

# Vegenogvi



Statens vegvesen

NR. 7 / AUGUST / 2013 PORTO BETALT / PORT PAYÉ NORGE / NOREG RETURADRESSE: STATENS VEGVESEN POSTBOKS 8142 DEP 0033 OSLO



## Slik vil de forandre Vegvesenet

Hvis de borgerlige partiene vinner høstens valg varsler de endringer for Statens vegvesen. Les hva de fire partiene ønsker å gjøre, og tillitsvalgtes kommentarer til det mulig «nye» Vegvesenet.

Side 22-25

SIDE

6

**MILJØ:**

Til kamp mot blått blomsterhav på trønder-ske veger.

SIDE

8

**BRU:**

Fjerner rust på 70-talls bru med bittelitt strøm.

SIDE

10

**SYKKEL:**

Sykkel: El-sykler strømmer ut på norske veger.

SIDE

18

**TURISTVEG:**

Juvet landskapsJuvet landskapshotell skinner diskret.





### RETT SKAL VÆRE RETT

Reservebrubygger Sigmund Reinsborg Log fikk fornnavnet Sigbjørn to av fire ganger da vi i siste avis fortalte om reservebrubygging i Folldal. På side 3 fortalte vi historien om Sundbrua og den ligger i Hole kommune. En faktnotis på side 11 skal starte med tallet 93650. (Foto: Håkon Aurlien)

### IKKJE SNO HER

Reservebrubygger Sigmund Reinsborg Log fikk fornnavnet Sigbjørn to av fire ganger da vi i siste avis fortalte om reservebrubygging i Folldal. På side 3 fortalte vi historien om Sundbrua og den ligger i Hole kommune. En faktnotis på side 11 skal starte med tallet 93650. (Foto: Håkon Aurlien)



## LEDER:

# Godt valg!

Være ulykkelig. Eller motivere deg selv. Uansett hva som må gjøres, så er det alltid ditt valg.

Wayne Dyer

« **U**nder årets valgkamp står samferdsel generelt, og vei spesielt, høyt på dagsorden. Antall ansatte, arbeidsoppgaver, arbeidsform, organisasjonsform; alt brukes som forklaringer til årsaker og konsekvenser, som argumenter for løsninger og hindringer. Det er spennende for oss som jobber i Vegvesenet at vår arbeidsplass er så til de grader et hett valgkamplema. Så langt har vi vært vitne til interessant meningsbrytning om hvordan etaten kan yte et enda større, bedre og mer effektivt samfunnsbidrag.

**Forskjellige politiske partier** har til dels vidt forskjellige standpunkt med tanke på blant annet hvordan etaten bør organiseres for å få optimalt ut av organisasjonen. Mens noen mener vi bør holde fast ved dagens organisering, mener andre vi bør omdannes til et statlig selskap. I dagens avis tydeliggjør dagens fire opposisjonspartier blant annet at de mener Statens vegvesen bør omdannes til et statlig selskap.

**Kommentarene fra fagforeninger** som uttaler seg avdekker skepsis til forslaget om omdannelse av organisasjonen. Blant ansatte som i denne utgaven gir sin kommentar til forslaget om statlig selskap, er det dem som avviser ideen, mens andre igjen ønsker den velkommen. Atter andre er avventende.

Spørreundersøkelsen blant ansatte er slett ikke uttømmende, og langt fra en vitenskapelig undersøkelse, men vi kan velge å tro at den likevel er en indikator som viser at meningene er delte. Noe annet er heller ikke å forvente i en organisasjon med rundt 6500 ansatte individer. Dette meningsmangfoldet i etaten eksisterer uavhengig av stortingsvalg, og vi lever utmerket godt med det.

I skrivende stund mener alle eksperter at det går mot en borgerlig valgseier. Hvis det viser seg å slå til må vi forvente at det vil komme organisatoriske endringer. Hva dette vil bety i det daglige gjenstår å se. Noen vil fryde seg over endringene, andre vil nok kvie seg. Begge deler må være akseptert og respektert. Det må også være lov å ytre seg om sine meninger, være seg gjennom offentlige eller private ordskifter, endog gjennom stemmeseddelen.

**En gang etter at stemmesedlene** er talt opp etter 9. september, vil vi stå overfor et nytt valg. Vi vil da vite mer om hvordan Statens vegvesen vil bli organisert i tiden fremover. Uansett om du liker eller misliker det du da blir forespeilet, du må velge hvordan du skal forholde deg til den fremtiden Vegvesenet står overfor. Godt valg!

Mark S. Berger  
Ansvarlig redaktør

**Meningsmangfoldet i etaten eksisterer uavhengig av stortingsvalg, og vi lever utmerket godt med det.**



## PERSPEKTIV

### Sju minutt

Ein forseinka buss. Det skapar irritasjon. I alle fall før nokon trykkjer på krisealarmen og snur litt opp ned på perspektiva våre.

Eg hadde eigentleg tenkt å skrive om noko anna denne gongen. Ein stille sommardag, medan dei fleste andre på regionvegkontoret var på ferie, vart nemleg brukt til å formulere ei leiarspalte om Vegvesenet og byråkratar. Men sommaren tok slutt med eit brak. Den eine krisealarmen vart avløyst av den neste. Og vi står på mange måtar framleis midt oppi dei. Då får tankar om byråkrati vente til eit seinare høve.

No sit eg med noko kort tidsfrist for å ha klar

ei ny spalte. Men faktum er at eg er ganske tom for ord. Eigentleg sit eg berre og tenkjer på ein busstur eg hadde for ei tid tilbake. Ein busstur frå Leikanger til Sogndal på riksveg 55. Det er ikkje ofte eg tar bussen, men av og til. Når eg er flink og tenkjer kollektivt og på miljøet og alt det der. Ein sånn dag hadde eg altså då.

På veg heim frå jobb måtte eg rekke ei av ettermiddagsrutene til Sogndal, og dei går ganske ofte fann eg ut. Kollektivtilbodet er faktisk så godt at eg burde bli endå flinkare og kanskje til og med gå til innkjøp av eit månadskort. Det får bli neste trekk i mi lille miljøtsatsing. Men når det er sagt, bussen er ikkje alltid like presis. Fem minutt over oppsett avgangtid byrja eg å lure på om det var eg eller bussjåføren som hadde blingsa på tida. I



## SAGT I SOSIALE MEDIER:

**Ragna Kronstad @RagnaK 1. jul**

Visveg.no (Vegvesenet) slår altså Google map ned i sjumilsstøvlene for planlegging av Vestlandsferie: <http://visveg.vegvesen.no/Visveg/mapviewer.jsf?width=980&height=1502...>

**MCfyren @HansPS 2 t**

Wirerekkverk er livsfarlig for landets 120000 mc-førere. Likevel vil Vegvesenet oppheve forbudet. Hva mener partiene? [#hjertesak](#) [#nmcu](#)

**REINERTSEN AS @REINERTSENAS 2 t**

Nå blir det tøffere [#HMS](#)-krav og hardere sanksjoner i [#byggebransjen](#) <http://bit.ly/13ThHkw> Dette er riktig vei å gå [#Vegvesenet](#) [#REINERTSEN](#)

**Eline Wahl @elinewad 16. aug**

Hvorfor klager så mange på sprengningskøene til vegvesenet? De sprenger jo for at du skal få en fin vei å kjøre på

**Oyvind Lyslo @lyslnorway 16. aug**

Vegdirektoratet vurderer elbil-forbod i kollektivfeltet. Då blir det nok rett tilbake til bensin og diesel....



### VEGBILDET:

## NORGE EN FERIE- TUR VERDT!

Sommer-Norge har avgjort vært en ferietur verdt. Den nordlige landsdel har hatt flott vær i mange perioder denne sommeren, dette bildet er fra Kong Olavs veg i Lofoten med Lyngvær fjellet i bakgrunnen. I Sør-Norge ble juli den store energitilførselsmåneden, mer solrik enn på svært mange år. (Foto: Håkon Aurlien)

venteskuret sit ei ung kvinne, eg spør ho.

«Kjem ikkje bussen no?»

«Jau, men det varierer veldig når den er her. Av og til kan den vere sju minutt for sein», seier ho.

Akkurat det er frykteleg irriterande. At ein buss ikkje kan halde ruta si altså. Ingenting i verda er meir irriterande enn det. Ingenting. I alle fall ikkje der og då. Bekymringar, uansett kor bittesmå dei er, har ein tendens til å ta akkurat så stor plass i hovudet mitt som dei til ei kvar tid meiner dei treng. Og denne ettermiddagen trengde dei visst litt plass for å irritere seg over sju minutt. Men bussen kom, og eg kom meg heim.

Og no er det akkurat det eg sit og tenkjer på. Eg kom meg

heim. Sju minutt for seint, men heim kom eg.

Den unge kvinna som venta ilag med meg i busskuret, og som sat seg på plassen like bak bussjåføren, kom òg heim denne tysdagen for nokre få veker sidan. Sju minutt for sein også ho.

Du blir tenkjande på sånt etter det som skjedde på riksveg 55 mellom Sogndal og Leikanger denne veka. Du blir tom for ord etter noko sånt. Det er berre eitt ord du ikkje går tom for - kvifor.

Kva om eg hadde teke bussen som gjekk kl. 1630 sist måndag? Det gjorde eg ikkje, men akkurat det er tilfeldig. Like tilfeldig som at eg ikkje planla ein av dei mange bergens-turane mine via Gudvangatunnelen måndag i førre veke.

Vi er blitt minna på vårt vegansvar dei siste vekene. Det

skal vi ta med oss, for det er eit viktig og stort ansvar. Vi skal også ta med oss at livet er sårbart, og er det noko som kan snu på den berømte femøringen så er det nettopp livet. Er det på tide å ta eit oppgjær med dei minste bekymringane våre, i alle fall dei bittesmå? Dei har kanskje fått nok merksemd for ei stund.

Denne veka tenkjer eg på dei som opplevde og framleis slit med traumer etter den tragiske tunnelbrannen. Og eg tenkjer på den dyktige og positive Karoline Eidslott Svinø som brukte bussen den dagen mange andre i Vegvesenet tilfeldigvis ikkje gjorde det. Ho ville vore lukkeleg om ho kom seg heim, sjølv om bussen hadde vore sju minutt for sein.

Eg lyser fred over minnet!

Arne Eithun, kommunikasjonsleiar Region vest





## FJERNER FLASKEHALS I NUMEDAL

Neste høst forsvinner den verste flaskehalsen på fv. 40 i Numedal. Nå starter bygging av 3,7 kilometer ny veg mellom Lofthus og Helle i Rol-lag kommune. Articon fra Færøyene gjør jobben til nær 85 millioner kroner. Vegen åpnes høsten 2014. Fv. 40 har her vært en ulykkes-strekning her med ÅDT på 1800 biler. (Foto: Kjell Wold)

# BEST skal gjøre oss enda bedre



**BEDRE MED BEST:** Det femårige BEST-programmet skal gjøre trafiksikkerhetsarbeidet i Norge enda bedre. Det er blant annet forventninger om å bedre sikkerheten for gående og syklende.

## ■ TRAFIKKSIKKERHET:

### Nytt skilt for streknings-ATK

Den åtte kilometer lange strekningen på riksveg 7 i Hallingdal mellom Bromma og Nesbyen som måler bilenes gjennomsnittsfart (kalt streknings-ATK) er en av flere strekninger der nye skilt nå prøves ut.

– Etter en evaluering av gjeldende skilting av ATK, kom vi frem til at vi skulle lage et nytt skiltsymbol for streknings-ATK. Dette nye skiltet, «Strekningmåling» vil bli inntatt i neste revisjon av skiltforskriften.

**UNNTAK.** Men siden den prosessen vil ta tid, så vil vi her ta i bruk mulighetene vi har til å gjøre et unntak fra skiltforskriften. POD og Datatilsynet er positive til dette, sier Anne Beate Budalen i Statens vegvesen.

–Vi ba derfor om at alle eksisterende og nye strekninger som åpnes med streknings-ATK, også tunneler, skiltes med det nye skiltet så snart det lar seg gjøre rent praktisk i år.

**MINIATYRSKILT.** Jeg ser at det er mange strekninger som alt har fått det nye skiltet. Det er nå også åpnet opp for mulighet til å sette opp miniatyrskilt fartsgrense. Det skal kun benyttes der det kan være tvil om gjeldende fartsgrense, sier Budalen.

**STREKNINGS-ATK:** Nytt skilt for gjennomsnittsmåling av fart utprøves på blant annet rv. 7 i Hallingdal.



## FAKTA

# 5

Tilbud er levert på stålarbeider på Hålogalandsbrua. Budene varierer fra 774 millioner kroner til 1,04 milliarder kroner.



## NY GANG- OG SYKKELVEG I TREUNGEN

Treungen i Nissedal kommune i Telemark får 1,5 kilometer ny gang/sykkelveg langs fv. 41 sør for tettstedet (bildet). Fire tilbud er gitt på jobben fra 9,8 til 13,3 millioner kroner. I tillegg til g/s-vegen skal det anlegges gateløys og betydelige VA-arbeider som er ferdig neste sommer. (Foto: Kjell Wold)

## Statens vegvesen skal snu hver stein i jakten på metoder og ideer som kan gi enda større reduksjon i antall skadde og drepte i trafikken.

TEKST GISELLE JENSEN/HÅKON AURLIEN FOTO KNUT OPEIDE

**N**å drar etaten i gang programmet Bedre Sikkerhet i Trafikken også kalt BEST-programmet. Vi må pløye ny mark for å finne enda bedre og mer effektive tiltak som reduserer risikoen i trafikken. Jeg tror det er mer å hente, sier Bjørn Skoglund som skal lede programmet for Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen i Vegdirektoratet.

**ENDA BEDRE.** Når Norge allerede er i verdenstoppen på trafikksikkerhet, målt etter absolutt dødsrisiko i trafikken, er det en utfordring å bli enda bedre. Skoglund peker på at selv om Vegvesenet allerede sitter på betydelig kunnskap om hva vi bør gjøre for å gi trafikantene større sikkerhet, er det fortsatt mye å hente.

– Ikke minst har vi forventninger til å forbedre tallene for fartsrelaterte ulykker og for gående og syklende, sier han.

Det er nødvendig ut ifra ambisiøse NTP-mål som slår fast at trafikkveksten i byer og tettsteder, skal dekkes av gående, syklende og kollektiv.

– Når vi får mange flere gående og syklende, må vi unngå at det fører til flere drepte og hardt skadde, slår han fast.

Tallenes tale er klar: Det er statistisk farligere å være myk enn hard trafikant og uten tiltak vil flere myke trafikanter føre til flere ulykker. Helst vil han se en reduksjon i ulykkestallene for myke trafikanter til tross for at de blir flere.

**RISIKO.** Satsingen på myke trafikanter baserer seg på teorier om at gående og syklende har vesentlig høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd per kilometer enn bilførere. Tallene er usikre på

grunn av varierende kvalitet i rapportering av ulykker med fotgjengere og syklister.

– Kunnskapen om disse gruppens risiko er ikke god nok. Men faktum er at nesten halvparten av de som blir drept eller hardt skadd i trafikken i byer og tettsteder er gående og syklende. De siste ti årene har vi konsentrert oss om å redusere antallet drepte og hardt skadde utenfor tettbygde strøk. Innsatsen i byene har ikke vært like stor.

– Når vi nå ser at 82 prosent av de drepte i byene er gående og syklende, er det klart at vi må rette innsatsen mot disse trafikantgruppene, sier han.

**LETER ETTER NYE TILTAK.** – Ellers ønsker vi å finne mer ut om forskjellige trafikantgruppers risiko i trafikken, påpeker han.

Utfordringen for FOU programmet blir å finne nye og uprøvde metoder og tiltak for å påvirke trafikantatferden i riktig retning, for eksempel til å foreta riktige fartsvalg.

Vegvesenet gjør allerede veldig mye for å øke trafikksikkerheten på mange fronter, som for eksempel innen føreropplæring, kjøretøykontroll og nybygging av veger.

**FEM ÅRS PROGRAM.** – Dette arbeidet skal fortsette med uforminset styrke. FOU programmet skal ikke erstatte noen av Vegvesenets aktiviteter innen trafikksikkerhetsarbeidet, men komme som et rent tillegg, understreker Bjørn Skoglund.

Programmet har en foreløpig ramme på 30 millioner kroner. Seks forsknings- og konsulentmiljøer er invitert til å komme med innspill til enkeltprosjekter. Programmet er forutsatt å vare i fem år. ■

## TRAFIKKSikkerhet:



**SKILT:** – Forkjøringsregulering og skilting av vikeplikt vil gi et mer entydig og selvforklarende vegnett, sier senioringeniør Bjørn Skaar i veg- og transportavdelingen i Vegdirektoratet.

## TYDELIGERE PÅ VIKEPLIKT

Nå skal det bli mindre tvil om hvem som skal stanse for hvem i trafikken. Statens vegvesen vil forkjøringsregulere flere veger og utstyre sidevegene med vikepliktskilt.

TEKST HÅKON AURLIEN FOTO KJELL SOLEM

«**D**et er viktig å rydde unna enhver tvil om hvem som skal vike i trafikken, sa trafikksikkerhetsseksjonsleder Kjell Seim i Statens vegvesen Region øst til Vegen og vi da han i fjor presenterte en rapport om bruken av vikeplikt på det norske vegnettet.

– En konsekvent forkjøringsregulering av det overordnede vegnettet vil være i tråd med hva trafikantene oppfatter som naturlig og ofte praktiserer, sa han.

Nå har etatsledelsen i Statens vegvesen sluttet seg til anbefalingene i rapporten. Veg- og transportavdelingen i Vegdirektoratet har ansvaret for gjennomføring, som må skje i samarbeid med fylkeskommunene og kommunene.

**OPPRYDDING.** – Det er behov for en opprydding og for å få et mer entydig og selvforklarende offentlig vegnett, og det er naturlig nok et ønske blant alle om å få dette gjennomført så raskt som praktisk mulig, sier senioringeniør Bjørn Skaar.

**HOVEDVEGER PRINSIPPER.** Er at hovedvegene skal forkjøringsreguleres:

- Alle riks- og fylkesveger utenfor tettbygde strøk.
- Alle riksveger og primære fylkesveger i tettbygde strøk.
- Kommunale veger og gater med funksjon som hovedveg eller samleveg.

Rapporten viser at det er store forskjeller i bruken av forkjøringsreguleringen; i et fylke er 7 prosent av fylkesvegene forkjøringsregulert, i et annet hele 63 prosent. Forkjøringsregulering utenfor tettbygde strøk er mindre vanlig i Norge enn i andre europeiske land.

**FEILFORESTILLING.** En forklaring er ifølge rapporten en forestilling i deler av trafikksikkerhetsmiljøet om at forkjøringsregulering kan gi økt fartsnivå og flere ulykker. Dette viser seg å være ubegrunnet. En analyse av trafikkdata presentert sammen med rapporten viser små endringer i fartsnivået etter forkjøringsregulering. Viktigst er at antallet ulykker går ned i de fleste delundersøkelsene, og særlig antallet fotgjengerulykker.

**PLANLEGGING.** – Omskilting kan skje rimelig raskt. Må større tiltak til i form av kryssutbedring må det noe mer planlegging til. Derfor må nok en full gjennomføring sees i sammenheng med handlingsplan for trafikksikkerhet for perioden 2013-17, sier Bjørn Skaar.

I rapporten går det frem at vikeplikts- eller forkjøringsregulering i stor grad kan skje innenfor nåværende regelverk. Som strakstiltak tar rapporten til orde for skilting og fysisk merking av alle kryss mot privat veg der det kan være tvil om hvem som skal vike. ■

TEKST OG FOTO KJELL WOLD







## MANGE VIL HA VINTEROPPDRAG

13 firmaer vil bygge adkomstveg til ny E134 ved Århus (bildet) i Seljord. Adkomstvegen på 340 meter inkludert bru er del av prosjektet Gvammen-Århus. Adkomsten ved Flatin skal bygges fra september i år og stå ferdig våren 2014. –Vinteroppdrag er trolig årsaken til den store interessen, forteller byggeleder Trond Øygarden. (Foto: Kjell Wold)



# Til kamp mot blomst

**Høyreiste blå lupiner rammer inn trønderske veger. Problemet er at de sprer seg i rekordfart.**

TEKST OG FOTO NINA KJEØY

**J**ovisst er lupinene flotte: Fargesterke og høyreiste. Og en fin kontrast til grå veg. Vakert ytre til tross – de er ikke lenger ønsket langs vegkanten. Årsaken er at lupinene er for dominerende. I kampen om plass for å overleve blir selv løvetanna tannløs sammenlignet med lupinene.

**FARLIG VAKKER.** Lupin ble importert til Norge som hageplante fra Nord-Amerika på 1800-tallet. I dag er den, sammen med 216 andre arter, på svartelista over Artsdatabankens liste over fremmede, skadelige arter som har høy eller svært høy risiko som skadelig for norsk natur. De er kort og godt en trussel mot det biologiske mangfoldet.

Lupinen er med andre ord farlig

vakker og hører ikke naturlig til i trøndersk blomsterflora. I samme kategori kommer slirekne, springfrø, kjempebjørnekjeks, tromsøpalme og rynkerose.

– Langs vegkanten er det først og fremst lupiner og slirekne som dominerer i Nord-Trøndelag, og som vi ønsker å kvitte oss med, sier senioringeniør og miljøkontakt i Statens vegvesen, vegavdeling Nord-Trøndelag, Monica Ness.

**KLARE TIL KAMP.** Nå slår gode krefter seg sammen i kampen mot blått blomsterhav langs vegen. Skal man klare å bekjempe de skadelige artene, må flere jobbe mot felles mål. Statens vegvesen i Nord-Trøndelag, fylkesmannen og de ni kommunene Namsskogan, Grong, Snåsa, Steinkjer, Inderøy, Verdal, Levanger,

Stjørdal og Meråker jobber systematisk for å ta kontroll over artene som sprer seg i tilsynelatende ukontrollerbar fart. Prosjektet «Fremmede arter langs E6 og E14 i Nord-Trøndelag» sier noe om hvilke arter det er mest akutt å få kontroll over, og fremgangsmåten for å bekjempe hver enkelt art.

– Både lupiner og springfrø kan kuttes mekanisk. Det bør skje før de får blomster og kan spre frø, og helst to ganger pr. sommer. Vi driver en slags utmattelsestaktikk overfor dem. For andre arter er det nødvendig med plantevernmidler, sier Monica Ness.

På grunn av fare for spredning bør man etablere egne deponi for disse artene.

**TO BE OR NOT TO BE.** Flere fylker er i gang med prosjekt for å bekjempe

## TUNNELSIKKERHET:

### Sikkerhetssystemene fungerte

– Sikkerhetssystemene fungerte som de skulle, sier Vegvesenets avdelingsdirektør Eva Solvi etter brannen i Storsandtunnelen på E39 øst for Orkanger 22 august.

TEKST EMILIE GYNNILD

En person omkom etter en kraftig kollisjon mellom personbil og lastebil, lastebilen begynte å brenne etter kollisjonen, men det var aldri brann i selve tunnelen.

– Tunnelen ble åpnet i 2005, og er bygd med en god sikkerhetsmessig standard, sier Eva Solvi. Etter ulykken slo røyksensorer inn straks slik at tunnelen automatisk ble stengt, og politi og nødetater ble varslet. I samråd med brannvesenet ble ventilasjonssystemet satt i brannmodus.

Hele tunnelen er kameraovervåket og

Vegtrafikksentralen søkte via kamera for å se om det var andre biler der.

– Det er god overdekning av isolasjonsmaterialene i PE-skum slik at de ikke skal ta fyr ved en brann. I utgangspunktet er tunnelen bygd med høy brannsikring.

Tunnelen ble inspisert av våre folk etter ulykken. Konstruksjonen er ikke skadet, men det var skader på en del utstyr. Tunnelen vil være nattestengt mens utbedring pågår.



**KAMERAOVERVÅKING:** Fra Vegtrafikksentralen kunne de ansatte observere redningsarbeidet. (Foto: Vegtrafikksentralen)



FAKTA

**36** personer mistet livet i trafikken i juni og juli. 12 flere enn på samme tid i fjor. Høy fart var dominerende årsak.



**ATTRAKTIVT Å BYGGE E6**

Prosjektleder Tone Melhus Romstad er fornøyd med at ni entreprenører har levert tilbud på å bygge E6 Mære – Vist og lokalveger. Prosjektet gjelder midtdeler og breddeutvidelse av E6 over Mæresmyra sør for Steinkjer. Laveste bud er 48,8 millioner kroner, høyest 71,8 millioner kroner. (Foto: Nina Kjeøy)

**Vi driver en slags utmattelsestaktikk**  
Monica Ness, miljøkontakt

# erhav

fremmede arter. Det som er spesielt i Nord-Trøndelag, er at de har samarbeidet med Artdatabanken om å utvikle en metode for kartlegging og registrering.

– Vi vet hvor forekomstene av de prioriterte artene er, og hvor store de er. Det betyr at vi etter noen år kan foreta tellinger og få eksakte målinger på hvor godt metodene våre for å fjerne artene virker, sier viltforvalter hos Fylkesmannen i Nord-Trøndelag, Paul Harald Pedersen.

**INNSATS TELLER.** Tropper i alle kommunene er kurset i hvordan de skal gå frem i kampen mot de fremmede og skadelige artene, og er forberedt på at prosjektet kommer til å vare i flere år. Kommunene er nødt til å gjøre noe med store forekomster som ikke

ligger i tilknytningen til veg også, for de fremmede artene sprer seg i rekordfart. Systematikk i arbeidet er viktig. Mesteparten av for eksempel lupiner finnes langs veger og på skrotemark. Men i de siste 20-30 åra har det, spesielt i Midt-Norge, skjedd en påfallende etablering på elvestrender og havstrender.

Sentrale samarbeidspartnere i prosjektet er Direktoratet for naturforvaltning og Artdatabanken. I tillegg involveres organisasjoner. Dessuten betyr din og min innsats mye for prosjektet.

– Vi oppfordrer til dugnad i fylket: Ta bort hagelupin og andre fremmede, skadelige arter når du ser dem. Skal vi lykkes med bekjempelsen er vi avhengig av en real dugnadsinnsats i hele fylket, sier Ness. ■

**MILJØ:**



**EKSPERT PÅ ELGMØKK:** Student Espen Gregersen har blant annet registrert elgmøkk i sommerferien. Målet er å finne ut hvordan veg og jernbane på Romeriket påvirker elgbestanden.

## Sommerens beste møkkajobb

Masterstudent Espen Rise Gregersen ble i sommer sent til skogs av Statens vegvesen for å kartlegge elgmøkk og beiteslitasje - en jobb han stortrives med.

**TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJON JON OPSETH**

**K**artlegging av elgmøkk en del av Elgmerkeprosjektet på Øvre Romerike som startet i 2008. Det skal gi svar på hvordan veg og bane påvirker elgbestanden i området rundt Gardermoen – og hvordan tiltakene der har virket. 55 elg utstyrt med GPS-sender blir fulgt med argusøyne og 29 faunapassasjer blir overvåket dag og natt. Statens vegvesen er en av samarbeidspartnerne i prosjektet, og sendte i sommer sju studenter til skogs for å registrere elgmøkk, beiteslitasje og bruk av faunapassasjer.

**BESKRIVER ELGBESTAND.** -Vi skal undersøke hvor mange elg det er på Romeriksletta, i tillegg til elgene som ble merket med GPS i 2008. Da må vi lete etter elgmøkk og beiteslitasje, forteller Espen Rise Gregersen. Han har tilbragt flere uker i skogfeltet i sommer og skriver i tastende stund rapporten ferdig.

**INN I VEGDATABANK.** Gregersen og de andre har studert hvor elgen trekker langs E6 rundt Gardermoen og på E16 på Romeriket – som er blant de stedene med mest elgpåkjørsler.

– Vegvesenet har i dag ingen full oversikt over hvor det er viltgjerder og faunapassasjer. Vi skal foreslå en metode for hvordan disse kan kartlegges og registreres i Nasjonal vegdatabank, sier Gregersen.

Når dette er på plass blir det enklere å få med disse i vedlikeholdsavtaler. Studentene så også at en del elg gikk under broer som fungerte som naturlige faunapassasjer.

– Vi møtte på flere elger som kom springende rett ut fra skogen og var på

tur under brua. Elgene gjorde kuvending da de så oss oransjekledde, men det var et artig syn, sier Gregersen.

**EKSPERT PÅ ELGMØKK.** –Jeg har blitt veldig god på elgmøkk ja, he he. Den er enkel å kjenne igjen med ca 20 store perler i hver ruke. Jeg må skille mellom ny og gammel møkk og kan lese mye ut av fargenyanser og konsistens. Hvis du ser på mengden elgmøkk kan du også få et estimat på hvor mange som kan være der, forklarer Gregersen. Studentene har vært med på leteaksjonen i rundt tre uker. Der hvor elgen har trått av på naturens vegne, har de plottet stedet inn på kart ved hjelp av GPS.

Elgmøkk sier også noe om hva elgen spiser. Den er på høykarbokur og har først og fremst en gane for furu, bjørk og rogn – både skudd og bark. Den nyter også gjerne ikke litt selje i ny og ned. Gran faller derimot ikke i smak hos skogens konge.

**STUDERER DYRENES SOSIALE LIV.** Gregersen er student ved Universitetet for miljø og biovitenskap. Der tar han en master i økologi og fordypet seg i dyrenes sosiale liv. Han ser både på hvordan de forholder seg til hverandre, hvordan samspillet er mellom elg, rovdyr og byttedyr, hvordan de konkurrerer med andre om beite og hvordan de reproducerer seg.

– Jeg har vært heldig som har hatt denne jobben – den har vært kjempefin. Det har riktignok vært en del lange dager, men det har jo bare gitt litt ekstra penger i kassa. Noen dager har jeg også bodd i ei skogskoie, og det var veldig bra! sier Gregersen. ■

## Kvammapakken i rute

Arbeidet på fv. 7 Nes-Skipadalen og fv. 49 Vikøy-Norheimsund går for fullt etter ferien. No er det også funne ei brukbar løsning for å skåne kulturminnet i Skipadalen når her skal byggast gang-/sykkelveg. Så kan reguleringsplanen for Skipadalen-Norheimsund handsamast i Planutvalet i Kvam herad om ikkje lenge.

– Vi har hatt ein del problem med trafikken, seier byggeleiar Gunnar Erstad. Bilstane køyrer for fort og det vert utrygt for både arbeidsfolk og trafikantar. Strekninga er difor etter kvart utstyrt



med fartshumper. (Foto: Synnøve Lien)





## BETRE RULLESKITRYGGLEIK

Statens vegvesen Region vest samarbeider med skikretsane på Vestlandet for å betre rulleskitryggleiken. Prosjektet startar på Voss 14. september. Etter fleire alvorlege hendingar på Vestlandet det siste året, er det behov for å setje fokus på rulleskibruk og samspelet med andre trafikantgrupper på vegane. (Illustrasjonsfoto: Steinar Svensbakken)

Armeringen på Sundklakk bru i Lofoten var så angrepet av korrosjon at den om få år ikke ville vært mulig å redde. Men brua blir nå reddet ved hjelp av et nett av titan og strøm for 30 øre dagen.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**D**enne metoden er det som skal til for å hindre armeringskorrosjon på store kystnære 1970-tallsbruer.

– Det var på høy tid at vi kom i gang. Under brua var betongen i ferd med å slippe armeringen, noen år til så ville vi ikke vært i stand til å redde den, sier byggeleder Linda Hansen i Statens vegvesen Region nord.

I sommer startet en tre års redningsaksjon på den 270 meter lange Sundklakk bru. Løsningen er kommet til etter mange års forsøk med prøving og feiling med ulike metoder.

**STANDARD.** – Det har vært gjort mange forsøk, nå har vi kommet så langt at vi kan lage en standard for hvordan de utsatte bruene skal sikres en normal levetid på 100 år, sier Børre Stensvold som leder Vegdirektoratets bruseksjon.

Han er veldig glad for at Vegvesenet og konsulentbransjen nå har kommet frem til en metode for å stanse det alt for tidlige forfallet inne i armeringen på utsatte 1970-tallsbruer.

**RIVER UT.** – Korrosjon er små strømmengder som beveger seg ut av metallet. Elektronene tar enkelt fortalt med seg litt metall når det går ut av armeringen. Metoden vår dreier seg om å lage et lite elektrisk overtrykk som stanser elektronvandringen, sier Knut Einar Riise i Drammenselskapet Corroteam AS.

Det gjøres ved å montere et titannett under brua, elektrisk sett helt isolert fra bruarmeringen og dekket av sprøytebetong. Så settes det på litt strøm. Avansert elektronikk sørger for halvannen til to volt spenningsforskjell mellom titannettet og bruarmeringen.

**STOR JOBB.** Det er veldig lite strøm som skal til for

å holde elektronene og dermed metallet på plass. Energiforbruket er ubetydelig, 12-15 watt for hele brua. Datamaskinene som kontrollerer prosessen tar langt mer.

Arbeidet på Sundklakk bru er beregnet til cirka 30 millioner kroner. Det er lønnsomt i forhold til å rive å bygge en ny bru som før. Det er selskapet Consolvo AS som har monteringsjobben.

**UNDERVURDERT.** Sundklakk er en såkalt lavbru, betongskadene er oppstått på deler som legger inntil 10-12 meter over havet og er åpenbart påvirket av saltsprøyt.

I dag erkjenner hele det teknologiske brumiljøet at behovet for betongoverdekning ble undervurdert da en ny type betongbruer ble lansert tidlig på 1970-tallet. 30 millimeter betong mellom stålarmringen og fri luft viser seg å gi for lite beskyttelse. På nye bruer er kravet økt til 60 millimeter.

**SYSTEMATISK KONTROLL.** På mange bruer bygd med 30mm-krav har det oppstått rustskader inne i armeringen, særlig på undersiden. Når det skjer blir armeringen tynnere og mister styrke, evnen til å bære trafikk faller og til slutt klarer ikke stålet en gang å være bruas egen tyngde.

Så langt kommer ingen bruer, Statens vegvesen er klar over problemet og alle de utsatte bruene er under systematisk oppsyn. Noen kan reddes, andre ikke. Engeløya bru i Steigen klarer vi ikke å redde, den fikk tidlig et katodisk anlegg, men det virket ikke, og nå tar vi ut reststyrken. Vi har full kontroll med bruas styrke og regner med at den om 10-20 år vil være såpass redusert at brua ikke lenger kan bære trafikk og må stenges. Forhåpentligvis har vi innen den tid fått penger til en ny, sier Kurt Arild Solaas som er leder Vegvesenets bruseksjon i Nord-Norge. ■



**UTSATT FOR KORROSJON:** Dette titannettet skal stanse korrosjon under den 37 år gamle Sundklakk bru. Bildet er tatt av Consolvo AS, og Vegvesenets byggeleder Linda Hansen.

## ■ UTBYGGING:

### Brulager låste seg

Hovedlageret som bærer den 615 tonn tunge balansearmen den nye fylkesveg-klaffebrua i Fredrikstad har skåret seg to år etter åpning.

Et nytt lager kan tidligst være på plass ved nyttårstid. I mellomtiden er Vesterelva gjennom sentrum stengt for større fartøyer, for fjerde år på rad.

– Det er veldig kjedelig at vi stenger elveløpet også denne sommeren, sier Vegvesenets prosjektleder Tore Veum. Denne uka møtes Statens vegvesen og entreprenøren Skanska for å avklare ansvar og fremdrift for reparasjonen.

Brua er den eneste i landet med overliggende motvekt, konstruert etter samme

prinsipp som klaffebrua over vollgravene inn til Gamlebyen i Fredrikstad. Den 54 meter lange balansearmen henger 19 meter over kjørebanelen og veier hele 615 tonn. 430 tonn av dette er motvekt som trengs for å løfte den 36 meter lange og 18 meter brede klaffen på fylkesvegforbindelsen mot Hvalerøyene.



**KLAFFEBRU:** Den 54 meter lange balansearmen henger 19 meter over kjørebanelen og veier hele 615 tonn.



**FAKTA****71**

Mennesker er omkommet i ulykker i tunneler i Norge siste tiåret. Det utgjør 3 prosent av det totale antallet trafikdrepte (2224) i samme periode.

**11 HUS MÅ VIKE FOR NY E18**

11 boliger er innløst for å vike plass for ny E18 og nye lokalveger på Farriseidet (bildet) i Larvik. Brannvesenet holdt nylig øvelse på ett av husene som er innløst. Det er ugunstig at innløste eiendommer står og forfaller til anlegget er ferdig. Derfor skal de fleste rives og eiendommene planeres. (Foto: Kjell Wold)



ndklakk. F.v.: Knut Einar Riise fra Corroteam AS, bruseksjonsleder Børre Stensvold, Pål Øystein Jakobsen fra

**TEKST OG FOTO** HÅKON AURLIEN

**VERDEN RUNDT:**

**HARDANGERBRUA:** 26 nasjoner deltok på sommerens Strait Crossings-konferanse i Bergen og her er noen av dem foran Hardangebrua.

**246 BRU OG TUNNELEKSPERTER**

fra 26 nasjoner deltok på sommerens Strait Crossings-konferanse i Bergen og her er noen av dem foran Hardangebrua. Her er noen av dem, medlemmer av den internasjonale tekniske organisasjonen PIARC som la et av sine årlige møter til dagene før Strait Crossings. Bildet er tatt av Jan Olav Skogland som viste dem rundt sammen med Ferjefri E39-prosjektleder Olav Ellevset. De kinesiske delegatene besøkte samme dag verdens lengste fritt-frembyggbru over Stolmasundet og verdens lengste vegtunnel; den 24,5 kilometer lange Lærdalstunnelen.

**TRAFIKKTETTHETEN**

målt i køtid i trafikken gikk tilbake med henholdsvis 18 prosent i Europa og 22 prosent i USA i 2012, noe som forklares som effekter av økonomisk tilbakegang. USA har økt køtiden igjen hittil i år, og det samme er tilfelle i Luxembourg og Irland, mens Tyskland, Nederland og Frankrike har fortsatt tilbakegangen med 10-15 prosent, melder trafikkdataselskapet Inrix.

Brussel har mest kø av storbyene i Europa. I Brussel sitter de som bruker bil til og fra jobb i snitt 83 timer ekstra i bilkø hver måned, det vil si nesten tre timer hver dag.

**EU-KOMMISJONEN**

har bekreftet at Norge kan ha egne nasjonale krav for akselløft av hensyn til sikkerhet og fremkommelighet på norske veier, fastslår samferdselsminister Marit Arnstad. Nå har Norge gjeninnført tidligere praksis og tillater akselløft på tunge kjøretøy vinterstid.

Norge er gjennom EØS-avtalen pålagt å følge EUs tekniske bestemmelser. Det førte i fjor til regelendring med forbud mot å kunne løfte boggiakselen på lastebiler under fart, en vanlig metode for å få mer tyngde på drivakselen og dermed bedre veggrep. Lastebilbransjen reagerte heftig, og samferdselsministeren engasjerte seg. Nå har EU-kommisjonen gitt Norge rett. En forutsetning for bruk av akselløft er hovedakselen tåler den økte belastningen og at føreren av kjøretøyet kun bruker hevet løpeaksel når det er nødvendig.

**NY BIL-TIL-BIL-TEKNOLOGI**

kan varsle oppbremsing foran deg på ditt eget dashboard, lenge før du ser bremselysene foran deg. -Bil-til-bil-teknologi vil gi oss en av de neste store fremskritt innen bilsikkerhet, sier Ford som nå er i gang med et fireårs forskningsprosjekt i Tyskland. 20 ulike forslag til utnyttelse av teknologi er under testing, et av dem er et system der et radiosignal går ut når du trykker på bremsepedalen. Dermed lyser et varsellys opp på biler lenger bak og i samme retning.

**EN «ALKOBOM»**

prøves nå ut i Sverige, de kommende ukene må alle lastebilsjåførere som kjører av Tysklandsfergen i Gøteborg blåse i et alkometer likt det Vägverkets (og det norske Statens vegvesens) biler er utstyrt med.

Slår prøven ut blir det politianmeldelse og de må la bilen stå inntil en ny prøve viser godkjent resultat. Forsøket gjøres av politiet i Sverige og avhengig av resultatet vil det innføres alkobommer i alle svenske fergehavner.





## BRATTSTIÅSTUNNELEN SNART ÅPEN

Det nærmer seg en ny milepæl i utbedringen av fv. 714 når den 215 meter lange Brattstia-tunnelen i Sør-Trøndelag åpner i september. – Slik det ser ut nå, vil åpning sannsynligvis bli i uke 37, sier byggeleder Jostein Karlsen i Statens vegvesen. Når tunnelen er ferdig, forsvinner en skarp og tidvis problematisk sving. (Foto: Statens vegvesen)



# Strøm av elsykler

**LEKENDE LETT:** Opp bratte bakker til barnehagen og på jobb uten å bli svett - med elsykkel. Her Jo Espen Bjerk.

Motvind og motbakker ingen hindring. Med elsykkel trækker du deg fram uten å svette. I Europa er det en million elsykler. Nå har også nordmenn fått øynene opp for denne, og salget triller oppover.

**TEKST OG FOTO** HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Sykelbutikken EVO Bikes til industri-designeren Jo Espen Bjerk i Oslo triller det inn blide fjes som har vært på sin første prøvetur med elsykkel. Det er en spesiell følelse når det går lekende lett i oppoverbakke, til tross for at du trækker hele tida.

**STOR ØKNING.** – Salget går strykende, forteller Bjerk. – Hos oss ligger an til en dobling fra i fjor og regner med å få solgt nærmere 600 elsykler i 2013.

– Det finnes ingen statistikk over elsykkelsalget i Norge, men bransjen antar at rundt en prosent av de 350-400 000 sykklene som ble solgt i fjor var elsykler, altså mellom 3500 og 4000 elsykler. I år antar bransjen at det blir et samlet salg på 5-

6 000 elsykler. EVO Bikes står da for rundt ti prosent av elsykkelsalget.

Bjerk startet butikken i 2011. Før det jobbet han noen år med el-bilen Buddy. Sjøl elsykler han opp seige bakker fra sentrum og hjem til Grefsen hver dag – også om vinteren. Han kjører til og med omveger eller en tur i bymarka til jobb for di han synes det er så morsomt.

**IKKE JUKS.** Noen tror kanskje at det ikke er trening hvis en har elsykkel, men da tar de feil. Det er ikke noe problem å bli svett på elsykkel – hvis du vil. Motoren fungerer kun når du trækker, og du velger sjøl gir og kraft på motoren. Du kan også koble motoren helt ut med et tastetrykk. Maks fart er 25 km/t, så alt du sykler fortere enn

det, skjer for egen maskin. Batteriet holder til å sykle fire til åtte mil, avhengig av batteristørrelse. Går du tom for strøm er det bare å trække videre for egen maskin.

– I fjor kom folk innom butikken og sa at det var juks å bruke elsykkel – eller jeg fikk ropt «juksemaker» etter meg da jeg syklet forbi birkebeinere. Nå er elsykkel i ferd med å bli kult, så nå er det mer slutt på den slags. Sjøl supersyklister synes dette er kult, og mange har kjøpt seg en de kan bruke utenom trening, sier Bjerk.

**PASSER FOR MANGE.** Her til lands brukes sykkelene først og fremst til trening. I Europa først og fremst til transport, og der er det rundt en million elsykler. En slik sykkel er noe å tenke på for pendlere

i byer som er lei av bilkøer, bomstasjoner og vansker med parkeringsplasser. Den er også et alternativ til å sitte på buss i rushen eller på småturer mellom bakkar og berg ut med havet. Også for eldre og de med dårlig form eller handicap er dette en fin måte å få rørt seg på.

**ALTERNATIV TIL BILEN.** I følge Bjerk er elsykkelen praktisk å bruke til barnehagen.

– Elsykkelen er ikke først og fremst et alternativ til vanlig sykkel, men til bilen. En stor del av kundene våre er småbarnsforeldre som vil parkere bilen. Elsykkel gjør det lett å sykle med henger til barnehagen og videre til jobb uten å bli svett, bedyrer Bjerk. Snittkunden er da



FAKTA

4

bud er gitt på bergarbeid ved rehabilitering av fv. 50 Geiterygggtunnelen mellom Hol og Aurland. Budene er fra 50,6 til 64,1 millioner kroner.



HURTIGBÅT GUDVANGEN-FLÅM

Ein hurtigbåt for persontrafikk mellom Gudvangen og Flåm opna måndag 19. august med fire turar kvar veg dagleg. – Retta mot passasjerar på turistbussar som elles hadde nytta den stengte E16 Gudvangatunnelen. Båten kører fire gonger kvar veg, seier Nils Magne Slinde – som er Statens vegvesen sin avdelingsdirektør for Sogn og Fjordane. (Foto: Geir Brekke)



TATOVERT: Kjetil Pedersen Mo har tatovert et vegarbeiderskilt på leggen, stolt av jobben han gjør og etaten han er ansatt i.

## VEGMANN PÅ SIN LEGG!

Som vegregistrator i Statens vegvesen er Kjetil Pedersen Mo opptatt av god synbarhet. Tjenestebilen hans er utrustet noe mer enn normalen. I våres gikk han et skritt videre og tatoverte et vegarbeiderskilt på leggen.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«Jeg er veldig stolt over å jobbe i Statens vegvesen og over den jobben jeg gjør ute på vegene. Nå er det ingen tvil om hvor jeg hører til, sier han alvorlig og glir raskt over i et bredt smil. – Og så må en jo ha det litt moro, sier han.

**LANDMÅLER.** Tatoveringen er en veldig god kontaktskaper når han møter folk flest, trafikanter og naboer langs vegnettet. Den bryter is, om det trengs. – Jeg prøver å være en god ambassadør for etaten, det er ofte lurt å møte folk med et smil og en artig replikk, sier han. Han er utdannet landmåler, begynte i Vegvesenet for fem år siden som en av de yngste i etaten, og kjører det meste av dagen en godt merket vegvesenbil. Jobben er for det meste i Akershus, der er trafikken tett hele dagen og derfor er bilen gjort ekstra synlig med blinkende varsellys på alle sider.

**VERNEVEST.** Jobben hans er å registrere inn på elektroniske systemer alt Vegvesenet har av skilt og annet utstyr langs vegene. Dette er nødvendig kunnskap når daglig drift skjer i regi av innleide driftsentreprenører. Dataene må også være mest mulig korrekte når de for eksempel gis videre til kartprodusenter. Det meste av dagen har han vernevest på overkroppen, tatoveringen som kom på leggen innebærer at han går mye med shorts når han er ute av bilen. Det kan bli en utfordring til vinteren. Det tar han med et enda bredere smil. Kjetil Pedersen Mo er ikke akkurat helt A4.

**GORILLAZ.** Tatoveringen er ikke hans første og ble til i løpet av seks timer uten pause. Han er veldig godt fornøyd med resultatet. Prisen ble litt mer enn planlagt, 5500 kroner men som ungkar mener han kan bruke sine penger på god kroppskunst. Han er svoren tilhenger av musikkbandet «Gorillaz» som han plasserer i sjangren «lett electronica». De har effekter som er gjenkjennbare på den tatoverte skikkelsen.

**NATTARBEID.** – Det er en sint fyr. Ligner den deg?

–Tja, det kan være meg tidlig på morgenen, kommer det kjapt. Men nei da. Han er opptatt av god oppførsel i trafikken og prøver å kjøre forbillig. Når han er opptatt av arbeidssikring er jo det nettopp for å unngå å komme inn i farlige situasjoner. I Osloområdet må det nødvendigvis bli mye nattarbeid, det er rett og slett for mye trafikk til å kjøre sakte langs eller stanse langs vegene. Han jobber mye forskjøvet arbeidstid, det passer hans livsstil godt.

– Reaksjoner?

– Folk flirer og ler. Jeg får tåle at jeg blitt litt «klassens klovn», mange sier at det er tøft å se at noen drar det så langt. Det gjør meg stolt å høre slikt. Det er jo ikke så mange som har fareskilt 110 på leggen, sier han.

– Og nå er du gift med jobben, merket for fremtiden?

– Jeg er i alle fall gift med å jobbe på veg. Det er det jeg vil jobbe med fremover, sier Kjetil Pedersen Mo. ■

Elsykkelen er ikke først og fremst et alternativ til vanlig sykkel, men til bilen. Jo Espen Bjerk, elsykkel forhandler

også på rundt 45 år, men også en del eldre har skaffet seg elsykkel.

**STORT POTENSIAL.** Generalsekretær Rune Gjøs i Syklistenes landsforening mener det er et stort potensial for elsykkel her til lands.

– Det som hindrer mange fra å sykle er lange avstander og bratte bakker, elsykkelen kompenserer for dette. Den er som skapt for norske forhold. For mange kan elsykkelen bli bil nummer to. Utvalget av elsykler blir stadig større, prisene lavere og kvaliteten på sykler og batteri blir bedre og bedre. Har du først prøvd en elsykkel blir du helt hektet. Jeg bruker selv jevnlig en elsykkel. Den er ypperlig når jeg skal sykle til møter og i vanlig tøy, sier Gjøs. ■

FAKTA: ELSYKKE

- Finnes både som bysykkel og offroad
- Kvalitetssykkel koster fra 15 – 60 000
- Snitt på solgt sykkel rundt 23 000
- Billigmodeller koster mellom 7 og 10 000
- Maks fart 25 km/t
- Finnes også med maks fart 45 km/t, men det krever førerkort og årsavgift og forsikring
- Ladetid: 4 timer - lite batteri som enkelt kan lades på kontorpulten
- Vanlig batteri holder i 4-7 mil



Etter en rekke interessante artikler i Veggen og vi det siste halvåret om norsk vegplanhistorie fra 1950-årene og fram til i dag, er min konklusjon følgende: Antall små veganlegg må drastisk reduseres. I dag har Statens vegvesen nærmere

500 anlegg. Det vil bety bedre økonomi og senke behovet for ingeniører. De store anleggene må sikres optimal finansiering flere år fremover. Kontrollen av entreprenørene bør skjerpes. Det gjelder spesielt vedlikehold. Vegvesenet bør få

### KRONIKK:

”Etter en sammenhengende tyveårs suksess, er det de siste fire årene flyttet en million tonn gods fra bane til vei.

## Det flyttes gods fra bane til veg



Erling Sæther, NHO Logistikk og Transport

**V**i har fått en omfattende Nasjonal Transportplan hvor det skal brukes mye penger de neste årene. Dessverre gjelder det ikke godstogene. Der er det bare velvillige formuleringer som gjelder.

**KRYSNINGSSPOR.** En illustrasjon på dette er summen som er satt av i NTP for drift, vedlikehold og fornyelse for godstogene. Av en totalsum på 2,175 milliarder kroner de neste fire årene går halvparten til Ofotbanen. Når beløp til tekniske tiltak og banestrøm er trukket fra er det igjen i underkant av 400 millioner til kryssningsspor for fireårsperioden. Det holder knapt til to kryssningstiltak. Kryssningsspor er det viktigste tiltaket som skal til for å øke punktlighet og regularitet og dessuten kjøre lengre tog. I tillegg ligger det heller ikke inne midler verken til fornyelse av Alnabruterminalen i Oslo eller til ny terminal i Trondheim.

**MÅTTE MASE.** Det er med andre ord ingen godsstrategi i planen til tross for ambisjonene om å flytte gods fra veg til bane. Alnabruterminalen i Oslo slutter å virke i 2018, oppetiden på banenettet reduseres, og drift, vedlikehold og fornyelse er derimot på sultegrensen. De siste åtte årene er det ikke brukt penger på å styrke godstransport med tog med unntak av ny terminal i Stavanger-området. Denne måtte vi mase oss til gjennom lang tid for å bli hørt.

**MANGLENDE TILLIT.** Derfor er det siden 2008 flyttet en million tonn gods fra bane til veg. Årsaken er en økende mangel på tillit til togets evne til å tilfredsstille kundens punktlighetskrav. De som fyller togene er et fåtall større spedisjons- og samlastbedrifter som Posten, Bring, Tollpost Globe og Schenker. Det er til overmål uttalt fra disse bedriftene at om toget igjen kan være å stole på har bedriftene mer gods å tilføre. Det er sagt fra om situasjonen flere ganger både i rapporter, brev og møter, men vi når ikke gjennom.

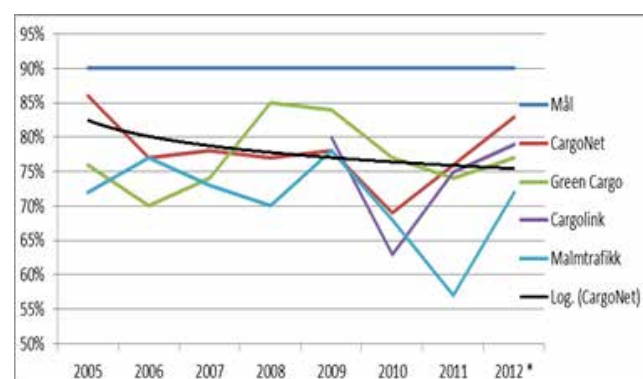
**DET NYE TRYLLEORDET.** Derimot har regjeringen omfavnet det nye trylleordet «bred godsanalyse» som transportetatene lanserte i forslaget til NTP i 2012. I realiteten er den brede godsanalysen i planen brukt som begrunnelse til å utsette viktige prosjekter. Det gjelder det åpenbare behovet for å bygge ny terminal i Trondheim. Det gjelder også Alnabru.



**SLAKTER INNSATSEN:** Siden 2008 har det blitt flyttet en million tonn gods fra bane til veg, påpeker artikkelforfatteren. Han slakter regjeringens innsats for å få mer gods over til bane. (Foto: Håkon Aurlien)



Etter en sammenhengende tyveårs suksess, er det de siste fire årene flyttet en million tonn gods fra bane til veg.



Punktligheit på godstog er redusert gjennom flere år. Det er et en til en-forhold mellom manglende drift og vedlikehold/punktligheit/reduert transportvolum

Her er det satt av et beløp på 3,2 milliarder kroner i siste seksårsperiode, det vil si fra 2018, det året terminalen går av med døden. På spørsmål til Jernbaneverket hva som ligger i dette beløpet blir de svar skylding. Derimot har regjeringen

bestemt at Meråkerbanen skal elektrifiseres i håp om at det blir mer gods i øst-vest-trafikken. De siste førti årene har det ikke vært nevneverdig godstrafikk på denne banestrekningen og det kommer neppe særlig gods de neste tyve årene heller.

**OVERKOMMELIG OPPGAVE.** De som organiserer godstrafikken i Norge vet nemlig hvor godset går. Om planetatene har behov for den samme kunnskapen hadde det ikke vært behov for å sette i gang en bred godsanalyse. Det enkleste ville vært å benytte statistikkloven for å pålegge grossister og logistikkbedrifter å oppgi sine data. SSB er spesialister på å bearbeide ulike datasett og formater, slik at dette skulle være en overkommelig oppgave.

**FORSLAG TIL TILTAK.** NHO Logistikk og Transport, Spekter, Cargonet og Norsk Industri har laget en rapport om hvilke tiltak som skal til på kort sikt for å styrke godstogets konkurransekraft. Der foreslo vi noen konstruktive tiltak for å styrke godstogets konkurransekraft på kort sikt:

- Økte midler til drift, vedlikehold og beredskap på linjenettet.
- Rask utbygging av kryssningsspor og andre tiltak på linjen.
- Bedre prioritering av godstog på Østlandet som bidrar til å øke fremføringshastigheten.
- Utbygging av Alnabruterminalen ut fra realistiske vekstprognoser og en prosjektorganisering og finansiering som øker tempoet i planlegging og utbygging.
- Introduksjon om et ansvarsregime som fremmer punktlighet og forutsigbarhet.
- Samhandlingsformer mellom Jernbaneverket og togselskapene som fremmer kundeorientering, fjerner konfliktpunkter og klarlegger ansvaret for alle typer kvalitetsavvik.
- En kompensasjonsordning som delvis dekker togselskapers og kunders kvalitetskostnader
- Endrede organisasjonsformer: Overføring av godsterminalenes drift til staten og bruk av markeds- og konkurransevirkemidler som fremmer produktivitet og effektivitet.

Tiltakene var ment å skulle være handlingsorienterte, det vil si at de ikke skulle føre til nye planer. Dessverre ligger det verken handlinger eller planer for dette i NTP de neste fire årene. ■



anledning til å utføre noe arbeid med egne ansatte. Etter det jeg kjenner til er Norge det eneste landet i verden som har privatisert alt vedlikehold. Diskusjonen i Veggen og vi dreier seg egentlig ikke om Norsk vegplan og Nasjonal Transportplan, men om bruken av disse planene. Finansiering og budsjettfordeling av bevilgninger til fylkene, transportøkonomiske hensyn, små

eller store anlegg, økonomisk anleggsdrift. Faglig eller politisk styring. Alt dette er bruk av NVP og NTP. NVP var et fremtidsrettet og viktig dokument som har vært av stor betydning. Vegstandard, retningslinjer for vegbygging, krav til materialer, standardiserte anbudsregler, krav til kjøretøyer, aksellast og hjultrykk med mer gav store fremskritt i norsk vegbygging.

Ved siden av artiklene i Veggen og vi viser jeg til Riksrevisjonens vurdering av Vegvesenets drift og vedlikehold – oktober 2009, intervju med vegdirektøren i Teknisk Ukeblad – januar 2012 og et innlegg i magasinet Tekna sommeren 2013.

Theodor Borchgrevink

## VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

”Noen har pekt på det fine været som en årsak. Det er muligens en årsak, men vi må dypere.

# ULYKKESSOMMEREN

I sommer har vi hittil mistet 60 mennesker i trafikken. I fjor ble 39 drept i sommermånedene. En øking på mer enn 50 prosent. Dramatisk.



(Fotoillustrasjon: Kjell Wold)

I sommer har vi hittil mistet 60 mennesker i trafikken. I fjor ble 39 drept i sommermånedene. En øking på mer enn 50 prosent. Dramatisk. Hva skjer og hvorfor skjer det?

Vi skal ta med oss at det «bare» har vært to år med færre enn 60 drepte i sommermånedene, i 2011 og i 2012. Dermed kan muligens noe av økingen tilskrives statistiske tilfeldigheter. Men økingen er altfor sterk til at vi kan finne hele årsaken her. Vi må derfor foreta en grundig analyse av så vel den enkelte ulykke som hele sommeren sett under ett.

Noen har pekt på det fine været som en årsak. Vi ferdes mer utendørs og tøyer kveldene lenger, og ferdes mer langs gater og veger. Det er muligens en årsak, men vi må dypere. Bli mer konkrete i våre undersøkelser og vurderinger.

Målet er å finne nye tiltak eller å forsterke virkemidler vi allerede bruker, for igjen å komme inn i den gode trenden vi har hatt de siste årene.

Vi må derfor la sommerens tilbakeslag bli en skarp påminnelse om at vi fortsatt må stå på i trafikksikkerhetsarbeidet – både sommer og vinter.

Tross fæle tall på drepte i trafikken, er det i alle fall i august, tunnelbranner som har dominert mediebildet.

Brannen i Gudvangatunnelen var dramatisk. Mange mennesker måtte kjempe mot røyken på sin vei ut. Mange ble innlagt på sykehus, noen med alvorlige røykskader. Det er åpenbart at de som kom midt oppe i dette vil ha det med seg for bestandig.

Heldigvis omkom ingen i denne brannen. Redningsmannskapene gjorde en god jobb og har fått vel fortjent heder for det.

Når vi ser de tre brannene i tunneler i august under ett, Gudvangatunnelen, Byfjordtunnelen og brannen etter trafikku-lykken i Storsandtunnelen og også tar med oss den kraftige brannen i Oslofjordtunnelen i 2011, kan vi oppsummere med dramatiske branner, mange personer, mye

røyk, røykskader, men – heldigvis – ingen døde som følge av brannene. At vi i den sammenheng har hatt en porsjon flaks er fullt mulig, men det er neppe hele forklaringen. Det må også bety at sikkerhets- og redningssystemene har virket.

Det blir samtidig en helt feil konklusjon at dermed er alt i orden. Det er en realitet at vi har et betydelig oppgraderingsbehov i svært mange tunneler. Vi må og skal bruke mye krefter og penger på å bringe tunnelene til et enda bedre sikkerhetsnivå. Gjennom brannene er vi fått en sterk påminnelse om at dette arbeidet må ha høyeste prioritet framover. ■

”Vi må og skal bruke mye krefter og penger på å bringe tunnelene til et enda bedre sikkerhetsnivå.



Vegdirektør:  
Terje Moe Gustavsen

FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

## OPS – BRUK STEMMERETTEN DIN RETT

I media lover høyrelederen at alt skal bli så bra innen samferdsel dersom det blir regjeringsskifte. Hun vil bruke kjøpekortet – OPS – i vegbygging. Dette med privatisering og utskilling er en av grunnpilarene i en blå-blå politikk. Det er mer ideologisk politikk enn realpolitikk når de blå-blå mener at oppgaver som blir utført med offentlige penger på en lettvinnt måte skal gis bort til private aktører.

Ja, egentlig handler privatisering om at høyresiden mener at penger/kapital skal gis til private fra offentlig sektor, vår felles kasse, slik at private skal tjene penger på pengene som blir flyttet fra offentlig til privat område. Det er dette som ligger bak alt snakket om effektivitet, fleksibilitet og kvalitet i privat sektor som om ikke disse målefaktorere eller målsettingene også finnes i offentlig sektor. Jeg mener offentlig sektor er gode på å gjøre omstillinger og effektiviseringer, for å få mest mulig av pengene som blir tildelt.

Ja så enkelt er det, privatisering handler om hvor de offentlige pengene skal være, men det er det få eller ingen personer på høyresiden som vil snakke om, eller innrømme at det er egentlig dette deres privatiseringsiver handler om.

Det er i dette perspektivet vi også må vurdere OPS – offentlig-privat samarbeid.

OPS – dyrt og dumt, er en rapport av tidligere stortingsrepresentant, statsråd og siviløkonom Hallvard Bakke. Han har undersøkt bruken av OPS i flere europeiske land. Han viser i artikkelen til offentlig tilgjengelig informasjon og erfaring fra både Storbritannia der OPS oppsto, og fra Sverige der de har erfaringer med OPS.

I følge Bakke er erfaringene med OPS i Storbritannia så dårlig både innen sykehusbygging og -drift og vegbygging og -drift, at det er nesten ubegripelig at den blå-blå høyresiden i vårt land omtaler det som et klart alternativ til dagens finansiering og driftsordninger her hjemme. Den britiske finansministeren sier til avisa The Daily Telegraph – ”Vi har fått alle minussidene med dyre og lite fleksible kontrakter, samtidig som skattebetalerne må ta regningen hvis noe går galt”.

Noen av konsulentene som har vært rådgivere for OPS-kontraktene sier, ifølge The Economist, at det er ”helt perverst” å kanalisere offentlige penger til private på denne måten. OPS! Her handler det virkelig om og ikke gjøre mer av det som ikke fungerer!

Det siste er at høyrelederen kritiserer den rødgrønne regjeringen etter fremleggelsen av Nasjonal Transportplan fordi regjeringen ikke vil ta i bruk OPS. Alle som vurderer å bruke stemmeretten sin på de blå-blå partiene fordi de vil ta i bruk OPS og fordi de vil ha den nye svenske modellen for samfunnsutviklingen her i Norge, bør lese artikkelen til Hallvard Bakke eller ta en telefon til den britiske finansministeren.

Norge trenger ikke bruke kjøpekort eller leasing, vi kan finansiere på vanlig måte alt vi greier å ”produsere” i det offentlige og ved god hjelp av dyktige og seriøse private entreprenører. OPS! – bruk stemmeretten din rett!

Alf Edvard Masternes  
Forbundet for Ledelse og Teknikk i  
Statens vegvesen





## I GONG MED EIT SMELL

16. august small den første salva på E134 Skjoldavik-Solheim. –Det har vi venta på i mange år, sa Ole Johan Vierdal, ordførar i Vindafjord. Han var til stades saman med statssekretær i Samferdsledepartementet Geir Pollestad då det small fredag 16. august.

### KRONIKK:

”Vegstandarden er resultat av politiske valg. Andre velferdstiltak har vært viktigere.

## Har Norge Europas dårligste veger?

**E**r Norge Europas vegjumbo, som noen politikere og journalister mener?

Norge er ikke europamester. Vi er heller ikke jumbo. Når debattanter og interessegrupper bruker slikt skyts handler det om å komme ”på”.

Svaret på spørsmålet er både ja og nei, som det ofte er. Vi er en ”midt på treet” vegnasjon. Vegstandarden er resultat av politiske valg. Andre velferdstiltak har vært viktigere. Vi er rike og har gode sikkerhetsnett. Sammenlignet med resten av verden har Norge gjort mye riktig.

**MYE ER GJORT.** Et øysamfunn som får vegforbindelse til storsamfunnet vil se det som et kjempeskrift. Mens bilister som stanger i kø inn mot Oslo i morgenrushet vil være misfornøyde. Prioritering mellom distrikter og sentrale strøk er en viktig diskusjon i vegpolitikken. En som kjører på motorvegene vil synes at vegnettet begynner å komme seg. Mens en som rister fra asfalthull til asfalthull vil mene at vi er udugelige. Prioriteringen mellom anlegg og vedlikehold er en annen viktig diskusjon i vegpolitikken. Bilister som står fast i snøstorm på fjellet synes vi gjør en dårlig jobb. Når vi bygger tunnel gjennom fjellet har vi gjort en god jobb. Når ferjekøen erstattes av bru, og når rasfarlige skrekkeveger bygges om, blir det et nytt liv for mange. Mye er gjort, mye gjenstår.

**560 DREPTE.** Vi er ganske gode på trafiksikkerhet. I fjor ble 145 drept i vegtrafikken i Norge. For 40 år siden hadde vi 560 trafikkdrepte per år, med en brøkdeler av dagens trafikk. Noen har gjort noe riktig, både bilfabrikkene, vegmyndighetene, helsevesenet og den



**PÅ VEI MOT TOPPEN:** Er standarden på det norske vegnettet på bønn i Europa. Ifølge artikkelforfatteren er vi en midt på treet-nasjon. Han mener samtidig at NTP 2014-2023 er et skritt i riktig retning for at vi skal få et vegnett i europeisk toppklasse. (Foto: Knut Opeide/Statens vegvesen)

majoriteten av trafikantene som kjører fornuftig. TØI har i 2010 gitt ut rapporten ”Logistikkostnader i norske varelevende bedrifter.” Logistikkostnadene som andel av omsetningen for norske bedrifter er på nivå med resultater fra lignende undersøkelser i andre land. Vi har store variasjoner, nord har høyere kostnader enn resten av landet, råvarer

med store volumer har høyere kostnader enn bearbejdede varer.

**MYE ER UGJORT.** Mye bra har skjedd. Da jeg var ung kjørte vi på enfelts grusveg til hytta. Nå er det tofelts asfaltveg. Det store prosjektet for Statens vegvesen de siste 50 år har vært å gjøre Norge mindre. Situasjonen er altså ikke helsvart.

Men mye er ugjort: Høl og humper, telehiv som blir verre år for år, kanter som glir ut, stikkrenner som raser sammen, gjengrodde grøfter, tett kratt som sperer sikt. Derfor er drift, vedlikehold og rehabilitering jobb nummer én i Nasjonal Transportplan. Hvordan har forfallet kunnet skje? Vedlikehold er u-spenning. Vegnettet bygges ut i korte biter

### HVA ER POENGET?

De borgerlige partiene sier de vil omdanne Statens vegvesen (SVV) til et statlig selskap hvis de vinner høstens valg. Slik skal SVV få en friere og mer operativ stilling enn i dag. SVV må strømlinjeformes til å produsere optimal planlegging, bestilling og styring av prosjektene, og vi skal få mulighet til å ta opp lån for å styre våre prioriteringer mer selv. Krf vil i tillegg skille ut kjøretøykontroll og tilsynsvirksomhet og samle dette i

et eksternt Vegtrafikktilsyn. Frp viser til positive erfaringer med slike endringer og bruker Avinor og Statnett som eksempler og mener, i likhet med Høyre, at SVV bør bli mer politisk fristilt og vi skal kunne ta opp lån. NITO Statens vegvesen mener argumentasjonen ikke holder mål.

**MINDRE POLITISK DETALJSTYRING:** Det norske vegnettet er i all hovedsak offentlig eid, og dermed politisk styrt.

Det er med andre ord kun politikere selv som kan sørge for at det blir mindre detaljstyring, og det kan de gjøre uten å bruke ei krone på omorganisering av SVV.

**SVV MÅ STRØMLINJEFORMES:** SVV har, som et ledd i politikernes detaljstyring, de siste 10-12 årene både hatt krav om nedbemanning og at bemanningsøkningen skal være langt mindre enn økningen i oppgavemengde. I dag

gjør vi om lag halvparten av planleggingsoppgavene selv, mens den andre halvparten gjøres av private konsulenter. Det blir ikke lett å strømlinjeforme dette. I dagens ingeniørmarked er ikke SVV konkurransedyktig. Det er nå nesten umulig å rekruttere nødvendig kompetanse på området. En annen utfordring er at nesten halvparten av vegnettet er underlagt fylkeskommunale politiske beslutninger. Det er fylkeskom-



Vierdal er svært glad for at E134 gjennom Skjold no blir lagt i ein ny trasé mellom kyrkja i Skjoldavik og fram til Solheimskrysset.

Foto: Statssekretær Geir Pollestad, prosjektleiar Asbjørn Rune Opedal og ordførar i Vindafjord, Ole Johan Vierdal då den første salva vart fyrt på E134 Skjoldavik-Solheim. (Foto: Anja Kristin Bakken)



## KOLLEKTIVBRU OPNA

21.august opna kollektivbrua over E39 på Forus offisielt. Den 1. juli opna brua for sykkistar, fotgjengarar og bussar. Den 202 meter lange brua til 140 millionar kroner bind saman Forus vest og aust. – Det er gledeleg å sjå at mange allereie brukar brua, fortel prosjektleiar Leif Lindefjeld (bildet) i Statens vegvesen. (Foto: Bjørn Egil Gilje)

## NTP 2014-2023 er et langt skritt i riktig retning. Vi kommer på pallen til slutt.



over lang tid. Systemtenkningen er for dårlig i et land med så store ressurser. Det finnes både nasjonale, regionale og lokale interesser. De lokale står sterkt i Norge, det er både bra og ikke bra.

**KAPITAL OG GODE HODER.** Når motorvegbyggingen har gått langsamt er det på grunn av politiske prioriteringer.

Noen er for distriktene. Noen er for tog. Noen er for motorveger, men mot å finansiere dem. Forbausende lenge ble bilen sett på som luksus. Forbausende lenge lukket man øynene for den eksplosive trafikkveksten som fulgte av vekst i folketall og inntekt. Hvordan bør infrastrukturen se ut i 2040? Dette er to spørsmål, by og land.

Landevegene bør bli "sikrere og raskere". Byene bør bli "langsommere og reinere". Vi trenger noen motorveger, men de fleste riksvegene i Norge har lav trafikk. Mye brukt standard når vi bygger nye riksveger er tofelts veg med 8,5 m bredde og minst 250 m radius i svingene. En motorveg har bredde 20 m eller mer, har minste radius 700 m og er svært kost-

bar. I byene er mer veg dårlig medisin. Resepten i Nasjonal Transportplan er kollektivtransport, sykkel og gange. Vi trenger mer miljøvennlig bytransport. Vi trenger både positive og restriktive transporttiltak. Her støter vi på beslutningstakere, interessegrupper og media som har hovedfokus på biltrafikken. I et lyst framtidsscenario kan man tro på at noen byer er blitt «reine», gjennom et langsiktig samarbeid mellom stat, fylker, kommuner og befolkning. Byene er trivelige, vakre og har en transporteffektiv arealbruk. I et pessimistisk framtidssbilde er norske byer akterutseilt av andre byer i verden som lenge har satset på miljø for å trekke til seg kapital og gode hoder.

### SKYLDELING.

Pengefordelingen i vegsektoren er ekstremt demokratisk. Mange river og sliter i pengesekken. Staten kunne styrt mer. Strategiplaner og de årlige budsjetter har lett for å bli en grå middelveg med ubestemmelig smak. Prioriteringer tas opp under budsjettbehandlingen hver høst. Resultatet er at man gjør for mye samtidig, og de store prosjektene bygges i rykk og napp. Det må bli skylddeling mellom Statens vegvesen og politiske ledere.

**PENGER TIL DET USPENNENDE.** Vi bygger ikke veger fordi det er morsomt. Veger er et virkemiddel innenfor så godt som alle politikkområder. Infrastrukturen påvirker samfunnsutviklingen og omvendt. Alt henger sammen med alt. Utfordringen er å se langt nok fram. Vi bør sette av nok midler til politisk spennende drift og vedlikehold. Særnorske avstandskostnader krever rask utbygging av lange ruter, ikke bit-for-bit utbygging. Vi bør ta høyde for befolkningsvekst, sentralisering og eldrebølge. Ressurssterke byboere vil kreve rein luft, da trengs

**PÅ PALLEN.** Vi mangler ikke fagkunnskaper. Vi mangler kunnskapsbaserte beslutninger. Norge trenger et vegnett i europeisk toppklasse. Nasjonal Transportplan 2014-2023 er et langt skritt i riktig retning. Vi kan være helt sikre på to ting: Vi kommer på pallen til slutt, og det kommer til å kreve hardt arbeid over lang tid. Kjappe løsninger finnes ikke.

munene som beslutter hvilke prosjekter de ønsker at det skal satses på. SVV kan derfor ikke begynne sin «optimale» planlegging før disse beslutningene er fattet. Noen utfordringer går igjen når vi ser på planleggingstid. Det ene er politisk uenighet og dragkamper. Den andre er innsigelser, oftest fra offentlige instanser. Også dette sitter politikerne med løsning på siden de er lovgivere med myndighet til å endre dagens plan- og bygningslov. **Låneopptak, Avinor og Statnett:**

Forskjellene på SVV og de nevnte selskapene er himmelvid. Mens Avinor finansierer mye av sin drift gjennom salg av tollfrie varer og Statnett tjener penger på å selge tilgang til kraftnettet, så har ikke SVV noe å selge og blir finansiert over statsbudsjettet..

### HVA ER STATENS VEGVESEN?

SVV er selvsagt byggherre på veg, men vi er så mye mer. Vi driver utstrakt forvaltning, kontroll og myndighetsutøvelse og ikke minst er vi verdensmestere i trafikkikker-

het. Hvor ansvaret dette arbeidet skal inn i det statlige selskapet sies det ingen ting om. Kvalitet er et resultat av kompetanse. Statens vegvesen har mange små, men høyt kvalifiserte fagmiljøer som spenner over et stort spekter.. Samhandling mellom disse fagmiljøene er en viktig suksessfaktor for bedre veger, effektiv bygging og drift av disse, og ikke minst trafikkikkerhet.

Politikerne burde heller konsentrere seg om hvordan vi skal få utdannet og rekruttert tilstrekkelig med kompetente folk til å gjennomføre lovnadene, enn å bruke tid på å finne ut hvordan man enkelt og raskt kan rasere en av samfunnets viktigste bærebjelker.

**Siw Tyldum, hovedtillitsvalgt NITO Statens vegvesen**





## VEGDIREKTØREN PÅ BRANNSTADEN

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen (bildet) var 20. august på synfaring i Gudvangatunnelen på E16, der eit omfattande oppryddingsarbeid går føre seg etter den dramatiske tunnelbrannen 5. august. Han fekk sjå at Statens Vegvesen og entreprenør jobbar på spreng for å opne den viktige ferdselsåra så fort som muleg. (Foto: Ole Kristian Åset)

### KRONIKK:

”Når vi nå slår alarm om en 4-dobling av dødsulykker på anleggsplassene på få år, så bør en kunne spørre om hvorfor det ikke har blitt gjort virksomme tiltak overfor 16-åringen på lett mc.



Sigmund Riis, Statens vegvesen i Bergen

## 16-åringen på lett mc er et Eiffeltårn i risikostatistikken. Må vi spørre EU om lov til å rive tårnet?

Ungdom under myndighetsalder på lett mc er fremdeles et Eiffeltårn i risikostatistikken. Og tårnet vokser! Andre aldersgrupper har hatt stor nedgang, mens de hormonproppede ungdommene på lett mc faktisk har hatt økt risiko siste 15 år.

**MIDLERTIDIG NEDGANG.** Tallene under i figur 2.14 (TØI rapport 1075/2010) gjelder vel og merke gjennomsnitt for alle aldersgrupper. Risikoen er angitt i drepte og skadde per million kjørte kilometer.

Tung mc har hatt kontinuerlig nedgang i risikoen, mens lett mc sliter på nivået vi hadde på slutten av 80-tallet. Nedgangen på 90-tallet for lett mc var dessverre midlertidig. Den høye risikoen på 80-tallet hang sammen med lett tilgang til både lett og tung mc. Da både finansiering, forsikring og opplæring ble strammet til utover 90-tallet, sank risikoen tilsvarende. Tung mc ble mer dominert av de eldre aldersgruppene.

**VARIERER FRA ÅR TIL ÅR.** Derfor er det relativt få av de yngste som i dag kjøper og kjører lett mc. Likevel er ulykkene mange nok, samtidig som de varierer mye fra år til år. Enkelte år er det null drepte, mens det for eksempel i 2009 var hele 9 drepte 16- og 17-åringer på lett mc.

Når en da ser på aldersfordelingen, jfr figur 2.16 nedenfor, kommer Eiffeltårnet for de yngste på lett mc klart fram.

Her er bil tatt med for å vise hvor liten risiko bilkjøring egentlig innebærer i forhold til mc. Selv de yngste bilførerne, som ofte omtales som høyrisikotrafikant-er, utgjør bare en brøkdel av risikoen for de yngste mc-førerne. Heller ikke de eldre bilførerne har noen synlig økning i risikokurven når vi plasserer bil-tallene inn sammen med mc-tallene.

Voksne mc-førere er faktisk på veg ned mot bil-risiko når de passerer 35 år, noe som viser at voksne mc-førere er i stand til å tilpasse atferden til bevisstheten om den høye risikoen de er utsatt for.

De yngste klarer tydeligvis ikke det samme. Risikoen for disse har tvert om økt kraftig siste 15 år. De tiltak som har vært iverksatt har ikke virket.

**NÆRMEST UBESKYTTET.** Ikke nok med det: Illustrasjonene over er basert på alle type skader, inkludert de lette. For biler utgjør de lette skadene omlag 90 prosent av



(Illustrasjonsfoto: Knut Opeide)



## FAKTA

# 7

Bud er gitt på bygging av ny bru på fv 359 mellom Lunde og Bø i Telemark. Budene er fra 12,5 til 18,6 millioner kroner. Med ny bru utbedres også et ulykkespunkt.



## BOMMEN I SANDE SNART HISTORIE

Innkrevingen av bompenger på E18 i nordre Vestfold (bildet) stopper i høst, tre år før planlagt. Anbudene på rivingsarbeidet er lavere enn ventet. - Med en entreprisestkostnad på mellom 13 og 16 millioner kroner kommer vi opp i totalt ca. 30 millioner kroner, sier Tore Kaurin. Fem millioner kroner skal brukes til å bygge en kontrollplass på stedet. (Foto: Kjell Wold)

## Voksne mc-førere er faktisk på veg ned mot bil-risiko når de passerer 35 år, noe som viser at voksne mc-førere er i stand til å tilpasse atferden til bevisstheten om den høye risikoen de er utsatt for.

alle skader, mens for mc-folket er skadebildet logisk nok mye mer alvorlig. Siden mc-trafikanter er tilnærmet ubeskyttet vil de fleste skadene være av alvorlig art. Det betyr at forskjellene mellom bil og mc er enda større enn figur 2.16 ovenfor viser.

Den yngste bilgruppen 18-24 år, som kalles en høyrisikogruppe, ligger på omlag 0,5 i risiko med de lette skadene inkludert. De yngste på lett mc ligger på 13, altså 25 ganger høyere risikomessig.

Basert på 0-visjonens tall, med kun drepte og alvorlig skadde, som da utgjør cirka 10 prosent av samtlige skader for bil, så vil den yngste bilgruppen havne på omlag 0,05 i risiko per million kjørte kilometer. For de yngste på mc vil andelen alvorlige skader være mye høyere, kanskje opp mot halvparten, det vil si en risiko på omlag 6 (halvparten av 13). Da blir forskjellen mellom disse høyrisikogrupperne over hundre!

**EKSTREM-RISIKOGRUPPE.** Og som om ikke det er nok, så er risikoen mye høyere for en 16-åring de første ukene og månedene med førerrett. Erfaring gir redusert risiko, også for de yngre førerne. Siden tallene for gruppen 16 og 17-åring er gjennomsnittet for aldergruppen, så vil risikoen for en ung 16-åring med ferskt førerkort kanskje være det dobbelte i forhold til en 17-åring med halvannet års erfaring.

Da er vi oppe i 200 - to hundre - ganger verre enn ungdomsgruppa for bil, som da også er betraktet som høyrisikogruppe. I så fall må vi døpe om den yngste mc-gruppen til ekstrem-risikogruppe.

Som om ikke det er nok: I figur 2.16 over kan vi så vidt se at middelaldrende bilførere har betydelig lavere risiko enn den yngste bilførergruppen 18-24 år. En 45-åring med ny bil med nøktern kjørestil har kanskje risiko ned mot 0,02 for alvorlig skade. Har han da en 16-åring som har

mast seg til en lett mc, så kan poden (som regel en gutt) ha en risiko som ligger opp mot 500 - fem hundre - ganger verre enn faren i sin nye Volvo.

På toppen av dette - som kronen på Eiffeltårnet - så har 16-åringen lov å ha med passasjer!

Skulle vi revidert figur 2.16 med slike tall, så ville risikosøylene for de øvrige aldersklassene ikke blitt synlige på et A4-ark.

**BASEHOPPERS.** Dette er altså kjent kunnskap. Over lang tid. Hjerneforskere har for lengst påvist at atferdsstøret i hjernen ikke er ferdig utviklet før nærmere 25 års alder. SINTEF sin atferdsspesialist har uttalt at trafikklærerne har en umulig oppgave i å lære ungdommer rett atferd på noen korte uker. Særlig gjelder dette mange av de yngste guttene, som er mer risikosøkende. Jentene velger i større grad moped.

Risikoen for anleggsbransjen ligger normalt godt under risikoen i vegtrafikken. Når vi nå slår alarm om en 4-dobling av dødsulykker på anleggsplassene på få år, så bør en kunne spørre om hvorfor det ikke har blitt gjort virksomme tiltak overfor 16-åringen på lett mc. Holder det ikke med flere hundre ganger verre risiko enn snittet ellers i trafikken? Som er en risikoaktivitet i seg selv.

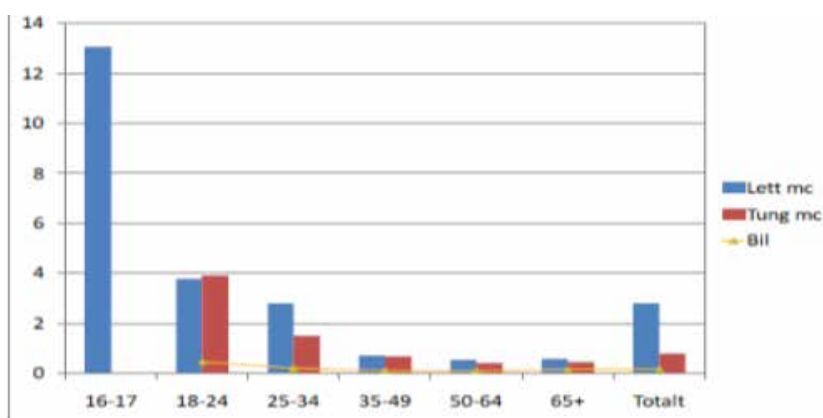
Statistikken ovenfor bekrefter hvordan dette slår ut i trafikken. En skal antakelig lete lenge i samfunnet ellers før en finner verre risikoforhold enn for de yngste mc-førerne. Antakelig må en til basehopperne.

Må en vente på et EU-direktiv? Vet vi ikke nok? Holder det ikke med et Eiffeltårn? Jeg blir svimmel av lavere høyder enn det.

EU-direktivet har vi for så vidt allerede fått. Et paradoks i denne saken er at det imidlertid gjelder en av mc-klassene for de voksne. Det er nå 24 års aldersgrense for å få direkte førerrett til den tyngste mc-klassen, som før hadde 21 års grense. En klasse som da i den norske statistikken ligger på en brøkdell i risiko i forhold til de yngste. Ingenting om den yngste mc-klassen. Slike EU-direktiv følger vi jo opp, og ble raskt iverksatt fra januar 2013.

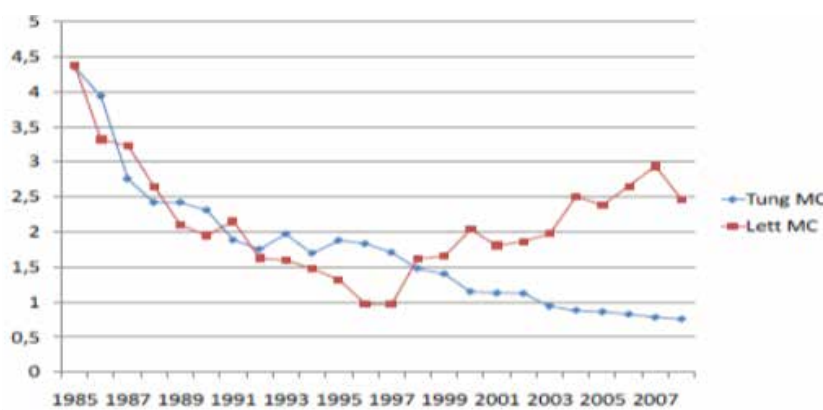
Hvis kunnskap om risiko skal ha noen betydning, så synes tiden overmoden for å sette inn tilsvarende tiltak overfor Eiffel-gruppa. ■

Sigmund Riis, Statens vegvesen i Bergen



Kilde: TØI rapport 1075/2010

Figur 2.16 Skadde eller drepte førere av motorsykel og bil per million kjøretøykilometer fordelt på alder og lett og tung mc. Skadetallene for motorsykel er gjennomsnitt av tre år 2006-2008. Kjøretøykilometer er fra 2007-2008.



Kilde: TØI rapport 1075/2010

Figur 2.14 Førere og passasjerer på tung og lett motorsykel skadd eller drept per mill. kjørte kilometer, 1985-2008.

## UNØDVENDIG STOR BYSPREDNING

I Veg og Vi nummer 5 2013 sto det to motstridende artikler på trykk, slik jeg ser det. Tor Jacob Smeby skrev på side 12 om viktigheten av samordnet areal- og transportplanlegging. På side 26 sto Kjell Wolds intervju med Dag Bjørnland, hvor kjernen i intervjuet er en kritikk av manglende hovedvegutbygging.

Vesentlige mangler. Smebys innlegg tillater jeg meg å oppsummere som følger: Hvordan skal vi bygge både boliger, kontor, handel og infrastruktur slik at reisebehovet blir mindre og transporten mer miljøvennlig? Intervjuet med Bjørnland handler kun om infrastrukturbygginger, eller mangel på slike investeringer gjennom de siste 20 til 30 år. Har begge et godt poeng? Jeg finner at det er vesentlige mangler i intervjuet med Bjørnland. Og at Smeby svarer ut hvordan vi burde ha tenkt og bygget i flere tiår!

«Utgått på dato.» For meg er det opplagt at Smeby forsøker å løfte blikket og se på lokalisering av alt vi bygger. Retningslinjene for samordnet areal og transportplanlegging er fra 1993. Disse utgjør omtrent en side med tekst, og er i svært godt samsvar med siste NTP. Søk på nettet, så finner dere retningslinjene på regjeringen.no. Bjørnland mener jeg tar for gitt at vi skal bo og jobbe hvor vi vil, og at infrastrukturen skal løse alle våre transportutfordringer. Jeg synes vi bør høre på Smeby, og lese intervjuet med Bjørnland med brillene: «Planlegging som har gått ut på dato».

Bil til treningsstudio. Betyr det at jeg er imot god infrastruktur mellom byene og landsdelene våre? Nei, det gjør det ikke, og det gjør ikke Smeby heller. Men om vi kun argumenterer slik Bjørnland gjør i intervjuet, så oppnår vi de negative effektene som Smeby forteller om i sin artikkel; Utbyggere og kommuner langsmed de store vegene kjemper for ny bilbasert næring og satellitt-lignende boligområder hvor alle er avhengig av personbil for å komme seg til butikken, jobben og treningsstudioet.

Urban sprawl. Det finnes mye mer og nyere forskning på disse effektene enn den forskningen på manglende hovedvegutbygging, som Bjørndalen viser til. Eksempelvis rapportene «Hvor kom veksten i Akershus, 2001-2010» og «Hvor kom boligbyggingen i Akershus 2000-2010», begge bestilt av Akershus fylkeskommune. Konklusjonene er flere, men spesielt i rurale områder bygges det i for stor avstand fra eksisterende tettsteder og knutepunkter. Dette gir den såkalte «urban sprawl» effekten, altså at byene sprer seg over et unødvendig stort område. Samtidig som behovene våre er de samme med tanke på arbeidsreiser, handelsreiser og fritidsreiser. Det betyr at spredt bygging gir økt transportbehov, fordi reisene blir lengre! Det foregår et svært interessant plansamarbeid mellom Oslo og Akershus, hvor effekten av å bygge noen få nye byer viser seg å ha vesentlig bedre effekt på transportbehovet enn noen annen løsning. Ta en tur innom www.plansamarbeid.no. Løsningen på transportutfordringen ligger delvis i infrastrukturen, men (minst) like viktig er hvor vi bygger byggene våre!

Harald Rapp Nilsen, planlegger og urbanist-student.





# Juveland

Juveland landskapshotell skinner diskret langs  
Der har det både vært litt Texas og Hollyw  
ning har opplevd både innspilling av inter

TEKST OG FOTO HENRIET



# ved Juvet

Nasjonal turistveg Geiranger-Trollstigen. I tillegg er det et par ukers tid. Hotellvert Knut Slinnason har vært i nasjonal storfilm og eventyrlig besøk.

AV ERKEN BUSTERUD



« **E**t steinkast fra Gudbrandsjuvet i Vall-dal, på tur ned fra Trollstigplatået mot Geiranger ligger Juvet landskaps-hotell.

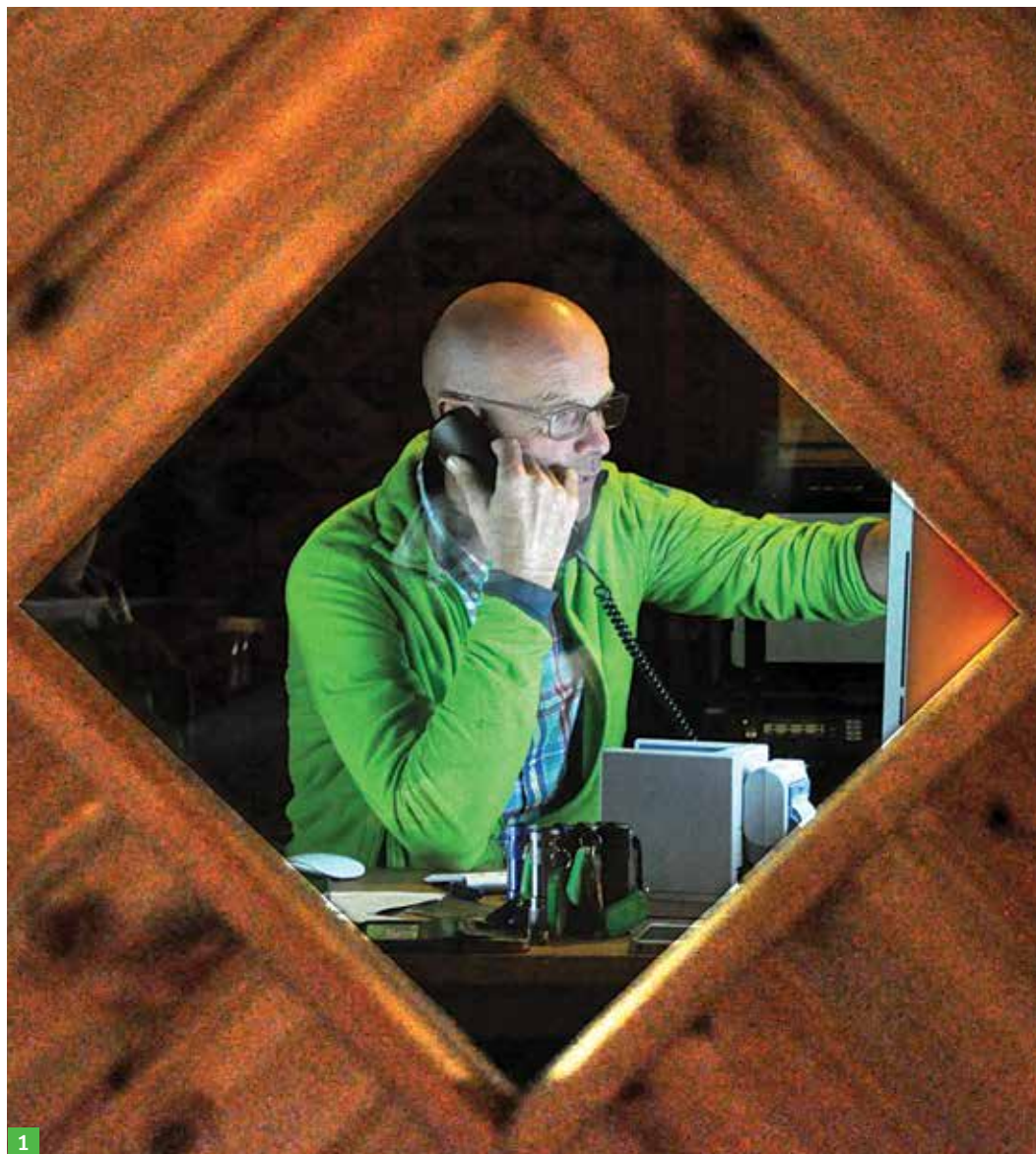
**SMAKFULLT & SMEKKFULLT.** Det har vært smekkkfullt på landskapshotellet siden det åpnet for fire år siden. Turistene ruller inn fra alle verdenshjørner for å oppleve dette spesielle stedet.

– Oppmerksomheten rundt landskapshotellet overgår alt vi kunne drømme om. En av de siste som gikk ut fra døra var fra Sør-Afrika, en annen fra USA, sier Slinning.

Det som lokker og glitrer mellom trærne er sju spesielle landskapshotell som er strødd ut ved elva, tegnet av Jensen & Skodvin. Enkle små kuber med panoramavinduer nesten usynlige, men desto mer severdige. Utsikt og ro erstatter roomservice og TV. Designbladside opp og arkitektbladside ned er skrevet om dette stedet, så markedsføringsbudsjett er helt unødvendig. Nylig var det også åsted for innspilling av en internasjonal grøsser.

– Jeg ville aldri gjettest at det skulle spilles inn en storfilm her. Natur er en viktig ingrediens i filmen, men uten de spesielle hyttene og samfunnets storsatsing på Nasjonale turistveger hadde ikke filminnspillingen skjedd. I et historisk perspektiv tror jeg det vil bli konkludert med at turistvegene er det smarteste Norge har investert i for reiselivet. Turistvegene kan på en måte sammenlignes med den kinesiske mur – de kommer i hvert fall til å stå i hundre år, sier Slinning, som fikk prosjekteringshjelp fra Vegvesenet under byggingen.

Nå ser Slinning fram til å få slått på plass siste spiker i sine to nyeste landskapsrom, også tegnet av Jensen og Skodvin. Disse er først og fremst beregnet for eneboere, sjøl om det også her er plass til to. Høyt henger de og fine er de! ■



1

**1 - SMEKKFULLT:** Hotellvert Knut Slinning har armene fulle med bestillinger.

**2 - JUVET:** Et landskapshotellet i særklasse.

**3 - EN HUNDETTER FILM:** Vokter gård og grunn og interessert tilskuer.

**4 - GOD SIKT.** Upåklagelig utsikt – uten innsyn. Foto: Jarle Wæhler.

**5 - GODSTOL.** Designet med utgangspunkt i den gamle kubbestolen.

**6 - HØYT HENGER DE OG FINE ER DE.** Knut Slinning i en av de to nye særegne hotellrommene som snart er ferdig.

**7 - FARVERIK START.** Gult & kult bad – i kontrast til mørke vegger på rommet.



2



3







# VARSLER VEGSKILLE FOR VEGVESENET

De fire opposisjonspartiene Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre vil omdanne Statens vegvesen til et statlig selskap dersom de vinner høstens valg. Her forklarer partiene selv hvordan de vil endre Vegvesenet.

TEKST KJELL WOLD FOTO KNUT OPEIDE

«**K**rF vil omdanne Statens vegvesen til et statlig selskap og gi Vegvesenet en friere stilling. Større myndighet til Vegvesenet vil gi mer forutsigbarhet og langsiktighet inn i prosjektene. Det sier leder i Transportkomiteen på Stortinget Knut Arild Hareide i KrF til Veggen og vi. Kommentaren gis på bakgrunn av den borgerlige fellesuttalelsen før sommerferien i forbindelse med behandlingen av Nasjonal Transportplan (NTP 2014-2023).

**MER LANGSIKTIGHET.** – Samferdselspolitikken i Norge er for kortsiktig og detaljfokusert. Vi må gi mer ansvar til etatene. Omdanning av Statens vegvesen til et statlig selskap, kombinert med nye finansieringsmodeller vil gi mer langsiktighet inn i planlegging og utbygging. Statens vegvesen må ha mulighet til å vurdere prosjekter ut fra helhetlige og faglige vurderinger, etter nærmere angitte kriterier. Stortinget bør vedta mål, rammer, tiltak og finansiering. Da vil det være etatens ansvar å realisere prosjekter innenfor en faglig riktig tidshorison, og med en disponering av utgifter og inntekter som er faglig fundert og vurdert i et langsiktig perspektiv, sier Hareide.

**UAVHENGIG VEGTRAFIKKILSYN.** Han mener den statlige selskapsmodellen vil frigjøre ressurser og gi mer helhetlig og rasjonell utbygging av infrastruktur.

– I dag blir bevilgningene til samferdsel svært detaljstyrt. Dessuten er vi for avhengig av bevilgninger på de årlige statsbudsjettene. Det gjør at det blir krevende for vegvesenet å arbeide langsiktig. Det vil vi ha en forandring på. KrF vil dessuten utvikle Statens vegvesen til å bli en rendyrket, profesjonell byggherre. Vi vil og skille kjøretøy- og tilsynsvirksomheten ut fra Statens vegvesen til et uavhengig vegtrafikkilsyn.

**STRØMLINJEFORMET.** – Høyre vil

omdanne Statens vegvesen til et statlig selskap slik at det får en friere og mer operativ stilling enn i dag. Statens vegvesen må strømlinjeformes til å produsere optimal planlegging, bestilling og styring av prosjektene. Oppgaven skal være å sørge for at de som er best egnet får bygget vei raskest, best og billigst. Selskapet vil ha mulighet til å ta opp lån og selv styre mer av sine prioriteringer innenfor de overordnede retningslinjene. Målet skal være mest mulig veg for pengene, og minst mulig byråkrati, sier transportpolitisk talsmann i Høyre, Trond Helleland.

**GODE ERFARINGER.** – I Norge har vi svært gode erfaringer med å skille ut infrastruktur i egne selskaper. Dette er både Avinor AS (statlige flyplasser) og Statnett SF (strømnettet) gode eksempler på. Bygninger er også viktig infrastruktur. Der gjør private eiendomsselskaper en langt bedre jobb med vedlikehold enn det offentlige etater gjør, sier nestleder i Transportkomiteen Bård Hoksrud, Frp. Vegvesenet bør bli mest mulig politisk fristilt. Infrastruktur-selskaper kan i motsetning til statlige etater gjennomføre store lønnsomme prosjekter uavhengig av de årlige statsbudsjettene, både fordi de kan ta opp lån for å sikre optimal fremdrift, og fordi de skiller tydelig mellom drift og investeringer, mener han.

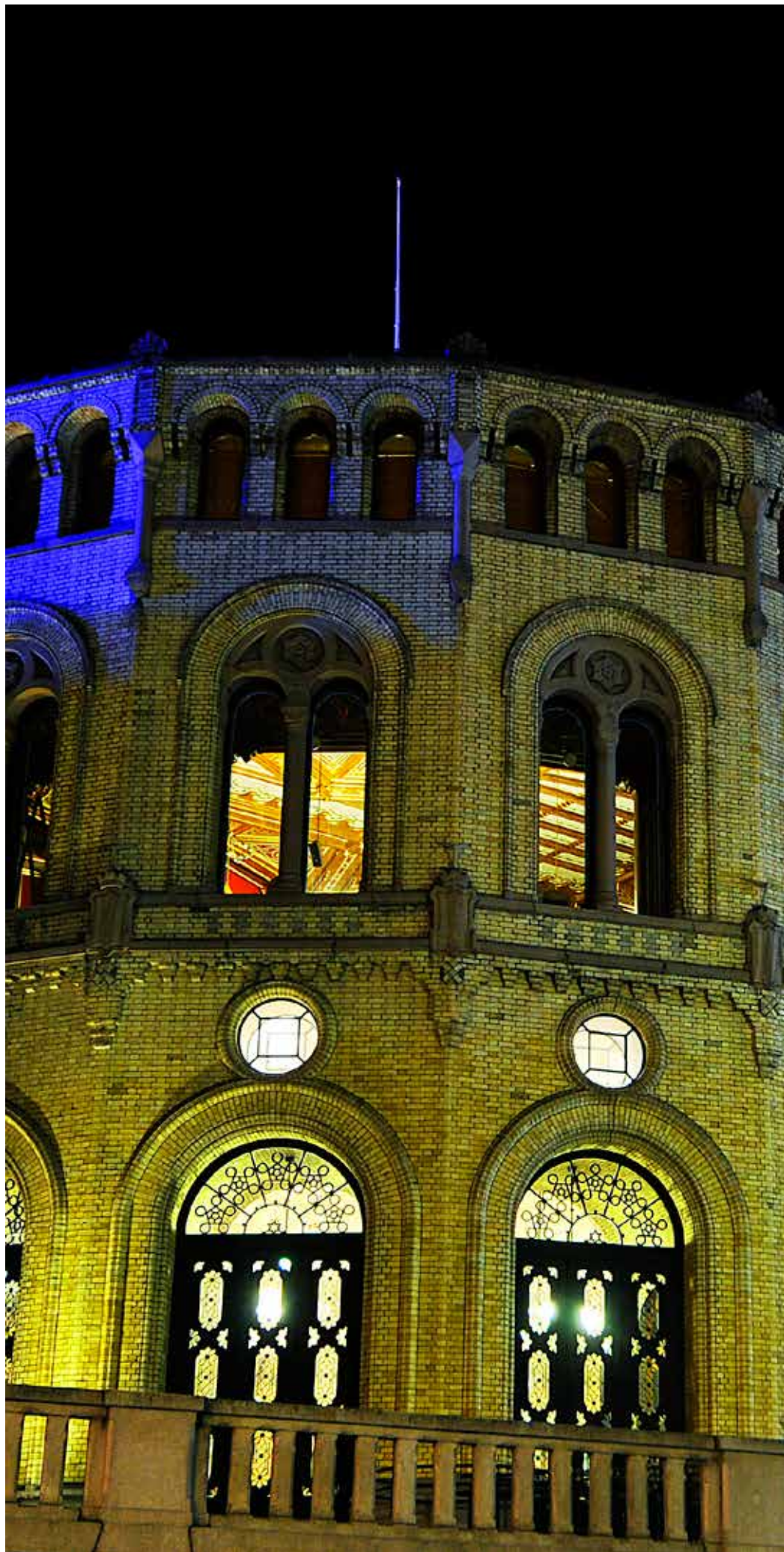
– Anerkjente eksperter mener at Norge bruker oljerikdommen helt feil. SSB-rapporten «Pressvirkninger i norsk økonomi av økte samferdselsinvesteringer» fra 24. april peker på at 45,5 milliarder kroner ekstra til samferdselsinvesteringer hvert år fremover bare gir moderate pressvirkninger i økonomien. Internasjonale eksperter fra Cambridge Systematics sier at Norge kan tjene 3,49 kroner for hver krone som investeres i de norske hovedveiene.

**STØRRE FRIHET.** – Venstre ønsker å omdanne Statens vegvesen til et eget foretak eller aksjeselskap, etter hva som er mest hensiktsmessig. De vil få en friere og mer operativ stilling enn i dag. Statens veg-

vesen må kunne gi optimal planlegging, bestilling og styring av prosjektene.

De skal sørge for at de som er best egnet får bygget veg raskest, best og billigst. Det vil innebære større frihet for vegmyndighetene til å kunne foreta prioriteringer innad på eget budsjett og en mer samfunnsøkonomisk riktig tilnærming til samferdselspolitikken og mer helhetlig planlegging av prosjektene, noe som kan gi redusert planleggingstid.

– Stortinget skal fortsatt vedta hovedlinjene og prioriteringene i norsk samferdselspolitikk, men Statens vegvesen får en større grad av frihet enn i dag, sier Borghild Tenden, Stortingsrepresentant og samferdselspolitisk talsperson for Venstre. ■



**KrF vil dessuten utvikle Statens vegvesen til å bli en rendyrket, profesjonell byggherre.** Knut Arild Hareide (KrF)





## DETTE MENER TILLITSVALGTE

– Samferdsel og vegbygging interesserer mange velgere i et langstrakt land. Derfor er det ikke uventet at det får mye fokus i valgkampen. Mer uventet kanskje er politikernes åpenbare mangel på kunnskap om hvor Vegvesenets utfordringer ligger og kompleksiteten i våre oppgaver.

TEKST KJELL WOLD

**D**et sier leder i NITO i Statens vegvesen, Siw Tyldum. Hun mener det i de senere år er blitt mindre politisk detaljstyring enn før, og at det er besluttet finansieringsformer som vil gi tilstrekkelig forutsigbarhet for store vegprosjekter. Mindre detaljstyring enn i dag er det bare politikerne selv som kan sørge for, mener hun.



Siw Tyldum

– Det som er i ferd med å bli det største hinderet for optimal vegbygging i Norge i dag er mangelen på kompetent arbeidskraft. Som kjent er vegbygging et ingeniørtungt fag, og i dagens pressede ingeniørmarked klarer vi ikke å konkurrere om disse. Det er med andre ord ikke organisasjonsform, mulighet til låneopptak eller mer ansvar som er utfordringen. Utfordringen er mangelen på kompetente ingeniører som kan omsette bevilgede midler på en optimal måte, sier Tyldum.

Svekker etaten.  
– En selskapsdannelse er en prosess som i første omgang vil svekke virksomheten – og flere gevinster enn nevnt, tror jeg lite på, sier Karl Sigurd Fredriksen i Tekna. Han tror svenskenes nye løsning er noe av det samme og at resultatene lar vente på seg.



Karl S. Fredriksen

– Transportetatene Statens vegvesen og Jernbaneverket har fått så alvorlige rekrutterings- og kompetanseutfordringer innenfor statens lønssystem

og med global mangel på ingeniører og andre realister, at en selskapsdannelse dessverre kan tvinge seg fram. Men et fundamentalt problem som ikke løses, er at også andre statsetater og ikke minst utdanningen av ingeniører, sliter med det samme. En forutsetning for at forslaget skal fungere, er at man ikke fragmenterer den allerede utsatte vegkompetansen i denne prosessen, men sikrer målet om at lille Norge fortsatt skal ha ett hovedansvarlig fag- og forvaltningsorgan for veg og vegtransport med høy kompetanse i internasjonal målestokk, sier Fredriksen.

**SLÅR INN ÅPNE DØRER.** – Forslaget er på mange måter som å slå inn åpne dører. Forbundet for Ledelse og Teknikk i Statens vegvesen (FLT) mener at Statens vegvesen som statlig selskap er en fordekt politisk handling med et langsiktig mål om privatisering, der etaten til slutt går i oppløsning slik det nå nærmest har skjedd med Mesta. Det som er viktig for samferdsel i landet er å få ned planprosessen. Det kan gjøres med mer bruk av statlig plan og med prosjektfinansiering og ikke bruk av OPS, sier Alf Edvard Masternes i FLT. Han mener forslaget vil føre til mer brukerbetaling, mer butikk og administrasjon og mindre samfunnsoppdrag, slik som Telenor.



Alf E. Masternes

Vi mener at fellesskapet trenger landsomfattende og effektive redskaper slik som Statens vegvesen, etaten er en garantist for en god og balansert samfunnsutvikling, sier han. ■

### ANSATTE SVARER:

Statens vegvesen kan bli omdannet til statlig selskap hvis H, V, KrF og Frp vinner valget. Hva synes du om det?

#### LISBETH SMØRHOLM

##### SEKSJONSSJEF, MOLDE

– Vet ikke hva det vil innebære. Er formålet effektivisering, er ikke selskapsformen avgjørende. SVV er underlagt samme lover, forskrifter og interne retningslinjer som legger føringer for prosesser og kvalitetskrav i vårt arbeid. Er usikker på om politikerne forstår kompleksiteten i SVVs arbeid. Jeg er interessert i endringer til det bedre, så kanskje vil en slik prosess vært en spennende og lærerik prosess.



#### REIDAR JØRGENSEN

##### SENIORINGENIØR, TØNSBERG

– Tror ikke de borgerlige partiene er helt samkjørte. Noe av det viktigste SVV gjør på forvaltningssiden er behandling av arealplaner, forvaltning kan ikke gjøres av et AS. Splittes Vegvesenet nok en gang, er det vel kun planleggings-/prosjekteringsiden som kan skilles ut? Hvis det skjer - hvem skal da planlegge og styre planleggingen for over halvparten av vårt ansvarsområde, fylkesvegnettet. Ideen er ikke gjennomtenkt og vil være særs lite velkommen.



#### OLAF TISJØ

##### INSPEKTØR/NAF-LEDER, SKIEN

– Norsk Arbeidsmandsforbund er imot at Statens vegvesen omdannes til et selskap. De borgerlige partiers omdanning av deler av SVV til Mesta har ikke gitt mer veg for pengene. Det er også viktig for medarbeidernes trygghet i jobben.





# – FLERE MULIGE MODELLER FOR «NYE» STATENS VEGVESEN

– Flere mulige modeller kan tenkes for Statens vegvesen omgjort til et statlig eid aksjeselskap eller liknende, dersom det blir blå valgseier i september, sier professor i sosialøkonomi Dag Bjørnland til Veggen og vi.

TEKST KJELL WOLD FOTO GÖRAN FÄLT



**SVERIGE:** Svenske Trafikverket ble etablert i mars 2010 i Båstad. Planlegging og i rimelig grad ser ut til å ha oppnådd det.

**H**an mener det likevel er en god ide å starte med å vurdere hvilke behov som foreligger for organisasjonsmessig omlegging av Statens vegvesen og vurdere hva naboland har gjort.



Dag Bjørnland

**FOR SENT.** – Ut fra min erfaring har for eksempel Sverige alltid tilstrebet effektivitet og helhet i offentlige organisasjoners planlegging og i rimelig grad sett ut til å ha oppnådd det. Den 31. mars 2010 ble Vägverket lagt ned og driften lagt inn i Trafikverket som overtok både Banverkets og Vägverkets funksjoner. Trafikverket er ansvarlig både for jernbane-, vei-, skips- og lufttrafikkens infrastruktur, kanskje både en politikers og en planleggers drøm om helhet.

– Jeg ser at opposisjonen er svært opptatt av å legge til rette for helhet. Norge burde også kunne ha tenkt i lignende baner, nå er det for sent, mener Bjørnland.

**ØREDØVENDE STILLHET.** – Flere tiår tilbake ble biltilsynet i Sverige omdannet til aksjeselskap. Den gangen arbeidet jeg på TØI og mente at noe liknende burde kunne gjøres i Norge. Svaret var en øredøvende stillhet. Jeg ser at opposisjonen nå er inne på disse tankene og støtter deres synspunkter, sier Bjørnland. Han synes erfaringene fra Norge når det gjelder driftsmessig omlegging i vegetaten hittil ikke tyder på noen stringent tanke med hensyn på effektivitet. Regionaliseringen som ble gjennomført for noen år siden med de fem regionene, synes Bjørnland er et godt eksempel på ineffektivitet.

**FORSTÅR FRUSTRASJON.** – Går vi bak retorikken til opposisjonen, ligger en åpenbar frustrasjon med dagens vegpo-

litikk, spesielt bevilgningspolitikken. Den kan jeg følge og være enig i. Jeg bor i Sandvika i Jongsåsen (Bærum kommune), rett over tunnelene til traseen for 4-felts motorveg (E16) som skal grene av på Kjørbo (Sandvika) i retning Hønefoss mot Bergen. Planleggingen av snaue fem kilometer motorveg har tatt nærmere to tiår. I år skulle endelig anleggsarbeidet starte. På grunn av pengemangel i Oslopakke 3 blir anleggsstart utsatt i alle fall ett år ifølge medieoppslag. Det hører med til sagaen om den elendige historien om gjennomføring av E16 at Statens vegvesen har opptrådt som politiker med selvstendig agenda og forsinket planleggingen.

– E18 gjennom Asker og Bærum kan vise til en beslektet historie. Jeg har derfor stor sympati for at opposisjonen leter etter alternative organisasjonsmodeller for Statens vegvesen.

**HVILKE BEHOV?** Hva er så behovene for ny modell for organisering. Noen punkter

kan kanskje lede tankene i riktig retning, i følge Bjørnland:

**1)** Etterslepet i vedlikehold på stamvegnettet bare øker selv om den ene regjering etter den andre lover bedring.

**2)** Statlige investeringer er detaljstyrt og har tidligere blitt politisk manipulert både med hensyn til forutsetninger for rentekalkyle og fremtidig trafikkvekst.

– Med dette mener jeg Finansdepartementet hadde fastsatt en kalkylerente som var urealistisk høy og finansministeren hadde økonomene mot seg på faglig grunnlag. Når Samferdselsdepartementet ga en ramme for trafikkvekst i planleggingen som var urealistisk lav for viktige stamveger, ble resultatet at det ikke var lønnsomt å investere i vegbygging. Lave investeringsrammer ble således begrunnet med forutsetninger som ikke var holdbare. Det oppfatter jeg som politisk manipulasjon siden både finans- og samferdselsminister måtte gi seg til slutt.

**3)** Myndighetene har (mot bedre viten)

## ANSATTE SVARER:

Statens vegvesen kan bli omdannet til statlig selskap hvis H, V, Krf og Frp vinner valget. Hva synes du om det?

### MÅLFRID HANNISDAL TEIGEN RÅDGIVER, STAVANGER

– En slik løsning kan gjøre at Statens vegvesen kan jobbe mer hensiktsmessig og effektivt enn i dag. I dag styres Statens vegvesen både på mål/indikatorer og føringer for enkeltprosjekter gjennom årlige budsjett. Det gir en svært kompleks styringsstruktur. Større fleksibilitet og forenkling i forhold til prioriteringer og gjennomføring, tror jeg vil kunne gi resultater.



### ARILD HAMRUM-NORDHEIM SJEFINGENIØR, STEINKJER

– Jeg er skeptisk til Statens vegvesen som statlig selskap. Vi kastes inn i en stor og ressurskrevende omorganiseringsprosess på et tidspunkt med signaler om økte rammer i NTP. I tillegg er fylkeskommunens skjebne uvis. Det har også betydning for hvordan vi løser våre oppgaver.



### JØRN SIMONSEN SEKSJONSSJEF, TROMSØ

– Et eventuelt statseid aksjeselskap vil på flere måter bli spennende og utfordrende. Noen av våre tjenesteytelser er lite egnet til å gi positive tall på bunnlinjen, for eksempel utekontroller. Skjer det håper vi på gode nok rammevilkår så blant annet trafikksikkerheten ivaretas godt.





Ut fra min erfaring har for eksempel Sverige alltid tilstrebet effektivitet og helhet i offentlige organisasjoners plan-legging og i rimelig grad sett ut til å ha oppnådd det. Dag Bjørnland



långe. Dag Bjørnland mener Sverige alltid har tilstrebet effektivitet og helhet i offentlige organisasjoners

bekjempet investeringsløft med påstander om at dette skulle være inflasjonsdrivende.

4) Finansieringsformene for investeringer i stamvegnettet ved bompengoordningen er lite effektive.

5) Tilgangen på kapital til infrastruktur er kunstig holdt nede og burde kunne økes vesentlig, for eksempel fra pensjonsfond utland ved hensiktsmessige låneformer og ordninger for tilbakebetaling av lån.

6) Planlegging av infrastrukturtiltak frem til anleggsstart tar alt for lang tid. Kritikken rammer også den interne planlegging i Statens vegvesen.

7) Infrastrukturtiltakene planlegges, bevilges og gjennomføres for parseller og ikke lengre sammenhengende strekninger.

**EGNET FOR AKSJESELSKAP.** – Noen av disse punktene ligger klart innenfor tiltak en organisasjonsmodell som aksjeselskapsformen er egnet for, andre kan ligge utenfor. Ineffektive planleggingsprosesser kan vel være et eksempel

på et emne som kan ligge både innenfor og utenfor selskapsformens domene, sier han.

Selv om regjeringen kan komme til å legge om driftsformene for Statens vegvesen, må Stortinget og dens transportkomité gå i seg selv og revurdere egen rolle fra beslutningsfatter og parsellåpner i detaljerte saker til strategisk premissleverandør. Hvis det blir regjeringsskifte, og den nye regjeringen tar tak i omorganisering av Statens vegvesen og ny rollefordeling mellom Storting, regjering og Statens vegvesen, kan det også være på høy tid med et oversyn over bilavgiftenes plassering under finanskomité og overføring til transportkomité, mener han.

–Jeg har i mange år etterlyst en ny grenseoppgang mellom de to stortingskomiteene. Jeg ønsker en eventuell ny regjering lykke til med et lenge tiltrengt opprydningsarbeid, sier professor Dag Bjørnland. ■

## DUELLEN:

# JA ELLER NEI?

De borgelige partiene vil omdanne Jernbaneverket og Statens vegvesen til statlige selskap hvis de vinner valget. Er det til fordel for trafikantene?



Anne Marit Bjørnflaten  
Stortingsrepresentant (AP)



Ingjerd Schou  
Stortingsrepresentant (H)

### HVEM DER?

**1** Vil det være en fordel for trafikantene i Norge å omdanne Statens vegvesen og Jernbaneverket til statlige selskaper?

Det viktigste for trafikantene er at vi fortsetter tidenes samferdselsløft for bedre veier og jernbane landet over. Jeg mener det ikke er formålstjenlig at vi bruker tid og ressurser på store interne omorganiseringer nå.

Absolutt! Slik vil vi i Norge kunne få mer effektive utbygginger, slik som man bl.a. ser at de har fått til i Sverige. Vi vil få mer vei og jernbane – raskere enn med dagens politikk.

**2** Hva mener du er det viktigste argumentet som taler for en slik omorganisering?

Det kan være et argument for omorganisering dersom regjering og Storting ikke finner balansen mellom politisk styring av samferdselssektoren på detaljnivå og å gi Statens vegvesen og Jernbaneverket nødvendig handlingsrom.

Selskapene vil kunne prioritere mer selv, drive mer effektivt og ta opp lån i den grad det er nødvendig. Statens vegvesen og Jernbaneverket må bli mer profesjonelle bygherrer med en friere og mer operativ stilling enn i dag.

**3** Hva mener du er det viktigste argumentet som taler mot en slik omorganisering?

Resultatene innen samferdselssektoren med store utbygginger, vedlikehold og mer effektiv bruk av pengene viser at vi er på rett vei. Det er lite klokt å stanse den positive utviklingen med store interne omorganiseringer.

At dagens regjering nekter å ta i bruk nye ideer og bedre løsninger.

**4** Hva skal til for at du skulle endre oppfatning?

Ap er alltid åpne for å vurdere nye måter å organisere samfunnet på. Blir resultatene på samferdselssektoren for svake er det et argument for å se på organiseringen.

Det er ikke mulig.

**5** Vil en omorganisering ha effekter som ikke merkes av trafikantene?

Jeg frykter at den viktigste effekten trafikantene ville merket er en mindre effektiv samferdselssektor fordi man ville brukt mye ressurser på selve omorganiseringen.

Trafikantene vil forhåpentligvis gradvis merke at tilbudet blir bedre, enten de reiser med bil, tog eller andre transportformer.

### INGER SIGRIDNES

RÅDGIVER/NTL-LEDER, ARENDAL

– NTL ønsker heller en sterk offentlig sektor, underlagt folkestyre, off.loven og medias kontroll. Privatisering gir handlingslammede politikere og et maktesløst folk, jf. Sør-Europa. For ansatte vil et regjeringsskifte også by på utfordringer for pensjonen og AFP.



### JOACHIM WEISSER

SENIORINGENIØR, STAVANGER

–Vanskelig spørsmål. Etatens hovedoppgaver er å videreutvikle transportinfrastrukturen. Hvis SVV blir statlig selskap er det sikkert en del potensial for å effektivisere. Kanskje og mer lønnsomt. Det er ikke alltid at lønnsomt eller effektivt er bedre for samfunnet.



### BEATE ELDRUP

SENIORRÅDGIVER, BERGEN

– Hvilke behov skal en slik omdanning løse? Vi har store forvaltningsoppgaver, veginvesteringer er ikke markedsbaserte, vegplanlegging ikke et produkt basert på bedriftsøkonomiske kriterier. Vi har lite inntekter. Vi bidrar til å nå samfunnspolitiske målsetninger. Det tilsier at instruksjonsmyndigheten ikke bør svekkes. Det gjør selskapsformen fremmed.



### JANNIKE HANSSEN

KONSULENT, STEINKJER

–Vi i Parat er skeptiske til forslaget. Ingen kan i dag si hva som blir resultatet av å omgjøre Statens vegvesen til et statlig AS. Vi anser dagens vegvesen som veldrevet og som leverer de tjenestene til samfunnet som Stortinget har bestilt. Vi er inne i en effektiviseringsprosess i dag som vil bidra til enda bedre bruk av våre ressurser.





# Lapper sammen budsjettet

Frøydis Fikke bruker gule lapper for å ha full kontroll på alt som kreves for å få Vegvesenets innspill til statsbudsjett vel i havn. Men til tross for at hun jobber med tall, liker Fikke best å flikke på tekst.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJON MICHELLE GIGI STOLTENBERG

I uke 31, mens andre nyter sommerens herligheter, er det arbeidsleier i Vegdirektoratet. Denne uka får ingen som jobber med budsjett ha ferie. Da må Frøydis og Økonomi og strategivdelingen sy sammen Vegvesenets innspill til statsbudsjett. Det tar sin tid, for det kan bli ganske mye omsøm før budsjettet er skreddersydd og kan leveres til departementet.

-Dette er nok den mest hektiske uka i året – da skal de siste brikkene på plass. Det hender det tårner seg med innspill og ting å huske på, så det gjelder å ha tunga rett i munnen. Denne uka gir et kick også. Det er lange dager der alle er på hugget, så det blir alt fra latter til frustrasjon, forklarer Frøydis

**EDDERKOPPEN.** Frøydis & co får inn grunnlagsdata fra hele etaten for å få oversikt over hvor mye penger som trengs til ulike tiltak. Behov, begrunnelser og prioriteringer er nøye beskrevet etter angitt oppskrift.

-Folk jobber veldig mye og leverer godt arbeid. De er serviceinnstilt og kommer med faglige betraktninger og innspill hvis vi lurte på noe. Dette gjør det motiverende å holde koken de krevende ukene budsjettarbeidet står på. Dessuten er det veldig spennende å få god innsikt i det som ligger bak prioriteringer og tiltak.

-Fredagen i uke 31 sendes det hele over til departementet. Tiden etter er også travel – da vil departementet og regjeringen ha supplerende informasjon før de presenterer statsbudsjett. I begynnelsen av oktober. Og så er det bare å brette opp armene på nytt og starte med budsjettet for 2015 i oktober!

-Statens vegvesen har faktisk fått tillit til å skrive budsjettet på vegne av departementet. Det er sjølsagt en fordel for oss at vi skriver teksten på våre premisser, men det er en forutsetning at vi formulerer oss riktig: Vi balanserer i et grenseland – mellom det som er faglig riktig og tilrådelig og hva vi vet er politisk akseptabelt.

**DIPLOMATEN.** Det er mange som ikke kan få det de ber om, og Frøydis må stadig inn i «forhandlinger» og diskusjoner. – Jeg bruker mine diplomatiske evner som best jeg kan. Når noen går i lås i hete diskusjoner prøver jeg å få en god dialog. Jeg beholder stort sett roen til tross for at det kan koke både ved pulten på møter, i

mailboksen og i hodet, sier Frøydis

**TEKSTBYGGEREN.** Frøydis har ei fartstid på 27 år i Vegdirektoratet. Hun startet på statistikk-kontoret der hun hadde full oversikt på antall, bredder og høyder og lengder på det meste av det Vegvesenet drev med. Siden har hun stort sett jobbet med tall, men det er teksten rundt tallene hun er mest interessert i.

-Da jeg gikk i første klasse hadde jeg en norsklærer som rettet med rødt i store mengder. Derfor har jeg alltid trodd at jeg var dårlig i norsk og hadde aldri lyst til å skrive stil på skolen. Men da jeg startet i Vegdirektoratet fikk jeg en positiv tilbakemelding på et notat jeg hadde skrevet av Terje Westlie. Han oppmuntret meg også til å skrive en artikkel til internbladet. Dette ble et vendepunkt for meg, og er noe av grunnen til at jeg i dag storkoser meg med å skrive om tekster og formuleringer til statsbudsjettet.

**KONTROLLFREAKEN.** Når en skal få et stort budsjett i boks er det viktig å ha et system som hindrer slinger i budsjettvælsen. Frøydis sitt viktigste styringssystem er gule lapper.

-Jeg er storforbruker av gule lapper og skriver alt opp der. Pulten min er ofte tapetsert med lapper, men jeg har orden i lappesystemet. I tillegg har jeg lagd et system på nett også. Jeg prøver å ikke være like kontrollfreak på hjemmebane da, men jeg har jo oversikt da, he he.

**KIRKEORGANIST.** Da hun var yngre tok Frøydis pianotimer i flere år og øvde flittig. Da hun var femten var hun så god at hun ble hyret som kirkeorganist på Kvaløya i Troms. Sammen med presten føyk hun

rundt til gudsforlatte steder for å spille i bryllup og begravelser. Etter noen år uten pianospill har hun nå børstet støv av piano-notene og tilbringer en kveld i ny og ned med Chopin og Beethoven. Hun spiller også trombone i korps – angivelig et lavterskeltilbud for seniorer preget av spilling på ølfestivaler og andre festlige lag.

**SPORTY.** Frøydis har en fortid på gyngende grunn som konkurransesvømmer. Hun har også vært midtbanespiller i fotball. Jentelaget startet hun sjøl på Kvaløya – hun syklet rundt og banket på dører for å verve medspillere og hyret inn broren som trener. Med snart tretti års fartstid i etaten har Frøydis også flydd mye rundt på diverse idrettsarrangementer. I sin glanstid spilte hun til og med på herrelaget i fotball. Alle som kjenner Frøydis vet også at hun også er et muntert innslag i selskaplivet og ikke minst danseløve. Så seriøs er hun at hun i følge sikre kilder har investert i dansesko fra en spesialforretning. Og kanskje var det nettopp på dansegulvet hun fant takten med vegvesenmannen hun giftet seg med? ■

”Jeg beholder stort sett roen – til tross for at det kan koke både pulten, på møter, i mailboksen og i hodet.

## TEGN TERJE:

### Frøydis Fikke tegner vegdirektøren

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

#### DOMMEN:

Ha - her sitter jeg godt på pengesekken. Tegnet med en sikker og økonomisk strek!



## FAKTA:

Frøydis Fikke gjorde sin entré i Bærum i 1963, men som datter til en kraftverkkar flyttet hun mye rundt i oppveksten: Hun trådte sine barnesko både i Sørumsand, Tydal i Sør-Trøndelag og Tromsø. Etter gymnaset fløy hun av sted og landet i Paris som au pair. Deretter studerte hun skipsfartsøkonomi i to år i Kristiansand, hvor hun også tok statistikkfag på si. Dette førte Frøydis til hennes første jobb – på statistikk-kontoret i Vegdirektoratet – og Vegdirektoratet har vært hennes arbeidsplass i 27 år.

Fra 1995 jobbet Frøydis med årsmeldinger og var med å utvikle et informasjonssystem for ledere. I 1997 tok hun en bachelor i økonomi på BI. Året etter gikk hun på Norges Markedshøyskole samtidig med barselpermisjon. Fra 1997 jobbet Frøydis med budsjett- og styringsoppgaver fram til 2002. Innimellom tok hun første del av masterprogrammet på BI. Fra 2003 jobbet hun med styrings- og stabsoppgaver. Fra 2008 til 2010 byttet hun tall med folk og jobbet med HR. Da var blant annet med på omorganiseringa i 2010 og jobbet i stab for HR og administrasjons direktøren fra 2010. Men da det ble ledig en stilling Strategi og økonomiavdelingen i 2011 meldte hun overgang. Der koordinerer hun arbeidet med statsbudsjettet - og har også tatt andre del av masterprogrammet.

## Tre kollegaer om Frøydis:

Frøydis er veldig hyggelig, flink, god humoristisk sans, sosial, sprek og glad i å danse.

**GRETHE O HANSEN**

Vi setter stor pris på å jobbe sammen med Frøydis på Budsjett- og rapporteringsseksjonen

**STEIN ROGER NILSSEN**

Frøydis er lett og hyggelig å samarbeide med og er ekstremt kvalitetsbevisst i forhold til oppgavene hun har ansvar for.

**TERJE WESTLIE**













Vi har gjort vårt beste for at Hardangerbrua ikkje skal bli eit for prangande uroelement i det vakre landskapet. Helge Eidsnes, regionvegsjef

# Pikene på broen

Målarstykket «Pikene på broen» innvarsla i 1901 ein ny epoke for kunstnaren Edvard Munch. Desse jentene var med då ein ny samferdslepoke blei innleia under opninga av Hardangerbrua.

TEKST GEIR BREKKE FOTO KNUT OPEIDE

«Dette er ingeniørkunst av fremste sort, sa statsråd Liv Signe Navarsete då ho opna Hardangerbrua 17.august.

**STORSLÅTT SYN.** Statens vegvesen har siste tida fått talrike tilbakemeldingar frå trafikantane om det storslåtte synet som møter dei på den nye fjordvegen mellom Vallavik og Bu. Og mange fleire enn pårekna har teke turen, sidan dette har vore ein ny omkøyringsveg for E16 mellom aust og vest dei siste vekene.

**VAKRASTE VEGEN.** – Eit fantastisk anlegg, sa fylkesordførar Tom Christer Nilsen før han i begeistring gjekk over til sang – som hyllest til dei som har bygd Hardangerbrua.

Tilsvarande takketale kom frå ordførar Hans Petter Thorbjørnsen i Ulvik, som meinte at ruta over Hardangerbrua ikkje berre er det kortaste, men også den vakraste vegen mellom Bergen og Oslo.

**STOLT SJEF.** Regionvegsjef Helge Eidsnes la ikkje skjul på at han er stolt over byggverket på vegne av Statens vegvesen.

– Eit for oss spektakulært bruanlegg er fullbyrda. Vi har gjort vårt beste for at Hardangerbrua ikkje skal bli eit for prangande uroelement i det vakre landskapet. Flink planleggjarar, konstruktørar og arkitekter har tenkt gode tankar om bygging av brua og tunnelanlegga. Dei har og utnytta eigenskapane til byggjematerialeane slik at vi i dag kan presentera eit smykke til teneste for ein effektiv transport.

Eidsnes viste til at fargevalet på brua

henter inspirasjon frå soloppgangen og fjordlandskapet.

**UTOVER «NORMALEN».** Dette var også tema for intervjuet programleiar Arne Hjeltnes hadde med arkitekt Pål Jørgensen frå Forum arkitekter i Bergen. Han peikte på at bruprosjektet tek til godt inne i tunnelane på baa sider av fjorden. Difor gjorde han framlegg om løfting av tunnelhøgda siste 100 metrane i Vallavik frå 6 til 23 meter. Tilsvarande prinsipppløysing er gjort i munninga av Butunnelen. Slik møter trafikanten brutårna og fjordlandskapet på ein heilt annan måte enn i konvensjonelle tunnelar, bygde etter tunnelnormalane til etaten. Og Statens vegvesen har følgd arkitekten sine råd, og gjort hans løysingar til etaten sine, til glede og entusiasme for trafikantane gjennom Indre Hardanger. ■

## FAKTA: Hardangerbrua

Byggeperiode:	2009-2013
Planlegging, prosjektering og byggeleing:	Statens vegvesen
Arkitekt:	Forum arkitekter
Hovudentreprenørar:	AF Gruppen (veg og tunnel) Veidekke (betong) MTHøgggaard (stål) KB Electrotech (elektro)
Kostnad:	2.567 mill. (2013-verdi)
Hovudspenn:	1310 meter
Tårnhøgde:	202,5 meter
Tunnellengde:	2,7 kilometer



# LAMBORGHINI RULLER NORSK VEGMUSEUM

- Jeg synes det er en glede å dele samlinga mi med andre, sier Harald Skjøldt. Lamborghini-elskeren, som vant den gjeveste prisen under bilprodusentens 50-års jubileum i Bologna, låner nå ut bilene sine til Vegmuséet.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**H**arald Skjøldt fra Oslo har vært bilinteressert hele livet. Han har hatt alt fra Porsche til Ferrari, men det er Lamborghini som hjertet hans banker mest for. Ja, det banker så hardt at han har sju unike Lamborghini-er i garasjen som bare er produsert i litt over hundre eksemplarer. Som landets største samler og leder av Lamborghini klubb har Vegmuséet engasjert ham som prosjektleder for utstillinga «Linjer og landskap» som åpner 14. september.

**KUNSTVERK.** – Det er noe veldig spesielt med Lamborghini. Den er ikke bare en bil, den er et kunstverk, sprekere, mer spektakulær og avansert enn noen andre, sier den tidligere flymekanikeren Harald Skjøldt med stjerner i øynene. I Oslo har han forvandlet garasjen til et bilmuseum der sju nypolerte Lamborghini-er skinner om kapp. Ja, han har til og med fått lagd en sofa med Lamborghini-seter.

**SPREK 50-ÅRING.** Ferruccio Lamborghini tjenestegjorde som mekaniker på krigsmateriell under krigen som gikk over til egen traktorproduksjon da krigen var over. Lamborghini hadde sjøl en Ferrari han ikke var fornøyd med og klagde på kløtsjen til Enzo Ferrari. Ferrari ba ham reise hjem og kjøre traktoren sin, siden han tydeligvis ikke mestret å kjøre sportsbiler. Siden kløtsjen i Ferrarien var fra samme kløtsjproducent som i traktoren, demonterte han denne, fant en reservedel, og satte den i Ferrarien som da fungerte godt. Så, i 1963 bygde han like godt sin egen sportsbil: En Lamborghini 350 GT som også Skjøldt har i samlinga si.

**VANT DEN JEVESTE PRISEN.** Det er femten-tjue år siden Skjøldt bestemte seg for å anskaffe seg en av hver av toppmodellene til Lamborghini, og siden restaurerte de tilbake til 100% original stand. Da bilfabrikken skulle feire 50-års jubileum i vår var sjøl-sagt Skjøldt på plass. Og ikke med hvilken som helst bil, men med en Lamborghini Miura fra 1969, som har tilhørt Frank Sinatra med originalt nøkkelknippe og brukermanual. Den kjørte han fra Oslo til fabrikken i

Bologna, og derfra i kortesje med 350 andre Lamborghini-er tur/retur Roma.

Bilen hans ble kåret til «Best of show» av 350 utstilte biler på Lamborghini-ens 50 års jubileum Concorso di Eleganza 2013, som er fremste premiering av norsk bil. Den stolte vinneren fikk kjøre mellom dresser og damaskduker opp på scena på galla middagen med 1200 mennesker, og rullet ned igjen med en gedigen pokal i bagasjen. Men ikke nok med det: Direktøren for Lamborghini spurte om han hadde noen spesielle ønsker.

– Jeg fortalte at vi skulle ha utstilling på Vegmuséet, og at vi manglet deres nyeste modell Lamborghini Aventador. Og nå får vi faktisk låne en fra Italia til åpninga av utstillinga, sier Skjøldt fornøyd.

**BESTE I EUROPA.** Det var museumsdirektør Geir Stormbringer som hadde idéen til denne utstillinga der 18 av Lamborghini-ens fineste modeller skal vises sammen med spektakulære veger.

– Dette kommer utrolig nok til å bli den beste Lamborghini-utstillinga i Europa noensinne. Vi skal vise 18 unike modeller. Ikke en gang på Lamborghini-ens museum i Bologna kan de skilte med et så stort spenn og tidsdype, sier en engasjert Stormbringer.

**TO SIDER AV SAMME SAK.** Med utstillinga vil han vise at biler og veger er to sider av samme sak. Både bygging av vakre veger og biler lages av ingeniører og formgiver, og det ligger lidenskap og kreativitet i bunnen.

– Lamborghini-ens bilhistorie og vår nye veghistorie er like gamle. I likhet med biler har også vegarkitektur utviklet seg. Mjøsbua ser ut som en Lada, mens den nye Hardangerbrua er mer i Ferrari-klassen. Dette ønsker vi å vise publikum ved å koble vakre biler til spektakulære vegmiljøer med sitater fra Vegvesenets landskapsarkitekter, ingeniører og kolleger fra andre fagmiljøer. Dette vil gjøre opplevelsen mer berikende for de bilinteresserte – de får med like mye veg som bil, påpeker Stormbringer. ■

**LAMBORGHINI-LIDENSKAP:** Harald Skjøldt har en unik samling med Lamborghini-er som han låner ut til Vegmuséets utstilling som åpner 14. september.





# INN PÅ



## – VELDIG MANGE SOM MENER SITT

– Det har vært interessant å se hvor mange som er med å avgjøre hvordan en veg skal bli, sier Tea Draganovic etter at fem ingeniørskolestudenter har utredet en gang- og sykkelvegforbindelse mellom Fredrikstad og Hvaler.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**D**a de satte i gang med bacheloroppgaven, fordelte de arbeidet slik de hadde lært. Men det mest krevende var slett ikke knyttet til teknisk utforming og økonomi, derimot at de måtte snakke med svært mange mennesker for å få et bilde av hva som var mulig å få til.

– Det er ikke lett å planlegge, vi har sett hvor mange hensyn man må ta, hvor mange personer som mener sitt og som setter rammer, og det før vi i det hele tatt går på de fysiske forholdene, sier Amir Hasic.

De fem synes ikke involvering er overdrevet, men kanskje rammesettingen. «Alle» er opptatt av høye mål innen miljøtilpassing av vegger.

**KUN FOR BILER.** Hvalerøyene har rundt 4000 innbyggere, men sommerstid øker befolkningen til 36.000. All transport går på fylkesveg 108 fra Fredrikstad sentrum til kommunesenteret Skjærhalden. Vegen, bruene og den 3,7km lange Hvalertunnelen er kun egnet for biler. Gang og sykkelveg finnes ikke. Sommerstid er sykling en noe risikoutsatt øvelse, i tunnelen er sykling endog forbudt.

**GOD HJELP.** Nå er Statens vegvesen og Hvaler kommune enige om å bygge en gang- og sykkelveg. Planarbeidet er så vidt kommet i gang, og har fått god hjelp av de fem ingeniørfagstudentene.

– Oppgaven vi fikk fra Statens vegvesen var å finne den beste løsningen, og

det var sammensatt. Det var veldig nyttig å anvende teorien vi har lært på et slikt prosjekt, sier Alen Kulaglic.

– Skal vi finne en løsning krever det kunnskap om for eksempel terrenget i planområdet, trafikkmonster, ulykkesdata, fremkommelighet, lokalsentra, trivsel og kostnader, forteller Elisabeth Kolbjørnsvik.

**PRIORITET.** Studentene har kommet frem til at første prioritet er å få bygd gang- og sykkelveg et par kilometer til hver side av en barneskole inntil strekningen. I dag kjøres nesten alle elevene, langt flere vil kunne gå eller sykle.

Behovet er helt annerledes der fylkesvegen går på en noen kilometer lang værutsatt sjøfylling ved kommunegrensen mellom Fredrikstad og Hvaler. Dette partiet mener studentene kan egne seg for en gang/sykkelveg som kun driftes sommerstid.

**NYTTIGE OPPDAGELSER.** Studentene har også sett på miljømessige forhold, behov for å ha gang/sykkelvegen sammenhengende på en side for å unngå kryssinger, og kommet til at det ikke er å anbefale.

– Studentene har gjort noen nyttige oppdagelser, og vi kommer til å bruke dette i planleggingen av en gang/sykkelveg langs fv 108, sier Beate Myklevoll som har vært studentenes kontakt med Statens vegvesen. ■



**OVERRASKET:** De er overrasket over premissetingen men ikke involveringen, de fem studentene som har utredet gang/sykkelveg langs fv 108 for Vegvesenet. Foran studentenes prosjektleder Tea Draganovic og deres kontakt i Vegvesenet, Beate Myklevoll. Bak Elisabeth Kolbjørnsvik, Jamal Haghighi, Amir Hasic og Alen Kulaglic.





## STEDET:

**HELGEN** i Nome kommune i Telemark, sør for Ulefoss. I Norske Gaardnavne, uttales / hælja/. Navn sammensatt av norrønt adjektiv heilag 'hellig' og hunkjønnord vin 'naturlig eng, beite'. Trolig sammenheng med hedensk gudsyndyrkelse. I SSR fins Helgen som bruksnavn, navn på skole og kirke, og Helgja som grendeavn og bruksnavn, sier Line Lysaker Heinesen, hos stedsnavntjenesten for Østlandet og Agderfylkene. (Foto: Kjell Wold)

## QUIZ:

# 20 spørsmål

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



**SPØRSMÅL 4:** Et av flere nedleggelsestruede fergesteder på E39. Hvor mange er det? (Foto: Håkon Aurlien)

- |  |  |  |
|--|--|--|
| <b>1</b> Hvilken kjent idrettsmann fronter Vegvesenets kampanje for bedre samspill mellom syklistene og bilistene? | <b>8</b> Etter ekstremværet i 2012 ble rør og stikkrenner på Buskerud-veger oppdimensjonert. Hvor mange av vegene ble stengt i årets storflom? | <b>15</b> Hvor mange samferdselsministre har Norge hatt siden 1945?                      |
| <b>2</b> Hvor mye kortere blir rv. 7 Oslo – Bergen når den nye vegen fra Sokna – Ørgenvika åpnes?                  | <b>9</b> Hvor mye koster det Folldal kommune å ha en 42 meter lang reservebru ca ett år?   | <b>16</b> Hvor ligger stedet Andopen?  |
| <b>3</b> Hvor mange trafikkoperatører er ansatt ved Vegvesenets «vegtrafikksentraler»?                             | <b>10</b> Hvor ligger Vegvesenets hovedlager for reservebruvirksomheten?   | <b>17</b> Hvilket bilmerke kom først med forhjulstrekk, og har det fortsatt?             |
| <b>4</b> Hvor mange fergesamband må erstattes med bruer/ tunneler for å realisere Ferjefri E39?                    | <b>11</b> Hvor mange mil riks- og fylkesveger er det i Hedmark?  | <b>18</b> Hvilken VW-modell markerte overgangen fra bakhjulstrukket til forhjulstrukket? |
| <b>5</b> Hvilket riksvegferjesamband i Norge har størst biltrafikk?  | <b>12</b> Hvor ønsker Statens vegvesen å låse fast utenlandske kjøretøy som stanses pga alvorlige tekniske feil?                               | <b>19</b> Har vogntog lengre eller kortere bremselengde enn personbiler?                 |
| <b>6</b> Hva er den samlede lengde på det offentlige norske vegnettet?   | <b>13</b> Hvilken periode hadde ifølge veteraner i Veggen og vi nr 6 den organisering som ga mest veg for pengene?                             | <b>20</b> Hvem vant «Fagpressens fotopris» for 2013 med et bilde av Hardangerbrua?       |
| <b>7</b> Hvor lang er Kystriksveien, fv. 17 fra Bodø til Steinkjær?  | <b>14</b> Hvilken lov lå til grunn for vegplanlegging i Norge før 1995?  |  |

### SVARENE PÅ QUIZEN:

1 Tor Hushovd 2 20 kilometer 3 120 4 7 strekninger 5 Moss - Horten 6 93 650 km 7 Ca 650 km 8 Ingen 9 ca 1,5 mill 10 utenfor Bjørkelangen i Akershus 11 ca 470, derav 400 mill fylkesveier 12 E6 ved Svinestund 13 1980-95 14 Vegloven 15 29 16 I Lotølen 17 Citroen, 1934 18 K70, 1970 19 Lengre 20 Geir Brekke, for bildet som sto på trykk i Veggen og vi i november 2012.



## Unormal overskilting III

150

Denne skiltkombinasjonen står rett inntil Hafersfjordvegen i Stavanger, tvers over for monumentet «Sverd i fjell» og kan nok virke noe overveldende. Vegvesenets skiltnormal (Håndbok 050) påpeker at trafikkskiltene plassering har avgjørende betydning for trafikantenes mulighet til å se, oppfatte og reagere på skiltene. Derfor skal det normalt være maksimalt to hovedskilt på en stolpe og helst 50 meter mellom hvert skilt. -I vegkryss kan være nødvendig å plassere skilt noe nærmere hverandre, men det får være måte på, uttaler den unormale jury. (Foto: Håkon Aurlien)

## I HANSKEROMMET:

### Svein Kåre Strøm

Jobber på Midtre Hålogaland, Narvik Styrer planplanprosesser til store og små prosjekt



### 1 Mon tro hva du har i hanskerommet?

Der er det vognkortet, to refleksvester og et servicehefte. Og hanskerommet har jeg i en gammel Subaru Forrester. Den fungerer veldig bra, særlig på dårlig vinterføre.

### 2 Hva gjør en narviking i fritida?

Ja, da restaurer jeg et gammelt gårdsbruk. Også driver jeg med sportsfiske, og her oppe er det jo torsk og sei vi får på kroken. Det er kona mi som tilbereder den, jeg har ingen ting å gjøre på kjøkkenet utenom å rydde opp, men det er til gjengjeld min jobb. Barnebarn har jeg også som jeg styrer litt med. Dessuten er jeg glad i å gå turer i marka, så det er ingen fritidsproblemer.

### 3 Hvordan er Vegvesenet som arbeidsplass?

Jeg har vært her i 12 år og har ellers jobbet i kommunen og på Ingeniørhøgskolen. Men Statens vegvesen er utvilsomt den beste arbeidsplassen jeg har hatt – her er alt på stell med rettinger og plikter. Vi har interessante arbeidsoppgaver, et veldig bra miljø og mye humor her på avdelinga mi. Av og til har vi også faglig sosiale turer – vi har både sett på Nasjonale turistveger, som virkelig er verdt og sjå, og Skulptur landskap Nordland - der hver kommune har et kunstverk.

# 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**  
**MICHELLE GIGI STOLTERBERG**  
Mobil: 930 82 787  
michelle.stoltenberg@vegvesen.no

### ABONNEMENT:

Wenche Jensen, tlf. 22 07 36 64  
wenche.jensen@vegvesen.no  
eller veggenogvi@vegvesen.no  
Vegvesen.no/Om oss, Media/Veggen og vi



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 27. august kl. 13.00.**  
**Neste utgave kommer 26. september 2013.**



Trykk