



Statens vegvesen

Vegenogvi

Nr. 13/09 • 26. november • 8. årgang

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG
Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

PERSONAL

Fersk doktorgrad viser at fjernledelse fungerer bra i Statens vegvesen.

SIDE 20

UTBYGGING

Kjempekontraktene på utbygging av E6 Trondheim–Stjørdal gikk til søta bror.

SIDE 11

TRAFIKKTELLING

Undersøkelser viser nå at trafikkprognosene de siste årene treffer godt.

SIDE 15

Krav til begge

LEDER SIDE 2



Er sykkelen en norsk attraksjon?

SIDE 22-23

Her er de nye lederne i etaten

SIDE 8



Vi lærer av hver ulykke!

SIDE 2 OG 9

Klare for vinter

Det finske selskapet Destia Oy som skal sikre god fremkommelighet på vegene i Lyngen i Troms de fire neste årene.

SIDE 12-13

FYLKESORDFØRERNE HAR STORE FORVENTNINGER, KRAV- OG EN ADVARSEL:



Se opp for KJEPPHESTER

FORVALTNINGSREFORMEN: Fra nyttår overtar fylkene store deler av riksvegnettet. Vegen og vi har spurt 18 fylkesordførere landet rundt om forventninger og utfordringer de har til sin nye rolle. Mange snakker om gode erfaringer med Statens vegvesen. Men det kommer også advarsler.

SIDE 4-7



Argumenter i kø om rushtidsavgift

Hallgeir Langeland (SV) og Per Sandberg (Frp) møtes til duell om køprising.

SIDE 10



DAGSORDEN

Knekk gamle kjepphester

LEDER

Mark S. Berger

■ "Reformen skal være et svar på utfordringene fylkeskommunene har i dag knyttet til legitimitet, handlekraft og rollen som regional utviklingsaktør", Stortingsmelding nr. 12(2006-2007).

■ Så langt har Forvaltningsreformen for de fleste vært en teoretisk øvelse, noe som skal skje der fremme en gang. Men i løpet av få uker er den i aller høyeste grad en realitet. Det betyr blant annet at fylkeskommunen overtar 17.000 kilometer av det som i dag er riksvegnett. For alle i Statens vegvesen knytter det seg spenning til hvordan denne overdragelsen vil fungere i praksis. Vi snakker om 19 forskjellige vegeiere som kommer til å spille en betydelig rolle for Statens vegvesens virke. De 19 forskjellige vegeierne er representanter for kultur, holdninger og behov som kan være ganske så forskjellige fra den ene til den andre. Dette er for så vidt ikke ukjent for Statens vegvesen. Det som er nytt er at fylkene nå blir så store vegaktører.

■ I denne utgaven av Vegen og vi har redaksjonen kontaktet samtlige fylkeskommuner, samt Oslo kommune. Vi har stilt fylkene de samme spørsmålene. Selv om svarene vi har fått er kortfattede, er de svært interessante. Interessant er det blant annet å se hvordan forskjellige behov og ønsker kommer til uttrykk. Mens man i Møre og Romsdal sukker over manglende ferge-fokus, skulle man i Oslo gjerne hatt kontroll også over Ring 1 som går gjennom hovedstadens sentrum.

■ En gjennomgående tone blant alle de spurte er at de opplever et godt samarbeid med Statens vegvesen, og at de legger til grunn at samarbeidet fremover vil bli.

Likevel: Det kan være nyttig å merke seg hvordan fylkene knytter forventninger og utfordringer til hverandre. Samtlige svarer at de har store forventninger til reformen. Samtidig kan man se av svarene at en sentral utfordring for at reformen skal fungere, er forholdet til Statens vegvesen. Noen er tydeligere enn andre. På spørsmål om hva som blir den største utfordringen, svarer Buskeruds fylkesordfører, Roger Ryberg: "Samarbeidet med Statens vegvesen". I Hedmark, som har parlamentarisk styreform, peker de på mulige kulturforskjeller og potensielle konflikter mellom fylkets egne strategiske planleggere og ansatte i Statens vegvesens. På den annen side kan vi lese at fylkesordfører i Telemark, Gunn Marit Helgesen, fremhever følgende: "Planleggingskapasiteten hos Statens vegvesen vil bli en stor utfordring."

■ Tilbakemeldingene viser med all tydelighet at fylkene ikke akter å stå med luen i hånden når de nå overtar store deler av riksvegene. Det er et formidabelt ansvar de nå får, og kravene de stiller til Statens vegvesen vil være store, og tydelige. Det skulle bare mangle. De faglige kravene som stilles, vil etaten ha de beste forutsetninger for å innfri.

■ Men for å få til et effektivt samarbeid, må de samarbeidende partene være innstilt på at det vil bli stilt krav begge veier. Fylkesordfører Tom Tvedt i Rogaland sier det i grunnen ganske greit: "Et vesen med lang tradisjon og kultur og en fylkeskommune med ditto lang historie må jobbe enda nærmere til folkets beste. Gamle kjepphester må legges til side..."



Foto: Knut Oppeide

VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

For meg og Statens vegvesen er trafiksikkerhet

jobb nr. 1.

Trafikkdøden skal bekjempes med kunnskap

Jeg har verdens beste jobb. Mitt virke som vegdirektør og leder for Statens vegvesen oppleves som givende, viktig og samfunnsnyttig. Jeg gleder meg til å gå på jobb hver eneste dag – og stortrives i å arbeide i et miljø hvor mine over 5.000 medarbeidere er like opptatt av bedriften, faget og det ansvaret som vi har.

Men det er ikke alle dager som er like morsomme. Hvert eneste år dør det mellom 200 og 250 mennesker på norske veier. Dette er mer enn statistikk og tabeller! Bak hver og en av disse ulykkene er det en person som er borte. Et unikt menneske som etterlater seg et stort hull for alle de som stod vedkommende nær. Når vi i tillegg vet at rundt 1.000 blir hardt skadd i trafikken, er det ingen tvil om at vi snakker om en av landets største katastrofer. Hvert år!

Ved de fleste ulykkene får jeg et SMS-varsel på mobilen. I løpet av 24 timer får jeg på min pult en foreløpig rapport, som jeg går gjennom med trafiksikkerhetseksperter med fokus på straktiltak. Etter hvert som ulykkene blir analysert, blir rapportene gjennomgått grundig av Vegvesenets ledelse både sentralt og lokalt. Ofte treffer jeg også noen av de pårørende, nå sist i Sarpsborg kirke på minnemarkeringen for trafikkoferne i Østfold for knappe to uker siden. Slik gjør et sterkt inntrykk, samtidig som det inspirerer til ny innsats.

For meg og Statens vegvesen er trafiksikkerhet jobb nr. 1. Hele bedriftens formål, visjoner og verdier er bygget opp rundt at vi utvikler og tar vare på et sikkert, miljøriktig og effektivt transportsystem. Med Nullvisjonen i bunn arbeider vi hver dag for å gjøre vegtrafikken i Norge bedre. Vårt viktigste våpen i arbeidet mot trafikulykker og dødsfall i trafikken er kunnskap. Kunnskap om hva, hvorfor, hvordan og hvem. Dette er nødvendig for å for å ha et kunnskaps- og beslutnings-

grunnlag for tiltak, justeringer og satsingsområder framover.

De siste fire årene har Statens vegvesen – gjennom våre ulykkesanalysegrupper (UAG) – kartlagt, undersøkt og analysert alle dødsulykkene på norske veier. Vi har egne team med våre fremste eksperter som rykker ut. I disse fire årene har man analysert 875 dødsulykker med 955 omkomne personer.

Som en direkte følge av dette UAG-arbeidet er det foreslått 124 tiltak, som retter seg mot de fleste sidene av trafikanten, kjøretøy og vegen. Ikke alle disse ligger til Vegvesenet å beslutte, men jeg er glad for at de som ligger til oss enten er allerede fulgt opp eller fortsatt er under oppfølging.

Det er dessverre ingen "quick fix" når det gjelder trafiksikkerhet. Hadde det vært det, hadde vi selvsagt gjennomført tiltakene umiddelbart. Årsaksfaktorene er mange og sammensatte – og dermed kreves det et systematisk og bredt arbeid.

Statens vegvesen har et stort ansvar i dette, blant annet med å minimalisere vegen og vegmiljøet som en mulig ulykkesfaktor. Storting og regjering har et ansvar for å finansiere og prioritere nødvendige satsinger og tiltak. Men man kommer heller ikke bort fra at hver og en av oss som ferdes i og ved trafikken også har et omfattende ansvar. UAG-analysene viser klart at for høy fart, manglende bruk av sikkerhetsbelte og ulike faktorer knyttet til føren er de gjennomgående hovedårsakene til dødsulykkene på norske veier.

Selv om vi i år går mot et lavere dødstall på norske veier i forhold til i fjor (177 personer pr. 1. november mot 227 på samme tidspunkt i fjor) hviler vi ikke i Statens vegvesen. Vi skal la det være inspirasjon i kampen mot trafikulykkene som pågår hver eneste dag! Se også side 9.

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN

LAYOUT



Denne avisen er redigert på uavhengig grunnlag, i henhold til de prinsipper som er nedfelt i Redaktørplakaten og norske mediers etiske normer, slik de er uttrykt i Vær Varsom plakaten.

Ansvarlig redaktør står etisk og rettslig ansvarlig for det redigerte innhold. Dersom noen reagerer på innholdet, oppfordres de til å ta kontakt med ansvarlig redaktør.



Ansvarlig redaktør
Mark S. Berger

Mobil: 916 00 444
Telefon: 22 07 36 92
E-post:
mark.berger@vegvesen.no



Vaktsjef
Gry Watn

Mobil: 958 53 514
Telefon: 22 07 36 88
E-post:
gry.watn@vegvesen.no



Journalist
Henriette E. Busterud

Mobil: 980 30 164
Telefon: 22 07 33 89
E-post:
henriette.busterud@vegvesen.no



Journalist
Kjell Wold

Mobil: 900 94 886
Telefon: 32 21 44 81
E-post:
kjell.wold@vegvesen.no



Journalist
Håkon Aurlien

Mobil: 951 13 750
Telefon: 69 24 37 01
E-post:
hakon.aurlien@vegvesen.no



Grafisk designer
Jorunn Ebbestad Brun

Mobil: 412 33 404
Telefon: 32 21 43 41
E-post:
jorunn.brun@vegvesen.no



Grafisk designer
Hilde M. Strangstadstuen

Mobil: 913 27 595
Telefon: 61 27 13 07
E-post:
hilstr@vegvesen.no

Adresseendringer og ønske om abonnement meldes til:
Wenche Jensen tlf 22 07 36 64
wenche.jensen@vegvesen.no
eller vegenogvi@vegvesen.no.

Grafisk produksjon:
Landsdekkende Grafisk senter,
Statens vegvesen
Opplag: 15 300
Trykk: Mediatrykk as

Vegen og vi skal være en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skal bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme.

Vegen og vi utkommer 14 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.

Redaksjonen avsluttet 24. november kl. 13.00. Neste utgave kommer 17. desember 2009

KRONIKK

VEGPOLITIKK ■ Vegpolitikken fra tidlig 60-tall til midt av 60-tallet brøt med vegpolitikken både før og senere.

Et forsøk på å komme på nivå med resten av Europa

■ Hva kan forklare at norske myndigheter har ført en samferdselspolitikk som ofte har vært basert på ideologi og ønsketenkning fremfor befolkningens og næringslivets behov for mobilitet? Veipolitikken fra og med våren 1960 til og med vinteren 1966 representerte et brudd både med veipolitikken siden frigjøringen i mai 1945 og med veipolitikken som er ført siden.

■ Etter frigjøringen i 1945 levde mange av Venstrestatens institusjonelle arrangementer side om side med Arbeiderpartistatens nye styringsgrep. Det viktigste nye var troen på sosialøkonomismen og satsingen på eksportdrevet vekst ved hjelp av den kraftkrevende industrien. De fleste råvarene til og ferdigvarene fra den kraftkrevende industrien ble transportert med skip. Fra 1950-tallet kastet sosialøkonomene seg over samferdselssektoren for å beregne hva de mente var optimale investeringer. Sosialøkonomene ble imidlertid holdt på armlengdes avstand fra sjøtransporten og senere også oljeindustrien, for begge deler har hatt avgjørende økonomisk betydning for AS Norge.

■ På en pressekonferanse 8. oktober 1959 opplyste statsminister Einar Gerhardsen at personbilrasjoneringen ville bli opphevet i 1960. Arbeiderpartiets topledelse var åpenbart bekymret for valget i 1961, for velgerne ville ha bil og vei. Opphevelse av personbilrasjoneringen og veibygging noen av de få tingene de borgerlige partiene var enige om. Dessuten hadde norske arbeidere fått med seg at i Sverige og Danmark, der sosialdemokratene regjerte, hadde vanlige arbeidere bil. I 1959 hadde kun 3.751 kilometer eller 7,5 prosent av det norske veinettet faste dekker. Resten var grusvei. Siden 1945 var det bygd 6.403 kilometer vei, i tillegg hadde 2.196 kilometer vei fått faste dekker. Dette var 4.284 kilometer mindre enn det som var vedtatt i Stamveiplanen av 1947. I 1959 hadde nesten hele det danske stamveinettet og nærmere 60 prosent av det lokale veinettet faste dekker.

■ Opphevelse av personbilrasjo-



Faste dekker: I 1959 hadde kun 3.751 kilometer eller 7,5 prosent av det norske vegnettet faste dekker. Resten var grusveier. Dette bildet er hentet fra Nedre Espedal i Forsand kommune i Rogaland.



KNUT BOGE

■ **HVEM:** Knut Boge, førsteamanuensis Høgskolen i Akershus

neringen medførte betydelige utfordringer. For det første var vel 2/3 av bilparken lokalisert i og rundt Stor-Oslo, som allerede da slet med kø, kork og kaos og et stort antall trafikkulykker. For det andre manglet store deler av Utkant-Norge vei.

■ Politikeren som fikk jobben med å løse disse utfordringene var Trygve Bratteli. Bratteli tilhørte Arbeiderpartiets modernistiske fløy, og hadde vært nestleder siden 1945, finansminister 1951-1955 og siden 1956. Den 23. april 1960 ble Trygve Bratteli samferdselsminister. I en tale til Oslo Arbeiderpartis representantskap 10. mai 1960 hevdet tidligere finansminister Erik Brofoss at 90 prosent av biltrafikken ble avvirket på 10 prosent av

veinettet, og at stortingsflertallet gav en god dag i dette. Erik Brofoss anbefalte etablering av et non-profit bompengeselskap eid av staten, Oslo kommune og Akershus fylke som kunne ta opp lån og raskt bygge en motorvei fra Oslo til Eidsvoll.

■ Ved valget høsten 1961 mistet Arbeiderpartiet flertallet, og ble tvunget til et stilltende samarbeid med de borgerlige partiene for å unngå å måtte regjere på Sosialistisk Folkepartis nåde. Personbilrasjoneringen ble opphevet 1. oktober 1961.

■ I Polyteknisk forenings møte 10. april 1962 presenterte samferdselsminister Trygve Bratteli regjeringens nye veipolitikk: Førsteprioritet var innfartsveier til de største byene. Andreprioritet var stamveier mellom landsdelene. Tredjeprioritet var lokale veier. Regjeringens nye veipolitikk var fundert på en økonomisk logikk med nasjonalt fokus. Veipolitikken frem til da bygget på en politisk logikk med lokalt fokus.

■ I 1961 bad Samferdselsdepartementet Vegdirektoratet om en oversikt over hvilke stamveier som måtte oppgraderes til motorvei innen ti år. Gitt denne bestillingen skrev Arne

J. Grotterød og Olav Søfteland den såkalte Motorveiplanen av 1962, som ble vedtatt av Stortinget i desember 1962. Omtrent samtidig med dette begynte byggingen av de første motorveiene, E18 fra Oslo til Drammen og E6 fra Oslo mot Gardermoen. Motorveiplanen av 1962 omfattet bygging av minst 785 kilometer firefelts motorvei klasse A i Syd- og Midt-Norge innen 1980. Minst 305 kilometer motorvei klasse A og 105 kilometer motorvei klasse B var planlagt ferdig innen 1972.

■ Vegloven av 1912 hjemlet kun statlige veibevilgninger til landkommunene (herredene). I 1957 leverte Veilovkomiteen av 1951 sin innstilling om en ny veilov etter svensk, tysk og britisk mønster. Arbeiderpartiets modernister ville øremerke bil- og driftstoffavgiftene til veiformål, og at Samferdselsdepartementet administrerte og fullfinansierte stamveiene utenfor byene, og at staten finansierte 75 prosent av kostnadene for stamveiene i byene. Vegdirektoratet og Statens vegvesen var ikke nevnt med et ord i dette lovforslaget.

■ Vegloven var svært kontroversiell. Samferdselskomiteen hadde mer enn 50 møter før den ble enig. Veiloven som omsider ble vedtatt i 1963 hjemlet veibevilgninger til

byene, men avspeilet Stortingets geografiske mandatfordeling. Oslo og Bergen måtte betale 50 prosent av byggekostnadene og 100 prosent av grunnervervkostnadene. De øvrige Oslofjordfylkene måtte dekke 18 prosent av byggekostnadene inklusive grunnerverv. De tre nordligste fylkene måtte dekke 7 prosent av byggekostnadene inklusive grunnerverv. Resten av fylkene måtte dekke 14 prosent av byggekostnadene inklusive grunnerverv. Kompromisset omfattet også en utvidelse av det statlige veinettet fra 16.000 til 24.000 kilometer. Stamveiene ble ikke definert som en egen veiklasse.

■ 14. juni 1964 oppnevnte Einar Gerhardsens siste regjering Vegplankomiteen og en styringsgruppe, det såkalte Vegplanrådet. Oppdraget var å utarbeide en Norsk Vegplan, etter mønster av Vägplan för Sverige (1959) og betenkningen fra Danmarks Trafikøkonomiske Udvalg (1961). Allerede på Vegplanrådets første møte 25. november 1964 ble Vegplanrådets øvrige medlemmer parkert av Finansdepartementets medlem. I Sverige og Danmark var utgangspunktet det faktiske behovet for vei. I Norge skulle Finansdepartementets budsjettammer styre veiplanleggingen.

■ Arbeiderpartiet tapte valget i 1965. Dette førte til en langvarig svekkelse av partiets modernistiske fløy. I den nye firepartiregjeringen ledet av Senterpartiets Per Borten ble Høyres Håkon Kyllingmark samferdselsminister. Den 24. februar 1966, for åpen mikrofon i Stortinget, foretok Håkon Kyllingmark en veipolitisk U-sving. Foranledningen var en interpellasjon fra Høyres Olav Knudson om at byggingen av ny E18 til Drammen gikk på bekostning av lokale riksveier i Buskerud. Håkon Kyllingmark lovet for ettertiden å bygge motorvei klasse B fremfor motorvei klasse A. Dermed raknet det tverrpolitiske kompromisset bak Motorveiplanen av 1962. Resultatet ble bygging av en rekke såkalte "dødsveier". På denne måten avsluttet også regjeringen Borten forsøket på å bringe Norge opp på nivå med resten av Europa når det gjaldt veier.

FYLKESORDFØRERNE OM FYLKESREFORMEN:

Store forventninger og klare krav fra fylkene

– Vi vil bli en bedre vegeier enn Staten, sier fylkesordfører Thore Westermoen i Vest-Agder. Han er en av mange fylkesledere med store krav og klare forventninger til forvaltningsreformen som settes ut i livet fra 1. januar neste år.

Kjell Wold

Vegen og vi har spurt alle landets 18 fylkesordførere eller fylkesråd for samferdsel om deres syn på reformen, hva de venter seg av reformen og hva som eventuelt kan bli utfordrende i forholdet mellom fylkeskommunene som ny stor vegeier og Statens vegvesen.

Dette er spørsmålene vi stilte 18 fylkestopper og fem regionvegsjefer:

- 1) Hvilke forventninger har du til forvaltningsreformen?
- 2) Hva blir eventuelt de største utfordringene ved reformen?

Fylkesordfører Ole Haabeth, Østfold:

- 1) – Reformen blir et lite skritt i riktig retning mot mer demokratisk styring og prioritering av ressurser. Gjennom eierskapet til de fleste vegene og ansvar for kollektivtrafikken tror jeg vi kan få til bedre løsninger.
- 2) – Det blir sams vegadministrasjon og at vi som eiere og ansvarlige for de nye fylkesvegene får de tjenestene vi har behov for, og som vi gjennom trekk i overføringer har betalt for.



Fylkesordfører Toril Selsvold Nyborg, Hordaland:

- 1) – Eg trur på ei god reform. Nærleik til utfordringane er ei stor føremon for dei demokratiske prosessar og avgjerder. Min drøm var at Statens vegvesen og Fylkeskommunens samferdselsavdeling kunne fusjonert.
- 2) – Vi bygger vidare på det fundament og gode samarbeid vi har med Statens vegvesen. Nye former for finansiering vert ei viktig sak for samarbeidet mellom oss i komande planperiode.

Fylkesordfører Per-Eivind Johansen, Vestfold:

- 1) – Den er ment å være en demokratireform, der beslutningsmyndigheten legges nærmere dem det gjelder. Da blir utfordringen å løse oppgavene på en bedre måte enn i dag. Det forutsetter at vi får nok ressurser til å synliggjøre et løft.
- 2) – Håper ikke utfordringene blir for store. Det er viktig å etablere et tett og godt samarbeid med tydelig rolledeling. Dialogen og rammeverket om dette er meget god i vårt fylke.

Min drøm var at Statens vegvesen og Fylkeskommunens samferdselsavdeling kunne fusjonert. Fylkesordfører Toril Selsvold Nyborg, Hordaland



Fylkesordfører Gunn Marit Helgesen, Telemark:

- 1) – Som en stor vegeier har vi ambisjoner om å redusere forfallet og ta igjen vedlikeholdsetterslepet på vegnettet vårt. Fylkestinget kan nå prioritere de strategisk viktige vegprosjektene for å få til ønsket utvikling i vårt fylke. Og det er mulig å se fylkesveger og de øvrige riksvegene i sammenheng.
- 2) – Det blir interessant å se om Statens vegvesen klarer å tjene to eiere i denne sams vegadministrasjon. Planleggingskapasiteten hos Statens vegvesen vil bli en utfordring. Og hvordan kan vi være trygge på at det settes av nok ressurser til å planlegge, bygge og drifte fylkesveger i forhold til nye riksveger, som er et statlig ansvar.

- 1) – Vi får et større og mer helhetlig ansvar som regional utviklingsaktør. Vegene kommer nærmere folk og næringsliv. Det forventes bedre samhandling for utvikling i kommunene. Ny plan- og bygningslov gjør at ulike fagområder og virkemidler ses i helhetlig sammenheng.

Gamle kjepphester må legges til side. Fylkesordfører Tom Tvedt, Rogaland

Fylkesordfører Thore Westermoen, Vest-Agder:

- 1) – Vårt mål er å bli en bedre vegeier enn Staten. Det forutsetter at vi får de penger og ressur-

Jeg tror vi får mer veg for pengene fordi vi kan operere mer fleksibelt enn staten. Fylkesråd for samferdsel, Tor Erik Jensen, Nord-Trøndelag

ser til disposisjon som vi skal, men at vi klarer å utnytte dem bedre enn Staten.

- 2) – Etterslepet vi overtar. Et vegnett i stort forfall krever midler. Fram til i dag har forholdet til og samarbeidet med Statens vegvesen vært godt. Spennende å se hvordan den nye rollefordelingen blir.

Fylkesordfører Laila Øygarden, Aust-Agder:

- 1) – Jeg har store forventninger og vi gleder oss til samarbeidet. Det blir mye nytt å sette seg inn i og spennende å se hva vi får ut av samarbeidet, som har vært godt så langt.
- 2) – Økonomi og kunnskap blir største utfordringer. Vi må bli en god bestiller og gjøre de riktige prioriteringene.

Fylkesordfører Olav Bratland, Møre og Romsdal:

- 1) – Skal reformen bli vellykket, er det helt avgjørende at staten fullfinansierer denne delen av reformen. For vårt fylke er det ikke tilfelle. "Den som handler med staten blir ofte snytt på vekt," hevder mange. For Møre og Romsdal er det tilfelle. Ferjeproblematikk er det ikke tatt hensyn til.
- 2) – Å få til samordningsgevinst for begge parter og ryddige ansvarsforhold. Det bør overføres flere ressurser fra Statens vegvesen til fylkene i og med at en så stor del av vegnettet og ferjene blir fylkeskommunen sitt ansvar.



Fylkesråd for Samferdsel/miljø, Svein Borkhus, Hedmark:

- 1) – Vi får et større og mer helhetlig ansvar som regional utviklingsaktør. Vegene kommer nærmere folk og næringsliv. Det forventes bedre samhandling for utvikling i kommunene. Ny plan- og bygningslov gjør at ulike fagområder og virkemidler ses i helhetlig sammenheng.

- 2) – Hedmark har parlamentarisme som styringsform. Det gir fylkesrådet administrativt ansvar som betyr mer politisk styring og medvirkning. Fylkeskommunen ansetter egne folk for å drive strategisk planlegging. Her kan kulturforskjeller oppstå og en mulig konfliktsone i forholdet til Statens vegvesen. Men samarbeidet har fungert og fungerer meget godt i Hedmark.

Fylkesordfører Nils Aage Jegstad, Akershus:

- 1) – Vi ser mange muligheter i å få hånd om en større del av vegnettet. Innfartsparkering, kollektivfelt, gang- og sykkelveger er store utfordringer som øker i takt med folkeveksten. Et overordnet grep, og veg- og kollektivsatsingen er derfor positivt. Vi forutsetter at statlig rammeoverføringer ikke reduseres over tid.

I tillegg må vi synliggjøre for ansatte at reformen gir mange nye muligheter som gjør det enda mer spennende å jobbe i etaten. Regionvegsjef Berit Brendskag Lied, Region midt

- 2) – Vi har i utgangspunktet et godt samarbeid med vegmyndighetene. Men vi har et inntrykk av at det er en stor skjevfordeling mellom de administrative som Statens vegvesen sitter igjen med og de ressursene som stilles til rådighet for fylkene.

Fylkesordfører Audun Tron, Oppland:

- 1) – Reformen gir oss innenfor veg et større og tydeligere handlingsrom for viktige veger i Oppland, et bedre grunnlag for politisk styring og til å kunne se hele det nye og gamle fylkesvegnettet i en større sammenheng i forhold til rollen som regional utviklingsaktør. Forutsatt tilstrekkelige framtidige rammer.
- 2) – Vi har i utgangspunktet et godt og tillitsfullt samarbeid med Vegvesenet. Det vil vi utvikle videre. Vi må ikke bygge parallelle kompetanser, men ha kompetanse slik at vi blir en tydelig aktør, særlig på bestillersida.



Fylkesordfører Runar Sjøstad, Finnmark:

- 1) – Siden regionreformen buklandet, ble vegene kompensasjonen. Men de er vi positive til å overta, selv om etterslepet øker i takt med kilometer fylkesveg. Samarbeidet med Statens vegvesen blir fortsatt bra.

Vårt mål er å bli en bedre vegeier enn Staten. Fylkesordfører Thore Westermoen, Vest-Agder

- 2) – Underfinansiering er det vi frykter mest. Selv om vi får økte midler, er vi usikker på om det blir nok. Følges intensjonene i NTP opp, er det imidlertid håp. Utfordringene gir også muligheter gjennom potten frie midler, men vi vil nok møte Statens vegvesen med klare krav og forventninger.

Fylkesordfører Tore O. Sandvik, Sør-Trøndelag:

- 1) – Vi venter å gjennomføre en mer enhetlig styring av vegnettet i eget fylke. Forvaltningen av en større del av vegnettet kommer nærmere de politiske organ og betyr en demokratisering av forvaltningen av vegnettet. Det regionale nivå har bedre kjennskap til regionale utfordringer og fylkeskommunen kan derfor prioritere bedre enn et statlig nivå.
- 2) – Plankapasitet hos Vegvesenet i lys av fylkeskommunens offensive holdning til vegbygging. Grenseoppgang av hva som ligger i sams vegadministrasjon i forhold til å planlegge aktuelle tiltak. Statens vegvesen må bevisstgjøres at de nå jobber nærmere et politisk organ som kan gripe mer direkte inn i arbeidssituasjonen deres når det for eksempel gjelder prioriteringer i deres arbeid.

Ferjeproblematikk er det ikke tatt hensyn til. Fylkesordfører Olav Bratland, Møre og Romsdal

Oslo er klar til å ta over Vegvesenets bygater

– Jeg er positiv til at vi overtar ansvaret for bygatene i Oslo, slik at vi kan forvalte disse under ett. Vi har hatt en god dialog med Statens vegvesen og føler oss godt forberedt.

Henriette Erken Busterud

Det sier Knut Gabestad, direktør for Samferdselsetaten i Oslo. Fra

nyttår skal etaten hans arve 40 kilometer veg fra Statens vegvesen. Det er ikke så mye med tanke på at de har over 1200 kilometer i dag, men det er kompliserte vegger med mye trafikk, som Ring 2, Bogstadveien, Sørkedalsveien og rv. 4 fra Sinsenkrysset til sentrum. Nå får Samferdselsetaten blant annet firefelts-veg, og 80 ekstra lyskryss i tillegg til de 220 de har fra før. De får dessuten sin første tunnel og nye kontraktsformer.

Nye kontraktstyper

En av de største utfordringene blir å sette seg inn i funksjonskontrakter, som de må tre inn i på vegne av Statens vegvesen.

– Våre kontrakter er basert på volum/enhetspris, funksjonskontrakter er mer kompliserte. Vi har allerede fått kontraktene oversendt, og det er mye å sette seg inn i. Samtidig er dette en nyttig erfaring å ha med seg, og vi får et bilde av hva som fungerer best.

Trenger tunnelhjelp

Oslo kommune får altså sin første tunnel fra nyttår. Senere vil de også få en i forbindelse med Bjørvikaprojektet.

– Vi kommer ikke til å bygge opp egen kompetanse på tunnel, men bruke Statens vegvesen der vi har behov for hjelp – som å få oversikt over driftsoppgaver i avanserte tunneler. Vi håper vi kan bruke Statens vegvesen sine entreprenører til dette, og trenger også

bistand til å spesifisere og styre kontrakter, sier Gabestad og legger til at de på andre områder stort sett har den kompetansen de trenger.

Mer midler

Sammen med vegstrekningene følger en pengesekk med 210 millioner kroner. 30 millioner er øremerket drift og vedlikehold, mens 170 er foreholdt investeringer.

– Dette vil jeg si er relativt bra, selv om vi har en del store prosjekter foran oss. Vi er litt urolige når det gjelder drift og vedlikehold. Her synes beløpet å være litt lavt. Når det gjelder utbygginger som pågår langs vegger vi overtar, som på Carl Berner, skal Statens vegvesen gjøre dette ferdig.

Godt forberedt

I dag jobber 110 personer i Samferdselsetaten. Nå ansetter de 20 til. Noen skal kontrollere og følge opp kontrakter, andre skal jobbe med trafikkplanlegging og -styring, men de fleste skal jobbe med vegplanlegging og byggeledelse. De omorganiserer seg også internt.

– Vi har hatt en god dialog med Statens vegvesen i nesten ett år, og de har vært veldig imøtekommende. Jeg tror dette skal gå bra, sier Gabestad optimistisk.

Men helst ville han ha vært ringenes herre. I tillegg til Ring 2 kunne han tenke seg å ha fått ansvar for Ring 1.

– Den ligger jo midt i sentrum, og det ville vært naturlig å se den i sammenheng med de andre bygatene vi har, påpeker han.

Fylkesordfører

Terje Olsen, Troms:

1) – Jeg forventer at reformen gir fylkeskommunen rom for å ta igjen etterslepet på vegvedlikeholdet, rassikring, opprusting og nyanlegg. Og at vi får rammebetingelser til å bli en god vegholder, ta ansvar, legge til rette og gjøre våre egne prioriteringer. Vi må ikke komme i den situasjon at ved å overføre ansvar, signaliserer at samferdsel ikke er viktig for nasjonale myndigheter.



Fylkesordfører Roger Ryberg, Buskerud:

1) – Forventningene ved overtakelse av vegene er delte. Det er en utfordring rent økonomisk å overta vegnettet. Store låneopptak blir nødvendig for å ta igjen forfallet på vegnettet. På den andre siden får vi nå mer helhetlig ansvar for samferdsel og kan ta mer helhetlige grep.

2) – Samarbeidet med Statens vegvesen. Vi må rebygge et nettverk og etablere et tillitsfullt samarbeid og avtale en hensiktsmessig arbeidsfordeling og et kommunikasjonsystem som fungerer. Vegvesenet må bli mer lydhøre for føringer og signaler fra fylkeskommunen og i noe mindre grad bare rette seg etter håndbøker og retningslinjer fra sitt eget direktorat. Men vi tror dette skal gå bra. Vi må styrke kompetansen og kapasiteten og bli en god bestiller.

Her kan kulturforskjeller oppstå og en mulig konfliktzone i forholdet til Statens vegvesen.

Fylkesråd for samferdsel/miljø, Svein Borkhus, Hedmark

2) – Økt antall kilometer veg betyr økte utfordringer og oppgaver som vi kanskje ikke mestrer. Det er spesielt viktig med troverdighet overfor kommuner, næringsliv og befolkningen. Vi må også ivareta våre andre oppgaver samtidig som de økte forventningene til vegsatsing er store.



Fylkesråd for samferdsel, Tor Erik Jensen, Nord-Trøndelag:

1) – Vi kan se nesten hele vegnettet i fylket i sammenheng og prioritere ut fra det. Jeg tror vi får mer veg for pengene fordi vi kan operere mer fleksibelt enn staten i forhold til å finansiere investeringer og at prosjektene kan komme raskere. De ser vi alt av vedtatte planer for fylkesvegene i Nord-Trøndelag.

2) – Å få et best mulig effekt av samarbeidet og at Statens vegvesen har det samme forholdet til nye og gamle fylkesveger som til stamvegnettet. Statens vegvesen må ikke føle at de jobber for fylkene, men er en del av fylkenes samlede administrasjon og at etatens lojalitet er like sterk til fylkestinget som til vegdirektøren. Vi har lagt et godt grunnlag for å lykkes med det her.

Vi har i utgangspunktet et godt og tillitsfullt samarbeid med Staten vegvesen.

Fylkesordfører Audun Tron, Oppland.



Fylkesråd for samferdsel May Valle, Nordland:

1) – Det er en demokratireform som skal gi større reell innflytelse på de prioriteringer fylkeskommunen gjør på vegområdet. Vi er et fylke med mange øyer, ferger og hurtigbåter. Det bør gi bedre samhandling og løsninger også på det transportområdet. 2) – Vi har prøvd oss litt fram allerede. Med gjensidig respekt og forståelse for våre kulturer og vilje til tilpasning skal nok det samarbeidet gå bra. Også på det mellommenneskelige plan må det skapes gode relasjoner. Det har jeg tro på.

Siden regionreformen buklandet, ble vegene kompensasjonen. Men de er vi positive til å overta.

Fylkesordfører Runar Sjøstad, Finnmark

Fylkesordfører Nils R. Sandal, Sogn og Fjordane:

1) – Vi har store forventninger og forhåpninger. Fylkeskommunen får større myndighet over en stor del av vegnettet. Beslutningene tas mye nærmere brukerne og det er bare til det bedre. 2) – Vi har tradisjonelt et godt forhold til Statens vegvesen, og samarbeider godt. Vi må passe på at vi ikke får to parallelle administrasjoner. Og vi må styrke vår bestillerkompetanse.

Fylkesordfører Tom Tvedt, Rogaland:

1) – Store forventninger. Det betyr at fylkeskommunen får mye større ansvar og flere oppgaver på vegsektoren. Og det betyr at vi må samarbeide enda bedre og tettere enn før. 2) – Et vesen med lang tradisjon og kultur og en fylkeskommune med ditto lang historie må jobbe enda nærmere til folkets beste. Gamle kjepphester må legges til side og innse at reformen betyr endring for begge parter, betydelige endringer. Lykkes vi ikke med det, blir vi begge tapere.



Regionveg-sjef Berit Brendskag Lied, Region midt:

1) – Reformen er en demokratiseringsreform. Og det er bra. Et godt samarbeid mellom oss som fagetat og fylkeskommunen som aktiv og ambisiøs vegeier vil gi oss enda bedre muligheter til å leve opp til vår egen visjon: På veg for et bedre samfunn.

2) – Sikre at begge parter har god rolleforståelse og utvikle gode samhandlingsformer med fylkeskommunen er etter mitt syn den største utfordrin-

gen. I tillegg må vi synliggjøre for ansatte at reformen gir mange nye muligheter som gjør det enda mer spennende å jobbe i etaten.



Regionveg-sjef Sidsel Sandelien, Region øst:

1) – Jeg forventer et enda større engasjement fra fylkespoliti-

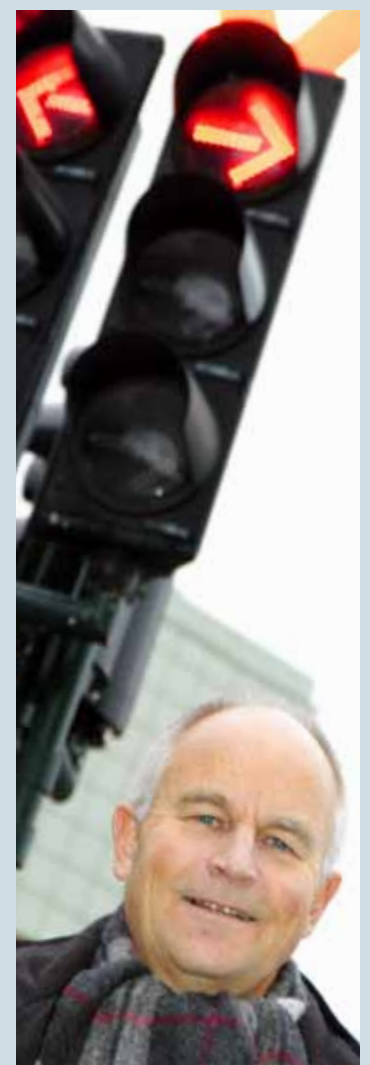
kerne om veg- og transportspørsmål og et tettere samarbeid mellom våre to administrasjoner. Jeg har tro på at vi sammen får til gode løsninger innen trafiksikkerhet, miljø og framkommelighet som understøtter regional utvikling.

Også på det mellommenneskelige plan må det skapes gode relasjoner. Fylkesråd for samferdsel May Valle, Nordland

2) – Å svare på de store forventninger fylkeskommuner og trafikanter har til våre leveranser i forhold til økonomiske rammer. Det er ønsker om utredninger og konkrete planer om mange prosjekter som ikke ligger i NTP/Handlingsprogram. Det blir krevende å prioritere bruken av vår plankapasitet og kjøp av konsulent tjenester. Ser også at fylkeskommunene har et forståelig ønske om å påvirke innholdet i funksjonskontrakter allerede fra 2010. Med 4-års kontrakter vil endret policy ta lengre tid.

Vegvesenet må bli mer lydhøre for føringer og signaler fra fylkeskommunen og i noe mindre grad bare rette seg etter håndbøker og retningslinjer fra sitt eget direktorat.

Fylkesordfører Roger Ryberg, Buskerud



Positiv: Direktør i Samferdselsetaten i Oslo, Knut Gabestad, mener det er praktisk at de overtar ansvaret for 40 kilometer bygater. De er godt forberedt, blant annet på å overta 80 nye lyskryss. (Foto: Henriette Erken Busterud)

OMSKILTING AV VEGNETTET: Ikke noe stort nummer



Endring: Riksveg 19 i Moss er på vegnettet som bytter fra hvitt til grønt vegnummer. (Foto: Håkon Aurlien)

Skiltene for 1500 kilometer av det nye riksvegnettet, vist med grønt på kartet, bytter fra hvite til grønne vegnumre.

Håkon Aurlien

I hverdagen er dette den eneste endringen trafikantene merker på riks- og fylkesvegnettet i Norge som følge av forvaltningsreformen fra kommende nyttår.

Ved starten på arbeidet med forvaltningsreformen var det mange som var redd omklassifisering av 17.000

kilometer riksveger til fylkesveger ville føre til en betydelig omskiltning og tilhørende høye utgifter. Men senere viste det seg at jobben kunne reduseres til et minimum.

– Riksvegene har hatt hvite eller grønne skiltnumre, grønne på de riksveger som også har vært betegnet stamveger. Nå blir alle betegnet riksveger og får grønne skiltnumre, forteller Randi Harnes i Vegdirektoratets utbyggingsavdeling.

Av det nye riksvegnettet på 10.300 kilometer er det kun 1500 kilometer som ikke var stamveger fra før og nå får byttet nummerskiltene.

Resten av de "øvrige riksvegene" skal fra nyttår betegnes "fylkesveg" i stedet for

"riksveg" og det har skapt navnekonflikter i noen fylker. For eksempel går riksveg 33 i Akershus over til å hete fylkesveg 33, men i Akershus finnes fra før en fylkesveg 33.

Navneendring

– Løsningen er å endre navnet på den opprinnelige fylkesveg 33 til fylkesveg 36. Trafikantene vil ikke merke dette fordi de gamle fylkesvegene ikke er skiltet med numre, forteller Randi Harnes.

Totalt må Statens vegvesen endre 100 fylkesvegnumre. Statens vegvesen har levert de nødvendige data for oppdatering av såvel elektroniske som trykte kartverk.

Fylkesveger som får nytt vegnummer fra 1.1.2010

Akershus

Fylkesveg 33 bytter til fv. 36
Fylkesveg 151 bytter til fv. 600
Fylkesveg 152 bytter til fv. 601
Fylkesveg 154 bytter til fv. 602
Fylkesveg 155 bytter til fv. 603
Fylkesveg 156 bytter til fv. 604
Fylkesveg 157 bytter til fv. 605
Fylkesveg 159 bytter til fv. 606
Fylkesveg 160 bytter til fv. 607
Fylkesveg 164 bytter til fv. 608
Fylkesveg 165 bytter til fv. 609
Fylkesveg 166 bytter til fv. 610
Fylkesveg 167 bytter til fv. 611
Fylkesveg 168 bytter til fv. 612
Fylkesveg 169 bytter til fv. 613
Fylkesveg 170 bytter til fv. 614
Fylkesveg 171 bytter til fv. 615
Fylkesveg 172 bytter til fv. 616
Fylkesveg 173 bytter til fv. 617
Fylkesveg 174 bytter til fv. 618

Oslo

Kommuneveg 4 bytter til kv. 3

Hedmark

Fylkesveg 21 bytter til fv. 92
Fylkesveg 24 bytter til fv. 93
Fylkesveg 26 bytter til fv. 94
Fylkesveg 27 bytter til fv. 95
Fylkesveg 28 bytter til fv. 96
Fylkesveg 30 bytter til fv. 97

Fylkesveg 202 bytter til fv. 233
Fylkesveg 205 bytter til fv. 234
Fylkesveg 206 bytter til fv. 235
Fylkesveg 208 bytter til fv. 236
Fylkesveg 209 bytter til fv. 237
Fylkesveg 216 bytter til fv. 238
Fylkesveg 217 bytter til fv. 239
Fylkesveg 218 bytter til fv. 240
Fylkesveg 219 bytter til fv. 241
Fylkesveg 222 bytter til fv. 242

Oppland

Fylkesveg 33 bytter til fv. 36
Fylkesveg 34 bytter til fv. 39
Fylkesveg 53 bytter til fv. 50
Fylkesveg 55 bytter til fv. 52
Fylkesveg 250 bytter til fv. 237
Fylkesveg 251 bytter til fv. 239
Fylkesveg 252 bytter til fv. 235
Fylkesveg 253 bytter til fv. 238
Fylkesveg 254 bytter til fv. 236

Buskerud

Fylkesveg 37 bytter til fv. 42
Fylkesveg 51 bytter til fv. 53
Fylkesveg 165 bytter til fv. 180
Fylkesveg 167 bytter til fv. 181
Fylkesveg 241 bytter til fv. 240
Fylkesveg 243 bytter til fv. 242

Telemark

Fylkesveg 32 bytter til fv. 34

Fylkesveg 352 bytter til fv. 512
Fylkesveg 353 bytter til fv. 513
Fylkesveg 354 bytter til fv. 514

Aust-Agder

Fylkesveg 42 bytter til fv. 56
Fylkesveg 45 bytter til fv. 55

Vest-Agder

Fylkesveg 401 bytter til fv. 410
Fylkesveg 405 bytter til fv. 320
Fylkesveg 452 bytter til fv. 306
Fylkesveg 459 bytter til fv. 409

Rogaland

Fylkesveg 13 bytter til fv. 12
Fylkesveg 511 bytter til fv. 527
Fylkesveg 513 bytter til fv. 523
Fylkesveg 519 bytter til fv. 526
Fylkesveg 520 bytter til fv. 528
Fylkesveg 521 bytter til fv. 525

Hordaland

Fylkesveg 13 bytter til fv. 15
Fylkesveg 47 bytter til fv. 54
Fylkesveg 49 bytter til fv. 55
Fylkesveg 57 bytter til fv. 61

Sogn og Fjordane

Fylkesveg 61 bytter til fv. 65
Fylkesveg 601 bytter til fv. 621
Fylkesveg 602 bytter til fv. 622

Fylkesveg 603 bytter til fv. 623
Fylkesveg 604 bytter til fv. 624

Møre og Romsdal

Fylkesveg 61 bytter til fv. 67
Fylkesveg 63 bytter til fv. 68
Fylkesveg 64 bytter til fv. 69
Fylkesveg 65 bytter til fv. 70

Sør-Trøndelag

Fylkesveg 713 bytter til fv. 724
Fylkesveg 714 bytter til fv. 725

Nordland

Fylkesveg 81 bytter til fv. 83
Fylkesveg 804 bytter til fv. 811
Fylkesveg 806 bytter til fv. 814
Fylkesveg 808 bytter til fv. 986
Fylkesveg 809 bytter til fv. 987
Fylkesveg 822 bytter til fv. 988
Fylkesveg 824 bytter til fv. 989
Fylkesveg 826 bytter til fv. 990
Fylkesveg 828 bytter til fv. 991
Fylkesveg 829 bytter til fv. 992
Fylkesveg 830 bytter til fv. 993
Fylkesveg 831 bytter til fv. 994
Fylkesveg 834 bytter til fv. 995
Fylkesveg 835 bytter til fv. 996
Fylkesveg 837 bytter til fv. 997
Fylkesveg 838 bytter til fv. 998
Fylkesveg 839 bytter til fv. 999



Rogaland med stor vegadministrasjon

Rogaland fylkeskommune styrker egen samferdselsadministrasjon med tre nye stillinger og blir elleve tilsatte ved nyttår. De er heller ikke redde for å sette ut en del av jobbene til andre enn Statens vegvesen.

Kjell Wold

– Med en samferdselssjef som vi hentet fra Statens vegvesen, har vi gjennom flere år bygd opp en sterk og aktiv administrasjon som har vært tett på prosjekter på fylkesvegnettet og fulgt opp drift og vedlikehold gjennom aktiv styring, forteller fylkesrådmann Liv Fredriksen i Rogaland fylkeskommune.

De har ikke vært redde for omprioriteringer og har hele tiden hatt tett oppfølging og sterkt fokus på alle saker som gjelder veg i Rogaland. Med reformen som gir Rogaland en mye større bit av vegkaka, har de heller ikke lagt skjul på at de ikke vil være redde for å sette ut en del av jobbene til andre enn Statens vegvesen.

– Det har vi vært klare på å signalisere i de forhandlinger som har vært ført med staten om reformen, understreker fylkesrådmannen.

Hun sier Rogaland har lang tradisjon for å være en aktiv og pågående vegeier som selv vil være med på å definere hvordan pengene skal brukes på vegsektoren.

– Vi er tre fylkeskommuner som nok kan opptre ganske forskjellig. Da er det kanskje ikke alltid like lett for vegregionen å håndtere alle vegsaker på samme måte, sier fylkesrådmann Liv Fredriksen.

Men hun understreker likevel at de har og fortsatt skal ha et godt og konstruktivt forhold til Statens vegvesen og samarbeide innenfor alle områder også i fortsettelsen.

- Må ta styringssignaler

Fylkesråden for samferdsel i Hedmark mener Statens vegvesen må vise evne til å ta i mot politiske styringssignaler etter overføring av "øvrig riksvegnett" til fylkeskommunene fra nyttår.

Håkon Aurlien

- Vi har et utmerket samarbeid som vi skal ta godt vare på, men det kan nok hende at Vegvesenets kultur må innstille seg på noe som kan oppleves som politisk innblanding i tradisjonelle vegvesenprioriteringer, sier Svein Borkhus som er fylkesråd for samferdselsaker i Hedmark.

Inngripen

Hedmark fylkeskommune er styrt etter en parlamentarisk modell der politikerne også har det administrative ansvaret. Det alene kan føre til politisk inngripen i prioriteringer som tradisjonelt har ligget til Vegvesenet selv.

- I tillegg er Hedmark i en situasjon med et stort vedlikeholdsetterslep på både riks- og fylkesvegene. Når fylkeskommunen nå får et mye større ansvar for vegnettet, er det skapt en forventning i befolkningen om grep for å bedre situasjonen ute på vegnettet. Det vil gi et politisk engasjement som vil føre til litt andre og mer detaljerte politiske beslutningsprosesser og vedtak enn det Vegvesenet har vært vant med, sier Borkhus.

"Hands-on"

Borkhus gjentar flere ganger uttrykket "Hånden på rattet" som innebærer direkte styring fra politisk hold.

- Hedmark fylkeskommune kommer til å ansette egne folk for å drive strategisk transportplanlegging. Ny plan- og bygningslov medfører at de ulike fagområder og virkemidler i større grad skal sees i helhetlig sammenheng. Her har fylkeskommunen et ansvar for å samhandle med blant annet kommunene, for eksempel innen næringsutvikling og bolig- og hyttebygging. Transportnettet er viktig for å knytte dette sammen. For at alt skal sees i sammenheng er vi avhengig av å ha egne folk som svarer til vår politiske ledelse, men som kan bestille faglige utredninger og analyser fra Vegvesenet som fagetat, sier han.

Faglig utreder

Han mener Statens vegvesen i fremtiden får en rolle i samfunnsplanleggingen som teknisk utreder.

- Fylkespolitikkerne skal drive politikk, mens Vegvesenet skal ha ansvar for drift, vedlikehold og de faglige utredninger som vi bestiller. Fylkesvegsjefen vil bli å regne som en av våre virksomhetsledere, og vi vil stille samme krav til effektiv bruk av Vegvesenets midler som vi stiller til andre fagetater. På andre områder er fylkeskommunen underlagt "Lov om offentlige anskaffelser", og det kan godt tenkes at en på noen prosjekter kan innhente tilbud fra andre for å kvalitetssikre den prisen vi betaler til Statens vegvesen.

Tross alt skal vi over en fireårsperiode bruke mellom halvannen og to milliarder kroner til drift/vedlikehold og investeringer. Vi må vite at disse pengene brukes effektivt, sier han.

Samarbeidsrutiner

Fylkeskommunene ba i høringsuttalelser om å forholde seg til fylkesvise vegsjefer. Borkhus er ikke bekymret over at Staten valgte å opprettholde vegregionene og mener dette vil løses i form av praktiske samarbeidsrutiner.

- Regionvegsjef Sidsel Sandelien er vår formelle kontakt, men i hverdagen vil vi forholde oss til Aud Riseng som vår fylkesvegsjef. Slik må det bli, sier han.



Styring: Fylkesråd Svein Borkhus i Hedmark mener Statens vegvesen vil måtte innstille seg på mer politisk styring som følge av forvaltningsreformen. (Foto: Gaute Moen, Hedmark fylkeskommune)

Økte tilskudd og låneramme til fylkeskommunene i 2010 ved overtakelse av riksveger gir økt fylkespolitisk engasjement. Her er tallene:

Fylke	Til drift og vedlikehold (mill. kr)	Til investeringer (mill. kr)	Til drift av nye fylkesvegferjer (mill. kr)	Styrking av frie inntekter (mill. kr)	Låneramme til investeringer (mill. kr)	Km riksveg som blir fylkesveg (ca.)	Samlet antall km fylkesveg (fra 1. jan. 2010)
Østfold	116,8	58,6	0	38	87	650	1660
Akershus	163	117,1	0	66	139	681	1810
Oslo	35,6	149,6	0	51	112	35*	
Hedmark	128,1	70,2	0	45	104	1307	3850
Oppland	111,1	64	0	41	83	933	3020
Buskerud	111,1	112,5	6,6	48	92	601	1800
Vestfold	106,4	47,4	6,6	31	69	516	1220
Telemark	110,2	58,6	0	38	83	775	1790
Aust-Agder	69,7	33	0	21	52	536	1540
Vest-Agder	96,1	57,8	17,3	30	69	747	2060
Rogaland	122,4	132	93,1	67	131	669	2490
Hordaland	252,4	177,3	291,5	89	176	1146	2910
Sogn og Fjordane	135,6	163,9	94,3	106	139	1135	2590
Møre og Romsdal	205,4	104,5	229,6	68	131	1316	3090
Sør-Trøndelag	145,1	86	61,5	56	118	1163	2960
Nord-Trøndelag	141,3	64,3	47	42	92	1234	3010
Nordland	216,7	141,8	292,7	92	159	1541	4120
Troms	166,7	69,4	177,6	45	100	1173	2910
Finnmark	108,3	40,5	22,8	26	63	858	1490
Hele landet	2542	1748,5	1340,7	1000	2000		

*Oslo har ikke fylkesveger og de 35 kilometrene som overføres der blir kommuneveger. Lånerammen til investeringer er nyopprettet ordning der fylkeskommunene kan låne penger av Staten på gunstige vilkår

Klare til å iverksette reformen

- Mange mennesker i etaten har gjort en veldig god jobb slik at vi er klare til å gjennomføre forvaltningsreformen fra nyttår. Noen avklaringer står igjen til neste år, men disse er ikke kritiske for gjennomføringen, sier Olav Sætre.

Håkon Aurlien

Sætre leder Statens vegvesens arbeid med tilpassing av Statens vegvesens organisasjon i tråd med forvaltningsreformen som iverksettes ved nyttår.

- Vi har igjen noen praktiske avklaringer, men får på plass det som trengs, understreker han.

- Det som står igjen og som nå blir en stor oppgave for Statens veg-

vesen, er å vise for fylkeskommunene at vi blir en god vegadministrasjon for dem med de økte arbeidsoppgaver vi skal løse for dem, sier Sætre.

Etterspurt

Olav Sætre har hatt som ledestjerne å gjøre Statens vegvesen til en "etterspurt vegadministrasjon av viktige tjenester".

- Statens vegvesen skal etter nyttår fortsatt være vegadministrasjon for både fylkeskommunene og for Staten, men oppgavemengden øker for fylkeskommunene og går ned for Staten. Vi ser allerede at dette har gitt et større engasjement i fylkeskommunen som vegeier, et engasjement som det kan bli krevende for Statens vegvesen å følge opp. Men det ser ut som både fylkeskommunene og vi er innstilt på å få det til, og da bør det kunne gå, sier Sætre.

Mye arbeid

Arbeidet med reformen har vært omfattende og berørt mange områder. Her kan nevnes omklassifisering, budsjettmessige avklaringer, omorganisering, lovendringer, tilpassing av styringssystemer både for Staten og fylkeskommunene med mer. Underlag for tilrådninger og beslutninger har krevd til dels omfattende utredninger. Men det som absolutt må være på plass til 1. januar 2010, er nesten i havn. De siste brikkene som legges på plass før nyttår er knyttet til budsjett, arbeidet med styringssystemet for fylkesvegoppgaver og årsavslutning 2009.

Men mye arbeid gjenstår

- For det første må vi regne med at 2010 blir et år der det blir behov for tilpassninger. Det arbeides med å avklare nasjonale føringer og ny instruks for Statens vegvesen, etter oppdrag fra departementet. Og så er det alt vi ikke vet, men som duk-

ker opp etter hvert. Med en så stor reform innenfor vegsektoren må det forventes at både staten og fylkeskommunene vil ha behov for å

finne løsninger. Det vil kreve mye av oss, samtidig som vi skal gjøre alle primæroppgavene for Staten og fylkeskommunene, sier Sætre.



I rute: - Vi er klare for reformen, men det står igjen endel avklaringer blant annet om krav til standarder for eksempel for tekniske krav ved bygging, drift og vedlikehold av bruer, sier Olav Sætre. Her i foredrag under sist ukes nasjonale brukonferanse. (Foto: Håkon Aurlien)

PERSONAL

Disse leder Statens vegvesen fra 2010

En av de største endringene i Statens vegvesen fra nyttår er at dagens distrikter erstattes med fylkesavdelinger.

Det blir egne avdelinger for trafikkant- og kjøretøyvirksomheten. I regionene inkluderer dette ansvaret for trafikkstasjonene. En annen endring er at det er opprettet egen styringsstab for vegdirektøren. Etatsledelsen vil bestå av regionvegsjefene og alle lederne i Vegdirektoratet, unntatt leder av internrevisjonen og internasjonal stab.



Lars Erik Hauer*
Veg- og transportavdelingen,
Vegdirektoratet



Harald Edvard Vigebo
Internrevisjonen,
Vegdirektoratet



Dagfinn Fløystad*
Styrings- og strategistaben,
Region sør



Lars Helge Rasch*
Kommunikasjonsstaben,
Region sør



Monika Omholt*
Trafikant- og kjøretøyavdelingen,
Region sør



Ragnhild Vestre
Styringsstaben,
Region midt



Jan Arild Johansen
Trafikant- og kjøretøyavdelingen,
Region midt



Bjørn Skoglund
Trafikant- og kjøretøyavdelingen,
Region øst



Lene Mürer
Fylkesavdeling Oslo,
Region øst



Nils Magne Slinde
Fylkesavdeling Sogn og Fjordane,
Region vest



Astrid Eide
Fylkesavdeling Rogaland,
Region vest



Anne Grethe Olsen
Styringsstaben,
Region nord



Ingeborg Solberg
Fylkesavdeling Troms,
Region nord

Vegdirektoratet

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen

Styringsstaben Lars Aksnes

Kommunikasjonsstaben Sissel Faller

Internasjonal stab Marit Due Langaas

Strategi- og økonomiavdelingen Terje Westlie

HR- og administrasjonsavd. Jane Bordal

Trafikksikkerhets-, miljø- og teknologiavdelingen Marit Brandtsegg *

Trafikant- og kjøretøyavdelingen Kjell S. Bjørvig

IKT-avdelingen Lars Kalfoss*

Veg- og transportavdelingen Lars Erik Hauer*

Internrevisjonen Harald Edvard Vigebo

Region sør

Regionvegsjef Andreas Setsaa

Styrings- og strategistaben Dagfinn Fløystad*

Kommunikasjonsstaben Lars Helge Rasch*

Veg- og transportavdelingen Gunnar Lien

HR- og administrasjonsavd. Else Gunn Øvrebø

Prosjektavdelingen Anette Aanesland

Ressursavdelingen Reidar Malm*

Trafikant- og kjøretøyavdelingen Monika Omholt*

Fylkesavdeling Vest-Agder Johan Mjaaland

Fylkesavdeling Aust-Agder Finn Ole Jørgensen

Fylkesavdeling Telemark Bjørn Cato Hustvedt

Fylkesavdeling Vestfold Tore Kaurin

Fylkesavdeling Buskerud Hans Jan Håkonsen

Region midt

Regionvegsjef Berit Brendskag Lied

Styringsstaben (inkl. Kommunikasjon) Ragnhild Vestre

Kommunikasjonsansvarlig Eivind Sperre Austnes

Strategi-, veg- og transportavd. Kjetil Strand

Trafikant- og kjøretøyavdelingen Jan Arild Johansen

HR- og administrasjonsavdelingen Harald Valved

Ressursavdelingen Ole Syltebø

Prosjektavdelingen Ove Nesje

Fylkesavdeling Nord-Trøndelag Olav Kåre Fuglem

Fylkesavdeling Sør-Trøndelag Ingvar Tøndel

Fylkesavdeling Møre- og Romsdal Knut I. Nauste

Region øst

Regionvegsjef Sidsel Sandelien

Strategi-, veg- og transportavdelingen (inkl. Kommunikasjon) Per Morten Lund

Kommunikasjonsansvarlig Ellinor Tørud

HR- og administrasjonsavdelingen Grethe K. Storløpa

Trafikant- og kjøretøyavdelingen Bjørn Skoglund

Ressursavdelingen (Søknadsfrist 21.11)

Prosjektavdelingen Stein Fyksen

Fylkesavdeling Østfold Turid Stubø Johnsen*

Fylkesavdeling Oslo Lene Mürer

Fylkesavdeling Akershus Nils-Erik Bogsrud

Fylkesavdeling Hedmark Aud M. Riseng

Fylkesavdeling Oppland Arild J. Evensen

Region vest

Regionvegsjef Olav Ellevset

Styrings- og strategistaben Pål Fosdal*

Kommunikasjonsstaben Liv Bulling

Veg- og transportavdelingen Hanne Hermanrud

HR- og administrasjonsavdelingen Einride Horstad

Ressursavdelingen Olav Svangstu

Prosjektavdelingen Kjartan Hove

Trafikant- og kjøretøyavdelingen Jan Tore Odd*

Fylkesavdeling Sogn og Fjordane Nils Magne Slinde

Fylkesavdeling Hordaland Olav Finne

Fylkesavdeling Rogaland Astrid Eide

Region nord

Regionvegsjef Torbjørn Naimak

Styringsstaben Anne Grethe Olsen

Strategistaben Frank Berntsen

Kommunikasjonsstaben Lisa Sundstrøm

Veg- og transportavdelingen Tore Lysberg

Trafikant- og kjøretøyavdelingen Henry Nymann

HR- og administrasjonsavdelingen Åse Annie Opsjøn

Ressursavdelingen Vidar Engmo

Prosjektavdelingen Stein J. Johansen

Fylkesavdeling Finnmark Bjørg Anita Joki

Fylkesavdeling Troms Ingeborg Solberg

Fylkesavdeling Nordland Kjell Skjerve

Midtre Hålogaland distrikt (beholdt etter ønske fra Troms og Nordland fylkeskommune)

* Nye i etats- eller regionledelsen i Statens vegvesen



124 tiltak: Fra pressekonferansen sist mandag.

Minnemarkering: Vegdirektør Terje Moe Gustavsen leste navnene på omkomne sammen med Egil Nordengen, trafikksikkerhetspårdriver i Statens vegvesen da han tredje søndag i november møtte rundt 150 venner, pårørende og trafikkskadde i en ulykkesmarkering i Sarpsborg. (Foto: Håkon Aurlien)

- Vi lærer av hver eneste ulykke!

- Vi står overfor en stor jobb når vi skal realisere visjonen om ingen drepte eller alvorlig skadde på vegene. Det er en fattig trøst for de som har mistet sine når vi lover at vi skal lære av hver ulykke. Men vi har fått til mye; faktum er at vi har halvert antall omkomne på Norges veger siden midt på 70-tallet.

Håkon Aurlien

Dette sa vegdirektør Terje Moe Gustavsen til etterlatte under en minnemarkering for trafikkofer i Sarpsborg forrige søndag.

Budskapet var det samme da Statens vegvesen presenterte statistikk etter fire år med nitidig gransking av samtlige dødsulykker på vegnettet.

- 1147 mennesker er drept på norske veger fra 2005 og fram til nå. Trafikkulykker er et av våre største samfunnsproblemer, kampen mot ulykker har stor fokus i Statens veg-

vesen, og hver ulykke som fortsatt skjer er en til dels kraftig påminning om de utfordringer vi står overfor på vegene våre mens vi arbeider for å nå nullvisjonen, sa han.

Minnedag

Minnemarkeringen ble for første gang i Norge holdt på FNs internasjonale minnedag for trafikkofer; tredje søndag i november. Etterlatte, venner og skadde i trafikkuulykker var invitert til en spesiell minnegudstjeneste med taler og lyttingsseremonier, og deretter til å møtes for å snakke sammen.

- Følelsen av urettferdighet, skrekk og sinne når mange, og noen ganger når sinnet oss som etat. Noen ganger er det berettiget sinne når vi ser at en midtdeler, en grøft eller en annen utforming av vegen kunne ha endret ulykkens gang, sa Gustavsen.

Vegdirektøren var med å lese navn etter hvert som det ble tent lys for 24 omkomne. Etterpå snakket han til de som var kommet for å minne sine, og berørte tørre fakta, den enkeltes tragedie og behovet for å vise omsorg.

Omsorg

- Ulykker, og særlig de verste med dødlig utgang, er skrekkelig for alle som blir involvert. Det vi opplever som Vegvesenansatte eller ansatte i redningsetatene, er ingen ting å

regne mot den katastrofe som inntreffer for den som opplever at ulykken rammer deres nærmeste, sa han.

- Vi skal komme videre for å nå nullvisjonen, og må i mellomtiden jobbe for å vise omsorg. Det gjelder spesielt de som dessverre vil komme til å miste sine også i årene framover, sa vegdirektøren.

124 tiltak

Konklusjoner etter fire års intenst ulykkesanalysearbeid ble oppsummert da samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa 23. november fikk overrakt en særskilt plan mot ungdomsulykker, resultatet av en kraftig økning i antallet ungdomsulykker i 2008.

Samtidig fikk hun overlevert rapporten fra ulykkesanalysearbeidet i 2008. Denne inneholder 124 konkrete tiltak som skal følges opp av en rekke etater og organisasjoner.

- Antallet trafikkuulykker har gått sterkt ned de senere årene. Hittil i år har vi 192 omkomne i trafikken i Norge, og det kan bli det laveste tallet i moderne tid. Det er summen av de mange tiltakene som gir bedring og det er viktig at vi arbeider videre på en bred front, understreket vegdirektøren.

I pressekonferansen ble han utfordret på forslaget om å begrense kjøring blant unge mellom 18 og 24 år, som er klart overrepresentert på ulykkesstatistikken.

- Vi vet nå at mange av ulykkene skjer blant spesielle ungdomsgrupper, at de fleste unge er bevisste og tar ansvar. Da vil det være urettfer-

dig å legge strenge restriksjoner på hele aldersgruppen, svarte vegdirektør Terje Moe Gustavsen. Se også side 2.

Legeattester er gyldige til 1. juni

Som kjent må alle personer over 70 år ha med seg gyldig legeattest i tillegg til førerkortet når de skal ut å kjøre. På grunn av influensapandemien kan det være svært vanskelig å få legetime. Statens vegvesen har derfor besluttet å gi fritak for krav om legeattest til 1. juni.

Legeattestene som utløper fra 1. oktober 2009 kan nå benyttes frem til 1. juni 2010. Dette gjelder kun legeattest knyttet til alder, såkalt "liten legeattest".

- Vi er glad for å kunne bidra i håndteringen av influensapandemien. Dette vil gjøre det enklere både for brukerne og legene, sier trafikkdirktor Kjell Bjørvig i Statens vegvesen.

Helsedirektoratet fornøyd med tiltaket

- Vi har sammen med Legeforeningen vært opptatt av å sikre god tilgang for syke til fastlegene, sier

helsedirektør Bjørn-Inge Larsen i Helsedirektoratet.

- Under den siste bølgen har det vært stort press på legene. Vi er svært fornøyd med tiltaket fra Statens vegvesen, som vil bidra til å lette arbeidspresset for legene, uttaler Larsen.

Helsekravene gjelder fortsatt

Bestemmelsen gis i egen forskrift og gjelder for dem med førerkort klasse A, A1, B, B1, BE, M, S og T og legeattest som utløper etter 1. oktober 2009. Utløpt legeattest må medbringes under kjøring. Personer som fyller 70 år mellom 25. november 2009 og 1. juni 2010 gis også fritak fra kravet. Helsekravene i førerkortforskriften gjelder likevel fullt ut, det gis kun dispensasjon fra dokumentasjonskravet. Legeattesten må fornyes før 1. juni 2010 for at føreretten skal ha uavbrutt gyldighet.

AKTUELT



Hallgeir Langeland (SV)

1) Er du for eller mot køprising- og hvorfor?

Jeg er svært fornøyd med at klimaforliket, for å få ned klimagassutslippa, krever tiltak for å redusere biltrafikken. Forsøkene på køprising i Stockholm og London viser at dette er et effektivt middel for å få bedre plass på veiene. Derfor forundrer det meg at høyresida i Norge går mot et tiltak som nå også NHO er for, og som vil øke inntjeningen til næringslivet.

2) Hva forstår du med køprising?

Det er å sette opp prisen på tidspunkt hvor bilkøene er størst, gjerne kalt rushtidene (selv om det å stå i kø ikke akkurat ser ut som noen rusher av gårde)

3) Hva er forskjellen på køprising og bompenger?

Bompenger er fastsatt pris for å passere et punkt, hvor inntektene i hovedsak går til et eller flere prosjekter. Men med SV i regjering, og etter ønske fra blant andre Oslo FrP, er det også åpnet for at bompenger kan gå til drift av kollektivtrafikken. Køprisinga er tidsdifferensiert, men kan gå til samme formål som bompengene, samt til staten. Stortinget vil nok fastsette endelig hva pengene skal gå til, etter å ha hørt ønskene fra de kommuner som innfører køprising.

4) Tror du køprising kan gi mindre trafikk?

Ja, absolutt på veiene. Det viser jo forsøkene. Men trafikken øker på kollektivtransporten og på gang og sykkelveiene, og det er jo bra for klima og helsa.

5) Nevn to samfunnsgevinster som køprising gir

Mindre klimagass og støyutslipp, samt større inntekter for næringslivet, og derved mer skatt til fellesskapet og velferdsgoder også.

6) Hvem taper mest på å innføre køprising?

Matpakkekjørende menn. Høyresida skyver småbarnforeldrene foran seg, men i Oslo utgjør denne gruppen kun tre prosent. Og de tre prosentene vil jo slippe å stå i endeløse køer å tape arbeids- og fritid, og kan tilbringe tida med barna andre steder enn i en forurenset bil.

7) Hvem vinner mest på å innføre køprising?

Folk flest, som får mindre klima- og støyforurensning, men selvsagt mest næringsliv, godstransportører og lastebileiere, som slipper å tape masse penger på å stå i kø.

8) Inntektene fra køprising kan brukes til kollektivtransport. Er det riktig bruk av pengene?

Ja, absolutt. Da kan vi jo videreutvikle kollektivtilbudet, slik at færre trenger å bruke bil. I Stavanger hvor jeg bor, ville det bety mer penger til bybanen.

9) Tror du det blir innført køprising i Norge? Eventuelt hvor og når?

SV var lenge alene om å anbefale køprising, men nå er det flere og flere som ser fordelene, ikke minst næringslivet. Og nå utreder flere byer dette. Og erkjenner vi at klimagassutslippa må ned, ja da kommer vi ikke utenom dette tiltaket. Jeg spår at Kristiansand blir først og får til dette fra 1.1.2011

Køprising spærer veien

Ved køprising (rushtidsavgift) er det høyere avgift i rushtida enn ellers. Det skal redusere trafikken ved at flere reiser kollektivt eller på andre tidspunkt. De som kjører kommer forttere fram, samtidig som det blir mindre forurensning.

Argumentene for og i mot rushtidsavgift står i kø, og debatten har pågått både i media og flere norske byer. Vegen og vi utfordret to politikere med ulikt syn, nemlig Hallgeir Langeland fra SV og Per Sandberg fra FrP.



Per Sandberg (FrP)

1) Er du for eller mot køprising- og hvorfor?

Norge er i verdenstoppen når det gjelder bil- og drivstoffavgifter, og Ap, SV og Sp bruker under en tredjedel av dette på veier. Det er derfor urimelig å pålegge bilistene tilleggsskatter som bompenger, rushtidsavgift og køprising. Frp vil tvert imot redusere bil- og drivstoffavgiftene, og i langt større grad bruke pengene til investeringer, drift og vedlikehold av veiene.

2) Hva forstår du med køprising?

Køprising er det samme som rushtidsavgift, det vil si en form for bompenger der prisen er avhengig av når man kjører. I for eksempel London er det køprising på åtte pund fra klokken 07:00 om morgenen til klokken 18:00 om kvelden, mens det er gratis om natten.

3) Hva er forskjellen på køprising og bompenger?

Se svar på spm 2.

4) Tror du køprising kan gi mindre trafikk?

Folk kjører ikke bil fordi de synes at det er gøy, men fordi de må komme seg på jobb, hente barn i barnehagen og kjøpe inn mat og andre nødvendigheter. Køprising gir mindre trafikk dersom prisen blir så høy at enkelte ikke lenger har råd til å kjøre egen bil, og at de for eksempel velger å være hjemme med egne barn isteden. Frp har ingen målsetting om å begrense næringslivets og folk flests muligheter til å benytte vei-basert transport.

5) Nevn to samfunnsgevinster som køprising gir

Ut ifra dagens situasjon ser jeg bare ulemper, men dersom Norge ikke hadde vært i verdenstoppen når det gjelder bil- og drivstoffavgifter, kunne køprising ha bidratt til å finansiere nye veier. Dette er imidlertid ikke noen problemstilling i Norge, hvor manglende investeringer i veier og annen infrastruktur utelukkende skyldes manglende politisk vilje til å gjøre noe for innbyggernes beste.

6) Hvem taper mest på å innføre køprising?

De som taper mest på køprising er de som er helt avhengig av bilbasert transport på dagtid, og da først og fremst småbarnsforeldre med dårlig råd der begge foreldrene er i jobb.

7) Hvem vinner mest på å innføre køprising?

De som vinner mest på køprising er de som vil være unntatt fra et slikt regime, for eksempel motorsyklister og elbilsjåfører, som vil få bedre plass på veien. En annen gruppe som vil vinne på køprisordningen er dem som har såpass god råd at de er villige til å betale for å få bedre plass på veien.

8) Inntektene fra køprising kan brukes til kollektivtransport. Er det riktig bruk av pengene?

Nei, det er ikke riktig å bruke pengene fra tilleggsskatter på bil til andre transportformål. Bilistene er allerede en melkeku for staten.

9) Tror du det blir innført køprising i Norge? Eventuelt hvor og når?

Ja, jeg tror dessverre Ap, SV og Sp kommer til å få gjennomslag for køprising. Dette kan presse seg frem i flere av byene der regjeringen nekter å bruke statlige penger på nødvendige investeringer i infrastruktur.

Svenskene tar tunnel-satsningen i Trondheim



Åpnes i 2014: Illustrasjonen viser den nye Pirbrua over Nidelva, og hvordan bilistene som følger E6 fra brua kommer inn i Strindheimtunnelen på Nyhavna. Tunnelen åpnes for trafikk i 2014. (ill. Multiconsult)

De to opprinnelig svenske firmaene NCC Construction og Skanska Norge har kapret de største kontraktene i prosjektet E6 Trondheim – Stjørdal.

Ellinor Hansen

Den 2,5 kilometer lange Strindheimtunnelen skal ta E6-trafikken som går gjennom østbyen i Trondheim, og avlaste dagens hardt belastede Innherredsveg. Tunnelen får to separate løp, med til sammen fire kjørefelt. 420 meter av tunnelen blir betongtunnel, og resten blir fjelltunnel.

Tunnelen er delt opp i to kontrakter, og spesielt jobben med å bygge betongtunnelen gjennom kvikkleiren i boligområdet Møllenberg har fått mye oppmerksomhet.

Konkurranspreget dialog

Å velge entreprenør har vært en uvanlig lang prosess fordi Statens vegvesen valgte å gjøre dette til et

pilotprosjekt for konkurransepreget dialog. Tre tilbydergrupper hadde fire lukkede møter hver med Statens vegvesen, hvor de fikk finjustert sine ideer og tanker om hvordan de vil bygge betongtunnelen. Så fikk de sommeren på seg til å utarbeide tilbud, og det ble NCC Construction som fikk jobben. Begrunnelsen for å velge en anskaffelsesform hvor entreprenøren har så mye å si for valget av byggemetode, er at det er en komplisert jobb hvor prosjektledelsen i Statens vegvesen ville benytte seg av erfaringene og kunnskapen entreprenøren sitter med for å gjøre det sikrest mulig.

Holder kvikkleira i ro

Byggegruppa på Møllenberg hvor betongtunnelen bygges, blir på det meste mer enn 20 meter dyp og 24 meter bred. Byggeleder Anders Beitnes i Statens vegvesen forklarer at metoden som er valgt skal gjøre det sikkert å bygge i kvikkleira.

– Det blir en helt stiv byggegruppa med stålørspunt i veggene som gjør at kvikkleira ikke skal røre på seg. Grunnvannstrykket i omgivelsene opprettholdes i hele anleggsperioden, sier Beitnes.

Dette er en ganske ny metode, derfor dro han og prosjektledelsen i NCC til Helsinki i Finland forrige uke for å se på et byggeprosjekt hvor de bruker stålørspunt.

Bruker vinteren på å teste

Svein Arne Henriksen i NCC Construction blir prosjektleder for byggearbeidet som skal gjøres, og ser fram til å gyve løs på oppgaven. Full fres blir det først til våren, men i vinter starter de så smått med prøvepeling, prøvespunting og rigging, samtidig som de jobber videre med å detaljplanlegge løsningene.

– Til våren starter vi for fullt med kalk- og sementpeling for å stabilisere kvikkleira, sier Henriksen.

Det betyr at man bruker et stort bor for å grave seg ned i kvikkleira og blander den med kalk og sement for å gjøre den stiv. Det gjøres tett i tett i et område for å gjøre kvikkleira mer motstandsdyktig mot bevegelse.

I juni skal fem gamle verneverdige trehus løftes fra grunnmurene, og fraktes til en parkeringsplass 500 meter lenger øst. Der skal de lagres i to-tre år for å gi plass til

byggegruppa. Denne jobben er en egen entreprise. Når betongtunnelen er på plass, flyttes husene tilbake på nye grunnmurer.

Skanska bygger fjelltunnelen

Jobben med å drive tunnelen gjennom fjellet, er det entreprenøren Skanska Norge som får, og den første salven går av i mai neste år.

I tillegg til tunneldriving er det også store betongarbeider på den enden av tunnelen, med blant annet et betongkryss i tre plan på Strindheim. Denne kontrakten er på 730 millioner kroner, mens kontrakten med NCC er på 554 millioner kroner. Strindheimtunnelen åpnes for trafikk i 2014.



Her kommer byggegruppa: Byggeleder Anders Beitnes fra Statens vegvesen, Prosjektleder Svein Arne Henriksen i NCC Construction, Prosjektleder Harald Inge Johnsen i Statens vegvesen og Regionveg-sjef Berit Brendskag Lied i Statens vegvesen Region midt. (Foto: Ellinor Hansen)

Kleppa beklager Kristiansand-kaos

Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa beklager på vegne av Statens vegvesen trafikkaoset som oppstod i Kristiansand i forbindelse med en spørreundersøkelse 11. november.

Kjell Wold

Hun sa også at undersøkelsen dess-

verre var nødvendig å gjennomføre på den måten det skjedde for å gi et best og bredest mulig grunnlag for arbeidet med konseptvalgutredningen som nå pågår. Kleppa svarte på spørsmål fra representanten Peter Skovholt Gitmark (H). Her er hennes svar i kortversjon:

– I april 2009 fikk Statens vegvesen i oppdrag av Samferdselsdepartementet å gjennomføre en konseptvalgutredning (KVV) for

samferdselspakke fase 2 i Kristiansandsregionen. Utredningen gjennomgås av en ekstern kvalitetssikrer når Statens vegvesen har gjennomført sine faglige vurderinger (såkalt KS1). Som et ledd i å sikre et faglig godt grunnlag for de vurderinger som skal gjøres i det ovennevnte arbeidet, er det nødvendig å ha størst mulig reell kunnskap om de trafikale forhold i Kristiansandsregionen, blant

annet reisemønster, reisehensikt, bilbruk, betalingsvillighet og lignende. for å kunne gjøre gode vurderinger i det videre arbeidet. Ut fra en faglig vurdering valgte Statens vegvesen å gjennomføre en intervjuundersøkelse hvor bilistene ble stoppet for å få utlevert et spørreskjema som de senere skulle svare på og returnere for videre behandling. Undersøkelsen var varslet ved generell annonsering i mediene på forhånd. Det ble vurdert til å være veldig uheldig å annonsere på hvilken dag og tidspunkt

undersøkelsen skulle avholdes, da dette kunne ha påvirket resultatene i en slik grad at dataene ikke ville blitt representative for den faktiske situasjonen. En forutsetning for dette må selvsagt være at dette gjøres på en slik måte at det er til minst mulig ulempe for trafikantene. Sett i ettertid er det ikke vanskelig å se at den undersøkelsen som ble gjennomført i Kristiansand onsdag 11. november 2009, ikke tok tilstrekkelig hensyn til de trafikale konsekvensene. På vegne av Statens vegvesen vil jeg beklage dette.

VINTERDRIFT

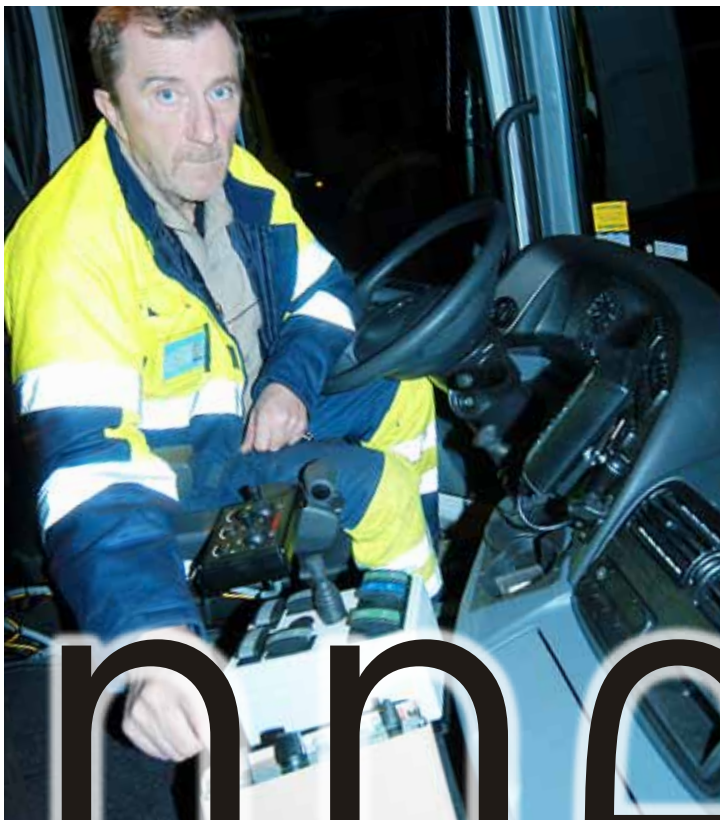


Sand: Karl Olav Haldorsen har åtte kubikk sand klar til spredning. Salt brukes kun i overgangsperiodene på Lyngenvegene.



Friksjonsmåling: Ken Jøran Frivoll ute på veg med en av målebilene. Tre ganger daglig skal vegnettet dokumenteres med førerapporter.

Bak rattet: Karl Olav Haldorsen styrer en topp moderne vedlikeholdsmaskin.



Finnerne

■ Det er det finske selskapet Destia Oy som skal sikre god fremkommelighet på vegene i Lyngen i Troms de fire neste årene. Til tross for knapp tid til forberedelser, forsikrer det finske selskapet at de nå er klare til å møte vinteren.

Håkon Aurtien

– Kontraktskravene fra Statens vegvesen er harde, meget harde. Og bare tre måneder fra kontraktsinngåelse til overtakelse ga oss en tøff start. Men nå er vi klare til å møte vinteren!

Avdelingsleder Karl Grusmark i Destia Norge AS er ansvarlig for daglig drift av 440 kilometer riks- og fylkesveger i Lyngen i Troms de fire kommende årene. I sommer sendte det statlige finske entreprenørselskapet Destia Oy sjokkbølger gjennom det norske entreprenørmarkedet ved å vinne en anbudskonkurranse og ta to funksjonsområder i Nord-Norge fra det statlige norske entreprenørselskapet Mesta AS, og det til nesten halv pris.

Men Destia vet hva det koster å ta vare på trafikkert veg: Selskapet har et 30-talls funksjonskontrakter i hjemlandet.

Lokalkunnskap

– Vi er klar over at dette blir en stor økonomisk utfordring for oss, men har et ønske om å komme inn i det norske markedet. Da er dette måten å gjøre det på, sier Arvid Beldo, som leder selskapet med base i Alta.

Etter en hektisk oppstart er entreprenøren godt i gang. Heldigvis er mye av den viktige lokalkunnskapen i behold. Åtte av ti brøyteroder i Lyngnområdet skal ivaretas av de samme underentreprenørene som i fjor jobbet for Mesta. To roder, de mest krevende, ivaretas av Destia Norges egne nyansatte sjåfører og de er rekruttert i nærmiljøet, som i Nord-Norge er innenfor en 15 miles radius. Det samme er nestkommanderende Kurt Osvaldsen som har erfaring fra funksjonskontrakten i Tromsø.

– Vi har nok litt igjen før vi kjenner vegnettet slik vegvedlikeholdsfolk tradisjonelt har vært opptatt av. Men vi har måttet fokusere på å komme inn i rutineene, og det har vært krevende for oss. Det er veldig mye som skal huskes på når man skal drifte et stort vegnett innenfor en temmelig detaljert funksjonskontrakt, sier Osvaldsen.

Ilddåp

Driftsorganisasjonen i Lyngen fikk sin ilddåp i overgangen september/oktober. I løpet av en formiddag kom 40 cm tung snø i deler av området. Det ble en tung oppgave for mannskapene å oppfylle kravet om maksimalt 6 centimeter våt snø på E8 fra finskegrensen mot Tromsø.



Lyngsalpene: Vaktsjåførene Ken Jøran Frivoll og Karl Olav Haldorsen er klare til å møte Lyngenvinteren. De har merket seg at arbeidsgiveren har påtatt seg funksjonskontrakten til betydelig lavere pris enn konkurrentene men regner med at ledelsen vet hva de gjør. (Foto: Håkon Aurlien)

er klare

– Brøytebilene vi hadde bestilt var ennå ikke kommet og vi hadde startet med maskiner lånt fra vår gode ”mor” i Finland. Det ble en tøff start, sier Karl Grusmark.

Sjåfør Karl Olav Haldorsen, en av de nye fast ansatte, lot seg imponere over de finskproduserte Sisu lastebilene de fikk låne mens nytt materiell var i bestilling. Rett før helgen kom den siste av de splitter nye og topp moderne vedlikeholdslastebilene. Nytt er nytt.

Dokumentasjon

Maskinene er knall gule, en tone lysere enn Vegvesenets (og Mestas) gul-farge, men lyser godt opp i høstmørket. Det gjelder også de mindre friksjonsmålebilene som skal rulle over hele vegnettet minst tre ganger hver dag. I kontrakten forplikter funksjonsentreprenørene seg til å levere friksjonsmålinger for på den måten å dokumentere at trafikantene alltid er sikret et minstemål av veggrep.

Friksjonskoeffisienten ”0,3” er en klar grense på E8. Blir det glattere enn det må entreprenøren ut med sandspredningsutstyr og være ferdig i løpet av to timer. I overgangsperiodene skal de også salte, med slurry eller løsning.

Strøing når det er bedre enn grenseverdien koster entreprenøren penger i form av innsats som ikke hadde vært nødvendig. Friksjon lavere enn grensen koster entreprenøren i form av bøter eller redusert betaling fra Statens vegvesen. Slik er det. Best lønnsomhet ligger i å akkurat tilfredsstille standardkravene i kontrakten.

– Vegvesenets jobb er å ivareta trafikanten, sier Knut Øvervoll som er Statens vegvesens byggeleder for funksjonskontrakten.

– Ved avvik er det viktig å finne årsak og tiltak for å unngå at det gjen-tar seg, understreker han.

Krevende område

Karl Grusmark opplever Lyngen-kontrakten som krevende, med stor variasjon i værforholdene. På E8 ved grensen mot Finland kan det være snøvær, mens det noen mil lenger ute er sort veg. Værskifter kan skje raskt. Og trafikantene i området vet å si ifra om noe ikke er bra.

– Det er lettere å få klager enn å få ros. Men det er nok noe som følger yrket og det skal vi møte, det også, sier nestkommanderende Kurt Osvoldsen til Vegen og vi.

Lurer du på noe angående vinterveger i Norge? Her finner du mye nyttig informasjon om vinterdrift:

vegvesen.no/vinterdrift

Bedre veger gir mer utslipp av klimagass

En fersk rapport fra Transportøkonomisk institutt (TØI) konkluderer med at bygging av bedre veger stort sett gir økte klimagassutslipp.

Bente Tovik

– Rapporten er et godt bidrag inn i Statens vegvesens faglige vurdering av klimagassutslipp som en konsekvens av vår virksomhet, sier seksjonsleder Roar Midtbø Jensen i Vegdirektoratet.

Rapporten "Gir bedre veger mindre klimagassutslipp?" er en oppfølging av Sintef-rapporten "Miljømessige konsekvenser av bedre veger" fra 2007, som tar for seg bedre vegstandard som et tiltak for å redusere utslipp. Utbyggingsavdelingen har ønsket en utvidet undersøkelse om dette viktige temaet, og lyste ut et nytt oppdrag i desember 2008.

– Begge rapportene er verdifulle i Vegvesenets arbeid med å kartlegge de langsiktige virkningene for transportutviklingen. Den nye TØI-rapporten tar for seg flere sider av dette spørsmålet, uttaler samfunnsplanlegger Sigrid Furuholt Ingebrigtsen.

Økt hastighet gir økte utslipp

En av grunnene til økte utslipp, er i følge TØI at forbedringer i vegnettet øker gjennomsnittshastigheten, særlig i det hastighetsintervallet hvor utslippene øker mest, over 80 km/t. Jevn hastighet mellom 50 og 70 km/t ser ut til å være optimalt og gir reduserte utslipp i forhold til lavere hastigheter.

Utslippene øker også som følge av at transportmengden øker. I tillegg skjer det en overgang fra kollektive transportmidler og gang- og sykkeltrafikk til personbil fordi forholdene for bilreiser blir bedre. Bedre veger gjør det lettere både å kjøre lengre strekninger og foreta flere bilreiser, noe som i begge tilfeller bidrar til å øke trafikken, heter det i rapporten. Kun i unntakstilfeller, for eksempel når en tunnel erstatter en fjellovergang og reduserer reiselengden, kan resultatet bli lavere utslipp.

Motorveger

– Utbygging av et motorvegnett fører til hyppigere, raskere og lengre bilreiser. Motorveger er som regel et dårlig klimatilskudd. Det er mange gode grunner til å bygge motorveger, klima er ikke en av dem. Selv om det er en viss uenighet om disse spør-

målene i fagmiljøene, er alle enige om at i byområder vil økt vegkapasitet utløse undertrykt biltrafikk og gi endret transportmiddelfordeling, sier Sigrid Furuholt Ingebrigtsen.

Utslipp ved bygging drift og vedlikehold

– Bygging, drift og vedlikehold av veger gir betydelige utslipp av klimagasser. Slike utslipp bør vektlegges like mye som biltrafikken etter vegåpning. Forskningen på dette feltet er relativt sparsom, så dette er et tema som Statens vegvesen jobber videre med, sier seksjonsleder Roar Midtbø Jensen.

I de fleste tilfellene vil bygging og vedlikehold av de nye eller forbedrede vegene, sammen med direkte og indirekte virkninger av nyskapt trafikk, bidra til å øke klimagassutslippene. I byområder vil økningene bli betydelige hvis vegbyggingen medfører økt kapasitet i købelastede områder, heter det i rapporten fra TØI.

Hele rapporten kan du lese på: vegvesen.no.

Motorveg: Nye og bedre veger fører ifølge en ny rapport til økte klimagassutslipp. Dette bildet er fra nye E18 Langåker-Bommestad i Vestfold. (Foto: Kjell Wold)

Beregner utslipp fra vegbygging

Statens vegvesen lager nå en metode for å beregne klimagassutslipp og energiforbruk på store vegprosjekt. Dette skal inngå som del av konsekvensanalysen

Henriette Erken Busterud

– Vi beregner allerede miljøeffekter og klimagassutslipp ved for eksempel økt trafikk som følge av en ny veg. Det som er nytt er at vi nå også vil inkludere utslipp i byggefasen og knytte det til konsekvensanalysen, forteller Kjell Ottar Sandvik i Vegdirektoratet.

Eksempler på hva som medfører utslipp er produksjon av asfalt, sprenging og frakt av masser.

– Ved å vite forbruk av strøm og drivstoff skal vi utlede størrelsen på klimagassutslippene. Det er særlig ved større prosjekter på kommuneplassnivå at metoden vil ha sin styrke. Som når det er alternative traseer eller når en skal velge mellom å bygge ei bru, undersøke tunnel eller å ha ferje, forklarer Sandvik.

Metoden for å beregne klimagassutslipp og energiforbruk skal kunne brukes på ulike type anlegg. Verktøyet skal brukes sammen med de øvrige modellene for beregning av virkninger for vegprosjekt. Stortinget har bedt alle transportetatene om å redegjøre for sine utslipp, og Statens vegvesen samarbeider med de andre om å utvikle metoden som skal være på plass i 2010/2011.



Beregner utslipp: Statens vegvesen skal beregne utslipp og energiforbruk på store vegprosjekt. Dette kan virke inn på hva som besluttes å bygge. (Illustrasjonsfoto: Knut Opeide)

Treffer med trafikk tall

Statens vegvesen har ofte fått kritikk for at de har for lave trafikkprognoser. Undersøkelser viser at prognosene de siste seks årene bare har et avvik på 0,7 prosentpoeng.

Henriette Erken Busterud

– Før 2001 hadde vi i snitt et avvik på 2 prosentpoeng, dette er nå redusert til 0,7 prosentpoeng. Dette betyr at hvis prognosene i snitt tilsa én prosent trafikkvekst, ble faktisk trafikkvekst for 2001 på hele 3 prosent. Tilsvarende faktiske tall i dag er 1,7 prosent. Dette er en meget bra treffsikkerhet, mener James Odeck (bildet) er professor i transportøkonomi.



Reviderte modell

– At vi treffer bedre nå skyldes at vi har revidert den nasjonale persontransportmodellen vi bruker. Vi lager prognoser hvert fjerde år i forbindelse med NTP, og reviderer noen ganger underveis. Dette er svært avanserte modeller der vi blant annet tar hensyn til bilhold, hvor mange som forventes å ha førerkort, hvor stor inntekt som forventes, befolkningsutvikling og fremtidige infrastrukturprosjekter, forklarer Odeck.

Avgjørende tall

Trafikkprognoser er avgjørende for om en veg blir bygd eller ikke - og for langsiktig transportpolitikk. Viser det seg at prognosene ikke stemte, at trafikken ble lavere enn forventet, kan en ha brukt millioner på ulønnsomme tiltak.

– Hvis prognosene under- eller overvurderer lønnsomheten i prosjektet, kan det føre til feil i prioritering av prosjekter, påpeker Odeck.

Har vært for lave

Statens vegvesen har fått kritikk for at de stadig har prognoser som er lavere enn hva trafikken ble. De har derfor analysert treffsikkerheten på

Fylke	Alle år	1996-2001	2002-2008	Diff. 2002/2008 -1996/2001
Østfold	2,4	4,0	1,1	-2,9
Akershus	1,5	2,6	0,6	-2,0
Oslo	0,2	1,4	-0,8	-2,1
Hedmark	1,7	2,8	0,8	-2,0
Oppland	1,0	1,6	0,5	-1,1
Buskerud	0,7	1,0	0,5	-0,5
Vestfold	1,9	2,5	1,3	-1,2
Telemark	1,3	2,3	0,6	-1,7
Aust-Agder	0,8	1,7	0,0	-1,7
Vest-Agder	1,4	1,9	0,9	-0,9
Rogaland	2,1	2,9	1,4	-1,5
Hordaland	1,6	2,3	0,9	-1,3
Sogn- og Fjordane	1,0	-0,2	1,9	2,1
Møre og Romsdal	1,2	1,4	1,0	-0,5
Sør-Trøndelag	1,9	2,0	1,8	-0,2
Nord-Trøndelag	1,5	2,3	0,8	-1,6
Nordland	0,3	0,7	0,0	-0,7
Troms	1,2	1,9	0,6	-1,3
Finnmark	0,3	-0,2	0,8	0,9
Hele Landet	1,3	2,0	0,7	-1,3

Tabell 1: Avviket mellom faktisk og beregnet trafikkvekst (i prosent) for perioden 1996-2008.

Prosjekt	Åpningsår (ÅDT)			År 5 (ÅDT)		
	Prognose	Faktisk	Avvik	Prognose	Faktisk	Avvik
Rv.23 Oslofjordforbindelsen	4240	3780	-10,85%	4545	5252	15,56%
E18 Rannekleiv - Temse	8232	10242	24,42%	8738	11989	37,21%
Rv.714 Hitra - Frøya	353	512	45,04%	375	1186	216,60%
E134 Teigeland - Håland	1000	1367	36,70%	1061	1532	44,29%
Rv.62 Øksendalstunnellen	1386	1345	-2,96%	1457	1758	20,67%
E8 Norkjosbotn-Laksvatnbukt	2300	2400	4,35%	2429	2878	18,47%
E18 Gutu-Helland-Kopstad	12000	16700	39,17%	12737	19360	51,99%
E39 Kleivedammen-Andenes	686	924	34,69%	721	1119	55,17%
E134 Hegstad - Damåsen	6740	8050	19,44%	7154	9108	27,31%
Rv.616 Kolset - Klubben	88	155	76,14%	94	207	119,88%
Rv.580 Hop- Midttun	19300	14000	-27,46%	20997	16388	-21,95%

Tabell 2: Sammenlikning av prognoser mot faktisk trafikkvekst på prosjektnivå. Prognosene er laget før 2001, det vil si med gammel beregningsmodell

prognoser fra 1996 til 2008 og sammenlignet disse med faktisk trafikkutvikling. De har også sammenlignet prognoser på nasjonalt og fylkesnivå.

– Det viser seg at prognoser på prosjektnivå ofte har slått feil og har vært for lave. Som vi ser i tabell 2, er det kun to av elleve prosjekt der

prognosene var høyere enn faktisk trafikk ett år etter åpningen. Avvikene varierer fra - 28 prosent til 76 prosent prosent det første året til -22 prosent og 216 prosent det femte året etter at vegen ble åpnet. Grunnen til at avvikene vokser med tiden er at prognosene tenderer til

å ligge rimelig fast med en gitt prosentvekst, mens trafikken vokser mye raskere. Men disse prognosene er fra før 2001. Med den reviderte modellen på plass, vil avvikene på prosjekter, analysert med den nye modellen, være mye mindre, påpeker Odeck.



Ti vil bygge

■ ■ Ti firmaer vil bygge gang- og sykkelveg på riksveg 41 i Birkenes kommune på Sørlandet. (Tall i mill. kroner):

Skanska Norge AS:	15,6
Repstad Anlegg AS:	12,9
Kaspar Strømme AS:	12,6
Trafikk og Anlegg AS:	12,2
Hjalmar Aateigen AS:	14,3
Knut haugsjø AS:	16,1
Anleggsvirksomhet AS:	13,3
Heldal Entreprenør AS:	13,8
Birkedal Maskin AS:	13,1
Birkeland Grunn og Betong AS:	13,2

To alternativer

■ ■ Statens vegvesen har i samråd med Bærum kommune utarbeidet forslag til planprogram for E18 på strekningen Lysaker - Slependeren. Planprogrammet legger opp til en vurdering av to hovedprinsipper når E18 gjennom Bærum skal planlegges videre: Utvidelse av dagens E18 eller bygging av ny E18 med dagens veg som en hovedsamleveg.



Milliardgaranti

■ ■ Fylkestinget i Buskerud vedtok i høst å garantere for et lån på 1,5 milliarder kroner til ny riksveg 7 mellom Sokna (bildet) i Ringesrike og Ørgenvika i Krødsherad i Buskerud. Fylkestinget går også inn for delfinansiering av vegprosjektet. Vegen som trolig bygges i perioden 2012-2015 vil korte ned vegen til Hallingdal med om lag 20 kilometer. Bompengetakstene blir 63 kroner for lette kjøretøy og 160 kroner for tungbiler. (Foto: Kjell Wold)

Skuffende refleksbruk

■ ■ Til tross for at Asker og Bærum Trafikksikkerhetsforening har lagt ut 10.000 gratis refleksbrikker på bibliotekene rundt om i kommunene, har refleksbruken blant innbyggerne gått ned siden året før. Bare 20 prosent bruker refleks, viser foreningens årlige undersøkelse om refleksbruk. Tilsvarende tall for i fjor var 27 prosent. Bruker du refleks i høstmørket, har en bilist 10 sekunder til å oppdage deg, mot bare 2 sekunder hvis du går uten refleks. Det kan være forskjellen på liv og død. Refleksbruk reduserer risikoen for å bli påkjørt i mørket med 85 prosent. Refleksen bør være i knehøyde for å motta mest mulig lys fra billyktene.

LANDET RUNDT



Brubygging i høyden

LARVIK ■ Etter tre måneders virksomhet er ny E18 Sky-Langangen allerede godt synlig i terrenget. Kontrollingeniørene Yngvar Haugen t.v. og Jens Erik Farsjø i Statens vegvesen står her på toppen av et

høydedrag ved Kjøse med utsikt til dalbunnen, der Kjøsevegen bru skal bygges, 305 meter lang og imponerende 60 meter over bakken. Et av prosjektets mest spektakulære anlegg. (Foto: Kjell Wold)



Møtte nye kolleger

HUNDEFOSSEN ■ Nytilsatte i Statens vegvesen Region øst var nylig samlet på Vegmuseet nord for Lillehammer for å bli mer kjent med etaten. I tur og orden kom regionale seksjonsledere innom for å

fortelle om hverdagen i en mangfoldig etat.

På bildet er det en blid strategisjef Per Morten Lund som møter de nytilsatte. (Foto: Ole Arvid Flatmark)



Starter monteringa av tunnelduk i Freifjordtunnelen

FREI ■ Etter tre måneders drift går renoveringsarbeidet i Freifjordtunnelen som planlagt. Rensking og bolting i hele tunnelen er nå ferdig, og nylig startet monteringen av tunnelduken på Bergsøysida.

– Arbeidet vi har utført så langt er stort sett av en slik karakter at trafikantene i svært liten grad har lagt merke hva som skjer. Men når vi nå begynner å montere tunnel-

duken, blir de ferdige partiene lyse og fine, seier byggeleder Jon Magne Frisvoll.

Freifjordtunnelen blir oppgradert til moderne standard med alle sikkerhetssystemer etter dagens krav. Og når alle tekniske installasjoner er skiftet, framstår tunnelen i desember 2010 som lys, tørr og trafikk sikker. (Foto: Jon Dahl)



Den gamle "sto 'an av..."

EGERSUND ■ Egersund har vore i medias søkjelys nyleg, då flaumen har herja byen og distriktet. Og den gamle Terland klopp vart overfløymd av vatn, men brua held.

Per Einar Lædre har vore på

synfaring, og melder følgjande:

På laurdag fekk viste det seg at vatnet i Gyaelva hadde stått over Terland klopp under den verste flaumen på fredag. På søndag var Per Einar Lædre oppe og såg på brua. Det var teikn til utvasking

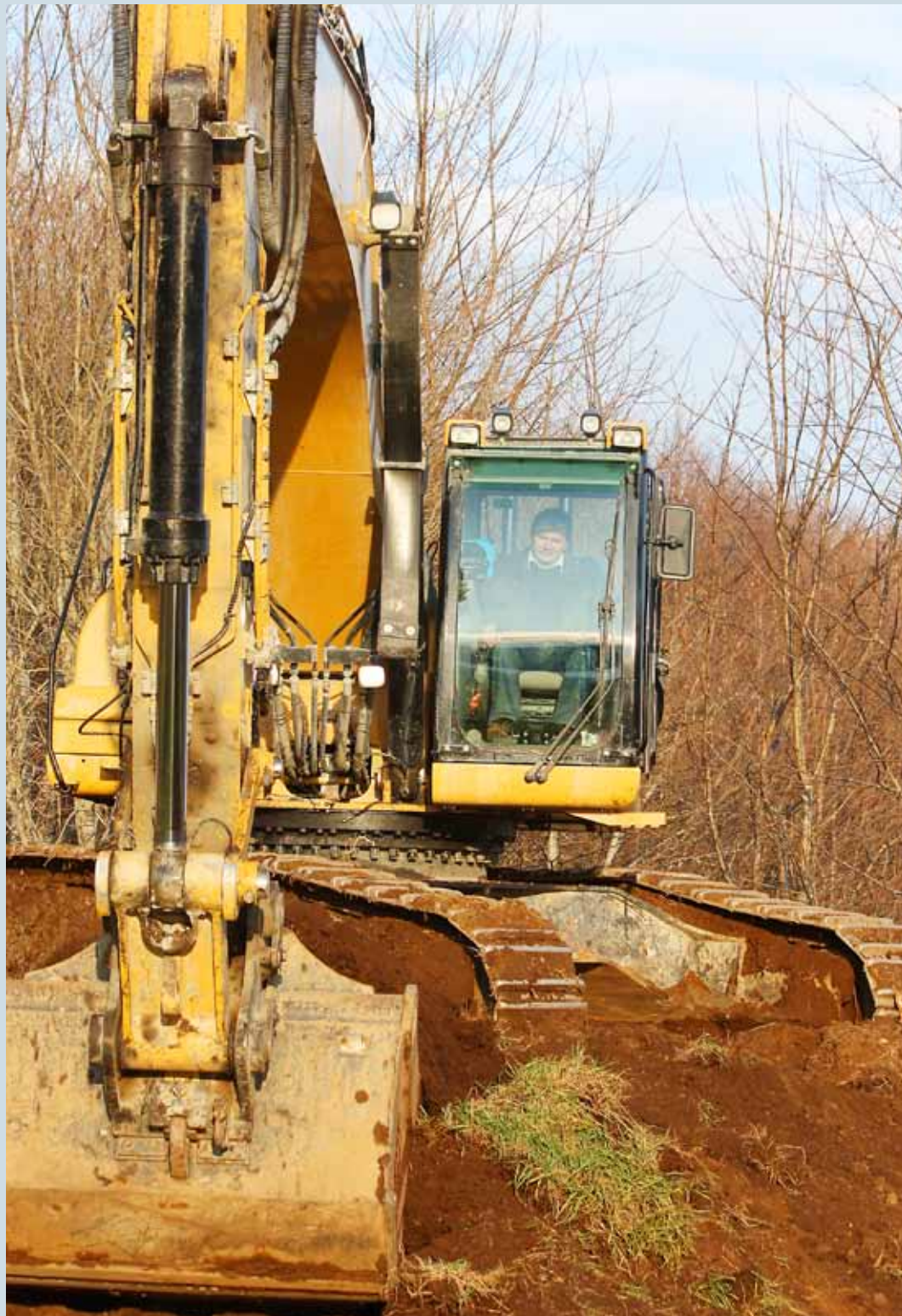
kring det nyoppsette info-skiltet på Terland-sida og rundt nokre av stabbesteinane på brua, og mykje av grusen på brua (Slettebø-sida) var skylt vekk. Men brua sjølve sto støtt! Dei kunne å byggja bruer, dei gamle! (Foto: Per Einar Lædre)

Gjenopna som miljøgate

STAVANGER ■ Iført regntøy og fjellsko kutta fylkesordførar i Rogaland, Tom Tvedt (Ap) i dag snora for å gjenopne fylkesveg 446 Tanke Svilands gate i Stavanger. I løpet av eitt år har byen fått 750 nye meter med miljøgate. – Dette er det verd å feire! sa Tvedt.

Gata er no eit flott skue, med betongheller på fortaua og smågatestein langs kanten. På heile strekningen er det sykkelfelt på begge sider, og det er planta mange trær langs den eine fortauskanten. (Foto: Undi Agnete Torstensen)





Endelig i gang på E39

GJEMNES ■ 12. november ble oppstarten på den etterlengta utbyggingen av ny E39 mellom Knutset og Høgset markert. Det var ordfører Knut Sjømæling i Gjemnes kommune som med stødig hånd tok det første "spade-

taket" med gravemaskina.

– Dette er en gledens dag, spesielt for beboerne langs Gjemnesstranda, sa ordføreren.

Noe flaggene til topps tydelig vitnet om. Prosjektet E39 Knutset–Høgset omfatter bygging av

ca 4,6 kilometer ny veg inkludert Høgset-tunnelen på 705 meter. Den nye vegen erstatter en strekning av E39 med dårlig standard og korter inn vegen med ca 1,4 kilometer.

(Foto: reidun Øverland)



Graver i historien

VIGELAND ■ I ukene fram mot jul er ti arkeologer i intensivt arbeid i veglinjen for ny E39 Fardal-Udland i Lindesnes kommune i Vest-Agder. De forsøker å grave fram flere tusen år gammel norsk historie, før veggbyggerne tar over etter nyttår. Da

skal det bygges om lag 4 kilometer ny veg for å fjerne en av de mest trafikkfarlige strekningene på E39 på hele Sørlandet. Byggeleder John Sveinall (bildet) i Statens vegvesen bistår mannskapene i utgravingene. (Foto: Kjell Wold)



Listeråpning på overtid

FARSUND ■ Etter flere ekstraomganger og forsinkelser ble vegparsellen rv. 465 Hanesund-Sande åpnet av samferdselsministeren tirsdag 24. november, trekvart år etter planene. Dermed kan kontrollingeniør Arvid Rafoss (bildet) i Statens vegvesen og hans kolleger puste lettet ut etter at

vegprosjektet på 7 kilometer endelig er åpnet. Vegen går i helt ny trasé og består av 3,7 kilometer veg i dagen og fylkets lengste tunnel, Ravnehei-tunnelen, på 3,3 kilometer. Vegen mellom Hanesund og Sande blir 4 kilometer kortere enn i dag. (Foto: Kjell Wold)



Tele på telemuseum

TROMSØ ■ Tele kan være så mangt og her står gode pensjonerte telefonbokser preget av tele som kuldefenomen og med en storslått Sandnessundbru som bakgrunn. Norsk Telemuseum er lokalisert sammen med Norsk Teknisk

Museum i Oslo, men har sin største historiske samling i den gamle Tromsø kringkaster bare noen hundre meter fra den storslåtte brua som forbinder Tromsøya med Kvaløya. Museet er åpent hver dag. (Foto: Håkon Aurlien)



Åpnet gang- og sykkelveg

FETSUND ■ En ny gang- og sykkelveg fra rv. 22 Fetveien og ned til Fetsund sentrum ble offisielt åpnet sist uke. Det var Lars Salvesen, leder av hovedutvalg for samferdsel og miljø i Akershus, som skar over båndet. Ordfører Lisbet Lofthus Gabrielsen, varaordfører Jon Røine i Fet kommune og distriktssjef Nils-Erik Bogsrud bisto ved åpningen. (Foto: Kamran Kanir)

AKTUELT



Vil lage verdens lengste Lucia-tog

Lørdag 19. desember kl. 12.00 er det offisiell åpning av riksveg 64 Atlanterhavstunnelen. Det er samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa som står for åpningen.

I åpningsarrangementet og i åpningsuka er det lagt vekt på å markere den store betydningen Atlanterhavstunnelen får for hele Nordmøre. Kristiansunds rolle som regionsby blir styrket.

Søndag 13. desember arrangeres "Åpen tunneldag". Lag, foreninger, organisasjoner i begge kommunene er invitert til å presentere seg og samtidig understreke den positive utviklingen tunnelen vil få for kultur-/forenings- og næringslivet i regionen.

Håpet er å kunne sette verdensrekord denne dagen, og derfor er barnehager, velforeninger og familier invitert til å bli med på lage verdens lengste Lucia-tog under havet.

Skifter navn etter åpning

Kjell Wold

Den nye vegen mellom Horten og E18 i Vestfold som åpnes rett før jul, skifter navn etter to uker. Fra nyttår blir ny rv. 306 til rv. 19.

Dermed blir landets mest trafikkerte vannveg, Horten-Moss, for første gang koblet direkte opp mot E18 i Vestfold. Den nye stamvegen rv. 19 fra Kirkebakken ved Borre til Re grense vil både bedre trafikkflyten og trafikksikkerheten mellom Horten og E18. I dag fordeler ferjetrafikken over Oslofjorden seg på to lokalveger i Vestfold for den når E18, Kopstad i nord eller Tønsberg i sør. Noen få dager før jul vil hovedmengden av trafikken til og fra Horten kunne koble seg direkte på E18 ved Undrumsdal. Mye raskere og tryggere enn før. Strekingen Horten kai-E18 kan heretter kjøres på godt under 10 minutter på en topp moderne og trafikksikker veg.



Kort levetid: Ny rv. 306 åpner uka før jul. Byggeleder Thore Aarkvisla i SVV har alt skiltet om vegen til rv. 19, som den vil hete fra nyttår. (Foto: Kjell Wold)



Overblikk: Et 29 meter høyt utkikstårn blir sentralt i den nye rasteplassen. – Plassen skal skape undring og et ønske om å utforske områdene nærmere, sier Kristin Marie Berg. (Tegning: Todd Saunders, arkivfoto Håkon Aurlien)

BYGGER TÅRN I HELLERISTNINGSLAND:

Viser veg til historien

-Solbergstårnet rasteplass skal være et landemerke for de veifarende, en annerledes rasteplass som gir den besøkende uventede opplevelser, sier landskapsarkitekt Kristin Marie Berg i Statens vegvesen Region øst.

Håkon Aurlien

1. juli neste år skal en spesiell rasteplass med et 29 meter høyt utsiktstårn stå klart midt i et helleristningsområde i Østfold. Kontrakten med Veidekke entreprenør ble underskrevet i midten av november, og har en verdi på 29,8 millioner kroner.

– Plassen skal være en verdig inngangsport til de omkringliggende kulturminner, gi den besøkende viktig kunnskap om dem, skape undring og et ønske om å utforske områdene nærmere, sier Kristin Marie Berg.

Lokalt ønske

Østfold fylkeskommune har i svært mange tiår ønsket å bygge et helleristningsmuseum, men det har strandet på både politisk vilje og økonomi. Men da Vegvesenet bygde ut E6 gjennom det området i Norge som antakelig har flest helleristninger, der hvor E6 møter rv. 110 (Oldtidsveien) i Skjeberg, skar anleggsarbeiderne seg bokstavelig talt gjennom ved å sage ut en helleristningsfigur.

Vegvesenet lovet da å informere om kulturminnene på en fjernparkeringsplass som skulle bygges i Solbergkrysset. Dette ligger i Sarpsborg kommune, men er hovedadkomst til Fredrikstad sørfor.

Fylkeskommunen, Vegvesenet og de to kommunene gikk sammen om en mulighetsstudie og den canadiske arkitekten Todd Saunders, mannen bak blant annet turistvegprosjektet i Aurland i Sogn- og Fjordane, ble forespurt å lage skisser for området.

Vegvesenet fikk ansvar for et prosjekt med sterke bidrag fra de andre partene, både økonomisk og organisatorisk.

Estetikk

– Det har vært lagt stor vekt på

estetikk og på helhet og integrering av alle elementer, og at informasjon om kulturminner, spesielt helleristninger, skal være det dominerende innholdet, forteller Berg.

Arkitekten har fokusert på kontrast. Det har gitt et tårn som kontrast til flatt landskap med mulighet for overblikk. Det har gitt støyskjerming som kontrast til støy fra E6. Kontraster "langsomhet" bryter mot hurtighet i form av et område der man kan skal få lyst til å bruke litt tid og slappe av og la seg inspirere. Det moderne er tenkt å stå i kontrast til det gamle: Moderne arkitektur og formspråk i motsetning til de eldgamle helleristningene i området.

29 meter

Tårnet blir 29 meter høyt med innvendig heis. Det skal informeres om hvor høyt vannet sto til ulike tider i forskjellige etasjer og hvordan fortidens mennesker brukte det landskapet som er synlig fra tårnet. Tårnet skal stenges om natta, og muligens i vinterhalvåret.

– Det er lagt stor vekt på universell utforming, både for gamle, unge, rullestolbrukere og synssvake. Informasjonen er for en

stor del skåret som hull i metallplater (kan føles), det er ledelinjer og adkomstmuligheter alle steder, inkludert tilrettelagt med riktig fallforhold for rullestolbrukere, forteller Berg.

Rasteplassen er inndelt i en ytre sone med parkering, gressområder, trær osv. og en mer lukket hage, et oppholdsområde der man må gå gjennom en port for å komme inn. Toaletter og teknisk rom er bygd inn under rampa og er en del av den overordnede arkitekturen. Vegvesenet skal lyse ut en kontrakt om drift av en kiosk i sommerhalvåret

Verdighet

Det skal brukes cortenstål, tre og betong og det er lagt vekt på materialer som eldes med verdighet.

– Mange elementer på rasteplassen har ikke et klart definert bruksområde, men har en form som skal inspirere til lek, undring og at folk tar plassen i bruk på ulike måter ved å sitte, ligge, gå, springe og lignende forteller Kristin Marie Berg.

Datatilsynet har gitt tillatelse til nattovervåking med kamera på området som et forsøk på å hindre tagging og annen kriminell virksomhet.

Styggdalen ble til Snyggdalen

Torsdag 19. november ble det nye krysset E16/rv. 35 ved Hønefoss offisielt åpnet.

Kjell Wold

Samtidig ble det omdøpt fra Styggdalen til Snyggdalen. Dermed forsvant et av de verste ulykkeskryssene

i Øvre Buskerud. Det gamle T-krysset på Ringerike ble erstattet med et flott planfritt kryss (bildet) til snau 20 millioner kroner.

Den uhyttelige navneendringen som distriktssjef Erik Furuset i Statens vegvesen proklamerte, ble begrunnet med at området 2 kilometer sør for Hønefoss sentrum nå

radikalt har skiftet utseende, fra tett urskog til "øppna landskap" Skogen er ryddet og høye skjæringer fjernet, i alt 43.000 kubikkmeter masse er fjernet. Krysset har fått rekkverk, belysning og grøntanlegg. Jobben er utført av Senneseth Anlegg AS og har tatt litt over ett år. (Foto: Kjell Wold)



Nye krav til verksteder

Teknisk leder og stedfortreder på verksted må ha fagbrev fra 1. juli 2011. Statens vegvesen har sluttet med EU-kontroller. Reparasjonsarbeid på moped blir godkjenningsspliktig. Nå inviteres verkstedene til en storstilt informasjonsrunde om endringene.

Christin Hermann

Forskriftene om periodisk kontroll, kjøretøyverksteder og utekontroll er revidert og samlet i tre separate forskrifter, mot én tidligere. Forskriftene, som gjelder fra 1. juli 2009, retter seg mot verksted, kontrollorgan og utekontroll. Det er nytt at moped samt traktorverksted som reparerer traktorer som går fortere enn 50 kilometer i timen, er omfattet av forskriften.

Hensikten med "oppryddingen" er å gjøre det enklere å bruke regelverket og søke etter relevant informasjon.

– På noen områder skjerpes også kravene til de som skal drive periodisk kjøretøykontroll og/eller verkstedreparasjoner, sier seksjonsleder Odd Nasvik ved tilsynsseksjonen Region midt i Statens vegvesen.

Innskjerpingene kommer for ytterligere å sikre at kontroller og reparasjoner er fagmessig utført. Foretas slik arbeid uten godkjenning, foregår det i realiteten ulovlig verksteddrift.

Formell fagkompetanse

Fra 1. juli 2011 er det krav om teknisk leder og kompetent stedfortreder.

– Det innebærer at disse perso-



Infomøter: Seksjonsleder Odd Nasvik og Statens vegvesen inviterer verksteder til informasjonsmøter angående endringer som angår bransjen. (Foto: Christine Hermann)

nene må ha godkjent fagbrev, forteller Nasvik.

Det kan nemlig ikke utføres godkjenningsspliktig arbeid uten teknisk leders, eller kompetent stedfortreders, tilstedeværelse.

Nasvik påpeker at slike endringer er viktige å få informert om nå, slik at de som ikke har fagbrevet har en reell mulighet til å ta tilegne seg denne formelle kompetansen før endringen trer i kraft.

– For de fleste vil det være å melde seg opp som privatist for å

avlegge fagprøven, sier Nasvik.

EU-kontroll

Den nye forskriften om periodisk kontroll bestemmer også at Statens vegvesen ikke lenger skal være kontrollorgan.

– Det betyr at trafikkstasjonene ikke lenger utfører periodisk kjøretøykontroll eller etterkontroller, populært kalt EU-kontroll, forteller Nasvik.

Disse kontrollene skal nå utføres av godkjent kontrollorgan, som kan være kjøretøyverksteder eller

NAFs teststasjoner. Statens vegvesen skal godkjenne og føre tilsyn med kontrollorganene som utfører kontrollene.

Skreddersydd informasjon

Personer som jobber i et kontrollorgan eller på et verksted som omfattes av endringene, får informasjon skreddersydd – med kaffe og rundstykker "attåt". Statens vegvesen har nemlig satt i gang en storstilt informasjonsrunde. – Vi inviterer til møter rundt omkring

i hele landet, forteller Nasvik.

Bare i Region midt, som omfatter trøndelagsfylkene og Møre og Romsdal, har vi invitert representanter fra over 600 verksted.

Nasvik forteller at det er første gang Statens vegvesen gjennomfører en så systematisk og omfattende informasjonsjobb på dette området.

– Responsen er god, sier Odd Nasvik. Folk er vitebegjærlige og meget opptatt av å sikre seg korrekt informasjon om de nye reglene som gjelder.

Brann kostet 20 millioner

Brannen i Follotunnelen på E6 i Akershus før sommeren vil koste Vegvesenet nærmere 10 millioner kroner.

Håkon Aurlien

Lastebilens forsikringsselskap dekker kun ti millioner kroner av en omfattende tunnelreparasjon på innpå 20 millioner kroner.

Ulykken skjedde 10. mai, og det gikk over en måned før tunnelen ble åpnet igjen.

– Vi har fått se hvor sårbar en vegtunnel kan være, sier seksjonsleder Anders Aaram i Stor-Oslo distrikt.

– Varmeutviklingen var enorm med temperaturer på 1200-1500 grader. Vi har aldri før sett så store betongskader, sier Aaram. Vogntoget kom ut av kontroll 100 meter før tunnelen, fulgte autovernet inn i tunnelen og kolliderte

med betongveggene på begge sider før det tok fyr.

Den utenlandske føreren ble funnet omkommet ved siden av kjøretøyet som var lastet med plastruller og plastbelagt papir.



Merkedag

Mandag 30. november er en merkedag for Autosys-prosjektet. Da settes det første av en rekke nye systemer i drift.

Helge Rong

Først ut i fornyingen av Autosys er systemet for enkeltgodkjenning av kjøretøy. På sikt blir systemet for enkeltgodkjenning av kjøretøy en integrert del av det nye Autosys.

Enkeltgodkjenning gjelder alle kjøretøy i Norge og som ikke allerede er typegodkjente. Det nye systemet krever noe mer både av bileier og kontrollør, men gir til gjengjeld flere tjenester og mer informasjon.

– Den første tiden etter at systemet er satt i drift, må nok kundene påregne en noe lenger saksbehandlingstid enn det som vil bli normalt når systemet har "satt" seg, forklarer Erik Aalling i Statens vegvesen. Tidligere var det i saksbehandlingen



Bedre grunnlag: Ifølge Heidi Øwre og Erik Aalling vil det nye systemet gi bedre grunnlag for likebehandling. (Foto: Henriette Erken Busterud)

mest fokusert på kjøretøyet mangler som måtte utredes og følges opp.

– Nå skal også alt som er i orden bekreftes, forteller Aalling, noe som nok først og fremst blir en utfordring til kontrollørene på trafikkstasjonene. Aalling vil anbefale de som importerer kjøretøy, som omfattes av kravet om enkeltgodkjenning, om å sette seg godt inn i hvilke dokumenter de må ha med seg når de møter på trafikkstasjonen. Innføringen av det nye Autosys enkeltgodkjenning forutsetter ingen endringer i hvilke krav som skal

oppfylles og dokumenteres ved enkeltgodkjenning av kjøretøy. Det nye systemet vil gi kontrolløren en liste over hvilke krav som stilles til kjøretøyet, samt forutsette at kontrollør skal kunne verifisere kravene i systemet.

– Krav kan fortsatt verifiseres ved kontrollørens vurdering også i det nye systemet, opplyser Aalling. Det er viktig å merke seg at formålet med enkeltgodkjenning er at kjøretøyene faktisk oppfyller tekniske krav og er trafikksikre, ikke at det leveres inn mest mulig dokumentasjon.

PERSONAL

DOKTORGRAD PÅ VEGVESENETS FJERNLEDELSE:

Mange ansatte i etaten har blitt mer selvstendige av å ikke ha sjefen i nærheten hver eneste dag

– Statens vegvesen har virkelig fått til dette med fjernledelse. Mange av de ansatte i etaten har blitt mer selvstendige av å ikke ha sjefen i nærheten hver eneste dag. Det er noe av konklusjonen i Svein Bergums ferske doktoravhandling.

Øystein Skotte

Svein Bergum jobber på Østlandsforskning på Lillehammer og har i mange år forsket på fjernledelse. Nå har han avlagt sin doktorgrad ved Turku school of economics i Finland med utgangspunktet i tre studier fra Statens vegvesen; spørreundersøkelse blant alle ansatte på en av avdelingene i Region øst, dybdeintervjuer med tre ledere i den samme avdelingen og intervjuer med 13 ledere på ulike nivåer i flere regioner i Statens vegvesen.

Mer selvstendige

I avhandlingen "Management of teleworkers – managerial communication at a distance" beskriver Bergum at fjernledelse har hatt en positiv effekt på mange ansatte etter omorganiseringen i 2003.

– Mange av de ansatte i etaten har blitt mer selvstendige av å ikke ha sjefen i nærheten hver eneste dag. Det har skjedd gjennom både støtte og kontroll fra lederen, gjennom kompetanseutvikling, tilpassing av den enkeltes jobb og arbeidsoppgaver, og gjennom uformell kollegastøtte, forklarer Bergum.

Bedre resultater enn andre

– Blant lederne jeg har intervjuet er alle enige om at fjernledelse er en annerledes måte å lede på. Halvparten av dem synes det er vanskeligere



Fra den formelle framlegginga av doktorgradsarbeidet: Svein Bergum (til venstre), veileder/professor Reima Suomi fra Turku School of Economics i Finland (i midten) og opponenten Wendy Spinks fra Toyko University of Science i Japan. (Foto: Jussi Matikainen)

å være leder på denne måten, den andre halvparten synes ikke det er vanskeligere, sier forskeren.

Han legger til at det er litt overraskende at fjernledelse fungerer så bra i Vegvesenet. De fleste studier har tidligere vist at så godt som alle synes det er vanskeligere å være fjernleder enn å lede folk som jobber på samme sted som en selv.

Bergums studier viser blant annet at ansatte som ser sin leder bare én gang i uka ikke er mer misfornøyde enn de som ser lederen sin to eller tre ganger i uka. Årsaken til dette mener Bergum er at begge parter tar seg bedre tid til å prate hvis de møtes sjeldnere. Dessuten kommuniserer ledere og ansatte også på andre måter enn ansikt til ansikt,

for eksempel gjennom e-post og sms.

Lik oppfatning av jobben

– Erfaringen er at viktige og kompliserte ting må snakkes om ansikt til ansikt. Enklere temaer kan snakkes om på avstand.

– Hva er årsaken til suksessen?

– Det er viktig å være klar over at

avstand ikke bare handler om geografi. Det er nok typisk for Vegvesenet at det er "liten kognitiv og sosial avstand" mellom ansatte på ulike steder. Det vil si at to ingeniører som jobber med de samme oppgavene på hver sin kant av landet har ganske lik oppfatning av hvordan Vegvesenet er og hvordan jobben skal gjøres, sier Svein Bergum.

NVF skifter navn

Norsk vegteknisk forening (NVF) skifter navn. Fra nyttår blir fagforeningen hetende Forbundet for ledelse og teknikk Statens vegvesen (FLT Statens vegvesen).

– Vi skifter navn fordi vi opplevde en del uklarheter med det gamle navnet. Så vi tror det nye navnet skal gjøre oss mer tydelige og synlige, sier leder Lars Erik Fuglesang (bildet). Fuglesang presiserer at navne-



endringen for ingeniørorganisasjonen ikke får noen praktisk betydning for de drøyt 1100 medlemmene.

– Dette er ingen realitetsendring, kun en navneendring. Det betyr at alle strukturer og kontaktpunkter blir som før, opplyser Fuglesang.

Det nye navnet tas i bruk fra 1. januar 2010. (Foto: Mark Berger)

Sju søkere til samferdselssjef

Gro Ryghseter Solberg (bildet) i Statens vegvesen er én av sju søkere til stillingen som samferdselssjef i Buskerud fylkeskommune.

Kjell Wold

49-åringen er eneste kvinnelige søker på den delen av søkerlisten som er offentlig (fem av sju). Sivilingeniøren jobber nå i strategistaben i Statens vegvesen Region sør, og er bosatt i Drammen.

Fire av de seks andre hun fighter med om den attraktive og nyopprettede stillingen er følgende:

Erik Gulliksrud (56), næringsrivende Drammen
Glenn Hole (36), direktør Drammen
Helge Moen (60), sivilingeniør Ålesund
Runar Stustad (58), saksbehandler Drammen
Søknadsfristen for jobben gikk ut i begynnelsen av denne måneden og Buskerud fylkeskommune er i full gang med intervjurundene.



(Foto: Kjell Wold)

Bilpassasjerer – mindre verdt enn busspassasjerer?



(Illustrasjonsfoto: Knut Opeide)

■ TØI legger i disse dager fram en ny rapport om utfordringene i storbytrafikken framover. Den lille nedgangen vi nå opplever i kjølvannet av finanskrisa vil antakelig snart være over, og den sedvanlige vekstkurven vil falle tilbake i sin vante stigning. Virkemidlene for å håndtere – og delvis tøyle – denne transportveksten er velkjente fra utallige tilsvarende utredninger. Klima kommer nå for fullt i denne debatten, og miljøvennlige transportmidler som buss og tog, gang og sykkel er i fokus, ispedd stadig sterkere overbevisninger om behov for restriktive tiltak overfor personbilen.

■ I Bergen kom nylig en fersk reisevaneundersøkelse på bordet, åtte år etter den forrige. Reisemønsteret er svært stabilt, muligens med en liten statistisk signifikant økning i gangandelen, og tilsvarende nedgang i bilandelen som ligger på 56 %. Hvis endringen er signifikant, så er det en positiv trend. Kollektivandelen er som før, omlag 12 %. Det som er svært lite omtalt i alle slike fora, er andelen passasjerer i personbilen. I Bergen utgjør disse nesten 10 %, altså nesten like mange som busspassasjerene. Er 10 % bra? Er det for mange? For få? Denne passasjergruppa har så langt vært gratis for det offentlige. Marginalkostnaden for å øke kollektivandelen videre er høy. Det viser all erfaring fra gode kollektivbyer.

■ I den nylig framlagte nasjonale transportplanen NTP er det heller

ikke noen omtale av personbelegget i personbilene. Det er fokus på dette overalt ellers. Fly, tog, ekspressbuss – alle har fokus på best mulig personbelegg. Innen godstransport er det tilsvarende høy fokus på logistikk og utnyttelse av bilmateriellet. I kollektivsektoren har drosjene full kollektivstatus, på tross av lavt personbelegg. En nylig undersøkelse viste 0,8 i passasjerbelegg. Grunnet all tomkjøringen. Omregnet til CO₂-utslipp pr personkilometer vil en personbil med to personer være mer enn dobbelt så klimavennlig som drosja.

■ I bytrafikk er personbelegget i personbilene lavt, særlig i rushtiden. I Bergen er det nå nede i 1,15 personer pr bil. På lengre reiser er belegget mye bedre, ofte opp mot to personer pr bil. Bilreiser er derfor klimamessig bedre enn fly og hurtigbåt på lengre reisetrekninger, mens ekspressbussen med sin store etterspørsel er best. Det bør ikke overraske noen at det er stor reservekapasitet i dagens bytransport. Problemet er at den kapasiteten befinner seg i personbilen. Visse sentrumsstrøk i byene ryddes for personbiler, men for øvrig må vi leve med den. De mest optimistiske mål går ut på å "ta all trafikkvekst på kollektiv og gang/sykkel". I beste fall blir det dagens volum av biltrafikk vi må leve med i framtida. Som altså går nesten overalt, nesten til enhver tid, med en gratis reservekapasitet på over 70 %.

■ Burde vi ikke snart begynne å

utnytte denne billige kapasiteten mer bevisst og strukturert? Det koker innen ITS-området. Særlig på mobiltelefonområdet popper det opp nye algoritmer og kommunikasjonsmuligheter som var ufattbare for kort tid siden. Snart har alle mobiler GPS. På nylig avholdte ITS-kongress i Stockholm framkom mange nye ideer. En av ideene forsøkes nå i Bergen. Via siste nytt innen mobiltelefonen gjør Statens vegvesen et forsøk på å kople bilfører og passasjer inn i et felles nettverk, som kan bidra til en mer "spontan" mulighet for mer felles kjøring. Prosjektleder Arild Eggen styrer nå prosjektet inn i en pilotforsøksfase, med tanke på fullskalaopplegg senere for et større byområde. På sikt tenkes dette tilknyttet kollektivsystemets infrastruktur, inkl taxi. Disse tre måter å reise kollektivt på i framtida, med mobil/GPS som koplingsmiddel, kan bli personlogistikken "treninghet", hvor dagens kjøretøyer buss/bane, personbil og taxi kan utnyttes på en langt bedre måte.

■ Statens vegvesen har også engasjert TØI, innen etatsprosjektet Miljøvennlig bytransport, til en analyse av utviklingen av personbelegget i personbil, og vurdering av tiltak som kan øke personbelegget. Dette er positivt, og forhåpentlig en start på en forbedret utnyttelse av en allestedsnærværende ressurs som vi uansett må forholde oss til.

Sigmund Riis
Region vest



(Illustrasjonsfoto: Jorun Sætre)

Skjerp kravene for legeattest for eldre bilførere

■ I dag er det slik at Vegdirektoratet krever at alle vi bilførere over 70 år i tillegg til førerkort må ha en legeattest på at vi er i stand til å kjøre bil. Disse attestene utstedes vanligvis av fastlegene våre. Noen fastleger er fornuftige og utsteder attester med ett års gyldighet, noen tar sjansen på å gi toårs-attester, mens enkelte er misforstått snille og utsteder attester som er gyldige i fem år. Dette er helt uholdbart! Ingen – ikke en gang en lege – kan garantere at en syttiåring er i stand til å kjøre bil når han er syttifem. Dette er innlysende. Vedkommende kan for eksempel ha fått slag i mellomtida, eller sterkt svekket syn.

■ Vegdirektoratet må skjære gjennom og pålegge oss gamle å skaffe oss legeattest hvert år. For øvrig har jeg oppdagat at flere av mine jevnaldrende venner ikke har oppfattet at de trenger en slik legeattest all den stund de har gyldige førerkort. Alle som fyller sytti i vårt land, må få en skriftlig beskjed om det.

■ Personlig mener jeg eldre bilførere bør kjøre opp til førerprøven hvert år etter fylte sytti. Man kan argumentere mot dette ved å vise til manglende kapasitet, og at det vil koste for mye. Men ser man samfunnsøkonomisk på det, tror jeg ikke det. Det er ingen tvil om at reaksjonsevnen svekkes med årene, særlig etter fylte sytti. Med bilføreren på over åtti som kom over i motsatt kjørebane og skadet sju personer alvorlig i relativt friskt minne, er det all grunn til at Vegdirektoratet ser alvorlig også på denne problemstillingen (eller lar TØI gjøre det for seg).

■ Og ett moment til: Hvordan tror dere åttiåringen har det etter å ha kvestet sju personer så ettertrykkelig – sjøl om han hadde legeattest og gyldig førerkort?

Harald Julsrud
Medl. Vegdirektoratets Pensjonistforening



(Illustrasjonsfoto: Knut Opeide)

Veiene ødelegger ikke for næringslivets konkurransevne?

■ I Teknisk ukeblad datert 15. oktober 2009 hevder Harald Magnus Andreassen at norske veier ikke ødelegger for norsk næringslivs konkurransevne. Dette er helt riktig om vi blokkerer Norge fra omverdenen og ikke forutsetter at vi skal konkurrere mot denne utenfor Norge. Går en slik holdning an? Det kan spørres: hva kan det Norges veinett sammenlignes med? Jo, veinettet er en av Norges største bedrifter. Det kan da spørres, skal denne bedrift drives på en slik måte at det sparer mest mulig på transportkostnadene slik at vi kan få vesentlig billigere varer og tjenester, eller er det helt i orden at vi på store deler av vårt veinett må betaler det dobbelte i transportkostnader av det som er nødvendig? Det at prisene ofte er lavere i Sverige enn i Norge kommer av at transportkostnadene på det svenske veinett er vesentlig lavere per km en tilsvarende kostnader per km i Norge. Hvorfor er vi ikke kremmere når vi driver vårt veinett? Hvorfor bruker

vi ikke økonomiske modeller som kremmere når vi bygger vei?

■ Klart vi kan bli kremmere om vi vil, men da må vi legge om vårt tenkesett. Hvorfor betrakter vi veibygging som en utgift og ikke som en lønnsom investering og foretar objektive, økonomiske, beregninger og logistikk på dette grunnlag? I Teknisk ukeblad nr. 16 2005 skriver Steinar Mo, daglig leder i Track Road A/S følgende: "I Norge kunne et 4 felts motorvegnett på 2000 km nådd ca 90% av landets befolkning og spart enorme kostnader i tidstap, forurensning og en halvering av reisetiden mellom våre største byer". Han anslø besparelse av transportkostnadene til 72 milliarder kroner i året. Dette er i alle fall ikke for høyt. Tar vi med noen av våre litt mindre veie blir besparelsen over 100 milliarder hvert år. I tillegg kommer ulykkene som koster ca. 28 milliarder kroner hvert år. Disse vill bli redusert med 95% ved bygging av gode veier med midtdele-

rekkeverk og kryssinger i to plan i likhet med det som skjedde på ny firefelts motorvei i E-18 i nordre Vestfold. Fordeler ekstrakostnadene vi i dag må betale til transport på våre veier, så tilsvarer disse over kr 20.000.- mer per år for hver innbygger i Norge en det som hadde vært kostnadene om vi hadde hatt et godt veinett. Spørsmålet er. Skal vi fortsette konkurransen slik vi gjør i dag uten å spare over kr 20.000.- per år i transportkostnader per individ, eller har vi så mye penger i Norge at en besparelse av transportkostnadene er uinteressant?

Med hilsen
Audun Nordbotten,

Økonom og Pensjonert bruansvarlig overingeniør fra Statens vegvesen.

AKTUELT

E39-oppgradering

Her ved Fardal i Lindesnes har E39 dårligst standard på Sørlandet. Det vil byggeleder John Sveinall i SVV gjøre noe med snart

Kjell Wold

Tidlig på nyåret starter arbeidet med å fjerne en av de dårligste vegstrekningene på E39 i Vest-Agder, parsellen Fardal-Udland i Lindesnes kommune.

– Tilbudene vi fikk inn nå i november er noe lavere enn forventet, sier prosjektleder Oddvar Kaarmo i Statens vegvesen.

Ni entreprenører kjemper om kontrakten på bygging av 4 kilometer ny trefelts E39. Tilbudene varierer fra 185 til 250 millioner kroner. Skogsryddingen er i gang. Arkeologer jobber også intensivt med utgravninger fram til jul. Går alt som Statens vegvesen håper, er vegbyggingen i gang i januar eller februar 2010 med planlagt vegåpning 11/11 2011.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) på strekningen er drøye 5000 kjøretøy, men med en veldig høy tungbilandel på 19 prosent. Parsellen er del av pro-

sjektet E39 Vigeland-Osestad på om lag 7 kilometer totalt som skal oppgraderes i tillegg til bygging av den helt nye vegstrekningen. Disse planene er ennå ikke helt avklart, arbeidet med kommunedelplan pågår.

Sikrere og raskere

Men de 4 kilometerne som skal bygges de neste to årene mellom Tarvanet og Udlandsvann blir liggende sør for dagens vegtrasé. Den nye vegen vil gi E39 et betydelig løft både på trafiksikkerhet og framkommelighet på en strekning som er en av de aller dårligste på hele stamvegen mellom Kristiansand og Stavanger.

Vegen vil få 3,9 kilometer midtdele på hele strekningen, 1,4 kilometer støyskjerm i glass og sju konstruksjoner, bruer, kulverter og viltunderganger. Den nye vegen vil kun få en stigning på 4,5 prosent, mens dagens veg er betydelig brattere.

– Dagens trasé har i tillegg en rekke farlige avkjørsler som forsvinner med den nye vegen, sier byggeleder John Sveinall i Statens vegvesen.

Han ser fram til å ta fatt på jobben som blant annet omfatter sprengning av 500.000 kubikkmeter fjell og utlegging av 850.000 kbm med fyllinger.



Dårlig europaveg: Her ved Fardal i Lindesnes har E39 dårligst standard på Sørlandet. Byggeleder John Sveinall i SVV satser på å komme i gang med utbedringene tidlig på nyåret. (Foto: Kjell Wold)

I kø for å bygge ny E39

Det er kjempeinteresse i Vest-Agder for å bygge ny strekning på 4 kilometer på E39 i Lindesnes kommune.

Kjell Wold

Hele ni entreprenører har kastet seg inn i kampen om oppdraget med å bygge den nye vegen mellom Fardal og Udland. Strekningen betyr en kraftig utbedring av en av Sørlandets aller største flaskehalsar.

Vegen er fullfinansiert av staten og blir dermed ingen ny bomveg. Den er beregnet å koste mellom 300

og 350 millioner kroner, og skal etter planen stå ferdig i november 2011. Tilbudsåpningen i begynnelsen av november antyder prisert litt lavere enn anslag. De ni som kjemper om jobben er disse, (alle tall i millioner kroner):

Mesta AS:	233,5
Hæhre Entreprenør AS:	224,5
Repstad Anlegg AS:	231,6
Skanska AS:	208,8
Kruse Smith AS:	249,3
Risa AS:	239,7
TT Anlegg AS:	184,4
Trafikk og Anlegg AS:	238,0
Betonmast AS:	194,0



Ny E39: Nå graver arkeologer i bakkene mellom Fardal og Udland. I januar-februar tar anleggsmaskinene over. (Foto: Kjell Wold)

TETT PÅ

NAVN: Linda Eide ■ ALDER: 40



– Som bilist opplever du aldri at vegen stoppar midt inne i ei rundkjøring. Men slik er det for oss som sykklar. Men vi er jo litt galne vi, då.

Håkon Aurlien

Linda Eide, best kjend som programleiar for NRK-programmet "Norsk attraksjon", har fått heder frå Syklistenes Landsforening etter spenstige utspel om sykling i Noreg. Sist månad bergtok ho 1200 tilsette i Statens vegvesen Region øst då ho sette ting på hovudet og viste korleis Vegvesenet yt godt i "Aksjon for stillingssitting": Små og store hindringar litt her og der gjer det krevjande å bruke sykkel til transport i Noreg. Då er det lett å velge bil i staden.

– I Nederland er sykkelplanleggjarane blant dei viktigaste i samfunnsbygginga. I Noreg driv dei med sekkepostar, byggjer litt her og litt der. I Nederland har dei ei fundamental haldning til sykkel som transportmiddel. I Noreg er sykling snakk om hobby og mosjon, der vi som sykklar får tutla i veg litt på veg og litt på fortau, seier ho.

Galing

– Syklar du mykje her i landet, ser folk på deg som entusiast. Syklar du veldig mykje, er du litt "galing". Det er litt rart at vi har ei slik haldning i Noreg, for i alle år har vi snakka om at det er viktig at Ola Nordman sykklar meir, seier ho.

Linda Eide selde bilen i 1997 og har sidan helde seg med sykkel privat. Skal ho køyre i jobb er det med etatens bilar, privat blir det å låne av vener eller av familie.

– Jada, bilen er grei å ha, men eg bur slik at eg ikkje treng bil. Det er eit bevisst val, litt spesielt i Noreg, men slett ikkje spesielt i andre land. Det er i Noreg vi er spesielle. Ingen ting av det eg seier er satt på spissen, om du bur i Nederland, seier ho.

Hindringar

I heimbyen Bergen har ho merka seg at byråden for samferdsel på femte året meiner at Bergen har sykling som satsingsområde.

– Det er ikkje sant. Det skjer berre ikkje. Når du sykklar i Bergen vil du alltid møte ei hindring, ved ein undergang, inn i ein gang/sykkelveg, fotgjenarar rett framfor deg, ned på vegen igjen, opp på eit fortau, men det forsvinn plutselig, ned på vegen, så over ein kant opp på eit fortau igjen, men der står ein parkert bil!

Dei 1200 Vegvesentilsette lo godt då ho i foredraget viste kva som skjedde om ho gikk av sykkel og parkerte den i vegen, der bilane skulle fram.

– Makan til egoistisk framferd!

Hjelmmoral

Linda Eide meiner mange sentrale politikarar er prega av ein "hjelmmoral" der det er viktigare å forby sykling utan hjelm enn å legge til rette for sykling.

– Mange ansvarlege er særst opptekne av å ha hjelm på hovudet når dei vert intervjuar av media. Det er fint å bruke hjelm, men for sykling generelt er all fokus på hjelm ikkje til noko gagn for å auka syklinga. I staden for å bruka så mykje krefter på hjelmarbeidet, burde ein bruka fleire krefter på å leggja til rette for sykling. Når sykkelhjelmer blir viktigare enn sykkelveggar, er noko gale, og terskelen for å sykla berre høgare, seier ho.

Enkle ting

Linda Eide meiner det er viktig å satse på enkle tiltak for å få fram sykkel som reell transportform.

– Vi må ikkje finne opp kruttet på ny. I Groningen, like stor som

Bergen, har dei fått til mykje ved å bygge samanhengande sykkelveggar og å hindre biltrafikk. Det må til det også, seier ho.

Minister

Sjolv er ho utanfor politiken.

– Einaste grunn eg kunne tenkje meg for meg å gå inn i politiken er for å bli samferdsleminister. Hehe. Det ville vore den fyrste samferdsleministeren med vestlandsdialekt som gjekk inn for å byggja mindre bilveg og satsa på sykkel og tog, seier ho.

FIRE KJAPPE

Kvifor mister so mange livet i trafikken?

– Eg trur mange køyrer for gode bilar: Dei er så gode at dei som sit inne i bilen ikkje opplever farten, kor glatt det er, eller at dei sjølve blir trøtte.

Kva bør Statens vegvesen gjere for å bli enda betre på publikumsservice?

De bør slutte å ha berre eitt telefonnummer. Når eg skal til ein eller annan på vegkontoret i Leikanger, må eg innom ein sentral, vanskeleg å få tak i rette personare slik.

Kva ville du gjere hvis du var vegdirektør for ein dag?

– Eg ville ha avvikla mest mogeleg av kombinerte "gang- og sykkelveggar" og laga reine sykkelfelt og reine gangfelt, og bestemt at alle nye veggar også skulle ha sykkelfelt.

Hvis du var samferdsleminister for ein dag?

Då ville eg ha gjort 30 prosent av bilvegane i dei ti største byane om til sykkelveggar.

TETT PÅ – klare meldinger fra folk i farta.

■ **STILLING:** Programleiar i NRK ■ **BOSTED:** Bergen ■ **SIVILSTATUS:** Gift ■ **AKTUELL SOM:** Transportsyklist

Elhjelm blir viktigare elveggar er noko gale



Avvikla: Linda Eide vil avvikla mest mogeleg av kombinerte "gang- og sykkelveggar" og laga reine sykkelfelt fri for bilar og fotgjengarar.
(Foto: Håkon Aurlien)



LØSGRUS

HVEM HVA HVOR?

Opplysninger kan sendes til fotograf Ole A. Flatmark. ole-arvid.flatmark@vegvesen.no telefon 61 28 52 67, eller postadresse: Norsk vegmuseum, Hunderfossen 757, 2625 Fåberg.



I siste utgave av Vegen og vi tror jeg dette er fra byggingen av jernbanebrua på Minnesund, skriver Ole Chr. Vold.

Kjell Wold tror derimot det kan være Mjøndalen bru over Drammenselva, sett fra Mjøndalen siden med Krokstadelva i bakgrunnen. Fagverkbrua ble bygd en gang tidlig på 1900-tallet og er vegbru den dag i dag.



HVA SKJER?

26. NOVEMBER

■ Fjellspregningsdagen

26.-27. NOV/KØBENHAVN

■ NVF forbundsmøte og forbundstyremøte

30. NOV-2. DES/OSLO

■ Besøk av russiske vegmyndigheter i Oslo for å studere bompengefinansiering.

1. DES/OSLO

■ Boklansering: Veier til modernisering, Vegvesenets historie fra 1850 til 1920.

18. DESEMBER/HORTEN

■ Åpning ny rv. 306/rv. 19.

6. JAN/TRONDHEIM

■ Samferdsel 2010

10.-14. JAN/WASHINGTON

■ Transportforskningskonferansen Transportation Research Board (TRB), Washington, USA.

13.-14. JAN/LINKÖPING

■ Transportforum 2010

26.-28 JAN/LONDON

■ 6. Road User Charging Conference

8.-10. FEB/QUEBEC

■ 13. PIARC Winter Road Congress

Vet du om noe som skal skje?

Send e-post til: vegenogvi@vegvesen.no

LØST OG FAST



Stedet Virik

Sted i Sandefjord kommune rett vest for byen. Betyr trolig værvika og stammer trolig tilbake fra vikingetiden da en arm av Sandefjordsfjorden gikk inn her ved dette værutsatte stedet. Også navn på gammel gård fra 1300-tallet. Har hatt flere skrivemåter opp gjennom tiden. (Foto: Kjell Wold)



Gjør vondt

Østerrike er på mange måter et godt sted å være men stedet Au kan nok vekke negative assosiasjoner blant gjennomreisende nordmenn. Fotograf Øivind Skar hadde ingen vonde opplevelse da han passerte stedet, men bor i Stokke, som kan bety en velvoksen utgave av Piske, og det gjør jo vondt.



Nattestengt

Tromsø har trafikkskilt som regulerer det meste, og dette skiltet foran Ishavskatedralen setter nok en effektiv stopper for midnattsmesser i det spektakulære kirkebygget. Så kan man jo spørre seg hvorfor det ikke er lov å parkere her på natten, så lenge plassen er reservert for kirkebesøkende. (Foto: Håkon Aurlien)

Her om dagen

E6 nord for Øyer sist helg: Nedbør kom som snø i høyden og som regn i lavlandet. Funksjonsentreprenøren Mesta har ansvaret i Gudbrandsdalen og her er brøytebilen i aksjon på E6. (Foto: Håkon Aurlien)



UNORMALER 109

I høyeste laget



Bildet ved disse linjer er tatt der hurtigbåtene legger til i sentrum, og viser at hovedskiltet står omlag fire meter over bakkenivå.

Forbudsskilt 306.1. Forbudt for motorvogn skal etter vegvesenets Håndbok 50, skiltnormalen stå 2 meter over bakkenivå, målt fra kjørebanelen til hovedskiltets underkant. Når trafikkskilt står inntil fortau, sykkelveg eller gang- og sykkelveg, skal ingen del av skiltene eller deres fester stå lavere enn 2,2 meter over vegen, heter det. Minimumshøyden er satt der for at fotgjengere ikke skal skalle opp i skiltene.

Den unormale jury har vært på befaring og berømmer byens skiltmyndigheter for sikkerhetstenkingen. Juryen viser dog til formuleringen: "Av hensyn til synligheten av skilt i både dagslys og mørke bør ingen del av skiltflaten ha større høyde over kjørebanelen enn 3,5-4,0 meter."

Juryen finner ingen grunn til å minne kommunen om at Tromsø ligger i en sesongvis mørklagt landsdel. Juryen vil derimot peke på at en reduksjon i antall underskilt vil kunne øke muligheten for å se hovedskiltet hvilket også bør være det sentrale, heter det i en uttalelse. (Foto: Håkon Aurlien)

Tromsø by har en urskog av trafikkskilt; de som savner trafikkskilt i sine nærmiljøer kan vite at mange av dem er havnet i polarbyen langt mot nord. Men helt spesielt for byen også kjent som "Nordens Paris" er en forkjærlighet for å bruke mange og tekstlange underskilt. Det har gjort at Tromsø også innehar mange svært høye trafikkskilt.

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Miljøfiendtlig vegmerkemaling

Vegvesenets bruk av vegmerkemaling fører til at 900 tonn miljøskadelig løsemiddeldamp hvert år forsvinner opp i atmosfæren.

Driftsavdelingen i Vegdirektoratet går nå inn for å avskaffe all løsemiddelbasert vegmaling innen utgangen av 1993.