

# Vegenogvi

NR. 03 / 31. MARS / 2011  
PORTO BETALT / PORT PAYÉ  
NORGE / NOREG

RETURADRESSE:  
STATENS VEGVESEN  
POSTBOKS 8142 DEP  
0033 OSLO



Statens vegvesen



GRAFIKK: AAS-JAKOBSEN

VURDERER GIGANTBRU OVER SOGNEFJORDEN:

## Vegvesenet si månelanding

Statens vegvesen vurderer no utbygging av ei gigantbru mellom Lavik og Opedal. Her er Sognefjorden 3,7 km brei og 1,2 km djup. – Kryssinga er så utfordrande at dette vil være grensesprengande med tanke på bruk av kjende metodar. Difor er det rett å omtale dette som Vegvesenet sitt månelandingsprosjekt, seier leiar av «Ferjefri E39», Olav Ellevset.

Side 8-9

SIDE  
**04** **TRYGGLEIK:**  
Midtrekkverk i Brumunddal har vore ei sær god investering.

SIDE  
**06** **MILJØ:**  
Det går mot en revolusjon innen vegbelysning om få år.

SIDE  
**14** **BILFERGE:**  
Bastø 3 er giganten blant norske bilferger i innenriksfart.

SIDE  
**26** **FORVALTNING:**  
Samferdselsministeren vil ikke røre sams vegadministrasjon.

**Pluss!** Den blå timen // Dårlig varsling // Bedre godstransport // Smarte TK-forslag // Vasker byråkratspråk // Førerkortdama // Fargerike elgveir // Nye driftskontrakter // Quiz // I Roars hanskerom //

# Intro



## JENSEN VAR FØRST MED ABS

I sisteside-quizen i forrige utgave stilte vi spørsmål om hvilket bilmerke som var først ute med ABS-bremser, og når det ble tatt i bruk. Svaret vi ga var Mercedes i 1978. En våken leser fra Haugesund korrigerer svaret. Det var nemlig bilen Jensen (bildet) som var aller først, i 1966. Det Mercedes tok i bruk i 1978 var andre generasjons ABS-bremser.

## LEDER:

# Vår kamp

For det var ikke slik at språket innhyllet virkeligheten i sine stemninger, men omvendt, at virkeligheten steg fram fra dem.

Karl Ove Knausgård

**I** Statens vegvesen pågår det nå et stort Klarspråkprosjekt. I denne utgaven av Vegen vi kan du lese språkkonsulent Heidi Bunæs Eklunds dom over brevene fra Statens vegvesen: «En felles utfordring for mange av brevene er at de ikke yter god service til leserne». Eklund peker her på det som i bunn og grunn er det essensielle, nemlig å yte service til alle de som er i kontakt med oss - og det er jo størstedelen av befolkningen.

**Det er nok mange** og sammensatte årsaker som ligger bak «felles utfordringene». Eklund peker på historie og tradisjon, på enkle løsninger og vår tro på at jo mer formelt, jo mer seriøst.

Men hvordan skal man i en hektisk hverdag omsette gode intensjoner til praktisk handling. Den samme Eklund kommer med et eksempel som kan virke befriende enkelt: I stedet for å skrive «Påskiltingsgebyr må betales» kan man skrive «Du må betale et gebyr på 1280 kroner for å få utlevert skiltene». Den første formuleringen kan virke opplagt for alle som jobber med skilt og gebyrer, men for veldig mange andre vil det være tungt og ikke umiddelbart forståelig. Det andre forslaget er rett på sak, og vanskelig å misforstå. Tenk om flere av oss kunne våge å formulere seg så enkelt, og så effektivt.

**Det er selvsagt ikke** bare å trykke på en knapp, så er alle vegvesenansatte guder på å formulere seg. Det er mye som skal på plass, og det er viktig å være tålmodig på veien mot et klarere språk. På den veien vil ledere være viktige retningsgivere og motivatorer. Ledere som selv tar klart språk på alvor, og oppmuntrer sine ansatte til å gjøre det samme, vil være viktige suksessfaktorer.

**Vi skal huske** på at Statens vegvesen forvalter stor makt, og forvaltningen av den makten har enorm betydning for hele samfunnet, både grupper og enkeltpersoner. For veldig mange av etatens brukere oppleves vår makt gjennom språket. Makt er ikke noe negativt, men det kan oppleves som negativt. Det betyr at en opplevelse av å bli møtt med dårlig og uforståelig språk kan forme mottakerens oppfatning av hvordan vi forvalter makten vår og i verste fall føre til en følelse av avmakt. Og motsatt, godt språk kan gi en opplevelse av god maktforvaltning. Vi har et formelt krav til å sette publikum først. Men kravet er absolutt også moralsk. Det er nemlig ikke riktig at vi skal kaste bort publikums tid på uforståelig språk når vi har mulighet til ikke å gjøre det, en tid de kunne ha brukt på mer produktive ting. I neste omgang kan utilgjengelig språk bety mye, unødvendig ekstraarbeid. Det betyr igjen at offentlige ressurser som kunne vært brukt til samfunnsbygging, blir brukt for å imøtegå frustrerte brukere.

Så Knausgårds ord om at det ikke nødvendigvis er avsenderen som definerer virkeligheten, kan være smart å ta med seg. Og da kan jo vi la målet om et klarere språk være vår kamp.

God lesning!

**Mark S. Berger**

Ansvarlig redaktør



## TRYKT OG GODT

### FINNMARK DAGBLAD: Altapakken

Trolig må trafikanter og beboere i Alta belage seg på at en bomring blir etablert uansett alternativt avlastningsvei. Kostnadene for «Atapakken» er klare. 600 millioner kroner vil det koste å avvikle trafikken på europaveien uten å påføre lokalsamfunnet store trafikkproblemer, heter det i en leder.

### FIRDA: Behov for varsling

Fire av ti mottar ingen form for varsling eller innkalling til EU-kontroll. Det viser en fersk NAF-undersøkelse. – Det viser hvorfor halvparten av oss glemmer å få kontrollert bilen, sier Inger Elisabeth Sagedal i NAF til avisen. Det er halvannet år siden Statens vegvesen sluttet å sende bileierne et varselbrev om når bilen skal inn til EU-kontroll.

LES OGSÅ

SIDE  
**06**

**VEG:**  
Ny veg over Haukeli med to lange tunneler på kvar side av Røldal.

SIDE  
**08**

**BRU:**  
Til høsten start-er analysen for en fast forbindelse over Ytre Oslofjord.

SIDE  
**25**

**DRIFT:**  
Brøytesjåfør Svein Arne Tyssebotn vaktar rv. 7 over vidda.



► **VEGBILDET:**

## I den blå time

Den 1020 meter lange Hadselbrua som knytter Langøya til Hadseløya er prisbe-lønnet. Inntrykket blir spektakulært i den blå timen, det helt spesielle lyset som preger Vesterålen i overgangen mellom natt og nesten dag. Etter vårjevndøgn er det slutt på fenomenet, solen blir sterkere og det går mot sommer. I bakgrunnen sees fjellene på Hinøya ved Raftsundet.  
(Foto: Håkon Aurlien)

### **FOSNA-FOLKET:** **Uten friksjon**

Det sies gjerne at det er farten som dreper i trafikken. Stort sett er nok det rett og riktig. Men uhell og ulykker skjer også uten at det nødvendigvis er høy hastighet som er årsak. Bedre trafikksikkerhet og mindre behov for vedlikehold av typen strøing, salting og brøyting er argumenter som tilhengerne av en kystvei i Fosen gjerne trekker fram, skriver avisen i en kommentar.

### **DRAMMENS TIDENE:** **Vegbygging på Kafka-vis**

Svelvik i Vestfold har jobbet for ny hovedvei til Drammen i mer enn 50 år. Behovet er stort, men ingen gjør noe med det. Politisk maktesløshet og byråkratisk sommel toppes nå av KVU, som minner om Franz Kafkas skildring av byråkratiets ugjennom-trengelighet. Vi trenger å bygge veier på en ny og enklere måte, skriver avisen i en leder.

### **GLÅMDALEN:** **Ubrukte vegpenger**

Samferdselsministeren klarte ikke å bruke opp alle pengene til disposisjon i fjor. En milliard til veg og bane sto ubrukt ved årsskiftet. Riktignok en liten del av de 15 milliarder til vei og bane i 2010, men likevel mye penger. Derfor er det ikke bra at Samferdselsdepartementet har så dårlig styring på sine etater, heter det i en leder.



FOTO: KJELL LUNVOLD

## NY VEG I NUMEDAL

Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen planlegger 4 kilometer ny veg på fylkesveg 40 i Rollag i Numedal mellom Helle og Lofthus. Målet er godkjent reguleringsplan i 2012 og oppstart i 2013.

# Vil ha meir midtrekkverk

Samferdsledepartementet har bede Statens vegvesen gjere ei utgreiing om auka bruk av midtdelar på norske vegar.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**I**nnan 1. juni skal Vegdirektoratet ha klar ei vurdering av å bygge midtdelarar på vegar med lågare trafikk enn det som til no har vore grense for dette tiltaket. Departementet opnar for forenkla kryssløy-singar og mindre plasskrevjande rekkverkstypar.

– I arbeidet for tryggare trafikk er det viktig å ta inn over seg både norske og utanlandske erfaringar frå tiltak mot møteulukker. Det er bakgrunnen for at eg har bede Vegdirektoratet om å gå gjennomgå gjeldande regelverk og praksis for bruk av midtdelarar, seier samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa.

Eit vilkår for å bygge midtdeler har fram til no vore at den aktuelle vegen har

trafikk over 8000 køyretøy over eit døgn. I intervallet mellom 4000 og 8000 skal det satsast på forsterka midtmerking.

**SPARER LIV.** Midtrekkverk sparer liv.

På 13 år døydde 11 menneske og 102 vart skadd på ei ni kilometer lang strekning av E6 ved Brumunddal i Hedmark. Hausten 2009 vart det sett opp midtrekkverk. I tida etter er berre ein person lettare skadd på strekninga.

– Dette har vore ein sær god samfunnsøkonomisk investering, seier seksjonsleiar Per Magnar Klomstad i Hedmark fylkesavdeling.

I Østfold døydde 51 menneske på 62 km E6 dei siste 10 åra fram til vegen var bygd om til firefelts veg i 2008. Sidan det er to menneske drepane i trafikkulukker på strekninga.

Ei ti kilometers vegstrekning gjennom Lavangsdalen i Troms kan vere den første lågtrafikkerte riksvegstrekninga som får midtrekkverk.

Etter ei ulukke med fem omkomne i år, har til saman 22 menneske omkomme på ei 70-kilometers strekning frå Tromsø til Nordkjosbotn på ti år. Trafikkmengda har vore for låg for midtrekkverk, men i februar gav samferdsleministeren grønt lys for å planlegge midtrekkverk på deler av strekninga.

– At det dessverre har skjedd mange møteulukker her, er grunn god nok til å prioritere fysisk skille mellom køyreretningane, sa regionvegsjef Thorbjørn Naimak. Ulukkestaden har som strakstiltak fått automatisk trafikk kontroll, og fartsgrensa er sett ned til 70 km/t.

**FARTSGRENSER.** Tidligere denne månaden fastsette Statens vegvesen nye kriterier for fartsgrenser. 420 kilometer veg får redusert fartsgrense frå 80 til 70 km/t og 70 kilometer veg frå 90 til 80 km/t.

For mange vegstrekningar vil reduksjonen vere mellombels inntil det er bygd fysisk midtdelar mellom køyreretningane.

– Dei nye kriteriene er ei videreføring av eksisterande fartsgrensepolitikk, men med forsterka fokus på trafiktryggleik. Hovudgrepet er reduserte fartsgrenser der det er stor fare for møteulukker på vegar utan midtdelar. Tilsvarende gjennomgang og justering av fartsgrensene er gjennomført i Sverige med gode dokumenterbare resultat, seier vegdirektør Terje Moe Gustavsen. ■



## ► KØYRESKULELÆRAR:

### Banebrytande sensoropplæring

**Ingen av desse er køyreskulelærare. Men no har alle åtte likevel fullført eit banebrytande opplæringsprogram for nye sensorar i Region vest.**

– Det har vore svært interessant og lærerikt, seier ein av deltakarane, Sverre Våge.

– Det har aldri blitt gjennomført eit liknande opplæringsprogram i så stor skala tidlegare, seier Morten Arne Hage, opplæringsansvarleg og seksjonsleiar for trafikant- og køyretøyseksjonen på Stavanger trafikkstasjon.

**TRADISJONELL BAKGRUNN.** – Vi mangla folk og gjennom ei annleis utforma stillingsannonse opna vi opp for at personar

utan tradisjonell bakgrunn som køyreskulelærar kunne søke jobb som sensor, seier Hage.

**TILFØRER NY KUNNSKAP.** I seks månader har ni personar bygd opp fagkompetanse gjennom eit skreddersydd opplæringsprogram. Morten Hage ser utelukkande positivt på den interne sensoropplæringa.

– Statens vegvesen får tilført fleire ressursar, noko som gjer at vi får unna fleire førerprøver. I tillegg gir folka som kjem frå

andre bransjer oss ny kunnskap og breidde seier Hage.

Sverre Våge er allereie i gang som sensor ved Odde trafikkstasjon.

– Eg har fått ein spennande jobb og er svært glad for at eg fekk moglegheit til å vere med på dette, seier han.

**NYE SENSORAR:** F.v.: Vegard Sælensminde, Sverre Våge, Brunjulv Eide, Solveig Skogseth Braathen, Ronny Kvalavåg, Linda Skulstad, Geir Sverre Andreassen og Espen Heitmann.

FAKTA:

04

firmar vil bygge rv. 80 Løding-Vikan i Nordland som blant annet omfatter Tverlandsbrua. Budene varierer fra 85 til 113 millioner kroner.

#### FV. 415 VED TVEDESTRAND

Fem bud kom inn på jobben med å utbedre sideterreng på 2 kilometer av fylkesveg 415 ved Tvedestrand. Jobben skal gjøres fra mai til desember i år. Budene lå på 12 til 14 millioner kroner.



**HAR REDDA LIV:** Dette vegrekkerket på E6 ved Bru-munddal har redda liv. No skal Statens vegvesen greie ut bygging av rekkverk også på lågtrafikkerte vegar.



#### VEGARBEID



## DÅRLIG VARSLING VED 2/3 AV DØDS- ULYKKENE

Mangelfull arbeidsvarsling forekom ved 2/3 av dødsulykkene ved vegarbeid de fem siste årene.

TEKST KJELL WOLD FOTO KNUT OPEIDE

**D**et viser en dybdestudie av 23 dødsulykker i tilknytning til vegarbeid i perioden 2005–2009 laget av Statens vegvesen. Mangelfull arbeidsvarsling, optisk leding som markering og oppmerking og sikring på ulykkesstedet var viktige forhold som kan ha bidratt til ulykkene, mener arbeidsgruppen i Statens vegvesen som har analysert de 23 dødsulykkene.

– Blant annet manglet tung sikring mot vann og bruk av bakgrunnsmarkering og markører i vegbanen ved trafikkomlegging. På flere ulykkessteder burde det vært varslet og sikret da det var mangler og farer ved vegen som trafikantene ikke så, selv om det ikke pågikk aktivt vegarbeid på stedet, heter det i rapporten.

– Vi avdekket tre hovedtyper av feil vedrørende arbeidsvarling og sikring knyttet til mange av dødsulykkene ved vegarbeid, forteller leder for studien, Ann Karin Midtgaard i Statens vegvesen.

– Manglende arbeidsvarsling for den aktuelle fasen av arbeidet, manglende gjennomføring av arbeidsvarslingsplanen og mangelfull arbeidsvarslingsplan. Analysen avdekker at det verken fantes oppdatert arbeidsvarslingsplan eller

varsling og sikring på enkelte steder hvor det burde ha vært det. I noen tilfeller var arbeidsvarslingsplanen ikke fulgt på arbeidsstedet. Skilt var enten plassert lite synlig eller for nær arbeidsområdet. Det kan virke som om arbeidsvarsling og spesielt sikringstiltak gjennomføres først og fremst for å sikre de som arbeider på stedet og ikke trafikantene selv om det nok ikke er bevisst, sier Midtgaard. ■

**På flere ulykkessteder burde det vært varslet og sikret da det var mangler og farer ved vegen som trafikantene ikke så.**

Tekst og foto Kjersti Sandvik Bernt





(FOTO REIDUN ØVERLAND)

## KLART FOR OPPDØLSTRANDA

Samferdselsministeren ga i mars klarsignal til å lyse ut rassikring av Oppdølstranda på anbud. Det vil koste over 900 millioner kroner å gjøre Oppdølstranda sikker. Prosjektet skal starte i april og vil ventelig stå ferdig ved årsskiftet 2013/2014.

# På veg mot en lysere

I løpet av to-tre år kan tiden være moden for en revolusjon innen vegbelysning.

TEKST KJELL WOLD FOTO KJELL WOLD OG PER OLE WANVIK

**D**et tror lederen av forsøksgruppa for LED til veg- og tunnelbelysning i Statens vegvesen, Per Ole Wanvik. Etter halvannet års studier og forsøk med LED-lys på noen utvalgte vegstrekninger i Norge tror Wanvik at det kan være aktuelt å benytte de beste LED-armaturer til tunnelbelysning allerede i løpet av inneværende år. Den største usikkerheten ligger ikke i kvalitet og levetid på selve LED-ene, men på levetiden for elektronikken og armaturet.

**OMFÅ ÅR.** – Til vegbelysning kan det nok gå enda et par-tre år før LED-belysning kommer for fullt på grunn av høy pris og usikker kvalitet, sier Wanvik. Men han er likevel sikker på at omleggingen til LED i vegbelysning i stort omfang bare er få år unna siden den teknologiske utviklingen av LED bare det siste tiåret har gått i ekspressfart. – Det er noen få ting som må avklares først før LED for alvor kan ta opp kampen som framtidens vegbelysning, mener Wanvik.

**RIVENDE UTVIKLING.** – Armaturens lysfordeling og driftssikkerhet må bli bedre, standarder for testing og kvalitetsangivelse må avklares og metoder og strategier for dimming må utvikles videre, sier Per Ole Wanvik.

Forsøksgruppa han leder vil fortsette arbeidet med de nevnte punktene og holde seg à jour med den rivende utviklingen på dette markedet både her hjemme og internasjonalt. Wanvik sier det er gledelig at også norsk elektronikkindustri hevder seg godt i denne konkurransen.

**PRØVESTREKNINGER.** Den seneste prøvestrekningen som er testet ut med LED-belysning fra tradisjonelle lysstolper er 700 meter av fv. 283 i Nedre Eiker kommune fra Vinnes til Åserud. Her ble det i fjor høst montert 18 LED-armaturer av tre ulike

fabrikanter som har vært testet ut denne vinteren. Resultatene har vært gode og lærerike. Nå står nye uttestinger for tur med LED-belysning på en strekning i Gausdal i Oppland. Konklusjonen fra forsøkene med LED-belysning en rekke steder rundt om i landet de siste par årene oppsummeres slik av forsøksgruppa og Wanvik:

**SPARER STRØM.** De beste LED-armaturene har lysutbytte (lumen/Watt) på samme nivå som de beste tradisjonelle armaturene til veg- og tunnelbelysning, og om kort tid vil LED-armaturer være mer effektive enn armaturer med andre lyskilder.

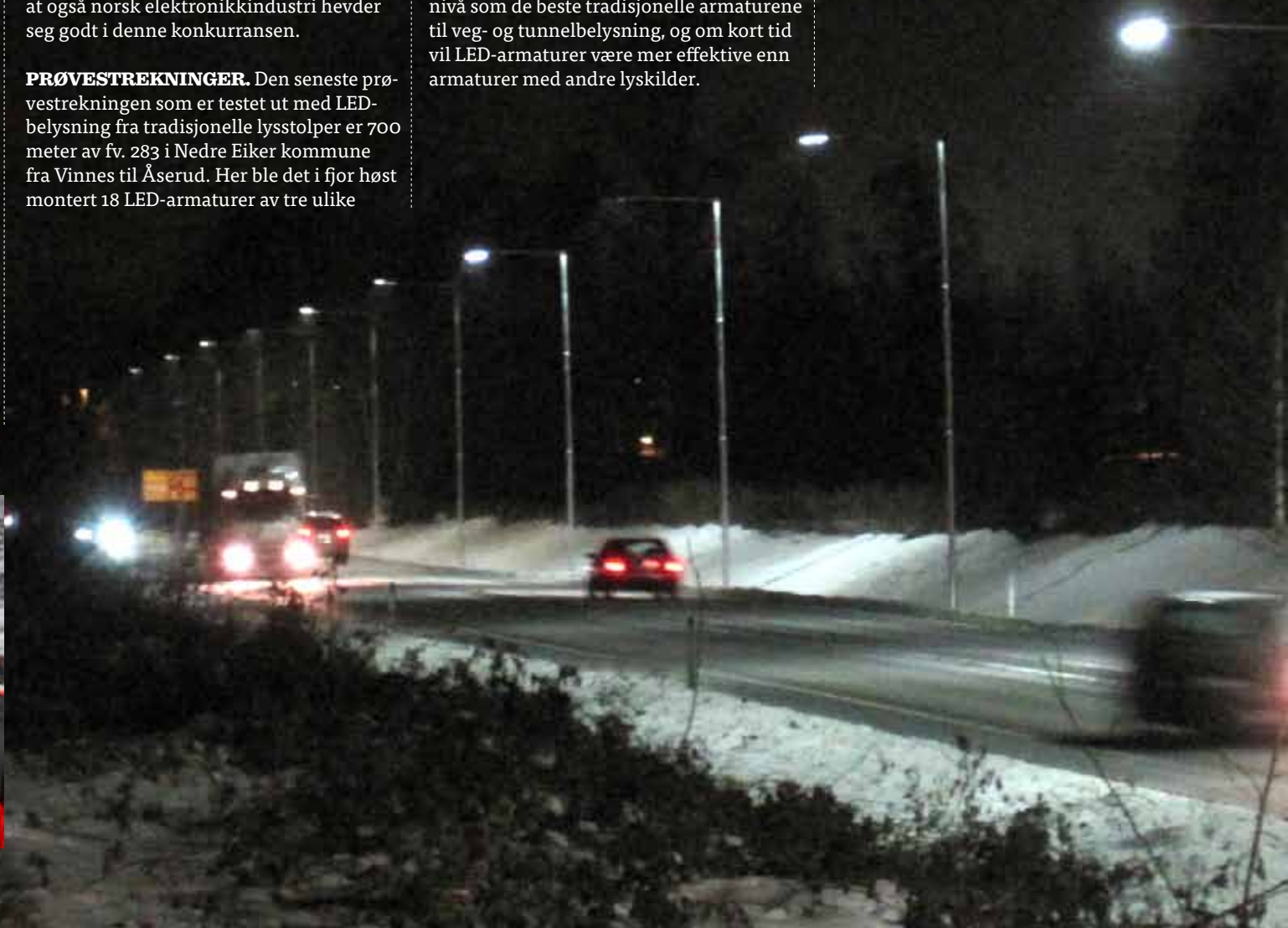
Prisen på dagens LED-armaturer er høy, men ventes å gå radikalt ned de neste årene samtidig som kvaliteten øker raskt.

Framtidig vegbelysning vil reguleres etter forholdene, slik at man til enhver tid ikke har høyere lysnivå og bruker mer strøm enn nødvendig.

LED-armaturene vil gjøre slik regulering enklere og strømbesparelsen vil bli større ved dimming av LED enn ved dimming av andre lyskilder. ■



LEDER: Per Ole Wanvik, leder av forsøksgruppa i Statens vegvesen, ved prøvestrekningen på fylkesveg 283 i Nedre Eiker.



## PLANLEGGING:

Tekst og foto Kjell Wold

## Haukeli-løysing valt

Regjeringa har avklart at vidare planlegging av E134 utbygginga over Haukeli skal ta utgangspunkt i dagens veg mellom Grostøl i Odda og Vågsli i Vinje.

Det inneber ny trasé i dagens korridor med to lange tunnelar, ein på kvar side av Røldal.

– Avklaringa er viktig mot ei framtidig utbygging av vegen over Haukelifjell, seier samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa. Endeleg prioritering av Haukeli-utbygginga skal det tas stilling til i samband med komande Nasjonal

Transportplan (NTP). E134 er det vegsamband med størst trafikk av dei fem fjellovergangane mellom Vestlandet og Austlandet.

Mykje av trafikken er næringsretta og vinterregulariteten på vegen er derfor særst viktig. Konseptet Regjeringa har valt å gå vidare med vil bety store innsparingar i køyre-, tids- og ulukkeskostnader. Avklaringa betyr og grønt lys for det vidare arbeidet til bompengeselskapet for E134 Haukelifjell mellom Telemark og Hordaland.



FAKTA:

04

tilbud er kommet inn på bruvedlikehold i Nedre Telemark for perioden 2011–2013. Tilbudene ligger på 11 til 15,2 millioner kroner.

FAKTA:

06

tilbud kom inn på bygging av to rundkjøringer på f.v 42 og fylkesveg 176 i Arendal. Budene er på mellom 7,2 og 8,1 millioner kroner.

# framtid

NY VEGBELYSNING: 18 LED-armaturer testet på fv. 283 i Buskerud denne vinteren.



FAKTA

## LED

Lysdioder (Light Emitting Diodes) er små elektroniske halvledere som sender ut lys når det går strøm igjennom dem. LED har vært aktuelt til belysning i ca 10 år, først som erstatning for de lite effektive glødelampene, og nå også som erstatning for de effektive damplampene som benyttes til veg- og tunnelbelysning. LED har mange fordeler: Lang levetid, øyeblikkelig tenning og slukking, god dimbarhet, god fargegjengivelse, valgfri lysfarge, og de er små og robuste og lever best i kalde omgivelser.

HVA SKJER:

## Verden rundt



Etter 21 år er Statens vegvesen tilbake i Kenya for å bistå i slutføring av et prosjekt fra 80-tallet. De som deltar fra Statens vegvesen er Charles Øverby fra Internasjonal stab, og Rolf Johansen (bildet) og Geir Refsdal, begge fra Region øst.

Med finansiering fra NORAD bisto det tidligere Veglaboratoriet de kenyanske vegmyndigheter med å utvikle faste dekketyper på vegger med liten trafikk. Kenya hadde problemer med grusvegene, mest på grunn av dårlig tilgang på gode grusmaterialer. I alt 16 prøvestrekninger ble bygget i ulike deler av landet og prosjektet var nær sin avslutning da de diplomatiske forbindelsene mellom Kenya og Norge ble brutt i oktober 1990. Nå skal arbeidet fullføres og arbeidet vil ta omtrent et år. Vegmyndighetene i Kenya står for feltarbeid og laboratorieundersøkelser, Statens vegvesen med oppsummering, og resultatene skal brukes ved revisjon av de kenyanske vegnormalene.

### OSLO INTERNASJONAL PRØVEBY

Oslo er sammen med München, Wien, Brno, Bucuresti og Firenze blitt prøvebyer for utvikling av et personlig trafikkinformasjonsystem som sparer tid og reduserer utslipp. In-time-prosjektet har sitt navn fra «Intelligent and Efficient Travel Management for European Cities», og er finansiert gjennom EUs rammeprogram for konkurransevinn og innovasjon (CIP) som Norge deltar i. Tanken er at hver enkelt reisende skal laste ned en mobiltelefon-applikasjon der de kan skrive inn hvor de skal og så få presentert alternative reiseruter med beregnet tidsbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp. I Europa går ca 100 milliarder euro tapt hvert år på grunn av ineffektivitet i trafikken. I tillegg står bytrafikk for omtrent 40 prosent av CO<sub>2</sub>-utslippene og 70 prosent av andre forurensninger fra vegtrafikken.

### TYSKLAND

opplever stor motstand mot det nye E10-drivstoffet som kom i februar. E10 inneholder 10 prosent etanol og 90 prosent bensin og er billigere enn den tradisjonelle 98 oktan blandingen med fem prosent bioetanol. Men bilistene er bekymret over at biodrivstoffet E10 kan skade bilmotorene. Tidlig i mars ble det ifølge et nyhetsbrev fra den norske samferdselsråden til EU holdt et krisemøte i Berlin om saken. Et EU-direktiv fra 2008 om fornybar energi pålegger medlemsstatene å sørge for minst 10 prosent fornybare energikilder i transportsektoren innen 2020. Europakommisjonen mener biodrivstoff har klare fordeler for energisikkerhet og bekjempelse av klimaendringer.

### DANSKE SPØKELSESIBILISTER

er generelt menn som er påvirket av alkohol. Den farlige kjøringen foregår i mørke og bilisten er ofte en eldre person. Dette konstaterer det danske Vejdirektoratet etter å ha studert 100 tilfeller av kjøring mot kjøreretningen.

Dette er viten som vil endre arbeidet for å forhindre flere uhell.

– Vi ved nå at mange er påvirket. Det betyr at skilt og lys ikke har noen særlig effekt, for de kjører bare forbi, sier teknisk konsulent i Vejdirektoratet Henrik Ludvigsen til Politiken.

Han mener pigger i vegbanen, som punkterer biler som kjører i feil retning, er det beste.

– Slike skal vi ha flere av, sier han.

TRAFIKKSIKKERHET:

Foto Arne Ola Stavseng

## Rassikring på fylkesveg 60

Fredag 18. mars ble oppstarten av andre byggetrinn på rassikringa av fylkesveg 60 Røyr–Hellesylt i Stranda kommune markert. Vegstrekningen har vært stengt flere ganger hver vinter siden åpningen i 1962.

Første entreprisen på andre byggetrinn omfatter i hovedsak sprengning og sikring av fjellskjæringer og forskjæring til ny Streketunnel på Ljøen.





FOTO: PÅL BRANDTZÆG

## TAKKET AV ETTER 83 ÅR I STATENS VEGVESEN

Til sammen har de 83 år i Statens vegvesens tjeneste bak seg. 3. mars gikk Ole Peder Reiersen og Ole Ragnar Østby (bildet) over i pensjonistenes rekker. Østby tiltrådte stillingen som avdelingsingeniør II ved Vegvesenet i Hedmark 1. oktober 1968, mens Reiersen begynte ved planavdelingen samme sted 3. desember året etter. Både Østby og Reiersen har hatt innehatt en rekke stillinger og roller opp gjennom årene.

# Greier ut gigantbru

Statens vegvesen Region vest greier no ut bygging av ei gigantbru over Sognefjorden. Ei undersjøisk røyrbru, ei flytebru, ei hengjebru eller ei kombinasjon av desse kan vere aktuelle for fjordkryssinga mellom Lavik og Opedal. Her er Sognefjorden 3,7 kilometer brei og 1,2 kilometer djup.

TEKST HÅKON AURLIEN GRAFIKK AAS-JAKOBSEN

«**D**ette er det største og mest teknisk utfordrande prosjektet vi har hatt framfor oss i moderne tid. Kryssinga er så utfordrande at dette vil vere grensesprengande med tanke på bruk av kjente metodar. Difor er det rett å omtale dette som Vegvesenet sitt månelandingsprosjekt, seier tidlegare regionvegsjef Olav Ellevset.

Han er no prosjektleiar for «Ferjefri 39». Det skal utgreia om ein skal byggje

ein ferjefri kystriksveg mellom Kristiansand og Trondheim. 25. mars var det nasjonal oppstartkonferanse for prosjektet i Stavanger med tung deltaking frå politikarar, næringsliv og offentleg administrasjon.

**BERRE PENGAR.** Samferdsleminister Magnhild Meltveit Kleppa fekk æra av å opne konferansen. Her erkjende ho at det er politikarane si oppgåve å gjere avstandssulempene på Vestlandet mindre.

– Konferansen markerer difor eit historisk startskot for ferjefri E39, helsa statsråden som fyrste talar for dagen.

## Vi skal byggje vidare på gode tradisjonar. Olav Ellevset, prosjektleiar

Leiar i Vestlandsrådet, Tom Tvedt, som også er fylkesordførar i Rogaland, kom med eit klart krav til samferdsleministeren.

– Me treng ikkje meir enn 100 milliardar kroner, og det er ei utgift til

inntekts erverv, understreka Tvedt, som meiner slaget om ferjefri E39 er det største slaget på Vestlandet.

Byrådsleiar i Bergen, Monica Meland, meiner slike prosjekt er viktige i mange samanhengar.

– Bruer skapar optimisme, ferje pessimisme, var den klare meldinga frå Mæland.

**TEKNOLOGIPROSJEKT.** Skal kystriksvegen bli ferjefri, må det byggast mange store fjordkryssingar. Statens vegvesen har sett i gang eit teknologiutviklingsprosjekt med mål å vurdere om det let seg gjere å krysse dei mest krevjande fjor-

## FJORDKRYSSING II:

Tekst og foto Håkon Aurlien

### Gigantplaner også i Ytre Oslofjord

I løpet av høsten starter arbeidet med konseptvalg-analysen for en fast forbindelse over Ytre Oslofjord. Det betyr at planarbeidet kommer i gang 50 år etter at daværende vegsjef Alf Torp i Vestfold la frem ideen om en «forankret brotunnel» mellom Horten og Jeløy, til erstatning for dagens Bastøferge (omtalt på side 14-17).

Et alternativ kan være en hengebru over fjorden. Den er allerede betegnet som «Oslofjordens Golden Gate».

– KVU-arbeidet skal ta for seg aktuelle og realiserbare alternativer, bru- og tunneløsninger, sier Trygve Elvsaa som lever overordnet planlegging i

Statens vegvesen Region øst. Horten fikk fergetrafikken lagt utenom sentrum for 20 år siden men i Moss går den fortsatt gjennom bygatene. I 1988 slo Vegvesenet fast at det var teknisk og økonomisk mulig å bygge en 14 km lang tunnel helt fra E6 under Moss, Oslofjorden og Horten.

For fire år siden besluttet Stortingets transport- og kommunikasjonskomite enstemmig å få utredet både tunnel- og brualternativet, med veg og jernbane.

Prosjektet er ikke omtalt i Nasjonal Transportplan for perioden frem til 2019 og det betyr gjennomføring etter 2020.





FAKTA:

04

tilbud er meldt på jobben med bruvedlikehold Agder i perioden 2011-2012. Budene er fra 14,4 til 20,4 millioner kroner.



FAKTA:

07

firmaer byr på elektrojobben på E18 Sky-Langangen i Vestfold/Telemark. Fem ligger fra 42 til 48 millioner, to er på 60-tallet.

**FERJE-FRI E39**

dane. Kryssinga av Sognefjorden er tema for ei studie for å sjå om det kan late seg gjere å få til ei kryssing. Ei rekkje ulike alternativ er studerte og vurderte, slik at resultatane seinare kan nyttast generelt for fjordane på Vestlandet.

– Utfordringa er at det ikkje går an å forankre ei bru til fjell, og heller ikkje er mogleg å bygge ein tunnel under fjorden gjennom fjell. I Sognefjorden er det 1250 meter ned til havbotnen og 1500 meter ned til fast fjell. Difor må vi finne andre tekniske løysingar, seier Ellevset.

Ei prosjektgruppe med ekspertar frå Statens vegvesen og rådgjevsbransjen

studerte i ein idefase syv ulike idear til teknisk løysing. No tilrår dei å gå vidare med fire konsept:

- ▶ Eit konsept er ei flytebru med anten høgbru over eller røybru under skipsleia.
- ▶ Eit er ei røybru, ein «flytande tunnel» under vassflata, festa til flytepontongar i sjøen.
- ▶ Eit er ei røybru festa med stag til sjøbotnen.
- ▶ Eit er ei fast hengebru med eit eller fleire spenn.

**POLITISK MOT.** Ellevset er klar på at utbygginga er avhengig av politisk mot.

– Realisering av ein ferjefri E39 er avhengig av at politikarar ser dei samfunnsmessig store verknadane ved store samferdsleprosjekt. Dei må også ville investere i desse fordi dei er viktige for utviklinga av landsdelen og nasjonen.

– Vi ser no på om det er teknisk mogleg å få til dei store kryssingane. Den politiske prosessen vil avgjere om det er mogleg å finne dei pengane som skal til for å byggje Kystriksvegen og bru over Sognefjorden, seier han. ■

SVÆRE GREIER: En flytebru over Sognefjorden greies no ut som eit av fem alternativ.

**Det er fullt mogleg å få faste samband over alle fjordar som er vurderte. Lidvar Skorpa, teknologiutviklar**

## STORSTILT UTBYGGING:

Tekst og foto Håkon Aurlien

### Bygger veg og jernbane langs Mjøsa

Byggelederne Kåre Nordstjø, Elin H. Havik og Terje Halbakken (bildet) har ledelsen på hver sine anleggsparseller når Norges største samferdselsanlegg, firefelts E6 og dobbeltsporet jernbane langs Mjøsa, skal bygges de kommende årene.

Forrige uke møtte de representanter for entreprenørselskaper som fra oktober skal konkurrere om kontrakter på anlegget.

De forberedende arbeidene starter i høst og i april neste år blir det full anleggsstart. På det meste vil 2000 mennesker være i arbeid samtidig med å bygge den nesten 22 km lange strekningen mellom Minnesund i Akershus og Tangen i Hedmark.

Den nye E6 skal stå ferdig i oktober 2014, jernbanen i oktober 2015 og anleggsarbeidene vil pågå inn i 2016. Rekkefølgen blir komplisert av at både jernbanen og vegen skal rettes ut og delvis bytte arealer samtidig som trafikken skal gå mest mulig uforstyrret.

Prosjektet gjennomføres som et fellesprosjekt for Statens vegvesen og Jernbaneverket.





FOTO: KJELL WOLD

## FØRSTE E18-JOBB

Den første av tre jobber på ny fire felts E18 Gulli-Langåker i Vestfold er nå lyst ut. 6,7 kilometer fra Gulli ved Tønsberg til Holmene i Stokke. Dagens E18 skal utvides med to til fire felt. De to neste delstrekningene utlyses i april (Tassebekk-Langåker) og juni (Holmene-Tassebekk).



# Bedre planer for godstranspor

Statens vegvesen bør utvikle løsninger for å prioritere næringstransporter i købelastede områder. Samtidig bør man se på godstransporten som en egen funksjon ved planlegging og drift av vegnettet.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

**D**et er noen av hovedkonklusjonene i etatsprogrammet Næringslivets transporter som Statens vegvesen har gjennomført de siste fire årene.

- Lokaliseringsvalg for lager og terminaler må samordnes med transportplanlegging for regionen, ikke bare adkomst til hovedveger
- Transportnett for tungtrafikk bør inngå som tema i areal- og transportplanlegging
- Tungtrafikken trenger ikke alltid gå i samme felt og traseer som personbiler
- ITS gir muligheter for fleksible løsninger og for å styre prioritet for godstransport på veger med kø og miljøproblemer
- Gammeldagse trafikkregler hindrer utvikling og bruk av nye løsninger
- Statens vegvesen bør ta et mer helhetlig ansvar for tungbilsjåførenes arbeidsmiljø

- Miljøutfordringene krever nye fomer for samarbeid mellom forvaltere av transportinfrastruktur og næringsliv og krever økte kunnskaper om logistikk blant planleggere i Statens vegvesen

**BAKGRUNN.** –Bakgrunnen for etatsprogrammet var at det fantes forholdsvis lite forskningsbasert kunnskap om næringslivets transporter i Norge, forteller prosjektleder Toril Presttun i Statens vegvesen.

**Det fantes forholdsvis lite forskningsbasert kunnskap om næringslivets transporter i Norge.**  
**Toril Presttun**

Derfor har Statens vegvesen brukt 20 millioner kroner og bidratt til nesten 30 ulike rapporter for å belyse dette temaet bedre i Norge de siste fire årene. Temaene i rapportene handler om logistikk, langtransport, godstransport i by, sjåfører, miljø og effektivitet. Flere prosjekter har bidratt til forbedringer i logistikk- og godstransportmodellen og grunnlag for nytte- kostanalyser.

**ERFARINGER.** Erfaringer fra etatsprogrammet kan stikkordsmessig oppsummeres slik:

- Trender innen logistikk og kunnskapsnivå i næringslivet påvirker omfanget av tungtrafikken
- Samlokalisering av transport- og logistikkbedrifter i godsknutepunkt er viktig for omfanget av samlast og bruk av sjø og bane
- Godsterminaler nær befolkningstyngdepunkt reduserer trafikkarbeid i distribusjon

- Kjøre-/hviletid påvirker transportmiddelvalg og rutevalg og har fått større betydning for konsekvensene av forsinkelser i vegnettet.
- Det er store mangler ved plassering og utforming av varemottak og losseplasser
- Statens vegvesens samlede virksomhet har stor betydning for tungbilsjåførenes arbeidssituasjon og arbeidsmiljø, men mangler et helhetsperspektiv på dette
- ITS gir nye muligheter for effektiv og miljøvennlig godstransport
- Dagens trafikkregler er utviklet uten kjennskap til ITS og hindrer nye løsninger for effektiv og mindre miljøskadelig godstransport
- Det er et stort potensial for å bedre lasteutnyttelsen i lastebiler – men transportnæringen kan ikke løse dette alene.
- Det kreves bedre kunnskap og økt informasjonsflyt mellom leverandører, transportører og kunder
- Det kreves systemer og informasjonsflyt som gjør det lettere for konkurrenter å

firmar vil snøskredsikre et parti av rv. 52 ved Stongenuten på Hemsedalsfjellet. Tilbudene er fra 13 til 19,4 millioner kroner og skal gjennomføres i år.

#### «NY» POLLFJELLTUNNEL

Fylkestinget har vedtatt av Pollfjelltunnelen i Lyngen i Troms skal opprustes. Tunnelen åpnet i 1983 og er et viktig alternativ til E6. Første etappe starter i 2012 med en økonomisk ramme på 56 millioner. Hele jobben går over flere år og finansiering av resterende etapper vurderes ved rullering av fylkesvegplanen.



# t i byer

sette gods som skal samme strekning på samme bil

**TRENDER OG TALL.** Transportkostnadene utgjør seks prosent av omsetningen i norske bedrifter

- Logistikkostnadene utgjør 14 prosent av omsetningen i norske bedrifter
- Matvarer unntatt termovarer og stykk gods står for drøyt 50 prosent av økningen i transportarbeidet (tonnkm) i perioden 1993–2008
- Transporteffektiviteten (tonnkm/kjøretøykm) økte med 30 prosent fra 1993 til 2008.

– Etatsprogrammet har gitt oss mye kunnskap. Nå gjenstår det å ta kunnskapet i bruk, sier Toril Presttun. ■

► Rapporter legges på [www.vegvesen.no/](http://www.vegvesen.no/) godstransport og det kommer fortsatt nye rapporter.



## 50 smarte TK-forslag

75 millioner skal spares ved å gjøre ting smartere eller ved å avvikle oppgaver. Forslagskassa til TK-smart er i ferd med å fylles opp (TK= trafikant og kjøretøy).

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**B**jørn Skoglund i Region øst leder etatens aller største TK-avdeling – han har 500 i sitt rike som jobber på trafikant- og kjøretøyområdet. Noe av det de vil spare penger på der er å tenke framover når de skal bygge nytt.

– Vi står ovenfor to byggeprosjekt. Spørsmålet er hva vi skal bygge for i framtida: Hva har vi bruk for av bygninger i forhold til oppgaver framover. Hvor mange kontrollhaller får vi bruk for når det er slutt på EU-kontroller, og det er færre typegodkjenninger er viktige spørsmål, sier Skoglund.

**BEDRE STYRING.** Skoglund er veldig fornøyd med at trafikant- og kjøretøy nå er samlet i en enhet.

– Det vi jobber mest med er å få bedre ledelse og styring på det vi gjør. Vi har hver måned en rapport som viser hvor mange timer og kroner som er brukt – satt opp mot anslag. For eksempel kan vi enkelt se hvor mange førerprøver som er kjørt, målt opp mot hva det burde være. Vi kan også sammenligne produktiviteten på ulike steder, og finne ut hvorfor ting kan ta dobbelt så lang tid et sted.

– Endelig kan vi se regionen under ett og ha en felles arbeidsplan, både for regionen og for hvert enkelt geografisk område. Nå er det slutt på å sitte i dagevis for å rote etter tall her og der, sier Skoglund fornøyd.

Han er glad for at de har fått en mye bedre oversikt enn før slik at det er lettere å omdisponere ressurser. Skjemaene med mål og oppnådd resultat henger de opp på de ulike kontorstedene slik at alle ansatte kan følge med.

**ETATSLEDELSEN AVGJØR.** I midten av april skal etatsledelsen bestemme hvilke av de rundt 50 forslagene det skal jobbes videre med.

– Før etatsledelsen tar stilling til dette, har Trafikant- og kjøretøyavdelingen vurdert hva som bør prioriteres. I tillegg skal avdelingene som har ansvar for å få gjennomført tiltaket gi svar på om det er realistisk å få det til, sier Sigurd Olav Olsen i Styringsstaben i Vegdirektoratet.

– Noen av forslagene vil kreve at regelverket endres og må nødvendigvis ta noe tid. Andre tiltak kan gjennomføres relativt raskt. Ved å spare et kvarter her og der ved å jobbe

smartere vil vi få frigjort folk til å jobbe med andre viktige ting. Andre forslag kan gi betydelige gevinster dersom de blir gjennomført, sier Olsen. ■

**Ved å spare et kvarter her og der ved å jobbe smartere vil vi få frigjort folk til å jobbe med andre viktige ting. Sigurd O. Olsen**

#### SMARTE FORSLAG

Eksempler på smarte forslag som kan spare millioner

(Vurderes av etatsledelsen)

- Slutte med dobbelt arkivering
- Slutte med å oppbevare innleverte bilskilt
- Gjøre det lettere å søke om førerkort på nett
- Kalkulator for tilhenger på vegvesen.no
- Outsourcing av følge- og spesialtransport
- Fjerne vognkort del 2
- Spesialisering av godkjennig av ombygde kjøretøy

► **KRONIKK:**

## Er rushtidskø et sammenbrudd?

Erfaringer fra arbeidet med konseptvalgutredning for Kristiansandsregionen.



**Marte Rostvåg Ulltveit-Moe** er utdannet biolog og leder av Naturvernforbundet i Kristiansand. Har deltatt i samarbeidsgruppa og referansegruppa for KVVU Kristiansand siden januar 2010.

**S**amferdselsdepartementet bestilte høsten 2009 en Konseptvalgutredning (KVVU) for Kristiansandsregionen. Hensikten med KVVUen skulle være å kvalitetssikre en framtidig transportløsning for Kristiansandsområdet, og avverge store investeringer i samfunnsøkonomisk ulønnsomme prosjekter.

Det begynte bra. Mitt første møte med KVVU-arbeid var verkstedet Vegvesenet arrangerte i mars 2010. Som representant for Naturvernforbundet deltok jeg i debatten om de overordnede trafikkspørsmålene, sammen med alt fra ordførere til Kristiansands Ungdomsutvalg og NHO Agder. Det ble stilt vanskelige spørsmål, som for eksempel: Hvis huset ditt står i veien for en framtidsetta veiløsning i Kristiansand, ville du da flytte frivillig? Vegvesenet la opp til brede diskusjoner om blant annet hvilke trender som vil påvirke regionen i framtida, og hva som er forskjellen på behov og tiltak.

Det ble fort enighet om at ikke noe menneske har behov for ny motorvei til Søgne, den er bare ett av flere mulige tiltak for å løse behovet for å komme seg på jobb i tide. Vi snakket om nye trafikkløsninger som båtruter og lokaltog, men også om fleksible arbeidstider, telependling, og rett til barnehageplass i nærheten av der du bor.

**HVOR ER TOGET?** Den brede debatten om transportløsninger ble ganske fort snevret inn til å handle om nye veier. Alle visjonene om skinnegående transport i Kristiansandsregionen er fjernet fra alle konseptene Vegvesenet har utarbeidet. Kristiansandsregionen lider under en skrikende mangel på togtilbud, men dette klarer tydeligvis ikke etaten å forholde seg til. Vurderingene av lokaltog begrenser seg til dagens traseer, men en slik begrensnings eksisterer ikke for biltrafikken.



En overordnet prosess som det KVVU ene er kan ikke bare begrense seg til å gjelde avvikling av lokal rushtidtrafikk. De lange reisene gir betydelige bidrag til økningen i utslipp av klimagasser fra transportsektoren. Det er skuffende at det eneste Vegvesenet hadde å bidra med i KVVU-prosessen for Kristiansand var drøfting av ulike alternativer for tilførselsvei til flyplassen. Sammenkoblingen mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen vil redusere reisetiden med tog til Oslo med ca. 1 time og gjøre toget betydelig mer konkurransedyktig på strekningen Oslo-Kristiansand. På tross av gjentatte advarsler fra Naturvernforbundet om faren for overinvesteringer i flyplassinfrastruktur, er de regionale togreisene helt usynlige i Vegvesenets KVVU-arbeid.

### MODELLERINGENS BEGRENSNINGER

KVVU for Kristiansandsregionen har flere ganger blitt forsinket fordi resultatet fra modellering av trafikken ga helt usannsynlige resultater. Jeg er ingen ekspert på modellering, men det er åpenbart at det verktøyet Vegvesenet bruker lider av store svakheter. Etaten kan legge inn forventet befolkningsøkning for å modellere sannsynlige trafikkmønstre i 2040, men dere kan tydeligvis ikke legge inn andre parameterendringer som for eksempel økte bensinpriser (opp med hånda alle som tror at oljeprisen i 2040 skal være like lav som i dag!). Flere av de usannsynlige resultatene av

modelleringen ble heldigvis aldri lagt fram for oss i samarbeidsgruppa. Men også i det framlagte materialet er det mye rart. Modellene viser for eksempel at dersom Kristiansandsregionen satser massivt på utbygging av infrastruktur på sykkel, så går antallet trafikkkulykker opp. Dette stemmer ikke med erfaringer fra Kristiansand, hvor satsing på sykkeltrafikk selvsagt også handler om trafikksikre sykkeltiltak. Det stemmer heller ikke med sykkelregnskapet fra København, som viser at andelen sykkelulykker går ned når sykkeltrafikken øker. Dette blir ofte forklart med at bilistene tar mer hensyn til de myke trafikantene når det blir flere myke trafikanter. En økning i sykkeltrafikken er dermed også en forbedring av sikkerheten, selv om Vegvesenets regnemaskin ikke forstår det.

**SPRÅK ER MAKT.** Etter ett års erfaring med KVVU-arbeid er det åpenbart for meg at Statens vegvesen strever med store interne motsetninger. Dette kommer blant annet til uttrykk i språkbruken.

Naturvernforbundet måtte si fra flere ganger før Vegvesenet endret navn på konsept «omkjøringsvei» til «bymotorvei». For de fleste borgere i dette landet gi «omkjøringsvei» assosiasjoner til noe smalt, svingete og midlertidig. Vegvesenets forslag til konsept «omkjøringsvei» for Kristiansand innebar

derimot investeringer på over fire milliarder kroner i en ny 4-felts motorvei rundt sentrum. For å få reelle politiske debatter om de ulike konseptene insisterte Naturvernforbundet på at vi skulle kalle en spade for en spade og en motorvei for en motorvei.

**400 METER KØ.** Det er også mye annen interessant språkbruk hos Vegvesenet. «Sammenbrudd», for eksempel. På det siste møtet i samarbeidsgruppa fikk vi vite at krysset på Gartnerløkka «vil bryte sammen» innen 2021 hvis ikke noe gjøres. «Sammenbrudd» gir for meg assosiasjoner til tsunami og jordskjelv i Japan. Det viste seg imidlertid at Vegvesenets definisjon av sammenbrudd på Gartnerløkka i Kristiansand er 400-500 meters kø, 1-2 timer per døgn. Slik språkbruk støtter opp under politiske krefter som ser fri flyt av privatbiler som det eneste viktige samfunnsmålet, og det skulle jeg ønske etaten holdt seg for god til.

**KASTET KORTENE.** I skrivende stund er status for KVVU Kristiansand at Vegvesenet har kastet kortene. De klarer ikke å lage en faglig anbefaling av et trafikkonsept for Kristiansand hvor utslippene går ned og framkommeligheten samtidig går opp. Slik jeg oppfatter etaten kan den innebygge konflikten i samfunnsmålene for Kristiansand (mindre trafikk og mere/raskere trafikk) ikke la seg løse annet enn ved å foreta noen politiske valg.

Dette betyr at Samferdselsdepartementet trolig får oversendt to eller tre sammensatte konsepter for Kristiansandsregionen. Det skal bli spennende å se om departementet i klimakrisens tid velger et konsept for Kristiansand som innebærer veinvesteringer på rundt 8 milliarder og ny motorvei rundt byen. Alternativet ligger på bordet: Tunge investeringer i kollektivtrafikk og sykkelinfrastruktur, kombinert med veiprisning eller rushtidsavgift og enkelte utbedringer av flaskehalsen. ■

## LESERBREV

Send inn ditt innlegg til [vegenogvi@vegvesen.no](mailto:vegenogvi@vegvesen.no)

### FRIHET TIL Å BRYTE LOV OG REGLER

Filosof Einar Øverenget, tidligere leder av Humanistisk Akademi AS, har i sin kronikk i Veggenogvi nr. 02/2011 en beskrivelse av hva han kaller «Den totale trafikkontroll». Det han i realiteten beskriver er en datalogger som registrerer og videreformidler om bilen kjører fortere enn tillatt fartsgrense der den befinner seg. Dataloggeren behøver ikke å registrere hvor bilen befinner seg bortsett fra når bilen bryter fartsgrensen. En slik registrering liker ikke filosofen ut fra

en begrunnelse av at det vil frata han noe av hans frihet. Frata han muligheten til selv å bestemme, til «å styre seg selv».

Hva er det egentlig filosofen ønsker? Jo, han ønsker å kunne bryte fartsgrensen uten at noen oppdager det. Eller sagt på en noe mer generell måte. Han ønsker å ha frihet til å bryte lov og regler uten å bli oppdaget. Antagelig er han blant de fartsglade som bryter fartsgrensene. Statens vegvesen registrerer at til enhver tid er

det over 50 prosent av bilene som bryter gjeldende fartsgrense der de kjører. Så han er ikke alene.

Filosofen hyller sin frihet. Nå har frihet to sider. Det ene er frihet til å kunne kjøre så fort som han vil. Den andre siden er frihet fra ulykker, død og lemlestelse. Det er også de mennesker på veiene som setter pris på å komme sikkert hjem til sine barn og ektefelle. De ønsker seg frihet fra ulykker. De ønsker frihet fra å bli møtt av

en fartsglad bilist i svingen som skrenser over i motgående kjørefelt fordi han utøvet frihet til fart og moro på veien, slik filosofen ønsker.

Det er for så vidt greit nok at en fartsglad kjører av veien og omkommer. Det blir å sammenligne med en fjellklatrer som faller ned og blir drept. Fjellklatreren gjør dette av fri vilje og har vurdert risiko mot fordeler. Den fartsglade har også muligens vurdert risiko mot fordeler, men det er en



# 180

14. mars ble siste salve fyrt av for gjennombrudd i Høgset-tunnelen i Gjemnes. Det stod gårdbruker Merete Høgset for. Tunnelen og vegen koster vel 180 millioner kroner.

# 10,6

Arbeidet med Nord-Norges lengste vegtunnel (10,6 km), Toventunnelen er nå halvvegs. Gjennomslag ventes tidlig i 2012. Tunnel og ny veg åpnes sent i 2014.

## VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

# Vi må smi mens jernet er varmt - og levere kvalitetsverktøy!

7. april 2011 legges riksvegutredningen fram. Der synliggjør vi hva som må til for å få en tilfredsstillende vegstandard i Norge.

**T**ransport, samferdsel, og veger diskuteres mer enn noen gang. For oss som sitter midt i grøtøret virker det som om alle deltar. Folk flest med synspunkter på epost og i media. Sterkt fokus i mediene. Mange fagmiljøer med klare meldinger. Og sist, men ikke minst, politikere med sterke meninger.

Diskusjonene er mange. Krav om raskere vegbygging. Bedre drift og vedlikehold. Færre skadde og drepte i trafikken. Ras og stengninger av mange veger særlig i vest og nord. Oblater og varsling av EU-kontroll. Midtdelere. Kø og framkommelighetsproblemer. Ferjefri E 39. Fartsgrenser. Asfalt og prissamarbeid. Fylkeskommunene og sams vegadministrasjon. Og nå sist, telehiv på nye veger.

Selv om vi føler at det blåser friskt rundt ørene, skal vi være svært fornøyd med at vi har mye oppmerksomhet. Selvsagt kunne vi ønsket at noen av diskusjonene var mer positivt ladet. Men jeg føler likevel at Statens vegvesen som fagorgan står sterkt. Jeg er overbevist om at diskusjonene gir viktige bidrag til gode løsninger. Jeg er også sikker på at all oppmerksomheten, ikke minst på politisk hold, vil gi sterkere satsing på vårt område.

Vår oppgave er å gi gode innspill til alle disse diskusjonene. Vi må være modige og

viser vår faglige styrke. Forslag og løsninger som ikke alltid vekker jubel i første runde, men som er bærekraftige over tid. Når det er faglig riktig må vi tørre å stå for nedsetting av noen fartsgrenser og for bruk av ATK selv om mange er uenige. Vi må stå for bærekraftige transportløsninger, selv om ikke alle kan «kjøre hvorhen de vil».

Vi ønsker en hurtigst mulig utvikling av vegnettet, men dette må skje på en måte som er bærekraftig for miljøet, sikkerheten, universelt utformet og med en god arealforvaltning. Det innebærer at vi må se helhetlig på transportutfordringene. Påvirke arealforvaltningen slik at transportvolumet ikke blir større enn nødvendig. En betydelig styrking av kollektivtransporten. Utvikle vegnettet. Alt på en måte der hensynet til miljøet og universell utforming går inn i alt vårt arbeid.

Nasjonal Transportplan er et svært viktig grunnelement. Arbeidet med transportetatens og Avinors forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023 pågår nå for fullt. I løpet av få dager får vi retningslinj-

ene for etatenes planarbeid.

7. april 2011 legges riksvegutredningen fram. Der synliggjør vi hva som må til for å få en tilfredsstillende vegstandard i Norge. Tilsvarende utredninger blir lagt fram av de andre transportetatene og Avinor. Dette blir et viktig grunnlag for planarbeidet. Men det skal også arbeides med en rekke andre spørsmål på vegsida, ikke minst hvordan vi skal håndtere det store vedlikeholdsforfallet. Dette skal ses inn i en total sammenheng for å sikre god framkommelighet, sikkerhet, bærekraftige miljøløsninger og universell utforming.

Arbeidet med NTP er en stor faglig utfordring, og innebærer mye arbeid og trykk på svært mange i vår etat. Det gjøres et imponerende arbeid som jeg ofte er stolt av. Jeg er klar over at dette er krevende for mange, ikke minst fordi dette ofte skjer i tillegg til andre oppgaver. Men jeg håper at mange finner inspirasjon i at våre faglige vurderinger, innspill og forslag vil gi en mer opplyst diskusjon og etter hvert føre til at vi får gode og framtidsrettede transportløsninger i Norge. ■



Vegdirektør: Terje Moe Gustavsen

## ANSATTE SVARER:

### Hva må til for å få flere til å sykle om vinteren?

#### TRUDE SCHISTAD

veg/transport, Lillehammer

– Godt vintervedlikehold på gang- og sykkelveger er en forutsetning. Vi blir påvirket av å se andre sykle på vinterføre og ser at det er mulig. Varme klær og sykkelstøttil vintersykling bidrar også sterkt til å gjøre sykkel til en vinteraktivitet. Vi har også mye å hente på kampanjer om økt sykkelbruk.



#### TORIL BARTHEL

plan/veg, Salten

– Økt satsing på vintervedlikehold for forutsigbar og tilfredsstillende framkommelighet. Informere om sykkelutstyr godt egnet for vinterbruk. – Og at det faktisk går an å komme seg trygt fram på snø- og islagte veger. Tilrettelegge med dusj, garderobe og tørkeskap på arbeidsplassen. Og kampanjer med fokus på at sykling vinterstid er smart for god helse hele året.



#### JOHN BRINCHMANN NJARGA

plan og veg, Øst-Finnmark

– Det er ikke er noe enkelt svar på det. En kombinasjon av tilretteleggingstiltak og høy driftsstandard betyr mye. I tillegg må det oppleves som fordelaktig å benytte sykkel i forhold til andre transportmidler. Ellers vil kun de som sykler uansett fortsette med det. Hvor i landet en bor har også en del å si.



## Selv om vi føler at det blåser friskt rundt ørene, skal vi være svært fornøyd med at vi har mye oppmerksomhet.

**DU ER VELKOMMEN TIL Å SI DIN MENING** Hovedinnlegg: Maks. 4000 tegn inkl. mellomrom. Replikk: Maks 2500 tegn inkl. mellomrom. Underinnlegg: Maks. 1000 tegn inkl. mellomrom. Sendes til [vegvesen@vegvesen.no](mailto:vegvesen@vegvesen.no). Om du har spørsmål, ta gjerne kontakt med redaktør Mark S. Berger, [mark.berger@vegvesen.no](mailto:mark.berger@vegvesen.no), eller tlf. 22 07 36 93

vesentlig forskjell. Fjellklatreren vil normalt kun risikere eget liv. Den fartsglade kan ta livet av uskyldige mennesker som kun er avhengig av bil og som kjører varsom slik loven forlanger. Er det etisk holdbart i et sivilisert samfunn, at uskyldige skal drepes eller lemlestes fordi de fartsglade skal ha frihet til å kunne bryte lov og regler på de offentlige veiene?

Per A Løken, [SilkerTrafikk.no](http://SilkerTrafikk.no)

PS: Det er kanskje ikke riktig å tro at behovet for å styre seg selv, med frihet til å bryte lov og regler, er medvirkende årsak til at filosofens aksjeselskap nå er konkurs.



#### KJELL PEDERSEN

plan/forvaltning Aust-Agder

– Utgangspunktet må være å få flere til å sykle i den bare årstid. Med høy standard på vinterdrift av sykkelnettet, vil vi få flere til å utvide sykkelreisen.



# Giganten i fjorden

Den 7500 tonn tunge og ett hundre meter lange Bastø 3 er den største riksvegferga noe sted i Norge. Vi har vært med kaptein Birger Hågensen og hans mannskap på tur gjennom en islagt Oslofjord.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN



**TROSSER ISEN:** Bastø 3 er bygd for å gå i is, og i Oslofjorden har det vært mye is denne vinteren.



**FAKTA**

## Bastøfergene

Fergeforbindelsen over Ytre Oslofjord er gammel og første gang omtalt i biskop Jens Nilssøns reisedagbøker i 1582.

Den første bilen ble fraktet over fjorden i 1907 men biltrafikken tok seg først opp etter annen verdenskrig.

Den første «Bastø» ble satt i drift i 1885 og siden har navnet vært i bruk på 15 ulike fartøyer. De har aldri anløpt Bastøy rett ut for Horten.

Navnet var ikke i bruk i perioden 1991-95 da fergene het «Østfold» og «Vestfold». MF «Vestfold» er den største ferga som har gått i sambandet, og går nå i Messinastredet i Italia.

Bastø Fosen vant konsesjonen i 1995 etter å ha tilbudt takstkutt og hyppigere fergeavgang. Fergene går uten statsstøtte. Fortsatt er personbiltakstene lavere enn hva de var i 1995.

**S**ystematikk preger det lille samfunnet som går i skytteltrafikk mellom Moss og Horten. Slik må det være når inntil 540 passasjerer, 20 vogntog og 80 personbiler skal ombord hvert 45 minutt.

– I isbeltet følger vi isrutine, sier Hågensen. Ferga har en propell i hver ende, og skyves av den bakre. Når det er is i fjorden må også propellen foran rotere. Ellers kan det bli maskinskade og stans. Det vil ingen ha.

Hågensen er en av fire skipper på Bastø 3. Hvert skift har en grunnbemanning på ni, flere i perioder med mye trafikk. To skift er på hvert døgn. Bare noen timer hver natt ligger fartøyet i ro. I år skal Bastø 3 transportere drøyt en halv million biler over fjorden.

– Vi har hatt en ekstrem trafikkvekst, langt mer enn vi hadde forestilt oss, sier Olav Brein som er daglig leder for fergeselskapet Bastø Fosen.

Samlet går det mot over 1,6 millioner transporterte kjøretøy over Oslofjorden i år. Det er mer enn det

dobbelte av trafikken i 1995, før Bastø Fosen overtok konsesjonen og bygde Bastø 1 og 2. De var i mange år landets største innenriksferger.

Da konsesjonen skulle fornyes etter ti år var det behov for en tredje ferge. Bastø 3 ble bygd litt større enn søsterskipene. Flere suppleringsferger har vært i trafikk. I fjor påla Statens vegvesen selskapet å sette inn en fjerde fast ferge. Den kom i trafikk for to uker siden under navnet Bastø 4, er av normal størrelse og het frem til desember ifjor «Boknafjord».

– Om fire år skal vi fornye konsesjonen igjen. Jeg ser for meg at det da er aktuelt å bygge en helt ny Bastø 4, like stor som Bastø 3 og gassdrevet, sier Olav Brein.

Det gir utfordringer på land. Mange mener tiden er moden for en fast forbindelse over fjorden.

Birger Hågensen var skipper på Hvalerferga da fergesambandet ble erstattet av en tunnel i 1990. Han tror ikke han vil oppleve det samme igjen. I alle fall ikke i hans tid.

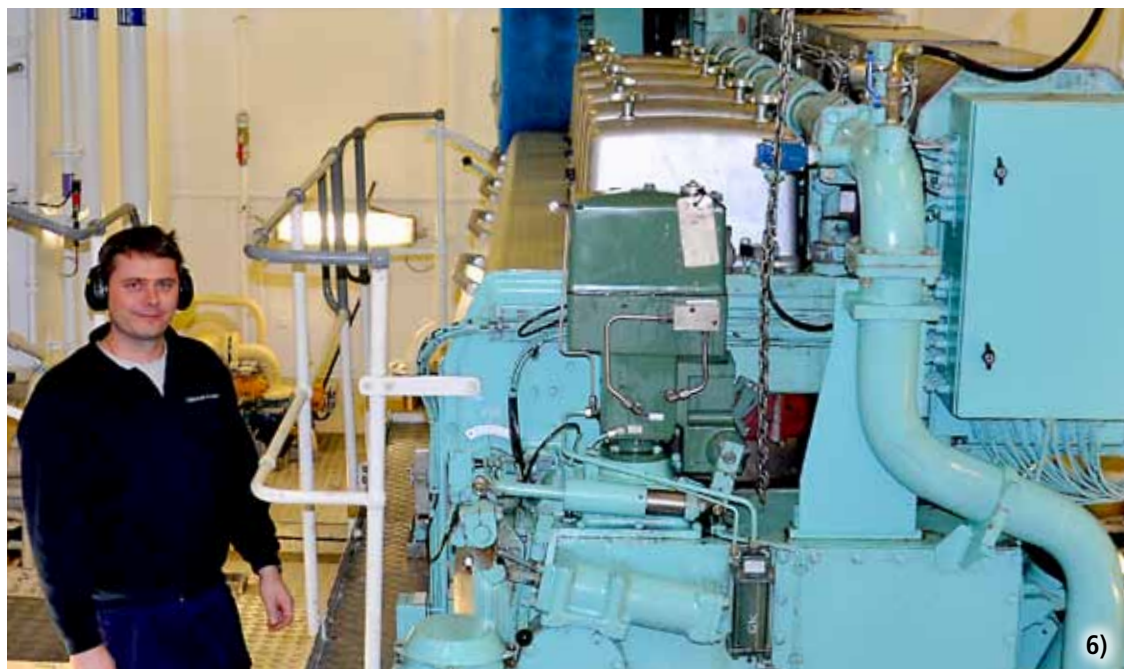
Så er Bastø 3 lagt til kai. Om 15 minutter skal den ut igjen. ■

- 1) SPESIALTRANSPORT: Jon Sølve Ottestad Johnsen har som styrmann ansvar for lastingen. Kontroll av dokumentasjon er viktig før spesialtransporter tas ombord.
- 2) STØ KURS: Bastø 3 på vei mot Moss. Bokstavene «FORE» i baugporten viser hvor foran på båten er.
- 3) MYNDIG HÅND: Kaptein Birger Hågensen styrer skuta.
- 4) LEDER: Olav Brein har opplevd en gigantisk trafikkvekst de 15 årene han har ledet Bastø Fosen.
- 5) SLAGER: Svela var en nykommer i Oslofjorden da det trønderske Bastø Fosen overtok fergesambandet i 1996. Nå er den en slager i kafeteriaen. – Kjempegod, sier Elisabeth Dokken.
- 6) 7000 HK: Maskinist Frank Dugbø ved en av hovedmotorene. De yter innpå 7000 hestekrefter og bruker ved økonomisk kjøring 500 liter diesel i timen.
- 7) BILLETTER: Ken Atle Harjo (t.h) selger billetter til reisende uten bil. Tor Arne Dilling er en hyppig gjest ombord.
- 8) JEVN GANGE: Maskinsjef Vidar Karlsen sørger for at motorene går jevnt. Han har tilhold under kjellerdekket og ser lite til solen.
- 9) UTKIKK: På vei over fjorden har kapteinen selskap på brua av styrmannen og en av matrosene, her Hans Erik Christoffersen. Det skal alltid være et ekstra par øyne der til utkikk.



1)





# – Klart ✓ i må skrive klart

– Det er klart vi må skrive klart. Halve Norge får jo brev fra oss om registrering av biler eller førerkort, og det er over 30 millioner sidevisninger på vegvesen.no i løpet av et år, sier vegdirektøren.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

«**D**e som leser det vi skriver bør umiddelbart forstå hva vi mener. Verken brukerne våre eller vi skal bruke unødig tid på grunn av uklart innhold. Det er ofte kompliserte ting vi skal formidle, men ved å velge våre ord med omhu kan vi si ting enklere, understreker Terje Moe Gustavsen. Både han og etatsledelsen har store forventninger til prosjektet.

**PÅLAGT.** – Hvis de som får brev fra oss ikke skjønner hva det står der, har vi ikke gjort jobben vår. Med et klarere språk kan vi få mer fornøyde brukere, samtidig kan vi oppnå færre klager og misforståelser, sier prosjektleder Ina Porsholt Jensen.

**MÅ HA DIALOG.** – Det er ikke alltid like lett å bli enig om erstatninger for fagord og stammespråk. Derfor involverer vi ulike fagmiljøer hos oss i klarspråkarbeidet. Det er viktig med en persons ydmykhet og et godt samarbeid, slik at vi får en felles forståelse av ordbruken. Klarspråk handler jo om å bli forstått av brukerne, og det er det som må være styrende for hvordan vi skriver, påpeker prosjektlederen.

– Det er nok en modningsprosess å venne seg til å bruke andre ord enn faguttrykkene. Men å skrive klart og enkelt skal ikke bety at språket blir fattigere.

**TAR DET VIKTIGSTE.** – I første omgang kon-

sentrerer vi oss om å forbedre språket i de brevene som sendes ut til flest brukere hvert år. Disse skal skrives i klarspråkets tegn, og vi er godt i gang med arbeidet, sier Porsholt Jensen.

**FLERE RUNDER.** Ei tekstgruppe lager forslag til nye tekster uten stammespråk. Der sitter blant annet en jurist, en fra IKT, en fra kommunikasjon, en som jobber med kjøretøy og en som jobber med førerkort. De avklarer med sine avdelinger om det som er gjort er greit.

**Hvis de som får brev fra oss ikke skjønner hva det står der, har vi ikke gjort jobben vår.**

**Ina Porsholt Jensen, leder, Klarspråkprosjektet**

– Når vi har hatt et par runder med språkkonsulent og synes tekstene holder mål både språklig, faglig og juridisk, sendes de på en liten høring internt. Og ikke minst skal de testes av brukerne. Vi har allerede hatt en runde med folk som har testet fire av de mest brukte brevene innenfor kjøretøyområdet

Der kom det blant annet fram at det er de folkelige begrepene som er lettest forståelig.

**MÅLEREFFEKT.** Porsholt Jensen sier det blir viktig å måle effekten av det som blir gjort. Til tross for at det bare har vært jobbet med språk siden i høst, så har det allerede gitt resultater. I fjor vår språkvasket Trafikant- og kjøretøyavdelingen i samarbeid med Kommunikasjonsstaben brevet som sendes ut om manglende EU-kontroll. Det er grunn til å tro at de bedrede tekstene (sammen med en purrefrist på en måned ekstra) har innvirkning på at antall begjæringer om avskiltning gikk ned fra 210 000 i 2009 til 175 000. Gjennomgang av brev som sendes ut i forbindelse med omregistrering vil forhåpentligvis føre til at flere skjønner hva de skal gjøre første gang de får et brev fra Statens vegvesen. Det vil bli målt om antall purringer reduseres.

**LAGER RETNINGSLINJER.** – Målet er at ansatte lærer opp til å skrive klarere og enklere. I høst skal vi lage språklige retningslinjer for hvordan brev skal skrives i klarspråk og vise gode eksempler. Vi skal kjøre kurs for de som skriver mye, og vi vil også få inn språk som tema på en del av Vegvesenets egne skoler og samlinger. Prosjektet avsluttes i 2012, så da skal alle hjelpemidler være på plass, sier Porsholt Jensen og legger til:

– Vi henter også inspirasjon fra andre virksomheter som har hatt egne språkprosjekt og gode ideer rundet dette. Ei anna gruppe i prosjektet jobber med ulike ideer til hvordan kunnskapen om språk kan øke. ■



Mengde-  
trening

Øvelses-  
kjøring

ALLSIDIG PROSJEKTGRUPPE: Øverst fra venstre: Anne Kari Skarstein, Tor Erik Sande, Marte Spets, Ina Porsholt Jensen (prosjektleder) og Heidi Bunæs Eklund (konsulent fra Arkitektst). Foran fra venstre: Tonje Magnussen Kolsrud, Bjørn Harald Nodlie, Benedicte Petersen, Atle Røijgen og Ole Erik Grinde. Fraværende: Anne Daae Sæle.

FAKTA

## Språkprosjektet i Statens vegvesen

- Hovedmålet er at brukerne skal forstå sine plikter, rettigheter og muligheter når de mottar informasjon eller bruker en av Vegvesenets tjenester.
- Dette skal bidra til at etaten blir oppfattet som åpen og kundevennlig.
- I første omgang vil brev som blir sendt ut til flere hundre tusen skrives om så de blir enklere å forstå.
- Deretter skal en måle hvor mye tid og penger som spares på grunn av færre spørsmål fra kundene (det er også gjort målinger før arbeidet startet).
- Ansatte skal få retningslinjer og opplæring i hvordan en bør formulere seg for å skrive klart. Ulike aktiviteter skal få dem til å få øynene opp for hvilke gevinster det ligger i å bruke klarspråk, og det vil bli både egne skrivekurs og klarspråk som tema på ulike fagsamlinger.

**Brevene som skal skrives om er:**

- Påminnelse om EU-kontroll
- Varselbrev ved omregistrering
- Purrebrev ved omregistrering
- Vedtak om avskilting ved omregistrering
- Følgeliste til vognkort
- Vognkort del 1 og del 2
- Brev og bevis, trafikal grunnkurs
- Brev/søknader i forbindelse med førerkort.

**Les mer om Klarspråkprosjektet:**

- ▶ [vegvesen > organisasjonsutvikling > pågående prosjekter > klarspråk](#)
- ▶ [www.klarsprak.no](#)

Motorredskap

Kjøretøy

EU-kontroll

Periodisk kjøretøykontroll (PKK)

# HJELPER TIL MED SPRÅKVASKEN

– Klarspråk dreier seg om å gi god service til leserne gjennom tekstene vi skriver. Bruk et aktivt språk og flere underoverskrifter, oppfordrer språkkonsulent Heidi Bunæs Eklund.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**F**ilolog Heidi Bunæs Eklund fra Arkitektst skal følge etatens språkprosjekt med klart blikk og tydelig penn. Hun har lang erfaring fra andre bedrifter som har jobbet med klarspråk.

*Hva er ditt inntrykk av språket i brevene fra Statens vegvesen som du har sett på?*

– En felles utfordring for mange av brevene er at de ikke yter god service til leserne. Selv om de kan være språklig og faglig korrekte, har de ofte en uoversiktlig struktur og et tungt språk som gjør at mottakerne må lese veldig grundig for å få med seg informasjonen. I tillegg kommer det ikke tydelig fram hva den som får brevet, skal gjøre, og dette fører sannsynligvis til unødige frustrasjoner, purringer og telefoner, sier Eklund.

*Hva tror du er årsaken til at folk skriver så tungt?*

– Det er en utfordring å formidle et vanskelig regelverk på en enkel og forståelig måte. Samtidig er det tradisjon for å skrive tungt. Kanskje tenker vi at det bør være litt tungt for å være formelt nok? Ofte må vi også forholde oss til maler som ikke er helt oppdatert og gjennomarbeidet språklig sett, eller vi klipper og limer fra regelverket eller andre tunge tekster.

**SKRIVERÅD.** Har du noen enkle tips til hvordan en skal skrive så folk forstår?

– Tenk at teksten skal utføre en oppgave for Statens vegvesen. Jo tydeligere det kommer fram hva mottakeren skal vite eller gjøre, desto større er sjansen er det for at teksten blir effektiv. Bruk aktivt språk og vær så konkret som mulig. Formuleringen «Påskiltingsgebyr må betales» skjuler for eksempel mye informasjon som kan være nyttig for leseren. Skriv heller «Du må betale et gebyr på 1280 kroner for å få utlevert skiltene». Det er også viktig å strukturere stoffet godt og bruke tydelige overskrifter og underoverskrifter som får fram hovedinnholdet i teksten. Hvis du må bruke presise fagtermer eller ord fra regelverket, må du forklare ordet på en god måte og gi eksempler på hva dette vil si i praksis, understreker språkkonsulenten.

**DUS.** Statens vegvesen er en særdeles høflig etat som bruker Du, Dem og De i mange av sine brev, til tross for at man er dus nå til dags.

– Jeg regner med det vil bli slutt på dette. Høflighetsformen bruker vi ikke lenger i norsk dagligtale, og derfor skaper denne formen mer avstand enn den signaliserer høflighet, påpeker Eklund.

**500 000.** Klart språk skal sikre demokrati, åpenhet og service. En undersøkelse for et par år siden viser at 1/3 av de spurte mener det offentlige ikke er opptatt av å skrive så folk forstår. Hele 500 000 hadde problemer med å forstå det siste brevet de fikk fra en offentlig instans.

– Norge er ikke alene om å arbeide med klarspråk i offentlige tekster. Det er mye inspirasjon og erfaring å hente fra klarspraksarbeid i andre land. Vi som jobber med språket, ser at arbeidet har effekt, sier Eklund.

**FÆRRE TELEFONER.** Lånekassen er blant dem som har jobbet mye med språk – og blitt belønnet med klarspråk-

pris. De fikk blant annet ros for å gjøre tunge formuleringer om til godt og klart språk – og det til tross for at de har mye vanskelig juridisk og økonomisk terminologi. De involverte også skoleklasser til å vurdere tekster til de som skal søke stipend. Ifølge Lånekassen er antall telefonhenvendelser gått ned med rundt en million fra 2005 til 2010. Språket er en av flere faktorer som har påvirket resultatet.

Andre årsaker er blant annet økt automatisering og sjølbetjening på nettet, kortere behandlingstid og bedre nettsider.

**Hvis du må bruke presise fagtermer eller ord fra regelverket, må du forklare ordet på en god måte og gi eksempler på hva dette vil si i praksis.**

**Heidi Bunæs Eklund, språkkonsulent**



– Klart språk er utrolig viktig både for et vel fungerende demokrati, for å bygge tillit mellom staten og innbyggerne og effektiviteten i forvaltningen. Dersom innbyggerne forstår første gang hva vi mener, har vi forhindrede mye ekstra arbeid og unødige frustrasjoner, sa fornyings- og administrasjonsminister Heidi Grande Røys da hun delte ut prisen. ■



COLOURBOX.COM / MONTASJE: KYRRE WEDVIK

# SPRÅKSTRID

Av og til er de som jobber med fag og kommunikasjon uenige om hvilke ord som skal brukes. Fagfolk ønsker å bruke faglige korrekte benevnelser som ofte er ukjente for brukerne som bruker andre ord i dagligtalen.

«**E**t ord vi har diskutert mye er *øvingskjøring*. Dette er et ord noen fagfolk vil bruke fordi de mener det er viktig å bruke et samnorsk ord som både brukes på bokmål og nynorsk. Vi på vår side er mest opptatt av å bruke et ord som publikum bruker. Vi så på listene våre over søkeord på vegvesen.no at det ikke var noen som søkte på *øvingskjøring*. Til slutt ble vi derfor enige om å bruke *øvelseskjøring* – som er det ordet de fleste søker på, sier webredaktør Kristin Moe.

Moe forteller at det også var en lang kamp før de fikk lov å skrive EU-kontroll i stedet for Periodisk kjøretøykontroll.

– Et annet eksempel på et omstridt begrep er *frontale beskyttelsessystemer*. Vi var uenige med fagfolka i at dette skulle brukes som menynavn på vegvesen.no. I stedet ville vi bruke *kufanger*. Fagfolka har rett i at kufanger ikke er dekkende ord for slike beskyttelsessystemer, det er bare et eksempel på det. De mener det er viktigere å bruke et ord som dekker alt enn at folk skjønner hva det dreier seg om ved første øyekast. Men hvis en bruker kufanger er det i hvert fall en sjanse for at folk finner det de søker etter, mener Moe.

*Kjennemerke* er også et ord som Vegvesenet bruker, men som ikke er brukt av folk flest – dette er det heller ingen som søker etter på nett. Folk søker på «bilskilt», «mc-skilt», «prøveskilt». Over to millioner får brev der det står om kjennemerke – et ord fra regelverket som er dekkende for skilt på alle typer kjøretøy.

## FAKTA

### Statens vegvesen – en stor brevskriver

Statens vegvesen er en ivrig brevskriver. Her er eksempler på noe av det som sendes ut:

Vognkort del 1 og 2: 1 000 000  
Varselbrev ved omregistrering: 590 000  
Trafikalt grunnkursbevis: 60 000  
Skjema - søknad om førerkort (sendes inn av kandidatene): 140 000  
Svarbrev på at vi har mottatt søknad om førerkort: 140 000  
Purringer på manglende EU-kontroll: 570 000 (i 2010)


**FØR:**

Statens vegvesen

Dato: 07.12.2010

Kjennemerke: \_\_\_\_\_

Understellsnr.: \_\_\_\_\_ (4 siste siffer) | *flette inn i teksten?*

**Manglende rapportering av periodisk kjøretøykontroll**

*Har du glemt EU-kontrollen?*

*den konkrete dat utheves, skal være ved første bilh*

**Manglende EU-kontroll**

Statens vegvesen har ikke mottatt melding om at kjøretøy med dette kjennemerket har blitt godkjent i kjøretøykontroll, også kalt EU-kontroll. Fristen for kontroll av kjøretøyet gikk ut i forrige måned. For rette opp i dette gir vi en ny frist for kontroll og godkjenning ut neste måned. → *flette felt*

**Kjøretøyet vil bli avskiltet**

Dersom den nye fristen ikke overholdes, vil kjøretøyet bli begjært avskiltet. Dersom det foreligger sp grunner som gjør det umulig å få kjøretøyet kontrollert og godkjent innen den nye fristen. For fristen utsatt. Søknaden må sendes Statens vegvesen i det distriktet kjøretøyet eiers adresse tilhører.

*kanne bli*

**Merk!**

Utsettelse kan kun gis dersom det foreligger spesielle grunner og disse dokumenteres sk opphold i utlandet (utdanning eller arbeid), alvorlig sykdom eller lignende kan gi rett pågående reparasjoner, dårlig økonomi mv. gir ikke rett til utsettelse av fristen.

*for du tilbake...*

Blir kjøretøyet avskiltet, utleveres kjennemerkene til eieren mot et gebyr etter at kjøretøyet har fått EU-kontroll så lenge vilkårene ellers er oppfylt. Hvis kjennemerkene leveres til Statens vegvesen i initiativ, faller registreringsgebyret bort.

**Her kan kjøretøyet kontrolleres** → *Avskilt*

EU-kontrollen gjøres hos godkjente verksteder og NAF teststasjoner som er godkjent for dette. K må selv avtale tid for kontroll.

**Her kan fristen for kontrollen sjekkes:**

- På Statens vegvesens nettsider, [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no) / *kontrollfrist*
- SMS: REGNR \_\_\_\_\_ til 2282. Tjenesten koster 3 kr pr. mottatt melding.
- Telefonnummer 06650.

*noe med?*

**Eiers ansvar**

Det er eieren som har ansvar for å rette eventuelle feil og mangler og sørge for at kjøretøyet bli tidsfristen. Det står mer om EU-kontroll på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no) eller i forskrift om periodisk kjøretøykontroll.

Hvis kjøretøyet likevel har blitt godkjent i EU-kontroll, skyldes utsendingen av dette brevet at ikke har mottatt melding om kontrollen fra det verkstedet eller teststasjonen som kontrollerte. Verkstedet eller teststasjonen må i så tilfelle kontaktes, slik at godkjenningen blir sendt Staten.

*... du må kontakte*

Med hilsen

Statens vegvesen

Kontoradresse: \_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_

Telefaks: \_\_\_\_\_

*Har du spørsmål? → fast avsett med kontaklinj mer info*

*mye passivt språk! rollene med bli tydeligere!*

ETTER:



Statens vegvesen

Statens vegvesen

<Avsender>

<Avsender>

<Avsender>

<Avsender>

Referanse

Referanse

Referanse

Referanse

Referanse

### Har du glemt EU-kontrollen for \_\_\_\_\_?

Vi har ikke mottatt melding fra et verksted eller en NAF-stasjon om at kjøretøyet ditt er godkjent i EU-kontroll. Vi vil at alle skal ferdes trygt i trafikken, og EU-kontrollen er et viktig bidrag til trafikksikkerheten. Derfor gir vi deg nå en ny frist for å få godkjent kjøretøyet:

**ny frist for godkjenning: 30. mars 2011**

#### Bestill time hos godkjent bilverksted eller NAF teststasjon

Du må bestille time hos et godkjent verksted eller en NAF teststasjon så snart som mulig. Det kan hende at kjøretøyet har feil som må rettes opp, og du må derfor beregne tid til eventuelle reparasjoner etter kontrollen. Vi kan ikke godkjenne kjøretøyet før feilene er rettet opp.

#### Har du allerede gjennomført kontrollen?

Hvis du har gjennomført kontrollen og mener at alt er i orden, må du selv kontakte verkstedet og be dem rapportere inn godkjenningen til oss. Hvis verkstedet har påpekt mangler, må disse feilene rettes opp før kjøretøyet kan godkjennes i en ny kontroll.

#### Hva skjer hvis du ikke gjennomfører kontrollen nå?

Så lenge du ikke har gjennomført EU-kontrollen innen fristen, kjører du ulovlig på veien. Dermed kan Vegvesenet, politiet eller tollmyndighetene avskilte kjøretøyet hvis du ikke får kjøretøyet godkjent innen den nye fristen. Avskiltes kjøretøyet ditt, må du betale et gebyr på 1280 kroner for å få utlevert skiltene igjen. Dersom du ikke bruker kjøretøyet, kan du levere skiltene til en av våre trafikkstasjoner og unngå gebyr.

#### Har du spørsmål?

På [vegvesen.no/eukontroll](http://vegvesen.no/eukontroll) finner du informasjon om regelverket og svar på vanlige spørsmål. Neste gang du skal sjekke fristen for EU-kontroll for de kjøretøyene du eier, kan du gjøre det på [vegvesen.no/kontrollfrist](http://vegvesen.no/kontrollfrist) eller ved å sende SMS til 2282. Tjenesten koster 3 kroner for hver melding du mottar.

Du kan også ringe oss på telefon 06650 hvis du trenger mer informasjon.

Med hilsen  
Statens vegvesen

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

Telefon: 02030  
Telefaks: 22 07 37 68  
firmapost@vegvesen.no

Org.nr: 971032081



Kontoradresse  
Byensgate 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52

ow  
re lesbart  
på brevet  
periodisk  
å kunne  
inn her?  
Påskutnings-  
gebyr  
1280 kr.  
esielle  
kes om å få  
T  
rvt > DU  
iftlig. Lengre  
til utsettelse.  
godkjent  
på eiers  
Hvis du  
leverer...  
= DU MÅ...  
kjøretøyet eier  
ir godkjent innen  
kjøretøykontroll.  
inn mellomstøper  
Statens vegvesen  
kjøretøyet.  
Statens vegvesen.  
Apringstider:

Frontale beskyttelses-systemer

Kufanger

Bilskilt

Kjenne-merke

# Dama på og bak førerkortet

Sonja Sporstøl er ikke bare en dronning på føreropplæring. Hun kan også smykke seg med tittelen president i en internasjonal organisasjon, og snart er hun direktør i Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL).

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**01** Du har jobbet i Statens vegvesen siden 1972. Hva var det som gjorde at du nå skifter beite? Vet du, jeg ble rett og slett headhunnet. Fantastisk å få et sånt tilbud i en alder av 59. Etter at jeg sa ja til jobben fikk jeg e-post fra styrelederen i ATL med hilsen fra nye kollegaer: Der sto det at de syntes det var like bra å få meg som direktør som å få gull i kollen. Det er moro å få en sånn anerkjennelse – og en ære å få jobbe der. Men det blir rart og vemodig da, å slutte i Vegvesenet etter så mange år – men mest spennende med nye utfordringer.

**02** Hva er du mest stolt av å ha fått til i Statens vegvesen? Jeg er aller mest stolt av det jeg har fått andre til å gjøre, jeg er ikke en som har behov for å gå i front. Jeg har så fantastiske medarbeidere, både faglig og på det personlige plan, som jeg er utrolig glad i. Det har vært veldig viktig for meg at de synes det er moro å jobbe.

Når det gjelder ting vi har fått til, så er jeg veldig stolt av førerkort i bankkortformat som kom i 1998, en skikkelig dugnadsinnsats støttet av mange gode kollegaer. Med den nye føreropplæringa, tuftet på internasjonal forskning, kom vi helt i front i Europa. Modellen satte store krav til trafikkskolebransjen, og derfor er det ekstra moro å tenke på at jeg var med i prosessen med å heve kravet til utdanning til to år på høyskole for den målgruppen. Også dette er helt unikt i europeisk sammenheng. Jeg må også ta med at jeg har vært general-

sekretær og president i CIECA, den internasjonale organisasjonen for føreropplæring og prøve. Jeg tror ikke folk i Vegvesenet er klar over hvor viktig dette har vært. Det har bidratt til å sette Norge på kartet i førerkortsammenheng. Det lyttes til oss når det gjelder føreropplæring i Europa, og vi har nå folk i ulike ekspertgrupper i EU.

**03** Hva er det du skulle ønske du kunne endret her? Nei, nå vil jeg ikke bruke ressurser på å tenke på om det er noe som bør endres her. Nå vil jeg se framover. Men for fagområdet som jeg jo brenner for, så har jeg et ønske om at føreropplæringen blir tydeligere forankret i NTP og andre styrende dokumenter: Når alle midtrekkverk er bygd og alle fotobokser er satt opp, så er trafikantens adferd fremdeles avgjørende for å redusere trafikkkulykkene.

**04** Hva kommer du til å savne fra Vegvesenet – utenom kollegaer? Vegvesenet har vært en raus arbeidsplass, og jeg har fått mange muligheter – det kommer jeg nok til å savne. Jeg har blant annet fått permisjon og likestillingsmidler til å ta etterutdanning. Jeg hadde en fantastisk sjef, Eva Solvi, som så betydningen av internasjonalt arbeid og ga meg mulighet til å jobbe 60 prosent som generalsekretær i CIECA. Det har betydd mye for meg.

**05** Hva er du mest opptatt av å få til som ATL-direktør? Å få gode sjåførere! De som er ferske i trafikken må få

bedre forutsetning for å overleve. Det er helt meningsløst at så mange unge må bøte med livet i trafikken. Det er hovedgreia som rager over det hele. Og så vil jeg bidra til at ATL fortsatt skal være en seriøs samarbeidspart for Statens vegvesen. Sjøl om vi har ulike roller, så har vi det samme målet. Videre vil jeg bidra til å inspirere alle de entusiastiske og dyktige trafikklærerne. Det er spennende med alle unge med to års utdanning som skal inn i godt etablerte miljøer på trafikkskolene: Å finne ut hva som skal til for å hente ut det beste og få til vekst.

**06** Hva tror du blir den største forskjellen på å jobbe i Statens vegvesen og i ATL? ATL er en liten og oversikkelig organisasjon i forhold til Statens vegvesen. Det innebærer raskere beslutningsprosesser, og det ser jeg fram til.

**07** Hva gjør deg til en god leder – og hva har du som gjør at, CIECA, som stort sett består av menn, sitter som tinnsoldater når du taler? Som personleder prøver jeg å være inkluderende, engasjert og omsorgsfull, og jeg stiller krav. Jeg er heller ikke redd for å dumme meg ut, tar ikke meg sjøl så høytydelig, og det gir respekt. I CIECA handler det også om å være seg sjøl – og å være ydmyk. Det er artig å se at det funker å være Sonja Sporstøl i utlandet også. Ellers har en av mine medarbeidere beskrevet meg som en rolig svane som har full kontroll, men under overflata går beina som bare f.... ■

## FAKTA

Sonja Sporstøl ble født i Alta i 1951, men flyttet til Ringerike som sjuåring. Etter gymnasen startet hun i skranken på Hønefoss trafikkstasjon, hvor hun senere ble kontorleder. Mens hun var ansatt der tok hun en cand. mag. grad innen administrasjon/økonomi, pedagogikk og personalutvikling/ledelse.

I 1995 ble hun distriktsleder i Hallingdal. To år senere kom hun til Vegdirektoratet for å lede det avsluttende arbeidet med å utvikle førerkortet i bankkortformat. Deretter var hun prosjektleder for «Bedre byluft» en kort periode, og fra desember 1998 var hun leder for føreropplæring. Etter siste omorganisering har hun ledet seksjon for trafikkopplæring.

I 2000 ble hun styremedlem i CIECA – en internasjonal organisasjon for føreropplæring og førerprøve. I 2004 ble hun generalsekretær i samme organisasjon, og siden 2008 president. I løpet av disse årene har hun blant annet fått på plass et kontor for CIECA i Brussel med tre ansatte. Sporstøl har også vært styreleder ved Statens trafikklærerskole og hatt styreverv på trafikklærerstudiet ved Høgskolen i Nord-Trøndelag.

Sporstøl har tatt førerkort i alle klasser. Tungbillappen tok hun som intensivkurs for å få innsikt i hvordan dette tilbudet fungerte i praksis, mens MC har hun også kjørt på fritida.

## Sonja i trafikken

**Hva slags bil har du?** Peugeot 5008.

**Hva slags musikk liker du?** Blues, populærmusikk, visesang og klassisk.

**Hva slags transportform foretrekker du?** Bil.

**Foretrekker du å kjøre selv eller å sitte på?** Sitte på.

**Hvor ligger den beste vegkroa?** Mortens kro på Gjelleråsen, kanskje.

**Har du blitt stoppet i fartskontroll?** Nei, aldri.

**Hva synes du om drivstoffprisene i Norge?** Kan leve med dem, men leter etter billigste.

## TEGN TERJE

### Sonja tegner vegdirektøren

Vegen og Vi sin uformelle tegneutfordring til intervjuobjektet blir bedømt av vegdirektør Terje Moe Gustavsen selv.



**DOMMEN:** Ja, her har jeg fått på meg MC-hjelmen – det er ikke ofte... Men det er vel for å minne om sikkerheten når motorsykkelsesongen står for døren.



LEDET DET AVSLUTTENDE ARBEIDET: Sonja Sporstøl ledet arbeidet med å få førerkortet i bankkortformat, og hun var selv modell på prototypen her vist fra 1998.



**Jeg er aller mest stolt av det jeg har fått andre til å gjøre.**  
Sonja Sporstøl,  
påtroppende  
ATL-direktør



FARGESTERKT: Kunstnerne Linda Bakke og Inge Iversen har laget elggevirene som nå settes opp langs rv 3.

# Tok «aprilspøk» ved k

Nå er det alvor: 1. april blir de første elggevirene langs riksveg 3 gjennom Østerdalen hengt opp. Gevirene skal hindre søvnulykker.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**N**esten en million kroner skal i sommer brukes på å henge opp de fargerike elggevirene – Neida, dette er ingen aprilspøk, forsikrer prosjektleder Marianne Mittet Solbraa. Men det er ikke helt tilfeldig at de første gevirene henges opp akkurat denne dagen.

– Gevirene skal skape glede og bidra til økt trafikksikkerhet. Når det først er reagert fra Stortingets talerstol med spørsmål om dette er aprilspøk, fant vi ut at vi godt kunne gjøre dette til en morsom sak på en morsom dag, sier hun.

Det var stortingsrepresentant Per Roar Bredvold (FrP) som tok opp saken i Stortingets spørretime. Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa forvarte prosjektet og ga uttrykk for at dette er innenfor de muligheter Statens vegvesen har til å sette i verk kreative trafikksikkerhetstiltak.

**SKAL VEKKE.** Det er et dypt alvorlig tema som ligger bak pengebruken, de mange trafikkuulykkene på hovedvegen fra Sør- til Midt-Norge gjennom Østerdalen. De siste årene er i gjennomsnitt fem mennesker omkommet, åtte blitt hardt skadd og 55 lettere skadd på rv 3. Det er langt flere utforkjøringsulykker og møteulykker her enn på andre tilsvarende veier.

– Østerdalen er kjent som en strekning der det er mye skog og tidvis monotont å kjøre. Den høye andelen utforkjøringsulykker og møteulykker tyder på at førerne har svekket oppmerksomhet, at de sovner eller mister konsentrasjonen. Det vil vi gjøre noe med, sier Marianne Mittet Solbraa.

**STIMULI.** Før jul rundet hun av «Ringsakerprosjektet, ja til trafikklYKKE», der kreativitet og nytenking var virkemidler for å hindre ungdomsulykker. Nå skal samme metodikk brukes i Østerdalen, fortsatt som et forsknings- og utviklingsprosjekt.

– Studier viser at en bilfører trenger sti-

mulig omlag hvert tredje minutt for å holde konsentrasjonen oppe. Det skal vi bidra til med siktrydding, lyssetting og kunst. Vi har tre millioner kroner til disposisjon og de fordeles med ca en million kroner på hvert av de tre områdene, sier hun.

I fjor sommer ble det første kunstprosjektet satt opp, fargerike elgtegninger på en jernbaneundergang på grensen mellom Stor-Elvdal og Rendalen. Før sommeren skal 100 to meter brede og særdeles fargerike elggevirene boltes fast til trær, i klynger på 3 til 7.

**TRAFIKKSIKERT.** – Noen steder vil vi bruke egen grunn, andre steder gjør vi avtaler med grunneierne. Noen steder vil gevirene bare være synlig for kjørende i en retning. Vi skal selvfølgelig sørge for at de blir plassert slik at trafikksikkerheten ivaretas, at de ikke fører til distraksjon og ulykkesfare, sier Marianne Mittet Solbraa. Det er Hedmarkskunstnerne Inge Iversen og Linda Bakke som har laget gevirene. De

**– Når det først er reagert fra Stortingets talerstol med spørsmål om dette er aprilspøk, fant vi ut at vi godt kunne gjøre dette til en morsom sak. Marianne Mittet Solbraa**

er modellert så naturtro som mulig men økt litt i størrelse og produseres i glassfiber. Mangt et norsk elgskilt har fulgt med utenlandske turister ut av landet. For å hindre at gevirene forsvinner blir de montert høyt på trestammene og med bolter som sveises fast. ■





# mornene

VEKKER: Fargesterke elggevire skal bidra til våkne sjåførar langs rv. 3. – Vi skal selvfølgelig sørge for at gevirene blir plassert slik at trafikksikkerheten ivaretas, at de ikke fører til distraksjon og ulykkesfare, sier Marianne Mittet Solbraa.



STORTRIVES: Svein Arne Tyssebotn stortrivst på Hardangervidda. Han har vore brøytesjåfør og skifleiar i tre år, under kontrakten som E.Opedal & Sønner har hatt sidan 2006.

## Svein vaktar vidda

Kraftig vind, snø som legg seg i vegen att straks den har blitt fjerna, og sikt det er umogeleg å orientera seg i. Det er ein del av den vêrharde kvardagen på Hardangervidda om vinteren

TEKST OG FOTO SVANHILD RINGHEIM

**M**en det plagar ikkje brøytesjåfør Svein Arne Tyssebotn (25). Etter fleire dagar med kolonnekøyring er det denne morgonen flotte forhold og fri ferdsel over fjellet. Eg slapp unna det dårlege vêret, men i Svein Arne sine auge har eg gått glipp av godbitane; jo verre vær, dess betre er det.

**FIRHJULSTREKK IKKJE NOK.** Ikkje alle veit kva krefter ein har med å gjera på ein fjellovergang som Hardangervidda. Det er likevel langt imellom dei som kranglar på avgjerdsleane som vert tekne her oppe.

– Enkelte meiner me berre kan lyfta opp bommen fordi dei har firhjulstrekk på bilen. Dei forstår ikkje kor tøffe vêrtilhøva kan vera, seier Svein Arne.

Han har vore brøytesjåfør og skifleiar på vidda i tre år, med Leiro brøytestasjon i Hardanger som base. Alle utfordringane og variasjonane gjer sitt til at han stortrivst i jobben.

**KREVJANDE ANSVAR.** Når vêrgudane ikkje spelar på lag er utfordringane mange, og viktige avgjerder må takast. Det er eit krevjande ansvar å ha.

– Er me det minste i tvil om det er tilrådeleg med fri ferdsel vert det kolonnekøyring, me gamblar ikkje med tryggleiken verken for trafikantane eller oss sjølve.

Han har aldri vore med på ulykker i samband med kolonnekøyring. Til det er farten for låg og kommunikasjonen for god mellom leiebilane. Kolonnevaktene gjer i tillegg ein viktig jobb med å rettleia bilsjåførane for turen over fjellet.

### INFORMASJON GIR FORSTÅING.

Mannskapet på vidda er i kontakt med trafikantane i mykje større grad enn mange andre som jobbar på veg. Dei opplever at så lenge folk får informasjon er dei positive, og har forståing for både ventetid og kolonnekøyring.

Berre ein og annan gong treff dei på «kranglefantar» som synest det er flise-spikkeri når berre 25 bilar får vera med i kolonna. Brøytesjåførane tek ikkje sjansen på aggressiv køyring, så hissigproppar får ikkje vera med før dei har roa seg.

**SMIDIGHEIT OG SERVICE.** Det meste vert gjort for at alt skal gå smidig for seg. Er det plass til fleire i kolonna ringjer dei til ferja (Bruravik-Brimnes) for å høyra om det kan vera bilar på veg derifrå. Det er verdt å venta fem minutt ekstra for at bilar rett rundt hjørnet skal sleppa å venta opp til tre timar på neste kolonne. Litt ekstra service skadar ikkje.

Service får og langtransportørane nytta godt av. – Trailersjåførane som har fast rute over fjellet ringjer til oss i brøytebilane. Då får dei direkte og fersk informasjon om vêrtilhøva, og tidspunkt for når neste kolonne går. Så kan dei planlegga turen etter det, og unngå dautid.

**PÅ HESTERYGGEN.** Når brøytesesongen er over jobbar Svein Arne med anna vedlikehald av veg. Heilt pause frå fjellet tek han likevel ikkje. I fjor rei han over Hardangervidda, med ungkarsfestivalen i Suldal som mål. Men hesten var den einaste som vart med han heim att, så det vert nok ein ny tur over vidda til sommaren... ■



## SIKRING FOR 50 MILLIONER

Det er behov for sikringsarbeider på bergskjæringer ved riksveger i Region midt for 50 millioner kroner, i følge en geoteknisk rapport. Arbeidet er ventet utført over en tiårs periode. Behovene fordeler seg slik fylkesvis: Møre og Romsdal: 8,7 millioner, Sør-Trøndelag: 7,9 millioner og Nord-Trøndelag: 7,2 millioner kroner.

# – Uaktuelt å endre sams vegadministrasjon



Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa seier klart og tydelig nei til fylkesordførarane sitt utspel 18. februar om å overføre vegadministrasjonen til fylkeskommunane.

TEKST KJELL WOLD FOTO KNUT OPEIDE

## DRIFTSKONTRAKTER:

### Samarbeid om nye driftskontrakter

Innen 1. juni skal Statens vegvesen ha klart et forslag til nye og mer presise kontrakter for driftsområder som skal fornye kontraktene fra 1. september 2012.

Forberedelsene skjer nå gjennom bransje-gruppa for drift og vedlikehold, et nystartet samarbeidsorgan for Statens vegvesen og driftsentrepreneurne. Gruppa ledes av Kjell Inge Davik fra Vegdirektoratets byggherreseksjon.

– Vi blir hørt i større grad enn før og samarbeider bedre om utvikling av driftskontraktene, sier Øyvind Moen, direktør for drift og vedlikehold i Veidekke. Selskapet fikk tre av de fire driftskontraktene med tilbudsfrist 24. februar, Indre Namdal, Steinkjær og Nordkapp, alle fra Mesta AS,

men mistet Rjukan-kontrakten til Opedal & Sønner. Lämminkäinen Norge beholdt den fjerde kontrakten i Tromsø.

**PREISERT.** Moen er godt fornøyd med å ha fått inn noen presiseringer i kontraktene som nå er tildelt med virkning fra kommende høst.

– Det er ennå noe rom for tolking og det vil vi gjerne ha på plass før neste kontraktsutlysning, sier han. Han ønsker minst mulig usikkerhet om hva entreprenørene faktisk skal gjøre.

– Det beste både for oss og for samfunnet er at vi konkurrerer om å være best på det vi kan styre selv, og at Vegvesenet tar risikoen for det usikre. Kort sagt betyr det å konkurrere om mest mulig rasjonell daglig drift av vegnettet, ikke å treffe best mulig på å tippe antall snøfall i løpet av vinteren, sier han.

**DETALJERT.** Driftskontraktene er detaljerte og i siste møte tok representanter for driftsentrepreneurne opp flere forhold som de ønsker presisert. Mer lik

tilbud er kommet på jobben med trafiksikkerhets- og miljøtiltak på fv. 283 ved Herstrømbukta i Nedre Eiker. Budene er på 7-8 millioner kroner.

## DALSFIJORDBRUA

10 bud kom inn på fylkesveg 609 Dalsfjordbrua. Blant tre bud på stålarbeider var nederlandske HSM BV lavest med 160 millioner kroner, sju bød på betongarbeider. Her var tyske Bilfinger Berger lavest med 102 millioner kroner.

## – No må alle partar konsentrere seg om å byggje veg, det blir for meg helt feil å bruke tid og ressursar på omorganisering.

Magnhild Meltveit Kleppa

**P**å direkte spørsmål frå Veggen og vi om det er aktuelt for statsråden å vurdere ønsket frå fylkeskommunane om overtaking av vegadministrasjonen no eller i nær framtid, svarer

ho dette:

– Eg har ikkje tenkt å bruke tid på det. No må alle partar konsentrere seg om å byggje veg, det blir for meg heilt feil å bruke tid og ressursar på omorganisering!

Statsråd Kleppa har eit mykje meir nyansert bilete av korleis sams vegadministrasjon fungerer ute i fylket eit år etter Forvaltningsreforma.

**HAR FUNGERT BRA.** – Mitt inntrykk er at samarbeidet fungerer stort sett bra. Eg har dei siste vekene hatt møte med alle fylkeskommunane om NTP, og i samband med det har det falt mange godord om samarbeidet med Statens vegvesen. For meg er biletet såleis meir nyansert enn utsegna av 18. februar, seier ho.

Samferdselsministeren synest det no fyrst og fremst er viktig å rette merksemda på eventuelle forbetringsspunkt. Kommunesektoren si interesse- og arbeidsgivarorganisasjon (KS) utførde i fjor haust ei enkel spørjeundersøking ute i fylkeskommunane om korleis Forvaltningsreforma har fungert så langt. Den gav eit mykje meir positivt og nyansert bilde av samarbeidet mellom Statens vegvesen og fylkeskommunane om den felles (sams) vegadministrasjon som blei oppretta for det nye og utvida fylkesvegnettet ved årsskiftet 2009/2010.

**SKAL EVALUERAST.** – Kan det bli aktuelt å vurdere ei slik overføring av vegadministrasjonen til fylkeskommunane ved eit seinare høve?

– Eg legg til grunn at Kommunal- og Regionaldepartementet når det er gått noe tid vurderer ei evaluering av reforma, svarer Kleppa.

I samband med eit spørsmål i spørjetimen i Stortinget nylig frå Arne Sortevik (Frp, Hordaland) i Transport- og kommunikasjonskomiteen, sa Kleppa at fylkeskommunane har tatt ansvar og skapt meir veg for pengane etter at Forvaltningsreforma ble gjennomført for litt over eit år sida. Ho understreka og at ho i tida som kjem vil ha ei spesiell merksemd på fylkeskommunane i det høve.

### 11 FYLKESKOMMUNAR BAK UTSEGNA.

11 av landets 19 fylkesordførarar stod bak utsegna frå Oslo 18. februar i år, der dei tok til orde for at dei faglege og økonomiske ressursane knytta til administrasjonsansvaret for fylkesvegane må overførast frå Statens vegvesen til fylkeskommunane. Det får Veggen og vi opplyst i KS. Kommunane som var representert i møtet var utanom Sør-Trøndelag med rådsleiar Tore O Sandvik og Telemark med nestleiar Gunn Marit Helgesen, Oppland, Østfold, Akershus, Vest-Agder, Aust-Agder, Hordaland, Nordland, Vestfold samt Sogn og Fjordane. Nokre av dei nemnte fylka stilte med vararepresentant for fylkesordføraren.

Finnmark, Troms, Nord-Trøndelag, Møre og Romsdal, Rogaland, Buskerud, Hedmark og Oslo var ikkje med på møtet. ■

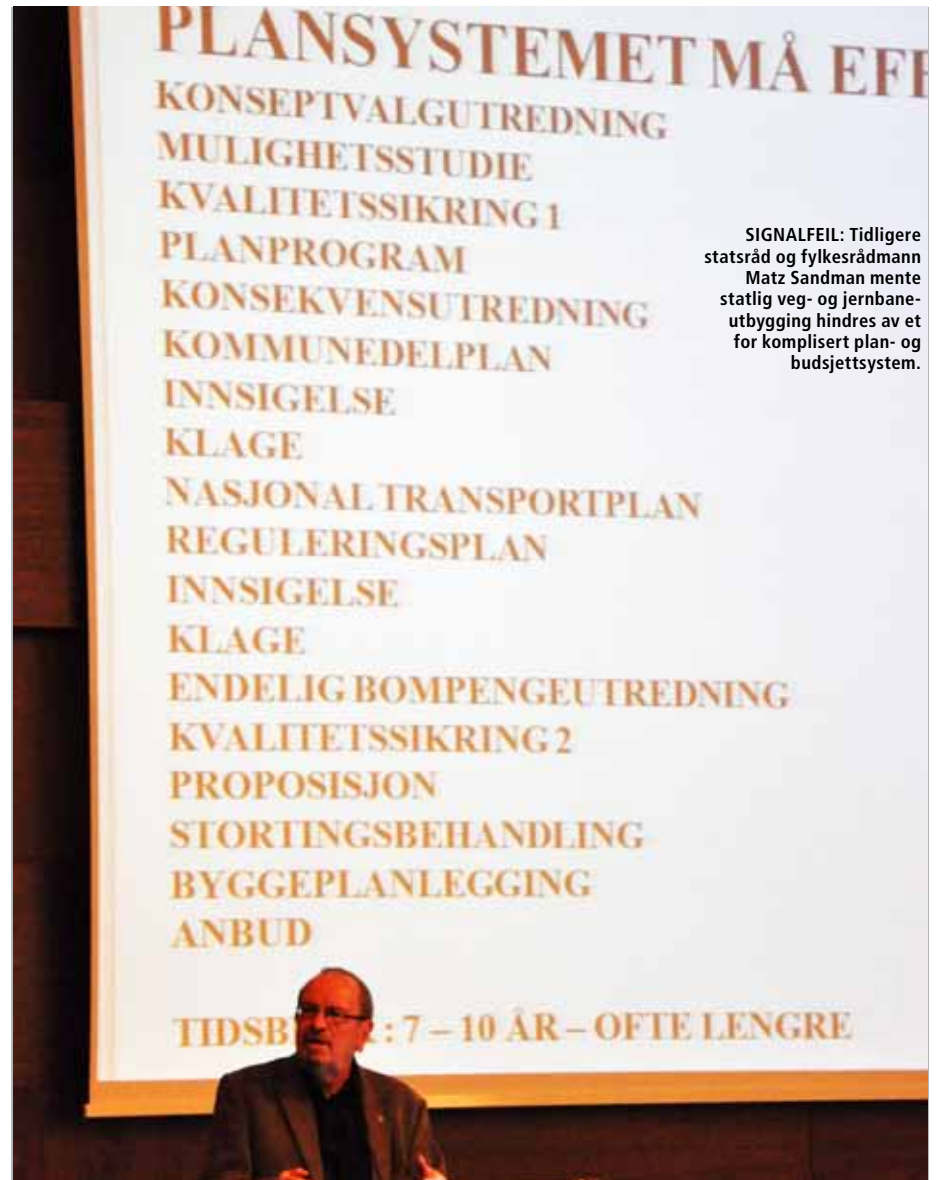
Tekst Håkon Aurlien foto Knut Opeide

sanksjonering, det vil si mer enhetlig oppfatning om hva som skal til før Statens vegvesen trekker i betaling. Og bedre samsvar mellom hva som faktisk skal gjøres ute på vegnettet og det som beskrives i tilbudsutlysningen.

Det ble også etterspurt mer presise beskrivelser av hva en standard arbeidsoperasjon innebærer. Renhold og utskifting av stikkrenner var et eksempel. Gjøres det feil vil det lett føre til ujevn veg.



## OMORGANISERING



**SIGNALFEIL:** Tidligere statsråd og fylkesrådmann Matz Sandman mente statlig veg- og jernbaneutbygging hindres av et for komplisert plan- og budsjettssystem.

## – Må forenkles

– Omorganisering er veldig krevende prosesser og ender dessverre ofte med mye energi brukt på kompromissløsninger som virker sånn halvveis. Det er mye viktigere å frigjøre utbyggingen av vegnettet fra dagens budsjettssystem og å forenkle planprosessen.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**D**ette sa tidligere statsråd og senere Buskerud-fylkesrådmann Matz Sandman under NAFs konferanse om organisering av transportetatene i begynnelsen av mars. Han svarte et klart ja på spørsmålet «Bør Vegvesenet fristilles»? Men han var tydelig på at det først og fremst innebærer å frikoble fra tunge plan- og budsjettssystemer.

– Samferdselssektoren krever nå så store løft at det ikke er mulig å få til det innenfor et budsjettssystem med årlige bevilgninger fra Stortinget, sa Sandman. Han ga tydelig uttrykk for at planleggingssystemet er blitt så komplisert at det er nødvendig med en forenkling.

**LOKALE INITIATIV.** I innlegget rettet han tungt skyts mot Finansdepartementets budsjetttrutiner

– Strid med Finansdepartementet gir sjelden seier, men alltid utmattelse. Derfor må vi gå rundt, uttalte han som politisk tese. Og konstaterte at fylkeskommuner og kommuner nå gjør akkurat det.

– Realiteten er at det aller meste av den utbygging som nå skjer på Statens vegnett, skjer på en helt annen måte enn det

vi sier at skal skje. Det er ikke staten som bygger ut Statens vegger, i alle fall ikke i de mest befolkede delene av landet. Det er det kommuner og fylkeskommuner som gjør via bompengeprosjekter som de tar initiativ til, sa han.

**SIGNALFEIL.** – Dette skyldes ikke manglende interesse og engasjement blant sentrale politikere, men at de er fanget av signalfeil og kryssende spor. Det må vi gjøre noe med. Fristilling betyr frihet for samferdselsetatene til å få jobben gjort så effektivt som mulig, ikke å unndra seg fra politisk styring og prioritering. Men da skal heller ikke Stortinget befatte seg med småting, sa Matz Sandman.

– Vi må stadig søke etter bedre måter å gjøre ting på, sa statssekretær Lars Erik Barnes i konferansen. ■

### Strid med Finansdepartementet gir sjelden seier. Matz Sandman



## STEDET: NESTEN

Stedet Nesten er skiltet fra fylkesvegen forbi Stange kirke i Hedmark. Stedsnavnet er gammelt og betyr trolig stedet innerst i et hjørne. Etter fire kilometer er man fremme ved et vegkryss og derfra er det ikke langt til Stange sentrum. Nesten fremme, med andre ord.

## QUIZ:

# 20 spørsmål

Prøv deg på Veggen og vi-quizen. Svarene finner du vet å snu siden.



Spørsmål 04: Hva heter brua? Foto: Gaute Moen

**01** Mercedes G-modell, også kjent som terrengkjøretøyet Geländewagen, fikk hvilket klengenavn på åttitallet?

**02** Hvem regnes som den moderne bilens fedre?

**03** Hva er amaksofobi?

**04** Brua på bildet åpnet i 2003 og var da verdens største, moderne trebru. Hva heter brua?

**05** Er det forbudt å gå på rødt lys i fotgjengerfelt?

**06** Hvem er nylig ansatt som direktør for Autoriserte Trafikkskole Landsforbund (ATL)?

**07** Hvor skal det nye vegtilsynet ligge?

**08** I hvilket land ligger brua som i dag holder verdensrekorden med største hovedspenn på ei hengebru?

**09** Hvor har World Road Organisation (PIARC) hovedkontor?

**10** Under hvilket departement hører Trafikverket i Sverige?

**11** I Norge har vi vegdirektør, men hva er tilsvarende tittel i Sverige (Trafikverket)?

**12** 6.-8. juni avholdes EPS Norway 2011 på Lillehammer. EPS er forkortelse for hva?

**13** EPS er i Norge bedre kjent under hvilket navn/handelsnavn?

**14** En bil med bilskilt som har 4 som siste siffer skal ha EU-kontroll/periodisk kjøretøykontroll (PKK) i hvilken måned?

**15** Statens vegvesen tilbyr kjøre tøyopplysninger via SMS. Hva er nummeret til SMS-tjenesten?

**16** Hva er nedre aldersgrense for en ledsager for en person som skal øvelseskjøre med personbil?

**17** Begrepet «kongeveg» ble brukt frem til 1824, men hva ble begrepet endret til?

**18** Hva er ÅDT?

**19** Hva er UAG en forkortelse for?

**20** Hva var karosseriet til Trollbilen laget av?

01 Børstraktor 02 Gottlieb Daimler og Carl Benz 03 Angst for bilkjøring 04 Fjellha bru 05 Nel 06 Sonja Spørstøl 07 Voss 08 Japan, Akashi Bridge 09 Paris, Frankrike 10 Närtingsdepartementet 11 Generaldirektør 12 Expanded Polystyrene 13 Isopor 14 April 15 2282 16 25 år 17 Hovedveg 18 Årsdøgntrafikk 19 Ulykkesanalysegruppe 20 Glassfiberarmert polyester

## I HANSKEROMMET:



## 5 spørsmål til Roar Olsen

### Ny leder av UAG i Region nord, bor i Hammerfest

**1** Hva har du i hanskerommet? Vognkort til bil og henger, og vernevesten som vi er pålagt å ha med.

**2** Hva var din motivasjon til å gå over til UAG? Det er enkelt, jeg håper å redde flere liv. Jeg har veldig sterk motivasjon for å jobbe med trafikkikkerhet og brenner for å redde menneskeliv. Det har med mitt livssyn å gjøre. Ved å finne årsakene til ulykker kan vi gjennom UAG foreslå tiltak for å hindre nye ulykker av samme årsak.

**3** Peker UAG ut syndebruker? Hensikten med ulykkesanalyser er todelt. Det ene er å generere tiltak på kort og lang sikt. Det andre er at den erfaringen vi får gjennom dette arbeidet skal gi organisatorisk læring slik at vi kan være proaktive i styring av sikkerheten i Statens vegvesen. Derfor er ikke våre analyser ute etter en syndebruker. Vi prøver altså å finne de faktorer som både har utløst hendelsen og de faktorer som har bidratt til konsekvensen.

**4** Hva er det vanskeligste med å jobbe i UAG? Vi får jo ulykkene veldig tett innpå livet når vi jobber med analysen. Det blir veldig tydelig for oss at hvert enkelt menneske er unikt.

**5** Hvordan var det å gi fra seg arbeidet i SII FRA? Jeg har jobbet med ungdom og motivasjon i fem år. Det er et stort savn. I den jobben fikk jeg bruke både pedagogikk, psykologi og all erfaringen jeg har opparbeidet fra trafikkfaglig arbeid. Det er et veldig spennende arbeid der jeg kom tett inn på ungdommen.



## Unormal møting

124

Dette skiltet står ved den nye flyplass-terminalen i Alta og underskiltet gjør det til en unormal. Forbudsskilt 302 «Innkjøring forbudt» skal hindre kjøring mot kjøretøretningen der en veg er enveiskjørt.

På en slik veg skal man normalt slippe å få en buss mot seg. Men ikke i Alta.

Vegvesenets Håndbok 050, de såkalte skiltnormalene, er tydelig på at kun er anledning til å la syklist ferdes mot kjøretøretningen.

– Ingen andre kjøretøytyper skal unntas fra skilt 302, og ingen andre underskilt brukes, heter det.

(Foto: Roald Heggeli)

# Vegen og vi

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  
mark.berger@vegvesen.no

Fagpressen

**Journalist**  
**HENRIETTE E. BUSTERUD**  
Mobil: 980 30 164  
Telefon: 22 07 33 89  
henriette.busterud@vegvesen.no

**Journalist**  
**KJELL WOLD**  
Mobil: 900 94 886  
Telefon: 32 21 44 81  
kjell.wold@vegvesen.no

**Journalist**  
**HÅKON AURLIEN**  
Mobil: 951 13 750  
Telefon: 69 24 37 01  
hakon.aurlien@vegvesen.no

**Grafisk designer**  
**JORUNN EBBESTAD BRUN**  
Mobil: 412 33 404  
Telefon: 32 21 43 41  
jorunn.brun@vegvesen.no

**Grafisk designer**  
**HILDE M. STRANGSTADSTUEN**  
Mobil: 913 27 595  
Telefon: 61 27 13 07  
hilstr@vegvesen.no

**Grafisk designer**  
**KYRRE WEDVIK**  
Mobil: 997 59 197  
Telefon: 22 07 37 04  
kyrre.wedvik@vegvesen.no

**Abonnement:**  
Wenche Jensen tlf 22 07 36 64  
wenche.jensen@vegvesen.no  
eller veggenogvi@vegvesen.no



Statens vegvesen

**Grafisk produksjon:**  
Landsdekkende Grafisk senter, Statens vegvesen  
15 300 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 11 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning. Redaksjonen avsluttet 29. mars kl. 13.00. Neste utgave kommer 5. mai 2011

