



Mer i vente

Storflommen på Østlandet raserte Kvam i Gudbrandsdalen for andre gang på to år. – Det som er skjedd er ikke overraskende. De neste årene vil storflommer trolig komme hyppigere og bli kraftigere, sier Gordana Petkovic. Hun ledet Statens vegvesens «Klima og transport»-prosjekt fra 2007, som løpende innførte tiltak som har gitt mindre skader enn det ellers ville blitt.

Side 18-21

Foto: Steinar Svensbakken

SIDE

4

SIKKERHET:

Vegvesenet har hatt Si ifra-samtaler med unge.

SIDE

6

TUNNEL:

Ingen kart viser hvor tunnelene går under Oslo.

SIDE

14

EKSTREMVÆR:

Sikrer E10 ved Reine i Lofoten med bølgebrytere.

SIDE

24

SIKKERHET:

Alkolås i alle biler kan i følge TØI spare 25 liv i året.

SIDE 26 ► Ingen regjering etter krigen har satset på motorvegutbygging, hevder forsker.



TUNNEL-UTBEDRING

Svandalsflonatunnelen (bildet) på E134 i Odda kommune skal oppgraderes. Den vel en kilometer lange tunnelen skal brannsikres, boltes, renskes og få nye tekniske rom. Jobben skal være ferdig neste år. (Foto: Kjell Wold)

SKAPTE SPRÅKDEBATT

Driftsentreprenøren Mesta skapte språkdebatt i Moss og nasjonalt i sosiale medier da de tidlig i mai skiltet «Parkering forbudt» for å komme til med vårrengjøring. På underskiltene ble det sammensatte ordet skrevet «vår rengjøring», en engelskinspirert skriveform som har gitt oppdelingen betegnelsen «engelsk syke». Diskusjonen foregikk mest på sosiale medier. (Foto: Håkon Aurlien)



LEDER:

Godt klima for krise

Det er spennende å ta tak i en ordentlig krise som Falklandskrisen, når man under halve sitt politiske liv har syslet med så kjedelige saker som miljøet.

Margaret Thatcher

«S»tatens vegvesen er som en supertanker. Den stevner jevnt og trutt fremover, kursen er satt og det tar tid å snu den. Det er nok inntrykket mange har av etaten. En stor, tung og regelstyrt organisasjon. Sånn er det, og sånn må det i stor grad være.

Men når krisen inntreffer, da mønstrer vi lettåtene. Vi kjører parallelt med moderskipet, men evner å manøvrere kjapt og tilpasse oss et nytt farvann som plutselig har dukket opp. Vår håndtering av flommen i Sør-Norge i slutten av mai har med all tydelighet vist dette. Vi evner å kaste oss rundt og ta utfordringene fortløpende.

På et tidspunkt var rundt 60 veger stengt, utfordringene flommet bokstavelig talt på. Et ukjent antall mennesker har stått på døgnnet rundt, mange har gjort mer enn man kan forvente av dem. Selv om krisen i skrivende stund ikke er helt over, er inntrykket at vi har all grunn til å være godt fornøyd med hvordan den har blitt håndtert.

Men når krisen inntreffer igjen i morgen—for det gjør den—nytter det lite å vise til hvor flinke vi var i går. Det store spørsmålet er derfor hvor godt organisasjonen er forberedt på liknende episoder fremover. Ekspertisen lar oss ikke tvile når den slår fast at det er bare å ståsette seg for mer ekstremvær. Altså er det mer flom i vente, flere skred vil gå, vegnettet bli utsatt for enorme påkjenninger.

Hvor godt vi er forberedt på fremtiden er selvsagt vanskelig å si noe sikkert om. Men det som er sikkert er at det jobbes intensivt med problematikken i flere ledd i organisasjonen. Den ferske sluttrapporten fra FoU-prosjektet «Klima og transport» er ett eksempel. Målet med rapporten har vært å se på konsekvensene av klimaendringer på vegnettet. Videre har målet vært å komme med forslag til hva man må gjøre innen planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehold. Mange av tiltakene som har blitt anbefalt fra prosjektet har i stor grad løpende blitt satt ut i livet. Blant annet derfor har skadene færre og mindre enn de ellers ville ha blitt, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen i et intervju i denne utgaven av Veggen og vi.

Selv om vi må leve med det meste av dagens vegnett i lang tid fremover, er det betryggende å vite at fremtidens veger i Norge vil bli bygget for å tåle en 200 års flom, og enda litt til. Tidligere var kravet at de skulle tåle en 100 års flom.

Ja, mye tyder på at vi har grunn til å være fornøyd med håndteringen av denne krisen, og, ja, det er garantert rom for forbedringer. Og, ja, det er godt å registrere at det tilsynelatende er bra klima i Vegvesenet for å takle ekstremvær-krisene som kommer.

Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



FØR OG NÅ:



SAGT I SOSIALE MEDIER:

NRK Hedmark Oppland @NRKHedOpp 25. mai
Nye E6 tåler ekstremværet: Statens vegvesen har brukt 145 millioner kroner på å flomsikre den nye E6-traseen m...

Morten How Lode @morten_lode 22. apr

Er det bare jeg som sliter med å forstå hvorfor vegdirektoratet antar at økningen i sykkel- og gangtrafikk skal komme før tilretteleggingen?

Helge Prestrud Astad @Helgeastad 24. mai @AndreasL

Vegvesenet har og et bra kart: <http://bit.ly/12RI8IF> via @jetGeo

Audun Beyer-Olsen @AudunVGNett 8. apr

Nettside fikser veiproblemer! Nettside hvor du kan automatisk rapportere til kommunen og veivesen! <http://www.fiksgatami.no>

Hege Yli Melhus @hegeym 7. apr

Lottogevinst vs #trafikkulykke - hva er sannsynligheten? «Ulykken skjer ikke meg». Tankevekkende fra @veivesenet.



■ VEGBILDET:

EN OMVEG VERDT

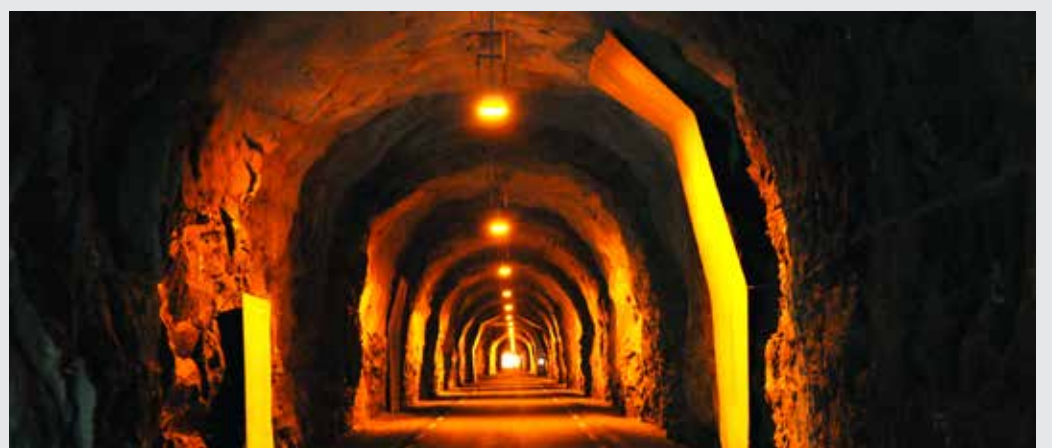
Sandstrendene ytterst i Lofoten venter på sommerturistene. Landskapet var enestående vakkert i godværsperioden som startet 17. mai. Bildet her fra vegen mot Uttakleiv, en veg som absolutt kan være en omveg verdt. (Foto: Håkon Aurlien)

Vegen til Uttakleiv

◀ 1947

2013 ▶

Den første ridevegen til Uttakleiv i Lofoten kom rundt år 500-600, i år 1900 ble denne utvidet til kjerreveg av innbyggerne på stedet og i 1934 gikk de 145 som bodde der i gang med å utvide vegen påny. Vegen var ferdig i 1947. Men så gikk folketallet ned og skolen ble nedlagt, vegen ble skoleveg og rasfaren preget befolkningen. I 1998 sto en 899 meter lang tunnel klar og inntil den står en plakat der befolkningen, i dag rundt 20 personer, gir daværende vegsjef Arne Løvmo en «inderlig stor takk for hjelp og støtte». (Foto: Håkon Aurlien)





11 KILOMETER KORTERE E134

Telemark og Statens vegvesen kan juble. Det er klart for ny E134 Gvammen-Århus. Prosjektleder Trude Holter (bildet) og byggeleder Asbjørn Arnevik starter med innkorting av E134 mellom Notodden og Seljord med 11 kilometer. 9,6 kilometer tunnel under Mælefjell, åpner i 2018 og vil koste vel 2 milliarder. (Foto: Kjell Wold)

SA IFRA TIL DE UNGE

I mai har Vegvesenets utsendte fra nord til sør hatt Si ifra-samtaler med unge der UP har hatt kontroller på kveld og natt.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

På toppen av ulykkesstatistikken finner vi de mellom 16 og 24 år. Særlig unge gutter som akkurat har fått lappen. Som føler seg som verdensmestre, som gjerne prøver nye ting, men mangler erfaring. Gjennom «Si ifra»-arbeidet prøver Statens vegvesen å hjelpe de unge til å si i fra til vennen bak rattet hvis han kjører uansvarlig.

MOTIVERER TIL Å SI I FRA. Arbeidet bygger på at ungdommer flest er positive og fornuftige og skjønner farene

ved risikofylt kjøring.

– Det viktigste vi gjør er å få dem til å forstå at det er helt greit å si i fra og medvirke til at det er lov å gjøre det. De unge må sette grenser for hva de vil være med på, og legge press på



Åse Uleberg

sjåførens kjøreatferd, sier Åse Uleberg. Hun har vært med på 120 kontroller med UP i Ager siden 2009 og snakker med 50-60 ungdommer i løpet av en kveld.

– I Agder har antall drepte og hardt skadde unge blitt halvert siden vi startet med «Si ifra» i 2005.

TRIVELIGE OG ÆRLIGE. En fin sommerkveld i mai stiller politi og vegvesen seg opp langs E39 ved Mandal. Ettersom mørket faller på flytter de seg til Kristiansand sentrum hvor de er på plass til klokka blir 03: Det er på kveld og natt de fleste ulykkene skjer, og de treffer de unge i de rette situasjonene.

– Før jeg startet med dette tenkte jeg at de kanskje ikke likte at vi forstyrret dem i bilen. Men de er stort sett kjempe-trivelige. Ungdommen i dag er mer åpne og snakkesalig enn før. De er veldig ærlige. Når jeg spør om hvor mange ganger de har kræsjet, så svarer de gjerne sju ganger uten å blunke. Så snakker vi om hva som skjedde og reflekterer rundt det, forteller Uleberg.

Hun prøver å forklare på en OK måte hvorfor unge gutter har dobbelt så stor



SIER I FRA VED MANDAL: Åse Uleberg i Statens vegvesen er tett på målgruppa under Si ifra-aksjonen. I en måneds tid har det vært Si ifra kontroller over hele landet i samarbeid med UP.

sjanse for å dø i trafikken fordi de har dårligere impuls kontroll. Eller de kan snakke om det å bygge om biler og hva som da skjer med kjøreegenskapene.

Uleberg bruker ikke vegvesen uniform, den mener hun er til hinder for åpne og ærlige samtaler. Det er viktig å skille mellom kontroll og en samtale.

SKOLEBESØK. I løpet av ett år snakker Uleberg også til 3.500 elever om Si i fra i videregående skole. Rundt 70 prosent av dem de

møter på kontroll kjenner derfor budskapet fra før.

POLITIET ER DØRÅPNER. Uleberg sier de har et supert samarbeid med UP - de legger til rette kontroller slik at Vegvesenet får snakket med flest mulig. De unge førerne vinkes for eksempel inn til promiller- eller teknisk kontroll - eller etter fartsmåling.

Sigbjørn Rygg er fungerende sjef for UP i Agder og Rogaland og har vært med på Si i fra-kontroller i flere år. Han synes opplegget

TRAFIKKSIKKERHET:

Bedre kunnskap om universell utforming

En ny rapport fra Transportøkonomisk institutt øker kunnskapen om å tilrettelegge transportsystemer for at blinde og svaksynte finner veien og kommer trygt fram.

Statens vegvesen og Direktoratet for byggkvalitet (DiBK) innhenter mer kunnskap om hvordan svaksynte orienterer seg og hvordan omgivelsene naturlig kan legges til rette for sikker orientering og veifinning. Som en del i dette arbeidet har Transportøkonomisk institutt (TØI) laget en rapport som har evaluert standarder og praksis for tilrettelegging av synshemmede.

KUNNSKAP. Rapporten bekrefter det som Statens vegvesen og DiBK har lagt

til grunn for sitt arbeid - at kunnskap om hvordan folk med nedsatt syn orienterer seg er mangelfull. Det fører til ulik praksis for tilrettelegging for at blinde og svaksynte trygt skal finne fram på egenhånd.

HØY KOMPETANSE. – Å sikre muligheter for god veifinning for alle krever høy kompetanse hos de som planlegger, prosjekterer og bygger. De må vite hvorfor dette er viktig og hvordan det skal gjøres, sier rådgiver

Ingrid Øvsteng i Statens vegvesen.

LEDELINJER. – For at blinde og svaksynte skal finne veien, er praksis blitt utstrakt bruk av såkalte kunstige ledelinjer. Vi er ikke sikre på om ledelinjer som angir retning gir tilstrekkelig trygge løsninger til at disse kan inngå i den universelle utformingen av gatebilder og bygninger, sier seniorrådgiver Tone Rønnevig i Direktoratet for byggkvalitet.

FAKTA

498

tunneler på 10 400 kilometer riksveger i Norge har en samlet lengde på 578 kilometer. Om lag halvparten av tunnelene er under 500 meter.



RASSIKRING I PORSANGER

En rasattsatt strekning av E69 i Porsanger i Finnmark skal nå rassikres. Strekingen er en snau kilometer som omfatter blant annet en 135 meter lang betongtunnel. 500 meter av vegen skal flyttes til siden og får rasgrøft. Jobben skal være ferdig neste høst. (Foto: Giselle Jensen)



TRAFIKKSIKKERHET:



Kjærkommen hvileplass

For tungbilsjåførene til og fra Rjukan er rasteplassen ved Buenvann (bildet) en kjærkommen hvileplass. Men Norge mangler 50-60 hvileplasser før behovet er dekket.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

I følge ny Nasjonal transportplan (NTP) for 2014-2023 er målet å bygge omlag 35 nye hvileplasser den neste tiårs perioden. Hvileplassen langs fylkesveg 37 øverst i Jondalen (bildet) på grensen mellom Telemark og Buskerud holder ikke godkjent EU-standard for såkalte døgnhvileplasser, men gjør likevel nytten for regional transport på denne delen av indre Østlandet slik at tungbilsjåførene kan holde kjøre- og hviletidsbestemmelserne.

DØGNHVILEPLASS. – Foreløpig har vi bare om lag 15 godkjente døgnhvileplasser i Norge som holder internasjonal standard, forteller Gudmund Nielsen i Statens vegvesen. – Gol kommune i Hallingdal planlegger i samarbeid med Statens vegvesen og andre interessenter en moderne og fullverdig døgnhvileplass for tungbiler ved riksveg 7 rett utenfor Gol sentrum. Den kan kanskje komme på plass i løpet av de neste par årene, sier

Astri Lilleengen i Statens vegvesen.

EU-KRAV. Med EU-krav til en trygg og sikker døgnhvileplass for tungtransport snakker en fort om mellom 10 og 20 millioner kroner for å etablere en slik hvileplass. En døgnhvileplass for langtransportsjåfører må inneholde både toalett og dusj samt en spisesplass i nærheten. Derfor er både etablerte hvileplasser langs vegnettet samt bensinstasjoner og kafeer aktuelle når slike plasser skal etableres. Statens vegvesen vurderer også å bruke etatens egne kontrollplasser til slike hvileplasser så lenge det ikke kommer i konflikt med kontrollvirksomheten.

Derfor kan etableringen av nye døgnhvileplasser rundt om i Norge både bli aktuelt på eller ved allerede eksisterende kontroll- og/eller rasteplasser eller som i tilfellet Gol ved riksveg 7 hvor det er aktuelt å etablere en helt ny døgnhvileplass tett opptil hovedvegen nær Gol sentrum. ■

I Agder har antall drepte og skadde unge blitt halvert siden vi startet med Si ifra i 2005. Åse Uleberg, Statens vegvesen

virker bra og er veldig fornøyd med samarbeidet med Statens vegvesen. Han sier det også er nyttig for Politiet å få innsikt i hva ungdommen har av trafikkopplæring på skolen.

– Før Åse snakker med de unge, hender det sjåføren har fått ei bot fra oss – for eksempel på grunn av manglende bilbelte eller for høy fart. Dette er en fin inngang for Åse til en prat med både sjåføren og passasjerene, sier Rygg. Han sier Åse er flink til å snakke med ungdommen og mener det

er en fordel at hun også har truffet flere av dem tidligere i forbindelse med «Si i fra» besøk på skoler.

NASJONALT. I år er det første gang det har vært en nasjonal kampanjeperiode for Si ifra. Det har flere kontroller over hele landet fra midten av april til midten av mai. I denne perioden har det også vært visning av Si-ifra film på kinoer over hele landet. De siste årene har antall ungdomsulykker gått betydelig ned. ■

TEKST KJELL BJØRN VINJE FOTO KNUT OPEIDE



Tilfredse ferjepassasjerer

Over 4 000 passasjerer har sagt sin mening om reiseopplevelsen på Fjord1s ferjer. Åtte av ti passasjerer er fornøyd. Mest fornøyd er de reisende på sambandet Anda-Lote i Sogn og Fjordane som stakk av med den gjeve prisen «årets samband 2012». I tillegg til selskapets interne pris «HMT-prisen», prisen for helse, miljø og tryggleik.

– Bakgrunnen for kåringen er en omfattende kundeundersøkelse TNS Gallup gjennomførte for oss i desem-

ber 2012. I løpet av et år reiser nesten 20 millioner med ferjene våre. Vi er viktige i folks hverdag langs kysten. Det medfører et stort ansvar for å lytte nøye til tilbakemeldinger, og ta ros og ris på høyeste alvor, sa Leif Øverland, administrerende direktør i Fjord1 under arrangementet i Bergen. Kiosktilbud, matservering, internetttilgang og informasjon om forsinkelser er områdene hvor Fjord1s kunder ser størst forbedringspotensial, viser undersøkelsen.



SKJERMER ODDERNESBRUA

To firmaer har gitt bud på oppsetting av miljøskjermer langs deler av E18 gjennom Kristiansand sentrum. Det gjelder på henholdsvis Oddernesbrua (bildet) over Otra og Narviksbakken. Budene er på 12,3 og 15,6 millioner kroner. (Foto: Kjell Wold)

Må varsle naboen under bakken

Ingen kart viser hvor tunnelene går i Oslo. Bare start og slutt er merket. Det har flere ganger vært nære på at utbyggere har boret seg inn i en tunnel. Men nå vil Vegvesenet ha dem på kartet.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJON JON OPSETH

«**U**nder Oslo ser det ut som en sveitserost noen steder. Vi vil ikke ha hull i tunnelene våre, så nå må vi få inn tunnelene våre på eiendomskartet til Oslo kommune. Dette er også viktig for Plan- og bygningsetaten i Oslo å få oversikt over.

Det sier Birgitte Akerhaugen og Corinne Chiodini i Statens vegvesen som nå skal få Oslos 25 tunnelkilometer på kartet. Heller ikke jernbanetunnel eller t-banetunnel er merket på kartet.

KONSEKVENSER. Rundt en fjelltunnel er det ei sikkerhetssone på i snitt rundt 15 meter som Statens vegvesen eier. I fjelltunneler er dette selve byggematerialet. I tillegg er det rømningsveger, pumpeump og tekniske bygg på sidene av tunnelen som heller ikke er merket på kart.

– Det er viktig å være klar over hva som er under bakken. Hvis noen borer seg inn ved en sikkerhetsbolt svekkes konstruksjonen. Tunnelutstyr kan falle ned eller kortslutte, og vann kan trenge inn. Det er jo ingen som borer seg gjennom en stuevegg der du vet det er

kabler, påpeker Chiodini.

HAR VÆRT NÆRE PÅ. I Stockholm sto heller ikke tunneldata på kartet da noen skulle bygge over SödraLänken-tunnel. Entreprenøren boret seg rett ned i en buss, en sak som fikk store avisoppslag. I mars boret noen seg inn i en jernbanetunnel i London. Ingen informerte Statens vegvesen da kloakkanlegget under Akershus festning skulle bygges om. Statens vegvesen oppdaget også ved en tilfeldighet at et kjøpesenter skulle utvide under bakken ved en tunnel.

– Du har krav om å varsle naboen når du bygger ut, men det er få som tenker på naboen under bakken. Det er jo heller ikke så rart når tunneler ikke synes på kart, sier Akerhaugen. Hun legger til at offentlige utbyggere som regel er flinke til å varsle om planer. Men Statens vegvesen har også tilfeldigvis kommet over planer som kunne fått store konsekvenser, og mange steder er det allerede kommet rør inn tunnelkonstruksjoner.

ENERGIBRØNNER. Siden mange bor over tunneler uten å vite det, kan det oppstå problemer når disse skal lage

energibrønner i bakken. Her er det et hull i lovverket som gjør at du verken har søknads- eller registreringsplikt. – Hvis du bor et sted der det bare er fem meter ned til tunnelen kan du lett borre deg inn i den eller tunnelutstyr og ødelegge stabiliteten. Et annet eksempel er hvis noen skal bygge rekkehus med underjordisk garasje, sier Akerhaugen.

SCANNE MED LASER. Planen er å skanne alle gamle tunneler innenfra med en bilbåren scanner for å få målt dem og beregnet eiendomsområdet rundt. Alle tunneler prosjekteres nå tredimensjonalt, så for nye tunneler er data på plass. En av utfordringene blir å finne ut hvordan høydedata på en buet tunnel under bakken skal inn på et todimensjonalt kart.

– Det viktigste er å vise at det er noe under bakken. Når folk ser dette på kartet er det viktig at de kontakter Statens vegvesen for å se hvordan behovet kan løses best mulig. Vi starter med de enkleste tunnelene som er lokk med veg over. Den aller vanskeligste er Hammersborgtunnelen – som har regjeringskvartalet over seg og garasjer under seg, sier Chiodini. ■



VIL KARTLEGGE: Birgitte Akerhaugen og Corinne

FERJEDRIFT:

TEKST WIGGO KANCK FOTO OLE K. BIRKELAND

Nye ferjekaier i Møre og Romsdal

De nye ferjekaiene i sambandet Årvika – Koparneset sør på Sunnmøre er snart ferdige.

Mandag 27. mai åpnet sambandet på nytt etter å ha vært stengt siden 11. februar. Det pågår arbeid også på flere andre ferjesteder, og senere i år starter ombyggingen av kaia på Magerholmen. Fylkesvegsambandet over Rovdefjorden er et samband med relativt stor trafikk. Begge kaiene, på Årvika og Koparneset var nedslitte og måtte bygges om og forsterkes for å kunne ta imot større ferjer og økt trafikkvekst. Det er bygd nye og større ferjekaibruer på 9 x 18 meter på begge ferjest-

edene. Tilleggskaia på Koparneset er forlenget, og dybden i ferjekaibåsen er økt. Det er bygd ny fending på begge kaiene. Kostnadene for oppgraderingen vil bli på ca. 50 millioner kroner. Arbeidet har gått raskere enn planlagt. Prosjektleder Ole Kristian Birkeland forteller at prosjektet ligger 14 dager foran oppsatt framdriftsplan. Entreprenør er Mesta A/S.



FAKTA**5**

Tilbud er levert på prosjektet fv. 78 Halsøya-Leirosen, parsell Arm – Ømmervann i Nordland. Budene varierer fra 108,2 til 198,9 millioner kroner.

**7400 BYGGER VEG OG BANE**

7400 mennesker var i 2011 direkte sysselsatt med bygging av vegger og jernbane i Norge, i følge tall fra Statistisk sentralbyrå (SSB). Det går fram av NTP 2014-2023 som ble presentert tidligere i vår. (Foto: Kjell Wold)

Under Oslo ser det ut som en sveitserost noen steder. Vi vil ikke ha hull i tunnelene våre, så nå må vi få inn tunnelene våre på eiendomskartet. Birgitte Akerhaugen, Statens vegvesen



Chiodini hos Statens vegvesen skal få Oslos 25 km tunneløp synlig på kartet for å unngå uheldige hull.

RASSIKRING:

TEKST GUNN-EDEL SKAGET

Omfattende og krevende rassikring

Den ca. 500 meter lange og opp til 25 meter høye fjellskjæringen forbi Selvikberget (fv. 651/ E39) er nå ferdig sikret. Arbeidene ble langt mer omfattende enn planlagt etter at deler av eksisterende fjellskjæring raste ut i oktober 2011.

Etter at det raste ut i oktober 2011 måtte utbedringsplanene omarbeides med bruk av større fyllinger og en forstøtningsmur på utsiden for å redusere størrelsen og problemene med fjellskjæringen. Dette er trolig den mest omfattende fjellsikring som er utført i Møre og Romsdal fylke. Arbeidene har vært krevende, men er utført uten personskader av noen art, sier byggeleder Rolf Stormo.

Det arbeides nå med forarbeider før dekkelegging som er planlagt i slutten av juni. Da vil tålmodige trafikanter endelig slippe trafikkhindringene som har vært her i nesten to år. Hjartåbertunnelen (3455 m) vil trolig kunne åpnes for trafikk tidlig i desember i år (2013) og da vil hele anlegget E39 Løvikneset-Årset (Hjartåberget) med lengde 8 km være ferdigstilt.

NASJONALE TURISTVEGER:

SPEKTAKULÆRT: Turistene nyter den spektakulære utsikten fra den prisnominerte utsiktsplassformen ved Trollstigen.

Nominert til stålkonstruksjonspris

Trollstigplatået er nominert til finalen i Norsk Stålkonstruksjonspris 2013 sammen med DNB-huset i Bjørvika og Statoils regionskontor på Fornebu.

TEKST GISELLE JENSEN FOTO KNUT OPEIDE

Nasjonale turistveger og Trollstigsplatået ligger igjen an til å vinne en pris. Stålkonstruksjonsprisen deles ut annethvert år og er til for å oppmuntre til bruk av stål og inspirere til nye idéer og løsninger. Prisen deles ut til en stålkonstruksjon som kan vise til kvaliteter både på estetikk, teknikk, miljø og økonomi.

Ni prosjekt er foreslått, juryen nominerte tre kandidater. Presentasjon av vinneren og prisutdelingen skjer på Norsk Ståldag den 7. november.

Prisen deles ut for 12. gang. I juryen satt: Grete Kvinnesland, Stavanger kommune, Stig Møllersen, Norske Arkitekters Landsforbund, Multiconsult AS, Kåre Solberg, Norsk Forening for Stålkonstruksjoner, Contiga AS, Tonje Bay fra RIF og Den norske Stålgruppen.

PRISER I KØ. Det er heller ikke lenge siden Nasjonal turistveg Geiranger med Trollstigplatået kapret en annen høythengende pris. Da var det nettstedet Architizer A+ som publiserte listen over vinnerne i sin aller første årlige kåring. Sammen med Holmenkollbakken, som

er tegnet av det danske arkitektfirma JDS, og bolighus i Aarhus utformet som isfjell, plasserte Trollstigplatået seg i toppskiktet av internasjonal arkitektur. ■

FAKTA:**TIDLIGERE VINNERE AV STÅLKONSTRUKSJONSPRISEN**

- 1991 – Stranden, Aker Brygge, Oslo
- 1993 – Tønsberg Bibliotek, Tønsberg
- 1995 – Nordhordalandsbroen
- 1997 – Terminal A, Trondheim Airport Værnes
- 1999 – Vernebygg over Hamar Domkirkeruin
- 2001 – Flytogterminalen, Oslo S
- 2003 – Mortensrud Kirke, Oslo
- 2005 – V-house, Nesøya i Asker kommune
- 2007 – Papirbredden, Drammen Kunnskapspark
- 2009 – Ypsilon gangbro, Drammen
- 2011 – Holmenkollen Nasjonalanlegg – Ny storbakke K120



BRU STØPT PÅ EN DAG

På tolv timer en tirsdag i april ble brudekket på den 90 meter lange Blakstadbrua på ny E39 Astad-Høgset ferdig støpt. – Dekket ble støpt i en operasjon, en kontinuerlig støp som tok nesten tolv timer, sier prosjektleder Per Bjørn Gjelsten. Christie & Opsahl AS fra Molde bygger brua til 22,5 millioner kroner (eks mva). (Foto: Inge Tonny Nås)



PÅ TOKT I EUROPA

EUROPEISK ENTREPRENØRTREFF: Samferdselsminister Marit Arnstad på sjekker'n i Leipzig. – Vi har oppgavene, dere har kapasitet og kompetanse. A perfect match!

Utenlandske entreprenører snuser på Norge. Over 100 representanter fra om lag 80 utenlandske selskaper møtte Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet på et bransjemøte i tyske Leipzig.

TEKST OG FOTO KJELL BJØRN VINJE

«**V**i ønsker å legge til rette for både norske og utenlandske aktører i det norske anleggs-markedet. Vi har mange og store oppgaver foran oss i årene som kommer, som gir mange muligheter både for store og små aktører, for generalister og for spesialkompetanse. Deres kapasitet og kompetanse er ønsket, sa samferdselsminister Marit Arnstad – som presenterte rammene til Nasjonal transportplan for de neste ti årene.

Det er Samferdselsdepartementet som arrangerte møte hvor Vegvesenet, Jernbaneverket og Avinor fortalte om prosjektene i planen og redegjorde for norske kontraktsformer og -krav. Det deltok over 100 representanter fra selskap fra hele verden. De fleste kom fra entreprenørbransjen, men konsulentbrans-

jen var også representert. Selskaper fra blant annet Tyskland, Polen, Italia, Irland, Serbia, Østerrike, Spania, USA, Storbritannia, Kina, Portugal, Finland og Sverige deltok.

STILLER KRAV. Det var ikke bare ministeren som var på sjekker'n i Leipzig. Også vegdirektør Terje Moe Gustavsen gjorde sitt for å vise fram det norske markedet som attraktivt. Men han var også tydelig på at det stilles klare krav.

– Men vi skal ha en konkurranse på like og sunne vilkår. Innen helse, miljø og sikkerhet (HMS) og kampen mot sosial dumping stiller vi tøffe krav, som igjen vil bli forsterket i kommende kontrakter. Vi slår kraftig ned på avtale- og lovbrudd på dette området. Brudd og gjentatte brudd kan få alvorlige konsekvenser for vårt samarbeid, sa vegdirektøren.

■ FERJEFRI VEGFORBINDELSE:

Storsatsing på E39

Det blir storsatsing på ferjefri E39 det neste tiåret. NTP 2014-2023 bebuder oppstart av en rekke E39-prosjekter på Vestlandet og planlegging av andre.

Professor ved Handelshøyskolen BI Torgeir Reve sa til Vegen og vi i fjor høst at satsing på E39 er en meget lønnsom investering for både Vestlandet og Norge. Målet i NTP-meldingen er en ferdigstilling av ferjefri E39 i løpet av en 20 års periode. E39 mellom Trondheim-Ålesund-Bergen-Stavanger og Kristiansand binder sammen seks fylker som står for rundt halvparten av all tradisjonell norsk eksport.

SJU KRYSSINGER. Utviklingen av denne

hovedvegen vil føre til at større bo- og arbeidsmarkeder blir bundet enda tettere sammen enn i dag når reisetiden på sikt kan reduseres med mange timer på hele den om lag 1100 kilometer lange strekningen. Arbeidet med å utbedre vegene mellom de sju fjordkryssingene er allerede godt i gang mange steder. Dette vil fortsatt ha hovedprioritet det første tiåret. Arbeidet med å gjøre E39 ferjefri starter med byggingen av Rogfast. Rekkefølge og trasévalg for

de øvrige fjordkryssingene er ennå ikke avgjort.

SJU TIMER. Ferjefri E39 kan på sikt redusere reisetiden langs ruten med opptil sju timer og redusere trafikantenes tids- og kjørekostnader med mellom fire og seks milliarder kroner årlig. Det er gjennomført såkalte konseptvalgutredninger (KVU) og kvalitetssikring (KS1) av alle fjordkryssingene unntatt Sognefjorden.

FAKTA**7**

firmar vil utbedre to strekninger på til sammen 2,2 kilometer av fv. 17 i Nam-sos. Budene varierer fra 71,9 til 105,7 millioner kroner.

**LAVERE TRANSPORTKOSTNADER**

Tiltakene foreslått i NTP 2014-2023 vil redusere næringslivets transportkostnader på veg, bane og sjø med 78 milliarder kroner, hevder Regjeringen i sitt forslag til NTP for de neste ti årene. Fram mot 2040 er det ventet at den innenlandske godstransporten vil øke med om lag 40 prosent målt i tonnkilometer. (Foto: Knut Opeide)



„Vi har mange og store oppgaver foran oss i årene som kommer, som gir mange muligheter både for store og små aktører. Marit Arnstad, samferdselsminister

GODE TILBAKEMELDINGER. De utenlandske representantene viste stor interesse for orienteringene.

– Dette var et nyttig kontaktmøte. Etter mange gode år i Sentral-Europa har nybyggmarkedet stoppet nesten helt opp. I tillegg til å økt satsing på drift- og vedlikeholdsoppgaver i vårt regionale marked vurderer vi å etablere oss i Skandinavia. Norge med sitt oppdragsvolum framover er selvsagt av interesse. Det er nyttig å ha en slik direkte dialog med transportetatene. Jeg er også imponert av at ministeren selv tar seg tid til å treffe oss, sier Carla Ribero – styremedlem i Mota-Engil Central Europa S.A. Mota-Engil er et entreprenørselskap basert i polske Krakow, men med aktiviteter over hele verden. Hjemmemarkedet defineres

som Polen, Tsjekia, Slovakia, Ungarn og Romania.

– Vi kan være aktuelle for oppdrag både innen veg, jernbane og flyplassutvidelser, sier Ribero – som kommer til å følge opp kontakter inngått på møtet. Sinohydro Corperation var representert med hele fire deltakere på møtet – og viste stor interesse og spørrelyst. Det statseide kinesiske entreprenørselskapet har aktivitet i om lag 55 land – og fra sitt Europa-hovedkvarter i Beograd vurderes nye innsatsområder. Selskapet er verdens desidert største vannkraft-utbygger, men har også en stor avdeling som har spesialisert seg på samferdselsinfrastruktur.

– Dette var en nyttig orientering, sier Yang Fan – som ikke vil si noe eller mene noe om Norge er et interessant marked. ■

TEKST KJELL WOLD FOTO KNUT OPEIDE

**TRAFIKK:**

TRAILERKØ: Tidvis er det kilometer lange køer av vogntog inn i Norge, og over Svinesundsbrua.

Svinesundsbrua tåler tungbilkø

– Det er ingen fare for overbelastning av Svinesundsbrua selv om vogntogene blir stående i kø. Det sier Ove Solheim, bruseksjonsleder i Statens vegvesen Region øst da Svinesundbrua ble bygd i 2005.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Før brua ble tatt i bruk ble den prøvebelastet med åtte 25 tonn tunge lastebiler. Testene skulle vise om de tekniske styrkeberegningene ved brukonstruksjonen var riktige.

Åtte år senere er det tidvis kilometerlange køer av vogntog på E6 over brua og inn i Norge, noe som gir høy og skjev belastning av brua.

TÅLER KØ. –Ingen fare, sier Ian Markey som deltok i testteamet fra Statens vegvesen. – Alt var som det skulle være, dermed kunne vi fastslå at brua var riktig konstruert. Det betyr at den uten problem tåler en stillestående kø, sier Markey.

Brua er konstruert og bygd av det tyske selskapet Bilfinger Berger med svenske vegmyndighetene som byggherre. For å følge opp og kontrollere brua så vel under bygging som de første årene i drift, ble det installert et avansert målesystem inne i brua. Prøvebelastningen gikk over to dager ved at lastebilene ble flyttet rundt, samtidig som brua ble nøye overvåket av avansert måleutstyr som målte nedbøyninger i hundredels millimeter.

– Dette ga oss gode grunnlagsdata til sammenligning med senere tester, og samtidig tall som gir oss ny forståelse for hvordan slike bruer oppfører seg ved ulike påvirkninger, sier Markey.

ØKENDE TRAFIKK. Det er den økende godstrafikken på E6 over Svinesundsbrua som har ført til at Tollvesenet ikke makter å ta i mot alle som skal inn på det statlige kon-

trollområdet halvannen kilometer fra brua. Et felles statlig kontrollområde ble bygd samtidig med brua, for Tollvesenet, Politiet og Statens vegvesens tungbilkontroll. Parkeringskapasiteten var betydelig større enn ved den gamle brua og på svensk side. Men over 2500 vogntog passerer nå brua daglig, og alle som skal inn i landet med gods må innom tollstasjonen.

I revidert statsbudsjett ga Regjeringen 20 millioner kroner til strakstiltak på kontrollområdet for å bedre parkeringskapasiteten for vogntog. I tillegg skal et nytt bomsystem på området sørge for bedre orden på trafikken.

– Nå vil grenseklareringen for næringslivet gå raskere, sa finansminister Sigbjørn Johnsen (Ap) da det reviderte budsjettet ble lagt frem tidlig i mai.

MINDRE GODS PÅ JERNBANE. Den økende godsmengden på E6 bryter mot målsettingen i Nasjonal Transportplan om mer gods på jernbane og på sjø. Godsmengden på jernbanen har gått jevnt nedover og nå går bare ett godstog i uken mellom Oslo og Gøteborg. Det frakter like mye gods som 30 vogntog på E6.

En forklaring er økende konkurranse fra utenlandske lastebileiere, et annet at jernbanen ikke holder mål. Syd for Råde er jernbanen til utlandet i prinsippet slik den var da Smaalensbanen sto ferdig i 1879. Statens vegvesen deltar i et samarbeidsprosjekt som blant annet arbeider for bedre jernbaneforbindelse mellom Oslo og Gøteborg. ■



TVERLANDSBRUA HØSTÅPNER

Veganlegget et par mil utenfor Bodø sentrum åpnes til høsten. 2,1 km ny veg medregnet Tverlandsbrua på 670 meter, alt i fire felt. I tillegg egen gang- og sykkelveg, adskilt fra hovedvegen med rekkverk. Ny rv. 80 forbi Hopen gir bedre fremkommelighet, trafikksikkerhet og bo- og nærmiljø. (Foto: Torbjørn Braset)

STOR

Med over 6500 ansatte har Statens vegvesen et bredt spekter av yrkesgrupper. Det gir seg blant annet utslag i hele 22 tjenestemannsorganisasjoner.

TEKST KJELL WOLD ILL.FOTO COLOURBOX

Sju fagforeninger har mer enn 100 medlemmer. Flest har de to ingeniørorganisasjonene Nito og Tekna med henholdsvis noe over 1500 og 1000 medlemmer.

Tre organisasjoner har mellom 700 og 800 medlemmer, FLT, Parat og NTL. Norges Arbeidsmannsforbund (NAF) topper listen av de mellomstore med 257 medlemmer. 15 fagforeninger har under 100 medlemmer. Av dem har seks foreninger under ti medlemmer. Her finner vi så ulike foreninger som EL og IT-forbundet, Politiets Fellesforbund, Befalets Fellesorganisasjon, Norsk Sykepleierforbund og Norsk Ergoterapeutforbund.

Ved siste årsskifte var om lag 1200 vegvesentilsatte ikke medlem av noen fagforening. Det gir en organisasjonsprosent for hele etaten på rundt 80 prosent. Det er høyt i landsmålestokk.

SERIØS ARBEIDSGIVER. – Tekna opplever at etaten tar forholdet til organisasjonene meget seriøst, både med

hensyn til informasjon og drøftinger om det meste som rører seg og samarbeid om tilsetninger og annet. At anslagsvis 15 prosent er uorganisert er uodramatisk. Viktig i den sammenhengen, er at den enkeltes lønn knapt påvirkes i det



Karl S. Fredriksen

etatsviselønnsoppgjøret, samtidig som foreningenes lønnsarbeid er et hovedformål. Et stort flertall vektlegger jo andre gode grunner til medlemskap, sier leder Karl Sigurd Fredriksen.

BEKYMNINGER. – Tekna i SVV har nå mest vekt på rekruttering og hva det betyr for medlemmenes motivasjon og utvikling. Petroleumssektoren har gitt oss ingeniørmangel, som i sin tur har påført offentlige arbeidsgivere større utfordringer i lønnsarbeid enn man er vant til å takle. Særlig rammes slike som

Statens vegvesen fordi det er så tett personlig kontakt med konkurrentene. Dypt bekymringsfull er også situasjonen for rekruttering av lærekrefter til tekniske fag for det offentlige ved høyskoler og universiteter. Offentlig infrastruktur fordrer krisetenkning nå, sier Tekna-lederen.

ANSVAR. – Mange organisasjoner er uttrykksorganisasjonsfrihet. I det daglige er det litt på godt og vondt. Friheten til å velge organisasjon er positiv. Mange organisasjoner gir noen utfordringer. I flere typer saker, som lokal lønnspolitikk, tilpasningsavtalen til Hovedavtalen, Personalreglementet for å nevne noen, kreves enighet for å få til endringer. Mange organisasjoner med ulike interesser kan gjøre det utfordrende å bli enige, sier Nito-leder Siw Tyldum.

Det spesielle med norsk og skandinavisk arbeidsliv er at medarbeiderne har langt mer innflytelse på beslutninger enn i andre land. Modellen gir mange fordeler og er kanskje den viktigste grunnen til at norsk arbeidsliv er så bra, både for virksomhetene og for ansatte, og er et resultat av sterke og ansvarsbevisste fagforeninger.



Siw Tyldum

REKRUTTERING. – Det er utfordrende for Statens vegvesen å konkurrere om kjernekompetanse, som ingeniører og sivilingeniører. Når ønsket kompetanse uteblir når stillinger utlyses, løses ofte det med at det

■ SAMFERDSELSMINISTER:

Fort gjort ...

Statsrådsbyttene innen samferdsel har vært ganske hyppige i moderne tid, viser en oversikt Veggen og vi har hentet inn. På 68 år siden 1945 har Norge hatt 29 samferdselsministre. Det gir en gjennomsnittlig «levetid» for hver statsråd på vel to år og tre måneder.

Kun seks av 29 samferdselsministre har sittet en hel stortingsperiode på 4 år eller mer. Hele 13 statsråder forlot stolen før to år var gått, fire har sittet under ett år. Flere veghistorikere Veggen og vi har snakket med sier blant annet, at mangel på kontinuitet i statsrådstolen for samferdsel er en av flere faktorer som kan forklare den lave satsingen på stamveg- og motorvegutbygging i Norge de siste 50 årene sammenlignet med våre nordiske naboland.

De seks samferdselsministrene som har sittet en hel fire års periode i statsrådstolen eller mer er disse:

Nils Langhelle (Ap) – 6 år og 2 mnd 1945-52

Kjell Opseth (Ap) – 6 år 1990-96

Håkon Kyllingmark (H) – 5 år og 6 mnd 1965-71

Kolbjørn Varmann (Ap) – 5 år og 3 mnd 1955-60

Liv Signe Navarsete (Sp) – 4 år 2005-2009

Torild Skogsholm (V) – 4 år 2001-2005

De 13 statsrådene som var kjappest innom sjefsstolen i samferdselsdepartementet var:

Lars Leiro (SP) –

32 dager høsten 1963

(Kings Bay-saken)

Johan S. Johansen (NKP) –

4 mnd og 20 dager høsten 1945

Sissel Rønbeck (Ap) –

358 dager 1996-97

John Austrheim (Sp) –

363 dager 1972-73

Dag Jostein Fjærvoll (Krf) –

1 år og 6 dager 1999-2000

Lars Gunnar Lie (Krf) –

1 år og 17 dager 1989-90

William Engseth (Ap) –

1 år og 4 mnd 1988-89

FAKTA

71

Nye jernbane- og riksvegprosjekt over 750 mill kroner skal startes det neste tiåret i følge NTP 2014-2023. 31 av dem skal startes opp de første fire årene.



«FLEKSNESBRUA» GJENÅPNET

Forsterkningsarbeidet på fv. 40 Laugerud bru ved Kongsberg er nå ferdig. 15. mai ble det markert med seremoni og festdag ved Labro. På markeringen var både Vegvesenet, entreprenør, fylkeskommunen og kommunen i tillegg til barnehagebarn og skoleelever. (Foto: Monica Knoff)



Tekna



NGSFLORA

tilsettes personer med annen kompetanse. Rekruttering fra andre grupper enn de tradisjonelle bidrar også til fagforeningsfloraen. Mange fagforeninger er veldig utdanningsrettet og hver utdanning har sin egen forening. NITO synes at 20 prosent uorganiserte er et for høyt tall, sier Tyldum.

POSITIV ARBEIDSGIVER. – Både medvirkningsordninger og lønnsforhandlingssystemet i staten har en innebygd forutsetning om og er tuftet på at de ansatte er organisert. Fra et arbeidsgiverståsted er vi derfor glade for at organisasjonsprosenten hos oss er på over 80 – som er langt høyere enn snittet i arbeidslivet, men nok likevel noe lavere enn tidligere, sier avdelingsdirektør ved HR-avdelingen i

Statens vegvesen, Kjerstin Bretteville-Jensen.

– At de ansatte har organisert seg i mer enn 20 forhandlingsberettigede organisasjoner kan gi noen utfordringer i å oppnå enighet i lokale lønnsforhandlinger, men her opplever jeg stor grad av forståelse og ansvarlighet for situasjonen hos alle.

Når det gjelder saker om medvirkning, har Hovedavtalen regler om partsrettigheter som begrenser antall organisasjoner som får delta. I dag er det fem – et helt overkommelig og greit antall, sier hun. ■



K. Bretteville-Jensen

TEKST KJELL WOLD FOTO KNUT OPEIDE

- Odd Einar Dørum (V) – 1 år og 5 mnd 1997-99
- Terje Moe Gustavsen (Ap) – 1 år og 7 mnd 2000-2001
- Reiulf Steen (Ap) – 1 år, 7 mnd 1971-72
- Inger Koppernes (H) – 1 år og 8 mnd 1981-83
- Erik Himle (Ap) – 1 år, 9 mnd 1964-65
- Asbjørn Jordahl (Ap) – 1 år og 10 mnd 1978-79

Kilde: Regjeringen.no



HMS:



HMS: Mer enn 30 personer fra hele anleggsbransjen stilte på det hasteinnkalte HMS-møtet i Oslo.

Slår alarm om dødsulykker

Fra 2003 til 2009 var det i snitt én dødsulykke per åttende måned i anleggsbransjen. De siste 17 månedene var tallet én fatal ulykke per 4. måned. – Utviklingen er dramatisk og vi må stoppe den.

TEKST OG FOTO MARK BERGER

Slik innledet vegdirektør Terje Moe Gustavsen det hasteinnkalte HMS-møtet i Oslo siste uken i mai.

– Vi må legge til grunn at samtlige, seriøse aktører har kun ett ønske, å slå tilbake den situasjonen vi nå er oppe i, fortsetter Gustavsen. Med en ukes varsel kalt han, sammen med Jernbaneverket, inn alle sentrale aktører i anleggsbransjen. På agendaen sto ett punkt: Hvordan kan vi sammen få ned antallet alvorlige ulykker i anleggsbransjen?

Blant de drøyt 30 møtedeltakerne var regionvegsjefene og andre ledere i Statens vegvesen, rådgivende policygruppe for bransjekontakt, de store anleggsaktørene samt arbeidstakerorganisasjoner. Avdelingsdirektør i Vegdirektoratet, Lars Erik

Hauer, viste til at Vegvesenet har satt i verk en rekke strakstiltak.

– Vi har sett at vi må trekke underentreprenørene bedre inn i HMS-arbeidet. Vi har nå lagt dette inn i kontraktsbestemmelsene, eksemplifiserte Hauer.

Ifølge Hauer er det kombinasjonen av korte og langsiktige tiltak som forhåpentligvis vil gi den ønskede effekten.

– Vi her kan være så enige vi bare vil, men det vi snakker om og blir enige om, må drysse nedover i organisasjonene. HMS må sitte i ryggraden til de som jobber ute på anleggene, understreket Hauer.

De inviterte arbeidstakerorganisasjonene pekte blant annet på viktigheten av å begrense antall ledd mellom byggherre og de forskjellige underentreprenørene. ■

Færøyene inntar Numedal

Den færøyske entreprenøren Articon har inngått kontrakt med Statens vegvesen om arbeid på fv. 40 i Numedal.

TEKST OG FOTO MONICA KNOFF

Statens vegvesen skal i gang med omfattende arbeid på fylkesveg 40 mellom Helle og Lofthus i Numedal i Buskerud. Den svingete gjennomfartsåren vil nå bli utbedret og deler av vegen legges i ny trasé. Ved Bogstrandhøgda skal hele 135 000 kubikkmeter med stein sprenges vekk. Prosjektet har en entreprisestnad på ca. 55,5 millioner og er det største enkeltstående prosjektet under vegseksjonen i Buskerud i år.

Arbeidet starter tidlig i juni og forventes ferdig senhøsten 2014. Færøyske Articon sikret seg kontrakten i konkurranse med fire norske entreprenører. Det er første gang Buskerud får så eksotisk besøk på entreprenørsiden. Articon har sitt hovedsete i Tórshavn og har tidligere hovedsakelig jobbet i hjemlige trakter.



SIGNERE: Avdelingsdirektør Hans Jan Håkonsen og CEO Jón Sigurdsson i Articon signerer kontrakten, flankert av (f.v.) project manager Jákup Enni og financial director Niclas Joensen i Articon, byggeleder Bjørn Kåre Ifarness og seksjonsleder Knut Erik Skogen i Statens vegvesen.



413 KULTURMINNER BERØRES

Riksveginvesteringer i NTP-perioden 2014-2023 vil etter planen føre til inngrep i hele 413 kulturminner i Norge. 335 dekar kulturmiljøer og 1380 dekar kulturlandskap blir også berørt av fremtidige vegutbygginger, går det fram av NTP.fugit. (Foto: Tove Eivindsen)

KRONIKK:

”Når bilholdet øker vil utbyggere se seg tjent med etablering på ubrukt mark langt fra sentrum og langt fra der folk bor.

Tor Jacob Smeby, senioringeniør

Areal- og transportplanlegging er livsviktig

Rikspolitiske retningslinjer for areal- og transportplanlegging fra 1993 (RPR) gir viktige føringer for utvikling av tjenlige veg- transportsystemer. RPR handler om å påvirke transportomfang og valg av transportmiddel og dermed også om dimensjonering av infrastruktur. Oppfølging av RPR virker inn på alle de vegpolitiske målene, også på trafikksikkerhet. Derfor gir vi her en kort omtale av RPR. Hva betyr RPR for oss?

Noen punkter:

SAMORDNING OG KONSENTRASJON.

Vi bør bidra til gode kollektivtilbud som betjener viktige målpunkter. Disse bør dimensjoneres for effektiv omstigning og nødvendig parkering for sykler og biler. Punktene bør ha god tilknytning til vegnett for gående og syklende. Vi bør argumentere for arealutvikling som gir mange kollektiv-, gang- og sykkelreiser, og argumentere mot det motsatte.

Vi bør argumentere for arealbruk og utbygging som reduserer transportbehovet. Hvis vi for eksempel bygger omkjøringsveg forbi et tettsted, bør vi argumentere for sentrumsutvikling, og mot at tettstedet «flytter etter» ut til hovedvegen. Når vi utvikler en viktig transportkorridor bør vi bidra til en transporteffektiv lokalisering av virksomheter. Hvis vi bygger motorveg først, kan vi få lokalisering spredt over hele strekningen. Hvis vi forbedrer buss-, bane- og togtilbudet først, kan vi få lokalisering konsentrert om stasjoner og knutepunkter.

BYSPREDNING OG AREALBRUK

Vegbygging er en stor forbruker av areal blant annet dyrka mark. I mange saker er den indirekte arealbruken betydelig. Hvis vi for eksempel bygger ny veg over jordbruksland mellom to byer, vil en utbygger ofte se seg tjent med etablering midt mellom byene. En slik veg kan føre til at byene kryper utover langs vegen. Resultatet kan være miljøproblemer og flere ulykker.

ALTERNATIVER TIL VEGKAPASITET.

Firetrinnsprinsippet bør legges til grunn ved all planlegging og utbygging av veg- og transportnett. Ved problemer i nettet vurderes løsninger i fire trinn:

- o Tiltak som påvirker transportomfang og valg av transportmiddel
- o Tiltak som regulerer trafikken innen for eksisterende infrastruktur
- o Mindre investeringstiltak, punkter, flaskehals, kritiske strekninger
- o Større investeringstiltak

Det første punktet er ofte det mest krevende. I byer, og også i andre typer



INNGANG TIL BILDE: Vi bør argumentere for arealutvikling som gir mange kollektiv-, gang- og sykkelreiser, skriver artikkelforfatteren. (Illustrasjonsfoto: Knut Opeide)

lokalsamfunn, bør vegholdere utvikle en strategi som gir en tjenlig fordeling mellom transportmidlene. En slik strategi vil vanligvis inneholde tre elementer:

- o Stimulering av transportformer som er ønsket
- o Restriksjoner på transportformer som er uønsket
- o En langsiktig transporteffektiv og miljøvennlig arealbruk.

BILTRAFIKKVEKST GENERELT. Etter hvert som inntekt og velstand øker, skaffer folk seg bil. To eller flere biler per husstand blir mer vanlig. Når bilholdet øker vil utbyggere se seg tjent med etablering på ubrukt mark langt fra sentrum og langt fra der folk bor. Når folk kjører dit blir det behov for bedre veger. Når vegnettet blir bedre kjører folk oftere og lenger. Dette legger grunnlaget for flere spredte etableringer. Alt henger sammen med alt. Samfunnsutviklingen styrer transportomfanget, og omvendt.

DELTA I ORDSKIFTET. Så langt RPR. Veg- og transportplanleggere bør forstå disse sammenhengene, sørge for at de inngår i planer og beslutningsgrunnlag, og delta i det offentlige ordsiftet om veg, transport og arealbruk. Spisset inn mot trafikksikkerhet bør vi:

- o Redusere bilbruken og øke andelen som går, sykler eller reiser kollektivt
- o Lokalisere virksomheter slik at trafikkmengde og reiseavstand blir minst mulig
- o Redusere konflikten mellom biler og gående og syklende, med separering og/eller lav fart
- o Etablere sikre, attraktive og sammenhengende nett for fotgjengere og syklist
- o Etablere attraktive kollektivtilbud mellom og i viktige målområder
- o Etablere veger som leder gjennom gangstrafikk utenom sentrums- og boligområder
- o Utforme den enkelte veg og gate slik at risikonivået blir lavt
- o Innføre fartsgrense 30 i sentrale byområder og i boligområder
- o Utvikle gateløsninger med blandet trafikk på de myke trafikantenes premisser
- o Gjøre trafikksystemet enkelt, oversiktlig, logisk og lesbart for alle

VÅR ROLLE. Statens vegvesen er en stor utbygger, og vi er en viktig part i andre instansers planlegging. Vi har derfor store muligheter til å påvirke utviklingen og bringe ulykkestallene ytterligere ned. Vi sørger for, hver dag og i alle saker, at gode planprinsipper legges til grunn for



Tor Jacob Smeby, Seksjon for planlegging og grunnerv

strategier og enkeltprosjekter. Bygging og vedlikehold av plan- og trafikkfaglig kompetanse og kapasitet er en kritisk faktor. Planprosessen er full av motstridende interesser. Vår hovedstrategi er å avklare konseptvalg gjennom KVU/KS1, og å samarbeide oss fram til gode løsninger gjennom Plan- og bygningsloven (PBL). Innsigelse er en siste utveg hvis trafikk-sikkerhet ikke tas tilstrekkelig hensyn til i kommuneplaner og reguleringsplaner.

MER SYKLING – FLERE ULYKKER?

Sykkelens andel av personturer er relativt lav i Norge med sine 4 prosent. Målet er 8 prosent i 2019. Vil mer sykling føre til flere ulykker? Hovedsvaret er nei. Undersøkelser i flere land viser at når sykkelandelen går opp går sykkelulykkene ned. Når syklistene blir flere, blir de mer synlige i trafikken, bilistene husker at de er der, bilistene er ofte selv syklist. Norske tall viser samme tendens. Transportpolitikken er full av målkonflikter. Gir bedre veger færre ulykker? Svaret er både ja og nei. En moderne veg bygget etter vegnormalene er trafikk-sikker. Men bedre veger gjør at bilistene kjører oftere, lenger og raskere, med ulykker og miljøproblemer som følge. Løsningen er beskrevet i NTP. I byene bør trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Veg- gatenettet, både by og land, bør bringes opp til moderne sikkerhetsstandard. Investeringsrammene og planleggingsressursene bør gi god plass til programområdetiltak som går direkte på trafikk-sikkerhets- og miljøproblemene. Slike tiltak har ofte høy effekt og lav kostnad.

TILLIT. Det viktigste trafikk-sikkerhetstiltaket for våre planleggere er å ha god kompetanse og å bygge tillit mellom Statens vegvesen og andre parter i planprosessen. Slik tillit etableres gjennom tidlig kontakt før ting er låst, solide faglige vurderinger, tydelig formulering av mål og rammebetingelser, godt beslutningsklima gjennom løpende uformell kontakt, kreative prosesser der utredere og beslutningstakere deltar, nøyaktig planprosess etter lovverket. ■

”Vi bør argumentere for arealbruk og utbygging som reduserer transportbehovet.

Tor Jacob Smeby, senioringeniør

FAKTA

89

Punkter langs veg der det er konflikt mellom transport og naturmangfold skal utbedres det neste tiåret, i følge NTP 2014-2023.

FAKTA

27

Prosent er utslippene fra nye biler redusert med i perioden fra 2006 til 2010, i følge NTP. Hovedårsaken er teknologiforbedringer i bilparken.

VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

”Dødsulykker knyttet til bygging og andre operasjoner, kan vi ikke akseptere.

FELLES INNSATS MOT ARBEIDSULYKKENE

Meldingen om at to mennesker ble drept i brukkollapsen i Trondheim skapte sorg og fortvilelse. At vi ei uke seinere fikk beskjed om at en ansatt var drept på vårt fellesanlegg med Jernbaneverket langs Mjøsa, forsterket inntrykket og følelsene.

Hittil i år har vi mistet fem mennesker på våre anlegg. Fire ansatte hos entreprenører og en tilfeldig trafikkant. I tillegg ble en fører av en betongbil på vei til et av våre anlegg drept i en utforkjøring. Hver ulykke rammer også mange nær den forulykkede og etterlater familie, venner og kolleger i dyp sorg. I fjor mistet vi 4 mennesker på våre anlegg. Å miste fire på ett år er totalt uakseptabelt, vi satte i verk tiltak og håpet og trodde på en bedring i år. Så har utviklingen gått i stikk motsatt retning.

RETT NOK ER AKTIVITETEN RUNDT VEGBYGGING, drift og vedlikehold av vegnettet høyere enn noen gang, men dødsulykker knyttet til bygging og andre operasjoner, kan vi ikke akseptere. Vi må derfor bruke alle krefter på å snu denne utviklingen.

VI MÅ ANALYSERE hvorfor ulykkene skjer, og vi må sette i verk tiltak for å hindre at de skjer. Vi har allerede iverksatt noen tiltak gjennom endringer i våre kontrakter som vil gjelde for nye anlegg og nye driftskontrakter. I erkjennelsen av at underentreprenører dominerer de mest alvorlige ulykkene, må både

hovedentreprenørenes og underentreprenørenes ansvar og ikke minst samhandlingen skjerpes. For å unngå at ansvaret pulveriseres, begrenses antall ledd med underentreprenører til to, og det forutsettes at samhandlingen om HMS styrkes. Vi vil vurdere nye, obligatoriske krav til sikkerhetsutstyr for alle som skal arbeide for oss.

HMS ER ET KLART BYGGHERREANSVAR, men det er også et klart ansvar for hovedentreprenører og underentreprenører. Vi legger til grunn at alle seriøse aktører ønsker å snu utviklingen like sterkt som oss. Vi vil derfor samspille med Arbeidstilsynet og alle gode krefter i bransjen og dra nytte av tilgjengelige ressurser og kompetanse. Vi inviterer nå bransjeaktører og fagforeninger til møter der hensikten er å utfordre hverandre til å foreslå og gjennomføre tiltak, både hos oss, hos rådgivere, hos entreprenørene og tiltak som iverksettes i samarbeid. Vi er innstilt på et krevende arbeid og samarbeid for å unngå ulykker slik at alle som arbeider på våre anlegg kan komme levende hjem. Det finnes ingen oppgaver som er viktigere for oss i tida som kommer.

DET TOK BARE TO ÅR FØR VI IGJEN



Vegdirektør:
Terje Moe Gustavsen

FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

FIKK EN HUNDREÅRSFLOM. Høy temperatur etter en lengre kjøligere periode sammen med intensivt nedbør har gitt mye vann på kort tid i mange bekker, elver og innsjøer. Nordover på Østlandet er situasjonen alvorlig. Mange har mistet hus og hjem. Det er betydelige ødeleggelser av bygninger og annen infrastruktur. Veger og baner er stengt.

NÅ ER REPARASJONSARBEIDENE kommet i gang, og vi kan konstatere store ødeleggelser. Samtidig ser vi at de tiltakene som ble iverksatt i etter flommen i 2011 virker, slik at ødeleggelsene på vegnettet er mindre enn de ellers hadde vært, og det har vært mulig å åpne vegene tidligere.

ALVORET OG ØDELEGGELSENE DOMINERER naturligvis bildet, men vi har også sett en krisehåndtering i Statens vegvesen av ypperste merke. De som har stått midt i flommen har hatt imponerende oversikt og vist solid handlekraft. Jeg gir derfor full honnør til alle våre folk og ansatte hos våre entreprenører som har håndtert flommen og konsekvensene av den på en flott måte. Vi ser tydelig at vi stadig blir dyktigere og lærer av våre erfaringer. Dessverre vil vi også i fremtiden bli satt på slike prøver. Da er det godt å vite at vi har et så sterkt og godt lag! ■

BEDRE MÅLING AV VEIEFFEKTIVITET

Vi har gode internasjonale statistikker og indikatorer for måling av trafikksikkerhet, det trengs bedre datagrunnlag for å måle et effektivt veinett. Norge bør være gode på begge områder. Det fokuseres ofte på å sammenligne veikvalitet i Norge mot andre land. For et best mulig sammenligningsgrunnlag må vi ha objektive og relevante internasjonale data. Det trengs et bedre datagrunnlag enn vi har i dag.

Med bakgrunn i norske forhold - og i et internasjonalt perspektiv - så Opplysningsrådet for Vegtrafikken (OFV) på kilder og datagrunnlag OFV har brukt for å vurdere hovedveinettets effektivitet. Det er næringslivsundersøkelsen fra World Economic Forum (WEC), kvantitative veidata fra International Road Federation (IRF) og en rapport

om faktisk reisetid utarbeidet av OFV som ligger til grunn for effektivitetsberegninger av det norske veinettet. Dataene gir samlet en klar indikasjon på at det norske veinettet er vesentlig mindre effektivt enn en rekke sammenlignbare land. Effektivitet kan også måles på veinetts omfang og finmaskethet. Her kommer Norge ganske godt ut. Vi trenger en harmonisert internasjonal definisjon av et hovedveinettets effektivitet. OFV ønsker å samarbeide om en internasjonal effektivitetsindeks for veinett. Vi trenger data og verktøy for å gi en objektiv beskrivelse av effektiviteten på landets veinett. OFVs studie bør kunne brukes som en pilot i arbeidet med å få på plass et sett med internasjonale indikatorer og standarder.

Samtidig som vi er et av verdens tryg-

geste land å ferdes i, har vi et av de minst effektive hovedveinettene i verden.

Det er avgjørende for fremtidig vekst og velferd at Norge bindes sammen i trygge og effektive hovedveier. Et effektivt veinett er viktig for både miljø, framkommelighet, trafikksikkerhet og økonomisk vekst og velferd. Vi trenger et system som kan kombinere kvantitative og kvalitative data med tilpassede definisjoner. Det vil øke både påliteligheten og gyldigheten til data om veinettets effektivitet. Vi mener internasjonal transport-statistikk bør legge større vekt på veinettets utforming og kvalitet.

Vilrid Femoen Næringspolitisk direktør i Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV).

ANSATTE SVARER:

Bør fotgjengere ta mer ansvar for egen sikkerhet i fotgjengerfelt?

TERJE FJORDBAKK
SJEFINGENIØR ARENDAL:

– Ja, jeg er enig i at fotgjengerne må ta mer ansvar for egen sikkerhet i fotgjengerfelt.



ANNE
GRETE HENRIKSEN
SEKSJONSSJEF TRONDHEIM

– Tror fotgjengere har mindre lyst til å utfordre skjebnen og vanligvis er oppmerksomme. Å endre trafikreglene kan gjøre kjørende mindre oppmerksomme og ta mindre hensyn til fotgjengerne. Bevisstgjør heller fotgjengere ved informasjon og holdningskampanjer.



TORGEIR RØYNLID
INSPEKTØR KRISTIANSAND:

– Fotgjengere bør ta mer ansvar for egen sikkerhet. Mange går med hodetelefoner som tar bort oppmerksomheten, samtidig som at man alltid må ta høyde for ikke å bli sett i trafikken



EVA RUTH ULLA
SENIORRÅDGIVER, SKIEN:

– Viktig at alle som ferdes i trafikken følger med på det som skjer rundt dem. Også fotgjengere. Før du går ut i gangfeltet må du vite at du er sett. Har du blikkontakt med dem du møter, vet du at de har sett deg. Mer ansvar til fotgjengeren er sikkert bra, men bilistene må ikke fratas sitt ansvar.



ANN SYNNOVE
ELVEVOLL
RÅDGIVER TROMSØ:

– Bilfører bør fortsatt ha ansvaret som i dag. Ved trafikkantpåvirkning kan en kommunisere til mange segmenter i trafikkantgruppen for å få til en kulturell sikkerhetssending i trafikksystemet. På sikt vil fotgjengere, og bare de, ta mer ansvar for egen sikkerhet i fotgjengerfelt, og kanskje også generelt i trafikken.





Foto: Jon Roger Sørvang

Stein stanser stormen

Da stormen traff ytterst i Lofoten for halvannet år siden, slo enorme bølger over E10 og skrellet asfalten av vegen. Når Statens vegvesen bruker 700 millioner kroner på å skredsikre 4,5 kilometer veg ved Reine, sprenges fjell til enorme steinhauger og 100 000 kubikkmeter ender som undersjøisk bølgebryter.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN



«**D**et er om å gjøre å fange opp bølgeenergien, og det gjør vi ved å legge ut ti tonn store steinblokker rett ut for den utsatte vegstrekningen ved Hamnøy, forklarer prosjektleder Jann Eliassen. På bildet til høyre viser han frem noen av steinene som skal inn i bølgebryteren.

RASSIKRINGSPROSJEKT. Rassikring er viktig for at både fastboende og turister skal komme trygt frem. Ytterst i Lofoten har E10 varierende standard, rassikringen langs de stupbratte fjellene har pågått i 15 år. Nå er turen kommet til en 4,5 kilometer lang strekning mellom Akkarvikodden og Hamnøy.

Vegen har status som turistveg, derfor var det om å gjøre å begrense naturinngrepene. Konklusjonen ble å legge 1,4 kilometer av vegen inn i en fjelltunnel, å bygge fire rasoverbygg på til sammen 800 meter og å sikre resten med brede grøfter og voller.

Men så kom prosjektleder Jann Eliassen med ideen om å utnytte masseoverskuddet, i seg selv et uønsket element på turistvegen, til en bølgebryter som også sikrer en utsatt del av vegen mot havets krefter.

MOLOBYGGER. Eliassen har i mange år bygd moloer i regi av Kystverket og vet hva som skal til for å temme naturkreftene.

I fjor ble metoden testet ut i et skalaforsøk ved Sintef-tanken i Trondheim, og nå forbereder Eliassen byggingen sammen med entreprenøren Veidekke. Steinblokker på rundt ti tonn plukkes ut etter fjellsprengning, fra der kurver skal rettes ut og der det skal bygges rasoverbygg, og legges nå klare til å bli løftet på plass fra sjøsiden.

Når sjøjobben kommer i gang skal det først legges ut mindre stein i tre meters bredde godt under havoverflaten. Så kommer de store steinblokkene, store nok til å ta i mot bølgekreftene der de er sterkest, det vil si mellom høyeste og laveste punkt i bølgene.

– Jo «stygger» og usystematisk vi legger dem ut, jo bedre effekt vil de ha. Det vet vi. Men vi får prøve å legge så mye så mulig under havoverflaten. Det skal bli fint her, forhåpentligvis slipper vi å reparere vegen etter uvær, og naboen å skifte vegg på huset, etter at vi er ferdige neste år, smiler Jann Eliassen. ■

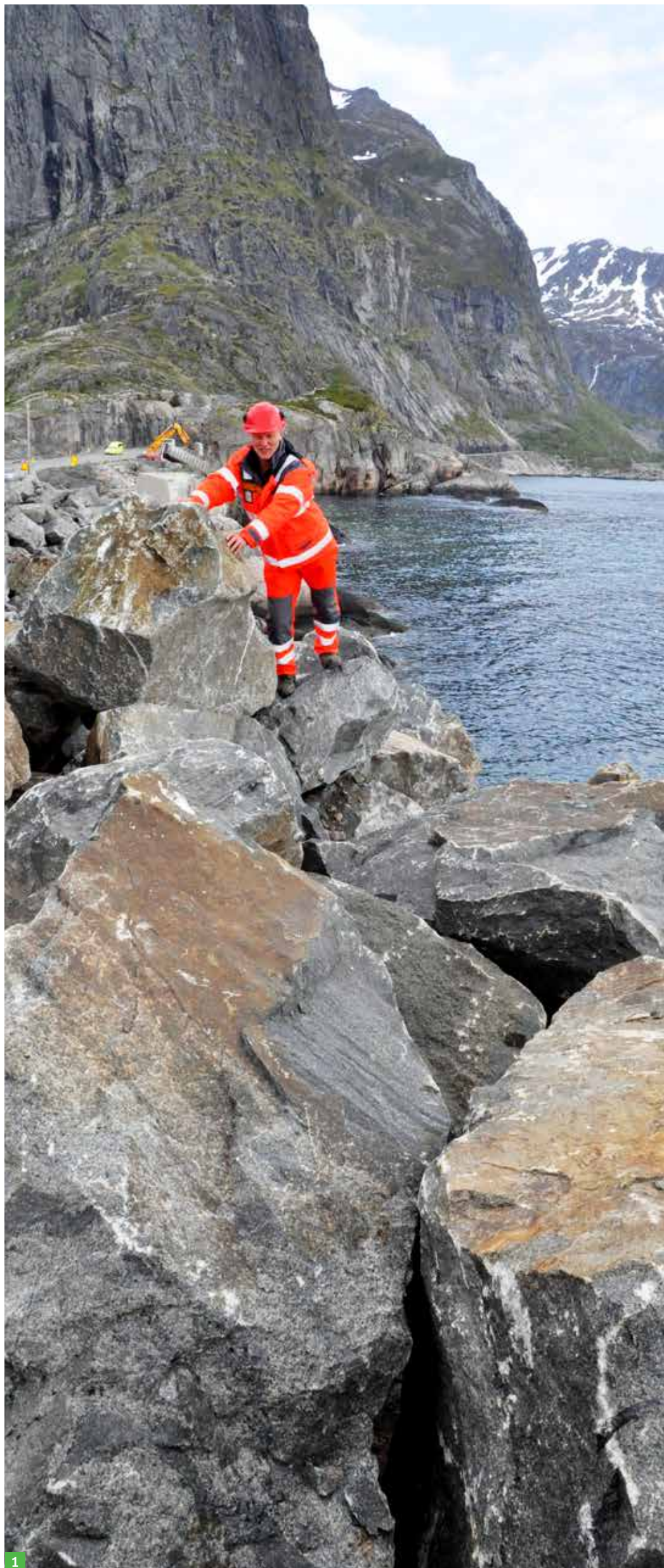
1 - FJELLBLOKKER: Store ti-tonns fjellblokker skal beskytte E10 ved Hamnøy mot havets krefter.

2 - DIMENSJONER: Høye fjell og bratte sider langs Lofotveggen. Ingeniørgeolog Juve Kokosin og byggeleder Knut Abrahamsen sørger for at blokkene blir solid forankret til fjellet Akkarviktinden som er 445 meter høy.

3 - BRATT LENDE: Det er bratt der E10 rassikres. – En utfordring er at det ikke fins omkjøringsveger. Her må turisttrafikken gå i sommer, sier prosjektleder Jann Eliassen.

4 - TURIST-OVERBYGG: Fire rasoverbygg får solide tak. Kun søyler dekker utsikten mot havet. Svenske Henrik Thor og Kenneth Valund bygger tett fulgt av betongformann Ina Mellem.

5 - SMALT: Rassikringen av E10 har pågått i 15 år og er ikke fullført selv om den 4,5 km lang strekning øst for Reine nå blir utbedret.







Imponerende flom



KVAM: Bruingeniør Andes Brenne fra region øst undersøker brua på E6.



ØYER: Dammen i Blombergsvika flommet over lokalvegen, E6 ved siden av. (Foto Hilde M. Strangstadstuen)

Våre folk ute i felten gjør hva de kan for å sikre fremkommeligheten og begrense skader på veg og eiendom, mens vegtrafikksentralene, kommunikasjonsmiljøet og talspersoner får ut god og relevant informasjon til publikum.

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen

innsats



KVAM: Fra Kvam, like ved E6

NORD-FRON: Fra Veikledalen

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen er full av lovord over hvordan den krevende flomsituasjonen er blitt håndtert.

TEKST KJELL-BJØRN VINJE FOTO STEINAR SVENSBAKKEN

«**M**ange – både fra egne rekker i Vegvesenet og hos våre entreprenører – har gjort en imponerende innsats under særdeles krevende omstendigheter over lengre tid. Hver og en fortjener takk og anerkjennelsen for innsatsen som er lagt ned så langt. Selv om pressen i stor grad har satt fokus på øst og sør, vet jeg at det har vært krevende også andre steder i landet. Selv om det går mot normalisering de fleste steder, har vi fortsatt noen krevende dager foran oss andre steder i landet, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

Han fulgte flomsituasjonen de første dagene fra Leipzig, men valgte å korte ned Tyskland-oppholdet for å følge opp ennå tettere fra kontoret på Brynseng.

GOD KRISEBEREDSKAP. – Samfunnsmessig er en slik storflom og svært begrensede kommunikasjonsmuligheter en alvorlig situasjon. Ikke minst av den grunn er hvordan vi håndterer denne krisa av stor betydning. Tilbakemeldinger fra Samferdselsdepartementet, samarbeidende etater, fylkeskommuner, kommuner og andre aktører er udelte positive. Jeg registrerer med tilfredshet at Vegvesenets kriseberedskap fungerer godt på alle plan og over hele linja. Våre

folk ute i felten gjør hva de kan for å sikre fremkommeligheten og begrense skader på veg og eiendom, mens Vegtrafikksentralene, kommunikasjonsmiljøet og talspersoner får ut god og relevant informasjon til publikum. Regionene, vegavdelingene og en rekke enkeltpersoner har gjort en imponerende innsats som det står stor respekt av, sier Gustavsen.

FORTSATT UTFORDRINGER. Tidlig denne uken var det fortsatt krisestab i Vegavdeling Hedmark og Vegavdeling Oppland, mens Vegdirektoratet, Vegavdeling Buskerud, Vegavdeling Akershus og Vegavdeling Østfold var i såkalt observasjonsfase. Selve flomsituasjonen er flere steder i ferd med å normalisere seg, mens det forventes nye utfordringer i de nedre delene av de berørte vassdragene utover i uken. Det pågår fortløpende reparasjonstiltak på alle veger med prioritet på hovedfartsårene – og antall stengte veger er blitt langt færre.

– Vi har vært bedre rustet foran denne flommen enn tidligere. Vegene er raske åpnet blant annet basert på erfaringer og lærdom fra tidligere flommer, sist i 2011. Der hvor vi har gjort tiltak er også skadene mindre, sier vegdirektøren. ■



HELIKOPTER: Krisestab klar for flominspeksjon fra luften: F.v. geotekniker Marius Meland, bruingeniør Anders Brenne, seniorrådgiver Steinar Svensbakken, byggeleder Sven-Håkon Nordlien, alle Statens vegvesen. (Foto: Hans Christian Østrem.)

NORD-FRON: Rasert bru i Veikledalen på fv. 419. (Foto: Svein Håkon Nordlien)

- FÅR BEDRE KLIMA-BEREDSKAP

De siste fem årene har Statens vegvesen løpende bedret rutiner og regelverk for å forebygge at veger skades på grunn av et hardere vær. Nå må etaten skaffe seg en bedre oversikt over hvor klimautsatt vegnettet faktisk er.

TEKST HÅKON AURLIEN OG KJELL BJØRN VINJE **FOTO** STEINAR SVENSBAKKEN

Anbefalingene fra prosjektet «Klima og transport 2007-2010» er blitt mer eller mindre løpende innarbeidet i vårt virke, våre prosesser og planverk. En foreløpig analyse viser at der hvor vi har lagt nye føringer og tiltak til grunn, er skadene blitt færre og mindre enn de ellers ville blitt, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

Mens forslagene fra «Klima og transport»-prosjektet er innført eller under innføring, er et nytt etatsprosjekt satt i gang i samarbeid med Jernbaneverket og Norges vassdrags- og energidirektorat. I etatsprosjektet: «Naturfare – Infrastruktur, flom og skred», skal etatene samarbeide for å redusere sårbarheten og forhindre ulykker og skader som følge av skred og flom.

– Dette er veldig bra, for selv om mye er gjort er det veldig mye å arbeide med videre. Blant annet må vi få en full oversikt hvor utsatt vegnettet vårt er, sier Gordana Petkovic som ledet «Klima og transport»-prosjektet.

IKKE OVERRASKET – Det som er skjedd de siste ukene kommer ikke overraskende, men det er jo uheldig at det skjedde igjen etter så kort tid og at de samme områdene ble rammet så hardt, påpeker hun.

Da prosjektarbeidet startet i 2006 ble det slått fast at klimaendringer vil skape en hel del utfordringer for vegnettet.

– Dette er i all hovedsak som kjente utfordringer. Men utfordringer som vil komme i større omfang, med høyere hyp-

pighet og andre steder enn vi er vant med, påpeker vegdirektøren.

Tidlig i prosjektet ble det enighet om å formulere forslag til tiltak fortløpende og uten å vente på prosjektets sluttrapport. Før hver sommer ble det derfor sendt implementeringsrapporter fra prosjektet med konkrete forslag til oppgaver. Parallelt ble det arbeidet med løpende oppgradering av Vegvesenets håndbøker, beskrivelsen av hvordan ulike hensyn skal veies mot hverandre ved bygging og drift av vegnettet i Norge.

Prosjektet har hatt fokus på skred, flom og erosjonssikring, tilstandsutvikling på vegnettet, vinterdrift og beredskap, samt datahåndtering på tvers av disse temaene.

Sluttrapporten er akkurat lagt frem (og kan lastes ned fra www.vegvesen.no/klimaogtransport).

Rapporten oppsummerer bl.a. prosjektets forslag til klimatilpasningstiltak, både de som ble gjennomført i løpet av prosjektet og forslag til videre arbeid i Statens vegvesen.

Tiltakene inkluderer både tiltak som gjelder endringer i regelverk og tiltak som er knyttet til forvaltning av vegnettet: generelle prioritinger, strategi, drift, gjennomføring av vedlikehold osv. ■



Gordana Petkovic



GUDBRANDSDALEN: Flommen herjet kraftig med mange veger.



FLOMVERN: Godt flomvern sikret at drammenselva ikke gikk over sine bredder i Nedre Eiker. (Foto: Kjell Wold)

KLIMATILPASSET PLANLEGGING OG PROSJEKTERING

Vegvesenet har bestemt at hensyn til klimaendringer skal tas så tidlig som mulig i utvikling av et prosjekt, at linjeføring og utforming skal velges slik at risiko for skred, flom, erosjon, drivsnø m.m. begrenses eller blir lettest å håndtere.

TEKST HÅKON AURLIEN **FOTO** KJELL WOLD

200-års flom (flomnivå en gang i løpet av 200 år) ligger nå til grunn for beregning av flomsikker høyde.

Det skal legges stor vekt på god overvannshåndtering i utbyggingsprosjekter og lages en plan for det. Helhetlige dreosløsninger skal omfatte større areal og gi økt robusthet mot intense nedbørepisoder.

Kulverter og grøfter skal sikres økt dremskapitet ved innføring av en klimafaktor for det enkelte vegprosjekt. For bruer skal 200-års flom legges til grunn for beregning av dimensjonerende flomvannstand, flomlast og erosjonssikring. I tillegg anbefales risikoanalyse i forhold til 1000-års flom.

Klimahensyn skal tas ved prioritering av skredsikringstiltak. Det er behov for mer kompetanse om flom- og sørpeskred.

KLIMATILPASSET DRIFT OG VEDLIKEHOLD. Styrket vedlikehold og reduksjon av forfall er en sentral del av klimatilpassningsarbeid. Klimahensyn skal integreres i alt planlagt vedlikehold.

Risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS) av vegnettet skal identifisere de mest utsatte og sårbare objekter eller strekninger med hensyn til klima. ROS-analyser av utsatte bruer skal lages i samspill mellom bru- og geotekniske fagmiljøer. Det er behov for sterkere fokus på forhold i vassdrag og erosjonssikring, samt utvidet registrering.

I skredsikringsplaner må det om nødvendig foretas prioriteringer med tanke

på effekten av endret klima.

Driftskontrakter skal bl.a. sørge for at klimahensyn er tatt med i beskrivelsen av arbeidsoppgavene og forventede værforhold samt at beslutninger tas på grunnlag av best mulige data. Driftskontraktene skal sikre bedre dokumentasjon av hendelser på vegen.

KLIMATILPASSET BEREDSKAP

Vegvesenet innfører kriterier for trinnvis beredskap for håndtering av fare for skred, flom og andre naturfare. Disse skal fremover gjenspeiles i beredskapsplaner og driftskontrakter.

Nå foreslås en videreutvikling av webportalen FøreVar (xgeo.no) som dokumenterer sammenheng mellom vær-, veg- og grunnlagsdata, historiske hendelser og beregnede terskelverdier for klimaparametere.

Statens vegvesens beredskapsplaner må dekke alle typer naturfare. Planene skal sikre at relevant informasjon gjøres tilgjengelig på kart, og en effektiv samling og lagring av informasjon om hendelser på vegnettet. Driftskontraktene skal sørge for preventivt vedlikehold med spesielt fokus på åpne vannveier, skredvarsling og dokumentasjon av hendelser på vegnettet. Kursing av entreprenører skal styrkes slik at alle typer naturfare er omfattet, selv om fokuset er størst på skred.

Statens vegvesen (og øvrige transportetater) aktivt skal bidra til nasjonal og internasjonal klimarelatert forskning. ■



TELEMARK: Fv. 354 i Tinn kommune ble ødelagt av flommen. (Foto: Tor Arvid Austråt Gundersen)

Frontfiguren

Ole-Fredrik Haugen har lang fartstid med å arbeide med folk. Han har jobbet både for militære, stoffmisbrukere, restaurantgjester, psykisk utviklingshemmede, flypassasjerer – og Vegvesenets kunder.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Ei dame spør om det blir kø ned til Hemsedal 1. påskedag på formiddagen?
«– Nei, da kan du trygt kjøre frue! Da skal folk «tørke» opp etter lamemelåret og rødvinen, så da blir det garantert få biler på veien».

Humor er ikke hverdagskost når en ringer Staten for å få svar på noe. Men får du trafikkoperatør Ole-Fredrik Haugen på tråden når du ringer 175, får du gjerne en munter replikk på kjøpet.

FORMIDLEREN. –Det beste med å jobbe her er å være en funksjon og ikke en person. Tidligere hadde jeg ansvar for personer og budsjetter også, men her har jeg «bare» fagansvar overfor publikum.
– Dette er en viktig jobb, for publikum er jo arbeidsgiveren vår. Det må både vi på vegtrafikksentralene (VTS) og trafikkstasjonene huske på. Vi har ansvar for å levere et godt produkt fra en monopolist. Vi vet aldri hvordan dagen blir og hva vi møter – hver telefon vi tar er spennende, sier Ole-Fredrik.

SYTESKIVA. – Mange av henvendelsene starter ubehagelig. Folk er sinte på «satans vegvesen», og samtalen starter ofte med sterk munnbruk. Da må vi prøve å forstå hvorfor - kanskje vedkommende har blitt redd på grunn av noe han har opplevd langs veien. Det hele ender som regel ryddig. Bare en sjelden gang må jeg trykke på den røde knappen og bryte når nok er nok. En fordel ved å sitte her er jo at vi sitter mer skjermet enn dem på trafikkstasjonene, det er ingen som ser oss igjen etterpå.

Heldigvis er det mange hyggelige og festlige samtaler som kan snakkes om også. Det er ikke grenser for hva de blir spurt om. En vil vite hvor hjemmesykepleieren har lagt tablettene. En annen vil vite om det blir kø neste fredag. Noen vil ha svar på hva slags føre det blir tre uker fram i tid eller når bussen går. Andre våkner opp på hytta med snø og har sommerdekk på bilen og spør hva de skal gjøre.
– Men da er det ikke mye sympati å få hos oss – ned fra fjellet kommer man jo alltid, he he.

SKIFTARBEIDEREN. På Vegtrafikksentralen jobber de tredelte skift: dag, kveld og natt – pluss 12 timer lørdag eller søndag

cirka hver tredje helg. Denne ordningen gjør også at de har noen friuker innimellom.

– Det er slitsomt å jobbe skift, men vi velger det jo sjøl. Jeg føler riktignok at Statens vegvesen har mistet litt forståelsen for skiftarbeid. Nå er det jo bare oss på VTS og enkelte andre igjen, de andre forsvant med Mesta. For eksempel passer ikke all «timeregistrering» for timerregistrering for oss som jobber skift.

KOKKEN. Ole-Fredrik har bakgrunn som kokk. Av og til tryller han fram herligheter til kolleger på vakt. I påsken serverte han et lekkert lammelår. Da en kollega sluttet fisket han fram en sjømatbuffet. Han steker og braser gjerne for folk han kjenner som skal ha selskap: I sommer sørger han for bryllupsmiddag til 80 gjester på en herregård i Sverige. Han tar heller ikke mye for å lage et helstekt lam til de 130 nærmeste vennene.

– Norsk mat er det jeg liker best. Jeg liker de ekte smakene og at ting smaker det det er. En må ikke kverke mat med krydder, kverner kokken.

Noe av den vanligste norske maten, Grandiosa, har han derimot aldri smakt. Og nå har det gått sport i at han aldri skal smake det.

TURISTGUIDEN. Ole-Fredrik har reist verden rundt, men har også rullet rundt i Norge mange ganger, ikke minst til Fjærland der han har hytte. Han har god oversikt over turistveger og hvor en kan sykle for å unngå tunneler – som også en del ringer om. Som en av opplæringskontaktene på VTS tar han også med seg nyanstatter på biltur så det blir godt kjent i eget rike.

– Skulle nesten ønske det var flere som ringte for å få ferietips, det liker jeg godt. Hadde nok trivdes bra som guide på busstreiser også jeg, he he.

Ole-Fredrik har lopper i blodet og sitter sjelden stille. Friuker i kombinasjon med at han er handyman, eller handyhunk som han sjøl foretrekker å kalle seg, gjør at han stadig har tilbud om å hjelpe andre.

REDNINGSMANNEN. En Finnmarking hadde kjørt inn i ei fonn et stykke fra Kirkenes og ringte for å høre når brøytebilen kom. Han fikk Haugen på tråden og hadde liten tiltro til en sørings kunnskaper. Ole-

Fredrik stilte detaljerte spørsmål om hvilke vann Finnmarkingen hadde passert som han kjente til fra en tidligere ferietur. Da ble Finnmarkingen spak og lurte på om trafikkoperatøren så ham på kamera langs veien...

At folk er på ville veier er noe Haugen & co er vant til – og de klarer å få dem på rett kjølgiggen.

– Mange kjører på GPS og ringer når de kommer til en bom ved en vinterstengt veg. Men de aner ikke hvor de er. Noen er helt desorienterte og kjører uten kart. En sa han hadde sett et skilt til Lillehammer, men vi kom fram til at han befant seg i Telemark. Folk flest er mer kjent på Rhodos enn i dalstrøka innafor, humrer trafikkoperatøren.

LAGSPILLEREN. Sjøl om de får spørsmål om alt mellom himmel og jord er det ingen grunn til å svette over et spørsmål på vakt. Alle har ulik bakgrunn og kunnskap, og det er alltid en som har ei svigermor i grigrendte strøk og har lokalkunnskap der.

– Vi spiller mye ball med trafikkoperatører rundt om i landet også, siden vi i Oslo har et nasjonalt ansvar for vegmeldingstjenesten. Nå får også alle på VTS en grundig opplæring. Det er viktig for at alle forstår ting likt og har en felles plattform – også teknisk. En annen ting som jeg mener er viktig er at vi så snart som mulig får mer egnede lokaler og flere kameraer – som virker hele tida. Ellers liker jeg meg veldig bra her. Akkurat nå kan jeg ikke se en eneste type stilling i et annet firma som jeg heller vil ha! ■

BAKGRUNN

Ole-Fredrik Haugen spratt ut i Asker i 1962 der han vokste opp blant blomster, bier og epletrær på et småbruk. Etter gymnaset fløy han fra hjemmets lune rede til militæret og landet i Luftforsvaret. 15 måneder senere startet han på kokkeskole i Bærum, for deretter å jobbe noen år på konferansesteder i Asker. Fra 1989 jobbet han noen år med psykisk utviklingshemmede i Oslo. Han var blant annet faglærer (tok spes ped) og drev kantinedriften på et HVPU-verksted.

Neste stopp ble akuttmottaket for stoffmisbrukere som ble opprettet i 1992, dit ble han headhunted som miljøterapeut. Etter tre år der gikk turen til Stavanger der han tok noen vektall i mentale fag. Så ble han nok en gang headhunted, i år 2000, denne gang til OSL for å jobbe med passasjerservice i driftsselskapet på Gardermoen. Der var han først teamleder for Passasjerservice før han ble seksjonsleder for samme enhet. I denne tida hadde han også omvisninger på Gardermoen, blant annet for alle som jobber på Vegtrafikksentralene i Norge. Det gjorde at han hadde et aldri så lite fortrinn da han søkte jobb der i 2007. Og siden har han overvåket trafikken og snakket med tusener om vær og vind og vegforhold.

TEGN TERJE:

Ole-Fredrik tegner vegdirektøren

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

DOMMEN:
Dette er nok tegnet med et våkent trafikkoperatørblick!





”Folk flest er mer kjent på Rhodos enn i dalstrøka innafør

MÅ FÅ MER KUNNSKAP O

Rus er en medvirkende faktor i en fjerdedel av dødsulykkene. I følge beregninger fra TØI ville 25 liv blitt spart i året hvis alle kjøretøy hadde alkoholås.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Alcoholås kan redde mange liv. Likevel sitter det langt inne å innføre alkoholås i privatbiler: Friheten går foran tryggheten.

MEST YREKSTRAFIKK. Foreløpig er det stort sett bare i yrkes- og skoletrafikken at enkelte har alkoholås. Blant annet har flere lastebilfirma alkoholås. Og Tromsø kommune, Oppland, Østfold og Nord-Trøndelag fylkeskommune er blant dem som har krav om alkoholås i anbudene sine. Statens vegvesen jobber med å få krav til alkoholås i buss inn i samme forskrift som omhandler krav til bilbelte i buss.

I PERSONBILER PÅ SIKT. Anne Beate Budalen i Statens vegvesen forteller at Staten vegvesen har montert alkoholås i alle sine biler siden 2007. Hun håper også at det vil komme i personbiler på sikt.

- EU har i år startet opp et policyarbeid som skal se på hvilke muligheter alkoholås kan bety for å redusere antall drepte og hardt skadde i Europa. Det vurderes for eksempel om en skal kreve at alle landene skal ha alkoholåsprogram for for eksempel dem som blir tatt for promillekjøring. Krav om alkoholås for yrkessjåfører, i første rekke for bussjåfører er ett annet forslag som vurderes. Det blir spennende å se hvilke forslag som blir videreført. EU regner med at det vil ha forskjellige forslag på bordet i løpet av året, sier Budalen.

STUDENTOPPGAVE. Seks masterstudenter på NTNU har i kurset «Eksperter i team» (som også Statens vegvesen er involvert i) sett på hva som er til hinder for å ta i bruk alkoholås og hvordan dette kan overvinnes. - Vi tror folk er i mot alkoholås fordi de tror det er tidkrevende og at det umyndiggjør dem: Mange mener også teknologien ikke er god nok, og at det kan oppfattes som at de har et alkoholproblem hvis de har alkoholås. Dette er basert på manglende kunnskap, sier masterstudent Kristoffer Kubberud, som også har hatt sommerjobb i Statens vegvesen og kjørt deres biler med alkoholås. Kubberuds team mener en holdningskampanje kan endre folks syn på dette og skape større aksept.

KAMPANJEIDÉ. Studentene foreslår å lage en kortfilm om alkoholås. Manus til denne filmen vil de utlyse i en konkurranse, og vinneren ser de for seg at kan få filmen produsert av en av landets beste regissører.

- Vi ville brukt en kjendis til å promotere konkurransen, og da mener vi Leo Ajkic kunne passet bra. Leo er en uredd fyr som belyser vanskelige tema, sier Kubberud.

I tillegg til film foreslår studentene blant annet å bruke gjenkjennende plakater med fakta om alkoholås på busser og andre steder. Den uka kortfilmen vises foreslår de økt promillekontroll og test av alkoholås i regi av Statens vegvesen på kjøpesentre og lignende.

- En slik kampanje ville vært et steg i riktig retning. Det vil skape politisk rom for å fronte alkoholås, mener Kubberud.

STOR RISIKOFAKTOR. - Jeg er helt enig i at det bør skapes større aksept og politisk rom for å fronte alkoholås. Denne studentoppgaven tar opp noen spennende og viktige poenger. Kjøring i ruspåvirket tilstand er en stor risikofaktor i veitrafikken. Tradisjonelle tiltak mot promillekjøring som politikontroll og opplysningsvirksomhet er ikke nok alene, og alkoholås bør bli mer utbredt i Norge, sier Knut Arild Hareide (KrF) som leder Transportkomiteen på Stortinget. Vi bør særlig se på muligheten for en ordning med bruk av alkoholåsbetinget førerrett som alternativ til tap av førerretten. Alkoholåsprogrammer for promilledømte er innført i blant annet Sverige, Finland og en rekke stater i USA, og erfaringene derfra er gode.

Vi trenger flere virkemidler for å begrense promillekjøringen, og vi trenger mer kunnskap om hvordan alkoholås kan bli et godt virkemiddel, sier Hareide.

FAKTA:

- 122 % av dødsulykkene er rus innblandet.
- 13 av 1000 bilturer har sjåføren promille
- 1 av 3 sjåfører har kjørt med promille.
- En ettermontert alkoholås koster mellom 5- og 10 000 kroner
- Enkelte personbiler kan leveres med fabrikkmontert alkoholås



VIKTIG VIRKEMIDDEL: Knut-Arild Hareide (KrF) og Anne Beate Budalen mener begge at alkoholås er et viktig

Vi trenger flere virkemidler for å begrense promillekjøringen, og vi trenger mer kunnskap om hvordan alkoholås kan bli et godt virkemiddel

Knut Arild Hareide

OM ALKOLÅS



virkemiddel for å få bukt med promillekjøring. (Arkivfoto)



GULLFILM: Statens vegvesens film om å holde seg på riktig side av fartsgrensa ble best av 34 filmer i konkurransen om beste kampanjefilm innen trafikksikkerhet.

PRIS I PARIS FOR VERDENS BESTE FARTSFILM

Statens vegvesen vant 1. prisen under Global Road Safety Film Festival i Paris.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Filmen «Hvilken side av fartsgrensen er du på» vant førsteprisen i klassen «kommunikasjon og kampanjer på denne festivalen som markerte starten på FNs «Global Road Safety Week». Filmen er en del av Vegvesenets og Politiets farts kampanje som har pågått siden 2009.

INSPIRASJON. - Dette er til stor inspirasjon og gir økt motivasjon til fortsatt kamp mot trafikkdøden. Vi har fått veldig gode tilbakemeldinger på filmen fra publikum. Men det er sjølsagt ekstra gjevt med en slik internasjonal utmerkelse, sier Bjarte Skaugset. Han leder kampanjearbeidet i Statens vegvesen, men kunne dessverre ikke delta på utdelinga i Paris.

BEST AV 34. Filmen var altså den beste av 34 trafikksikkerhetsfilmer fra hele verden. Juryen la blant annet vekt på tydelig og relevant innhold, og at filmen var tilpasset målgruppa, kvalitet og originalitet med hensyn til manus og innhold.

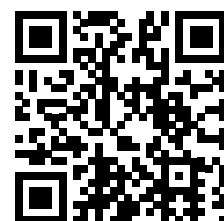
MYE HEDER OG ÆRE. Dette er ikke første gang farts kampanjen har fått heder og ære. Den har fått flere nasjonale priser og har slått til både hos målgruppa og i PR-bransjen.

Filmen er regissert av Pål Sletaune og er lagd av produksjonsselskapet 4 ½ og reklamebyrået Dinamo for Statens vegvesen. Filmfestivalen ble arrangert av United Nations Road Safety Collaboration

FILMEN HAR FESTET SEG. Farts kampanjen har blitt evaluert flere ganger med gode resultater.

- Både farts kampanjen og filmen har hele tida fått stor oppmerksomhet. Fil-

men er veldig godt likt. Hele 90 prosent mener at filmen gir relevant informasjon, er troverdig og lett å forstå. Vi er veldig fornøyde med at filmen gir så god respons, sier Skaugset.



FAKTA:

Tidligere priser til farts kampanjen:

2009 Gullkorn
- Årets holdingskampanje (Kommunikasjonsforeningens prisutdeling)

2010 Stella
- Sølv og 3 stjerner (Prisen for effektiv reklame og design)

2011 Gulltaggen
- Gull Beste kampanje/samfunnsinformasjon (Tilpass farten etter forholdene/Radiohilsen)

2012 Gullmikken
- Sølv, Årets spot



SAMFERDEL: Professor i sosialøkonomi, Dag Bjørnland, har jobbet med samferdsel og vegplaner i 50 år

– GJENNOM HELE 70- OG 80-TALLET HAR SKIFTEN ULIK POLITISK FARGE HATT LIKE LITEN SANS FOR

Den første egentlige vegplanen i etterkrigstiden, Norsk Vegplan (NVP) fra 1969 holdt godt faglig nivå og var en god plan for et overordnet og sammenhengende stamvegnett i Norge mellom de største byene og regionene. Men den ble dessverre lagt til side.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Det sier mangeårig forsker og instituttleder ved Transportøkonomisk Institutt (TØI) Dag Bjørnland. Den 78-årige sosialøkonomen fra Sarpsborg avsluttet karrieren som professor i samferdsel og logistikk ved Handelshøyskolen BI. Før dette arbeidet han om lag 10 år ved handelshøyskoler i København og Gøteborg. Gjennom hele sin karriere har Bjørnland arbeidet med samferdsel og logistikk og samtidig fulgt godt med på de mange veg- og transportplanene som er blitt laget.

Gjennom 50 år har han fulgt utviklingen av det norske vegnettet på nært

hold. I dette intervjuet kommer han med sine betraktninger på blant annet hvorfor Norge ikke fikk det motorvegnettet som ble planlagt på 1960-tallet.

NOEN SVAKHETER VED NVP. – De to mest åpenbare svakhetene ved NVP var mangelen på analyse av vegbehov i utkantstrøkene av landet og utfordringene med vegtransport i by.

Han er enig med Sverre Knutsen og Knut Boge (2005) i at det som har preget norsk vegpolitikk hele perioden fra andre verdenskrig og fram til i dag er at det er alt for mye stykkevis og delt vegutbygging.

– Den klattevis utbyggingen bør

forstås i lys av enda noen forhold enn dem de foregående intervjuene i Vegen og vi har fått fram. Kalkulasjonsrenten i nyttekostanalysene ble i NVP satt så høyt som 10 prosent. Dermed ble det mye såkalt brukbar standard som ble lønnsomt. En vegstandard som varierte i betydelig grad langs en strekning, kunne være problematisk for trafikksikkerheten, og ved den fylkesvise behandlingen av innstillingen ble dette rettet opp. Senere ble kalkulasjonsrenten satt ned og nå er den fornuftig nok kommet ned på 4 prosent. NVP skulle gjennomføres i to fireårs perioder og med en mer summarisk siste periode på 12 år, sier Dag Bjørnland.

SKIFTENDE REGJERINGER. Han mener den skjeve starten på NVP også skyldtes at planprosessen ble initiert av en Ap-regjering med Trygve Bratteli som samferdselsminister, men planen ble overlevert til en borgerlig flertallsregjering med en statsminister fra Senterpartiet og med Håkon Kyllingmark fra Høyre som samferdselsminister. Denne regjeringen var lite interessert i stamvegene og begrepet forsvant dermed fra det politiske vokabularet i mange tiår.

– Da regjeringen falt i 1971 gikk Norge inn i et turbulent tiår. Fra mars 1971 til høsten 1973 kom og forsvant to samferdselsministre uten å etterlate seg konstru-



Rammene for investering, drift og vedlikehold har vært alt for lave. Når utgangspunktet er galt, blir også resultatet galt, Dag Bjørnland, tidligere instituttleder ved TØI

– Den førte til en god utbygging av et stamvegnett i Finnmark i tiårene som fulgte. I denne planen ble kalkulasjonsrenten satt ned til åtte prosent. En annen mangel ved NVP var innfasing av byene i vegplanleggingen. Svakheten ble rettet opp i 1977 ved Norsk Vegplan II, Trafikk og Bymiljø. I den planleggingen deltok ikke mindre enn de 72 største tettstedsområdene i landet og laget lokale vegplaner med vekt på trafikk og bymiljø. Vegplan II ble i mindre grad en plan for vegutbygging og mer en plan for miljø og kollektivsatsing i tråd med ideologiske føringer på 70-tallet, sier Bjørnland.

LITE NYTT MED NTP. Endringene fra NVP til NTP (Nasjonal Transportplan for de fire transportetatene) fra årtusensskiftet har heller ikke ført til nye grep, mener Bjørnland.

Ifølge Bjørnland er mye av NTP er gjennomført med alt for høy kalkulasjonsrente og alt for lav trafikkframskriving på stamvegnettet.

– Rammene for investering, drift og vedlikehold har dessuten vært alt for lave. Når utgangspunktet er galt, blir også resultatet galt, mener Bjørnland.

UTEN STORE LINJER OG SAMMENHENG.

– Det beste en kan si om NTP-arbeidet det siste tiåret er at transportetatene i alle fall snakker mer og bedre sammen. I praksis er endringene likevel ikke blitt så store. De fire NTP-ene som er lagt fram til nå er også lagt fram av ulike regjeringer med retorisk behov for å sette sitt eget stempel på dem. Sammenheng og de store linjer glimrer fortsatt med sitt fravær. Det er kanskje en skjebnens ironi at den ferskeste NTP som er lagt fram i år for perioden 2014-2023 og som kanskje er tidenes mest ambisiøse NTP, kommer i et år det trolig går mot et nytt regjeringsskifte, sier transportforskeren.

Han skulle gjerne sett at sekretariatet for NTP hadde tatt til seg Norsk samferdselsplan som kom i 1977. Den går etter Bjørnlands oppfatning utenpå NTP hva gjelder presisjon og faglighet.

KLAR NORDISK JUMBO.– Slik det norske, politiske demokratiet fungerer i samferdsel med Finansdepartementets lammende hånd om statlige bevilgninger, distriktsprofilen og den grunnleggende forskjellen i administrasjon mellom Norge og de andre nordiske landene, har Norge havnet i en langvarig og vedvarende vegpolitisk bakevje. Utbyggingen av firefelts motorveger i Norge sammenlignet med Finland, Danmark og Sverige er deprimerende lesning, sier Dag Bjørnland.

NOEN STERKE VEGSJEFER. Bjørnland mener at selv om den distriktsorienterte veksatsingen i Norge gjennom mange tiår først og fremst er politisk villet og styrt, så har den også hatt viktige medspillere innenfor Statens vegvesen selv. Som eksempler nevner han veksjefer på Vestlandet fra Rogaland til Møre og Romsdal.

– Her spilte veksjefer på lag med fylkespolitikere. På Østlandet synes veksjefene å ha vært mer på lag med etatsledelsen, som selv har vært med på å sette sitt preg på utkantprofilen i norsk vegbygging, sier Bjørnland.

MER ENN NOK KUNNSKAP. Når Bjørnland ser tilbake på 50 års karriere er konklusjonen klar:

– Det fins mer enn nok utredninger, evalueringer og analyser av transport til at Norge kunne ha satt fart i og tatt grep om en sammenhengende hovedvegutbygging. Det har bare ikke skjedd, sukker han.

Dersom ikke det den gang forhatte bompenge-systemet var blitt innført for alvor på 1980-tallet, tør Bjørnland ikke tenke på hvordan landet hadde fungert trafikalt eller miljømessig.

EKSPERTSKEPSIS. Han mener det norske politiske systemet også har vært gjennomsyret av skepsis til eksperter og utredere. Bjørnland følte skuffelse i starten da han så at mye av det arbeidet som ble gjort i NVP bare ble skrivebordsøvelser. Senere har han likevel innsett at det er viktig at fageksperter og forskere som han og mange andre stadig kommer med innspill og råd til politikere og styringsverk. Slik kan en i alle fall være med å gi synspunkter om en ikke alltid blir lyttet til eller får gjennomslag for sine meninger.

– Som økonom har jeg alltid argumentert og kjempet for større bevilgninger til veg- og transportformål. Det har vært en langvarig kamp mot vindmøller. Med solid norsk økonomi gjennom flere tiår og med gode utsikter også de neste tiårene er det tungt å se at norsk veg- og infrastrukturutbygging og nødvendig vedlikehold fortsatt henger så langt etter behovet og våre nordiske naboer, sier Dag Bjørnland. ■

FAKTA:

DAG BJØRNLAND:

- 1935: Født i Sarpsborg
- 1961: Universitetet i Oslo: Sosialøkonomisk embetseksamen
- 1962-65: Forsker Statistisk sentralbyrå
- 1965-87: Forsker Transportøkonomisk Institutt(TØI), instituttchef 77-87
- 1988-97: Eget rådgivningsfirma, gjesteprofessor Handelshøgskolen i København,
- 1995-97: Professor i transportøkonomi Handelshøgskolan i Gøteborg, forskningsprofessor København
- 1998-2005: Seniorforsker Agderforskning.
- 1998-2005: Professor i samferdsel/transport ved Handelshøgskolen BI
- 2005: Pensjonist, egeninitiert forskningsoppgave Samferdselens historie i Norge etter 1900

DE REGJERINGER AV MOTORVEGUTBYGGING

Da regjeringen falt i 1971 gikk Norge inn i et turbulent tiår,

Dag Bjørnland

tive spor. Gjennom hele 70- og 80-tallet har skiftende regjeringer av ulik politisk farge hatt like liten sans for motorveg- og stamvegutbygging, mener Bjørnland.

SVAKE STATSRAÐER OG UNDERDANIG ETATSLEDELSE. –Bortsett fra Kyllingmark og senere Kjell Opseth(Ap) som var markante statsråder, har rekken av samferdselsministre gjennomgående vært svake med for kort levetid i Samferdselsdepartementet til å sette sitt preg på politikken. De har også vært distriktsvennlige og uten noe dokumentert sans for stamvegnett, mener Bjørnland.

Han synes heller ikke etatsledelsen fra

1960-tallet og framover viste særlig interesse for stamvegnettet, i hvert fall ikke i det offentlige rom. De virket ifølge Bjørnland mer opptatt av å være blant de snilleste gutta i klassen.

– Dermed må Finansdepartementet ha hatt lett spill med å diktere lave planleggingsrammer til Samferdselsdepartementet og vegvesenledelsen, synes Bjørnland.

EGNE FYLKESPLANER. Manglene ved NVP for såkalte utkantfylker ble senere rettet opp ved flere fylkesplaner. Han er fortsatt stolt av en egen Transportplan for Finnmark fylke i regi av Bjørnland og TØI fra begynnelsen av 1970-tallet.



■ STEDET:

LÅVAN er bestemt form flertall av ordet låve. Har trolig begynt å benevne stedet ut fra disse uthusene. I forma Låvan er det ingen andre stedsnavn i Sentralt stedsnavnregister enn akkurat dette navnet i Kvænangen kommune. Men som forledd Låv- inngår ordet i mange stedsnavn, forteller Aud-Kirsti Pedersen i Kartverket. (Foto: Håkon Aurlien)

■ QUIZ:

20 spørsmål

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



SPØRSMÅL 7: Godstog på Drammen stasjon. (Foto: Kjell Wold)

- | | | |
|--|--|---|
| 1 Hva var et annet navn på motorvegkontoret i Oslo i 1960-årene? | 8 Hvilket fylkesvegnummer har sentrumsgata gjennom Ulsteinvik på Sunnmøre? | 15 Hva heter den nye E6-brua som bygges av et østerriksk entreprenørselskap sørvest for Alta og som skal åpnes til høsten? |
| 2 Når ble Jøsenfjord-Ferjen i Rogaland satt inn i fast rutetrafikk? | 9 Hvem er prosjektleder i Statens vegvesen for utbyggingen av E6 i Gudbrandsdalen? | 16 Hvor mange personer ringer til Vegvesenets vegtrafikksentraler hvert år for å få trafikkinformasjon? |
| 3 I hvilken kommune gikk ferja? | 10 Hvem skal lede Statens vegvesen sitt effektiviserings-program fram til nyttår 2013/2014? | 17 Hva heter det amerikanske ryddesystemet som skal bidra til å holde hovedvegene i Enebakk fri for søppel? |
| 4 Hva heter ferjeleiet ved E39 på sørsiden av Sognefjorden? | 11 Hva er navnet på vegdirektør Terje Moe Gustavsen's nyopprettede blogg? | 18 Hvor stor blir den nye basisutstillingen på Vegvesenets etatsmuseum ved Hunderfossen? |
| 5 Hva heter den store statlige kinesiske bilprodusenten som har tatt over svenske SAAB? | 12 Hvem er leder av ekspertgruppa for Barents transportplan? | 19 Når ble den første «Norsk vegplan», forløperen til dagens «Nasjonal Transportplan», godkjent av Stortinget? |
| 6 Hvilket selskap har fått ansvaret for åpningsseremonien av Hardangerbrua i august i år? | 13 Hva er den formelle betegnelsen på Vegvesenets «Skiltnormaler»? | 20 Hvor mye penger er foreslått brukt på tiltak for syklende og gående i NTP-perioden 2014-23? |
| 7 Hvor stor andel gods av den totale godstransporten i Norge blir transportert på jernbane? | 14 Hva heter den internasjonale brukonferansen som finner sted i Bergen 16.-19. juni? | |

SVARENE PÅ QUIZEN:

1 Djupedalskontoret 2 Låv 3 Jøsenfjord 4 Jøsenfjord 5 Volvo 6 Veier 7 10 prosent 8 X F.V. 619 Øyvind Moshagen 10 Regionvegvesjer Bernt Brendskag Lied 11 Trygt fram sammen 12 Regionvegvesjer Torbjørn Naimak 13 Håndbok 050 14 Strait Crossings 15 Kåfjordbrua 16 Ca 700.000 17 1870 20 8,2 millilarder kroner

■ I HANSKEROMMET:

Øystein Skotte

Seniorrådgiver i Kommunikasjonsseksjonen i Region øst Lillehammer

1 hva har du i hanskerommet?

Ha, når jeg tenker meg om har vi faktisk tre hanskerom med lokk i Citroën'en. I det ene er det minst fem par solbriller i ulike størrelser, men dessverre ingen skikkelig kule. Også er det noen CDer – blant annet Beatles sin Sgt Peppers Lonely Hearts Club Band. I et annet rom ligger vognkortet og instruksjonsboka.



Foto: Knut Opeide

2 ryktene sier du har utgitt båtbok?

Ja, har skrevet boka «Den perfekte båten» Den ligger nok ikke i hanskerommet, men kan kjøpes på nett hos landets bokhandlere, så fikk jeg sagt det også, he he. Mange drømmer om en kjempefin seilbåt og sparer noen år. Min påstand er at drømmebåten er den du har råd til nå og som kan få deg ut på seiltur med en gang. Boka er solgt i hele hundre eksemplarer. Men jammen møtte jeg ikke min første leser i pinsen da vi hadde en fantastisk seiltur fra Brattvåg nord for Ålesund til Kristiansund. Båten vår, Sara Vanvittig, ble gjenkjent da vi ankret opp i Bud. Skal jo litt til å treffe på en av hundre lesere da.

3 vann i sikte på jobb om dagen også?

Jeg sitter i krisestaben i regionen og har hatt hendene fulle med flommen i Hedmark og Oppland. Vi hadde jo stor flom her for et par år siden også, så nå vet vi en god del om hvordan vi skal håndtere flomutfordringene. Ellers er jeg rådgiver for regionledelsen, jobber en del som medievakt, sitter i Vegvesenets pressnettverk og skriver på vegveven.



Unormal overskilting

148

Noen budskap er viktigere enn andre, vikepliktskiltet er så viktig at det normalt skal stå alene. Men rett foran fylkeshuset i Bodø står denne kombinasjonen. – En klar unormal, konstaterte den unormale jury, øverste myndighet for Vegvesenets skiltnormaler for to år siden. Men skiltene står der fortsatt og nå ber juryen om handling. Skiltnormalene har et eget kapittel (del 1, kapittel 1-3.2) om tillatte og ikke tillatte skiltkombinasjoner. Der står det at skilt 202 «Vikeplikt» bare kan kombineres med skilt 330 «Svingeforbud», 332 «Vendingsforbud» eller et påbudskilt, og at vikepliktskiltet i så fall skal stå øverst. Her er skilt 372 «Parkeringsforbud» satt på topp, en dårlig kombinasjon. (Foto: Håkon Aurlien)

Veggen og vi

Denne avisen er redigert på uavhengig grunnlag, i henhold til de prinsipper som er nedfelt i Redaktørplakaten og norske mediers etiske normer, slik de er uttrykt i Vær Varsom-plakaten. Ansvarlig redaktør står etisk og rettslig ansvarlig for det redigerte innhold. Dersom noen reagerer på innholdet, oppfordres de til å ta kontakt med ansvarlig redaktør.

Ansvarlig redaktør
MARK S. BERGER
Mobil: 916 00 444
Telefon: 22 07 36 92
mark.berger@vegvesen.no

Fagpressen

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

Journalist
KJELL WOLD
Mobil: 900 94 886
kjell.wold@vegvesen.no

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

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

Grafisk designer
HILDE M. STRANGSTADSTUEN
Mobil: 913 27 595
hilde.strangstadstuen@vegvesen.no

Grafisk designer
KYRRE WEDVIK
Mobil: 909 30 425
kyrre.wedvik@vegvesen.no

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



Statens vegvesen

GRAFISK PRODUKSJON:
Landsdekkende Grafisk senter, Statens vegvesen
Opplag: 15 300 Trykk: Mediatrykk AS
Veggen og vi skal være en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skal bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme.
Veggen og vi utkommer 11 ganger i året.
Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.
Redaksjonen avsluttet 28. mai kl. 13.00.
Neste utgave kommer 20. juni 2013.



Trykk