



ØKONOMIPROFESSOR OM Å BYGGE UT FERJEFRI E39:



«En investering som er nyttig i svært mange år fremover»

Side 8-9

ILLUSTRASJON: KYRRE WEDVIK

SIDE
04 **SKOLEVEI:**
Foreldrene vil gjerne la barna sykle til skolen, men de tør ikke.

SIDE
10 **MANGFOLD:**
CP-rammede Sjur Brunvatne er fornøyd med at Vegvesenet satser på ham.

SIDE
14 **FOTO:**
Bybanen i Bergen går på skinner. Og det skinner av prosjektet, mener en jury.

SIDE
18 **BUDSJETT:**
I Akershus har de fått forgang i planlegging av gang- og sykkelveger.

Side 22: Erik Jølsgard har kjempet sykkelens sak i mange år



TUNNELSKOLEN 2013

Femte kull på Tunnel-skolen starter i januar 2013. Søknadsfristen for å delta er 1. november 2012. Studiet er tilbud til vegvesenansatte som jobber med planlegging, bygging, drift og vedlikehold av tunneler og har om lag 30-35 plasser. Info om studiet finner du på ► www.vegvesen.no/tunnelskolen

(Foto: Kjell Wold)



VERDENS LENGSTE UNDER VANN

Reguleringsplanen for verdens lengste undersjøiske vegtunnel under Boknafjorden er klar. E39 Rogfast omfatter blant annet en 25,5 kilometer lang tunnel fra Arsvågen (bildet) i Bokn til Randaberg nord for Stavanger. Laveste punkt i tunnelen 385 meter under havoverflaten. (Foto: Håkon Aurlien).

LEDER:

Veien er ikke målet

Et prosjekt kan defineres som en unikt, tidsbegrenset oppgave, en oppgave som skiller seg fra andre oppgaver og utføres kun en gang. Ferjefri E39 omtales som et eget prosjekt. Men er det egentlig riktig å benevne det som et prosjekt?

BI-Professor Torger Reve uttaler i denne utgaven av Vegen og vi at å investere mange milliarder kroner på å bygge ut en ferjefri veiforbindelse mellom Kristiansand og Trondheim, kan være en lønnsom investering for oljefondet. I samme artikkel mener prosjektleder for Ferjefri E39, Olav Ellevset, at han vil klare å dokumentere at den enorme investeringen vil bli lønnsom for landet, hvis det blir en realitet. 100 milliarder kroner er skrekkelig mye penger. Kan det forsvares å bruke så mange kroner på en veistrekning?

Debatten om finansieringsformer og lønnsomhetsberegninger av veibygging vil garantert pågå med uforminsket styrke i lang tid fremover. Neste høst er det dessuten stortingsvalg, og vi har allerede fått klare signaler på at frem til da vil samferdsel generelt, og vei spesielt, stå høyt, om ikke høyest, på mange politikeres og potensielle velgeres dagsorden.

De fleste av oss har nok, helt forståelig, et relativt egoistisk syn på veiens betydning i vår egen hverdag. En dårlig vei gjør at vi kommer saktere frem til bestemmelsesstedet, at vi føler oss mer utrygge mens vi kjører, at bilen vår blir utsatt for større belastninger, at vi bruker mer penger på drivstoff og så videre. En god vei, derimot - da kommer vi trygt og raskt frem for en rimeligere penge.

Det vi nå ser er en intens og pågående debatt, med mange forskjellige aktører med forskjellige ståsted og forskjellige tilnærminger til blant annet finansieringsformer og lønnsomhetsberegninger. Denne brede debatten skal vi ønske velkommen, og vi skal sette pris på at den vedvarer. Selv om debatten kan oppleves som fragmentert, er det mulig å se en helhet. Og om det ikke alltid uttrykkes bokstavelig, er det likevel en sterk følelse av at den dypere meningen ved det å bygge vei mer og mer trenger seg på som et avgjørende premiss om du vil være en aktør som blir tatt på alvor.

Skal E39 bygges så er det i grunnen lite interessant hvorvidt du og jeg skal kunne krysse åtte fjorder i vår egen bil. Det interessante er om de nye fjordkryssingene vil være spiren til næringsutvikling, arbeidsplasser, innovasjon, økt konkurransekraft og andre frukter også våre barn og barnebarn vil kunne høste av. En utbygging må kunne bidra til å videreutvikle velferdssamfunnet du og jeg og kommende generasjoner skal nyte godt av. Og det skal skje på en bærekraftig måte.

Det å bygge en vei, E39 eller andre, er altså ikke et mål i seg selv. Veien er bare et middel for å oppnå et større mål, et mål som kommer storsamfunnet til gode. Det store prosjektet er med andre ord å skape gode liv. Sånn sett er Ferjefri E39 bare et delprosjekt.

Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



FOTO: UKJENT

SAGT

I SOSIALE MEDIER

[@hitrafroya](http://hitra-froya.no)

Slik skal veiene brøytes i vinter: Her forklarer Statens vegvesen hva vi kan forvente av brøyting i vinter. <http://bit.ly/qlz7iK>

Silje Ekanger @Siljanger

Blir du sett på 1-2-3 blir det mindre 113! ;) Bruk refleks – vil gjerne unngå å kjøre folk ned i mørket! #statensvevesen

André Spica @andrespica

Finnes yrkestittelen «tunnelnavnforfatter»? Må jo være en ingeniørbyråkrat i vegvesenet som har det ansvaret...

DrammensTidende @DrammensTidende

For tredje år på rad klarer ikke Statens vegvesen å bruke opp budsjettet for vedlikehold av fylkesveiene i Buskerud.

Maria R. Heitmann @mirakelet

TAKK for veivesenet og mulighet å finne hvem som eier enkelte biler!! #thankyou ;)



► VEGBILDET:

En tankevekker

En typisk veg i et typisk landskap. En veg vi alle kjenner oss igjen på. Og en klassisk situasjon. Det som var helt usannsynlig at skulle skje, skjedde. De traff den ene steinen.

Det er umulig å bygge seg ut av alle ulykker, men hadde denne vegen blitt bygd i dag, ville ikke disse steinene ligget der, for slik er reglene nå. Men langs alle eldre veger er det tusenvis av trær og steiner som noen kan treffe med maks uflaks. Derfor blir dette et felles ansvar. Statens vegvesen har ansvar for å fjerne mulige farer der de sjekker dette. Og alle sjåførere har ansvar for å holde riktig fart, bruke bilbelte, kjøre rusfritt og etter beste evne overholde øvrige lover og regler i trafikken. For noe uforutsett kan alltid skje. (Foto: Bjørn Wiik)

Nytt før og nå

◀ 1964

2012 ▶

Rundt 50 år skiller disse to bildene som er tatt fra en bru over dagens E6 ved Såstad i Rygge i Østfold. I 1963-64 ble det bygd en helt ny riksveg 1 utenom Moss sentrum, først til Mosseporten og så til Såstad. 12. juni 1965 byttet vegen navn fra Riksveg 1 til E6. 40 år senere ble vegen bygd ut til firefelts veg med midtdeler og da forsvant huset til venstre. Volvobilene til venstre i begge bilder var like nye da bildene ble tatt.



FOTO: HÅKON AURLIEN



LEGGER OM I MELHUS

1,6 kilometer av E6 i Melhus (bildet) i Sør-Trøndelag skal legges om. Strekningen blir 12,5 meter bred og får midtrekkverk. E6 har her en årsdøgntrafikk (ÅDT) på vel 7000 biler. Seks firmaer bød på entreprisen som lå fra 42,1 til 52,1 millioner kroner. Jobben skal være ferdig i oktober 2013. (Foto: Knut Opeide)

Tør ikke ta vegdirektøren

–Vi så gjerne at flere av våre skolebarn gikk eller syklet til skolen. Men mange foreldre tør rett og slett ikke annet enn å kjøre dem. Skoleveien er for farlig.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD



Det sier leder i Foreldreutvalget (FAU) ved Røren skole, Sigve Mikkelsen (bildet). Han og FAU-kollega Toril Klægstad Sand har merket seg vegdirektørens utspill i siste Veggen og vi, der han ber flere foreldre slutte å kjøre barna til skolen. Det er å gjøre dem en bjørnetjeneste, mener vegdirektøren.

VOLDSOM VEKST

Barneskolen i Øvre Eiker i Buskerud har 285 elever. Av dem er det rundt 70-80, eller 25 prosent, som blir kjørt til og fra skolen hver dag. Tellingene viser at 38 elever tar bussen, mens om lag 175 går eller sykler til skolen. Blant denne gruppen finner vi hovedsakelig 4. til 7. klassingene, mens de fleste småbarna tar buss eller bil.

–Skolen er fra 1970 tallet og elevtallet har vokst voldsomt det siste tiåret spesielt. Men helt siden 1980-tallet har vi jobbet overfor vår hjemkommune for å få bygd en gang/sykkelveg langs fylkesve-

gen forbi skolen, sier Klægstad Sand.

Hun synes det er vanskelig å nå fram med skolens ønsker når det gjelder trafikksikkerhetstiltak langs skolevegen.

TRAFIKKSTOPP

–Noen ting er gjort for å bedre situasjonen de siste tiårene. Langs fylkesvegen er det både anlagt humper og skiltet med lavere fartsgrense. Men samtidig har trafikken økt veldig de seneste årene og veien er like smal og svingete som før, uten midtstripe og ikke bredere enn at to større kjøretøyer nesten ikke kan passere uten at de må stoppe helt opp, sier Sigve Mikkelsen.

Mens han står og prater med Veggen og vi ved skolestart en tidlig høstmorgen i oktober, tetter det stadig til med biler før første time. Når en av skolebussene kommer rundt åtte møter den en stor lastebil. Da blir det bråstopp i trafikken.

Sammen med grendeutvalget på Røren vil FAU ved skolen igjen søke fylkeskommunen og Statens vegvesen om trafikksikkerhetsmidler denne høsten. Det har de også gjort før uten resultat. Men det gjelder ikke de store tiltakene som gang

og sykkelveg. Leder i grendeutvalget Helge Midttun sier at de søkte fylket om ts-midler i fjor og fikk nei, men at de vil søke igjen i år.

VENTER PÅ TS-TILTAK

–Vi søker TS-midler for å få gjort noen mindre forbedringer, mens vi venter på de viktigste tiltakene. Før det kommer gang/sykkelveg på fylkesvegen, tror jeg Terje Moe Gustavsen må forvente at mange skolebarn fortsatt blir kjørt eller busset til skolen. I en slik skvis er det nok mange småbarnsforeldre som prioriterer sikkerhet foran helse, sier Sigve Mikkelsen.

–Øvre Eiker kommune starter snart arbeidet med reguleringsplan for fortau/gang- og sykkelvei langs fylkesvei 61 på Røren i Hokksund i samarbeid med Statens vegvesen. Dette er en fylkesvei hvor vegkontoret og fylkeskommunen har ansvaret for trafikktiltak. Kommunen vektlegger å delta aktivt både med kostnader og prosjektledelse i dette planarbeidet. Foreldrekjøring til skolen er et av problemene vi ser på sammen med bussatkomst, sier seniorrådgiver i Øvre Eiker kommune, Arne Tronrud.

BLIR VURDERT

–Gang og sykkelveg til Røren skole er meldt inn som behov fra Øvre Eiker kommune i arbeidet med trygge skoleveger. Det blir vurdert sammen med behov fra andre kommuner. Prioritering gjøres i handlingsprogram for fylkesveger 2014-2017 i fylkestinget i desember 2013. Det er derfor for tidlig å si om gang- og sykkelveg til Røren skole blir prioritert, sier samferdselssjef i Buskerud Gro R Solberg.

Fylkeskommunens fylkesvegstrategi 2014-2023 har blant annet egne mål trafikksikkerhet for gående og syklende med spesiell fokus på skoleveger. For å nå målet prioriteres kostnadseffektive og lokalt viktige tiltak for at skolevegene oppleves trygge i alle kommuner.

–Vi jobber tett med Statens vegvesen om handlingsprogram for fylkesvegene 2014-17. Trygge skoleveger er et satsingsområde. Det er gjort et stort arbeid sammen med kommunene. De prioriterer tiltak for tryggere skoleveger. Kommunenes prioriteringer er et viktig grunnlag for å velge tiltak i Handlingsprogrammet, sier Solberg. ■

FAKTA:

24

Millioner kroner vil det koste å oppgradere om lag 15 kilometer av fv491 i Våler kommune i Hedmark. Det er firmaet Billerud og Løren som fikk jobben.



NY VEG I TYSSSE

5,9 km av fylkesveg 48 i Tysse(bildet) i Samnanger kommune i Hordaland skal legges om. 2,3 km av dette skal gå i tunnel utenom kommunesentret Tysse. Hele åtte entreprenører har søkt på den store jobben. Tilbudene varierer fra 297,5 til litt over 350 mill. kr. (Foto: Geir Brekke)

... på ordet



VANNVITTIG VED VØRINGSFOSSEN

Vøringsfossen skal om noen år stå fram i ny drakt og prakt. Ei ny gangbro vil kanskje skremme vannet av noen, men bli en magnet for andre.

TEKST HENRIETTE E. BUSTERUD ILL. CARL-VIGGO HØLMEBAK AS, ARKITEKTKONTOR

«**E**n føler seg liten i flere betydninger når en jobber med noe så stort, og det har vært utgangspunktet for hvordan vi jobber. Det vi lager der er bare et redskap for at turistene skal kunne lese naturen og få tak i landskapsrommet. Vi føler oss litt som tannleger. Vi bruker ulike bor, gipsavstøpninger og røntgen: Her er det viktig å velge riktig og bruke en nennsom hånd, påpeker arkitekt Carl-Viggo Hølmebak.

Den prisbelønte arkitekten har tidligere trillet flere arkitektoniske perler ut langs turistvegene – som Sohlbergplassen i Rondane. Og nå er det altså selveste Vøringsfossen langs Nasjonal turistveg Hardangervidda han har gitt seg i kast med – som har rundt tusen besøkende hver dag i sommersesongen.

Om noen år vil du kunne la deg rive med fra ei bru 40 meter over fossestøpet – som går 180 meter rett ned. «Den minner om et dyr i sprang» skrev juryen da Hølmebak vant arkitektur-

konkurransen. Og apropos dyr – det vil ikke bare bli turistflokker å se ved fossen, men sauer og geiter som vil få beite med førsteklasses utsikt.

– Tidligere var det beitemark der som nå har grodd til, og vi ønsker å bringe det tilbake for å få mer kontakt med landskapet og juvet. Dessuten blir det fint å se på, og det enkleste er jo å la dyra ta seg av skjøtselen, sier Hølmebak.

I dag er det dårlig tilrettelagt og sikret rundt fossen. Området er preget av langvarig slitasje og tilfeldig utforming. Parkeringsforholdene er også dårlige. Nå vil Statens vegvesen rydde opp rundt dette turistikonet så det blir sikrere og bedre. I tillegg til gangbro blir det blant annet en to kilometer tursti langs kanten av stupet mot Måbødalen, servicebygg og parkeringsområde. Arbeidet med denne reiselivskjendisen starter om et par års tid og følges med argusøyne av arkitekturrådet som Statens vegvesen har opprettet for Nasjonale turistveger. ■



Gir ros til foreldrene

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen roser foreldrene ved Røren skole for at de står på for å få gang- og sykkelveg til skolen. I forrige utgave av Vegen og vi tok vegdirektøren til orde for at foreldre bør tenke seg om før de kjører barna sine til skolen. Barn som blir kjørt til skolen, i stedet for å bruke beina, risikerer å få store problemer i fremtiden, fremholdt Gustavsen.

– Men hvis det faktisk ikke er trygt nok å sykle til skolen så har jeg forståelse for at foreldre kan velge å kjøre barna sine.

Sikkerheten kommer selvsagt først, slår Gustavsen fast.

Vegdirektøren presiserer at han ikke kjenner forholdene rundt Røren skole i detalj, og at han ikke vil mene noe om hvilke prioriteringer lokale myndigheter velger å gjøre rundt adkomsten til skolen.

– For meg illustrerer denne saken mitt poeng om at vi må få enda mer fart på utbyggingen av gang- og sykkelveger. Det er synd at det ikke er god nok trafiksikkerhet rundt skolen, men jeg synes samtidig det er flott at de står på for en så god sak, sier han.

SVARER VEGDIREKTØREN: Toril Klægstad Sand og Sigve Mikkelsen ved FAU på Røren skole leser vegdirektørens innspill i forrige Vegen og vi.





SKREDPLAN I MIDT

Skredsikringsplanen for Region midt omfatter skredutsatte punkt og strekninger på riks- og fylkesvegene. Det er seks skredpunkt med høyt prioriteringstall for riksveger og 34 skredpunkt høyt prioritert på fylkesveger. Kostnadene for tiltakene er estimert til henholdsvis 119 millioner kroner og 1973 millioner kroner. (Foto: Kjell Eriksen)

TRAFIKKBEGRENSNING: Fra nyttår kommer trengselskatt i det sentrale Gøteborg. – Vi tror at trafikken vil gå ned med en tiendedel, sier Trafikkverkets Marianne Erlandson.



Trengselskatt skal dempe trafikken

Når Gøteborg by innfører trengselskatt fra 1. januar, er teknikken den samme som brukes i automatiserte bomstasjoner i Norge. Men formålet er et helt annet. – Skatten skal minske alenekjøringen i bil, sier Trafikkverkets Marianne Erlandson.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Mens mange lokalpolitikere i Norge diskuterer om de skal ta i bruk bomteknologi for å finansiere

vegutbygging, og noen byer tar i bruk teknologien for også å begrense trafikken, bruker svenskene teknikken til trafikkbegrensning og til det alene.

Stockholm fikk ordningen i 2006 og fra nyttår gjelder den også i Gøteborg. På dagtid må bilbrukere betale minimum åtte kroner, opp til 18 kroner i rushtiden, for å passere en

av 36 automatiserte stasjonene rundt en tett sentrumssone. De betaler bare en gang per time og inntil 60 kroner per døgn. Nattestid og i helgene er det ingen innkreving. Ei heller i feriemåneden juli.

IKKE Plass Til Mer. – Det er bare ikke mulig å bygge ut vegnettet for å ta i mot mer

trafikk og da er dette alternativet politikerne har valgt, sier Marianne Erlandson.

Hun har lang fartstid i Vägverket, som nå er slått sammen med andre samferdselssetater til Trafikkverket, og leder arbeidet med å få på plass alle systemer som skal virke før skatteleggingen starter 1. januar.

Det pågår parallelt med økende protester

UTBYGGING:

Tekst og foto Kjell Wold

Bitvis bedre veg

Fredag 19. oktober var en merkedag i Sigdal og Eggedal.

Da ble avslutningen av åtte års utbedringsarbeid av fv. 287 markert.

13 delstrekninger av vegen mellom Åmot og Eggedal er gradvis blitt utbedret siden 2004 for til sammen 153 millioner kroner. Spleiselaget og dugnaden mellom kommuner, fylket, lokalt næringsliv og Statens vegvesen ble markert med snorklipping og festtaler, sang og dans og nogo attåt. Vegen gjennom eventyrdalen har vært alle bilister mareritt de siste par tiårene, spesielt for sjåførere i utrykningskjøretøyer, busser og lastebiler.

Nå er om lag halvparten av de 60 kilometrene mellom Åmot i Modum og Eggedal lengst nord i Sigdal kommune blitt kraftig oppgradert. I tillegg til 67 millioner kroner i ordinære fylkesvegmidler har både kommuner og fylkeskommunen bidratt med forskuttering av 86 millioner kroner i perioden 2004-2012 til å utbedre livsnerven gjennom dalen som ligger innklemmet mellom Numedal og Hallingdal. Rekken av gratulanter var derfor ekstra lang da vegåpningen ble markert sist fredag ettermiddag.



SNORKLIPP: Vegvesenets avdelingsdirektør i Buskerud, Hans Jan Håkonsen (f.v.) åpnet ny fv. 287 i Eggedal sammen med tidligere og nåværende ordfører i Sigdal, Knut Tore Eidal og Kari Ask.

FAKTA:

90

meter blir Blakstadelva bru i Gjemnes kommune på Nordmøre. Det er siste jobb på prosjektet StorKrifast. Når hele prosjektet åpner neste vår blir E39 1,4 kilometer kortere.



TOTENTUNNEL

Falkentunnelen som skal bygges på fv. 33 langs Mjøsa (bildet) på Østre Toten blir en kilometer lang. Den skal bygges på en rasfarlig strekning. Fylkesvegen skal også utbedres på begge sider av tunnelen. Dette prosjektet skal være ferdig i 2014. (Foto: Håkon Aurlien)

med krav om folkeavstemning. Dette er foreløpig avvist av byens politikere. Loven er innført for 25 år og i 2034 skal Gøteborgerne avgjøre om skatten skal bli permanent.

MINSKE TRENGSELEN. – Skatten har et klart formål; vi vil minske trengselen i sentrum og gjøre det lettere for de som må bruke vegene til distribusjon og til kollektivtransport, sier Marianne Erlandson.

Skatten vil redusere biltrafikken med fire prosent i Gøteborgsområdet, ti prosent i sentrum. Det vil også redusere avgassutslipp som for NO2 og partikler ligger tett opp mot grenseverdiene.

Men det var et underordnet moment i diskusjonen frem mot et vedtak lokalt og lovbeslutning i Riksdagen. Gøteborg hadde allerede valgt å møte avgassutfordringen med å innføre miljøsoner med strenge avgasskrav for tunge kjøretøyer siden de står for brorparten av utslippene. En ordning med gratis parkering for miljøbiler i

sentrum har ført til at disse nå dominerer.

OGSÅ NORDMENN. Når trengselskatten kommer skal også miljøbiler betale siden formålet er redusert biltetthet. Fra starten er det kun svenske bileiere som skal betale. Men E6 går tvers gjennom byen. En statlig utredning skal nå foreslå endringer i lovgivningen slik at skatten også skal gjelde for utlendinger.

Erlandson regner med at endringen vil komme sent i 2014 eller tidlig i 2015. Det betyr at også nordmenn på veg sørover må betale, vel og merke på tidspunkter med skattelegging.

Det er det norske Køfri AS som har fått leveransen av registreringssystemet i Gøteborg. I utgangspunktet blir dette basert på videoregistrering av alle passerende biler, automatisk identifisering og etterskuddsvis fakturering. Men mastene forberedes for også å kunne registrere bombrikker. ■

DUELLEN:

Ja eller nei til lavutslippssoner

Skal Norge legge til rette for å innføre lavutslippssoner i områder der biltrafikken tidvis skaper helsefarlig luftkvalitet? Debatten går etter at Statens vegvesen nylig tok til orde for å endre vegtrafikkloven for å kunne avgiftsbelegge de kjøretøyer som forurensrer mest. Dette vil i første omgang ramme dieslbiler med høye NO2-utslipp.



INGER ELISABETH SAGEDAL

informasjonssjef i Norges Automobilforbund



FILIP RYGG

byråd for klima og miljø i Bergen (for KrF)

HVEM DER?

FAKTA

Trengselsskatt i Gøteborg

Trengselsskatten er en skatt, ikke en avgift. Inntektene, anslått til 14 milliarder kroner de kommende 25 årene, er øremerket til infrastrukturtiltak i Gøteborgsområdet.

I år bygges kollektivsystemet ut for tre milliarder kroner, med blant annet seks mil bussfelt. De neste 15 årene skal nærmere 40 milliarder kroner brukes på veg- og jernbaneforhold i Gøteborgsområdet.

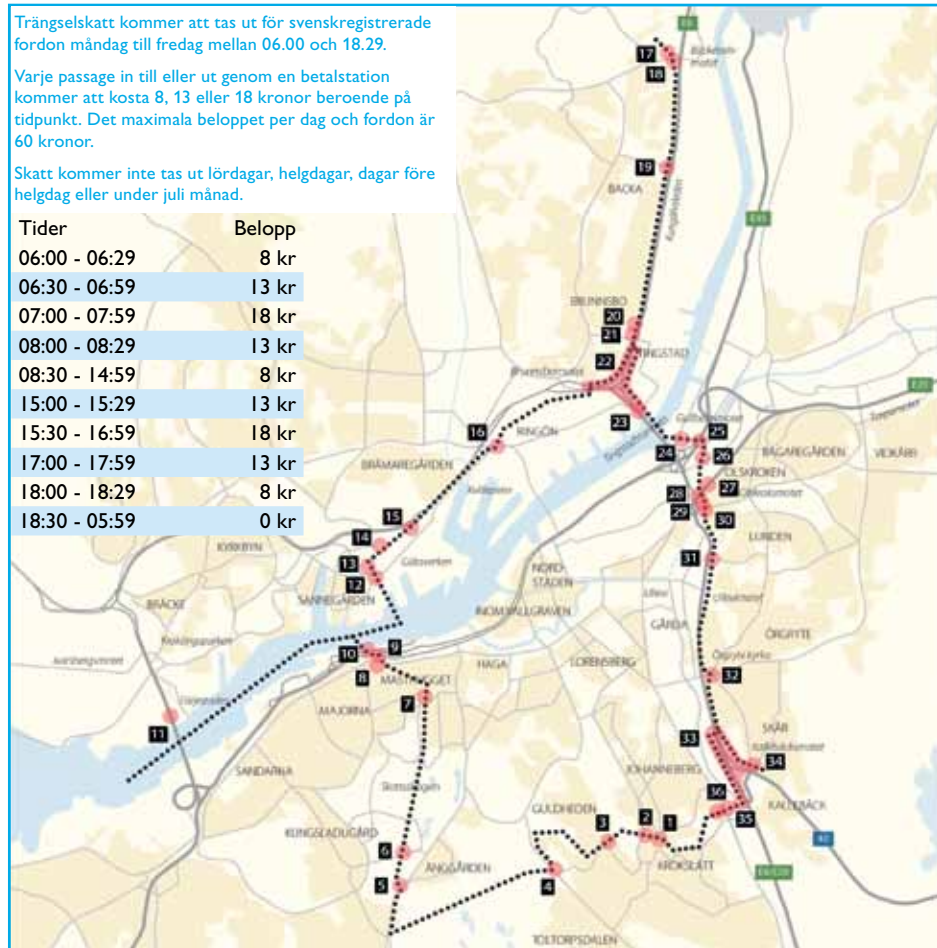
En jernbanetunnel under sentrum vil ta halve summen. Det skal bygges en ny vegtunnel under Göta elv og en ny bru over.

Samlet skal 4,6 mrd. brukes til kollektivtiltak og 3,2 mrd til tiltak for bedre fremkommelighet, miljø og sikkerhet.

8-18 kroner

Trengselsskatten innkreves ved passering av en betalingsstasjon mandag til fredag mellom kl 06 og 18.30. Det er ikke innkreving på natt, i helgene, på helligdag eller i feriemåneden juli.

TRÄNGSELSKATT GÖTEBORG



01 Bør Norge avgiftsbelegge dieslbiler i byene som tiltak for å redusere NO2-utslippene?

Nei, det er ingen god idé. Vi må unngå å belaste dieslebileiere med tiltak som ikke har dokumentert effekt.

Ja, men også de bensinbilene som slipper ut mest. Hele bilparken må bli mer miljøvennlig.

02 Bør Norge innføre lavutslippssoner i områder der biltrafikken tidvis skaper helsefarlig luftkvalitet?

Nei, andre tiltak vil gi mye bedre effekt; f.eks. landstrøm for skip i byer med skipstrafikk, bedret kollektivtransport, innfartsparkeringer og mer sykkelveier. Hadde man i tillegg fjernet veibruksavgiften på GTL (flytende gass), kunne mye av problemet vært løst.

Ja, og spesielt i de byene som selv ønsker dette. Det er veldig rart at et enstemmig bystyre i Bergen ikke skal få lov til å ta i bruk virkemidler som gir renere luft og mer miljøvennlig bilpark.

03 Hva skal til for at du skulle endre oppfatning?

I store metropoler kan nok dette være et virkemiddel som har noe for seg, så det er mulig jeg og NAF hadde hatt et noe annet syn om Oslo var en millionby og alle andre virkemidler var tatt i bruk.

Jeg vil nok aldri slutte å kjempe for en bedre byluft og prinsippet om at forurenser betaler.

04 Hva mener du er det viktigste argumentet for og mot lavutslippssoner?

Det som taler for er at dette tiltaket har til hensikt å redusere lokal luftforurensning. NAF er opptatt av at restriktive tiltak bør ha god effekt slik at man ikke belaster folk unødige. Symbolpolitikk for å vise handlekraft skaper unødig forvirring og usikkerhet.

Det viktigste for er at lavutslippssonen er målrettet mot forurensningskildene, det viktigste mot at dieselavgifter provoserer de som i sin tid fulgte anbefalingen om å anskaffe diesebil. Forståelig, men etter mitt skjønn ikke mer tungtveiende enn bergensernes rett til ren luft.

05 Bør bompengeteknologi brukes også for å regulere trafikken?

Det kan være en mulighet å innføre en form for køprising, men da må det gjøres etter en storstilt satsing på kollektivtransport og innfartsparkeringer og her må kommunene få mye statlig støtte.

Selvsagt. Hvis kun økonomi er hensikten kan vi like godt endre skattepolitikken.



300 VÆRSTASJONER

Statens vegvesen skal etablere 50 nye værstasjoner de neste par årene. Samtidig skal de 250 værstasjonene etaten nå har landet rund oppgraderes. Statens vegvesen samarbeider med Meteorologisk institutt for å kvalitetssikre observasjonene, som blant annet gir grunnlag for vegbanetemperatur og føreforhold.

– Vi kan fint bruke oljepenger til å bygge veg og jernbane i Norge, det er ingen grunn til å frykte overoppheting av norsk økonomi om vi gjør dette på riktig måte, sier professor Torger Reve ved Handelshøyskolen BI.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN ILLUSTRASJON AAS-JAKOBSEN

INVESTERING: BI-professoren mener deler av «ferjefri E39», muligens ikke Sognefjordskryssingen, er godt egnet for utbygging finansiert av oljeformuen. Illustrasjonen her vist er fra mulighetsstudiet, en kombinasjon av flytebru og rørbru.

– KAN MED O

«**T**vert i mot er dette noe som vil bidra til å sikre den norske oljeformuen for fremtiden, samtidig som det er bra for landet, sier han.

GIR RETT. Under E39-konferansen i Molde i september holdt Reve et foredrag om hvordan infrastruktur-investeringer påvirker regionalt næringsliv og arbeidsmarked. Etterpå har han gått gjennom den økonomiske tenkingen som har hindret bruk av oljeformuen til storstilt infrastrukturutbygging i Norge. I Vestlandsmedier har han fått betydelig oppmerksomhet for i stor grad å gi kritikerne rett.

MARGINAL. Han understreker at han

ikke har noe ønske om å angripe «handlingsregelen», at maksimum fire prosent av oljeinntektene skal brukes på en måte som gir økt forbruk i Norge.

– Engasjerer vi utenlandske selskaper til å bygge infrastruktur i Norge, vil det bare ha marginal påvirkning på innenlands økonomi. Derfor er det fullt mulig å øke utbyggingstakten gjennom økt bruk av utenlandske leverandører og entreprenører uten at det røkkes ved handlingsregelens hensikt, sier han.

INVESTERING. Men hovedgrepet hans innebærer at oljefondet går direkte inn og investerer i norsk infrastruktur. Det får fondet ikke lov til i dag.

– Organiserer vi veg- og jernbaneutbyggingen i store prosjekter kan de bli aksjeselskaper som oljefondet kan investere i,



Torger Reve

akkurat slik de i dag investerer i utenlandske selskaper. Vegprosjekter er noe av det mest lønnsomme å investere i, så disse pengene får fondet igjen i en avkastning som er høyere enn den avkastningen oljefondet får i utlandet i dag. Slike investeringer vil dermed være med på å trykke avkastningen av oljefondet, samtidig som landet får nytten av bedre infrastruktur, sier Reve.

NYTENKING. Han er klar over at forslaget vil utfordre landets finanspolitikere, men oppfordrer til nytenking, også om hva som er investeringer og hva som er forbruk.

– Veginvesteringer blir i dag sett på som forbruk og blir i sin helhet belastet statsbudsjettet, mens olje- og kraftinvesteringer er investeringer som gjøres utenom statsbudsjettet. Det mener jeg blir for kategorisk. Å bygge en hovedvegforbindelse som E39 er i høyeste grad en investering som er nyttig for samfunnet i svært mange år fremover, sier han.

– I dag får ikke oljefondet lov til å investere i infrastruktur i Norge, blant annet for å hindre at det brukes til å bygge vegger. Dette kan enkelt gjøres om og bør gjøres om slik at de store midlene fondet i dag sliter for å plassert i lønnsomme prosjekter i utlandet, heller kan settes inn i prosjekter som er veldig lønnsomme her hos oss.

BEGRUNNET. – Vi må passe på at dette gjøres riktig, vi må sørge for at hvert enkelt

VEGPOLITIKK:

Tekst og foto Håkon Aurlien

– Politikerne har ansvaret

– Nå må det bli slutt på at Stortingspolitikere engasjerer seg for å få bygd en rundkjøring på E6, sier stortingsrepresentant Peter Gitmark (H).

– Stortinget må ta ansvar for den langsiktige utviklingen og overlate til andre å ta seg av detaljene, sier han.

Stortingsrepresentanten fra Vest-Agder og Høyre, gikk klart ut i en politisk debatt etter at Opplysningsrådet for Vegtrafikken sist i september presenterte en sammenligning av flere lands vegplanleggingsystemer. Der ble det hevdet at Norge mangler en entydig mekanisme for å prioritere prosjekter av nasjonal betydning.

– Det er forklarlig, men alvorlig for landet. Vi er helt enige i vår stortingsgruppe og har tatt problemet opp med de andre partiene. Vi klarer ikke å få til en god nasjonal politikk dersom hver enkelt representant bruker energi på å få vedtatt lokale vegprosjekter. I tillegg ødelegger dette rollefordelingen mellom sentrale og lokale politiske myndigheter, og mellom politikere og fagmiljøer, sier han.

IKKE HELHETLIG: – Vi klarer ikke å få til en god nasjonal politikk dersom hver enkelt representant bruker energi på å få vedtatt lokale vegprosjekter, sier Peter Gitmark (H).



FAKTA:

30

millioner kroner vil det koste å oppgradere fire kilometer av fv. 115 i Aurskog-Høland kommune i Akershus. Jobben som også omfatter gang- og sykkelveg skal være ferdig i mai 2014.



TIKAMP I VRÅDAL

Ti firmaer kjemper om å oppgradere seks kilometer av fv. 41 sør for Vrådal i Telemark. Vegen skal masseutskiftes, skjæringer skal fjernes og grøfter skal utbedres. Denne jobben skal være ferdig sommer 2013. Vegen får ny asfalt året etter. Budene på jobben er fra 6,8 til 15,9 millioner kroner.



FINNT BYGGE LJEPENGER!

prosjekt fondet går inn i er solid begrunnet økonomisk sett slik at det er reelt i stand til å betale den avkastning som oljefondet er avhengig av, understreker han.

Det innebærer et klart skille mellom veger som bygges ut i fra økonomisk lønnsomhet og ut ifra annen samfunnsnytte.

STORE PROSJEKTER. Økonomiprofessoren mener de store økonomisk lønnsomme investeringsprosjektene i norsk samferdsel bør organiseres ut i fra erfaringer i olje- og kraftsektorene. I konferansen i Molde ble det tatt til orde for å organisere hele E39-utbyggingen, verd opptil 130 milliarder kroner over 20 år, som ett samlet prosjekt.

– Jeg mener det er i største laget. Erfaringene fra oljesektoren tyder på at 20-30 milliarder kroner pr prosjekt holder, at det

vil være lurt å bygge ut E39 gjennom flere parallelle prosjektorganisasjoner, sier han.

INTERESSANT. Statens vegvesens prosjektleder for ferjefri E39, Olav Ellevset, synes Reves forslag er interessant.

– Det er ikke noe i veien for å lage en prosjektinndeling som gir optimale muligheter for en slik finansieringsløsning, sier han. Ellevset understreker at mandatet for prosjektet er å lage en faglig vurdering av hva som kreves rent teknisk for å få til en ferjefri kyststamveg, og hvilke virkninger dette vil ha for samfunnet.

– Vi mener vi skal klare å dokumentere at en ferjefri E39 vil være lønnsomt for landet. Finansieringsformen vil være et politisk spørsmål, og det legges derfor lite vekt på selve finansieringsløsningene fra vår side, sier han. ■

ØKONOMI:



BEDRE BESLUTNINGSGRUNNLAG: – I prioriteringen av samfunnets knappe ressurser kan samfunnsøkonomiske analyser gi et bedre beslutningsgrunnlag, sa finansminister Sigbjørn Johnsen da han mottok forslaget til nye kriterier fra nå pensjonert professor ved Norges Handelshøyskole, Kåre P. Hagen.

Vegutbygging mer lønnsomt

Et utvalg som har gjennomgått systemet for samfunnsøkonomiske analyser i Norge, foreslår at verdien av spart reisetid og sparte liv økes ved nytteberegning av vegprosjekter.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Mitt siktemål er å ha et nytt regelverk på plass til bruk ved rulleringen av Nasjonal Transportplan til våren. Det krever en god prosess etter at høringsuttalelsene er kommet inn, sa finansminister Sigbjørn Johnsen da han fikk overlevert utvalgets innstilling tidlig i oktober.

I følge Jan Fredrik Lund, Vegdirektorens transportplankoordinator, blir tiden for knapp om nye nytteberegninger skal gjøres fra bunn etter at høringsuttalelsene er kommet inn 15. januar. Samferdselsdepartementet har derfor bedt om at nye beregninger lages ut ifra kriterier som fanger opp det vesentligste i forslaget.

VIKTIG. – Samfunnsøkonomisk analyse er viktig. Samfunnets ressurser er knappe og prioritering er nødvendig, sa Sigbjørn Johnsen da han mottok rapporten.

Han understreket at endringer i standardmodellen for økonomisk analyse kan endre rangeringen av vegprosjekter i forhold til hverandre. Men han la til at hva som skal bygges fortsatt skal bestemmes etter en politisk prosess der distriktpolitiske hensyn vil veie tungt.

50 PUNKTER. Det er et bredt sammensatt utvalg som ble oppnevnt i februar 2011 og som nå har presentert en enstemmig anbefaling i 50 punkter. Utvalgets forslag tar for seg alle typer samfunnsøkonomiske analyser.

For vegprosjekter spesielt foreslår det å innføre samme type beregningsmetode som allerede er innført i Sverige. Den generelle analyseperioden for vegprosjekter anbefales økt fra 25 til 40 år, og at kalkula-

sjonsrenten i disse årene settes til fire prosent. Restverdier etter 40 år beregnes ut i fra fremtidig nytte, med kalkulasjonsrente på tre prosent fra 40-75 år og to prosent for videre levealder.

Utvalget foreslår at nytten av et spart liv i trafikken beregnes til 30 millioner kroner, at verdien heretter justeres år for år. For tiltak spesielt rettes mot barns sikkerhet mener utvalget at et spart liv kan verdsettes til det dobbelte, 60 millioner 2012-kroner.

Generelt oppmuntrer utvalget til tilleggsanalyser for å finne mulige ringvirkninger av samferdselsprosjekter. Men utvalget advarer mot tilleggsutredninger som gir dobbelttelling av mulige nytteeffekter.

KRITISK BLIKK. Opplysningsrådet for Vegtrafikken har parallelt engasjert et nederlandsk analyseselskap til å sammenligne den norske, amerikanske og britiske metoden for å beregne lønnsomhet i veginvesteringsprosjekter. Konklusjonen er at Norge ikke tar med en rekke gevinster som er viktige for trafikantene.

– Nesten alle vegprosjekter blir derfor feilaktig bedømt som samfunnsmessig ulønnsomme, sa Vilrid Femoen i OFV.

– Det er spesielt for Norge at landet synes å mangle en entydig mekanisme for å prioritere prosjekter av stor nasjonal betydning. Penger kan brukes langt mer effektivt, Norge bør ha nasjonale mål og bør ha midler til infrastrukturbygging, påpekte Adrian Rahman fra analyse selskapet Cambridge Systematics.

Han anbefaler at Norge jevnlig diskuterer og justerer planleggingsverktøyet for å prioritere mellom ulike vegprosjekter. ■

UTBYGGING:

Tekst og foto Signe Gunn Myre

Lystig på Lister

Fredag 19. oktober ble siste store prosjekt i Listerpakken, fv. 465 i Farsund, åpnet. Samlet er det investert 2,9 mrd. 2012-kr i Listerområdet med snaue 40.000 innbyggere. Vel 150 personer deltok på åpningsmarkeringen.

Vegutbyggingen har kortet ned reisetiden mellom kommunesentrene Farsund, Lyngdal, Kvinesdal og Flekkefjord til under 35 minutter. Det gir et løft for både bosetting, næringsutvikling og arbeidsplasser i regionen. Rosen satt av mange grunner løst, både hos regionvegsjefen, fylkesordfører og ordførere. Dessuten bidro musikere og publikum til å heve stemningen.



SNORKLIPP: Fylkesordfører Terje Damman kutter snora flankert av regionvegsjef Kjell Inge Davik, ordfører i Farsund, Richard Buch og leder i Listerrådet, Odd Omland.



BETONGPRIS TIL TROLLSTIGPLATÅET

Anlegget får prisen for fremragende arkitektur og førsteklasses bruk av betong. Det er Norske Arkitekters Landsforbund og Norsk Betongforening som står bak «Betongtavlen». Bjørvikatunnelen, Svinesundbrua, Elgeseterbru, Grenlandsbrua og Sohlbergplassen langs Nasjonal turistveg Rondane har fått denne utmerkelsen tidligere. (Foto: Jarle Wæhler)

”Jeg merker at sjefene og kollegene mine vil at jeg skal lykkes

– Tør å satse på meg

Sjur Brunvatne har Cerebral parese. Han bruker litt lenger tid på å uttrykke seg enn mange andre, men det har ikke hindret ham i å gjøre en god jobb på trafikkstasjonen i Kristiansand.

TEKST OG FOTO JO VEGARD AARDAL



TEKST OG FOTO BENTE ESPESETH

Eggedosisvegen er historie

Eggedosisvegen, på folkemunne, er nå en saga blott. 1. oktober markerte Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen ferdigstillingen av en rehabilitert og flott veg. Fylkesveg 51 fra Gol i Hallingdal over Golsfjellet til Fagernes i Valdres var regnet som en av de verste vegene på indre Østlandet. – Dagens markering viser at det nytter å øve press, sa Morten Eriksrød, fylkesordfører i Buskerud.

Både næringslivet, hyttefolk og turister fortvilte over store hull og dumper. Vegen fikk kallenavnet «Eggedosisvegen» etter at eggprodusent Mona Faleide i lokalavisa fortalte om en evig frykt for at mange av de 212 tonn med egg som ble fraktet fra gården til kundene skulle ende opp som eggedosis.



FAKTA:**04**

Tilbud er gitt på bygging av to kilometer gang/sykkelveg på fv. 82 utenfor Sortland sentrum i Nordland. Budene er fra 15,3 til 19,5 millioner kroner

OSLOFJORDTUNNELLEN: STENGT 70 GANGER SIDEN NYTTÅR

Bare i august i år ble Oslofjordtunnelen stengt 16 ganger på grunn av bilproblemer. Siden nyttår er den stengt 70 ganger. Det viser tall for kortere eller lengre stenginger av Oslofjordtunnelen fra 1. januar til 2. oktober 2012 innhentet fra Vegtrafikksentralen (VTS). Til sammen har tunnelen vært stengt i 2043 minutter. Det utgjør vel 34 timer, eller nesten halvannet døgn. 11 av disse gangene ble tunnelen bare stengt i under 10 minutter.

«**J**eg synes det er flott at Statens vegvesen tør å satse på meg, sier Sjur. – Jeg merker at sjefene og kollegene mine vil at jeg skal lykkes, og det gjør godt for selvtilliten.

Brunvatne har en bachelor i arbeids- og velferdsforvaltning fra Universitetet i Agder. Til daglig jobber han i teamet som godkjenner bruktimporterte biler og med saksbehandling av kontrollsedler. Salgs- og tapsmeldinger har han også ekspedert, så han har allerede vært innom mange saksområder i TK.

– Selv om jeg har CP, så blir jeg tatt på alvor her. I oppveksten har jeg jo opplevd at man kan bli sammenlignet med psykisk utviklingshemmede, så det gjør godt å komme til en plass der de setter seg inn i hva det vil si å ha CP.

– Kollegaene er veldig positive til å ha fått en kollega som er annerledes enn andre. Etter hvert som de har blitt kjent med meg, så oppfatter de meg som hvilken som helst annen av kollegene på trafikkstasjonen, forklarer Brunvatne.

HUMØRSPREDER PÅ JOBB

–Jeg er spesielt imponert over Sjurs pågangsmot, sier områdeleder Terje Bekker ved trafikkant- og kjøretøyseksjonen.

– Han er positiviteten selv, og går på med krum hals når han får en utfordring. Han har vært villig til å prøve det meste, og har vært veldig anvendelig for oss. Sjur har kompetansen som trengs på saksbehandling, og de som jobber med ham skryter av at det han leverer er nøyaktig og uten feil.

Når Sjur startet i jobben på trafikkstasjonen, samlet han alle kollegene for å orientere om sin CP. Han forklarte hvilke utfordringer det bød på i jobben.

– Det tok brodden av alle misforståelser som lett kan oppstå. Han har gjort alle spådommer til skamme, og vi har kunnet bruke ham til mye mer enn jeg i utgangspunktet hadde trodd, skryter Terje Bekker.

OPPMANN

Hans CP gjør at han bruker om lag tre ganger så mye krefter på en oppgave, sammenlignet med folk uten funksjonshemming. For å holde seg i best mulig form for å takle utfordringene dette gir ham, trener han minimum halvannen time fem ganger i uka.

I tillegg legger han igjen mange arbeidstimer som oppmann for Kristiansand Idrettsforenings herrehåndballag i 1. divisjon. Han har ansvar for at lagets utstyr er i orden til enhver tid.

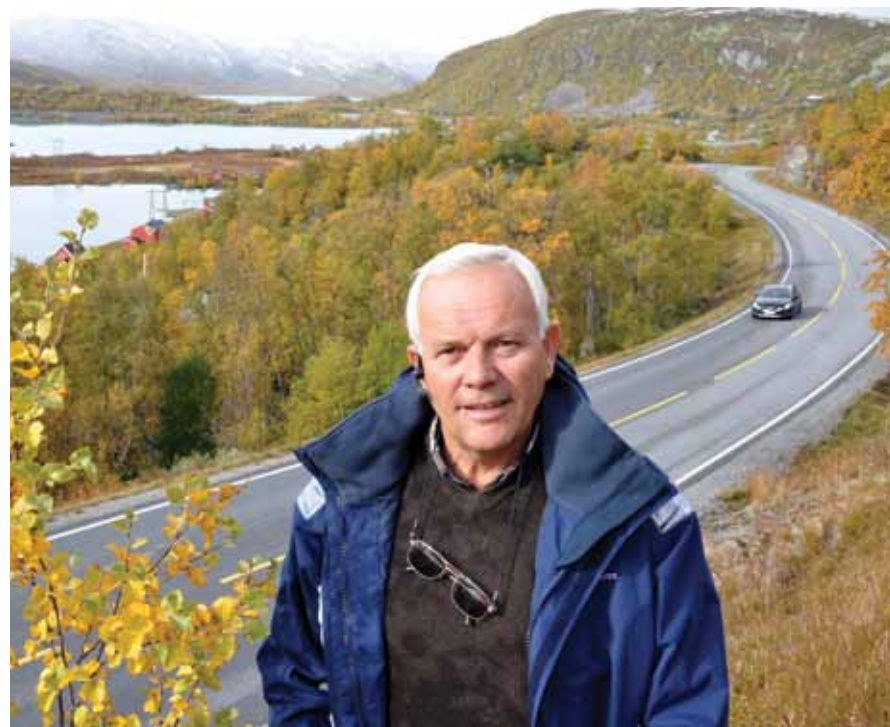
SENTRALE TILTAK

Integreringsrådgiver Sissel Frøberg i Vegdirektoratet sier at Statens vegvesen har et høyt ambisjonsnivå for integrering og mangfold.

– Det hjelper oss med å rekruttere og beholde den kompetansen vi er avhengig av for å løse etatens oppgaver, forteller hun.

– Vi har satt oss som mål at minst fem prosent av dem vi ansetter hvert år, skal ha nedsatt funksjonsevne eller innvandrerbakgrunn. Vi er også interessert i hvordan vi klarer å ta vare på dem vi allerede har. Gjennom medarbeidertilfredshetsundersøkelsen (MTU) har vi fått indikasjoner på at det klarer vi. Men vi kan jo alltid bli bedre. Vegdirektøren vil at vi skal bli gode på dette, og vi er på god veg med å innfri rekrutteringsmålene, sier Frøberg. Vi klarte syv prosent i 2010 og åtte prosent i 2011.

Statens vegvesen er også med i et statlig traineeprogram for personer med nedsatt funksjonsevne og høyere utdanning. Vegvesenet lyste ut åtte stillinger, fikk inn 70 søknader og tilsatte fire godt kvalifiserte kandidater i det siste programmet. I 2013 blir det en ny runde med traineeprogram. ■



HARDANGERVIDDIA: – Her kan landets desidert korteste og sikreste fjellveg øst-vest bygges, sier Ivar Arne Lid med Haugastøl i bakgrunnen.

–Dagmar viste behovet for en sikker fjellovergang

– Stormen Dagmar sist vinter viste at Sør-Norge trenger en pålitelig og driftssikker fjellovergang. Svaret på det er Hardangerviddatunnelen.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Det mener medlem i aksjonsgruppa for Hardangerviddatunnelen, Ivar Arne Lid.

– En 17 kilometer lang tunnel under vidda fra Buskerud til Hordaland er beste virkemiddel for en fotutsigbar vegforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet hele året, mener han.

BRED POLITISK STØTTE

Tunnelplanen får bred politisk støtte i de berørte regioner.

–Vegforbindelsen øst-vest gjennom Hallingdal er en av de viktigste riksvegene i landet mellom øst og vest. Størst trafikk går rv 52 over Hemsedalsfjellet i dag, men rv 7 er også svært viktig. Vi purret på departementet om KVVU for Rv7 Hardangervidda alt i fjor høst og tok det med i vår NTP-uttalelse. Vi er meget positive til prosjektet, sier leder av samferdselsutvalget i Buskerud fylkeskommune, Trond Johansen.

Planen får også full støtte av ordfører i Hol Kommune, Tony Arild Kjøl og ordførerkollega i Eidfjord, Anved-Johan Tveit.

–Hordaland fylkeskommune er også positiv til dette, det vil medføre bedre regularitet på en av våre viktigste fjelloverganger, og bedre forholdene for villreinen i området. Vi har støttet tilsvarende tiltak over Haukeli, sier fylkesordfører i Hordaland, Tom-Christer Nilsen.

Fylkesordfører i Buskerud Morten

Eriksrød mener Hardangerviddatunnelen er et meget godt prosjekt som har bred støtte i fylkestinget.

–Det er et godt miljøprosjekt, særlig vil jeg fremheve betydningen for å sikre reiselivsutviklingen. Jeg håper prosjektet blir omtalt i neste NTP. Det er bred støtte i regionen til å brukerfinansiere tunnelen.

SPARER MYE

Vegen blir 13 kilometer kortere en dagens rv. 7, går 250 meter lavere (maks 995 moh mot dagens 1250m), berører ikke vernede naturområder, sparer miljøet og villreinen, og sparer trafikken for 19.000 kilometer pr. dag (ÅDT 1500 biler), 6,9 millioner kilometer i reduksjon pr. år. Det gir reduserte CO₂ utslipp på om lag 2400 tonn årlig samt god trafiksikkerhetseffekt, i følge aksjonsgruppen.

I NESTE NTP

Med andre innkortinger på rv. 7 som Sokna-Ørgenvika, Hardangerbrua og rv. 13 Granvin-Voss, blir samlet reiselengde Bergen-Oslo nær 80 kilometer kortere enn E16 Filefjell.

–Derfor bør Hardangerviddatunnelen med i neste rullering av NTP, mener Lid. Et konsulentfirma fra Bergen mener en ny 28,8 km veg fra Haugastøl til Maurseth inkludert 17 km viddatunnel vil koste 2-2,5 milliarder kroner. ■

GPS-salting

GPS-utstyr for spredning av salt kommer også på salt/brøytebiler i Romerike og ved Elverum kommende vinter. Forsøket som nå skal gjøres i Stavanger med utstyr som gir mulighet til å fordele saltet bedre ble omtalt i forrige utgave av Veggen og vi. Nå er det altså bestemt at Statens vegvesen skal utvide forsøket med biler som går to steder på Østlandet. (Illustrasjonsfoto: Knut Opeide)



HOVEDSTAMVEG AUST – VEST

Det er viktig at størstedelen av Vestlandet står samla om eitt hovedalternativ aust – vest. Det vil dei aller fleste ha mest nytte av, og då er kun det beste godt nok.

E 134 kan bli det kortaste, flataste og sikraste alternativet for heile området frå Jæren i sør til nær Sognefjorden i nord, og samla

sett for over halvparten av landets befolkning. Det er det einaste som kan få trafikkgrunnlag nok for 4-felts motorveg.

Ekspressvegssystemet som det heiter, byggjer på ein oppgradert E 134 med arm til Bergen. Systemet vil dekke 7 av våre 10 største byar, og me når raskt alle hamnane mellom Kristiansand og Østfold. Med tunnel Moss – Horten blir det 17 mil kortare Bergen – Svinesund enn dagens alternativ. Bergen – Oslo blir 38 mil, 7 til 12 mil

► KRONIKK:

Mer effektive planprosesser

Samferdselsetatene nasjonalt har dels hver for seg (Statens vegvesen) og dels samlet (i regi av Samferdselsdepartementet) utredet mulige tiltak for å effektivisere planleggingen. Forbedringspunktene som er identifisert, spenner fra etatenes interne rutiner, mer forutsigbare økonomiske prioriteringer, bedre strategiske avklaringer før prosjektplanleggingen starter, og til forbedringer av plansystemet.

Kommunesektorens organisasjon KS har deltatt i Samferdselsdepartementets arbeid. KS har sluttet seg til flere av forslagene, men har avvikende syn på hvordan fylkeskommuner og kommuner kan og bør bli involvert i planleggingen. Denne kronikken bygger på en utredning som utdyper KS' synspunkter og ser nærmere på mulighetene for å effektivisere planprosessene for samferdselsprosjekter. At samferdselsetatene har påpekt forbedringspotensialet i eget hus, er nyttig for samhandlingen med kommunene: Det synliggjør at her har flere et ansvar.

UTNYTT MULIGHETENE I PLANSYSTEMET! Generelt må det hevdes at kommunene er effektive i sin behandling av arealplaner, også etter at de i 1994 fikk ansvaret for å behandle vegplaner. Vertskommunene for de store samferdselstiltakene oppleves som krevende for nasjonale samferdselsmyndigheter ved at det ofte stilles krav om løsninger som ivaretar lokale hensyn. En bedre forankring av forutsetninger for den enkelte planoppgaven vil kunne gi mer målrettet prosjektplanlegging. Det er flere måter å oppnå slik forankring på:

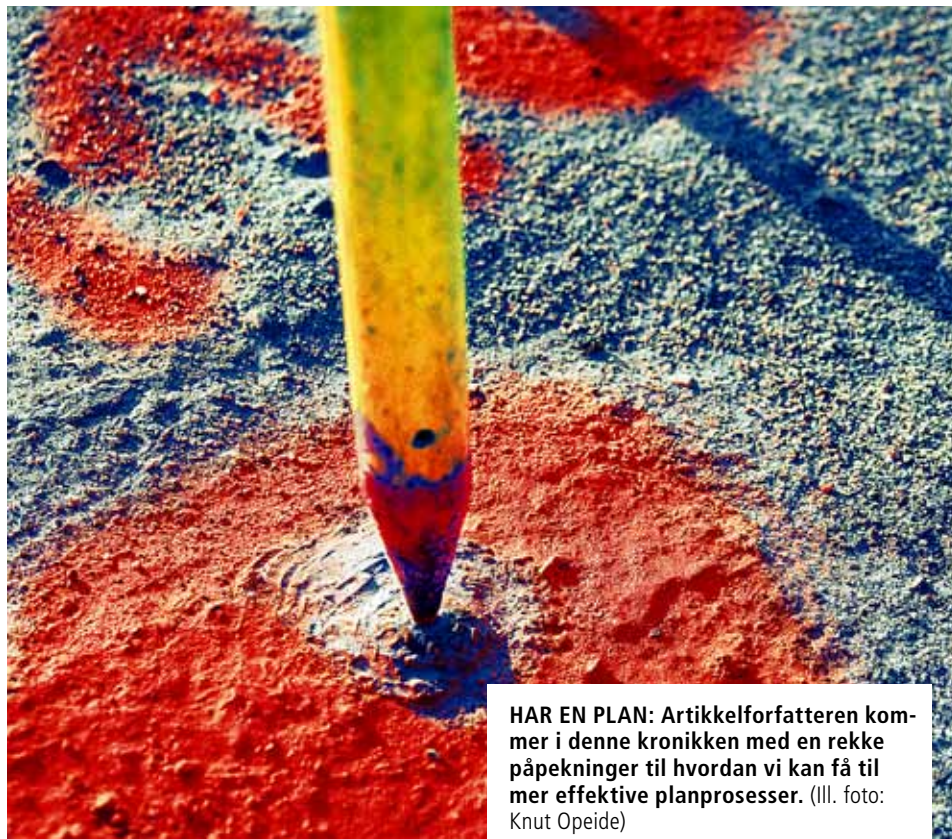
- Lokale og regionale myndigheter inviteres til et mer forpliktende samarbeid om konseptvalgutredninger (KVU) enn i dag.
- Forutsetningene for planlegging kan for-

ankres i statlige planretningslinjer eller i statlige planbestemmelser. Dette er særlig aktuelt for prosjekter som krysser administrative grenser. Derved sikres felles forutsetninger på tvers av kommunegrensene, samtidig som en bruker virkemidler i plan- og bygningsloven.

- Forutsigbarhet med hensyn til prosjektgjennomføring, og frister i planprosessen, virker alltid effektiviserende.

Påfølgende planprosesser, kommunedelplan etterfulgt av reguleringsplan, er nødvendigvis tidkrevende. Innenfor rammene av plan- og bygningsloven er det et potensial for å forenkle planprosessene, uten at dette går på bekostning av medvirkning og lokaldemokrati:

- Den viktigste funksjonen en kommunedelplan har, å avklare alternativ(e) løsning(er) som det skal lages reguleringsplan for, kan løses ved at dette spørsmålet og valget integreres i en reguleringsprosess, eller ved at en avbryter kommunedelplanprosessen når de nødvendige avklaringer foreligger.
- Planprogrammet er et viktig dokument, som også kan omfatte en konsekvensutredning og redegjørelse for prosess og alternativvalg.
- For å sikre nødvendig koordinering over kommunegrensene, kan fylkeskommunen eller departementet få rollen som ansvarlig myndighet for å fastsette planprogram og eventuelt også godkjenne en konsekvensutredning.



HAR EN PLAN: Artikkelforfatteren kommer i denne kronikken med en rekke påpekninger til hvordan vi kan få til mer effektive planprosesser. (Ill. foto: Knut Opeide)

Alle parter har ansvar og muligheter til å bidra.

STATLIG PLAN OG INNSIGELSE. Statlig arealplan innebærer at staten overtar planbehandlingen fra kommunen. For kommunen betyr dette at de mister retten til å vedta arealplan for et samferdselsprosjekt, men også at de får en friere rolle til å ivareta sine egne interesser. Dersom kommunen frivillig frasier seg rollen som planmyndighet, skyves forventningen om effektiv planprosess over på staten selv. Erfaring tilsier at staten ikke alltid er tidseffektiv i sin behandling av plansaker. Innsigelse til arealplaner fra statlige myndigheter og fylkeskommunen er et virkemiddel for å sikre at nasjonale og viktige regionale interesser blir ivare tatt i planleggingen. Dersom innsigelsen ikke blir løst i prosess mellom kommunen og innsigelsesmyndigheten, blir plansaken avgjort av Miljøverndepartementet og blir slik sett en variant av statlig arealplan. I samferdselssaker er det to kilder til innsigelse; kommunen vedtar en løsning som staten ikke aksepterer (som regel kostnad, men også uakseptabel teknisk løsning), eller regional myndighet og regional stat har innsigelse på grunn av konfliktgraden i planløsningen. Mulige tiltak for å forebygge innsigelser kan være:

- Regionale myndigheter må forholde seg til forutsetningene for prosjektet.
- Kommunene må forholde seg til rammer for kostnad og standard for det planlagte tiltaket.
- Innsigelser begrenses til de situasjoner der nasjonale eller viktige regionale interesser faktisk er berørt.
- Kommunen/planleggeren har ansvar for å ta hensyn til nasjonale og viktige regionale interesser. ■



Jan Martin Ståvi
Seniorrådgiver Asplan Viak

FOTO: PRIVAT

► ANSATTE SVARER:

Er du for eller mot dieselgebyr?

SVEIN H. SØNDENAA sjefingeniør, Arendal

–Helt imot. Når myndighetene anbefaler dieselbiler tross kjent NOx-problematikk, kan en ikke få år etter straffe de som fulgte anbefalingen. Bruk heller positive virkemidler som bedre tilrettelegging av kollektivtrafikk, sykkeltrafikk med høy standard og annet for redusert biltrafikk.



GRO JENSBERG NILSEN konsulent TK, Bodø

–Er i utgangspunktet mot dieselavgift. Om det skal innføres avgift på dieselbiler, bør det legges avgift på kjøp av nye dieselbiler. De som allerede har dieselbil, bør ikke bli belastet. Jeg ser at dette kan bli vanskelig siden det kun er ment for de største byene våre.



OLAV LINDVIK Kjøretøyinspektør, Odda

–Jeg er i mot gebyret. Det blir helt feil med tanke på at vi favoriserte disse motorene med mindre avgifter for et par år siden. Det må da være andre løsninger for å få ned antall dieselbiler og som samfunnet også har forståelse for.



kortare enn andre alternativ og 3 ½ time med normal europeisk fartsstandard for motorvegar. Stavanger – Oslo vert 10 mil kortare enn om Sørlandet.

Ein tunnel på Hardangervidda kan nok vera nyttig for lokaltrafikken mellom Øvre Hallingdal og Indre Hardanger, og for nokre hyttefolk, men ein stamveg gjennom Måbødalen er inga god løysing. I dag unngår utanlandske vogntog denne vegen, og det er livsfarleg når ein av desse trailerane utan retardar forvillar seg ned Måbødalen.

Me bør lytta til den internasjonalt anerkjende samferdsels-eksperten Adnan Rahman som seier at Noreg vil møte stor tilbakegang om me ikkje byggjer ut moderne og effektive stamvegar mellom landsdelane våre. Han har og kome med framlegg til kor me bør satsa, men det ser ikkje ut som politikarane vil ta mot råd frå denne eksperten. Ein del politikarar og byråkratar meiner regjeringa har gjort mykje for å få betre vegstandard. Dei har auka løyvingane kvart år, seier dei, men tek me omsyn til prisauken, vert det berre småpengar, og særleg når løyvde midlar ikkje ein

gong er nok til å dekkja forfallet i vegnettet, og slett ikkje nok til å få orden på dei livsviktige stamvegane.

Den dårlege standarden på norske hovedvegar i høve til resten av Europa burde fått det til å ringa ei bjølle både i Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet. Kan årsaka vera at me har for mykje pengar, og så veit me ikkje korleis dei skal brukast? Mykje tyder på det.

Haukeliveiens venner v/ Johannes Sørli

VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

Stasbudsjetten

Vi må og skal levere.

Når statsbudsjettet for 2013 ble lagt fram, var det mange beskrivelser og karakteristikk. «Et løft for samferdsel», «Samferdsel er vinneren», «Svært skuffende», «Et budsjett uten profil» var blant overskriftene. Forventningene og den konkrete effekten lå nok bak karakterene, og det er tydelig at neste stortingsvalg har rykket ett år nærmere.

Svært mye penger, og dermed et stort ansvar.

Hva betyr så årets budsjett for oss i Statens vegvesen?

Vi kan i alle fall slå fast, uten å ta rollen som overdommere, at dette er det største budsjettet vi noen gang har fått. Med stort og smått, og da inklusive kompensasjon for momsreformen, bevilges rundt 21 milliarder kroner til Statens vegvesen og riksvegformål neste år. I tillegg anslås det rundt 9,5 milliarder kroner i såkalt ekstern finansiering (i vesentlig grad bompenger) til riksvegbygging og andre tiltak som finansieres med bompenger. Da runder vi 30 milliarder kroner.

Dersom fylkenes aktivitet blir på om lag samme nivå som i år, vil fylkeskommunene bruke mer enn 18 milliarder kroner (inklusive bompenger og moms) til fylkesvegformål. Totalt blir det i alt 48 milliarder kroner som Statens vegvesen

skal «omsette» neste år. Eller om du vil; Nesten 1 milliard kroner i uka – nær 200 millioner kroner hver eneste arbeidsdag i 2013.

2013 er det fjerde og siste året i handlingsprogramperioden 2010 – 2013. Med neste års budsjett, vil handlingsprogrammet bli oppfylt bevilgningsmessig sett, ja til og med litt i overkant. De fleste tiltak og prosjekter som ligger inne i handlingsprogrammet startes opp i perioden. Vi ser at overføringene til drift og vedlikehold «overoppfylles». Likevel sier vårt forslag til neste transportplan at aktiviteten bør økes også utover 2013-budsjettet. Det viser at budsjettet for 2013 ikke løser alle utfordringer, men det er uansett et budsjett i riktig retning og med en betydelig bevilgningsvekst.

Svært mye penger, og dermed et stort ansvar. Et stort ansvar for å nytte midlene til riktige og gode formål, og ikke minst sørge for at samfunnet får mest mulig igjen for hver krone. Vi må og skal levere. Vi har vært med å legge til rette for at samferdselsbevilgningene øker. Nå må vi vise at det gir faktisk og praktisk effekt, i vegbygging, i driften, vedlikeholdet, det vi gjør for fylkeskommune, alt det vi gjør på trafikkstasjonene, i kontakt med alle brukere, for gående og syklende, i trafikkikkerhetssammenheng, i miljøarbeidet vårt, ja, absolutt overalt må vi sette kreftene inn i oppgaveløsningen. Og vi må gjøre det nå;

Selv om stortingsbehandlingen gjenstår, må vi allerede nå gå ut ifra at det blir mer penger eksempelvis til gang- og sykkelveger neste år. Da er det ingen grunn til å vente til stortingsvedtaket fattes eller departementets tildelingsbrev kommer. Få opp farten nå!



Vegdirektør:
Terje Moe Gustavsen

FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Samfunnets forventninger til oss øker.

De fleste ser nok på oss med en viss undring når vi sier at noe av det beste i budsjettforslaget, er at vi fra neste år skal betale full moms ved vegbygging, drift og vedlikehold. Gleden springer ut av at vi i dag har et svært komplisert regelverk som krever mye ressurser både for oss og entreprenørene. Endringene som kommer fra nyttår fører til en «kunstig» økning av vårt budsjett på 3,2 milliarder kroner blant annet for å unngå at endringene i momsreglene skal få konsekvenser for aktiviteten og unngå at det får virkning for bompengebetalingen. Vi har en informasjonsutfordring når det gjelder momsregler, men den tar vi med glede, fordi vi er i et lite, men meget eksklusivt selskap; vi som er hoppende glade for at vi får lov å betale full moms fra neste år.

Statsbudsjettet for 2013 danner opptakten til framleggelsen av Nasjonal Transportplan 2014 – 2023. Arbeidet med innretting og rammer pågår nå. I det offentlige rom går diskusjonen høyt, og de fleste gir uttrykk for svært store forventninger. For vår del må vi naturligvis avvente stortingsmeldingen. Men vi bør absolutt forberede oss på at våre oppgaver blir enda større og flere i den kommende tiårsperioden, og at samfunnets forventninger til oss øker. En forventning som også ligger i 2013-budsjettet. En forventning om at et godt budsjettforslag skal gi mer og bedre veier, god framkommelighet, bedre trafikkikkerhet, ja, kort sagt, klare effekter innenfor alle våre ansvarsområder. ■



ARKTIVFOTO: SIGMUND KRØVEL-VELLE

HARDANGERVIDDA: Riksveg 7, Nasjonal turistveg Hardanger. Bildet er fra Skulevikstølen vest for Halne.

HARDANGERVIDDA-TUNNELEN

De berørte kommunene, Hol og Eidfjord, har kommunestyrevedtak på at vi ønsker Hardangerviddatunnelene bygd! I den sammenheng stiftet vi «Hardangerviddatunnelene AS» i september. I dette selskapet har aksjonsgruppa en styreplass, vi jobber for samme sak, på ulike arenaer.

RV7 er korteste vei mellom våre to største byer, Oslo og Bergen. Med de utbedringer og utbygginger som er i gang på begge sider av vidda, vil RV7 befeste sin posisjon. Det er da ganske så meningsløst, at vi ender i en fjellovergang med så vidt dårlig regularitet på vinterstid. En tunnel gjennom vidda vil løse/bedre mange utfordringer: trafikkikkerhet (sommer som vinter), regularitet (100%), villrein (vårt internasjonale ansvar), utslipp (betydelig færre høydemeter) og kjøretid. Hardangerviddatunnelene er eneste fornuftige løsning!

Politikere har gjort stadige forsøk på å vedta hvor det er smart å kjøre. Når det kommer til saken, dreier det meste seg om hva som er praktisk fornuftig, og hvilken rute som er kortest. Det finnes ikke den GPS i verden som vil anbefale annen rute enn RV7 som raskeste vei Oslo-Bergen. Dette må erkjennes av rikspolitikere, som til stadighet skal gjøre opp for seg ved å gjøre vedtak som hilsen hjem til eget distrikt.

Tony Andre Kjøl
Ordfører Hol kommune

PETRA W. OGNØY

inspektør, Haugesund
Jeg er i mot. Man følger seg litt lurt av staten når de anbefaler oss å kjøpe dieselbiler det ene året og så ønsker å legge på avgifter i neste omgang. Jeg bor langt ut på landet, derfor er dieselbil mest miljøvennlig og økonomisk for meg.



HENRIK DUUS

senioringeniør, Arendal
– Alle er enige i at de negative konsekvenser av biltrafikk må reduseres. Statlig virkemiddel for å redusere negative konsekvenser av mange ting er bruk av avgift. Folk får ikke forståelse for problemet ved å innføre avgift. Vi har god erfaring med å påvirke folk ved kunnskapsoppbygging og kampanjer for å få trafikanter til å endre adferd. Jeg tror en kampanje på dette området kan oppnå samme effekt, fordi folk forstår problemet og er enige i målsettingen.





Bybanen skinner

Hvem er vakrest i landet her? Jo, det er Bybanen i Bergen. Det synes i hvert fall juryen for Vakre vegers pris som skal hedre banen i slutten av november.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD **FOTOMANIPULASJON** KYRRE WEDVIK

Bybanen går hvert femte minutt de neste ti kilometerne fra sentrum til Nesttun. Og det er en eksotisk mil. Underveis kommer en innom både Florida og Paradis.

Neste år kan en også havne i Lagunen når de har lagt skinnene tre kilometer til. Senere skal den forlenges til Flesland, Åsane og Storavatnet.

Å reise med bybanen er en fargerik tur. Har en himmelvendt blikk oppdager en at hver vogn har egen kunst i taket. Vil du heller se på en fargerik skjerm, så er det gratis nett om bord. Holdeplasser har en rustrød «touch» fra ende til annen. Det er elegant og enhetlig. Men Fantoft stasjon er dekorert med grafittkunst.

Plutselig hopper det en lysende hare inn i synsfeltet i det du passerer et lite vann.

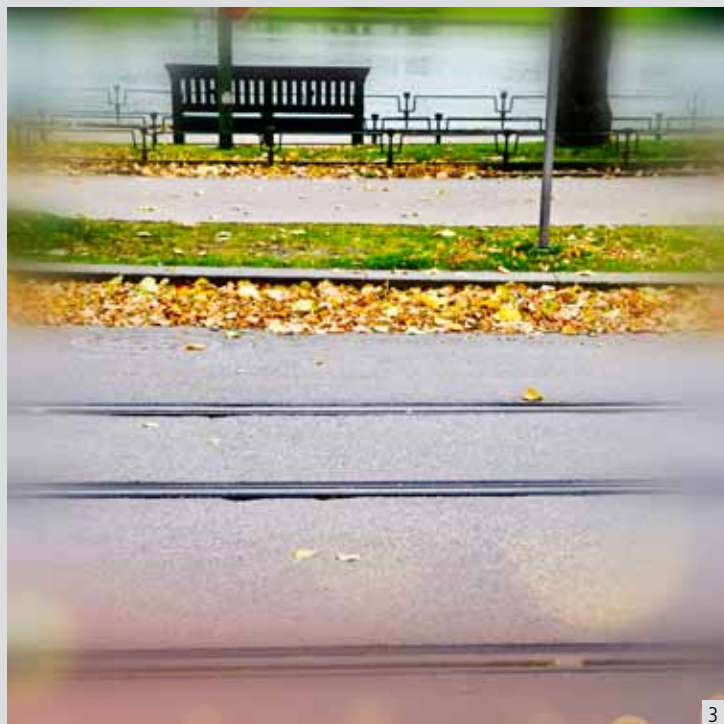
I en tunnel bølger det lysstriper, i en annen lysstaver. Lys var nemlig tema da kunstnerne ble invitert til konkurranse. Rundt holdeplassene har det blitt mer liv og røre med nye boliger og forretninger.

«Bybanen har gjort Bergen mer urban. Den sitter ikke fast i trafikken slik som bussen, du kan stole på den», sier en. «Det er mye bedre å sitte på banen og være på nett enn å stå og hutre og vente på en buss som kommer om en halvtime», sier en annen. «Men det skulle vært mer innfartsparkering», påpeker en tredje.

Dette har vært en bane til begjær og til besvær. Men nå går den så det suser – i september var 30.000 om bord. Vegdirektørens pris for vakre veger deles til banen i byen blant de syv fjell slutten av november. Og i fjor fikk den «Worldwide Project of the Year» av Light Rail Transit Association i London. Velkommen om bord. ■

1. SJEKKER RUTETIDER: Petter Seim Holten og Håkon Skagen fra Statens vegvesen Region vest på Fantoft stasjon.
2. UTSMYKNING: Alle banene har ulik kunst i taket.
3. STEMNINGSFULLT: Skinner i høsten.
4. I FORBIFARTEN: En kanin hopper forbi.
5. FEIER UNNA: I kostervals.
6. BILLETTKONTROLL: Synnøve Kløve-Graue (t.h.) fra Statens vegvesen Region vest har full kontroll på billetten.
7. PÅ LINJE: Lysstripe i tunnelen.







I gang med raskere sykkelv

Statens vegvesen får mer midler enn noen gang i neste års statsbudsjett. Derfor ønsker vegdirektøren mer fart i planleggingen. I Akershus sørget en dugnad for gode forprosjekter og godt samarbeid med kommunene slik at det nå fins en planreserve for gang-/sykkelvegprosjekter på riks- og fylkesvegene.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

«**D**et er stort fokus på å bygge gang- og sykkelveger i Akershus. Både stat og fylkeskommune ønsker økt satsing på dette området. Per i dag har vi vedtatte planer for flere prosjekter enn vi har bevilgninger til i 2013. Men det er en utfordring å skaffe nok byggherreressurser til å gjennomføre prosjektene, sier seksjonsleder i Akershus fylkesavdeling, Marit Ulveseth.

DUGNADSGJENG

–Gode forprosjekter og godt samarbeid med bredt anlagt samarbeid mellom oss, fylkeskommunen, kommunene og andre brukergrupper er nøkkelen til å få fart på planleggingen. En av årsakene til at vi i dag har flere vedtatte planer, er systematisk arbeid med planlegging av gang- og

sykkelveger over tid. For en tid siden gjennomførte vi en intern dugnad i Stor Oslo distrikt og ressursavdelingen. En gruppe unge medarbeidere fikk ansvar for å gjennomføre til sammen 7-8 forprosjekter med koordinert framdrift. Dugnadsgjengen hadde stor nytte av å bruke samme samarbeidsgruppe. Det ble gjennomført felles anleggsprosess, og de nye medarbeiderne fikk felles veiledning av en erfaren planlegger, forteller prosjektleder og mentor fra ressursavdelingen, Øystein Tandberg.

ENGASJEMENT

–Gode forprosjekter er viktige både for å vite hva vi skal planlegge og hvordan vi skal prioritere. Ved å kjøre flere forprosjekter samtidig skaper vi engasjement og samarbeidsvilje, vi lærer og trekker veksler på hverandre og hever dermed samtidig kompetansen. Gode forprosjekter har spart oss mye tid og ressurser i det videre arbeidet med

reguleringsplaner, sier Tandberg.

Han berømmer de mange nye og unge medarbeiderne etaten har fått. De går inn i planoppgavene med engasjement og ståpåvilje. På Romerike har godt samarbeid med kommunene ført til økt produksjon av reguleringsplaner. Kommunene har tatt hovedansvaret for utarbeiding av noen av planene med økonomisk støtte til innleide konsulententer.

TRYGGING AV SKOLEVEGER

På bare et halvt år (mars-september 2012) har tre medarbeidere i Statens vegvesen sammen med to studenter kartlagt og innhentet informasjon om behov for gang/sykkelveger nær skoler i de 22 kommunene i Akershus. Det arbeidet viser ikke overraskende at behovet er stort.

–Vi har hatt god hjelp av administrasjonen i kommunene til denne kartleggingen med rangering av behovene, forteller prosjektleder Sara Polle.



RASKERE PLANLEGGING: I Akershus har f.v. prosjektleder Sara Polle, landskapsarkitekt Ingunn Hillestad, seksjonsleder Marit Ulveseth og prosjektleder Øystein Tandberg fått fart på sykkelplanene.

vegplaner

Behovene varierer veldig, fra Bærum som nesten har fortau eller gang/sykkelveger langs alle fylkesveger rundt skoler til for eksempel Nannestad med få gang-/sykkelveger. Derfor kreves både gode kunnskaper og strenge prioriteringer for å veie de ulike behovene opp mot hverandre innen hver kommune og mellom dem.

PROSJEKTPAKKER

– Denne kartleggingen har gitt oss mye informasjon vi ikke hadde før. Arbeidet gir nyttig og viktig informasjon om hvilke områder som har et dårlig tilbud og om det er strekninger som bør planlegges og bygges samtidig. I Oppegård og Asker jobbes det nå med såkalte prosjektporteføljer, der flere prosjekter i samme geografiske område planlegges av samme prosjektteam, sier Marit Ulveseth.

Hun tror dette er en av flere mulige veger å gå for å få til en raskere og mer effektiv planlegging.

GODT GRUNNLAG

– Det er krevende å planlegge restbehovet for nye gang- og sykkelveger for alle de 22 kommunene i Akershus. Det blir tøft å prioritere prosjekter, og det vil selvsagt ta lang tid å gjennomføre alle prosjektene. Kommunenes sykkelstrategier og den nye kartleggingen, Trygging av skoleveger, investeringsstrategi for gang/sykkelveger i Akershus, gir et meget godt grunnlag når Akershus fylkeskommune skal lage sin samferdselsplan 2015-2024. Og for Statens vegvesen når vi skal sette sammen nye prosjektpakker for å sikre en effektiv planproduksjon og gjennomføring av prosjekter, sier Marit Ulveseth. ■



UTFORDRANDE ASFALT-MARKNAD

Det er ei utfordring at konkurransen i asfaltmarknaden er så avgrensa, at det no berre er tre entreprenørar som står for 80 prosent av asfaltoppdraga for Statens vegvesen.

TEKST KJELL WOLD FOTO KNUT OPEIDE

Det går fram av Regjeringa si omtale av anleggsmarkanden i forslaget til statsbudsjett for 2013. I 2011 skjedde det endringar i eigarstrukturen i entreprenørmarknaden for asfalt da Lemminkäinen kjøpte Mesta industrier. At berre tre entreprenørar no står for 80 prosent av asfaltoppdraga for Statens vegvesen er ei utfordring fordi konkurransen i marknaden blir avgrensa, meiner Regjeringa.

PRISSAMARBEID

Asfaltmarknaden har hatt fleire tilfelle av brot på konkurranseregelverket. Veidekke og NCC har innrømma prissamarbeid om asfaltkontraktar i Sør- og Nord-Trøndelag. Det førte til at dei to selskapa blei avvist frå konkurransen i dei to fylka i 2012. Saka blir granska av Konkurransetilsynet og er enno ikkje endeleg avgjort. Tilsynet arbeider og med å undersøkje mistanke om prissamarbeid i Møre og Romsdal.

STRATEGIAR

Når saka er endeleg handsama i Konkurransetilsynet vil Statens vegvesen uavhengig av utfallet gjennomgå konkurransetilhøva og strukturen i asfaltbransjen. Statens vegvesen arbeider med varierte konkurransestrategiar og ulike verkemiddel for å motverke effekten av ein marknad med nokre få tilbydarar, og for å sikre at prisnivået ikkje blir for høgt i utkantområda der lite asfaltlegging gir lågare konkurranse.

SKILNADER

Oppdraga til Statens vegvesen utgjør om lag 30-35 prosent av marknaden. Dei er årvisse, godt geografisk fordelte og på eit stabilt nivå. Det er likevel betydelege svingingar frå år til år i dei marknadsdelane som entreprenørane har for Statens vegvesen. Samanlikna med prisnivået for tilboda innan asfaltmarknaden i 2011 tyder tilboda i 2012 på at dei følgjer verknaden av prisendringa på innsatsfaktorane (materialar, løn, transport mv). Det er store geografiske skilnader knytte til lokalt varierende transportlengder og konkurransetilhøve. ■

ASFALT: For få firma legg asfalt for Statens vegvesen, meiner regjeringa.



EKSTREMVÆR BRØT 16 VEGFOR

Ekstremvær førte til at antallet brutte vegforbindelser i Norge økte fra 4 i 2009 til 16 i 2011 på grunn av flom, skred eller påkjørsler.

TEKST KJELL WOLD FOTO HÅKON AURLIEN

Det går fram av forslaget til statsbudsjett for 2013 i kapitlet om samfunnsikkerhet og beredskap. De senere års ekstremnedbør samt andre utfordringer har vist at Statens vegvesen har en velfungerende bruberedskap, som er en avgjørende ressurs for å gjenopprette brutte vegforbindelser, heter det. Som tallene over viser har slike hendelser økt voldsomt i takt med økende uvær de siste årene.

NYTT MATERIELL

Den store økningen i slike hendelser gjør at mye av Statens vegvesens beredskapsmateriell er bundet opp. Det er derfor

satt i gang et program for å utfase eldre materiell og oppgradere til nye typer reservebruer. Dette arbeidet fortsetter i 2013 og omfatter også anskaffelse av hurtigmonterbare elementbruer og oppgradering av lagre. For å beholde og utvikle etatens kompetanse er det viktig med tett kontakt og samarbeid med leverandørenes utviklingsmiljøer. Statens vegvesen og Jernbaneverket samarbeider blant annet om utveksling av utstyr og kompetanse. Statens vegvesen har tilsvarende muntlige samarbeidsavtaler både med Forsvaret og Trafikkverket i Sverige. Det jobbes nå med å gjøre disse avtalene skriftlige.

FYLKESVEGER

Beredskap og krisehåndtering på fylkesvegnettet håndteres av Statens vegvesen gjennom avtaler fylkeskommunene

har inngått med regionvegsjefene. Ekstremværet Frida som rammet Buskerud i august er eksempel på at dette samarbeidet fungerer godt. Statens vegvesen har fullmakt til å håndtere hendelser på fylkesveg, men det legges opp til at fylkeskommunene deltar i opplæring og øvelser.

BEREDSKAPSSAMARBEID

Ellers samarbeider Statens vegvesen med en rekke etater og instanser om samfunnsikkerhet og beredskap. En nasjonal og landsdekkende skredvarsling skal etableres fra 2013 som et effektivt sikkerhets- og beredskapstiltak. Statens vegvesen har i kjølvannet av arbeidet med risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS) kartlagt kritiske forhold og hvilke forebyggende tiltak som kan redusere sårbarheten. Etaten har også

TRE DAGER: Statens vegvesens reservebru-beredskap fikk vist seg da flomvann i pinsen i fjor ødela Trya bru på rv 3 sør for Koppang i Hedmark.



BINDELSER

etablert et webbasert beredskaps- og krisestøtteverktøy for å håndtere kriser. På IKT samarbeider Statens vegvesen med Skatteetaten for å lage bedre nøddriftsløsninger.

NYTT NIFS

I forlengelse av Klima- og Transportprosjektet har Statens vegvesen sammen med NVE(Norges vassdrag og energidirektorat) og Jernbaneverket tatt initiativ til å etablere et nytt prosjekt: Naturfare, infrastruktur, flom og skred (NIFS). Det er et fireårig prosjekt med mål om et tryggere samfunn med mer robust infrastruktur, trygg bebyggelse, trygg samferdsel og god skred og flomvarsling. Et delprosjekt ser spesielt på samarbeid og faglig utveksling for beredskap og krisehåndtering mellom etatene. ■



KOLLEKTIVAUKE: Korte reiser med bane aukar, lange reiser minkar.

25 prosent kollektivauke på seks år

Stadig fleire reiser kollektivt i Noreg. Tal frå SSB viser at 525 millionar passasjerar reiste kollektiv i 2011, ein auke på 19 prosent frå 2005 i heile landet. I byområda var auka på 25 prosent i same periode.

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD

Det har vore størst auke i talet på passasjerar med banetransport, i hovudsak med sporveg og forstadsbane. Bussen utafor dei store byane har som regiontoga mista passasjerar frå 2010 til 2011. Regjeringas tiltak for å styrke kollektivtransporten er å auke løyvingane i 2013 med 14,8 prosent frå saldert budsjett 2012

Ein viktig del av kollektivtransportstrategien er å styrkje jernbanen. På vegbudsjettet blir det foreslått å løyve 105,6 millionar kroner til kollektivtrafikktiltak og universell utforming. I tillegg er det lagt til grunn ekstern finansiering til kollektivtiltak på 91 millionar kroner. Midlane vil i hovudsak bli nytta til å oppgradere knutepunkt og haldeplassar. I 2013 er målet å oppgradere fem

kollektivknutepunkt og 145 haldeplassar.

Målet er og å redusere køyretida for kollektivtransport i rushtida. Belønningsordninga for kollektivtransport i byområda blir auka med 250 millionar kroner i 2013. Tilskotsordninga til fylker og kommunar for betre tilgjenge er på 45,8 millionar kroner neste år. Påliteleg reiseinformasjon og enkel billettering er og faktorar for å styrkje kollektivtransportens konkurransevne overfor personbilen. Vegdirektoratet samarbeider med fylkeskommunane, transportetatane og tilbydarane av kollektivtransport om å etablere ein nasjonal rutetabase som skal vere operativ i 2014. Det blir sett av inntil fem millionar kroner til statens engasjement i arbeidet med elektronisk billettering i 2013.

20 millioner til Ferjefri E39

Utrappingsprosjektet Ferjefri E39 får 20,4 millioner kroner i 2013. Det skal gå til å fortsette arbeidet med forskning og utvikling av nye løsnings for kryssing (teknologi) av dype fjorder, samfunnskonsekvenser, energiutnyttelse og gjennomføringsstrategier og kontraktsformer. En ferjefri E39 på Vestlandet vil kreve langt større brukskonstruksjoner enn det som hittil er bygd. Arbeidet vil fortsette med utvikling og

teknisk verifisering av ulike brukonsepter, metodikk for beregning, krav og godkjeningsregimer for slike store konstruksjoner.

I 2013 fortsetter Statens vegvesen også arbeidet med å belyse hvilke effekter en ferjefri E39 kan ha for utvikling av næringsliv, større bo- og arbeidsmarkeder, verdiskaping og for regionale og nasjonale strukturrendringer. Anbefalinger fra dette utviklingsprosjektet vil foreligge i løpet av neste år.

Ble sykkelprofet i eget land

Det har vært mange tunge tråkk for sykkelentusiasten Erik Jølsgard de siste 20 åra. Men nå er det mindre motbakker enn før. Ja, til og med litt medvind.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD MONTASJE KYRRE WEDVIK

«**T**ronheim har landets tøffeste politikere. I 1987 sa bystyret ja til Trondheimspakka, men bare hvis sykkel og kollektivsatsing ble en del av den. Og i 2007 vedtok de Miljøpakka der bilister skulle betale for sykkel. Vi har utvilsomt hatt de modigste politikerne i landet når det gjelder sykkel, sier Erik som har en milliard på bok til sykkeltiltak.

– Jeg har vært verden rundt og fortalt om det vi har gjort her. Og det andre land først og fremst merker seg er at bilistene betaler for sykkeltiltakene, sier Erik.

01 Misjonær. Men det har ikke bare vært en dans på roser å være sykkelmisjonær.

– Det som fikk meg til å engasjere meg i sykkel var faktisk en krangel mellom folk fra Vegvesenet og Syklistenes landsforening under en middag på Velo City i København i 1989. For hvordan skulle vi lykkes hvis vi kranglet så busta føyk? Siden har sykkel ligget mitt hjerte nærmest. Jeg har alltid vært i vinden i sykkel saker. Men før var det mest motvind. Nå har vi klare signaler fra toppledelsen, så nå trenger vi ikke diskutere mer med dem som mener vi ikke skal satse på sykkel. For det har vært frustrerende å jobbe med dette i en konservativ etat. Jeg så hva byer i utlandet fikk til – som å bygge egne sykkelfelt og å prioritere sykling generelt, mens vi her ville bygge gang- og sykkelveger – noe som er helt uegnet i byer. Det at vi nærmest kan sykle over alt har også gjort at vi i Norge har dårligere sykkelkultur enn i Danmark, Tyskland og Nederland der det ikke er lov sykle på fortau eller i fotgjengerområder. Men jeg er vel sta og utholdende, og i høst åpnet vi 2,5 km sammenhengende sykkelfelt gjennom Midtbyen i Trondheim. Og nå var det mange som sto sammen om dette, sier Erik fornøyd.

02 Ildsjel. Noe av det mest spesielle Erik står bak er sykkelheisen Trampe i Trondheim. I 1993 var denne heisen på plass, som skyver syklistene opp en bratt bakke på Baklandet.

– Det er det verste jeg har vært med på. Det var valgkamp i mediene, og Adressa drev kampanjejournalistikk mot denne heisen og latterliggjorde den. Politikerne mente dette var tull. Men etter hvert fikk pipa en annen

lyd, og mange har kommet for å se på heisen. Turistsjefen sa en gang at sykkelheisen er det som har gjort Trondheim mest kjent internasjonalt nest etter Rosenborg, he he.

03 Prismottager. Erik har jobbet med det meste innen sykkel – håndbøker, strategier, sykkelbyer, bysykler, Eberg sykkelgård og konferanser. I slutten av september fikk han lønn for strevet i form av Sykkelpreisen 2012 fra Syklistenes landsforening. «En utrettelig pådriver for sykkel lokalt, nasjonalt og internasjonalt» sa samferdselsministeren under utdelingen. Den smakte nok godt.

04 Innsamler. I fjor syklet Erik fra Nordkapp til Lindesnes og tilbake til Trondheim, noe han alltid har drømt om. Men han ville gjøre noe mer ut av turen, og bestemte seg for å samle inn penger til kreftsaken samtidig. Så mens Erik trakk 354 mil trillet det inn mellom 70.000 og 80.000 kr på kontoen.

– Det største ved turen var alle de sterke historiene jeg hørte fra folk underveis som hadde hatt eller hadde kreft. Også lagde jeg en egen nettside som har 37.000 treff. I fjor sommer hadde forresten EuroSport en konkurranse der de ga en tur til Paris i forbindelse med Tour de France til den som mente han fortjente dette. Jeg fortalte hva jeg hadde gjort, og jammen fikk jeg ikke ei gratis helg i Paris.

05 Treningsnarkoman. Eriks hjerte har ikke bare banket for sykkel. Det har fått kjørt seg gjennom et langt treningsliv også. Han har vært med på det meste av idrett i Vegvesen-regi. Han

har vært med på friidrett, vært norgesmester i roing og spilte aktiv håndball til han var 50 år. Styrkeprøven har han begitt seg ut på elleve ganger, Birkebeinerrittet ti ganger. Men i februar fikk han seg en støkk i livet – et lite hjerteinfarkt fikk ham ned i knestående.

– Dårlige gener må nok ta skylda, men jeg har ikke sluttet å trene for det, langt i fra. Intervalltrening er faktisk den beste hjertemedisinen, og jeg var med på 24 hjerteretninger på St. Olav etterpå – og det var knallhardt, sier Erik som også har fått trent armmusklene på hytte- og husbygging.

06 Fotomodell. Erik fikk sin første sykkel da han var sju år, men faren tok av bagasjebæreren så ikke tassen skulle sykle med noen bakpå. Han fikk også beskjed om aldri å sykle ned til brygga på Hamar der Skibladner la til. Men allerede som liten var Erik litt sta og gjorde som han ville. Ett av disse øyeblikkene ble forevige av Foto Normann, og uten å vite det havnet Erik som fotomodell på et postkort. Det fortvilende var bare at tanta fikk øye på dette kortet og rapporterte til foreldrene. Bekjennelsens tid var kommet....

07 Utholdende. Erik har jobbet i snart 40 år i Vegvesenet og har aldri vurdert å jobbe noe annet sted.

– Jeg har fått gjort alt jeg har drømt om og føler meg privilegert. Når jeg en dag slutter håper jeg at vi har et sammenhengende og bra sykkelnett som blir godt driftet sommer som vinter. Også håper jeg at biler bokstavelig må vike mer for sykkel. Skal vi få ungene til å sykle må vi ha enklere regler. ■

Jeg har alltid vært i vinden i sykkel saker. Men før var det mest motvind.

FAKTA

Erik rullet ut i verden i 1949 på Hamar og trakk rundt der inntil han startet på bygglinja på NTH i 1967. Etter militærtjeneste i Harstad startet han i Statens vegvesen i 1974 – som har vært hans eneste arbeidsgiver. Han ble først ansatt som kontrollingeniør på Nidelvbrua, men det viste seg at jobben var lovet en annen, og Erik startet som vegplanlegger i stedet. Etter nesten et år skiftet han beite over til Trafikkteknisk seksjon og jobbet med skilting, busslommer og små trafikksikkerhetstiltak.

Fra 1977 kom han med uttalelser til arealplaner i Sør-Trøndelag og hadde også ansvar for sykkeltegninger en periode. I 1985 ble han seksjonsleder – en tittel han har hatt gjennom seks omorganiseringer – hele tida med ansvar for trafikksikkerhet og/eller miljø. Fra 2003 til 2005 pendlet han til regionvegkontoret i Molde for å jobbe med trafikksikkerhet og miljø. I 2006-07 var han Vegvesenets kontakt mot studentene på NTNU. Siden har han vært seksjonsleder for Plan- og trafikksesjonen der han blant annet har ansvar for planleggingen innenfor Miljøpakka. De siste 20 åra har sykkel vært hjertebarnt, og i høst fikk han Syklistenes landsforenings pris for innsatsen.

Fire om Erik:

Erik er både utholdende, trivelig, jovial, sosial og sta. **Tore Hoven, Statens vegvesen**

Erik har vært en god kollega i 40 år – og en lojal leder som har gitt ansvar til medarbeiderne og vist omsorg i alle situasjoner. **Trond Aune, Statens vegvesen**

Med visjoner, strategier og detaljenes betydning har Erik gitt sykkel satsningen en faglig tyngde og som gjør arbeidet lettere for oss andre. **Richard Sanders, Syklistenes landsforening**

Erik er inkluderende; han trekker med andre i det han gjør, gir dem en rolle, og lytter. Det har gitt ham mange venner, som meg. **Trond Berget, Syklistenes landsforening**

TEGN TERJE

Erik tegner vegdirektøren

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

DOMMEN: Ser der ja, er det en sykkelvegdirektør? Det ser i hvert fall ut som jeg er entusiastisk. Såpass entusiastisk at det går på sikkerheten løs der jeg strekker armene i været...





Til høsten behøver ikke overingenier Erik Jølsgård trille sykkelen opp Brubakken i Trondheim. Da kommer nemlig verdens første sykkeltrekk i denne bakken. Foto: NILS TOLDNES

Sykkel- trekk neste

I løpet av høsten vil verdens første sykkeltrekk stå klart i Trondheim. Da kan man komme seg opp den bratte Brubakken på sykkel fra Gamle bybro til Festningen, uten å bli andpusten eller mer i beina.

Side 3



Den nybakte norgesmesteren Erik I. Jølsgård gratuleres av formannen i Hamar Roklubb, Fasting

Hamargutten Erik Jølsgård norgesmester i roing



God plass i rushet

Både vegen, bussen og banen i Bergen er stappfulle i rushet. Men ikke personbilene. Over 90 prosent av passasjeretene er tomme i bilene som skaper kø for hverandre.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJON JON OPSETH

«**V**i kan ikke bygge oss ut av køene med den store befolkningsveksten som forventes i alle større byer. I Bergen er det bare 1,15 personer i hver bil i rushet. Det vil si at det er rundt ti ganger så mange ledige bilseter i rushtida som kollektivpassasjerer. Slik kan vi ikke ha det i framtida når vi får en trafikkøkning på minst 40 prosent på 20 år. Hvis det i stedet var 1,40 personer i hver bil, tilsvarer økningen alle som reiser kollektivt i Bergen. Det sier ildsjel Arild Eggen som leder Statens vegvesens prosjekt «Spontan samkjøring med bil, buss/bane og taxi i Bergensområdet».

FØRST I VERDEN. Ved Flesland bruker 160 ansatte i ni store bedrifter en app for samkjøring. Flere kommer til etter hvert.

Målet er at bergenserne i løpet av 2014 på sparket skal kunne samkjøre på tre måter via smarttelefonen; med personbil, taxi og buss/bane. Tryggheten ved samkjøring mellom ukjente skjer ved at serveren som har koblet passasjer og sjåfør, vet hvem som samkjører.

BELØNNING. – Samkjøring skal «lønne seg» for den enkelte så vel som for stat, fylke og kommune. Teknologien er snart på plass, mens det vanskeligste står fortsatt igjen – å få mange bergensere til å bruke systemet.

Derfor er det viktig å få på plass attraktive belønninger, som for eksempel gunstig parkering, flere sambruksfelt, gunstige tiltak i bedriftene. Vi i prosjektet mener vi skal lykkes, sier Eggen.

ENESTE LØSNING. – Som vi vet har alle største byene store køproblemer. Selvsagt bør vi sykle og gå mer og reise kollektivt, men det er nok bare baksetet i personbilen som har plass til den virkelig store trafikkveksten vi får de neste tiår. Å utnytte disse setene er jo nesten gratis, og vi må skynde

oss med å ta disse i bruk, før den virkelige korken tar oss.

– Bilene er hovedårsaken til kø, men har også løsningen på problemet. Lykkes vi vil dette ha minst hundre ganger større betydning enn alt annet jeg har vært med på i 43 år i Statens vegvesen, sier en alvorlig Eggen.

KJAPT, TRYGT OG BILLIG. Han undrer seg over hvorfor det ikke er noen debatt om å få flere til å kjøre sammen på jobb i de største byene. I Nasjonal transportplan står det bare noen linjer om dette.

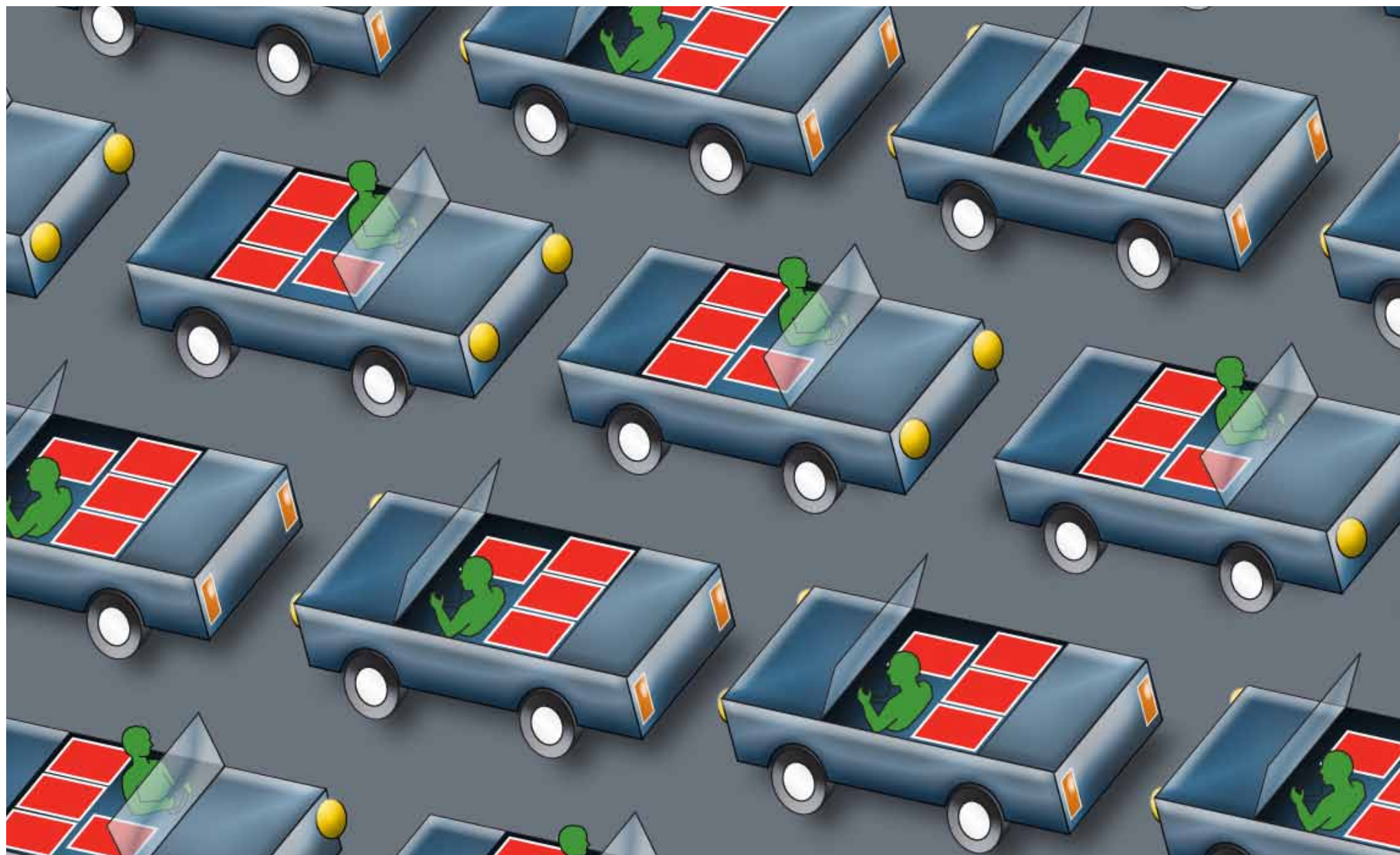
– Vegvesenets planfilosofi er jo å effektivisere det vi har før vi investerer i ny infrastruktur. La oss nå derfor gjøre det, understreker Eggen.

– Dette blir vinn vinn for alle: Mindre kø, mindre kostnader, mindre vegslitasje og mindre forurensning og mindre behov for nyinvesteringer.

– Et slikt system vil være utrolig billig i

Lykkes vi, vil dette ha minst hundre ganger større betydning enn alt annet jeg har vært med på i 43 år i Statens vegvesen.

Arild Eggen



Hvis ikke spontan samkjøring med bil, buss/bane og taxi sparer Bergensområdet for noen hundre millioner kroner årlig, fem år etter at den er tatt i bruk, blir jeg skuffet.

Arild Eggen, Statens vegvesen

forhold til å investere i ny infrastruktur og kollektivtrafikk.

KNYTTET SAMMEN. Hvorfor må dere lage en ny samkjøringsapp når det allerede finnes mange slike rundt om i verden?

– Vi lager en app tilpasset norske forhold, med det som trengs av belønningsordninger og behov for trygghet mellom trafikantene. Dessuten lager vi en portal som kobler sammen bil/buss/bane med dem som vil sitte på. Portalen gjør det også mulig å koble sammen flere applikasjoner slik at muligheten til kontakt mellom sjåfør i personbilen og mulig passasjer øker. Det tror vi ikke er gjort før. Portalen skal etter planen knyttes opp mot trafikkportalen, sier Eggen.

NOMINERT TIL PRIS. Prosjektet Spontan samkjøring er sammen med to

andre prosjekt fra andre land nominert til en pris under ITS World Congress i Wien i slutten av oktober.

– Dette gir oss ny inspirasjon og forteller oss at vi er på rett veg, sier Eggen.

SAMARBEID. Han jobber sammen med eksperter fra ITS Norge, Triona AS, Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune, ni større bedrifter og vegvesenkolleger. Prosjektet koster rundt 25 millioner i tillegg til egeninnsats. Det er delfinansiert av Transnova, Innovasjon Norge og Hordaland fylkeskommune, mens Statens vegvesen har ansvaret for fullfinansieringen.

– Hvis ikke Spontan samkjøring med bil, buss/bane og taxi sparer Bergensområdet for noen hundre millioner kroner årlig, fem år etter åpningen, blir jeg skuffet, sier Eggen. ■



KJØRER SAMMEN: Konsulent Inki Brown, Marit Lorentzen fra Reinertsen og Kristian Amlie fra Odfjell Drilling i Bergen har sans for samkjøring og trykker seg sammen for «anledningen».

SANS FOR SAMKJØRING

I Bergensområdet er det stadig kjente og ukjente som kjører sammen til jobb. Det gjør de gjennom Vegvesenets samkjøringsprosjekt. Flere i hver bil er både billig og bra.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Ni bedrifter i et industriområde utenfor Bergen bruker nå en irsk app (Avego) for samkjøring - i regi av Statens vegvesen. Via den registrerer de seg både de som har tenkt å kjøre på jobb - og de som ønsker å sitte på.

GITT HAIK 300 GANGER. En av ildsjelene i prosjektet er Kristian Amlie i Odfjell Drilling. Han har gitt et løfte til seg selv om at han skal være entusiast for samkjøring til 2015.

– Jeg ble med på prosjektet i starten på 2010, og siden den gang har jeg vært passasjer 25 ganger og gitt haik 300 ganger. Hvis jeg vil sitte på fra der jeg bor trykker jeg bare på en knapp om at jeg vil sitte på. Da får jeg opp en oversikt over hvem som allerede kjører i nærheten og hvem som snart skal ut å kjøre. Sjåføren og passasjerene kan så kommunisere direkte i appen for å avtale sted og tidspunkt. Systemet overfører penger fra den som sitter på til den som kjører, og det har også fungert bra, sier Amlie. Prosjektet fyller på samkjøringskontoene, så ingen trenger å betale for å delta.

GOD AMBASSADØR. Amlie har vervet mange til dette pilotprosjektet.

– Jeg har vært en del rundt og snakket om hvor bra systemet er i andre bedrifter for å få flere til å bli med. Dette handler om å

endre holdninger, og det er ikke gjort i en fei. Det må bli like naturlig å kjøre sammen som å ta buss eller drosje, sier Amlie og legger til:

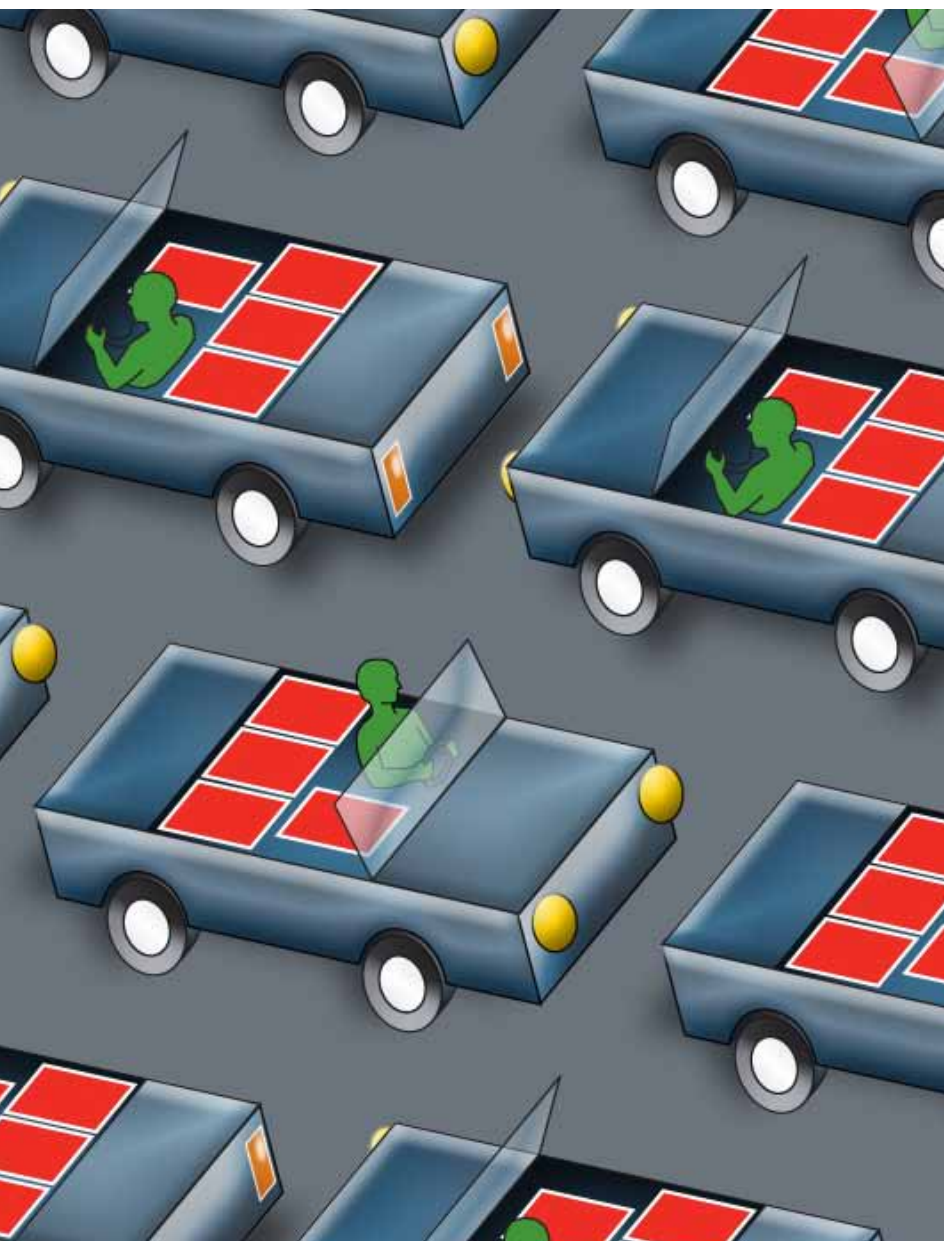
Jeg er faktisk så fornøyd at jeg bruker appen privat også. Dessuten har jeg blitt kjent med mange jeg ellers ikke ville møtt. Amlie har tjent en liten sum på å være samkjøringssjåfør, og han har også oppnådd fem av fem stjerner fra dem han har samkjørt med.

TUSEN BRUKERE NESTE ÅR. Amlie mener det er viktig å ha en uavhengig pådriver for å lykkes med et slikt prosjekt. Og det har de i Inki Brown som er innleid fra Emisoft.

– Prosjektet har 160 ansatte i ulike bedrifter som bruker denne appen og gir tilbakemelding om hvordan den fungerer slik at den kan oppgraderes hele tiden. Det har gått bra hittil, og nå har vi faktisk kø av bedrifter som ønsker å være med. Målet er 300 samkjørere innen utgangen av november og tusen innen juni neste år. For å få til dette har vi en del aktiviteter og samkjøringsambassadører rundt i bedriftene. Vi trekker også ut kinobilletter og iPader blant dem som deltar. Mye kø, dårlig luft og økte bomsatser gjør at samkjøring er attraktivt i Bergen, påpeker Brown. ■

” Det må bli like naturlig å kjøre sammen som å ta buss eller drosje.

Kristian Amlie, Odfjell Drilling



GJENNOMSLAGET

Slik så det ut etter salven som endelig markerte gjennomslag i den 1460 m lange Hamnøytunnelen i Lofoten.

TEKST OG FOTO TOMAS ROLLAND

Etter å ha sprengt seg gjennom fjellet siden januar 2012 var det endelig klart for å fyre av siste salve. Torsdag 11. oktober sprengtes siste rest av fjell, og salven markerte endelig gjennomslag i tunnelen.

– I starten gikk det litt trått med sprengningsarbeidet, på grunn av at entreprenøren hadde en del tekniske utfordringer med utstyret, men etter sommeren har det gått veldig bra, forteller prosjektleder Jann Eliassen.

160 METER I MÅNEDEN. Når siste rest av fjell er sprengt bort, har det blitt tatt ut rundt 100.000 faste kubikk med fjell. Fremdriften har

vært på 160 meter i måneden, i gjennomsnitt.

MYE ARBEID IGJEN. Selv om det er hull gjennom fjellet er det mye arbeid som gjenstår før tunnelen kan åpnes for trafikk.

– Det er enormt mye arbeid som står igjen etter gjennomslaget. Før tunnelen åpnes for trafikk skal det bygges inn belysning, ventilasjon, radio- og telekommunikasjon, vann og frostsikring, vannledninger og drenering og brannvern og tunnelportaler – for å nevne noe. Oppbygging av vegbane, betongrekkverk og skilting skal også på plass før asfalteringsarbeider kan ta til, sier prosjektleder Eliassen.

Arbeidet med å gjøre tunnelen ferdig settes i gang umiddelbart, og går alt etter planen vil tunnelen åpne for trafikk 1. januar 2014. ■



LYS I TUNNELEN: 11. oktober kom det endelige gjennomslaget i Hamnøytunnelen i Lofoten.



STEDET: HOMDROM

Homdrom ligger ved Gjevdal i Åmli kommune i Aust-Agder. Gammelt navn med mange skrivemåter i følge O. Ryghs «Norske Gaardnavne». Trolig etter det gamle mansnavnet Håmundr, brukt både i Norge, Danmark og Island. Mye brukt også som gårdsnavn. Betydning er noe usikker, men kan være Hamunds hammer, forteller språkforsker Bottolv Helleland. (Foto: Kjell Wold)

QUIZ:

20 spørsmål

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



I HANSKEROMMET:



FOTO: HENRIETTE E. BUSTERUD

5 spørsmål til Arild Eggen

Prosjektleder for Samkjøringsprosjektet i Bergensområdet

1 Hva har en samkjøringseksperter i hanskerommet?

-Jeg håper inderlig vognkortet ligger der. Og jeg har et par huskelapper der, kjekt å notere gode ideer når en sitter i kø i Bergen. Det blir jo kø inntil vi har kommet i gang med samkjøring. På den ene lappen står det: Bergen sentrum i 2042. Stikkord: Toveiskjøring tilbake, Nullvisjon er gjennomført, NOx er en sagablott.

Og ei databrikke der til bruk under orienteringsløp. En sport som kan gi trim for både hjerne og kropp til du passere 90 om helsen holder. Jeg har stor glede av dette.

2 Hvordan er det å være trønder i Bergen?

Har bare bodd her i 42 år, har ikke tatt noen skade foreløpig, så vidt jeg vet. Ingen grunn til å skarre på r-ene eller å heie på Brann så lenge det er et lag som heter Rosenborg. Har hele tida hatt god kontakt med Trondheimsmiljøene – både i Vegvesenet og ved NTNU. Tidligere var jeg forresten leder av Trønderlaget her i Bergen. Vi hjalp hverandre med å rette opp mulige skjevheter i dialekten.

3 Så vidt jeg vet er du godseier også?

Kall meg heller småbruker. Det var på gården jeg gikk i min beste skole og lærte å holde ut under motstand. Jeg drev gården i Levanger basert på korndrift i 25 år fra Bergen, og drar fortsatt dit rundt ti ganger i året.

4 Andre fritidssysler?

Jeg liker å reise litt og er nord for All-cante og sammen med kona en gang hver høst for å få opp dampen i fjellene - og sol på kroppen før sludd og regn overtar i Bergen. Hjemme er jeg glad i å lage mat. Husk da som det står i Asterix: sausen må være god og fyldig! Fem barnebarn har vi også som hjelper oss å tenke nytt og se saken fra en annen side. De har det i seg som Steve Jobs alltid sa: Think different. Det gjør vi for sjelden – også i Vegvesenet.

SPØRSMÅL 15: Hva er spesielt med denne brua?

FOTO: GAUTE MOEN

- 01 Hvor arrangeres Teknologidagene?
- 02 Hva er minstekravet for mønsterdybde på vinterdekk?
- 03 Det er kommet forslag om nye krav til vinterdekk for tunge kjøretøy (over 3500 kg). Hva er foreslått minste mønsterdybde?
- 04 Må du ha piggdekk på alle hjul dersom du velger piggdekk?
- 05 Langs hvilken turistveg ligger Tungeneset rasteplass og utsiktspunkt?
- 06 Hva er navnet på det som regnes som de enkleste bruene en kjenner til og består av flere trestammer lagt tvers over et vannløp?

- 07 Hva er kløvning?
- 08 Hvor ligger Direktoratet for Samfunnssikkerhet og beredskap?
- 09 Hva heter den prisbelønnede dokumentaren som Linda Eide lagde om temaet sykling?
- 10 Hvor i Norge har Carl Barks fått en gate oppkalt etter seg?
- 11 Hva heter den norskfødte ingeniøren som konstruerte Brooklyn Battery tunnelen, Lincoln tunnelen og Queens-Midtown tunnelen i New York?
- 12 Hvilket bilmerke har en seilbåt i logoen?
- 13 «Børstraktor» er klengenavnet til hvilken bil?

- 14 Hvilken fobi har du dersom du har angst for bilkjøring?
- 15 Hva er spesielt med Flisa bru?
- 16 En bil med bilskilt som har 7 som siste siffer skal ha EU-kontroll i hvilken måned?
- 17 Betegnelsen «hovedveg» gikk tidligere under et annet begrep. Hvilket?
- 18 I hvilket fylke ligger flytebrua Bergsøysundbrua?
- 19 Hva var kallenavnet til Martin Schanche?
- 20 PSA Peugeot Citroën er fransk, hva står PSA for?

01 Trondheim 02 3 mm 03 5 mm 04 Ja (gjelder kjøretøy under 3500 kg) 05 Nasjonal turistveg Senja 06 En «kløpp» 07 Transportform hvor man bruker seletøy/nordnatter om legges over ryggen på et lastedyr 08 Tønnsberg 09 Døden bak styret 10 Tøten 11 Ole Singstad 12 Lada 13 Mercedes Geländewagen 14 Amaksfobi 15 Den er bygget i tre 16 November 17 Kongeveg 18 Møre og Romsdal 19 Mister Rallycross 20 Peugeot Société Anonyme



FOTO: HÅKON AURLIEN

Unormalt overflødig

141

Dette skiltet står ved Brekstad kai på Fosen, rett foran hurtigbåtterminalen, og gir myndig beskjed til bilførere om at obligatorisk kjøretøretning er til venstre. Den unormale jury, øverste myndighet for Håndbok 050, skiltnormalene, berømmer de skiltansvarlige på Brekstad for å ville hjelpe folk. Samtidig minner de om den generelle bestemmelsen knyttet til påbudsskilt 402.5, at man skal vurdere om fysiske tiltak kan redusere behovet for skilting. Her er det ikke behov for ytterligere tiltak, gjør man noe annet enn å svinge til venstre havner man i sjøen.

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

Fagpressen

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

Journalist
KJELL WOLD
Mobil: 900 94 886
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
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



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 23. oktober kl. 13.00. Neste utgave kommer 29. november 2012.