret for hver sin avdeling. Tre av disse bidro med innlegg om sine avdelinger. Bill Valentine var leder for *Bridges section*, Donald Morrison var leder for *Asset management and finance*, og John Withers var leder for *Area Manager North*.



Møtet ble startet av Maria og Kristian som hadde et 20 minutters innlegg hvor de fortalte om organiseringen av Statens vegvesen, våre visjoner, mål og satsningsområder. Det ble lagt vekt på å få fram momenter som klimatiske utfordringer i forhold til drift og vedlikehold, topografi, næringer, industri og bosetningsmønster. Nord-Troms og Vest-Finnmark distrikt ble også presentert. Her ble likhetene mellom vårt distrikt og Skottland vektlagt.

Etter dette informerte Transport Scotland om hvordan de er organisert, hvilke mandat, mål og visjoner organisasjonen har, og hvilke utfordringer, løsninger og syn på fremtiden de legger til grunn for sine avgjørelser.

Bill Valentine fortalte kort om sin seksjon som hadde ansvaret for 5700 konstruksjoner, hvorav 2000 var bruer og 3700 var kulverter og andre konstruksjoner. Han fokuserte særlig på de utfordringene de sto overfor på grunn av klimaendringene. De så en endring i stadig flere flom og ras, samt større slitasje på konstruksjonene som følge av klima. Det var et veldig spenn mellom de ulike konstruksjonene de hadde ansvaret for. Enkelte bruer var store og komplekse, mens andre var gamle steinbruer med kun et kjørefelt. Disse var vernede, noe som la begrensinger på hvordan de kunne vedlikeholdes.

Donald Morrison fortalte om hvordan Transport Scotland planla og styrte økonomien i forhold til de rammer gitt av den skotske regjering. De hadde ansvaret for å følge opp kontrakten med Performance Audit Group (PAG), som er det selskapet som blant annet fulgte opp entreprenørenes arbeid og økonomistyringen mellom Transport Scotland og entreprenørene. Morrisons avdeling kan i stor grad sammenlignes med det strategiavdelingen i Statens vegvesen arbeider med. Transport Scotland arbeider etter følgende mål:

“To focus Government and public services creating a more successful country, with opportunities for all of Scotland to flourish, through increasing sustainable economic growth.”

“Strategic Objectives - wealthier and fairer Scotland, healthier Scotland, safer and stronger Scotland, smarter Scotland, greener Scotland.”

Morrison presenterte følgende modell for de økonomiske rammene Transport Scotland måtte forholde seg til. De røde feltene viste områder som måtte gjennomføres for å opprettholde en minimum standard. De grønne feltene er nyinvesteringer i form av politiske og lokale handlingsplaner. De hvite feltene representerer det de kan få gjennomført dersom de får tilført ekstra bevilgninger.

Routine and Winter Maintenance	Structural Repairs	Roads Improvements	DBFO
Reactive •All monthly cyclic activities including grass cutting litter picking, gully emptying and the like •provision of winter service including forecasting, decision making, standby facility and treatment •keeping the network safe in the short term including safety inspections, Cat 1 defect repairs, hazards and emergencies •indemnity provision £55m	•Priority Schemes identified in our Pavement Management System and Bridges Database from Annual Road Condition Surveys and Inspections. Schemes are ranked according to Residual Life and/or number of defects present £60m	•Priority Schemes identified in the TR NMD Motorways and Trunk Roads Minor Road Improvement Schemes Programme. •Network Operations including maintenance and enhancement of Motorway Communications Infrastructure and driver information technology •Road Safety (AIP) Schemes aligning with our Strategic Road Safety Plan £35m	•Annual payments to the M6 and M77 DBFO Concessionaires – Autolink and Connect £42m
Planned •repairs to life expired infrastructure including faded signs, road markings, clogged drains, defective lighting, safety barrier and the like - Cat 2 defects £25m	•Priority Schemes identified in our Pavement Management System and Bridges Database from Annual Road Condition Surveys and Inspections. Schemes are ranked according to Residual Life and/or number of defects present £20m	•As above – the remainder of the committed programme beyond a do-minimum level which could be deferred to the next financial year. £14m	Total - Do-minimum £192m Total – Best Appropriate Practice - £251m

- Contractual/Duty of Care Do-Minimum
 - Political/local Commitments or published Action Plans

Kilde: Donald Morrison, Transport Scotland, 22. juni 2009.

Omvisning

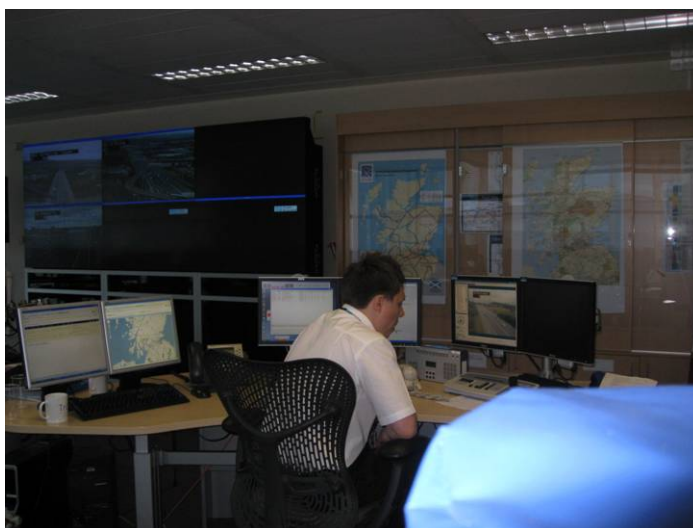
Etter lunsj fikk vi en omvisning i det åpne kontorlandskapet der Edmond var leder. På omvisningen fikk vi en kort innføring i datasystemet for oppfølging av entreprenøren. I dette systemet legges alt av mangler og avvik for deretter å holde de som fører tilsyn med dette à jour når disse blir lukket. Systemet virket på oss som en blanding og videreutvikling av Widkon og NVDB. Det var et raskt og detaljert systemet med et enklere brukergrensesnitt enn våre systemer.



Traffic Scotland

Etter omvisningen på Buchanan House ble vi kjørt med taxi til Traffic Scotland. Her fikk vi en kort innføring i systemet de har for overvåking, og varslingsrutinene dersom uventede hendelser oppstår på vegnettet. En av utfordringene for en slik enhet er på kortest mulig tid å få ut relevant informasjon til trafikantene. Dette innebærer at informasjonen de får inn må komme hurtig og være korrekt. Som i Norge bruker enheten internett, sms-tjenester, radio, tv og annen lokalmedium aktivt for å få ut informasjonen. I tillegg til dette bruker de elektronisk skilting for å informere om for eksempel det må innføres midlertidige omkjøringer ved uventede hendelser på vegen. Noen av disse skiltene er fastmonterte, men det er også en god del transportable skilt som blir plassert ut ved behov. Når de ikke har trafikkmeldinger å formidle blir skiltene brukt til holdningsskapende info som vist i vedlegg 2.

Etter presentasjonen var det tid til en liten omvisning for å se i praksis hvordan de jobbet, og systemet de brukte. De besvarte telefoner fra trafikkantene, la ut trafikkmeldinger på deres nettside, og håndterte kontakt med media. De hadde en egen radioreporter som rapporterte direkte fra deres lokaler. På den måten kunne de nå ut til radioens lyttere med sist oppdaterte vegmeldinger. Vi konkluderte med at dette minner om vegtrafikksentralen i Norge og det arbeidet de gjør.



Andre dag

Møte med Scotland TranServ

Vi stod tidlig opp og fikk en solid frokost. Været var upåklagelig. Kom oss på toget og dro opp til Perth nord for Edinburgh. Der ble vi møtt av Edmond Graham og Norrie Westbrook som kjørte oss til Scotland TranServ. Der ble vi tatt vel i mot av Westbrook og hans kolleger og gitt en times orientering om firmaet, deres oppgaver samt samarbeidet med Transport Scotland.

ScotlandTranServ
A Balfour Beatty Mouchel Joint Venture



En del av den stedlige toppadministrasjonen hos Scotland TranServ i møte med oss.

Scotland TranServ er et "joint venture" fellesskap mellom *The Balfour Beatty Group* og *Mouchel Group* og har sitt hovedkontor i Perth. Begge organisasjonene har lang erfaring i arbeid for *Transport Scotland*.

Scotland TranServ har ansvaret for drift og vedlikehold av hovedvegnettet i Nord-vest Skottland. Kontrakten er mellom Scotland TranServ og Transport Scotland, og startet 1.april 2006 og går over 5 år med opsjon på 2 ekstra år. Kontrakten omfatter et vegnett på 1.369 km og en årlig pris på ca £27 mill. Kontrakten inkluderer ca 2.300 større vegobjekter og 1.300 bruer.

Kontrakten inkluderer i store trekk:

- Rutinemessig inspeksjon av vegnettet inkludert sikkerhetsmessig og strukturell inspeksjon av vegobjekter
- Vinterdrift / vedlikehold
- Alt rutinemessig og periodisk vedlikehold
- Strukturelt vedlikehold av veger og bruer
- Forbedringer av vegnettet (mindre ombygginger og standardheving)
- Miljøtiltak (søppel etc.)
- Grøntvedlikehold
- Drift og vedlikehold av vegbelysning og trafikksignaler
- Drift av skilt
- Drift av gang- og sykkelvegnett
- Drift og vedlikehold av rekkverk



Åpent kontorlandskap ved Scotland TranServ sitt hovedkontor i Perth.

Scotland TranServ sin kvalitetspolicy

For å tilfredsstille kravene til Transport Scotland har Scotland TranServ innført en kvalitetspolicy som kort oppsummert inneholder følgende punkter:

- Forstå nåværende og kommende behov hos byggherren, møte deres bestillinger og jobbe for å tilfredsstille deres forventninger på alle plan.
- Vedlikeholde en god ledelse og internt arbeidsmiljø for å motivere medarbeiderne til å jobbe for en leveranse av kontraktsarbeidet i henhold til ISO 9001.
- Sikre god dokumentasjon i alle ledd.
- Sikre adekvat kompetanseheving i alle ledd i bedriften.
- Benytte målstyringssystemer for å sikre best mulig effektivitet.

Scotland TranServ sin HMS-policy

HMS er en høyt prioritert del av kontrakten og blir godt ivaretatt hos Scotland TranServ. Innenfor dette området er det også utviklet en klar policy med en rekke underordnede dokumenter helt ned til identifisering av risiko i alle ledd. De har en klar målsetning om å redusere antall arbeidsulykker til null innen 2012. For å nå dette målet har de startet kampanjen Zero Harm. Kampanjen retter seg mot alle ansatte i Balfour Beatty, deres samarbeidspartnere og underleverandører uansett hvor i verden de måtte jobbe. Dette var noe vi fikk oppleve da vi senere på dagen besøkte et av depotene til Scotland TranServ.



Skilt på Scotland TranServ sine kjøretøyer gir trafikantene mulighet til å gi tilbakemelding på kjøringen etc.

Scotland TranServ sin Miljø-policy

Scotland TranServ ser at deres kontraktsarbeid har både direkte og indirekte påvirkning på miljøet, og arbeider for en kontinuerlig forbedring av sine arbeidsoperasjoner og valg av innsatsvarer for å redusere miljøpåvirkning.

Tiltak som kan nevnes er:

- Valg av miljøgodkjente produkter i alle ledd, og fra miljøvennlige produsenter
- God kommunikasjon med lokale miljøvernmyndigheter
- Overvåke luft og vannforurensning i sårbare områder
- Energieffektiv drift av vegnettet
- Avfall til gjenvinning
- Bidra til forskning på ny miljøvennlig teknologi



Klar til avgang fra Perth og opp til et depot.

Etter møtet satte vi oss i biler og kjørte i halvannen time nordover til Kinguissie, der Scotland TranServ har et av sine depot. På turen var vi fordelt i flere biler og fikk anledning til å snakke med sjåførene om det vegnettet vi kjørte langs. Dette var også en god anledning til å ta opp forhold som knytter seg til drift og vedlikehold, trafikksikkerhet og andre relevante problemstillinger.

Lunsmøte med Highland Council

I Kinguissie hadde vi avtalt et lunsmøte med Highland Council som tilsvarer fylkeskommunen i Norge. Møtet ble avholdt på en lokal pub, med skotsk lunsj og god stemning. Det viste seg fort at Highland Council har mange av de samme utfordringene som vi har når det kommer til prioriteringer av vedlikehold og nyinvesteringer som våre fylkeskommuner. Det har blitt sagt i Norge at det ikke er noen som har det så travelt som død laks. Næringslivets interesser påvirker i stadig økende grad forventningene til fremkommelighet og vegstandard på lavtrafikkerte fylkesveger.

Representantene fra Highland Council kunne fortelle at de sto overfor de samme utfordringene som oss. Disse knyttet seg både til skogbruksnæringen og fiskeri. De forsøke å gjøre prioriteringer basert på ulike behov, og ikke bare ÅDT på strekningene. Mange av vegene de har ansvaret for er svært viktige samferdselsårer for befolkningen i The Highlands. De klarte ikke å leve opp til de gode intensjonene sine, da lave bevilgninger gjorde det nødvendig å prioritere høyt befolkede områder og vedlikeholdsetterslepet på strategisk viktige lavtrafikkerte vegene. Det var interessant å diskutere felles erfaringer knyttet til ønske om å levere gode tjenester, og knappheten på ressursene som alt for ofte setter en stopper for de gode intensjonene.

Omvisning på depot

Etter lunsj var det befaring på depotet til TranServ.

Når vi kom til depotet fikk vi se hvordan Zero Harm kampanjen kom til uttrykk. Ved inngangen til området var det en tavle som fortalte om hvor mange dager som var gått siden siste arbeidsuhell.



Skilt ved hovedport som forteller om antall skadefrie dager ved depotet.

På grunn av stor trafikk på enkelte motorveier er depotet rikelig utstyrt med sperreutstyr, bufferbil og variable skilttavler med ferdigdefinerte tekster (se vedlegg nr 2).



Bufferbil (støtpute).



Variabel skilt-tavle (se vedlegg)

For øvrig er utstyret det man kan forvente å finne på et slikt depot. Det er tydelig at vinteren ikke kan sammenlignes med nordnorske forhold. Riktignok finnes noen få mindre snøfresere, mens brøyteutstyret er laget av plast og med enkelt skråskjær.

Det er sørpeføre som er det gjennomgående problemet i denne delen av landet.



Brøyteutstyr i plast



Strøaggregat



Mindre freseaggregat.

Hele omvisningen fortsatte i en uformell tone med informasjonsutveksling begge veier. Mot slutten av omvisningen overrakte vi en hilsen til representantene fra både Transport Scotland, Highland Council og Scotland TranServ som hadde viet dagen til vår nysgjerrighet.



Representanter fra Scotland TranServ og Transport Scotland og Highland Council og oss.

Tredje dag

På agendaen denne dagen sto et møte med Road Safety Scotland. Dette møtet ble dessverre avlyst i siste liten, men vi velger likevel å ta med en kort presentasjon av organisasjonen. Dette fordi organisasjonen arbeider med mange av de samme problemstillingene som Statens vegvesen har fokusert på i våre kampanjer. Road Safety Scotland har tilsvarende funksjon i Skottland som Trygg Trafikk har i Norge.

Litt om Road Safety Scotland

Organisasjonen ble etablert i 1985 under navnet Scottish Road Safety Campaign. Road Safety Scotlands får økonomisk støtte fra skotske myndigheter til sin virksomhet. Utvikling og koordinering av trafikksikkerhetstiltak og kampanjer er hovedarbeidsoppgavene til organisasjonen. Road Safety Scotland arbeider tett med lokale myndigheter og skotsk utrykningspoliti. Organisasjonen har et årlig budsjett på ca 20 mill kr.

Organisasjonen arbeider i dag inn mot følgende tre problemområder:

1. Kampanjer
2. Skole og utdanning
3. Trafikanter

Kampanjer

Road Safety Scotland driver flere kampanjer. Vi vil i det følgende kort presenter bakgrunnen for de som sammenfaller med norske satsningsområder.

Fart:

Speed is a factor in almost all accidents, even if not the primary cause, it can be a contributory factor and it certainly plays a major part in the resultant casualty severity. Tackling the use of excessive and inappropriate speed is a priority for Scottish Police Forces and for Road Safety Scotland. It has been shown that even slight reductions in average speeds can have a significant reduction in casualty numbers.

Promille og rus:

The dangers of drinking and driving are well known but, in spite of the legislation now being in place for 40 years, it still accounts for around 40 deaths and 170 serious injuries each year in Scotland (DfT estimates).

The drugs and driving campaign arose in response to a report published in 2001 into recreational drug use. The report showed that some 9% of 17-39 year-old drivers reported that they had driven under the influence of drugs.

It found that many people were ignorant about the legal aspects of drug-driving and police enforcement techniques. It also found that many people who take drugs and drive do not believe that it affects thier driving ability.

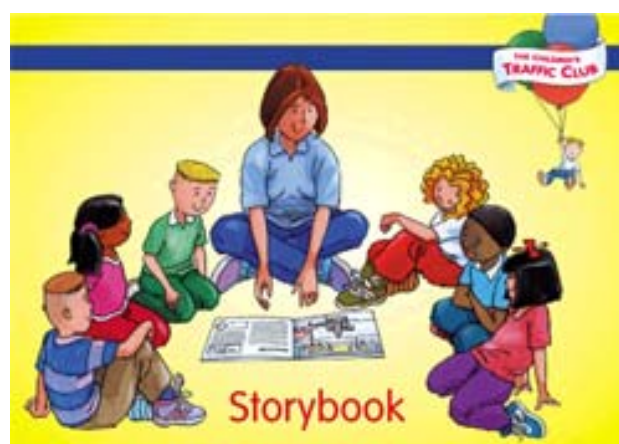
Ungdomsulykker:

Each year over 3,500 young drivers are involved in road accidents. For many of these drivers the crashes result in their deaths or serious injury as well as the death and serious injury of their passengers. Many young drivers feel over-confident in their ability, meaning that they will take many more risks than older, more experienced drivers. This is particularly evident in the over-representation of young drivers in single vehicle 'loss-of-control' crashes, whereby the young driver is going too fast for the conditions and leaves the road.



Skole og utdanning

Road Safety Scotland utvikler og produserer en rekke læremidler som er beregnet for barnehager og skoler i Skottland. De utvikler også læremidler for elever med spesielle behov. De fleste av læremidlene er knyttet og mot det nasjonale rammeverket for skolene slik at det skal være lettere for lærere å bruke materiellet samtidig som de oppnår mål i læreplanverket.



Trafikanter

Road Safety Scotland er opptatt av sikkerheten til alle grupper av trafikanter og har derfor utviklet råd og veiledning som retter seg spesifikt mot enkeltgrupper. Dette er forgjengere, syklister, sjåførere, motorsyklister og ridende.

En improvisert dag

Da det ikke ble noe av det planlagte møtet med Road Safety Scotland valgte vi å bruke dagen til en befaring av bygatene i Edinburgh.

Syklister

Vi satte oss to mål for denne improviserte dagen. Det ene var å se på hvordan de tilrettelegger for syklister. Dette var spesielt interessant for oss da to i gruppen er direkte involvert i prosjekter som går på etablering og merking av sammenhengende sykkelvegnett i Alta og Hammerfest.



Det første vi merket oss var at ingen brukte sykkelhjelm i Edinburgh. Bildet over viser krysningsfelt for syklister belagt med rød asfalt samt sykkelfelt på venstre side av vegen.



Vi fikk inntrykk av at sykkelrutene både inne i Edinburgh og mellom de større byene i Skottland var godt merket. Inne i byen var det i tillegg til skilting også markert med rød asfalt hvor sykkelrutene gikk.



Bildene over er at et krysningspunkt for syklistere og en gangbro som inngikk i det lokale sykkelvegnettet.

Vegarbeid

To av medlemmene i gruppen er byggeleder for hver sin funksjonskontrakt i distriktet. Vi valgte derfor å se nærmere på hvordan de sikret og organiserte vegarbeidsområder inne i bykjernen. Det var lite arbeid som foregikk inne i byen i det tidsrommet vi var der. Men vi fant et sted hvor man holdt på med å grave i deler av vegbanen og fortauet. Resultat var at både tett bytrafikk og myke trafikanter var tvunget til å benytte seg av de samme arealene når de beveget seg forbi anleggsstedet.



Dette problemet løste man gjennom to tiltak. Først med god merking av stedet. Siden ved å sette opp porter som ble lukket opp og igjen for å skille og lede harde og myke trafikanter trykt og effektivt forbi anleggsstedet.



Skiltene som varslet om farene i forbindelse med vegarbeid var transportable slikt med lysmarkering og aktuell tekst.

Uhellet

Mens vi ruslet rundt på Royal mile hørte vi plutselig at det hylte i dekk og singlet i glass rett bak oss. To biler kjørte inn i hverandre, heldigvis uten personskader.



Sindige som bare briter kan være ordnet man i ro og mak opp i skadepapirer.



Hvor vidt denne brosteinsleggingen rett foran uhellsstedet hadde noe med uhellet å gjøre skal være usagt. Om ikke annet kan det kan godt tenkes at det roet ned sjåførene etter uhellet.

Erfaringer fra turen

Funksjonskontrakten til Scotland TranServ sett i forhold til norske funksjonskontrakter

Kontrakten mellom Scotland TranServ og Transport Scotland er på mange måter lik den norske funksjonskontraktsformen. Av det som er annerledes i den Skotske kontrakten kan nevnes:

- Større kontraktsområde (nesten 1400 km).
- Øket vedlikeholdsomfang på bruer (strukturelt vedlikehold).
- Inkluderer en større del av tynge vedlikehold og mindre investeringstiltak.
- Større andel av ansvar for utførelse og dokumentasjon hos entreprenør, og lavere frekvens på byggemøter med byggherre. Kontrakten baserer seg i langt større grad på grundig periodisk rapportering til byggherren.
- Enhetspriser pr km veg er langt høyere enn norske funksjonskontrakter. Dette er et resultat av større innhold i kontrakten, men sett i forhold til en beskjedne vinter så er nok det økonomiske handlingsrommet til Scotland TranServ meget bra. Dette vises og på en stor administrativ avdeling ved kontoret i Perth.

Dersom Transport Scotland hadde investeringsprosjekter på inntil 500 000 £ fikk entreprenøren som hadde drift og vedlikeholdskontrakten automatisk oppdraget med å gjennomføre disse. Ved prosjekter som oversteg dette beløpet, fikk entreprenøren jobben med å utarbeide konkurransegrunnlaget og utlysningen av prosjektet. Så på denne måten hadde entreprenøren et mye større ansvar for kontrakten enn det entreprenørene har på drift og vedlikeholdskontraktene i Norge.

Scotland TranServ har også på sine nettsider lagt ut skjema for elektronisk innrapportering slik at trafikkantene kan melder inn mangler ved vegen, driften og vedlikeholdet. Dette har medført gode tilbakemeldinger fra publikum og hurtigere respons fra Scotland TranServ sett i forhold til at de skulle oppdaget alt selv med egenkontroll. Faren ved slik innrapporteringsmulighet er likevel ”useriøse” innrapporteringer, men det fikk de likevel på telefon tidligere. Denne innrapporteringsmuligheten mener vi kunne vært utprøvd i Norge.

Transportable informasjonstavler

Entreprenørene som hadde ansvaret for veiene til Transport Scotland var utstyrt med mobile informasjonstavler. I utgangspunktet ble disse brukt til å informere trafikantene om to ting; konkrete sikkerhetskritiske forhold på og ved vegen, og begrensninger i framkommeligheten. Men som Norry Westbrook fra Scotland TranServ uttrykte det: "Det er heldigvis ikke så ofte vi trenger å informere om dette. Resten av tiden sto tavlene ubrukt".

Erfaringene deres fra den opprinnelige bruken var at disse tavlene var en svært effektiv måte å spre informasjon på. Dette gjenspeilte seg både i trafikantenes adferd på vegen og gjennom brukerundersøkelser blant trafikantene. På bakgrunn av dette valgte de derfor å bruke tavlene til også å spre andre budskap. Det ble utviklet en liste med standardinformasjon som både underbygger sentrale og lokale holdningsskapende kampanjer og annet relevant informasjon (se vedlegg).

Erfaringene deres med dette var svært positive, og responsen fra publikum var at så lenge det sto noe på tavlene visste det at de fungerte, og at de dermed ville få beskjed hvis det var forsinkelser eller lignende.

I vårt distrikt finnes det ikke så mange transportable tavler, men vi har noen fastmonterte i forbindelse med fjellovergangene over Sennalandet og Kvænangsfjellet. Det vil være en idé og prøve ut den skotske modellen med annen informasjonsformidling gjennom disse tavlene i større grad enn det vi gjør i dag. Dette arbeidet bør struktureres og ledes gjennom et mindre lokalt forsøk. Hvis dette forsøket gir positive resultater bør man vurdere muligheten for å forsøke den skotske varianten med mobile tavler som et FoU prosjekt under region nord.

Møte med Highland Council

Vi ønsket å møte representanter fra Highland Council fordi de har ansvaret for driften av deler av vegnettet i et område som har mange av de samme utfordringene vi står overfor i vårt distrikt. Fra 2010 vil fylkeskommunen i Norge få ansvaret for en mye større del av vegnettet en de har i dag. Vi ønsket å høste fra Highland Council sine erfaringer med å drifte sitt vegnett, deres samarbeid med Transport Scotland, og hvordan de møter samfunnets krav til deres arbeid.

Highland Council har i motsetning til fylkeskommunene i Norge en egen vegadministrasjon. Det var svært interessant å høre hvordan Highland Council sto overfor de samme utfordringene som vi gjør på våre fylkesveger selv om de hadde sin egen vegadministrasjon. Kampen om knappe ressurser var den samme, og politikernes krav og forventninger til hvordan disse ressursene skulle forvaltes var sammenlignbart med situasjonene vi opplever selv. En av representantene fra Highland Council hadde i forkant av vårt møte vært i Bergen i forbindelse med ROADEX prosjektet, og hadde derfor god innsikt i det norske vegsystemet.

Etter lunsjmøte satt vi igjen med inntrykket av at vi sto overfor mange av de samme utfordringene. Det at Highland Council hadde sin egen vegadministrasjon så ikke ut til å spille så stor rolle i så måte. Det var fortsatt de samme oppgavene som skulle utføres, og de samme vanskelige prioriteringer av ressurser.



Lunsjmøte med Highland Council, Transport Scotland og Scotland TranServ på den lokale puben i Kinguissie

Vedlegg

Vedlegg 1: Søknad om stipend

Vi søker med dette om reisestipend for å reise til Skottland.

Bakgrunnen for søknaden er ønsket om å høste erfaringer fra Roadexprosjektet som ble etablert i 1998. Roadex er et samarbeidsprosjekt mellom private og offentlige vegaktører i de nordlige deler av Europa. Hovedmålet for Roadex er: "Creating effective technical exchange & co-operation between road districts in the Northern Periphery of Europe."²

Prosjektet har fokusert på lavtrafikkerte veger i nordlige deler av Europa. Disse vegene er svært viktige transportåre i lavt befolkede områder, og har stor betydning for sysselsetting, industri, turisme og opprettholdelsen av disse samfunnene. Det å opprettholde disse vegene i god stand er en forutsetning for bærekraftig utvikling i distriktene.

I Nord-Troms og Vest-Finnmark distrikt står vi overfor mange av de samme utfordringene som i de nordlige delene av Skottland. Distriktet er langstrakt, og er preget av spredt befolkning, og de lavtrafikkerte fylkesvegene er viktige transportåre. Hensynet til framkommelighet og trafikksikkerhet gjennom planlegging og drift- og vedlikehold av vegene er sentrale arbeidsoppgaver for oss.

For å lære mest mulig av prosjektet ønsker vi å reise som en tverrfaglig gruppe bestående av personell med planlegger- og byggherrekompetanse samt en trafikksikkerhetskoordinator. Vi håper med dette å høste bred erfaring fra kompetansetilgjenger med tilsvarende utfordringer som oss.

Vi legger opp til en studietur over fem dager, der første og siste dag i hovedsak vil være reisedager. Under oppholdet tar vi sikte på å møte representanter fra Transport Scotland og The Highland Council, og vi vil søke erfaring og kunnskap gjennom befarings- og foredrag.

I den videre konkretiseringen av reiseopplegget har vi kontakt med Eilif Mathisen som har sterk forankring, og et utbredt kontaktnett i Skottland.

Med vennlig hilsen

Bente Svendsen, Kristian Øvernes, Karl-Martin Eriksen og Maria Haga.

² <http://www.roadex.org/> (28.11.2008)

Vedlegg 2: Variable skilt – forhåndsdefinerte meldinger

Safety Messages – Single line messages

- Drive carefully
- Watch your speed
- In town slow down
- Fasten your seat belt
- Keep your distance
- Check your fuel
- Be a courteous driver
- Tiredness can kill
- Don't drink and drive
- Keep a safe distance
- Please drive safely
- Please use seatbelts
- Full cars less queues
- Think bus or train
- Sign under test

- Keep left unless overtaking

Route Specific

- Check your fuel
- Tiredness can kill take a break
- Tiredness can kill
- Frustration can cause accidents
- Caution high risk of deer on road

Safety Messages – Enforcement

- Do not use mobile phones whilst driving
- Don't drink and drive
- Fasten seat belts front and back
- Observe speed limits
- Don't take drugs and drive

Safety messages – safe driving

- Please drive safely
- Remember mirror signals maneuver
- Keep a safe distance
- In town slow down
- Please use seatbelts
- Watch your speed
- Drive carefully
- Fasten your seatbelt

Safety messages – Courteous driving

- Please be a courteous driver
- Drive with consideration

Safe Overtaking

- Allow faster vehicles to pass safely
- Please allow for overtaking
- Frustration can cause accidents
- Return to left after overtaking