

Vegen og vi

NR. 05 / 7. JUNI / 2011
PORTO BETALT / PORT PAYÉ
NORGE / NOREG

RETURADRESSE:
STATENS VEGVESEN
POSTBOKS 8142 DEP
0033 OSLO



Statens vegvesen



Tungeneset rasteplass og utsiktspunkt, langs Nasjonal turistveg Senja. Arkitekt: Code arkitektur as; Marte Danbolt. Foto: Jarle Wæhler / Statens vegvesen

Unike vegskatter

Statens vegvesens milliardsatsing på Nasjonale turistveger begynner å sette spor også internasjonalt. Utenlandske medier valfarter til Norge for å lage reportasjer om dristig arkitektur i unik natur langs turistvegene. Og reiselivet og bygde-Norge håper på økt turisttrafikk.

Side 18-21

SIDE
06 **MILJØ:**
Her er oppskriften på bedre utsikt fra vegene

SIDE
08 **BEREDSKAP:**
Redda av at tilsette stiller frivillig opp.

SIDE
22 **PORTRETT:**
Klar for nytt samfunnsoppdrag

SIDE
26 **FERJE:**
Svela er testet med terningkast

Pluss! Spesiell sykkelundergang // Sjelden klaffebru // Strengere lokalisering // FN-tiår for trafikksikkerhet // Bølger rundt vegdirektøren // Dyr tunnelutbedring // Å fjerde i vest // Ny veg i skogen // Debatt // Quiz //

Intro



NYTT REGIONVEGKONTOR

Statens vegvesen Region øst er på jakt etter nye lokaler i Lillehammer. Prosessen er i gang fram mot planlagt flytting i april 2014. Tilbudsinvitasjon og krav ble i vår sendt ut til de leverandørene som er kvalifisert til konkurransen. Leiekontrakten for dagens lokaler i Industrigata 17 går ut om snau tre år.

LEDER:

Grønne tunneler

Norge er som kjent et tunnelland. Vi har snart 1000 av dem på det norske vegnettet. Enten det er tradisjonelle fjelltunneler, undersjøiske tunneler eller de korte, såkalte miljøtunnelene.

En mindre påaktet type tunneler vi også har mange av langs norske veger er det vi kaller de grønne tunnelene. Vegstrekninger i dalbunnen eller på åskanter, langs elver, vann eller fjorder der vegetasjonen på hver side av vegkanten langsomt spiser seg inn på asfalten. Og busker og trær strekker seg så høyt over biltaket at du så vidt skimter himmelen øverst i frontruta. Hvor utsikten til den vakre naturen og de smukke omgivelsene forsvinner helt i tette, grønne vegger.

Norge er et frodig land. Og fint er det. Men som bilist på norske veger er gjengroing nå blitt et problem ikke bare for trafikksikkerheten, men også for den gode og rike kjøreeplevelsen. Det har flere og flere innsett, både offentlige instanser og private. Sammen med Statens vegvesen har fylkeskommuner, kommuner og grunneiere mange steder satt i gang et gedigent rydde- og tynningsprosjekt langs norske veger.

Som vi forteller om i denne utgaven av Vegen og vi er det viktig at denne siktryddingen og utsiktsryddingen gjøres av folk med fagkunnskap om emnet. Det er ikke bare å få vekk vegetasjonen. Det må også ryddes og fjernes på en slik måte at uønskede busker og småkratt holdes nede, forteller en ev etatens eksperter på området.

Buskerud fylke er et av flere fylker som har gjort en ekstrainsats på dette feltet de seneste årene med tre pilotprosjekter i henholdsvis Halvingdal, Numedal og Hurum.

– Det skal ikke bare tas bort trær og busker. Det skal også settes igjen såpass mye at det blir en naturlig balanse i tilveksten. Noen treklynger bidrar også til dybde og variasjon og de bør bevisst få stå igjen, forteller Anita Tveiten i Statens vegvesen.

Statens vegvesen har som mål at det skal gi positive opplevelser å være trafikant. Landet rundt opplever stadig flere trafikanter at de ikke får mulighet til å se landskapet fordi vegen er omkranset av den grønne tunnelen. I flere fylker er det nå politisk ønske om et krafttak. Når jobben er gjort og landskapet har åpnet seg igjen, gjenstår bare å minne om en ting: Ikke glem vedlikeholdet!

God lesning!

Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



TRYKT OG GODT

ALTAPOSTEN: Viktig transportplan

– Vi synes det er svært viktig at Alta-politikerne nå gjør et grunnarbeid for å møte transportplanen og de utfordringene som finnes i utredningen, Ny infrastruktur i nord, et dokument som garantert vil legge premissene for mye av det som skal skje de neste 10-15 årene i nord, skriver avisen i en leder.

TELEN: Elg som pensum

Hvert år er norske bilister involvert i 6500 vilt påkjørsler. Dette koster samfunnet nærmere en halv milliard kroner årlig. Nå vil forsikringsselskapet Tryg ha elg og hjort inn i pensum for den trafikale grunnopplæringen for nye sjåførere, skriver avisen i Notodden.



LES OGSÅ

SIDE
05

FART:
En ny kampanjefilm om fart er nå på lufta

SIDE
09

TUNNEL:
Datasytem gir full kontroll på tunneldriving

SIDE
26

BIL:
Biler til funksjonshemmede er regelkrevende



► **VEGBILDET:**

Sykkelundergang

Jeg trillet trøtt ned i en ny sykkelundergang ved Økern i Oslo – og havnet plutselig i en rotunde med en slags pastill. Den hadde visst Statens vegvesen lagt der – med god hjelp av kunstneren Viel Bjerkeset Andersen og arkitekt Birger Heierdahl. Eller kanskje det var en slags vitaminpille. Med de oransje veggene virket det i hvert fall oppkvikkende. (Foto: Henriette Erken Busterud)

ROMERIKES BLAD: To prikker og vekk m' en

Magnhild Meltveit Kleppa viser ingen nåde mot ferske bilførere. Fra 1. juli sitter lappen løsere enn noensinne. Med bare to forseelser er den borte på et blunk. Én prikk er greit, men så settes det punktum i inntil et halvt år. For den som akkurat har betalt titusenvis av kroner for det dyrebare førerkortet, føles det urettferdig at prikkordningen dobles i de to første årene, skriver avisen i en kommentar.

STAVANGER AFTENBLAD: Utfordrende samarbeid

Forholdet mellom det politiske Stavanger og Rogaland fylkeskommune kan til tider være anstrengt. De to forvaltningsenhetene har til dels kryssende interesser, både innen samferdsel, næringsutvikling og av og til i kulturpolitikken, skriver avisen i en leder.



FOTO: KNUT OPEIDE

TIDENS KRAV: Veiløft

Nordmøre kan stå foran store samferdselsløft i årene fram til 2020. Det forutsetter målrettet politisk arbeid. De to store riksveiprojektene som peker seg ut, er E39 og riksvei 70. I møte med Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet nylig ble strekningen Betna-Vinjeøra på E39 markedsført for realisering i planperioden 2014-2019.



FOTO: OLE ARVID FLATMARK

LEKEN UTSTILLING PÅ VEGMUSEET

12. juni åpner årets sommerutstilling på Norsk vegmuseum. Denne gangen vises godbiter for alle med leket sinn og sans for mekanikk og nostalgi. Like etter krigen var det også mangel på leker til barn. Da startet Reidar Werner Bakke et finmekanisk verksted i Oslo. Der laget han leker av blikk og stål som togsett, lastebiler og traktorer, og noe vises i utstillinga.

FNs tiår for trafikksikkerhet

HVERT ÅRDØR 1,3 MILLIONER personer i vegulykker rundet om i verden. Det er like mange som hvis åtte jumbojetter styrtet hver dag i ett år. Men i motsetning til flyulykker får massedøden langs vegen lite oppmerksomhet.

I tillegg til de som omkommer i vegtrafikken er det 50 millioner som blir skadd hvert år. Ni av ti trafikkkofre er fra lav- og mellominntektsland. Nå skal FNs tiår for trafikksikkerhet sette denne stille epidemien på agendaen.

Mange høyinntektsland har lyktes med å redusere antall drepte og skadde takket være målrettede tiltak basert på kunnskap om ulykker.

– Jeg håper norske bistandsmyndigheter vil sette trafikksikkerhet på dagsorden i dette tiåret. Videre håper jeg at Statens vegvesen og andre som jobber med trafikksikkerhet i Norge kan få en rolle i arbeidet, det være seg gjennom internasjonale organisasjoner eller bilateralt samarbeid. Det sier Marit Due Langaas, som leder Internasjonal stab i Statens vegvesen. ■



TRAFIKKSIKKERHET:

12 dødsveger får 70 km/t

I september i fjor omkom en mann i denne ulykken på E18 ved Bamble i Telemark. Nå blir farten på denne strekningen, og elleve andre utvalgte strekninger, redusert fra 80 til 70 km/t.

Det var i slutten av mai i år at Statens vegvesen satte ned fartsgrensen på 12 utvalgte ulykkesstrekninger i Norge.

E18 i Bamble i Telemark er en av disse vegstrekningene, der en mann omkom i en frontkollisjon i september i fjor (bildet). De fem siste årene har det vært tre dødsulykker med fem omkomne på akkurat denne strekningen fra Rugtvedt og sørover mot Bamble sentrum.

Statens vegvesen reduserer fartsgrensen fra 80 til 70 for å redde liv. Sommeren er dessverre høysesong for trafikkuulykker generelt og dødsulykker spesielt. ►



FAKTA:
02

tilbydere har vist interesse for jobben med å asfaltere grusveger i Vest-Agder. Budene er på 4,6 og 6,7 millioner kroner.

FAKTA:
03

firmar vil bygge trafikk-sikkerhetstiltak i Sandefjord sentrum. Budene fra NCC, A O Lund og M og Duvholt er fra 7,3 til 8,7 millioner kroner.

HULL I SKJÅHOLMEN

I slutten av mai var det gjennomslag i Skjåholmentunnelen på rv. 94 utenfor Hammerfest. Tunnelen er 672 meter og arbeidene startet i januar i år. Arbeidet med prosjektet slutføres til vinteren og blir ferdig sommeren 2012.



TRAFIKK
I BANGKOK

FOTO: COLOURBOX.COM

TRAFIKKSikkerhet:



GOD REGI: Hans Petter Moland har regissert den nye kampanjefilmen om fart. Der vil Vegvesenet og politiet få fram at sjansen for å overleve blir mye mindre hvis du frontkolliderer i mer enn 70 km/t.

Full rulle med fartsfilm

– Vår nye kampanjefilm viser at det er grenser for hva kroppen tåler i en frontkollisjon. Samtidig setter Statens vegvesen ned farten på en del strekninger med høy risiko for ulykker, sier Bjarte Skaugset.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO BJARTE SKAUGSET

Hadde alle holdt fartsgrensen bestandig ville 50 liv bli spart hvert år og 150 ville unngått å bli hardt skadd. Derfor har Statens vegvesen og politiet jobbet med en farts kampanje siden 2009 – som skal få folk til å holde seg på riktig side av fartsgrensa.

Bjarte Skaugset i Statens vegvesen har hatt travle tider. I løpet av to uker i mai har han trukket i trådene i kulissene mens tre filmer ble produsert: En kampanjefilm, en film om effekt av å bruke bilbelte og en om sikring av barn i bil. Mange detaljer skal på plass, og det har blitt mange timers jobb for noen sekunders film. Men dette er viktige sekunder med kampanjefilm: Over halvparten kjører litt for fort – noe som er medvirkende årsak i en av tre dødsulykker. 80 prosent sier at de av og til eller ofte kjører 5-10 kilometer over fartsgrensa hvis den er 80.

– Det er flere dødsulykker der folk kjører litt for fort enn alt for fort, opplyser Skaugset.

RELATERT TIL FORRIGE FILM.

– Årets kampanjefilm viser at sjøl i en kollisjonssikker bil er det grenser for hva kroppen tåler. Filmen har kjente elementer fra forrige film: Den spiller på det emosjonelle, den har samme musikk og avslutningsplakat. Men den bringer inn ny kunnskap om at det er grenser for hva kroppen tåler, noe som også er tema i radiospotter som er på lufta i disse dager, opplyser Skaugset.

Regissør Hans Petter Moland er også fornøyd med resultatet.

– Den formidler det budskapet som skal

formidles. Dette er veldig velfundert og faktabasert kommunikasjon om et viktig tema – noe som også gjør det utfordrende. Med denne filmen får en også en sjanse til å kommunisere noe som ikke er så veldig kjent. Jeg visste ikke at det var såpass store konsekvenser ved å kolliderer ved så «lav» hastighet: En tenker at airbag og sikkerhetsbelte gjør at man er godt beskyttet.

På spørsmål om han synes det er spilt på de riktige tingene svarer regissøren: – Vi har hatt noen diskusjoner om det innholdsmessige, men vi er enige om sjølve ryggraden i produksjonen. Jeg har jobbet med kunnskapsrike folk i Vegvesenet. Det har vært en hyggelig prosess, jeg gjør det gjerne igjen, sier Moland.

LAVERE FARTSGRENSER. Mange veger med høy risiko for alvorlige ulykker får lavere fartsgrenser de nærmeste månedene i tråd med de nye fartskriteriene.

- 60 km/t brukes som fartsgrense på veger med mange avkjørsler og/eller stor aktivitet på vegens sidearealer.
- 70 km/t brukes som fartsgrense på veger der risikoen for at det skal skje alvorlige ulykker er høy.
- 80 km/t er generell fartsgrense utenfor tettbygd strøk.
- 90 km/t brukes som fartsgrense på lavtrafikkerte veger med spesielt god standard, og på to- og trefelts veger med midtrekkverk.
- 100 km/t brukes på firefelts motorveger med god standard.

► Se film på vegvesen.no/fart og vegvesen.no/bilbelte

Tekst og foto Kjell Wold

► Derfor settes fartsgrensen nå ned på disse 12 utvalgte ulykkesstrekningene:

- Hedmark: En rampe i Brummunddal og E6 Moelv – kryss rv. 4 Mjøsbrua.
- Oppland: Rv 4 Hunndalen – Gjøvik sentrum
- Vestfold: Rv 40 Yttersjø – Faret
- Rogaland: E39 Dusavik – Harestad
- Hordaland: E39 Halhjem – Moberg, E39 Ulvenskiftet – Storetraumen
- Møre og Romsdal: E39 Blindheim – Spjelkavik
- Sør-Trøndelag: E39 Nyhus – Kvål
- Nord-Trøndelag: E6 Kvithammar – Killer, E6 Langstein – Åsen
- Finnmark: E6 Raftnes – Rafsbotten



MILJØPAKKE TRONDHEIM

Denne uka startet byggingen av nytt kollektivfelt fra Formo til Bjørndalsbrua i Trondheim. Feltet skal stå ferdig i slutten av august og er del av Miljøpakken i Trondheim. Feltet er snaue en kilometer langt og vil koste vel 10 millioner kroner å etablere.

NY OPPSKRIFT PÅ BEDRE UTSIKT

Nå foreligger oppskriften på bedre utsikt fra vegene. Statens vegvesen er en av flere samarbeidspartnere i et pilotprosjekt for utsiktsrydding.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN



FIN UTSIKT: Byggleder Anita Tveiten er veldig godt fornøyd med at det igjen er mulig å se Oslofjorden fra fylkesveg 281.

Strammer inn på lokalisering

Statens vegvesen strammer inn på kravet om at det skal være mulig å ta seg til etatens lokaler med kollektive transportmidler.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

- Vi må leve etter det vi lærer. Dette gir et viktig signal om Vegvesenet selv vil gå i front for å praktisere det vi sier i ulike sammenhenger; at større arbeidsplasser skal legges i nærhet til kollektivknutepunkter slik at ansatte i størst mulig grad reiser kollektivt til jobb, sier fylkesdirektør i Østfold, Turid Stubø Johnsen.

Proessen for å skaffe nye kontorlokaler til Vegvesenet i Moss ble sist måned avbrutt rett før det skulle inngås avtale. Nå starter den på ny med kollektivtilknytning som langt sterkere premiss.

Bygget som er planlagt på tomten bak henne er topp moderne, og det beste som kan bygges

energimessig. Men det ligger vel en kilometer fra sentrum, utenfor gangavstand til jernbanestasjonen og uten direkte tilknytning til buss.

FORBILDE

- Generelt må vi innrette oss slik at vi gjennom lokaliseringen oppfordrer både ansatte og brukere til å reise med kollektive transportmidler. Vi ønsker derfor å legge arbeidsplassene våre der det er et godt kollektivtilbud der det er mulig, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen. Gustavsen mener dette også vil påvirke lokaliseringen av tjenestene ved trafikkstasjonene.

- De gamle biltilsynsstasjonene var i stor grad tenkt som kjøretøymøtesteder. I dag oppsøker mange våre trafikkstasjoner for å få utført ikke-kjøretøyrelaterte tjenester og behøver ikke å ha med kjøretøy. Vi må nå legge til rette for de som har behov for slike tjenester kan reise kollektiv, sier Gustavsen.

SENTRUM

Beslutningen påvirker umiddelbart to andre kontorsteder. I Lillehammer utløper leieavtalen på dagens lokaler i mai 2014. Prekvalifiserte tilbydere arbeider nå med konkrete planer for

nye sentrumsbygg og etter sommeren skal det tas beslutning om hvilket prosjekt etaten skal gå videre med.

I Bergen arbeider Vegvesenet nå med to sentrumsalternativer, inntil henholdsvis jernbanestasjonen og busstasjonen, og tar sikte på flytting om 3-4 år.

I Trondheim flyttet Vegvesenet inn i sentrum for ti år siden og valgte bevisst ikke å tilby sine ansatte parkeringsplasser. Et år senere hadde andelen som reiste kollektivt til jobb økt fra 10 til 33 prosent og andelen bilbrukere gått ned fra 63 til 20 prosent.

tilbud er kommet på elektrojobben ved Rv. 70 Eikremtunnelen. Budene varierer fra 14,5 til 18,5 millioner kroner.

tilbud kom inn på elektrojobbene på tunnelene på rv. 37 Tinnsjøveien i Telemark. Budene er på 11,8 til 15,9 millioner kroner.

Etaten har som målformulering at det skal gi positive opplevelser å være trafikant.

Det har resultert i en håndbok som blir et verktøy for offentlige myndigheter i hele landet som ønsker å rydde sikthindrende vegetasjon langs veg.

– Det er viktig at ryddingen gjøres av folk som har forståelse for oppgaven. Det skal ikke bare ryddes, men ryddes slik at det blir lett å holde vegetasjonen nede også i årene som kommer, sier Anita Tveiten. Hun har som byggeleder for Vegvesenets drift av hovedvegene på Hurum deltatt i et av pilotprosjektene.

Anita Tveiten er glad for at Oslofjorden igjen er synlig for vegfarende på hovedvegen tvers over for Drøbak mot Filtvet. Hun er smertelig klar over at det er mange flere vegstrekninger som trenger beskjæring, og at det deretter trengs oppfølging hvert år for å hindre gjenvoksing. Men nå er i alle fall oppskriften klar for ytterligere rydding så snart budsjettene er på plass.

Buskerud fylkeskommune har vært prosjektansvarlig men håndboka kan brukes av mange. Den inneholder både behovsvurderinger, arbeidsrutiner og oppskrifter på avtalene som må inngås med entreprenører og grunneiere.

PILOTPROSJEKTER

Pilotprosjektene er gjennomført over tre år i Halvingdal, Numedal og på Hurum. Felles for stedene er at tilvoksing av vegetasjon har gått ut over trafikantenes opplevelse langs vegene. Begrenset klipping over mange år hadde ført til at de nærmest var omgitt av det som betegnes en «grønn tunnel», et sammenhengende kratt av tær og busker.

– Statens vegvesen har hatt begrenset mulighet til å gjøre noe med problemet. Rydding for å bedre ut-

sikt er naturlig nok prioritert etter siktrydding som er viktig for trafikksikkerheten, sier Anita Tveiten.

Men noe midler er kommet og mer kan komme. Etaten har som målformulering at det skal gi positive opplevelser å være trafikant. Landet rundt opplever stadig flere trafikanter at de ikke får mulighet til å se landskapet fordi vegen er omkranset av den grønne tunnelen. I flere fylker er det nå politisk ønske om et krafttak.

KYNDIGHET
Anita Tveiten har merket seg behovet for å sette på kyndige folk til å ta den fysiske ryddingen.

– Det skal ikke bare tas bort trær og busker. Det skal også settes igjen såpass mye at det blir en naturlig balanse i tilveksten. Noen treklynger bidrar også til dybde og variasjon og de bør bevisst få stå igjen, sier hun.

KYNDIGHET

Anita Tveiten har merket seg behovet for å sette på kyndige folk til å ta den fysiske ryddingen.

– Det skal ikke bare tas bort trær og busker. Det skal også settes igjen såpass mye at det blir en naturlig balanse i tilveksten. Noen treklynger bidrar også til dybde og variasjon og de bør bevisst få stå igjen, sier hun.

En spesielt lang og kald vinter førte til at siste del av pilotryddingen mot Oslofjorden ble utført nå i våres. En lokal entreprenør med god erfaring fra linjerydding for energiverkene hadde jobben, etter anbudskonkurranse. Før ryddingen kunne settes i gang måtte det inngås avtaler med naboene. Vegvesenets eiendom går nemlig vanligvis bare en meter fra den hvite kantlinjen.

Noen steder var det behov for å ta bort et noen meter bredt belte langs vegen. Andre steder måtte det tas bort trær i god avstand. Beboermøter ble holdt, en prosjektgruppe vurderte hvor det burde klippes og så ble den enkelte grunneier kontaktet. De fleste sa ja, noen sa ja til litt og noen sa nei.

– Vi ser at noen av de som sa nei, har ryddet på egenhånd etter å ha sett hvor fint det ble. Det er veldig bra. Nå må vi sammen sørge for å hindre at vegetasjonen vokser opp påny, sier Anita Tveiten.

– Dette er et viktig signal om at vi selv vil gå i front for at arbeidsplasser skal legges nær kollektivknutepunkter, sier fylkesdirektør Turid Stubø Johnsen.



GJENGRØDD: Slik så det ut før klipping. Mange års unnlatt vegetasjonskutt laget en barriere for utsikt fra vegen.

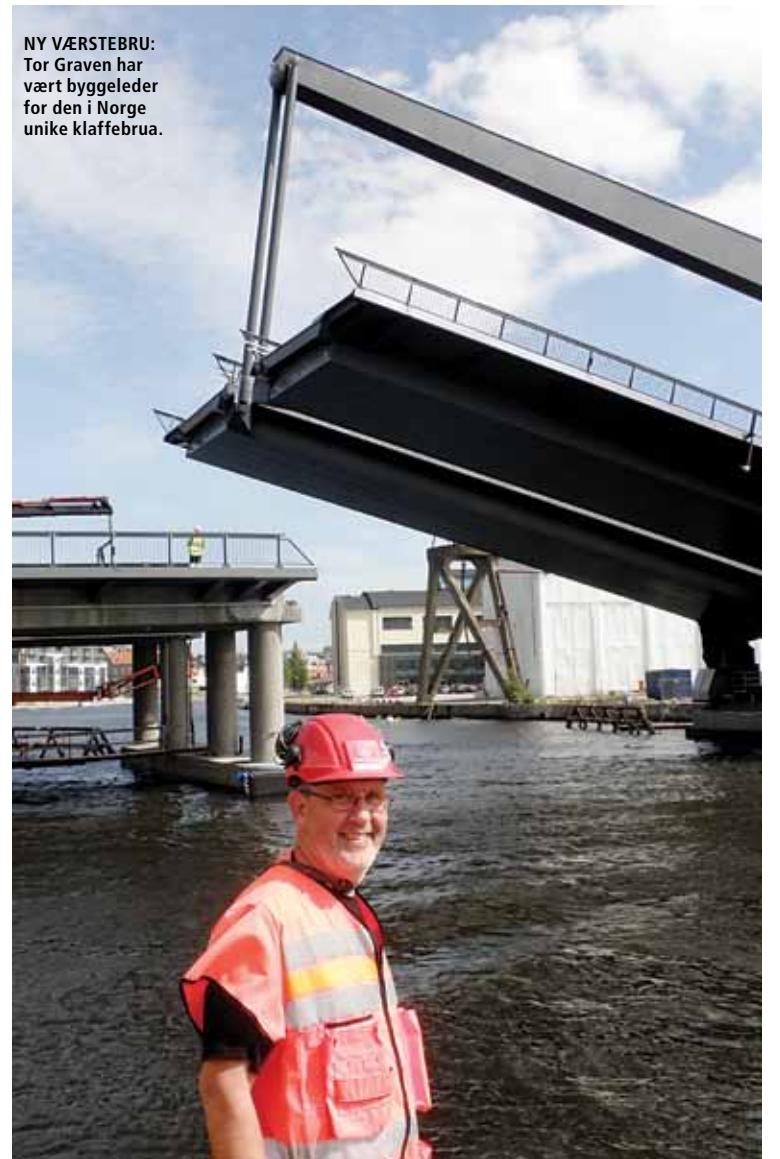


Skjerpet holdning til kollektivtilknytning har stanset Vegvesenets etablering på denne tomten utenfor Moss. – Dette er et viktig signal om at vi selv vil gå i front for at arbeidsplasser skal legges nær kollektivknutepunkter, sier fylkesdirektør Turid Stubø Johnsen.

Åpnet unik klaffebru

Da fylkesordfører Ole Haabeth denne uken åpnet den nye hovedvegforbindelsen til Kråkerøy i Fredrikstad, var det på en unik bru.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN



NY VÆRSTEBRU: Tor Graven har vært byggeleder for den i Norge unike klaffebrua.

Den nye Værstebrua er konstruert etter samme prinsipp som klaffebrua over vollgravene inn til Gamlebyen i Fredrikstad, og er den eneste i landet med overliggende motvekt. Den 54 meter lange balansearmen henger 19 meter over kjørebanelen og veier hele 615 tonn. 430 tonn av dette er motvekta som trengs for å løfte den 36 meter lange og 18 meter brede klaffen på det som nå er fylkesvegforbindelse over Vesterelva mot Hvalerøyene.

– 50 tonn av motvekta er bevegelig. Dermed kan vi justere oss frem til riktig balanse mellom det som trengs for å holde den nede, og det som trengs for å løfte brua når større båter skal forbi, sier byggeleder Tor Graven. Brua supplerer den 55 år gamle Kråkerøybrua som i sin tid erstattet en fergeforbindelse over Glommas sideløp. Nå skal denne gjennom en utbedring, deriblant av styresystemene. Når det er gjort skal åpningen av både den nye og den gamle brua fjernstyres fra Vegtrafikksentralen i Oslo. Den nye brua har fått sitt navn fordi den ligger inn mot det gamle skipsverftsområdet på Kråkerøy. Brua er del av en omlegging av fylkesveg 108, etter ønske fra Fredrikstad kommune og Østfold fylkeskommune. Den skal bedre framkommeligheten mellom Fredrikstad sentrum og Kråkerøy/Hvaler og å legge til rette for regional næringsutvikling og bosetting. I prosjektet inngår også opprusting av lokale vegger og ny tunnelforbindelse mot den gamle Kråkerøybrua. Prosjektet har kostet 760 millioner kroner og 93 prosent skal finansieres med bompenger.

EKSTREMVER PÅ VESTLANDET:

Redda av frivillige

Statens vegvesen har ein god plan for kriseberedskap, men vert redda av at tilsette stiller frivillig opp, er hovudkonklusjonen i ein evaluering Asplan Viak har utført etter ekstremveret på Vestlandet i januar.

TEKST HELGE RONG FOTO KJELL WOLD

Lei for Veg og transportavdelinga i Region vest, avdelingsdirektør Hanne Hermanrud, er nøgd med at vi har evaluert korleis organisasjonen fungera under verkrisa.

– Eg trur det er viktig at vi ser på kva vi fekk til og kva som kan betrast. Alt i alt vart det gjort ein framifrå jobb frå alle som var med, men me ser at det kan være naudsynt å sjå litt på våre rutinar. Erfaringa og evalueringsrapporten gir oss eit godt grunnlag for å bli enda betre

på handtering av slike situasjonar, trur Hermanrud.

ALARMEN GÅR

Sundag 16. januar gjekk alarmen. Vêrvarslingane hadde på førehand sagt det ville kome mykje nedbør, men situasjonen vart større enn forventa. På ei tid var over 70 strekningar heilt stengd for trafikk. Telefonen var raudglødande på Vegtrafikksentralen (VTS) i Bergen og byggjeleiarane var i konstant kontakt med entreprenørane. Publikum var oppmoda om å halde seg innandørs, men nokon satt fast ulike stader, fordi vegen dei måtte nytte ikkje var farbar, samstun-

des som det ikkje fantes omkøyringsvegar, eller dei og var stengde.

LITE BEMANNING

Både ved vaktentralen i Lærdal og i det vetle ombygde bolighuset på Spelhaugen i Bergen som husar vegtrafikksentralen sat operatørane på 175 med telefonar som kima i eininga. Byggjeleiarar, entreprenørar, media og publikum slåss alle om å kome fram til dei tre på vakt som hadde best oversyn. I periodar var det nesten umogleg å ha det store og heile bilete på kva vegar som var opne og kva som var stengde. Tre personar vart alt for lite til å ta unna alle hendendingane som kom

inn. Ein person var beden om å være i beredskap, og han vart raskt kalla inn. Andre vart ringt opp og beden om å kome på jobb, medan andre igjen jobba lengre enn skiftplanen sa.

MANGE GJEREMÅL

Ute på vegnettet sprang byggjeleiarane frå plass til plass for sjølv å sjå kva skader naturkreftene gjorde. Maskiner og mannskap vart rekvirert og tiltak sett i verk for å kunne gjenopne vegar. Entreprenørane mobiliserte alt dei hadde av ressursar, men også i deira rekkjer måtte dei ty til at tilsette og underlevertandørar stilla opp. Byggjeleiarane hadde derimot ein

TRAFIKK

TEKST OG FOTO: Reidun Øverland

Storkontroll i Midt-Norge

Denne uka gjennomfører Statens vegvesen omfattende kontroller i hele Midt-Norge.

Over 80 kontrollører fra hele landet skal ut på trønderske vegar for å kontrollere tunge kjøretøy og tungbiljåførere de neste dagene. Kontrolluka som starter tirsdag 7. juni er den største kontrollen av tyngre kjøretøy som er gjennomført i Statens vegvesen sin regi her i landet.

– Vi gjennomfører kontrollene for å øke trafikksikkerheten og sørge for like konkurransevilkår, i tillegg til at kontrollørene fra

hele landet blir enda mer samkjørte, sier senioringeniør Bjarne Sandnes i Statens vegvesen. Over 80 kontrollører skal ut på vegen for å kontrollere førere og kjøretøy.

Det blir blant annet tekniske kontroller, kontroll av kjøre- og hviletid, lastsikring og farlig gods.

– Midt-Norge binder landet sammen, og mange tungbiler passerer landsdelen hver dag. Derfor er det naturlig å velge denne landsdelen for denne storoffensiven, fortsetter Bjarne Sandnes.



FAKTA:

03

firmar ønsker å prosjektere 16 km av E6 mellom Vinstra og Sjøa i Oppland. To bud er på 53,4 og 58,2 millioner kroner. Det tredje mye høyere.

FAKTA:

04

bud er lagt inn på jobben med vegetasjonsrydding og grøfting på fv. 81 i Lågendalen denne sommeren. Budene er fra 3,8 til 6,2 millioner kroner.



noko einsam jobb. Byggherrevakta går på omgang og utanom ordinær arbeidstid er det vakthavande som må handtere alle hendingane som oppstår.

UKLÅRT OM KRISESTAB

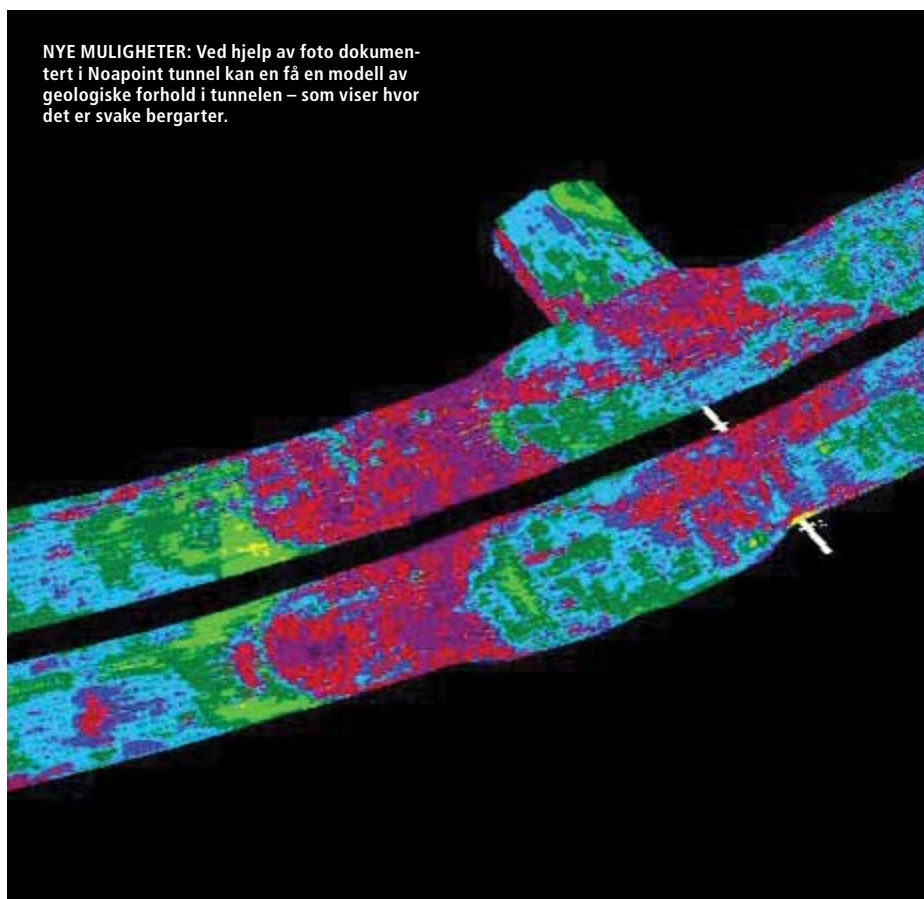
Kriseplanar og eigen organisasjon er på plass i Statens vegvesen. Terskelen for å setje kriseorganisasjonen i drift er høg og det er ikkje ofte etaten mobiliserer krisestaben. Under verkrisa i januar vart det sett i verk mini krisestab på regionnivå. Etter kvart utvikla denne seg til å ta ei meir operativ rolle. I rapporten peiker Asplan Viak på at Statens vegvesen må avklare på kva nivå i organisasjonen vi

skal mobilisere krisestaben.

MEIR KOMMUNIKASJON

Veg- og transportavdelinga i Region vest, som har tanga rapporten, har kome med framlegg til kva ein må arbeide med for å betre tilhøva. Ei arbeidsgruppe er no under etablering. Den skal sjå på samarbeidstilhøva og ansvarsfordelinga mellom kommunikasjonstaben og VTS, pluss varslingsrutinane som VTS jobbar etter. Grappa skal også sjå på samarbeidsformer og ansvarsfordelinga mellom kommunikasjonsstaben og byggherre, samt sjå på retningslinene for når ein skal setje i verk krisestabfunksjonen.

► TUNNEL



NYE MULIGHETER: Ved hjelp av foto dokumentert i Noapoint tunnel kan en få en modell av geologiske forhold i tunnelen – som viser hvor det er svake bergarter.

Full kontroll ved tunneldriving

Statens vegvesen forvalter mer enn 1000 tunneler og bygger 20-30 tunneler årlig. Fra i sommer har de et datasystem for tunneler som gir full kontroll på tunnelprosjekt fra A til Å.

TEKST OG FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Statens vegvesen har brukt dataprogrammet Novapoint tunnel i mange år. Dette har fått ny funksjonalitet: Nå kan de også legge inn geometri, geologi og foto i en digital versjon av tunnelen. Blant annet kan de få kart som tolker fjellets geologi og viser svake bergarter.

Ellers kan det legges inn alt fra planlagt sikring til vannforekomster og salvedokumentasjon.

- Dette er et komplett system for å få et vellykket gjennomført tunnelprosjekt. Vi får både et godt beslutningsgrunnlag mens vi driver tunnelen og har all dokumentasjon samlet på et sted i ettertid. Dette er en stor fordel når tunnelen skal rehabiliteres eller utvides, da blir det lettere å optimalisere tiltak, sier prosjektleder Alf Kveen i Statens vegvesen – som inviterer til seminar om Novapoint i Vegdirektoratet 20. juni.

I Statens vegvesens dataprogram Novapoint tunnel kan en legge inn:

- Planlagt prognose på geologi
- Planlagt sikring
- Geologi under driving, med Q-verdi og

- standardiserte kartleggings skjemaer
- Sikring under driving, med tilhørende Excelrapportering
- Vannforekomster
- Vann- og frostsikring
- Ferdig dokumentasjon straks tunnelen er ferdig sikret
- Import, håndtering og rapportering av skannede data, driving og rehabilitering
- Presentasjon av utbrettet MWD data, fotograferte tunnelflater sammen med geologi
- Dagbok
- Salvedokumentasjon og rapportering

Nå kan de også legge inn geometri, geologi og foto i en digital versjon av tunnelen.

► NORSK VEGMUSEUM:

TEKST Henriette E. Busterud FOTO Ole Arvid Flatmark

Motordag søndag 12. juni

Hele 400.000 nordmenn har en motorisert hobby. Norsk vegmuseum inviterer til Nasjonal motordag søndag 12. juni. Denne dagen markerer klubber, lag og foreninger over hele landet motorhobbyen sin. Museet inviterer folk til å komme med «objektene» sine. Enkelte maskiner og motorer fra samlingene vil bli stilt ut og demonstrert.





4.20
meter foreslås som maksimum-
høyde på vogntog og andre kjøretøy
på norske veger. Anbefalingen fra
Statens vegvesen er nå oversendt
Samferdselsdepartementet for
videre behandling.

LAG PÅ LAG: Kvalitetssystemet er som en russisk babushka, dukken som er utenpå en annen litt mindre dukke, som er utenpå en enda mindre dukke. Det er nemlig flere lag med mer detaljerte kvalitetsprosesser under hovedprosessen.

For å få systemet best mulig er vi avhengige av å få tilbakemelding fra brukerne

ALT I ETT-SYSTEMET

Kvalitetssystemet skal bidra til at alle jobber effektivt, med god kvalitet og på samme måte over hele landet.

TEKST Henriette Erken Busterud ILLUSTRASJON Jon Opseth

Kvalitetssystemet er i en ny vår og ble presentert i ny drakt 6. juni. Der beskrives trinn for trinn hvordan du skal løse Vegvesenets oppgaver - med linker til all informasjon du trenger, som kravdokumenter og skjema og maler.

Jan Olav Karlsen i Vegdirektoratet har ledet arbeidet med å relansere kvalitetssystemet.

- Vi har fått opp huset med tak og vegger, men det er ikke ferdig møblert. Foreløpig er det bare tre prosesser som er helt ferdige: Prosessene for tilsetning, reguleringsplan og godkjenning av verksteder og kontrollorgan. Med tid og stunder skal vi oppdatere rundt hundre prosesser, opplyser Karlsen.

ALLE MÅ BIDRA

Grunnen til at kvalitetssystemet nå kommer i en bedre versjon er at det gamle systemet har vært for lite brukt. Det har også hatt linker til dokumenter som ikke har vært oppdaterte.

- Vi har gjort en stor ryddejobb i alt som ligger i kvalitetssystemet, blant annet har vi brukt mye tid på å oppdatere dokumenter det er linket til. For å få systemet best mulig er vi avhengige av å få tilbakemelding fra brukerne. Derfor har hver prosess en navngitt eier og ansvarlig som brukerne kan melde forslag til endringer til. Et slikt system blir aldri ferdig, det må bedres hele tida, understreker Karlsen.

MYE ENKLERE ENN FØR

Roar Midtbø Jensen, som leder Seksjon for planlegging og grunnerverv, er godt fornøyd med den nye prosessen for reguleringsplan.

- Den er mye enklere å finne fram i enn den forrige. Prosesskartene er enklere å forstå og en ser den kronologiske rekkefølgen lettere. Det er også ryddet opp i dokumentene vi trenger, og de er enklere å finne. Samtidig må jeg si at vi er på langt nær ferdige - dette er et 80 prosent produkt.

Vi trenger flere maler og sjekklister som vi kan bruke i praksis enn det som ligger inne i dag. For å få til det er vi avhengige av ønsker fra brukerne: Det er bedre å lage et system å fylle på i stedet for å lage det perfekte systemet fra starten av.

KREVENDE OG MOTIVERENDE

- Vi som har jobbet med denne piloten ser at det er et veldig krevende arbeid. Det er lett å undervurdere omfanget av jobben, en må prioritere å bruke mye tid på systemet for å holde det à jour, sier Midtbø Jensen.

Han tror kvaliteten på det som blir gjort ute i regionen nå blir enda bedre. I dag kan planleggerne bruke mye tid på å finne ut hva som er krav.

- En bieffekt av arbeidet med kvalitetssystemet er at vi tenker mye mer systematisk enn før, siden det i systemet skilles klart mellom krav- og hjelpedokumenter.

Ellers er det kjempemotiverende at ledelsen setter sånn trykk på kvalitetssystemet. Vi har jobbet med dette mye før, men nå satses det på en helt annen måte, og det jobbes på mange plan, sier Jensen.

NYTTIG FOR ALLE

- For å lykkes så er det to ting som er viktig: Alle ledere må sørge for at de ansatte bruker kvalitetssystemet - og systemet må oppfattes som nyttig, sier HR- og administrasjonsdirektør Jane Bordal, som ser fram til at hele systemet er oppdatert.

VEDLIKEHOLD:

TEKST OG FOTO Kjell Wold

Tunnelutbedring til 20 milliarder

Det vil koste minst 20 mrd kr å oppgradere de 476 tunnelene på riksvegnettet i følge Stamnettutredningen. Kostnadene inkluderer om lag tre mrd. kr for drift og vedlikehold av tunnelene i en tiårs periode. Drift og vedlikehold er en betydelig utgift fordi vegtunneler er fem til åtte ganger dyrere å drifte og vedlikeholde enn tilsvarende vegstrekning i dagen. Detaljene om behovet for oppgradering av norske vegtunneler blir presentert i en egen rapport våren 2012.

Om lag 80 av riksveggtunnelene i Norge må i et 30 års perspektiv trolig også utvides med et nytt tunnelløp på grunn av forventet trafikkøkning. Fram til 2023 kan det være behov for å utvide om lag 20 av dagens

ettløpstunneler med ett løp til. Tunnelsikkerhetsforskriften krever at det skal være to løp i tunneler som har årsdøgntrafikken (ÅDT) over 20 000 biler.

For perioden 2024 - 2043 er det også vist hvor mange tunneler som i tillegg trenger ett ekstra løp hvor man legger Håndbok 021 til grunn der utløsende krav for tunnelløp nummer to er 12 000 biler i ÅDT. Med 20.000 biler i ÅDT som krav behøves ytterligere 20 tunneler å utvides med løp nummer to etter 2024, mens det med 12 000 biler blir behov for å utvide hele 46 tunneler til 2043. Kostnadene for dette er ennå ikke beregnet, heller ikke hva det vil koste å innføre nytt nødtett de neste årene.



FAKTA:
03

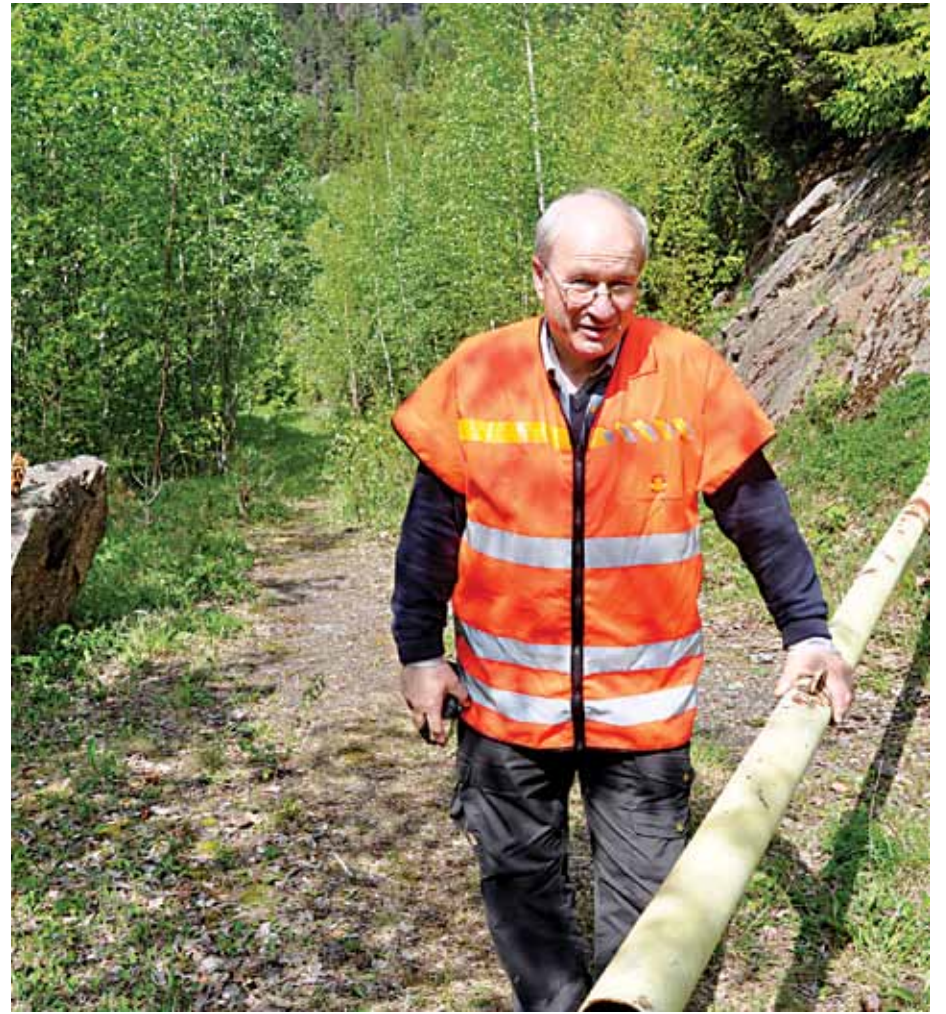
tilbud er gitt på jobben med midtmarkering/sperrefelt på rv 7 mellom Flå og Bromma i Hallingdal. Budene er på 24,2 til 28,9 millioner kroner.

FAKTA:
06

bud kom inn på bygging av 10,8 km ny E16 mellom Borlaug og Smedalsosen i Sogn og Fjordane. Budene er på 413 til 567 millioner kroner.



DRIFT



KREATIVE STATENS VEGVESEN:

Her kommer «ny» E16 om fem måneder

På disse gjengrodde stier skal det på fem måneder bygges en 700 meter lang omkjøringsveg for den stengte Nestunnelen på E16 i Hole i Buskerud

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD

Statens vegvesen kan også finne kreative løsninger når uforutsette ting skjer, sier avdelingsdirektør Hans Jan Håkonsen i Buskerud. En hurtigarbeidene gruppe ved avdelingskontoret i Drammen kom etter få dagers idédugnad opp med det spreke forslaget som nå skal gjennomføres i ekspresstakt.

Seksjonsleder Tore Braaten tar Veggen og vi med på en spasertur i de naturskjønne omgivelsene i åssiden ovenfor Tyrifjorden der den nye omkjøringsvegen skal trylles fram på kort tid. Da det tidligere i år ble oppdaget alvorlige betongskader i Nestunnelen måtte E16-tunnelen stenges omgående. Siden mars har trafikken mellom Bærum og Ringerike blitt ledet på den 8,5 km lange gamlevegen gjennom Nes til plage og irritasjon for lokalbefolkningen.

Omkjøringsvegen som midt på 1980-tallet ble erstattet med ny E16 fra Sollihøgda til Sundvollen egner seg slett ikke for europavegtrafikk med ÅDT på godt over 11 000 biler.

– Til tross for at vi gjorde en rekke straktiltak for å bedre trafikksikkerheten langs gamle E16 innså vi raskt at det måtte gjøres noe ekstra for å bedre

forholdene med tanke på at E16-tunnelen kan bli stengt i nærmere halvannet år, sier Braaten.

– Samferdselsdepartementet og vegdirektøren har gitt grønt lys for løsningen

Statens vegvesen kan også finne kreative løsninger når uforutsette ting skjer

med å bygge om en gammel, nedlagt drifts- og anleggsveg til omkjøringsveg. Den skal stå ferdig i oktober i år, forteller avdelingsdirektør i Statens vegvesen Buskerud, Hans-Jan Håkonsen. Han berømmer alle involverte for stor kreativitet og innsats for å komme opp med denne straksløsningen som vil se dagens lys om vel fem måneder.

UTBYGGING:

TEKST Kjell Wold

1,7 milliardar til Fosenhalvøya

Fylkesvegar på Fosenhalvøya i Trøndelag skal utbetrast for 1,7 milliardar kroner. Vegane på Fosenhalvøya blir tryggare og transporten meir effektiv, seier samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa. Fosenpakka omfattar tre delpakker fordelt på 17 ulike fylkesvegprosjekt som lokale styresmakter har sett i prioritert rekkefølge. Pakka skal finansierast ved ein kombinasjon av fylkeskommunale midlar og bompengar. Fosenpakka omfattar fv. 717

Sund-Bradden, fv. 715 Vanviken-Olsøy, fv. 715 Vanvikbakkene, fv. 710 Ingdal-Valset, fv. 715 Rørvik, fv. 715 Rørvik-Vanviken, fv. 715 Olsøybakkene, fv. 715 Haugsdalen-Rødsjø, fv. 715 Rødsjø-Krinsvatn, fv. 715 bru over Krinsvatn, fv. 717 Bradden-Stadsvygd-Rørvik, fv. Kringsvatn-Årnes, fv. 710 Brekstad-Botngård, fv. 719 Botngård-Krinsvatn, fv. 715 Reppekleiv-Årgård, fv. 14 Roan-Reppekleiv og fv. 193 Verrabotn-Meltingen.

Debatt!

Den eksisterende finansieringsmodellen gjennom årlige statsbudsjett er en av de mest opplagte strukturutfordringene.
Amund Lie og Per Kristen Mydske

► **KRONIKK:**

På rett veg i samferdselspolitikken?

Den offentlige debatten om vei- og jernbanepolitikk dreier seg ofte om penger.



Amund Lie
forsker ved Institutt for statsvitenskap ved Universitetet i Oslo

Per Kristen Mydske¹
professor i statsvitenskap ved Universitetet i Oslo

For lave bevilgninger fremheves som selve årsaken til manglende kapasitet, dårlig kvalitet og dermed ineffektiv avvikling av trafikken. Men løsningen handler om mer enn økte bevilgninger. Etter to tiår med reformer er det god grunn til å stoppe opp og vurdere i hvilken grad valgte organisasjonsformer tjener sine mål.

DAGENS ORGANISERING av sektorene vei og jernbane er et produkt av en rekke reformer de siste 10-15 årene som reflekterer et nyliberalt perspektiv: fristilling, oppsplitting av funksjoner og roller samt større vekt på bedriftsøkonomiske mål. I likhet med jernbanepolitikk handler veipolitikk først og fremst om å sikre infrastruktur av god kvalitet. Infrastrukturen på jernbanen er statlig styrt, mens veipolitikken er oppdelt i kommunale, fylkeskommunale og statlige oppgaver. Dessuten finansieres noe av veinettet gjennom bompenger, mens infrastrukturen på jernbanen finansieres via statsbudsjettet. Veipolitikken er derfor mer sammensatt enn jernbanepolitikken.

ORGANISASJONSREFORMENE i veisektoren avspeiler en klar politisk desentralisering og fristilling: forvaltningsreformens overføring av vei fra staten til fylkeskommunen (2010), samt reformen (2003) hvor produktivitet og effektivitet i Statens vegvesen ble konkurranseutsatt. På jernbanesiden skilles det gjerne mellom ansvaret for infrastruktur (Jernbaneverket), tilsyn (Jernbanetilsynet) og transportutøvelse (NSB AS, Flytoget AS osv.). På vegsiden er ansvaret for infrastruktur forankret i Statens vegvesen, mens transportutøvelsen skjer hovedsakelig via ikke-offentlige aktører. Dessuten ivaretar Statens vegvesen tilsyn med trafikanter. Det finnes imidlertid ikke noe eget vegtilsyn for veginfrastruktur.



FOTO: HAKON AURLIEN

Jernbaneverket og Statens vegvesen er forvaltningsorganer direkte underlagt politisk styring fra statsråden. For Samferdselsdepartementet er terskelen formelt sett høyere for å gripe inn i det statlige aksjeselskapet NSB AS enn forvaltningsorganene Statens vegvesen og Jernbaneverket. Organiseringen har derfor stor innvirkning på styringsvilkårene.

SAMFERDSSELSDEPARTEMENTET spiller en stadig mer krevende overordnet koordineringsrolle i transportpolitikken. Direktoratet for forvaltning og IKT skrev nylig i sin rapport at departementet måtte fokusere mer på langsiktigheten i politikkutforming og sikre mer integrering i sitt eget departement på tvers av funksjoner og transportsektorer. Dessuten ble det lagt vekt på at Samferdselsdepartementet er relativt lite som departement. Det kan tyde på at det er behov for mer overordnet og strategisk analysekapasitet. Planleggingsutfordringene er også store i vegpolitikken når ulike forvaltningsnivåer og geografiske grenser må krysses. I tillegg er samferdsel eksempel på et politikkfelt med svært høy oppmerksomhet i media, noe som skaper ytterligere press på departementet. Det er en utbredt oppfatning at vei- og jernbanesektoren ikke fungerer slik den skal og at målene ikke nås. Er dette kun et driftsproblem eller er det også et strukturproblem? Mye taler for at det er begge

del. Som driftsproblem kan løsningen skje i form av mer penger, noe som opplagt er viktig. Men det er ikke tilstrekkelig. For eksempel vil en kraftig befolkningsvekst rundt de store byene føre til en tilsvarende vekst i transportbehov. Som strukturproblem er behovet og problemet større og mer omfattende enn den daglige driften.

STRUKTURPROBLEMER må kobles til fremtidens utfordringer og trafikkbehov. Slike problemer krever langsiktige og helhetlige løsninger. Hvis organisasjonsformene har vært ute av stand til å løse driftsproblemene, vil de komme enda mer til kort overfor strukturproblemene. Mye tyder på at det er de langsiktige utfordringene knyttet til transportstruktur, i skyggen av den daglige debatten om veistandard og punktlighet, som er mest krevende. Den eksisterende finansieringsmodellen gjennom årlige statsbudsjett er en av de mest opplagte strukturutfordringene. Finansminister Sigbjørn Johnsen mener at lånefinansiering er helt unødvendig når Norge har oppsparte midler. Dessuten legger han vekt på at det er mulig å tenke langsiktig innenfor dagens modell. Imidlertid har langsiktighet etter opposisjonens syn nettopp vist seg vanskelig slik finansieringen er organisert i dag. Forskerne Sverre Knutsen og Knut Boge legger også vekt på at veiutbygging i Finansdepartementet først og fremst har blitt betraktet

som utgifter snarere enn som investeringer for fremtiden. Tidsperspektivet på lønnsomhet har også muligens vært for snevert. I et strukturperspektiv spiller også Jernbaneverket og Statens vegvesen viktige roller. For det første er dette et spørsmål om hvor kort eller stor avstand det skal være mellom departementet på den ene siden og Jernbaneverket og Statens vegvesen på den andre siden. Dette handler om den klassiske avveiningen mellom politisk styring og administrativ handlefrihet. Nyliberalt inspirerte reformer har gjennom fokus på deloppgaver, lønnsomhet og konkurranse gjort den tradisjonelle balansen mellom politikk og administrasjon enda vanskeligere å ivareta. For det andre er det et spørsmål om Jernbaneverket og Statens vegvesen skal være to separate organisatoriske enheter eller om de skal integreres innenfor rammene av en og samme organisasjon. Dette er viktige prinsipielle spørsmål som politikerne gir ulike svar på.

KRF ØNSKER for eksempel å slå sammen Jernbaneverket og Statens vegvesen til en organisasjon samt at de får mer handlefrihet. Inspirasjon her er den svenske modellen hvor Trafikverket koordinerer forvaltningen av infrastruktur for veg, bane, luft og sjø. I et foredrag nylig påpekte siviløkonomen Matz Sandman at det ikke er noe i veien for å kople disse sammen, men at «det viktigste er frikobling fra dagens budsjettssystem», som vil innebære en foretaks- eller selskapsform. Valg av organisasjonsform vil imidlertid kreve en grundig analyse av styrker og svakheter ved ulike alternativer. Det er ikke gitt at det kun finnes en riktig organisasjonsform. Uansett valg av organisasjonsform må den ivareta viktige hensyn som langsiktighet, forutsigbarhet og koordinering. ■

Basert på to kapitler i boken «Forretning eller fordeling? Reform av offentlige nettverkstjenester», Dag H. Claes og Per K. Mydske (red. 2011), Universitetsforlaget, Oslo.

LESERBREV

Send inn ditt innlegg til vegenogvi@vegvesen.no

SLURVETE ARBEIDSSKILTING

Jeg kjørte fra Arendal til Trondheim 4.-5. mai. Jeg tror jeg var kommet til Sør-Trøndelag da det hendte. Jeg kjørte i 70-sone, og så et 50 og et 70-skilt rett foran. Det så ut som de sto ved siden av hverandre, men 50-skiltet sto nok en 6-8 meter lengre mot nord.

70-SKILT. Det var ingen arbeidsvarsling eller annen forklaring på fartsnedsettelsen.

Etter en stund passerte jeg et permanent 70-skilt, så et nytt 70-skilt, og jeg tror også et tredje 70-skilt. Ingen av dem var tildekket.

HINDER. Da oppdaget jeg en ryddegjeng utenfor veggrofta, et godt stykke utenfor vegbanen. Deretter kom et nytt 70-skilt, og jeg trodde at nå var jeg forbi «trafikkhin-

drene». Plutselig kom en mann løpende mot meg i en sving for å stoppe trafikken, der sto en vegarbeidsmaskin halvvegs ut i kjørebanelen. Det gikk godt, heldigvis.

LIKEGLAD. Jeg kom nå til et nytt 70-skilt, og så et slutt på 50-skilt – som betyr 80. Deretter viste permanente 70-skilt igjen hvilken sone jeg var i. Jeg går ut fra at de



FOTO: KNUT ØPEIDE



TUNNELER:

552

kilometer av dagens riksvegnett går i tunnel. Det er fordelt på 476 tunneler som varierer i lengde fra 15 til 24 500 meter.

MIDTREKKVERK:

715

kilometer midtrekkverk gjenstår etter planen å bygges på norske riksveger i perioden 2014 til 2023, framgår av Stamnettutredningen.

VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

Bråstoppene dreper!

Selv om vi gjør alt vi kan på alle områder, er det fortsatt den enkelte sjåfør som har ansvaret for å bestemme farten.

«**D**et er ikke farta, men bråstoppene som dreper.» Noen av oss er gamle nok til å huske Stutum, gestaltet av skuespilleren Bjørn

Sand, si dette – og mange nordmenn nikket enig. Og på en måte er det jo sant. Det er den gående eller syklendes brutale møte med bilen eller kjøretøyets harde møte med andre kjøretøyer eller omgivelsene som er den direkte årsak til død eller skade. Men det er vi som sjåfører som bestemmer om det blir et møte og hvor hardt det blir.

De som har en krevende jobb med å være tidlig på ulykkessteder forteller at mennesker kan se nærmest uskadd ut etter kollisjoner for deretter å dø kort tid etter.

DET BESTEMMER VI gjennom hvor fort vi kjører. Og det bestemmer vi – og vi alene – hele tiden. Statens vegvesen,

Vi vet at i rundt halvparten av dødsulykkene i trafikken er for høy fart en medvirkende årsak.

kommunen eller politiet har bestemt den maksimale tillatte hastigheten, men vi og vi alene bestemmer hvor fort vi kjører.

ALLE I STATENS VEGVESEN vet at jeg ikke påpeker dette for å fraskrive oss som etat ansvar. Vi har et klart ansvar for å tilrettelegge for at trafikken skal bli så sikker som mulig, gjennom kontroll av kjøretøyer, ved å sørge for en best mulig trafikkopplæring, vedlikeholde vegnettet, en god drift og bygging av veger. Men selv om vi gjør alt vi kan på alle områder, er det fortsatt den enkelte sjåfør som har ansvaret for å bestemme farten.

MEN DET ER ET FAKTUM at for mange kjører for fort og altfor mange kjører «litt for fort». Det er farlig. Vi vet at i rundt halvparten av dødsulykkene i trafikken er for høy fart en medvirkende årsak, og i rundt en tredjedel av ulykkene er «litt for høy» fart medvirkende årsak. Mye av dette skyldes ikke bare at ulykker skjer fordi farten er for høy, mange av de alvorlige skadene og død skyldes at kroppens tåleevne overskrides.

DE SOM HAR EN KREVENDE JOBB med å være tidlig på ulykkessteder forteller at mennesker kan se nærmest uskadd ut etter kollisjoner for deretter

å dø kort tid etter. Da har bilbelte og annet sikkerhetsutstyr berget kroppen, men ikke livet. Indre organer er ødelagt, kanskje revet løs av de sterke kollisjonskreftene. Med en virkelig «bråstopp» sier statistikken at risikoen for at dette skjer øker dramatisk når farten er mer enn ca. 70 km/t, og dette skjer selv om du er godt sikret av bilbelte og airbag.

VI HAR EN STOR OPPGAVE i å informere og motivere til å dempe farten. Ikke minst når bilene stadig blir sikrere, er det lett å tro at sjåfør og passasjerer blir «udødlige». Men vi vet at det ikke er slik. Kroppen og kroppens tåleevne er stadig den samme – like god – og like dårlig som før.

DERFOR MÅ VI NÅ FRAM med våre viktige budskap i fartskampanjen. Om viktigheten av å følge fartsgrensene, om kroppens skjørhet og den enkeltes ansvar om å tilpasse farten etter forholdene. Som ansatte i den virksomheten som tar innover seg et stort ansvar for trafikksikkerheten i Norge, forventer jeg at alle går foran som gode eksempler, både i trafikken og i den viktige diskusjonen med folk flest – om trafikksikkerhet og om fart og fartsgrensener. ■



Vegdirektør: Terje Moe Gustavsen

ANSATTE SVARER:

Hva gjør du i dag, eksregionvegsjef?

ANDREAS SETSAA

Eksregionvegsjef i Region sør

– Jeg har nå tiltrådt en funksjon i Vegdirektoratet for å jobbe med NTP 2014-2023 med hovedvekt på post 23 Drift og vedlikehold. Inngår således i NTP-staben i Vegdirektoratet hvor jeg i snitt vil være tre dager i uken, mens resten av NTP-jobben utføres fra hjemmebasen ved avdelingskontor for Vest-Agder på Rige i Kristiansand.



OLE CHRISTIAN TORPP

Eksregionvegsjef i Region vest

– Jeg har vært heldig og kommet inn i etatsprogrammet «Moderne vegtunneler» og jobber sammen med fagfolk som kan utrolig mye. Det er inspirerende og fantastisk alltid å kunne få bistand. Tunnel som fagområde er ikke bare geologi og geoteknikk, men mye annet som trafikkteknikk og trafikksikkerhet, estetikk og miljø, armering og betong, elektro, radio og bro og mye mer. Det er fint å jobbe i en virksomhet hvor kollegaene er rausere med å dele sine kunnskaper.



OLAV ELLEVSET

Eksregionvegsjef i Region vest

– Jeg sluttet som regionvegsjef for å lede prosjektet Ferjefri E39 Kristiansand-Trondheim på heltid. Det er et grensesprengende prosjekt der vi utvikler ny og ekstreme bruløsninger over, i og på vannet for de fjordene som gjenstår på E39, utreder ulike effekter for samfunnet, ser på potensialet for at konstruksjonene kan brukes til å produsere kraft fra vind, strøm eller bølger, og ser på hvilke gjennomføringsstrategier og kontraktsformer som kan være hensiktsmessige for et slikt megaprojekt.



ELISABETH SCHJØLBERG

Eksregionvegsjef i Region midt

Leder av forretningsområdet Samferdsel og infrastruktur i konsultantselskapet Multiconsult med over 1000 ansatte. Den tidligere regionvegsjefen i Statens vegvesen Region midt jobber ved firmaets hovedkontor i Oslo. Hun er involvert i planlegging og prosjektering av veier, flyplasser, jernbanelinjer, havner og annen teknisk infrastruktur. Kilde: www.multiconsult.no



DU ER VELKOMMEN TIL Å SI DIN MENING Hovedinnlegg: Maks. 4000 tegn inkl. mellomrom. Replikk: Maks 2 500 tegn inkl. mellomrom. Underinnlegg: Maks. 1000 tegn inkl. mellomrom. Sendes til vegvesen@vegvesen.no. Om du har spørsmål, ta gjerne kontakt med redaktør Mark S. Berger, mark.berger@vegvesen.no, eller tlf. 22 07 36 93

fleste som jobber på vegen selv har førerkort, og kjenner betydningen av skiltene. Hvorfor er de så likeglad med hva de setter ut på vegen? Hvorfor ikke ta en kjøretur gjennom området etter at skiltene er satt opp for å se hvordan det oppleves for trafikantene?

INGENTING SKJER. Det er myndig-

hetenes beskjed til oss om hvordan de vil vi skal oppføre oss, og det må være enstydig, og riktig slik vi lærer å forstå skiltene når vi tar førerprøven. Og hvorfor skilte ned så lange strekninger der ingenting skjer? Det er ødeleggende for vår respekt for skiltingen. Dette er ikke et enestående eksempel. Permanent skilting er stort sett bra

og fornuftig, men arbeidsskilting er mange ganger veldig forvirrende.

Tore Kjell Fløystad, Arendal



Styrer på gyngende grunn

Terje Moe Gustavsens besetning setter sjøbein i Færderseilasen. Nå skal de prøve å styre like godt til vanns som til lands.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

KLARE FOR FÆRDER'N: Fra venstre Erik Lindgreen (Region øst), Finn Harald Amundsen, Sigurd Olav Olsen, Terje Moe Gustavsens og Bodil Rønning Dreyer fra Styringsstaben i Vegdirektoratet.





«**M**on tro om det er bedre å seile i en sprøkin holk på Mjøsa framfor å seile med Terje Moe & Co? De har muligens god trening i å være i smult farvann og takler at det bølgjer rundt dem. Men det er tross alt med fast grunn under føttene.

Nå gjør de seg klar til å delta i Færder'n: Vegdirektøren, Sigurd Olav Olsen, Finn Harald Amundsen og Bodil Rønning Dreyer fra Styringsstaben i Vegdirektoratet – og Erik Lindgreen fra Region øst – er alle i samme båt. Noen er gjengangere i Færder'n og har lang erfaring i å være på gyngende grunn.

– I tillegg til at de fleste her har seilt i mange år, har vi et stort fortrinn ved å være flere fra Styringsstaben. Der er det ingen frivillighetskultur, alle gjør som de får beskjed om. Og det er bare én som bestemmer, og det er meg, sier skipper Sigurd fornøyd.

Om bord har nemlig vegdirektøren vikeplikt for

skipperen. Det går etter rang, og Terje eier en mindre andel i båten enn Sigurd.

Om de ikke ligger i hardtrening, så prøver de å få noen timer på fjorden før seilasen. Denne kvelden er det fullskala øvelse, i hvert fall inkludert bespising. De har knapt kommet om bord før Terje, for anledningen skutas byssegutt, disker opp med sjømat i form av cheeseburgere og Bris.

– Å spise er viktig for lagånden, smiler skipper Sigurd, vel vitende om at det viktig å ha lettmatrosene på sin slagside for å unngå mytteri.

Når besetningen er mett og fornøyd og ikke lenger fortøyd, seiler de av sted. På kveldens trening skal de øve på å slå.

– Når en seiler mot vinden må en skifte kurs. Det må gjøres effektivt så en ikke taper for mye tid på å vende, forklarer Sigurd.

Han kan for øvrig ikke se noen svakheter ved mannskapet. Siden de fleste har seilt en del før, er det viktigste er å bli enige om oppgaver.

Sjøsyke er angivelig et ukjent begrep. Så da er det bare å krysse fingre og bølgjer – og håpe at ferden til Færder går bra. Og at de slipper å kaste opp med rev i seila. ■

- 1) PÅ NETT: Full kontroll på Statens vegvesen under dekk
- 2) MATSERVERING: Vegdirektøren får matserveringen vel i havn
- 3) PÅ BØLGELENDE: Skipper Sigurd Olav Olsen og vegdirektør Terje Moe Gustavsen
- 4) REV I SEILA: Tautrekking ombord
- 5) STØ KURS: Erik Lindgreen gir Bodil Rønning Dreyer tips om hvordan en får vind i seila.





Nasjonale turistveger sette

Statens vegvesen bruker rundt to milliarder kroner på 18 Nasjonale turistveger i perioden 1994 – 2020. I tillegg kommer 1,4 milliarder fra regionale og private aktører. Med det beste kongeriket har av natur – i kombinasjon med dristig arkitektur – setter turistvegene spor fra vår tid. Dette skal gi flere turister og blåse liv i bygde-Norge.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

► Les mer: turistveg.no

► Les mer: vegvesen.no/nasjonaleturistveger

ENORM INTERESSE

Alt fra Wallpaper til Dagens næringsliv har skrevet side opp og ned om turistvegene. Et tysk nettsted for arkitektur og design publiserte nylig over 30 sider turistvegarkitektur. Senest i slutten av mai var assisterende prosjektleder Per Ritzler vert for 10 utenlandske journalister på en pressetur til Steilneset i Vardø i regi av UD.

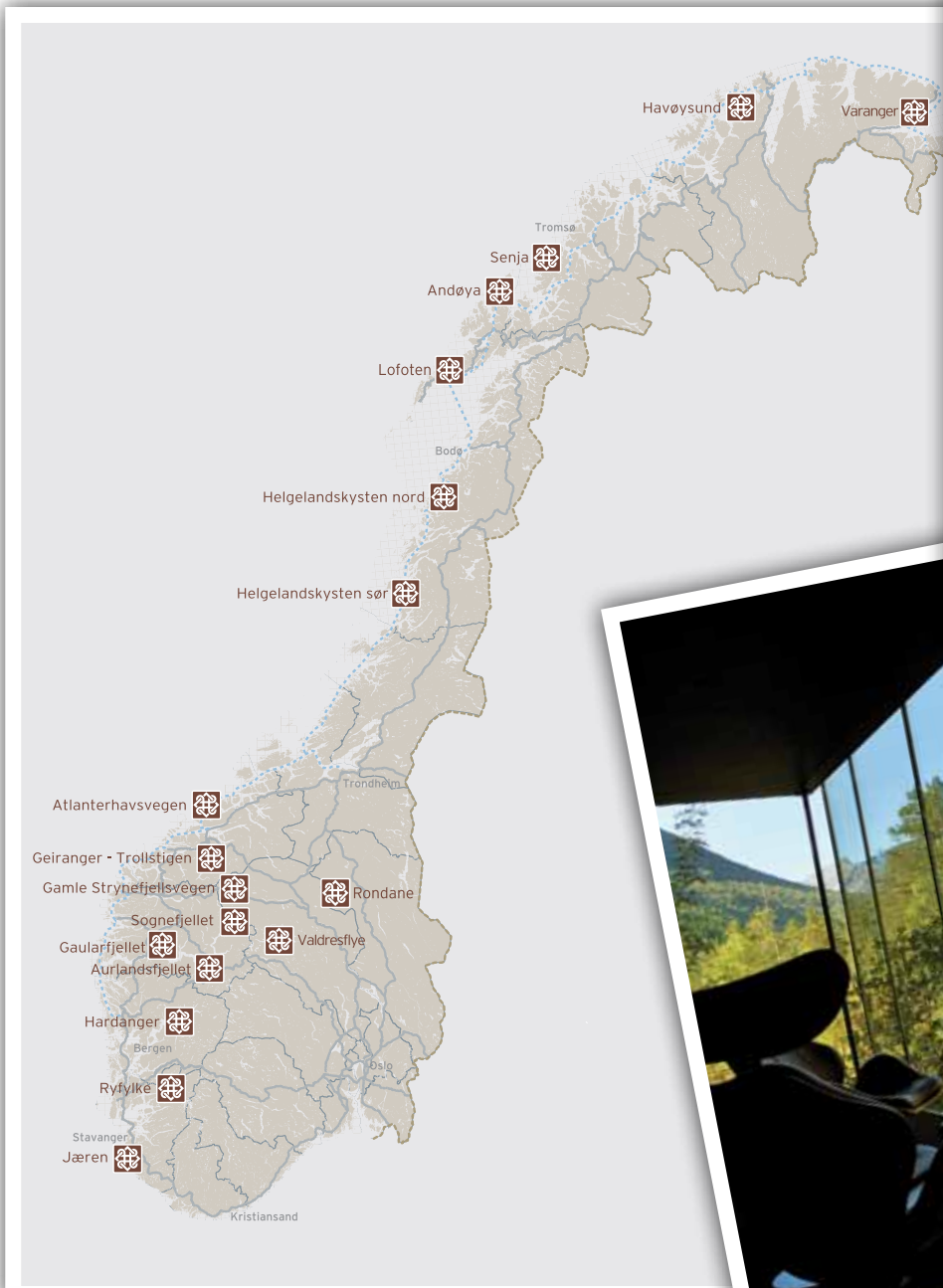
- Det er en enorm interesse for turistvegene, ikke minst i utlandet. Artiklene som skrives både her i Norge og i utenlandsk presse har en omtaleverdi på flere titalls millioner kroner, sier Ritzler.

- Jeg føler meg privilegert og stolt som får lov til å reise rundt og fortelle om turistvegene. Folk blir begeistret når de hører at det er Statens vegvesen som gjør dette. I fjor skulle jeg holde et foredrag på ti minutter på EXPO i Shanghai, men de kinesiske journalistene var så interesserte at vi hadde over en time – med forelesing og eksklusive intervjuer. Blant annet av et nettsted med 300 millioner lesere! (Skulptur av Knut Wold langs Nasjonal turistveg Sognefjellsvegen. Foto: Werner Harstad)



Fikk reiselivspris

Ett av målene med attraksjonen Nasjonale turistveger er å bidra til næringsutvikling. Ved Gudbrandsjuvet langs turistveg Geiranger - Trollstigen har Knut Slinning bygd Juvet landskapshotell - med bistand til planlegging fra Statens vegvesen. Arkitektene Jensen & Skodvin ønsket å lage et landskapshotell som gikk i ett med naturen. Resultatet ble sju kuber - som har skapt stor interesse i utlandet - og som ble tildelt Reiselivsprisen 2010. (Foto: Steinar Skaar)



r spor

Hilsen fra UD

- UD og utenriksstasjonene bruker Nasjonale turistveger aktivt i sitt arbeid med å presentere Norge internasjonalt. De gir et bilde av det moderne Norge – med spennende arkitektur i storslagen natur. Vi opplever en stor interesse for turistvegene i utlandet – ingen andre land har noe tilsvarende.

- Eva Moksnes Vincent, seniorrådgiver i Kulturseksjonen i Utenriksdepartementet

Servicebygg langs Nasjonal turistveg Lofoten.
Arkitekt: Manthey Kula as
©Photo: Paul Warchol Photography



På fire millioner frimerker

Til sammen er det utgitt over fire millioner frimerker fordelt på fire motiver fra turistvegene. Her fra turistveg Helgelandskysten nord. (Foto: Werner Harstad)



Stegastein – det mest viste motivet fra Norge



Stegastein på Aurlandsfjellet var det motivet som ble mest brukt til å illustrere Norge i utlandet i 2008. (Foto: Bjørn Andresen)

Fra Trollstigen. (Foto: Per Ritzler)



Hvilestue for syklistar – fra Lofoten – (Foto: Steinar Skaar)



Vil ha brillefin reklame

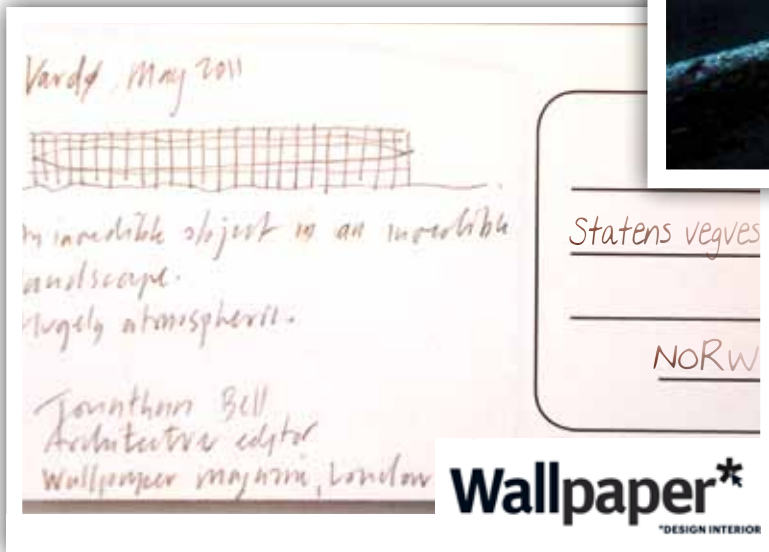
Også et reklamebyrå for solbriller har fått øynene opp for turistvegene. Her er utdrag fra en e-post: «The images you have up on the Tourist Route website are fantastic». «We are very excited about using Norway in our global marketing communications».

Heksekunst årets høyde- punkt

Statens vegvesens mål er å ha minst et kunstverk langs hver turistveg – et verk som er karakteristisk for strekningen. I forbindelse med Nasjonal turistveg Varanger åpner HM Dronning Sonja den 23. juni et minnesmerke i Vardø over trolldomsprosessene i Finnmark. Det er til minne om de 91 menneskene som ble dømt og henrettet i Finnmark for trolldom på 1600-tallet - og dagens overgrepsofre. Kunstverket er gitt av den verdenskjente kunstneren Louise Bourgeois, mens en av Europas mest kjente arkitekter, Peter Zumthor, er mannen bak bygningene.

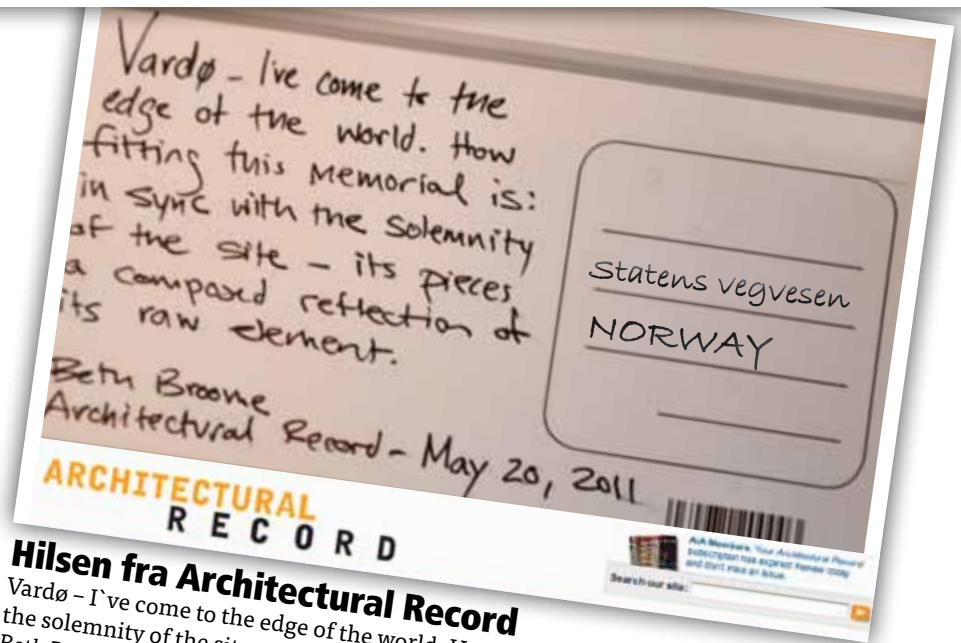


(FOTO: BJARNE RIESTO)



Hilsen fra Wallpaper – et av verdens mest anerkjente design- og arkitekturmagasinet

An incredible object in an incredible landscape. Hugely atmospheric.
Jonathan Bell, Architectur editor, Wallpaper magazine, London



Hilsen fra Architectural Record

Vardø - I've come to the edge of the world. How fitting this memorial is: in sync with the solemnity of the site - its pieces a composed reflection of its raw element.
Beth Broome, Architectural Record



25.000 turistvegbøker

«Detour - Arkitektur og design langs 18 Nasjonale turistveger i Norge» har både norsk og engelsk tekst, og finnes også i en kinesisk versjon som ble lagd til verdensutstillinga i Shanghai i 2010. Fåes kjøpt i bokhandelen (Press forlag).



I 20.000 blogger

«This is amazing! Architectural elements were built in nature to allow visitors better and safer views and experiences. The manmade elements match the natural environments so well. You can see more at the National Tourist Routes in Norway site. (Definitely putting Norway on the travel list...)»
<http://currently-coveting.blogspot.com/2011/04/wanderlusty.html>
(Fra venterom på Jektvik ferjeleie på Helgelandskysten. (Illustrasjonsfoto: Henriette Erken Busterud))



Smakfulle turistveger

(FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD)

Nå skal det smake godt å reise langs de Nasjonale turistvegene. Håpet er å erstatte biffsnadder og burgere med lokale råvarer og kortreist mat langs hver strekning. God mat skal heve opplevelsen for turistene og gi mer penger i kassa til bedriftene. For å få til dette er det startet et treårig prosjekt om "Mat langs nasjonale turistveger" som ledes av Egil Ørjan Thorsen. Landbruks- og matdepartementet står i spissen for prosjektet, men Statens vegvesen har også bidratt med midler.

Brødbaker Morten Schakenda fra Lom har mange boller i luften og selger bakverk som varmt hvitebrød. Han ble hentet inn til et inspirasjonsseminar for matfolk langs turistveg Geiranger - Trollstigen. Der ble alt fra vertskap og kokker til produsenter av sjokolade og syltetøy rørt sammen for å dele erfaringar. - Det enkleste er ofte det beste, ikke dill for mye. Tenk enkelt og bruk lokale råvarer av høy kvalitet, oppfordrer Schakenda - akkompagnert av fresende kje og klippfisk. Det handler om å være raus, og unne naboen litt. Send kundene videre, så sender naboen gjester til deg neste gang. Det tjener alle på, sier Schakenda.



Hilsen fra Seoul

Det finnes også underjordiske turistveger - på T-banen i Seoul, noe den norske ambassaden der har sørget for. (Foto: Linn Helen Kornerud)



Gult er kult – også på toalettet...

Toalettene langs turistvegene er i ei klasse for seg - her fra Nasjonal turistveg Hardanger. (Foto: Jiri Havran)



Utstillinger verden rundt

Over 100.000 har sett utstillinga «Detour» som blant annet ble vist i Berlin og New York. Turistvegene har også satt sine utstillingsspor på EXPO i Shanghai, i Strasbourg og i New Dehli. I høst åpner ei utstilling i København, deretter står Beijing for tur. Neste år åpner ei utstilling på Arkitektmuseet i Oslo. (Fra Nasjonal turistveg Atlanterhavsvegen. Foto: Helge Stikbakke)



Turistveger i Norge rundt!

Vegvesenets anlegg langs Nasjonal turistveg Geiranger - Trollstigen blir kulisse for fredagens Norge rundt!

(FOTO: PER KOLLSTAD)

Klar for nytt samfunnsoppdrag

- Oppgåva som regionvegsjef i Statens vegvesen oppfyller alle dei måla eg har sett meg om eg ein gong skulle forlate jobben som brannsjef i Bergen, seier Helge Eidsnes.

TEKST OG FOTO GEIR BREKKE

01 **Kvifor blir du regionvegsjef?**
Eg sette tre krav til byte av jobb. Først og framst ønskjer eg å leia ei verksemd med eit sentralt samfunnsoppdrag. Det må vera dyktige gode kolleger som eg har det kjekt i lag med. Og det må vera ei verksemd som eg likar å identifisera meg med.

Alle tre krava blir oppfylte no. Eg veit at det er høg kompetanse i etaten. Statens vegvesen har eit godt rykte blant folk flest. Mange har oppfatningar om Vegvesenet, og det er bra. Det hadde vore eit problem om det motsette var tilfelle, seier Helge Eidsnes på kontoret sitt i tredje høgda i den vakre hovudbrannstasjonen ved Store Lungegårdsvann, som blir rekna som eit av byen sine signalbygg frå dette tusenåret. Ulriken ragar mot himmelen i andre enden av vatnet, byggjekranene er i full sving med nye prosjekt i grannelaget. Men ingen ny europaveg er på teiknebrettet ved Nygårdstangen. Brannsjefen spring frå møte til møte når det ikkje er utrykkingar som er så store at han går inn i rolla som operativ leiar ute i felten. Det har han gjort ofte i dei 18 åra som brannsjef.

02 **Blei du oppmoda om å søkje jobben som regionvegsjef?**

Eg stortrivast i brannsjef-stillinga og har ikkje vore på jobb jakt. Du kan seia det slik at eg ikkje les stillingsannonser, og var såleis først heller ikkje merksam på at regionvegsjefstillinga var ledig. Men undervegs kom det ein søknad frå meg også, seier brannsjefen, som alt har vore innom både etats- og regionleiar møta. Møte med delar av organisasjonen har stadfesta det gode inntrykket han har hatt av Statens vegvesen frå før. Han er på plass i ny jobb frå 8. august.

03 **Du kjem til ein stor tunnelleigar. Er vegtunnelane våre**

godt nok utrusta til å redusera skadeomfanget ved t.d. ein bussbrann – eller må vi setja vår lit til innsatsen frå brannkorpset?

Her treff du meg midt i svingdøra. Men det er mange som har spurt meg om dette etter at eg fekk jobben i Statens vegvesen, vedgår Eidsnes. Jamvel om det er lite sannsynleg at ein så alvorleg ulykke skal skje, er det klart at konsekvensane kan bli store når det først skjer.

Nei, vi kan ikkje basera oss på brannvesenet åleine. Dei viktigaste mottrekka er dei tiltaka vi kan gjera på førehand, seier Eidsnes, som heldt ein høg og klar profil på branntryggleik i tunnelane i heimbyen då diskusjonen gjekk på det heitaste for kring 15 år sidan.

Han oppsummerar slik: Det blei brukt over 100 mill. kr. på brannsikring av tunnelane i Bergen på slutten 90-talet, etter krav frå brannvesenet, med direktoratet i ryggen.

Eg har vore med på fleire ulykker og brannar i tunnelar og fått stadfesta at brannsikringa fungerer. Det redda liv og verdiar med dei sikringstiltaka som blei sette i verk i Bergen. Men det kostar å halda desse tiltaka vedlike, det kostar å drifta anlegga og det må til utskifting og fornying for å halda oppe sikringsnivået i tunnelane.

04 **Kva ser du som den største utfordringa for Statens vegvesen på Vestlandet i åra som kjem?**

Trafikksikring og vedlikehald av vegnettet står sentralt. Det ligg arbeid i lang tid med å ta att etterslepet på vegane. I vår region har vi viktige oppgåver både i by og land, som til dømes ein god infrakstruktur i distrikta. I byane Bergen og Stavanger har vi særlege utfordringar i bytrafikken, ikkje minst med bylufta, seier Eidsnes, med kontor rett under inversjonslok-

ket som periodevis gjer det utriveleg i botnen av Bergensdalen delar av året.

Så har vi dei store vegprosjekta som må finna si løysing i åra som kjem. Til dømes Ryfast og Rogfast i Rogaland, E16 over Filefjell, nytt Sotrasamband og E39 Osvegen i bergensområdet. Eidsnes nemner og utgreiingsprosjektet for ferjefri E39, som blir styrt av forgjengar Olav Ellevset. - Spenstige idear, seier brannsjefen om dette arbeidet.

Men ingen av desse fire områda kan nedprioriterast. Dei er ein del av det oppdraget Statens vegvesen har fått ansvaret for.

05 **Har du permisjon frå brannvesenet når du etter ferien blir regionvegsjef?**

Eg søker ikkje permisjon. Eg er heilt trygg på at jobben som leiar i Statens vegvesen er den rette for meg no. Sjølv om eg trivast svært godt som brannsjef ser eg endå større utfordringar i å vera sjef for veg- og trafikketaten på Vestlandet. Det ville og vore feil overfor Bergen brannvesen – det å setja dei i ein venteposisjon med etatsleiar. Dei er i full gang med tilsettingsprosessen etter meg. Slik må det vera.

06 **Kva trivast du med på fritida?**

Vi er fem i familien, som sjølv sagt er pillaren når arbeidsdagen er over. Å følja opp ungane på fritida har alltid vore viktig, ikkje minst fotballen i Åsane IL.

Elles har familien hus og båt, hytte både ved sjøen og i fjellet nord om verdas lengste flytebru utan sideforankring. Eine hytta ligg så vidt på sognesida av fylkesgrensa. Han kjenner Hordaland godt gjennom oppgåvene i brannvesenet og morslekta er frå Naustdal i Sunnfjord, der han har vore mykje i oppveksten.

FAKTA

Helge Eidsnes (48)

Født: 4. november 1962 i Bergen
Sivilstatus: Gift, tre barn

UTDANNELSE:

Norges tekniske høgskole:
Trondheim 1981-85
Sivilingeniør, marinteknisk avd.

Norges handelshøyskoles kursvirksomhet (NHHK):
Bergen 1988-90
Bedriftsøkonom 1989
Foretaksøkonom 1990

STØRRE KURSER/PROGRAM:

Forsvarets høgskole:
Oslo 2009
Sjefskurs (hovedkurs 12 uker), med særskilt fokus på forsvarspolitik, offentlig virksomhet, EU og transatlantiske forbindelser

AFF:
Solstrand 1995
Utviklingsprogram for yngre ledere (4 uker)

Beredskapsarbeid brann- og redningstjeneste:
Norge, Danmark og USA 1991-2009
Samfunnsikkerhet og beredskap generelt og med spesialisering innen organisering og ledelse av store brann- og redningsaksjoner samt oljevernaksjoner.

YRKESPRAKSIS:

1985 - 1990: Inocean Construction A/S
1985 - 1989: Prosjektingeniør
1989 - 1990: Senior prosjektingeniør

1991 - 2011: Bergen kommune / Bergen brannvesen
1991: Overingeniør
1992: Sjefingeniør
1993 - d.d.: Brannsjef i Bergen

Du kan seia det slik at eg ikkje les stillingsannonsar, og var såleis først heller ikkje merksam på at regionvegsjefstillinga var ledig.



NY REGIONVEGSJEF: - Eg har hatt ei storarta tid som brannsjef i Bergen, seier Helge Eidsnes.

START: Ut av rundkjøring E39-E6 på Klett i Trondheim



VINJEFJORDEN: Flott panoramaveg stanser brått når gul stripe forsvinner



SMAL VEG: Mange vegstrekninger i Sogn og Fjordane så slik ut



MOLDEFJORDEN: Den andre av fire ferjer i Møre og Romsdal



Å FJORDE ÅTTE GANGER PÅ ÉN TUR



Som bilist på kyststamvegen kjører du ikke lenge før du lærer et nytt ord. Verbet *å fjorde*. Det gjorde vi åtte ganger på to dager.

TEKST KJELL WOLD FOTO HÅKON AURLIEN

«**F**erjefri kyststamveg E39» har vært hyppig i mediene de siste ukene. Åtte bilferjer og fjordkryssinger på en og samme tur Trondheim–Molde–Førde–Bergen–Stord–Stavanger–Kristiansand! Det måtte vi bare prøve en gang i livet før ferjene går i opplag og flotte vestlandsfjorder passerer på bruer eller blir borte i tunnelmørke.

RUNDT OG RUNDT. E39 starter og ender i en rundkjøring. Vi startet reisen i nord på Klett, der E6 og E39 møtes rett sør for Heimdal i Trondheim kommune. Stappfulle hoteller i hjembyen til Nidarosdomen og RBK sendte oss til Orkanger første natten etter avreise fra Oslo tirsdag ettermiddag. Et herberge i stil med reisen. Trollsk.

BRO BRO BRILLE. Onsdag morgen avgang Orkanger sørover en stund før E39 dreier vestover gjennom trange, grønne daler og

åpent, vinterlig fjellandskap mot en ny fjord.

– Oi, det var ei veldig spesiell bru. Fotograf og kartleser ble varm i blikket og bare måtte ut å knipse litt. Og der var det en til.

– Husk avtalen vår med fylkesordføreren i Molde klokken 12.00, minnet sjåføren.

FJORDE MED SVELE. Langs fredelige Vinjefjorden cruiset vi på den panoramavegen før den gule midtstripa forsvant og europavegen ristet oss ut av drømmeland. Ikke lenge etter at vi krysset fylkesgrensa til Møre

og Romsdal møtte vi første ferje Halså-Kanestråum. Da fjordet vi første gang, krysset Halsafjorden på 20 minutter. Samtidig ble vi presentert for kyststamvegens andre store varemerke: Svela. En levende, gastronomisk legende på alle ferjer vestpå. For østlendinger som liker søtt til kaffen, en perfekt miks av vaffel og pannekake i to varianter, med smør og sukker eller brunost.

FULL GASS. Etter besøk på fylkeshuset i rosnes by med god utsikt til Røkkeløkka,



FERJELEIE: Siste av to ferjer i Sogn og Fjordane, Lavik–Oppedal



FJELLOVERGANG: Vakkert parti på veg vestover



ENDELIG KYSTEN: I Rennesøy i Rogaland fikk vi et vakkert, men kort, glimt av kysten



FINITO: E39 i mål på Gartnerløkka i Kristiansand

Seilet hotell og Romsdalsalpen gasset vi hurtig over Moldefjorden i ny superferje. Fra Vestnes fortsatte ferden sørvestover på trange og svingete veger, over utallige bruer og gjennom mange tussemørke tunneler i vilt og frodig vestlandskap. Ved Spjelkavik skimtet vi Ålesund før ei ny ferje tok oss over Storfjorden fra Festøya til Solavågen. Tredje svele gikk litt tyngre. Og før Sogn og Fjordane hadde vi alt krysset fjord nummer fire mellom Volda og Folkestad. Svele nummer fire fikk hvile en time.

KRYSS OG TVERS. I fylke nummer tre fjordet vi bare to ganger, men begynte for alvor å svele: Lote–Anda over Nordfjord og Lavik–Oppedal over selve fjordkongen, Sognefjorden. I mellomtiden hadde vi hatt en rolig natt i Førde. Mens første reisedag gikk ganske «raka vegen» vest og sørover, gikk det mer på kryss og tvers i Sogn og Fjordane. Periodevis kjørte vi like mye østover og vestover som sørover. Med kysten milevis unna. Men det la ingen demper på mange flotte naturopplevelser fra bilvindu og rasteplasser. Artig var det også å kjøre under flyplassen i Sandane.

HURTIGMAT. Nordhordland ble først en liten nedtur uten kommuneskilt og tunnelnavn. Men humøret steg raskt med spektakulær utsikt mot Masfjorden. Før Bergen lysnet det betraktelig da speilblanke fjordarmer ble avløst av frodige øyer og imponerende brukonstruksjoner. Det tente fotografen igjen. Byen mellom de syv fjell ble pas-

sert etter en kollegial pause hos etaten i Fyllingsdalen. Sørover mot Os endret E39 karakter, fra imponerende motorveg til smal, sliten landeveg. Den lengste ferjestrekningen Halhjem–Sandvikvåg er med ny superferje kortet ned fra 55 til 37 minutter. Åttende og siste ferje Arsvågen–Mortavika i Rogaland er så kjapp at vi slet med å fortære middagen før vi ble jaget ned på bildekk. Åttende og siste svele ble kveldsmat.

HELT PÅ JORDET. I Rennesøy og Randaberg fikk vi endelig øye på kysten før vi forsvant i et nytt hull i bakken. Sør for Stavanger ble det mer innland. Fra et særegent Jærlandskap skinte det plutselig rødt ute på et jorde. Fotografen ble salig i blikket ved synet av to gamle brannbiler og et privat veteranbilmuseum på en bondegård. Sjøføren fikk strekke beina igjen. Neste glimt av kysten fikk vi i kritt hvite og intime Flekkefjord i Vest-Agder. Her tok vi en maritim blund før siste etappe inn mot Kristiansand og den avsluttende rundkjøringa ved danskebåten.

EPILOG. To og et halvt døgn etter starten i Trondheim, seks fylker, tre vegvesenregioner, nesten 50 kommuner og 1060 kilometer senere endte turen på kyststamvegen trygt i Sørlandets hovedstad. E39 er så visst en variert og opplevelsesrik reise verdt, enn så lenge. ■



SE OGSÅ VÅR SVELEUELL PÅ NESTE SIDE!

Svele- duellen



E39 inneholder i dag åtte ferjestrekninger, kryssingen tar fra 10 til 40 minutter, og det gir tid til å nyte en vestlandssvele ombord. Vegen og vi har foretatt en høyst uformell sammenligning.

Vurdering ble foretatt ut ifra svelenes smak og konsistens, i tillegg innpakning, servicegrad og fysisk miljø. Standarden var gjennomgående høy, men det var noen ulikheter. Juryen merket seg spesielt at kombinasjonen plastinnpakning og brunost er sårbar med tanke på hardhet. Samlet ender testen med seier for svelene Natalia Økland serverte på strekningen Halhjem-Sandviksvåg.



Ferjestrekning:	Smak:	Service:	Miljø:
1) MF Romsdal på (Halsa – Kanestraum)			
2) MF Fannefjord (Molde – Vestnes)			
3) MF Storfjord (Solevågen – Festøya)			
4) MF Folkestad (Volda – Folkestad)			
5) MF Lote (Lote – Anda)			
6) MF Lifjord (Lavik – Oppedal)			
7) MF Fana fjord (Halhjem – Sandviksvåg)			
8) MF Mastrafjord (Arsvågen – Mortavika)			



EKSTRAUTSTYR: Politimann Ole Trillhus sin bil har mye ekstrautstyr for økt trafikksikkerhet.

Bekymret for

Akademikernes organisasjoner i Statens vegvesen er bekymret for etatens evne til å holde på og skaffe seg kompetente folk til å ivareta vegnettet og trafikksystemene.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Forrige uke var de samlet til halvårsmøte i Fredrikstad og diskuterte kompetanseutvikling i sammenheng med lønnsutvikling og rekruttering til offentlig sektor.

– Etter min mening bør det iverksettes en kriseplan for å sikre det offentlige teknisk kompetanse, sier Karl Sigurd Fredriksen som er leder for Tekna i Statens vegvesen. Siw Tyldum, Nito-leder i Statens vegvesen, mener etatsledelsen nå må ta et krafttak for å sikre at Statens vegvesen konkurrerer om den beste arbeidskraften i årene fremover.

UTVIKLINGSTREKK. Akademikerorganisasjonene har som utgangspunkt at Statens vegvesen har en forvalteroppgave som kun det offentlige kan ha, og som krever

godt motiverte medarbeidere med interesse for å tjene samfunnet.

I møtet ble det pekt på flere utviklings-trekk som skaper bekymring for fremtiden. En er økt gjennomsnittsalder blant de teknisk utdannede yrkesgruppene i etaten. En er redusert interesse blant unge for tekniske fag. En er økende lønnsforskjeller mellom teknisk personell i offentlig virksomhet og i private firmaer.

– Kompetanseutviklingen kan vi ikke se uavhengig av at kompetanse i etaten lønnes omvendt proporsjonalt både med utdanning og erfaring, når dette relateres til privat sektor, sier Karl Sigurd Fredriksen

MÅ HA DE BESTE. – Det er enighet blant akademikerorganisasjonene: At offentlig sektor skal være konkurransedyktig betyr også at man skal kunne konkurrere om den beste arbeidskraften både når det gjelder

Bedre samkjøring av spesialbiler

– Vi trenger å være mer samkjørte om regelverk og teknisk utstyr i biler tilpasset funksjonshemmede.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD



Det sa Pål Erik Westeng (bildet) i Statens vegvesen på en konferanse ved Drammen trafikkstasjon. Her var over 50 personer fra Statens vegvesen Region sør, NAV og bilombyggere samlet med en gruppe

bilbrukere for å presentere siste nytt innen utstyr, regelverk og retningslinjer.

SPESIALISTFUNKSJON. – Drammen trafikkstasjon har spesialistfunksjon i Region sør sammen med Tønsberg og Kristiansand på dette fagfeltet. Våre kontrollører og sensorer har hatt stor nytte av denne konferansen for at vi på sikt kan bli mest mulig samkjørte om regelverket og at vår praksis rundt om i landet blir mest mulig lik og forutsigbar, sier Westeng. Moderne biler som i dag blir tilpasset funksjonshemmede krever store utfordringer for å kunne tilpasses den enkelte bruker. Her er det mange flinke aktører på markedet som finner løsninger, ofte i samarbeid med den enkelte kontrollør, som igjen gjør at den enkelte bruker kan ferdes trygt på veien.

GOD HJELP. – Både NAV og Statens veg-

vesen er svært hjelpelige og velvillige når jeg har fått tilpasset utstyr i min bil, forteller politimannen Ole Trillhus fra Drammen. IT-konsulent Andreas Henden fra Tønsberg har en mer sofistikert utstyrt spesialbil med to joysticks som han kan styre med begge hendene. Han pendler hver dag fra Tønsberg til Drammen på

jobb og har en bil med utstyr som fungerer utmerket. Han har som mange i samme situasjon en bil med både påbudt utstyr og noe ekstra utstyr for å gjøre bilen mest mulig driftssikker.

SIKKERHET FØRST. – For rullestolbrukere er det viktig å ha både nødvendig og

godt fungerende utstyr i bilen og sette trafikk sikkerheten i første rekke. Vi er så avhengige av å kunne ha en bil selv, slik at vi kan fungere i forhold til jobb og familie at funksjonalitet og trafikk sikkerhet alltid kommer i første rekke, forteller Ole Trillhus. ■



JOYSTICK: Andreas Henden fra Tønsberg kjører bil med to joysticks.

kompetanseutviklingen



Statsetatene har i en årrekke vært vingeklippet med hensyn til å bruke egne lønnsmidler slik de selv finner best. Karl Sigurd Fredriksen

lønnsnivå og muligheten til å tilby utfordrende og interessante arbeidsoppgaver. Vi har svært utfordrende og interessante arbeidsoppgaver men lønsmessig er det alt for stor avstand til privat sektor. De dyktigste er over tid blitt underrepresentert, det

kan i liten grad kompenseres ved opplæring og det svekker både resultater og selvbylde, sier Fredriksen.

Nå ønsker organisasjonene en prøveordning med etatsvise kollektive forhandlinger.

– Statsetatene har i en årrekke vært vingeklippet med hensyn til å bruke egne lønnsmidler slik de selv, sammen med de ansattes etatsforeninger, finner best. Det meste skal bestemmes sentralt, påpeker Fredriksen.

– Dersom Vegvesenet ønsker å prioritere og fremme kompetanse, vil det være tilnærmet umulig i det nåværende forhandlingssystemet. Derfor ønsker vi etatsvise kollektive forhandlinger, sier Siw Tyldum. Hun peker på at etaten er «nokså konkurransedyktig» i forhold til å rekruttere nyutdannede, men har store utfordringer knyttet til rekruttering av teknisk personell med noe erfaring/praksis.

BEKYMREDE: ledere for akademikerorganisasjonene i Statens vegvesen, fra venstre: Alf Støle (Naturviterne), Siw Tyldum (Nito), Unni Augland Eik (Norges Juristforbund) og Karl Sigurd Fredriksen (Tekna).

ORGANISERING. I møtet tok akademikerne også opp utviklingstrenden mot å organisere teknisk ansatte likt med konsulentbransjen der lønnstilbudet er bedre. Dette merkes spesielt blant ansatte i ressursavdelingene, tekniske ansatte som arbeider med prosjekter styrt av ansatte i vegholderavdelingene. Også endring i lederfilosofi ble tatt opp.

– De senere årene har vi fått en mer personalfokusert ledelse med mindre fokus på faglig innhold. Det fører til at etaten sliter med organisering og videreutvikling av fagkompetansen, sier Unni Augland Eik som er tillitsvalgt for Norges Juristforbund. ■

► KOMMENTAR:

Utfordret på kompetanse



FOTO: KNUT OPEIDE

– Vi vet at vi sammen med de andre transportetatene har en stor kompetanseutfordring de kommende årene, sier Jane Bordal (bildet),

direktør for HR- og administrasjon i Statens vegvesen Vegdirektoratet.

– Vi har mange dyktige medarbeidere i Statens vegvesen og trenger å ta vare på disse samtidig som vi trenger flere. Spørsmålet er hvordan vi best skal bygge en kompetent og motivert organisasjon med medarbeidere som ser det som meningsfylt å arbeide for et bedre samfunn.

– Vi kan ikke være lønnsledende, men vi skal være best på kompetanseutvikling, vi skal tilby utfordrende arbeidsoppgaver og arbeid i kompetente fagmiljøer, vi skal bygge samfunnsengasjement og tilby et godt fysisk arbeidsmiljø, sier hun.



STEDET: LANGLIM

Lita bygd i Seljord kommune i Telemark. 35-40 mennesker bor innerst på fv. 504 parallelt med Åmotsdal ved Vestfjella mellom Seljord og Rauland. Navn på tre gårder og bosetting helt tilbake til 1000-tallet minst. Fikk første vegforbindelse mot Nutheim i 1958. Stedsnavnet kan ha flere betydninger hvorav lange lier eller stedet ved det lange vannet Sundsbarmvatnet er to mulige forklaringer. Bygda ligger om lag 700 m.o.h. (Foto: Kjell Wold)

QUIZ:

20 spørsmål

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



Spørsmål 1: Hvem er dette? (Foto: Henriette E. Busterud)

- 01** Hvem er ny sjef i Statens vegvesen Region sør?
- 02** Volvo P1800 fikk stor popularitet gjennom hvilken britisk tv-serie med Roger Moore i hovedrollen?
- 03** Når ble den første Bastøferga satt i drift?
- 04** Hvilket år ble Samferdselsdepartementet først opprettet?
- 05** Hvem var Norges første Samferdselsminister?
- 06** Hvor bygges kjørebana til hovedspennet til Hardangerbrua?
- 07** Hva er navnet på det franske senteret for tunnelstudier?

- 08** Hva er Norges korteste bilfergestrekke?
- 09** Over hvilken fjord krysser Norges korteste bilfergestrekke?
- 10** Hvor ligger museet til Mercedes-Benz?
- 11** Hvilket år åpnet Trollstigen?
- 12** Hvem åpnet Trollstigen (første gang)?
- 13** Trollstigen ble anlagt etter omtrent samme trasé som en eldre sti, hva heter denne stien?
- 14** Hvor mange "hårnålsvinger" består Trollstigen av?

- 15** Hva heter den 180 meter høye fossen som Trollstigen slynger seg forbi?
- 16** Hvor høyt ligger Trollstogens høyeste punkt?
- 17** Hva skjedde med vertshuset Trollstigeheimen som lå ved vegens høyeste punkt?
- 18** Hva er en hårnålssving?
- 19** Trollstigen binder hvilke to områder/regioner sammen?
- 20** I hvilket land er Kabo Phillip Kote vegdirektør?

I HANSKEROMMET:



(FOTO: JORUNN SÆTRE)

5 spørsmål til Arne Gjorli

Vaktmester og verneombud på Lillehammer

- 1** **Hva har du i hanskerommet?**
Akkurat nå har jeg både førerkort og vognkort liggende der. Dessuten har jeg alltid litt astma medisin der, for sikkerhets skyld.
- 2** **Hva slags bil kjører du?**
Jeg har en gammel gul Golf som pleide å være tjenestebil i Vegvesenet. For noen år siden ble den auksjonert bort, jeg fikk den for 10.350 kroner! Den blir 30 år gammel neste år, og har ikke nådd 200 000 km.
- 3** **Hva gjør du akkurat nå?**
Vet du, nå er jeg ute og planter blomster foran regionkontoret på Lillehammer. Tidligere i dag var jeg innom arkivet og masserte lett på fem damer som jobber foran pc-en. Det var unnagjort på et kvarter. Prøvde å hjelpe en vaskedame med vondt kne også, men der måtte jeg gi opp. Hun må opereres.
- 4** **Ja, for du helbreder folk?**
Ja, jeg har varme hender, og synes jeg må bruke evnene når jeg først har fått dem. Jeg har hjulpet mange med småplager. Det fungerer best på smerter som skyldes spenninger og stress etter ensidig arbeid, en tennisalbue, overbelastning etter snømåking og lignende. Dessuten er jeg litt småsynsk, jeg ser ofte det som skal skje. Jeg kan jo ikke snakke om alt, men det stemmer som regel.

- 5** **Er evnene en belastning for deg?**
Nei, det synes jeg ikke. Det er fint å kunne hjelpe folk som har det vondt. Jeg tror mange har energi de kan gi fra seg, men de tør ikke bruke den. To av døtrene mine har arvet evnen. Selv er jeg nok født med det, selv om jeg ikke ble bevisst det før jeg var godt voksen.

01: Kjell Inge Davik. 02: Helgenen. 03: 1885. 04: 1946. 05: Nils Langhelle. 06: Shanghai. 07: CETU (Centre d'Etudes des Tunnels). 08: Svevik - Verk. 09: Drammensfjorden. 10: Stuttgert, Tyskland. 11: 1936. 12: Kong Håkon VII. 13: Kløvstien. 14: 11. 15: Stigfossen. 16: 850 meter over havet. 17: Det ble tatt av et snøskred. 18: En svært skarp, hesteskoformet vegsving på omtrent 180°. 19: Romsdal og Sunnmøre. 20: Botswana.



Unormal kombinasjon

126

Fareskiltet ved disse linjer er satt opp langs E18 i Vest-Agder og varsler at man er på veg inn på en strekning med unormalt mange trafikulykker. Slik er det mange steder i landet men noen steder er sammenhengen mellom trafikkbelastning og vegstandard så åpenbar at det utløser kraftuttrykk. På Sørlandet er "Flaten" å regne som slikt. Skiltet tas med her fordi kombinasjonen er en unormal. Vegnormalene, håndbok 050, har et eget kapittel (del 1, kapittel 1-3.2) om tillatte og ikke tillatte skiltkombinasjoner. Generelt er det lov å sette opp flere skilt på samme stolpe men et fareskilt kan vanligvis bare kombineres med annet fareskilt eller et forbudsskilt. Vegvisningsskilt skal stå alene. (Foto: Håkon Aurlien)

Vegenogvi

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



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: 909 30 425
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
Opplag: 15 300 Trykk: Mediatrykk as
Vegen og vi skal være en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skal bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme. Vegen og vi utkommer 11 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning. Redaksjonen avsluttet 7. juni kl. 13.00.
Neste utgave kommer 30. juni 2011

