



EKS-MILJØVERNMINISTER THORBJØRN BERNTSEN OM PLAN- OG BYGNINGSLOVEN:

## ”Slik systemet med innsigelsler ser ut til å fungere i dag går det klart for tregt

Thorbjørn Berntsen var saksordfører da endringene i Plan- og bygningsloven ble behandlet i Stortinget på slutten av 1980-tallet. Noen år senere ble han miljøvernminister. Nå deler han sine tanker om hvordan loven har virket, og virker.



**Sidene 18–21**

SIDE

4

**VEGTILSYNET:**

Vegtilsynet ser på hendingane i Oslofjord- og Gudvanga-tunnelen.

SIDE

6

**MILJØ:**

Et sykkelveg-prosjekt er forsøksanlegg for energi-regnskap.

SIDE

10

**HANDLINGS-PROGRAM:**

Vil utbedre 200 tunneler de neste fire årene.

SIDE

26

**TUNNEL-BRANN:**

– Vi fikk livet i gave, sier Laila og Einar Morland.



### NAF MER ENN BIL

Norges Automobilforbund er ikke lenger bare for bilen, de vil ha gode forhold for alle trafikanter. I sitt 89. år har NAF endret formålsparagraf. Nå skal landets største medlemsorganisasjon jobbe for medlemmenes behov som trafikanter. –En naturlig endring for NAF enstemmig vedtatt på årets landsmøte, sier adm.dir Stig Skjøstad. (Foto: NAF)

### SETETREKK PÅ SYKLANE

Torsdag 19.september fekk studentar ved Høgskulen i Sogndal og universitetet i Stavanger setetrekk på syklane sine med bodskapen om å dele vegen. –Det var overraskande positiv ungdom, seier Sissel Nondal som er inspektør ved Sogndal trafikkstasjon. (Foto: Statens vegvesen)



## LEDER:

Folkets vel skal være den høyeste lov.  
Marcus Tullius Cicero

# Planlegging

«**D**en 25. mars 1988 la Miljøverndepartementet frem en tilråding for Stortinget. Bakgrunnen for tilrådingen var den nye plan- og bygningsloven som var kommet tre år i forveien. «Det er lagt stor vekt på at den nye loven skal bli et godt praktisk redskap for overordnet helhetsplanlegging under folkevalgt styring», heter det i tilrådingen. I proposisjonen som ble lagt frem på vårparten 1988 tok Miljøverndepartementet til orde for «bedre samordning på en del viktige områder, det gjelder forholdet til landbrukslovgivningen, venelovgivning og vegloven». Departementet skriver i avslutningen av proposisjonens innledning følgende: «De forslag som legges frem her, vil gi ytterligere forenkling og samtidig gjøre planleggingsystemet smidigere».

**En av dem som for 25 år siden jobbet** tett med denne proposisjonen på Stortinget var Thorbjørn Berntsen (Ap). Han var saksordfører da saken ble behandlet. Han møtte lovverket igjen da han noen år senere ble innsatt som miljøvernminister, en post han hadde i syv år på 1990-tallet. Berntsen har altså hatt både det lovgivende og det utøvende perspektivet til loven.

**I denne utgaven** av Veggen og vi gir han sine vurderinger av hvordan loven har fungert, og fungerer. Selv om den pensjonerte politikeren tar sine forbehold, er det interessant å lese hans betraktninger. Som sagt, intensjonen var at den nye loven skulle «gi ytterligere forenkling og samtidig gjøre planleggingsystemet smidigere». Men ble det slik?

**Den siste tiden** har en rekke personer hatt sterke meninger om planleggingstiden for vegprosjekter. Gjennomgangstonen har vært at det tar unødvendig lang tid gjennom en tungvint prosess. Berntsen gir sin støtte til prinsippet om innsigelsesrett. Det er viktig å sikre lokaldemokratiets stemme i de store veiprojektene, mener han.

**Samtidig, på direkte spørsmål** om han mener intensjonen om forenkling og smidighet har blitt innfridd, svarer Berntsen: «Med forbehold (...) tyder mye på at så ikke har skjedd».

**Berntsen er nok her på linje** med en rekke andre, både politikere og andre, som skal ta stilling til dagens system. På den ene siden er man fortvilet over sendrektheten. På den andre siden vil man gjerne støtte prinsippene om medbestemmelse og innsigelser. Men hva gjør man da, ettersom disse to tingene henger sammen og i tilsynelatende virker mot hverandre?

**Ettersom det som fremstår** som en flaskehals samtidig inneholder et viktig demokratisk prinsipp, er det vanskelig å ty til den kjappe løsningen som ville være å forkaste prinsippet. De forslagene som den siste tiden er lansert fra både politisk og faglig hold bærer bud om at man har balansert viktige prinsipper mot behovet for og tiltak som har som intensjon å sørge for mer effektiv planlegging. Det blir spennende fremover å se om resultatene samsvarer med intensjonene.

Mark S. Berger  
Ansvarlig redaktør



## FØR OG NÅ:



## SAGT I SOSIALE MEDIER:

1. delveien @delveien 23 t

Statens Vegvesen @presserom har hørt på @SLF\_Oslo og spandert en bøtte asfalt. Ring 3 v/Domus Atletica. [pic.twitter.com/IKWEKAmY9Y](https://pic.twitter.com/IKWEKAmY9Y)

Kim-André Åsheim @kim\_andre 17. sep Har et forslag til Statens vegvesen: Slutt å tull med sykkel dager og bruk heller ressursene på å bygge sykkelveier. <http://www.osloby.no/nyheter/Sykel>

Andreas Gustavsen @AndreasGustavs6 16. sep Jeg ønsker aldri å treffe deg, men har et stort ønske om å se deg! Derfor ber jeg deg om å bruke refleks. Hiilen oss bak rattet #Statensvegvesen

NRK Hordaland @nrkhordaland 18. sep Slik kan nye E16 bli sjåande ut: I dag legg vegvesenet fram fem ulike konsept for ny veg og bane mellom Voss o... <http://bit.ly/188vpEE>

Jo Brenden @JoBrenden1 13. sep Dagens lærdom fra norsk byråkrati; EU-kontroll av norske biler kan IKKE foretas innenfor EU. Vegvesenet har heller ingen begrunnelse.



### VEGBILDET:

## KOLOSS TIL FJELL-SPRENGNINGSMUSEET

Norsk fjellsprenningsmuseum, som er en del av Norsk vegmuseum på Lillehammer, er kjent for å vise fram store og tunge maskiner brukt til tunnel- og sprengningsarbeid. Men de fleste maskinene blir likevel bare småtasser sammenlignet med hva som kommer dit nå, en 13 meter høy, 7 meter lang og over 6 meter bred gravemaskin fra ilmenittgruveanlegget til Titania A/S ved Hauge i Rogaland. I løpet av september vil den 218 tonn tunge gravemaskinen bli flyttet til samlingen på museet. Den vil da bli en av Norges største og tyngste museumsgjenstander. Personen på bildet er prosjektleder for flyttingen, Jarle Gausen. (Foto: Åsmund J. Sletten)

## Brubygging i Kåfjord

◀ 1943

2013 ▶

70 år skiller disse to bildene, fra Kåfjord i Alta. I 1943 brukte den tyske marine fjorden som base for slagskipet Tirpitz. Etter at det ble skadd i et bombeangrep kom verkstedarbeidere opp med skipet som vises i bakgrunnen. Ingeniørtropper satte opp en bru over det nesten sluttede naturlige sundet og brua sees bak slagskipet. Brua ble ødelagt under den tyske evakueringen av Finnmark høsten 1944, Tirpitz ble senket etter at det var flyttet til Tromsø. Nå er en ny bru under bygging samme sted. Den østerrikske entreprenøren er gått over ende men brua er nesten ferdig og åpnes i høst. (Foto: Fra Tirpitz museum (t.v.). Håkon Aurlien (t.h.))





## BEDRE E18-FLYT

Trafikkavviklingen forbi anleggsarbeidet på E18 Gulli-Langåker i Vestfold går nå bedre. Om et år er den nye motorvegen ferdig. –Jeg får tilbakemeldinger på og vi mener å merke at trafikkavviklingen på strekningen går bedre nå. Hastigheten har økt noe, men det har vært færre ulykker der biler blir påkjørt bakfra, sier prosjektleder Steinar Aspen. (Foto: Jorun Sætre)

**V**egtilsynet, som ligg på Voss, skal sjå om Statens vegvesen sine system rundt sikkerheitsarbeidet med riksvegar er gode nok. Seinare skal og fylkes- og kommunale vegar under lupa.

**IKKJE GOD NOK KONTROLL.** Vegtilsynet er ferdige med tre tilsyn, eit par er på gang og fleire står på planen. Det første tilsynet var på kvalitetssystemet til etaten. Direktør for Vegtilsynet Trude Tronerud Andersen seier at mykje godt arbeid vert gjort, men at det er sær viktig å få på plass ein heil versjon 1 og samordne med handbøker og anna styrande dokumentasjon.

–Vi synes til dømes at det er uheldig at det ikkje er satt tydelege mål for kva ein skal oppnå med dei enkelte prosessane. Vi har sett at det både er manglande kontroll og avvik mellom praksis og prosedyrar. I tillegg kan det vere vanskeleg å finne krav til korleis ting skal vere. Noko står i handbøker, noko på intranettet. Dette gir ikkje god nok kontroll, meiner ho.

**TILSYN MED TUNNELAR.** Vegtilsynet har og høve til å sjå på system for å redusere risiko i enkeltsaker. Hendingane i Oslofjord- og Gudvangatunnelen og EU sine sikkerheitskrav til tunnelar, som må vere på plass i 2019, gjer at tunnelar no står på tilsynsprogrammet. – Vår rolle er å hjelpe Vegvesenet til å bli

betre på «føre var». Dei er gode på etterarbeid når ei ulykke først har skjedd. Neste år vil vi sjå nærare på om krav i EU sin tunnelforskrift vert følgt. Vi vil mellom anna sjå om dei lagar analyser for risiko og sikrar det lågast tillatte sikkerheitsnivået.

**VURDERAR FORSKRIFT.** I motsetning til dei andre transportetatane har ikkje Statens vegvesen hatt formelle krav til sikkerheitsstyringa si gjennom ei forskrift eller ISO-sertifisering.

– Eg er forundra over at Vegvesenet ikkje har tydelege krav til dømes for å gjere risikovurderingar. Korkje vegsikkerheitsforskriften, veglova eller handbok 017 set krav til å gjere risikovurderingar. Vi vonar

at ei etterlengta handbok i sikkerheitsstyring kan sette krav til det, seier Tronerud Andersen. Vegtilsynet skal no sjå nærare på konsekvensane ved å innføre ein forskrift om sikkerheitsstyring i Vegvesenet.

## ISO-STANDARD FOR SIKKER FRAKT.

Tronerud Andersen fortel at Vegtilsynet har tatt initiativ til å innføre ein ISO-standard i Noreg. Den skal hjelpe dei som driv transportfirma til å tenkje trafikktrykkleik frå A til Å.

–Vi meiner at Statens vegvesen til dømes berre bør kjøpe transporttenester frå firma som er ISO-sertifisert når det kjem på plass.

## Eit år med

# vegtilsynet

Trude Tronerud Andersen kan sjå tilbake på ein travel start som sjef for Vegtilsynet. Ho har gjort alt frå å velge folk og fargar til å kikke Vegvesenet i korta.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

» Vår rolle er å hjelpe Vegvesenet til å bli betre på «føre var».

Trude Tronerud Andersen, Vegtilsynet

## TRAFIKKSIKKERHET:

FOTO KNUT OPEIDE

### Nye dekkregler for tunge kjøretøy

Fra 15. november til 31. mars må alle motorvogner med tillatt totalvekt over 3 500 kg ha vinterdekk. Kravet gjelder ikke løfteaksel. Vinterdekk kan være piggedekk eller såkalte friksjonsdekk uten pigger.

For kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 er det krav om dekk med minst 5 mm mønsterdybde fra 15. oktober i Nordland, Troms og Finnmark, og fra 1. november i resten av landet. Kravet gjelder både motorvogn og tilhenger. Gebyret for å kjøre med for lav mønsterdybde er 750 kr per dekk. Et liknende gebyr vil også innføres for manglende vinterdekk. Mer info på [vegvesen.no/tungebildekk](http://vegvesen.no/tungebildekk)



## VEGDATA:

### Frigir enorme mengder vegdata

Statens vegvesen ble tidligere i år kåret til Norges mest åpne offentlige etat. Nå frigir etaten alle data over det offentlige vegnettet.

Vegdata er viktige elementer i trykte kart og i bakgrunnskart på internett, og brukes i stadig større grad, blant annet i forbindelse med transportplanlegging, bilnavigasjon, samfunnsplanlegging, vegvedlikehold og adressekart.

FAKTA

4

Bud er gitt på omfattende utbedringer av E16 i Skulestadmo ved Voss. Budene varierer fra 50,5 millioner kroner til 60,7 millioner kroner.



ENKELT, MEN EFFEKTIVT

Rektor ved Røren skole i Hokksund i Buskerud, Anne Lise Holth, har sendt Veggen og vi et bilde fra skoleområdet. Det forteller at enkle og uortodokse tiltak også kan være effektive selv om det ikke behøver å koste så mye eller kreve store utredninger. (Foto: Anne Lise Holth)

**MÅ OPERERE UAVHENGIG.** Mange røyster har vore kritiske til å ha eit vegtilsyn som ligg under Statens vegvesen. Vegtilsynssjefen har høyrte mykje om den berømte bukken som skulle passe havresekken.

- Høgre har vore tydelege på at dei vil ha eit uavhengig tilsyn med tydeleg krav til kva ein sikker veg er. Det same vil KrF og Venstre, medan FrP har teke til orde for eit samferdsletilsyn. Eg er spent på om vi no vil bli heilt uavhengig, noko som vil gi oss betre legitimitet hos utanforståande. Vi vel uansett ut sakar og tilsyn som om vi var uavhengige. Vegdirektøren kan ikkje legge lokk på saker, og alle våre rapportar er offentlege, understrekar Tronerud Andersen.

**NYTTIG NETTVERK.** Dei tilsette har og brukt ein del tid på å lære av andre og bygge nettverk med Havarikommisjonen, Riksrevisjonen og Jernbanetilsynet. Dei har og hatt god kontakt med petroleumsindustrien som er i førarsetet når det gjeld sikkerheitsstyring.

-Det har vore omfattande arbeid frå starten av. Det er mykje å sette seg inn i og ting må modnast. Men det er utruleg kjekt og god stemning her med mykje engasjement og ståpåvilje, seier tilsynssjefen.

et



TEKST KJELL SOLEM

Fra andre land har lignende datasett hatt stor verdi for innovasjon og nyskaping for blant andre kommersielle aktører.

Skanner du denne QR-koden med smart-telefonen din kan du selv ta en titt på mulighetene i kartdatabasen til Vegvesenet.



**FRIGJØR KART:** Vegvesenet frigjør alle data over det offentlige vegnettet.

TRAFIKKSIKKERHET:



**SIKRERE TRANSPORT:** Den nye ISO-standarden gjør at en for eksempel kan stille sikkerhetskrav i anbudskonkurranser ved kjøp av transport-tjenester.

Ny ISO-standards på vei

I starten på oktober innføres en ny internasjonal standard på trafiksikkerhet i Norge (NS-ISO 39001). Dette er et system som blant annet vil gi sikrere transport av folk og varer.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO KNUT OPEIDE

**F**øreropplæring og vegstandard er stadig under lupen for å gjøre trafikken sikrere. Men også et sikkerhetssystem kan spare liv: Nå kommer en ny ISO-standards som gir bedrifter og organisasjoner et system som beskriver kvalitet og krav for sikkerhetsstyring i vegtrafikken. De som tar i bruk dette kan stille sikkerhetskrav i anbudskonkurranser når de for eksempel skal kjøpe transporttjenester. Dermed blir det umulig å vinne en anbudskonkurranse dersom en ikke har ting på stell.

**STOR FRIHET.** - Dette er et verktøy for å nå sikkerhetsmål som retter seg mot alle aktører på veg – uansett hva de driver med, forklarer Guri Kjørven i Standard Norge. Standarden kan brukes av alle typer bedrifter og organisasjoner, og på alle varer og tjenester. I standarden er det beskrevet hvilke elementer som må tas hensyn til, men det er opp til den enkelte hva en skal gjøre for å tilpasse seg alt etter hva en driver med.

- Standarden gjelder på alt fra å planlegge en parkeringsplass ved et kjøpesenter til å bestille drosjetjenester. Det går både på sjåførenes trygghet og å få fram varer i rett tid på en sikker måte, sier Kjørven.

**STØRRE KRAV TIL LEVERANDØRER.** Det er revisorer som godkjenner og kontrollerer de som innfører ISO-standards, forteller Hans Wahlstrøm. Han er ansatt i Vegtilsynet og har jobbet med å utvikle og innføre den nye standarden både her i Norge og tidligere i det svenske Vegvesenet.

Wahlstrøm forklarer at de som innfører ISO-standards vil stille større krav og forventinger til leverandørene sine. Samtidig forplikter den ledere og egen

virksomhet til å jobbe målrettet mot sine egne trafiksikkerhetsmål. Kjøper en transporttjenester av en ISO-sertifisert bedrift, så vet en at de har systemer som sikrer at sjåføren har blåst i alkolås, bruker bilbelte, ikke snakker i håndholdt mobil, holder fartsgrensa og så videre.

**VIL VURDERE.** Statens vegvesen skal sammen med Standard Norge presentere den nye ISO-standards 8. oktober i Oslo for interesserte bedrifter og organisasjoner.

- Den nye standarden beskriver i stor grad arbeidet med trafiksikkerhet som vi gjør i dag, men er satt i system på en annen måte. Vi er veldig positive til den nye standarden og vil sjølsagt vurdere hvordan vi kan innføre denne, sier Finn Harald Amundsen i Styringsstaben i Statens vegvesen.

**SVENSK INITIATIV.** Det var «Vägverket» og den svenske standardiseringsorganisasjon som i sin tid tok initiativ til ISO-standards i 2008. Standarden ble godkjent av ISO 2012, og det var «lastebilforeningen» som sjøl ville ha bedre system på ting for å få bukt med farlige forhold. Bransjen ønsket å forbedre sitt rykte og rydde opp med useriøse transportører. Mange land har allerede innført standarden, og nå kommer altså Norge etter. ■

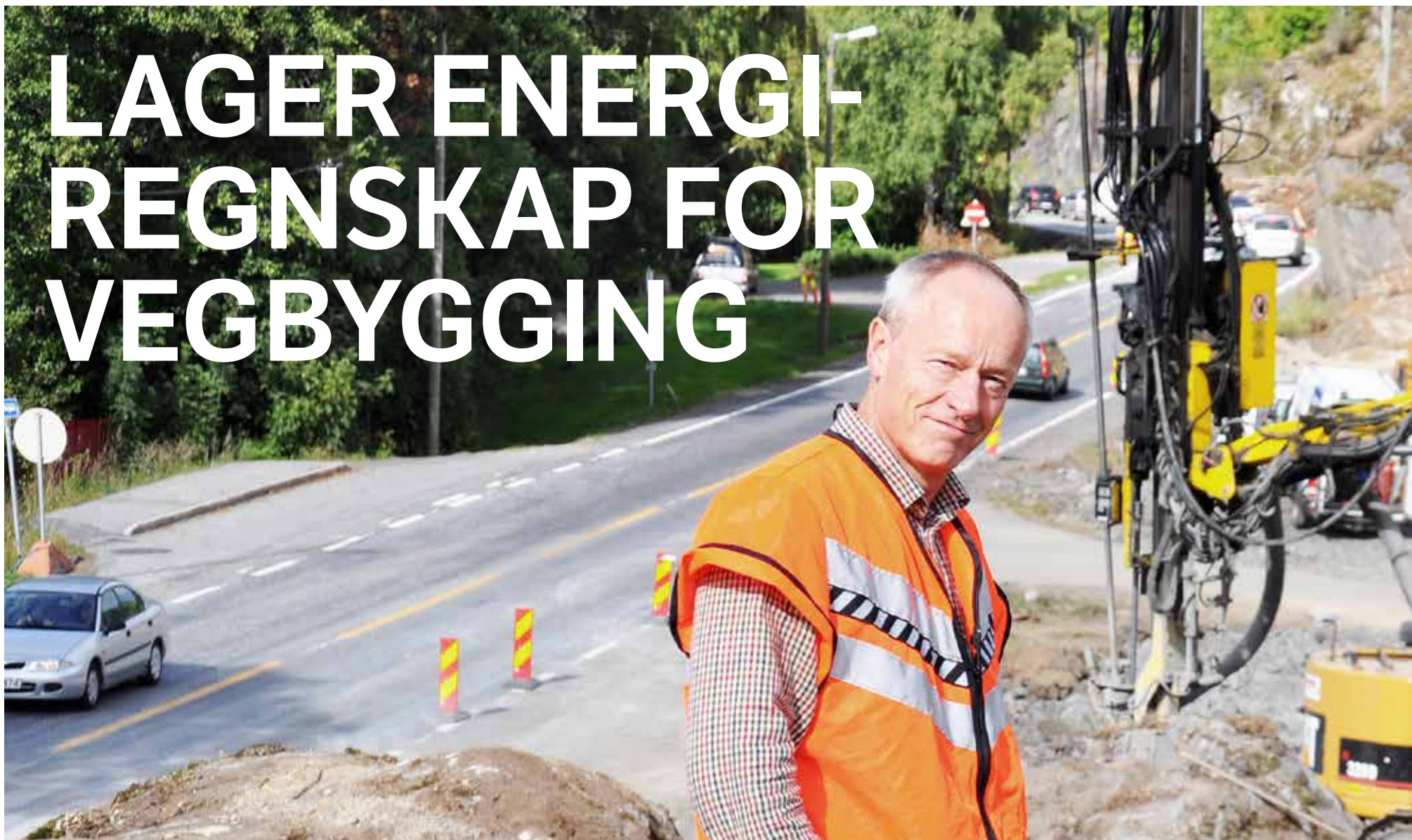
**- Dette er et verktøy for å nå sikkerhetsmål som retter seg mot alle aktører på veg – uansett hva de driver med, forklarer Guri Kjørven i Standard Norge.**



## OPNA BUSSVEG MED BUSSKORT

–Her går det unna! sa ein svært nøgd fylkesordfører i Rogaland, Janne Johnsen (H), då ho saman med ordføraren i Stavanger, Christine Sagen Helgø (H) opna ein ny kilometer med midtstilt bussfelt på fylkesveg 44 i Stavanger. Bussfeltet er ei forlenging av den kilometeren som blei opna i Hillevåg for knappe to år sidan. (Foto:Undi Agnethe Torstensen)

# LAGER ENERGI-REGNSKAP FOR VEGBYGGING



**MILJØREGNSKAP.** Gang- og sykkelveganlegget ved Tvedestrand blir Vegvesenets første småanlegg med eget regnskap for eneribruk. Karl Sigurd Fredriksen mener slike regnskap kan redusere

Et energiregnskap kan gi betydelig lavere utslipp av klimagasser ved bygging av nye veger. Et tre kilometer langt gang- og sykkelvegprosjekt ved E18 i Tvedestrand er ett av flere forsøksanlegg Statens vegvesen og Universitetet i Agder samarbeider om.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

« **F**oreløpige studier kan tyde på at vi får et karbondioksidutslipp på 1300 tonn på strekningen, tilsvarende to års utslipp fra biltrafikken langs vegen, sier Karl Sigurd Fredriksen i Statens vegvesen

Region sør.

–Fasiten vil foreligge kort tid etter at gang/sykkelvegen er ferdig neste sommer. Stemmer den med det vi tror, kan vi slå fast at klima ikke er argument for å bygge denne gang/sykkelvegen.

**SAMFUNNSDEBATT.**–Nå har ikke miljø vært argumentet for denne vegen, tvert imot. Veg- og jernbaneprosjekter gjør reisen tryggere, behageligere og gjør reising generelt mer

attraktivt slik at vi reiser mer, sier han.

Men klimaargumenter brukes mye i samfunnsdebatten. I Nasjonal Transportplan er det antydnet at riksveginvesteringene fører til et samlet CO<sub>2</sub>-utslipp på 70.000 tonn i året. En forstudie basert på tall hentet fra byggingen av ny E18 fra Sky til Landgangen, ny E6 og jernbane langs Mjøsa og Jernbaneverkets Follobane, tyder på at CO<sub>2</sub>-utslippet er betydelig høyere, at tallet kanskje bør tidobles.

**MÅ REDUSERE.**–Kunnskapen vil nok ikke føre til store endringer i rangering av prosjektene mot hverandre, derimot at samfunnskostnaden går opp og at nytten dermed blir mindre. Men dette er en virkelighet som vi må forholde oss til dersom vi ønsker å

## DRIFT OG VEDLIKEHOLD:

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

## Kongesteinen tilbake på plass

–Vi har finpusset litt på selve steinen og gitt kongesignaturen en skikkelig ansiktsløfting, forteller senioringeniør Anita Tveiten i Statens vegvesen.

Steinen som HM Kong Harald signerte under åpningen av rv. 23 Oslofjordforbindelsen 29. juni 2000, har siden vegåpningen stått og prydet den ene av de to rasteplassene langs vegen i Røyken og Hurum.

–Vinteren for halvannet år siden fikk steinen litt for hard medfart av en brøytebil og trengte en oppussing. Samtidig fant vi ut at når kongesteinen nå omsider er tilbake, så måtte vi

finne en ny og tryggere plassering på rasteplassen ved Sætre i Hurum. Nå er den trukket noen meter vekk fra selve vegen og parkeringsområdet på rasteplassen og trygt plassert bak en levegg med et tilhørende sitteområde, forteller Tveiten.

Hun er sikker på at kongesteinen nå får stå i fred for alle typer kjøretøy og at attraksjonen nå er plassert i sitt rette element.

**KONGESTEIN:** Den kongesignerte steinen er tilbake på rasteplass langs rv. 23 i Hurum.



FAKTA

3

Bud er gitt på omlegging av E39 i Gaular kommune i Sunnfjord. Budene varierer fra 71,7 millioner kroner til 79,5 millioner kroner.



BEDRE BYUTVIKLING

Staten vil at det skal bygges mer kompakt. Kjøpesentre (bildet) skal ikke bygges utenfor byer og tettsteder. Det framgår av Miljøverndepartementets forslag til nye retningslinjer til plan- og bygningsloven, som nå er ute på høring. (Foto: Knut Opeide)



CO2-utslipp fra anleggsvirksomheten.

redusere landets bidrag til globale utslipp, sier Fredriksen.

Det er en doktorgradstipendiat ved Universitetet i Agder som skal studere energibruken. Ivana Janickovas arbeid er delvis finansiert med midler fra Vegdirektoratets nye Leiv-prosjekt, der bokstavene står for «Lavere Energibruk i Vegvesenet».

–På kjøretøysiden har Norge lagt betydelig innsats i å få ned energiforbruket, ikke minst blant folk flest, og det har gitt gode effekter. Elektrifisering gjøres for å få ned energiforbruk og utslipp.

Men innen bygging av veg og bane har det egentlig manglet innsats for å få ned energibruken. Innfører vi nå krav om energirapportering, gir det entreprenør-

rene klar beskjed om å vurdere arbeidsopplegget for å redusere utslippene, sier han.

**MASSETRANSPORT.** –Forstudien viser at masseflytting internt på anlegget krever mye energi sammen med produksjon av asfalt, stål og betong. Transport av byggematerialer til anlegget står for en relativt liten del av energibruken.

–Det betyr at mye kan hentes ved å redusere masseflyttingen, ved å redusere mellomagring av stein og grus, kanskje også å bygge mer støygjerdar i stedet for å legge vegen dypt i terrenget, sier Karl Sigurd Fredriksen. ■

VEGPLANLEGGING:



**HARDANGERVIDDATUNNEL:** Ivar Arne Lid i Aksjonsgruppa for Hardangerviddatunnel ved Maurseth i Eidfjord. Herfra til Haugastøl i øst kan det bygges en 17-18 kilometer lang tunnel, mener han.

## Håper på KVVU for Hardangerviddatunnel

Ordførerne i Hol kommune i Buskerud og Eidfjord kommune i Hordaland håper at åpningen av Hardangerbrua vil sette fart i planene om en konseptvalgutredning (KVVU) om Hardangerviddatunnel.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

«U» tredningen om en Hardangerviddatunnel (HTV) er en naturlig videreføring av arbeidene på rv. 7 Sokna- Ørgenvika som åpner neste sommer og Hardangerbrua som åpnet i høst. Disse prosjektene gjør at rv. 7 befester sin posisjon som korteste vei mellom våre to største byer. Vi ser for oss at KVVU vil legge grunnlaget for at HTV kommer inn som konkret tiltak i neste NTP rullering, sier ordfører i Hol kommune, Tony Kjøl (H).

**EGET SELSKAP.** Ordførerkollega i Eidfjord Anved Johan Tveit (Sp) deler denne oppfatningen. Han mener Regjeringen under åpningen av Hardangerbrua i august i år ga klare signaler om en snarlig oppstart på arbeidet med en KVVU for Hardangerviddatunnel. Eidfjord og Hol dannet i fjor et eget selskap som skal jobbe for å bygge en 17-18 kilometer lang tunnel under Hardangervidda fra Haugastøl i øst til Maurseth i vest.

**DOBLET TRAFIKK.** Hol kommune omtaler dette i sin ferske Kommunedelplan for trafikksikkerhet for de neste ti årene. Her heter det blant annet at Statens Vegvesen sine prognoser viser at trafikken over Hardangervidda dobles med den nye Hardangerbrua og øker til 1500 ÅDT. I tillegg mener transportnæringen at ny Trøundergang ved Geilo, vil doble tungtransporten på riksveg 7. ■

«2» –Arbeidene på rv. 7 Sokna-Ørgenvika som åpner neste sommer og Hardangerbrua som åpnet i høst gjør at rv. 7 befester sin posisjon som korteste vei mellom våre to største byer.

Ordfører i Hol Tony Kjøl

NY PRIS:

FOTO KJELL BJØRN VINJE TEKST MARK S. BERGER

## Nok en pris til vegvesen.no

Statens vegvesens hjemmeside, vegvesen.no, har vunnet prisen «Årets statlige nettsted», som deles ut av Direktoratet for forvaltning og ikt (Difi). Vegvesen.no vinner i konkurransen med nettstedene til alle statlige virksomheter i Norge.

– Det er en stor anerkjennelse for jobben vi gjør og har gjort. En stor inspirasjon til å fortsette å lage et enda bedre og mer brukertilpasset nettsted, sier webredaktør Kristin Moe. Nylig vant samme nettsted også den høythengende Farmandprisen i kategorien beste

nettsted for offentlige virksomheter. (Foto: Kjell Bjørn Vinje)





## E16 TUNNEL OPPGRADERES

Stavenestunnelen på E16 i Vaksdal kommune i Hordaland skal oppgraderes. Budene fra to elektroentreprenører ligger noen lunde likt mellom 57 og 58 millioner kroner. Alt elektroutstyr i tunnelen skal skiftes ut og den får blant annet nødstasjoner, vifter og ny belysning. (Foto: Statens vegvesen)



# Vil samkjøre drosjetur

Hvert fjerde minutt bestilles en «firmadrosje» i Bergen. Norgestaxi skal se om de kan få to-tre stresskofferter med ulike eiere til ulike møter i én drosje. Dette sparer både kroner, kø og CO2.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**N**orgestaxi Bergen kjører drosjeturer for rundt 800 millioner kroner hvert år. En fjerdedel av turene er til og fra Flesland flyplass. De store bedriftene i Bergensområdet fyller opp flere fly hver eneste morgen. Daglig ankommer det også fulle fly med forretningsfolk til Flesland, som er flyplassen med størst vekst i landet.

Nå skal Norgestaxi Bergen teste om de kan kjøre flere forretningsfolk i samme taxi.

**SAMKJØRER.** Selskapets Jan Tennfjord har hatt tett kontakt med Arild Eggen i Statens vegvesen og Samkjøringsprosjek-

tet i Bergen. Der er det ansatte i ulike firma som kjører sammen til jobb og samordner dette via en app. I prøveprosjektet er tanken å samarbeide med Eggen og de samme bedriftene som Vegvesenet har kontakt med i sitt samkjøringsprosjekt.

**PÅ KUNDENS PREMISER.** Bedriftene skal kunne bestemme antall personer de vil ha i en felles drosje og hvor stor belastning deres medarbeidere skal ha i reise-strekning og tid. Dersom en drosje skal plukke opp tre stykker i stedet for en, så vil det gå noen minutter ekstra. Men siden det er så mange som er i geografisk nærhet av hverandre, skal det ikke ta særlig mye ekstra tid å hente en eller to ekstra.

**SYSTEM FOR SKOLEKJØRING.** Norgestaxi har et samordningsverktøy som planlegger og samordner skolebarntransport.

- Vi har ansvar for rundt 300 skolebarn som skal til og fra skolen på ulike tidspunkt. Dette systemet gjør at drosjen kan plukke om elever på ulike steder i nærheten av hverandre som skal i samme retning. Det blir gøy å teste ut dette samordningsverktøyet på bedriftsmarkedet. Vi vet at det er stor interesse for dette prosjektet, sier en tent Tennfjord.

På sikt ønsker Norgestaxi å tilby tilsvarende tilbud i de øvrige byer og tettsteder. Lenger fram i tid vil de vurdere å utvide konseptet for samordning online og utvide for privatkunder.

**STORE BESPARELSER.** En taxitur fra Flesland til Bergen sentrum koster i dag rundt 400 – 450 kroner på dagtid.

-De fleste bedriftskundene reiser alene i drosjen, og de største bedriftene vil derfor kunne spare store summer ved en samordningstur, sier Tennfjord. Systemet vil i etterkant dokumentere den enkelte besparelse i kronebeløp og CO2-reduksjon.

**TROR PÅ FLERE KUNDER.** Norgestaxi er ikke redd for at samkjøring skal gi færre drosjeturer og dårligere vilkår for drosjeeierne.

-Vi tror at dette vil gi flere kunder og økt omsetning – bedriftseiere er opptatt av å spare penger og miljøvennlig transport. Vi



FAKTA

5

Bud er gitt på ombygging og utbedring av fv. 267 samt lokalveger i Åsane ved Bergen. Budene er fra 81,6 millioner til 101,5 millioner kroner.



UTVIDER VED SYKKYLVEN

Fergeleiet ved Sykkylven på Sunnmøre må utvides for å gi plass til den økende trafikken. Fire lokale entreprenører har gitt bud på jobben til mellom 14,2 og 18,3 millioner kroner eks moms. Sykkylven er fergeleie for fv. 60 over Storfjorden. Fergeleiet skal utvides til å kunne ta opptil 110 biler. (Foto: Knut Opeide)



**Vi tror at dette vil gi flere kunder og økt omsetning – bedriftseiere er opptatt av å spare penger og miljøvennlig transport.**

Jan Tennfjord, Norgestaxi

er de eneste som kan tilby en slik samordning, og vi har hatt kontakt med flere som synes dette er interessant. Vi ser også at en rekke bedrifter samlokaliserer og samtidig reduserer antall parkeringsplasser. Her må det tenkes nytt innenfor reise mønster for å få de ansatte effektivt frem og tilbake til arbeidsplassen, påpeker Tennfjord.

**STRENGERE MILJØKRAV.** Norgestaxi har satset mye på kvalitet. De har vært miljøfyrtårnbedrift siden 2009 og er ISO-sertifisert i flere klasser.

-Det stilles stadig strengere krav til miljø og sikkerhet i anbudskonkurranser. Samkjøring er i tråd med de miljøtanker som vi er opptatt av. Vi vil også satse på mer

miljøvennlige biler, sier Tennfjord.

**STØTTE FRA TRANSNOVA.** Norgestaxi har fått nærmere en og en halv million i støtte fra Transnova om støtte til prosjektet, noe som gjør prosjektet mulig. En forutsetning for støtten er at det hele evalueres, noe som Norges Handelshøyskole skal ta seg av.

Og hvem vet, kanskje det kan oppstå nye idéer og forretningsforbindelser når ukjente deler drosje. ■

DUELLEN:

JA ELLER NEI TIL ELBILER I KOLLEKTIVFELTET?

Avgiftsfritak, fri parkering, fri lading og fri bruk av kollektivfeltene skal øke andelen elbiler i Norge og dermed få ned CO2-utslippene. Men det er de som mener dette nå rammer kollektivtransporten så mye at kollektivtilgangen bør bort.



Økonomiprofessor og (snart) elbileier Gunnar S. Eskeland



Generalsekretær Snorre Sletvold, Norsk Elbilforening

HVEM DER?

|  |  |   |
|--|--|---|
| <p><b>1</b> Bør elbilene få fortsette å bruke kollektivfeltene, selv med bare en person i bilen?</p>       | <p>Nei, om det er til hinder for kollektivtrafikken.</p>   | <p>Ja, vi opplever ikke at det skaper nevneverdig kø som resulterer i forsinkelser noe sted. Husk at bruk av kollektivfeltet også er en form for kapasitetutnyttelse som vil gavne alle.</p>                      |
| <p><b>2</b> Hva mener du er det viktigste argumentet som taler for å beholde særfordelene for elbiler?</p> | <p>Det er viktig å opprettholde fordeler som gjør det attraktivt å kjøpe elbiler. De trenger Norge for å bedre luftkvaliteten i byområdene og for å redusere CO2-utslippet totalt sett.</p>  | <p>Det er et klart ønske i Norge om å øke andelen elbiler. For å få til det trengs stimuli. Fortsatt er bare 0,7 prosent av bilparken elektrisk drevet.</p>   |
| <p><b>3</b> Hva mener du er det viktigste argumentet som taler mot?</p>                                    | <p>Særbehandlingen bør ikke være urimelig. I dag er elbilene favorisert ut av enhver proposisjon sammenlignet med energivennlige bensinbiler og hybridbiler.</p>   | <p>Jeg ser ingen argumenter imot de stimuli vi nå har for å få flere elbiler på vegene.</p>   |
| <p><b>4</b> Hvor lenge bør elbiler beholde sine særfordeler?</p>   | <p>Politikerne har sagt at det skal gjelde til 2017, eller til vi har 50.000 elbiler. Jeg mener det må justeres lokalt. Kollektivtilgangen er kanskje det første som bør vike, om det hindrer de som reiser mange sammen i buss.</p> | <p>De bør fortsette til vi har et sted mellom 50.000 og 100.000 elbiler i landet. Vi bør også få på plass ordninger som gjør det mer attraktivt å kjøpe ladbare hybridbiler, f.eks lavere firmabilbeskatning.</p> |
| <p><b>5</b> Kan privatbilisme i det hele tatt være miljøvennlig?</p>                                       | <p>Ja, et moderne samfunn krever at folk skal kunne reise individuelt. Kollektivtransport er kun mer miljøvennlig når mange reiser samtidig.</p>   | <p>I utgangspunktet er ingen biltrafikk miljøvennlig, vi arbeider for bilbruk med så lav miljøbelastning som overhode mulig.</p>  |



## TOGKONFERANSE I OKTOBER

17. oktober arrangerer samarbeidsprosjektet «Den skandinaviske 8-millioners-byen» et idéverksted i Oslo om organiserings- og finansieringsløsninger for byggingen av en moderne jernbane mellom Oslo og København. 14 kommuner og fylker på strekningen Oslo-Gøteborg-København har gått sammen om prosjektet og hensikten er å skape en skandinavisk arbeidsmarkedsregion ved å bygge en moderne jernbane både for passasjerer og gods. (Foto: Håkon Aurlien)



### SE ALLE PROSJEKTENE

Scanner du denne QR-koden kan du listen over alle de 31 prosjektene som åpner i fireårsperioden, i tillegg til de 34 prosjektene som har anleggsstart i programperioden.

# STORSATSING PÅ BEDRE TUNNELER

**PRIORITERER TUNNELER:** Forslaget til handlingsprogram legger opp til storsatsning på bedre tunneler.

Vegvesenet vil bruke mer enn 100 mrd. kroner på å utvikle riksvegnettet de neste fire årene. Utbedring av 200 tunneler blir prioritert.

**TEKST** MARTE SPETS OG MARK BERGER **ILL. FOTO** KNUT OPEIDE

**D**ette kommer fram i Statens vegvesens handlingsprogram for 2014-2017 som nylig ble sendt til uttalelse hos fylkeskommunene.

**TUNNELSATSING.** I programforslaget kommer det også frem at Statens vegvesen prioriterer å oppgradere 200 tun-

neler på riksvegnettet. Dett er tunneler som i løpet av 2019 skal oppfylle EUs tunnelsikkerhetsforskrift.

**31 PROSJEKTER ÅPNER.** I Statens vegvesen plan for de neste fire årene går nærmere 80 milliarder til store vegprosjekter. Dette er statlige midler og bompenger. Totalt åpner 31 prosjekter som koster over 500 millioner kroner

mellom 2014-2017. 34 prosjekter har anleggsstart i perioden.

**FORMIDABEL SATSING.** De resterende 23 investeringsmilliardene går til blant annet vegplanlegging, bymiljøavtaler, tiltak for gående og syklende og trafiksikkerhetstiltak.

– Dette er en formidabel satsing som vi gleder oss til å ta fatt på, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

**8 MILLIARDER PÅ 200 TUNNELER.** Statens vegvesens beregninger viser at det vil koste mellom 31 og 47 milliarder kroner å fjerne forfallet og oppgradere hele riksvegnettet. Mellom 16 og 26 milliarder knytter seg til tunneler, og Statens vegvesen skal de neste fire årene bruke 8 milliarder kroner på å rehabilitere 200 tunneler. Rundt 50 tunneler tilfredsstiller allerede kravene, blant disse er mange av de med mest trafikk.

**GUDVANGATUNNELEN.** – Tunnelene våre er sikre, men de bør bli enda sikrere. Brannen i Gudvangatunnelen i sommer er en sterk påminnelse om hvor viktig det er at tunnelene er sikre. Vi prioriterer derfor tunnelene høyere enn annen fornying av vegnettet de neste fire årene, sier Gustavsen.

Noen steder ønsker Statens vegvesen å bygge nye tunneler i stedet for å oppgradere de gamle, blant annet flere steder på E16 Arna-Voss og E6 nord for Fauske.

**EFFEKTIVISERING.** Statens vegvesens effektiviseringsprogram forplikter etaten til å spare 15 prosent av internkostnadene innen 2023. Disse pengene skal Statens vegvesen bruke til fornying av vegnettet. – Effektiviseringsarbeidet vil bidra til å stoppe forfallet på vegnettet i første del av Nasjonal transportplanperioden (2014-2023), sier vegdirektøren. ■

## TEKNOLOGI:

**TEKST** KJELL WOLD **FOTO** HENRIETTE E. BUSTERUD

### Prøvefelt vekker utenlandsk interesse

Prøvefeltet for gul vegoppmerking på fv. 40 i Lågendalen vekker utenlandsk interesse. Denne høsten prøver fire utenlandske produsenter ut sine produkter sammen med norske firmaer.

– Det er gledelig og interessant at både danske, svenske, britiske og estiske firmaer nå viser interesse for dette forsknings- og utviklingsprosjektet (FOU) vi har holdt på med her i Larvik siden høsten 2010, sier senioringeniør Bjørn Skaar i Statens vegvesen.

På en strekning av fv. 40 i Vestfold har Statens vegvesen de siste årene testet ut



**BJØRN SKAAR**

nye typer termoplast til gul vegoppmerking.

– Nå er det gule materialer og deres funksjonelle egenskaper og i særdeleshet synbarhet i mørke som er «under lupen». Friksjon var det første prøvefeltet vi etablerte. Etter det har vi hatt ett gult prøvefelt og så dette nr. 2 med gult. Norge har økt kravene til gul vegoppmerking de seneste årene fordi vi er det landet i Europa som bruker mest gul vegoppmerking, forteller Skaar.

Han sier resultatene fra det første prøvefeltet med gul vegoppmerking viser at det er fullt mulig å heve lista.

– Både vi og materialprodusentene har hevet kunnskapen under disse forsøkene. Vi føler vi har fått til en teknisk utvikling på disse produktene vi hadde håpet og ønsket. Da vi formulerte de nye og strengere kravene til produktkvalitet måtte vi vite at disse kravene kunne imøtegås. Derfor har forsøkene i Lågendalen vært så viktige, sier Skaar.

Nå blir det interessant å se om de utenlandske produsentene kan bidra med ytterligere kvalitetsheving og ny kunnskap om gul vegoppmerking. Forsøkene som starter i høst vil som tidligere tester bli fulgt om i minst to år framover. ■

## KRONIKK:

”NMCU etterlyser en vegvokter-funksjon som foretar løpende sikkerhetsvurderinger av tilstanden på vegnettet.

Morten Hansen, Norsk Motorcykel Union



**Morten Hansen**  
generalsekretær i Norsk Motorcykel Union (NMCU)

# Når trafikk sikkerhet konkurransesettes

**D**a drift og vedlikehold av vegnettet ble konkurranseutsatt ved omorganiseringen av Statens vegvesen i 2003 uttrykte Norsk Motorcykel Union (NMCU) bekymring for at det ville oppstå en pulverisering av ansvar og at dette ville gå ut over trafikk sikkerheten.

**VAR DET SÅ SMART?** En rapport om drift og vedlikehold av vegnettet fra Riksrevisjonen (2009) bekreftet langt på vei NMCUs bekymringer. Etter vår mening er den eneste grunnen til at en så viktig forvaltningsoppgave skal konkurranseutsettes at samfunnet får mer ut av hver krone som bevilges til oppgaven. Når det 10 år etter omorganiseringen fremdeles kan reises tvil om konkurranseutsetting faktisk har gitt økonomiske gevinster er det grunn til å spørre om denne omorganiseringen av vegvesenets driftsform egentlig var så smart.

**GJERDRUM-ULYKKEN.** Særlig fordi konkurranseutsettingen kan ha hatt utilsiktede, negative konsekvenser i form av uklare ansvarsforhold. Den såkalte Gjerdrum-ulykken i 2008 har blitt et viktig symbol på uklarhetene rundt hvem som har ansvaret for forutsigbare kjøreforhold, vegholder eller entreprenør. I rettssaken etter Gjerdrum-ulykken (2010) forsøkte Statens vegvesen, Akershus fylkeskommune og MESTA å frikjenne hverandre ved å utpeke den omkomne motorsyklisten som ansvarlig for sin egen ulykke. Selv om de etterlatte tapte saken om organansvar var dommen krystallklar i forhold til at det var det uvarslede vegarbeidet som hadde forårsaket ulykken. Dommen sa også at ulykken antagelig kunne ha vært unngådd dersom vegholder/entreprenør hadde varslet om arbeidet eller sikret arbeidsstedet på en bedre måte.

**FARLIGE FORHOLD.** Gjerdrum-ulykken er bare én av mange ulykker som skyldes manglende kontroll av den sikkerhetsmessige tilstanden på vegnettet. NMCU får altfor ofte meldinger fra medlemmer om farlige forhold som ikke er varslet. I



**MC PÅ TUR:** NMCU er i tvil om sikkerheten på vegnettet for motorsyklister. (Arkivfoto: Steinar Svensbakken)

ett tilfelle i 2010 kom motorsyklist Svein Litschi intetanende kjørende inn i en mørk tunnel på Fv50 på vei til Aurland og traff et uvarslet potthull som var så dypt at en alvorlig ulykke ikke var til å unngå. Etter Gjerdrum-ulykken satte NMCU og Statens vegvesen seg sammen for å se hva man måtte endre som en konsekvens av ulykken og rettssaken. Ett resultat av disse samtaler var nye rutiner for varsling og opprydding etter arbeid som etterlater grus på vegbanen.

**MANGLENDE KOMPETANSE.** I et oppslag i Telemark Arbeiderblad fra juni i år fortalte imidlertid den erfarne motorsyklisten Ove Tinnestad at en entreprenør hadde strødd fin sand utover asfalten uten å varsle med skilting. Dette viser at Statens vegvesen nok ikke har evnet å kommunisere de nye rutinene til entreprenørene i drifts- og vedlikeholds kontrakter. Eller at de nye rutinene bare glatt blir oversett av entreprenørene.

Det fundamentale spørsmålet er: Hvem foretar egentlig løpende sikkerhetsvurderinger av tilstanden på vegnettet? Oppgaven er vel egentlig skrevet inn i drifts- og vedlikeholds kontraktene med entreprenørene, men NMCU har dessverre erfart at mange entreprenører langt fra har den trafikk sikkerhetskompetansen som behøves. Dessuten er det heller ikke til å komme fra at jo mindre entreprenører i kontrakter er ute og inspiserer, jo mer penger tjener de.

**VEGPATROLJER.** NMCU vet at Statens vegvesen foretar trafikk sikkerhetsinspeksjoner som noen ganger utløser tiltak, men intervallene for slike inspeksjoner er for store til å fange opp akutte problemer. NMCUs veifelleskjema fungerer også bra, men adresserer ikke den virkelige utfordringen, nemlig at noen må ha jevnlig kontroll med hva som skjer «på bakken», slik at forutsigbare og trafikk sikre kjøreforhold på hele vegnettet sikres (nesten) hele tiden. Derfor har NMCU etterlyst en

vegvokter-funksjon som foretar løpende sikkerhetsvurderinger av tilstanden på vegnettet. Motorsykelorganisasjonene i Norden har lansert forslag for sine respektive samferdselsministere om at vegmyndighetene i de nordiske landene bør opprette fylkesvise Vegpatroljer, som på daglig basis patruljerer vegnettet i fylket. Vegpatroljene bør bestå av folk fra Statens vegvesen med god kjennskap til vegnettet i fylket. Vegpatroljene bør ha med utrustning som gjør det mulig å utføre egen akutt innsats, men patroljene må også kunne utløse handling fra entreprenør, vegholder eller andre etater. Gjennom Vegpatroljene vil Statens vegvesen samtidig kunne kontrollere hvordan entreprenørene oppfylder drifts- og vedlikeholds kontraktene.

**FORUTSIGBARHET.** Norge er et tillitsbasert samfunn og NMCU mener derfor det er bedre at det finnes et system som gjør at vegbrukerne stoler på at vegholder passer på enn at kvalitetssikring av det fysiske vegmiljøet skal skje gjennom rettsaker. Innføring av fylkesvise Vegpatroljer kan være plattformen for et slikt, tillitsbasert system.

NMCU har brakt spørsmålet om innføring av fylkesvise Vegpatroljer inn i valgkampen til årets Stortingsvalg og forventer at innspillet blir tatt alvorlig, uansett hvem som vinner valget. Vi er klar over at konkurranseutsetting av drift og vedlikehold nok ikke kan reverseres, men vi motorsyklister lever bokstavelig talt ikke med dagens uklare ansvarsforhold. Det må snart tas grep og innføres kontrollordninger som gjør at vegbrukerne kan stole på at kjøreforholdene på vegnettet er forutsigbare og trygge.

Dette er selvfølgelig kompliserte problemstillinger, som både har politiske, trafikkfaglige og økonomiske sider, men NMCU håper at det i nær framtid vil bli startet en bred prosess som tar sikte på å finne pragmatiske løsninger. En slik prosess må involvere alle berørte parter; fra politikere og forvaltning til entreprenører og brukerorganisasjoner. ■



## EL-JOBB I KONGSVINGER

Denne høsten skal en større elektrojobb på ny E16 (før rv. 2) Kongsvinger-Slomarka i Hedmark lyses ut. En strekning på vel 16,5 kilometer skal få vegbelysning og annet utstyr innen åpningen neste høst. (Foto: Håkon Aurlien)

### KRONIKK:

**» Dersom 10 tonn aksellast tillates på en veg som bare tåler 8 tonn, vil det føre til større slitasje og kortere levetid på asfaltdekkene.**

Geir Refsdal

# 8 tonns fylkesveger – skriv dem opp til 10 tonn!



Geir Refsdal

Tidligere Dekkeprosjektet, Statens vegvesen Region øst

**M**ener Statens vegvesen alvor med 8 t-vegene, bør det gjøres aksellastkontroller på disse vegene. Hvorfor skal Statens vegvesen bidra til å skvise lovlydige transportører ut av konkurransen om transportoppdragene? Det beste vil være å skrive opp alle 8 tonns-vegene 10 tonn.

**I DAG ER ALLE RIKSVEGER TILLATT FOR 10 TONN AKSELLAST.** 11.000 kilometer fylkesveger har 8 tonn, mange er grusveger. For transportørene betyr det store ekstrakostnader. Statens vegvesen forsterker gradvis fylkesvegene til 10 tonn. Å forsterke resten av 8 tonns-vegene, også grusvegene, vil koste cirka 10 milliarder kroner og med dagens tempo tar det 30-50 år.

**LITE FOKUS.** Forsterkning av fylkesvegene går sakte, ofte fordi arbeidene kombineres med andre «gode» tiltak, som oppsetting av rekkverk, breddeutvidelse, utslaking av skråninger eller utbedring av svinger og bratte stigninger. Da er kostnadene ikke lenger 1 million kroner per kilometer, men 2-4 millioner kroner.

**NYTTE AV 10 TONN.** Massetransport, tømmer- og landbrukstransport utgjør hoveddelen av tungtransporten på 8 tonns-vegene. I tillegg til byggevarerbedrifter, sagbruk, pukkverk og turistbusser. For tømmervogntog har regjeringen tidligere åpnet for økt lengde fra 22 til 24 meter. Økt tillatt totalvekt fra 56 til 60 tonn står for tur. Med oppskrivning av 8 tonns-vegene til 10 tonn vil tømmernæringen få et vegnett mer sammenlignbart med Sverige og Finland. Argumenter for at vi må forsterke



**FYLKESVEG:** Tømmertransport utgjør en god del av trafikken på fylkesveger. (Arkivfoto: Kjell Wold)

vegene før de skrives opp til 10 tonn er: Dersom 10 tonn aksellast tillates på en veg som bare tåler 8 tonn, vil det føre til større slitasje og kortere levetid på asfaltdekkene. De pengene har vi ikke. Og: Vegene våre er dårlige nok som de er – Statens vegvesen har nok av dårlige vegger å bruke vedlikeholdsmidler på og transportørene må betale for de dårligere vegdekkene. Tilsynelatende gode argumenter. Men det fins enda bedre argumenter for at vi bør skrive opp dagens 8 tonns vegnett til 10 tonn administrativt – uten forutgående forsterkning.

**OPPSKRIVING.** Hvis transportørene i praksis bruker 8-tonnsvegnettet som om det var tillatt for 10 tonn, kan vi tillate det for 10 tonns aksellast uten at det går ut over dekkelevetiden på disse vegene.

**INGEN KONTROLL PÅ FYLKESVEGER.** På riksveger utføres jevnlig aksellastkontroller og overlast bøtelegges. På fylkesveger utføres sjelden eller aldri aksellastkontroller. Derfor har vi til nå visst lite om tillatt aksellast respekteres på 8 tonns-vegene.

**AKSELLASTMÅLINGER.** På initiativ fra Dekkeprosjektet i Region øst ble det i 2009 og 2010 gjort automatiske aksellastmålinger på tre 8 tonns-veger i Akershus, Østfold og i Hedmark. Vegene hadde ÅDT 200-3000. Målingene ble gjort med Trafikkavdelingen i Vegdirektoratet over flere måneder. Målingene viste at 8 tonns-grensen ikke ble respektert av vegbrukerne, men ble belastet som det var 10 tonns-veger. Overlast helt opp til 24 t (!) ble registrert.

For å avklare om det kunne være feilkilder i målingene gjennomførte to studenter fra Høgskolen i Oslo og Akershus (Siri Ringstad og David Semb) sitt hovedprosjekt på en utredning av en administrativ oppskrivning av tillatt aksellast fra 8 til 10 tonn på fylkesvegnettet i Region øst. Testkjøring med biler med kjent aksellast på Årnes viste at målingene var pålitelige.

Registrert aksellastfordeling er ikke veldig ulik den våre vegnormalene forutsetter ved bygging av ny 8 tonns-veg. Det betyr at våre vegnormaler tar høyde for at

dimensjonerte vegger skal kunne tåle en del overlast uten at asfalten får unormalt kort dekkelevetid. Men 8 tonns-vegene våre er aldri dimensjonert på vanlig måte, de har kun blir forbedret og lappet på gjennom tidene, og belastningen gjør at vi ikke oppnår den dekkelevetiden vi burde hatt.

**OPPSKRIVING TIL 10 TONN.** Aksellastmålinger viser altså at vegbrukerne ikke respekterer 8 tonns-grensen. Det er trolig det samme i hele Norge. Det betyr at 8 t vegger belastes som om de var 10 tonns-veger, og at alle 8 tonns-veger kan skrives opp administrativt til 10 tonn uten at det går utover dekketilstand og asfaltens levetid. De lovlydige transportbrukerne som i dag overholder begrensningen blir fort skviset ut fra konkurransen om oppdrag. Kan Statens vegvesen tillate at det er slik? Selv om alle 8 tonns-veger ble skrevet opp til 10 tonn har vi fremdeles mange 8 t-broer og andre flaskehals som begrenser fremkommeligheten for vanlige 10 t transporter, men omkjøringsmuligheter på 5-10 km finnes vanligvis.

**HVA VI OPPNÅR.** Med fullt 10 tonns-vegnett: En rettferdig konkurransesituasjon i transportnæringen, mer konkurranse-dyktig transportnæring, mer homogent vegnett som er enklere for brukerne å forholde seg til og et vegnett som er enklere å administrere for Statens vegvesen. Enten må det utføres aksellastkontroller på 8 tonns-veger så det vil være ulønnsomt for transportører å ta sjansen på å kjøre med 10 tonn eller vi bør skrive opp alle 8 tonns-veger til 10 tonn. Dette siste alternativet bør Statens vegvesen velge, før andre velger det for dem. ■

### ANSATTE SVARER:

Hva er din ønskehilsen til den nye samferdselsministeren vi får i oktober?

#### HÅVARD PARR DIMMEN

##### SEKSJONSSJEF, ÅLESUND:

– Ønsker at statsråden set seg grundig inn i kva regelverk som gjeld for det offentlege. Regelverket vi må leve etter medfører ein god del byråkrati og forseinkingar i oppgåvene vi er sett til å løyse. Eit forenkla lovverk/regelverk som gjer det lettare å utføre oppgåvene våre vil bli godt motteke.



#### MARIT ESPELAND

##### NASJONAL SYKKELKOORDINATOR, OSLO:

–Lykke til i ny jobb! Det skjer mye bra på sykkelfronten, men behovet er stort for mer og bedre sykkelveger! Bli med på sykkeltur så gir jeg gjerne et innblikk i sykkelsetningen!



#### OLE MARTIN LILLEBY

##### SEKSJONSSJEF, FØRDE

– Gratulerer! Nå ser vi fram til forutsigbare rammer for effektiv planlegging og gjennomføring av nye riks- og fylkesveiprosjekter.





### TO TREBRUER I SOKNA

Ny rv. 7 Sokna-Ørgenvika er bare trekvart år fra åpning. I tillegg til ny miljøgate gjennom Sokna skal det også bygges to trebruer. En til driftsveg over rv. 7 og en gang/sykkelvegbru. To bud er gitt på jobben til drøye 13 millioner kroner eks. moms. (Foto: Kjell Wold)

## VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

# NY REGJERING GIR FORANDRINGER

### Ny regjering får vi – hvilken regjering er uklart. Forandringer får vi – hvilke endringer er uklart.

**E**t demokrati skifter regjeringer. Det er bare et spørsmål om når. Med ny regjering kommer ny politikk og forandringer, ikke minst for oss som har som oppgave å virkeliggjøre regjeringens politikk. Midt i oktober avløses Jens Stoltenberg av Erna Solberg som statsminister. Hvordan «Regjeringen Solberg» blir satt sammen og hvem som blir samferdselsminister, vår øverste sjef, gjenstår å se. Både regjeringssammensetningen og personvalgene kommer til å gi oss mange diskusjoner, men fasiten får vi ikke før i oktober. Både regjeringssammensetningen og personvalgene får betydning for politikken og dermed for hvilke endringer som kommer. Men en ting er sikkert – det blir forandringer.

Omdanning til selskap(-er), bruk av OPS, «avbyråkratisering», fylkesveger, utskillelse av Vegtilsynet, fartsgrenser og sammenslåing av Statens vegvesen og Jernbaneverket, er blant aktuelle tema. Dette får vi nok høre mer om i løpet av de neste par ukene – og de første føringene får vi når regjeringserklæringen legges fram. En videre konkretisering vil komme utover høsten.

Midt oppe i denne usikkerheten er det en ting som er sikkert: Det samlede aktivitetsnivået på samferdselsområdet vil fortsatt øke. Regjeringens opplegg i Nasjonal transportplan, Stortingets behandling

**Med ny regjering kommer ny politikk og forandringer, ikke minst for oss som har som oppgave å virkeliggjøre regjeringens politikk.**

av planen og en nærmest samstemt valgkamp bekrefter dette. Den nåværende regjeringen og alle mulige, kommende regjeringer sier i transportplanen og de såkalte komitémerkene i forbindelse med stortingsbehandlingen at innsatsen på alle samferdselsfelt skal øke fra dagens nivå. Det varierer hvor mye mer de kommende regjeringer vil legge på, men det rokker selvsagt ikke ved hovedtrenden. Det vil bli brukt enda mere penger til samferdsel i Norge i de kommende årene. Det betyr enda flere og større oppgaver for alle de som planlegger vegprosjekter, de som prosjekterer og lager anbud og byggeplaner og ikke minst for rådgivere og entreprenører. Dessuten får vi sterk satsing på kollektivtrafikk, sykling og gåing, trafikkikkerhet og alt som hører samferdsel til. All den jobben er det noen som må gjøre. Dermed blir min hovedkonklusjon at det blir endringer på hvordan arbeidet blir organisert og tilrettelagt, men oppgavene må uansett gjøres.

Uansett hvem som sitter i sjefsstolen i Samferdselsdepartementet vil effektiv-

seringstrøket på Statens vegvesen være stort. Jeg er glad for at vår selvinitierte effektiviseringsprogram er godt i rute – og at de ansatte har benyttet anledningen til å delta. Rundt 3.000 effektiviserings- og forbedringsforslag har kommet inn til prosjektleder Berit Brendskag Lied og hennes folk. Dette tolker jeg som et klart signal om at endringsevne og –vilje er til stede.

Vi må vente ennå noen uker på avklaringer, og det er selvsagt mange som venter i utålmodighet og spenning på hvordan morgendagen blir. Fordi jeg er både like usikker og spent som alle andre, kan jeg ikke gi noen klar retning eller føring. Men jeg føler likevel en trygghet ved den sterke viljen som er uttrykt om å satse enda mer på samferdsel i framtida. ■



**Vegdirektør:**  
Terje Moe Gustavsen



**TREBRU OVER E6:** ved Andelva i Akershus. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

### ALLE GODE TING ER TRE, ELLER ...?

Jeg kjører E6 fra Hamar mot Oslo, og merker meg de mange trebruene over den nye firefeltsveien i Hedmark og Akershus. De fleste bruene er vakre, noen «morsomme», men et par-tre er svært «uvanlige». Alle er uttrykksfulle landemerker som forteller meg at nå har jeg kommet akkurat hit – til den vakre/morsomme/uvanlige trebrua.

Det er tjue år siden den første moderne trebrua ble bygd i Norge. I forbindelse med OL på Lillehammer. Da ble det bygd ny E6 forbi Hamar. På det anlegget dukket det opp ei lita gangbru av impregnert limtre over gamle E6 i Nydalsdumpa i Furnes. Den lille brua ga støtet til Vegvesenets satsing på trebruer i årene etter. I Vegvesenet i Hedmark vokste det fram et kreativt trebrumiljø av ingeniører, arkitekter og brubyggere. De ble etter hvert ledende innen planlegging og bygging av trebruer over hele Østlandet – i samarbeid med Moelven Limtre som produsent og leverandør. De største bruene er Evenstad bru i Stor-Elvdal (1996), Tynset bru (2001) og Flisa bru i Åsnes (2002). Den siste er 196 meter lang, verdens lengste trebru for biler.

Det var ikke tilfeldig at man satset på trebruer i Hedmark. Moelven Limtre hadde før OL utviklet et nytt konsept for produksjon av fagverkskonstruksjoner av tre med innfrestede knutepunktsplater. Teknikken er blant annet brukt i Vikingskipet i Hamar. Etter OL hadde firmaet behov for å utvikle teknikken til også å omfatte bruer. Vegvesenet i Hedmark så muligheten. Dermed ble det felles satsing på trebruer. I de første årene etter OL ble de fleste trebruene satt opp av arbeidslag fra Vegvesenet i Hedmark. Etter omorganiseringen av Statens vegvesen i 2002 ble det slutt på Vegvesenets egen brubyggingsvirksomhet. I dag bygges trebruene av entreprenører – med varierende hell. Planlegging av trebruer er fortsatt en spesialitet for bruenheten i Statens vegvesen Region øst.

Hva synes trafikantene om bruene på E6? Er bruene vakre, morsomme – eller kanskje stygge? Trafikantenes mening er viktig. I arkitektkreter snakker man om «less is more» som en rettesnor for minimalistisk design. Oversatt til brufaget, betyr det at bruer skal bygges med minst mulig bruk av materialer. De skal være slanke. Det kriteriet må sies å være oppfylt for trebruene på E6. Videre bør bruer ha et enkelt, lettfattelig bæresystem og bør se ut som ei bru. Her er det noe som skurrer. Et par-tre av bruene på E6 ser ikke ut som ei bru, og de har et vanskelig fattbart bæresystem. Jeg kan strekke meg til å si at de er «morsomme». Men de forarger ikke. Det er modig gjort å bygge dem, og flere er vel på vei?

**Ole R. Østby**  
vegvesenpensjonist

Innlegget er noe forkortet, red. anm.

### SIW TYLDUM

SENIORINGENIØR, TROMSØ:

–Lykke til i jobben. Prioriter de viktigste vegstrekningene i et samfunnsøkonomisk perspektiv. Ikke glem det betydelige etterslepet på drift og vedlikehold. Kompetanse er mest kritisk for ønsket om økt satsing på samferdsel, så her må ting ses i sammenheng.



### JARLE TRETTENES

RÅDGIVER, BERGEN

– Jeg kunne tenke meg å si: Gratulerer med ny jobb og husk samferdselsløftene.



### AASE MARGOT ÅSEBØ

SEKSJONSLEIAR, NORDFJORDEID

– Eg er glad for signal om større satsing på samferdsel. Vi er klare for å ta fatt på nye oppgaver og nye utbyggingsprosjekt. Eg er uroa over forfallet på vegnettet og håper den nye samferdselsministeren også sørger for at det vert løyvd nok midlar til vedlikehald og utbetring av eksisterande vegnett.



# Bremsetrøbbel hver eneste dag

Dette vogntoget hadde 24 tonn last. Og nesten ingen bremses. Statens vegvesens kontrollører Roger Gulvik og Øyvind Grotterød på Svinesund fikk stoppet det før det fortsatte sin planlagte tur ned i Oslofjordtunnelen.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN





«**V**i stanser hver eneste dag vogntog med for dårlige bremses, men dette var elendighet helt i ytterkant av hva vi har sett, sier Vegvesenets kjøretøykontrollør Øyvind Grotterød.

Sammen med kollega Roger Gulvik stanset han dette bremseløse vogntoget ved Svinesund. 2500 vogntog passerer riksgrensen på E6 hver dag. 15-20 blir plukket ut for full teknisk kontroll. Hver eneste dag er det vogntog som ikke kommer videre før bremsene er reparert. Men det er ikke hver dag kontrollørene stanser transporter av den typen som nylig kom over brua fra Sverige.

**GRAVERENDE FEIL.** Den hadde 24 tonn last og bremseevnen var nesten borte. Fra føreren kom et kraftuttrykk på polsk da Grotterød og Gulvik beordret kjøretøyet inn i kontrollhallen for nærmere sjekk.

Der fant de graverende bremsefeil som kun kan forklares med mangelfullt vedlikehold av den ti år gamle trailerhengeren. Bremsebelegg var utslitt eller falt av, på et hjul var halve bremsetrommelen borte. Bremskraft-fordelingen fungerte ikke. Og det til tross for at hengeren var EU-godkjent for ti måneder siden.

**HODERYSTING.** En sjekk av lastesikringen førte til ny hode-rysting. Bare noen få av pallene med gulvfliser var spent fast.

Dermed ble det full stopp, avskilting, beskjed om å laste av og å få lastebilen tauet til godkjent verksted. For å hindre sjåføren å stikke av ble hengeren låst inne. Men politiet gikk til det dramatiske skritt å anholde føreren. Han var nemlig på veg til Skien med gulvfliser, og skulle gjennom Oslofjordtunnelen.

Overopphetede bremses virker ikke, dermed ville tunnelferden raskt blitt svært dramatisk.

Tunnelen er, i likhet med de fleste undersjøiske tunneler, brattere enn hva lastebilbremses er bygd for å mestre, vel og merke når de er som de skal være. Den polske lastebilen hadde ikke tilleggsbrems på gearkassen, slik er vanlig i Norge.

**PRESSET.** Politiet ga sjåføren et forelegg på 15.000 kroner og inndro førkortet. Etter noen dager ble fører og henger hentet til hjemlandet. Men da sto et nesten like dårlig norsk vogntog på plassen foran kontrollstasjonen. Det hadde vært avskiltet så sent som i mars i år, var blitt reparert av et autorisert verksted i Buskerud og så registrert på ny ut ifra dokumentasjon fra verkstedet.

– Det som er reparert er skikkelig gjort, men bremsefeilene, sprekker i akslene og rustskader er ikke utbedret. Denne tilhengeren skulle ikke ha vært ute på vegene igjen, fastslår Grotterød.

Denne saken fører nå til tilsynssak mot verkstedet.

**BEKYMRET.** Kontrollørene ved Svinesund er bekymret over utviklingen.

– De siste 3-4 årene har vi sett flere og flere dårlig vedlikeholdte vogntog, sier kontrollør Oddbjørn Eikeland.

Han tror forklaringen er økonomiske nedgangstider med økende priskonkurranse.

– Vi må nok nå konsentrere mer av vår kontrollvirksomhet om å stanse verstingene, sier Bodil Rønning Dreyer som leder Vegdirektoratets trafikant- og kjøretøyavdeling.

– Det har vært mye snakk om standarden på norske kontra utenlandske vogntog. Jeg vil heller snakke om seriøse kontra useriøse aktører. Vi må ha en god kontroll med transportørene og god oppfølging av verkstedene, og arbeide for at andre land gjør det samme, sier hun. ■

**1. FORFERDET:** Øyvind Grotterød og Roger Gulvik er forferdet over vogntoget de stanset ved Svinesund.

**2. TROMMEL:** Her var bremsetrommelen rett og slett borte, sprengt og falt av i fart. Bildet nedenfor viser hvordan det skal se ut.

**3. VOGNTOG:** Rundt 2500 vogntog passerer Svinesund på E6 hver dag og bare et fåtall blir plukket ut for kontroll.

**4. SIKRING:** Oddbjørn Eikeland gir råd om bedret lastsikring.


**5. RUST:** Store rustskader, demperen er helt løs, konstaterer Øyvind Grotterød.

**6. LAST:** Kun trelemmer holdt igjen lasten sidelengs.  
– Helt utilstrekkelig, sier Roger Gulvik.







A photograph of Thorbjørn Berntsen, an elderly man with white hair, wearing a dark pinstriped suit jacket over a light blue button-down shirt. He is standing behind a wooden podium, looking slightly to the right of the camera with a serious expression. His hands are resting on the podium. The background is dark and out of focus.

«Jeg har hørt  
innsigelses  
vegmyndig  
har opplev  
som rene s

**LANG ERFARING:** : Thorbjørn Berntsen har jobbet mye med Plan- og bygningsloven både som stortingspolitiker og miljøvernminister. –Slik systemet med innsigelser ser ut til å fungere i dag går

# «...rt om ...prosesser ...hetene ...d nærmest ...abotasjen»

”

Prinsippet om innsigelsesrett er jeg enig i fordi alle relevante interesser og forhold skal bli belyst på en skikkelig måte». Thorbjørn Berntsen, tidligere miljøvernminister

det klart for tregt, sier Berntsen.

Som tidligere miljøvernminister og stortingsrepresentant møtte Thorbjørn Berntsen utfordringene med vegplanlegging fra flere sider. Han spør seg nå om for mange instanser og grupper i dag har fått for stor innflytelse til å stoppe og forsinke nasjonale veiplaner.

TEKST KJELL WOLD FOTO MILJØVERNDEPARTEMENTET

«**S**lik systemet med innsigelser ser ut til å fungere i dag går det klart for tregt. Det er veldig tids- og kostnadskrevende å måtte bruke både åtte, ti eller tolv år fra en starter å planlegge en vei til en kan starte bygging, sier Berntsen.

**SAKSORDFØRER FOR PBL.** Som stortingspolitiker for Arbeiderpartiet (Ap) i flere tiår på slutten av 1900-tallet, møtte Thorbjørn Berntsen utfordringene med vegplanlegging etter Plan- og bygningsloven (PBL) fra flere sider. I 1987 var han saksordfører i Stortinget da odelstingsproposisjon nr. 51 fra 14. juni 1985, Lov om endringer i plan og bygningsloven om arealdisponering, ble behandlet.

**MENT Å FORENKLE.** Senere møtte han det omfattende lovverket igjen som mangeårig miljøvernminister på 1990-tallet. I 1987 ble det fremmet forslag om endringer i PBL på en rekke punkter. Den nye PBL fra 1985 og endringsforslagene i 1987 hadde som hovedmål å legge til rette for økt desentralisering, demokratisering og forenkling.

På spørsmål fra Veggen og vi om ettertiden har gitt denne forenklingen i saksbehandlingen som målet var med endringene i PBL i 1987 svarer Berntsen følgende:

–Med forbehold om at jeg i dag selvsagt ikke kjenner alle detaljer om hvordan saksgangen er nå, og eventuelle nye endringer som er gjort i Plan og bygningsloven, tyder mye på at så ikke har skjedd, sier han.

**UTFASING.** På slutten av 1980-tallet skjedde planlegging av riks- og fylkesveger både etter det generelle plansystem i PBL og etter forskrifter fastsatt av Samferdselsdepartementet 7. oktober 1980 med hjemmel i § 12 i vegloven. Etter behandlingen i 1987 inngikk vegplansystemet (etter vegloven) etter en overgangsperiode på fem år helt ut som en del av planleggingen etter PBL.

**SJU ÅR MED ANSVAR.** –Jeg har jo en fortid med plan og bygningsloven da jeg var medlem av det som tidligere het kommunal – og miljøvernkomiteen i Stortinget i 17 år. Vi hadde alle sakene som vedrørte loven både fra kommunaldepartementet og miljøverndepartementet. Etter dette var jeg statsråd i miljøverndepartementet i sju år. De har ansvaret for den såkalte plandelen i plan – og bygningsloven, forteller Berntsen.

**ENIG I PRINSIPPET.** –Prinsippet om innsigelsesrett er jeg enig i fordi alle relevante interesser og forhold skal bli belyst på en skikkelig måte. Innsigelsesretten gjelder ikke bare i veiplansaker, men også på en rekke andre områder. Men veiplansaker har en så stor tyngde i omfang og økonomi at tidsbruken i planleggingsarbeidet er en veldig vesentlig faktor.

Derfor kan en omfattende bruk av innsigelser både forsinke prosjekter og være veldig kostnadsdrivende, sier han.

**SABOTASJE.** –Jeg har hørt om innsigelsesprosesser som vegmyndighetene har opplevd nærmest som rene sabotasjen, sier eks-miljøministeren.

Miljøvernmyndighetene forvalter flere lover som nesten alltid blir berørt i store veiprojekter. En av disse er for eksempel kulturminneloven. Dersom et veiprojekt berører områder der det er viktige kulturminner av vesentlig historisk betydning må det foretas registreringer og kartlegging. Dette kan ofte dreie seg om et omfattende arbeid som krever tid alt avhengig av hvor stor faglig kapasitet som skal til for å gjennomføre dette arbeidet. Samme problemstilling gjelder også i forhold til loven om det biologiske mangfoldet.

**LOKALDEMOKRATI VIKTIG.** –Disse forholdene vet norske veimyndigheter alt om. Alle store veiprojekter er vedtatt av Stortinget gjennom behandlingen av Nasjonal Transportplan. Etter at beslutningene er tatt må det være et mål at prosjektene skal gjennomføres så raskt som mulig, sier Berntsen.

Store veiprojekter passerer ofte flere kommune- og fylkesgrenser. Disse har alle innsigelsesrett sammen med flere andre. Berntsen mener det sier seg selv at disse prosessene blir veldig tidkrevende.

–Ordningen er jo også kommet til for sikre at lokaldemokratiet får et ord med i laget. Dette er viktige hensyn som også må ivaretas, mener han.

**MÅ REDUSERE TIDSBRUKEN.** Ap-veteranen mener det likevel må være en viktig målsetting å få redusert tidsbruken i innsigelsesprosessen.

–Jeg er kjent med at miljøverndepartementet nå har innført et system for tidsfrister for anvendelse av innsigelsesretten både overfor kommunene og fylkeskommunene. De har også pålagt seg selv interne tidsfrister i arbeidet med slike saker. Et prøveprosjekt er igangsatt der fem fylkesmenn skal samordne alle innsigelsessaker fra forskjellige tiltak og prosjekter i respektive fylker for å få en bedre samlet oversikt som grunnlag for behandling av sakene, sier Berntsen.

**UAKSEPTABEL UTHALING.**

Tiden vil vise om disse tiltakene er tilstrekkelige.

–Vi kan i alle fall ikke ha et system der instanser med innsigelsesrett ut fra ulike interesser driver ren uthaling og obstruksjon og stikker flest mulig kjepper i hjulene i viktige prosjekter av nasjonal interesse. I veiprojekter av overordnet nasjonal betydning kan man ta i bruk systemet med statlig reguleringsplan, sier Berntsen. Han mener lokale, kommunale og andre interesser her blir ivaretatt i omfattende høringer.

–Målet må være kontinuerlig å ha et system som på en rimelig måte tar hensyn til alle interesser som blir berørt, men som også er effektivt med hensyn til framdrift og kostnader, sier Thorbjørn Berntsen. ■

# 8 PUNKTER EFFEKTIV PL

–Statens vegvesen har i år iverksatt flere tiltak for å effektivisere vegplanleggingen og følger opp med ytterligere tiltak utover i 2014 for å korte ned planleggingstiden.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

**D**et forteller avdelingsdirektør Gyda Grendstad i seksjonen for Planlegging og grunnerv i Statens vegvesen Vegdirektoratet. Bakgrunnen for effektiviseringstiltakene er en rapport etaten la fram i 2012 om hvordan vegplanlegging fram til prosjektering kan gjøres mer effektiv og mindre tids- og ressurskrevende. Rapporten er avgrenset til interne forhold som Statens vegvesen selv i stor grad kan påvirke.

Rapporten pekte på ni ulike forbedringspunkter som senere er slått sammen til åtte oppfølgingspunkter, som hovedsakelig omfatter organisering, ansvar, styring og samarbeid internt i Statens vegvesen.

**FORTLØPENDE OPPFØLGING.** – De fleste av disse punktene har vi allerede

tatt tak i de vil bli fulgt opp utover i 2014 som del av etatens pågående effektiviseringsarbeid.

Tiltakene er både kortsiktige og langsiktige og krever videre oppfølging blant annet gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan, handlingsprogram og budsjetter, og ved for eksempel videreutvikling av kontraktsformer og samarbeid med leverandører av konsulenttenester, sier sjefingeniør Knut Sørgaard ved seksjon for Planlegging og grunnerv.

**STATUS.** De åtte forbedringsområdene følges opp slik:

- 1) Styring av interne planressurser forbedres inn mot arbeidet med neste NTP, gjennomføring av handlingsprogrammet og tilhørende budsjetter.
- 2) Håndbok 151 «Styring av vegprosjek-

ter» forbedres ved at bestillingssystemet for planlegging forbedres og for å tilpasse håndboken bedre til planlegging.

3) Bedre organisering av små planprosjekter er utredet i år og gir grunnlag for å gjennomføre tiltak alt i 2014.

4) Utvikle bedre samarbeidsformer mellom planfasen og mellom faggrupper er startet og følges opp.

5) Utvikle kvalitetssystemet for planprosessene er et løpende arbeid og gir mer enhetlig og effektiv gjennomføring.

6) Nye kontrakts- og samarbeidsformer med konsulenter i samarbeid med Rådgivende ingeniørers forening (RiF) ferdigstilles i år for å gi effekt fra neste år.

7) Grensesnittet mellom reguleringssplanlegging og prosjektering vurderes for forbedringstiltak fra 2014.

8) Analyse av planleggingen i 10-15 sammenlignbare prosjekter er i slutfasen og

vil gi grunnlag for ytterligere effektiviseringstiltak neste år.

**REGJERINGENS MÅL.** Regjeringens uttalte mål er å halvere planleggingstiden for samferdselsprosjekter.

– Miljøverndepartementet fornyer de rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging. De skal erstattes av nye planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging som er på høring, forteller avdelingsdirektør Gyda Grendstad i Statens vegvesen.

**INNSIGELSER.** Det pågår en gjennomgang av innsigelsesinstituttet blant annet for å få en mer enhetlig praksis enn i dag. Det skjer blant annet ved et forsøk som nå er igangsatt med at Fylkesmannen samordner innsigelser fra statlige etater for tre år i seks fylker. Det gjelder Vestfold,

# FOR MER PLANLEGGING



Aust-Agder, Rogaland, Hordaland, Sør-Trøndelag og Nordland. Vegvesenet har gjennomført en intern kartlegging av omfanget av og begrunnelsene for innsigelser. Rapporten forventes ferdig i oktober, sier Knut Sørgaard.

**STATLIG REGULERING.** – NTP (2014-2023) gir signal om mer bruk av statlig plan i henhold til følgende kriterier - ved behov for rask gjennomføring, når flere kommuner er involvert og det er uenighet mellom dem, ved konflikter mellom lokale, regionale og statlige interesser og der det er ønske om statlig plan for lokale myndigheter, forteller Grendstad.

**BEDRE KVVU/KS1.** Konseptvalgutredning (KVVU) og Kvalitetssikring (KS1) utført før planlegging etter PBL tar også

sikte på beslutninger som forenkler senere planlegging, for eksempel ved at hovedkorridor og utbyggingsstandard for en veg er besluttet. Det skal utvikles grunnlag for bedre føringer etter KVVU/KS1-arbeidet. Regjeringen vil i større grad gi føringer for bruk av statlig plan eller når det er aktuelt å gå rett på reguleringssplan for strekningsvise vegprosjekter.

**BEDRE SAMORDNING.** – I handlingsprogrammet for 2014-2023 legges det opp til å gjennomføre flere mindre tiltak samordnet for lengre strekninger og mer sammenhengende utbygging av nye vegstrekninger. Det åpner både for mer effektiv planlegging av mindre vegprosjekter og mer bruk av forenklete reguleringsplaner for disse, sier Gyda Grendstad. ■



## MYE Å HENTE PÅ LANGSIKTIGE BEVILGNINGER

–En mer effektiv utbygging kan oppnås ved å bevilge samlet til en hel vegstrekning og ikke gjøre utbyggingen avhengig av årlige bevilgninger over statsbudsjettet

TEKST KJELL WOLD FOTO NTNU

**D**et sier professor ved Institutt for bygg, anlegg og transport ved NTNU i Trondheim, Tore Øivin Sager. (Bildet).

–Jeg har ikke forsket empirisk på hva som kan redusere tids- og ressursbruken, men kan gi noen generelle kommentarer til hva jeg tror kan bidra til å korte ned planleggingstiden for store veg og samferdselsprosjekter, sier han.

**DEMOKRATI KOSTER.** –Mange personer, grupper og organisasjoner har interesser knyttet til store veganlegg. Prosjektene har ofte et potensiale for utvikling av lokale konflikter, og i noen tilfelle også nasjonale konflikter, for eksempel mellom miljøvernorganisasjoner og næringsinteresser. Det er ikke selvsagt at prosjekter som har potensielt kontroversielle sider, bør planlegges så billig som mulig, sier NTNU-professoren.

Han finner det rimelig at politikere ser en viss egenverdi i å opprettholde planleggingsprosesser som gir plass til diskusjon, meningsytringer, forhandlinger og dialog som kan ta brodden av en del konflikter før de bygger seg opp til å bli politisk problematiske.

– På den måten vil demokratiet alltid koste noe, mener Sager.

**LITE VEKTLAGT.** –Flere studier foretatt av norske og svenske forskere har vist at politikerne legger liten vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet når de velger ut hovedvegprosjekter som det skal investeres i. I Norge tyder forskningsresultatene på at lønnsomheten av de prioriterte prosjektene ikke er høyere enn den man ville oppnådd ved å velge prosjekter helt tilfeldig og uten bruk av

nytte-kostnadsanalyse. Det ser altså ut til at politiske hensyn på dette området årlig trumfer samfunnsøkonomiske gevinster på mange titalls millioner kroner, sier han.

**HØRINGER VIKTIG** Sager synes det virker rimelig at det kan være lignende politiske hensyn å ta også når det gjelder forberedelsen av hvert enkelt vegprosjekt.

–Politikerne kan – og bør trolig – holde fast ved planleggingsprosesser som er såpass lange at alle interesser blir hørt, og som gir partene anledning til å diskutere seg et stykke frem mot enighet. Dette gir en gevinst for demokratiet dersom det fører til høyere oppslutning om anlegg som etter hvert blir bygd, mener han.

**MEDVIRKNING.** Det er mulig at demokratiske og konfliktdependende hensyn kan ivaretas selv om planleggingstiden skulle bli noe kortere.

– Men jeg mener ikke at det er for mye befolkningsmedvirkning i norsk vegplanlegging, verken i form av informasjonsutveksling, dialog eller initiativ der lokalsamfunnet forsøker å finne frem til alternativer for hva som kan gjøres. Potensielt viktige og tidkrevende medvirkningsmåter, som «innbyggerinitiativ», har foreløpig ikke vist seg å bli mye brukt, sier NTNU-professor Tore Øivin Sager. ■

# Dropet ferien for å få ferdig brua

Da den østerrikske entreprenøren Alpine Bau meldte oppbud 19. juni var det full stopp for bygging av den nye E6-brua over Kåfjord vest for Alta. For å bli ferdig i høst droppet Vegvesenets prosjektleder Ole Kleiven egne ferieplaner, hyret inn arbeiderne og tok byggeledelsen selv.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**E**tter få dager var byggearbeidet i gang igjen. Brusegmentene som sto igjen ble støpt raskere enn det entreprenøren hadde fått til. Nå arbeides det med kantdragere, maling og rydding. Sist i oktober skal den 300 meter lange skråstagsbrua være klar til å ta imot trafikk.

– Det ble to dager ferie i juli, en guttetur med yngstesønnen til Sverige, forteller Ole Kleiven med et smil. Og legger til at en kompensasjon måtte til på hjemmebane. I januar skal han og kona til Thailand. Det gleder han seg til.

**HANDLEKRAFTIG.** Han synes også det er hyggelig at handlekraften er blitt lagt merke til i lokalmiljøet.

– Vi kunne ha tatt den behagelige løsningen, lyst ut byggingen på ny og ventet to måneder. Men da hadde ikke brua blitt ferdig før vinteren. Det hadde rammet trafikantene, det hadde rammet bompengeselskapet og det hadde rammet Vegvesenets omdømme.

– Skal man få ting til å skje må noen tørre å si ja og noen tørre å ta ansvar. Prosjektleder Gudmund Løvli er den som skal ha æren for at brua blir ferdig, for han våget å si ja til et utradisjonelt opplegg, sier han.

Det innebar en formell oppsigelse i fall entreprenørselskapets bostyre ville prøve seg med å drive videre, innleie av de ungarske arbeiderne som var igjen på brua, 18 av 30 mann, og direktekjøp fra de mange lokale underentreprenørene som hadde arbeidet på prosjektet. Vegvesenets jurist Kristin Storvik sikret det formelle, noe som ifølge Kleiven var det avgjørende for at han kunne ta det ansvar han tok.

**TILLIT.** – Det er utrolig hva du får til om du viser tillit til folk som kan jobben sin, legger han til ettertenksomt. Arbeiderne hadde vært vant til å ta detaljert ordre på nærmest hver spiker de skulle slå inn i forskalingsbordet. Nå fikk de en leder som ba dem bygge en forskaling, og det har de etterhvert gjort mer og mer selvstendig. Men Kleiven må bestemme mål og høyder, i detalj. Han har ansvaret.

Han innrømmer at meransvaret krever mye, at han gleder seg til å bli ferdig om noen uker. Så skal alt dokumenteres før jobben er gjort. Når han bygger leder-

rollen på tillit til de som skal utføre jobben, er det mye fordi han selv har mange års erfaring som betongarbeider. I 15 år arbeidet han som jernbinder og forskalingsnekker før han gikk i gang med ingeniørutdanning. Han vet hva som skal til for å få fagfolk til å ta ut det beste i seg.

– Jeg kjenner alle operasjonene, fra konstruksjon til bygging, og hva entreprenøren og byggherren skal gjøre, sier han.

**KRAFTARBEIDER.** Opprinnelig skulle han bli elektriker, men det ble endret av en sommerjobb som anleggsarbeider på Alta-kraftanlegget tidlig på 80-tallet.

– Det var godt betalt arbeid, det fristet en ungdom og jeg utsatte å ta mer utdanning, forteller han.

Jobben sendte han på store anlegg landet rundt, blant dem flere store bruer som Giskebrua og Salhusbrua, og han trivdes.

Men en snøscooterulykke i 2000 påførte han en stor ansiktskade, og en arm-skade som gjorde at han ikke kunne binde jern. Han måtte omskoleres til et annet yrke, ble ingeniør, og arbeidet så seks år med å beregne betongkonstruksjoner.

**EFFEKTIVITET.** I 2011 ble han ansatt som Vegvesenets byggeleder for Kåfjordbrua. Entreprenøren var alledere i gang, og snart merket Vegvesenets folk at entreprenøren slet med å organisere byggingen på en effektiv måte.

I dag tror Kleiven forklaringen er at lokal ledelse ikke fikk ressursene de trengte til å få jobben gjort.

Opprinnelig skulle brua vært ferdig før jul ifjor, så ble en ny frist satt til 23. august. Flere fremdriftsplaner ble lagt, men ingen holdt.

– Vi stusset over at de ikke brukte de lange sommerdagene til tosiftsarbeid for å ta igjen forsinkelsen. Her i Alta er dagene lange sommerstid og det skulle de ha utnyttet, sier han.

Men det var lite Vegvesenet kunne gjøre. Kontrakter var inngått. Vegvesenet bidro med å hyre inn en av landets nestorer på store betongkonstruksjoner, Rolf Valum, og tilby faglige råd fra han.

Det viste seg å være et lykketreff etter at Vegvesenet tok over byggeledelsen i sommer. Da tre segmenter sto igjen viste det seg at støpevognen rett og slett var for svakt bygd, og ville bøye seg for mye på de siste jobbene. Løsningen ble å bygge med lettbetong.

– Da var det godt å ha Rolf Valum her, for det kan han, sier Kleiven.

**PRIORITERING.** – Som byggherre skal ikke Vegvesenet detaljstyre, men vi kan godt sette tidsfrister underveis og dermed tvinge entreprenøren til å ikke være konstant på etterskudd, sier Kleiven.

Han blir ettertenksom. For det rammer også privatsektoren. De 15 årene som forskalingsarbeider innebar mye fravær mens eldstegutten på 20 og datteren på 19 var små.

– Etter 14 dager på jobb ble ni dager hjemme mye å være som på besøk i familien. De senere årene er det blitt mer prioritert på familie og friluftsliv, sier han.

Snøscooterkjøring er en viktig aktivitet vinterstid, jakt, fiske og friluftsliv sommerstid. Hytta er viktig. Han hadde tenkt å være på elgjakt en uke i høst.

– Men det blir ikke i år. Vi må ha brua klar før det blir vinter, sier han. ■

## BAKGRUNN:

Ole Kleiven ble født i Alta i 1967 og bor der sammen med kone og tre barn på 20, 19 og 11 år.

Han startet en elektrikerutdanning, men fikk så sommerjobb som anleggsarbeider under kraftutbyggingen i Alta-elva. Yrket fristet, han tok fagbrev som jernbinder og forskalingsnekker og arbeidet i 15 år på store anlegg landet rundt, deriblant flere store bru-prosjekter.

I alle år har han kjørt snøscooter vinterstid. I 2000 ble han alvorlig skadd i en ulykke og kunne ikke lenger arbeide som jernbinder.

Han tok ingeniørutdanning og arbeidet deretter i seks år med planlegging og prosjektering av betongkonstruksjoner. Dette ga en spesiell kompetanse i å kontrollere tegninger og beregninger, veldig nyttig da han i 2011 fikk jobben som Vegvesenets anleggsleder for brua over Kåfjord i Alta.

## Tre kollegaer om Ole:

*Ole har en enorm arbeidskapasitet, vil gjerne gjøre en god jobb og har veldig stor gjennomføringsevne.*

**EDGAR OLSEN, BYGGELEDER**

*Ole er grundig, arbeidsom og ekstremt lojal til de beslutninger som blir tatt.*

**GUNDMUND LØVLI, PROSJEKTLEDER**

*Ole er faglig dyktig, veldig engasjert. Og så er han veldig ryddig på økonomi.*

**ROY LARS OLSEN, ØKONOMI-ANSVARLIG I PROSJEKTET**

### TEGN TERJE:

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

### DOMMEN:

Takk for fin innsats i sommer, Ole. Og takk for kreativ strek.



” Skal man få ting til å skje må noen tørre å si ja og noen tørre å ta ansvar.



# POPULÆRE FILMKULISS

Per Henry Borch tror filmbransjen kunne blitt ei viktig næring for Norge. I følge Borch, som selger Norge som innspillingsland, har filmverdenen fått øynene opp for Nasjonale turistveger.

TEKST HENRIETE ERKEN BUSTERUD

**P**er Henry Borch (bildet) var i august location manager under innspillinga av den internasjonale filmen *Ex Machina*. Deler av den ble spilt inn ved Juvet landskapshotell langs Nasjonal turistveg Geiranger-Trollstigen. Filmen kommer på kino neste år, og Juvet landskapshotell var for anledningen det hemmelige landstedet til en millionær. Regissør er Alex Garland, som blant annet har skrevet boken «The Beach» og manus for kjente filmer som «28 days later».

**SELGER NORGE SOM FILMLAND.** Til daglig jobber Borch som line-producer i firmaet Loopfilm som markedsfører og selger Norge som innspillingsland. Borch har ansvar for all gjennomføring av prosjekt i Norge for utenlandske kunder. Han finner innspillingsplasser og organiserer det praktiske rundt filmopptak.

– Produsenten til *Ex Machina* lette over hele verden etter egnet sted, og Juvet konkurrerte til slutt med steder i Frankrike og Sveits. Vi var her hele fem ganger på befaring. Grunnen til at Juvet trakk det lengste strået var kombinasjonen av arkitektur og natur som er spennende og annerledes, sier Borch.

**NESTEN RØRT.** Borch er lommekjent i kongeriket og har vært de fleste steder med bil, båt og helikopter.

– Norge har mye å by på til filmbransjen, og Nasjonale turistveger har gitt bransjen et stort løft.

Det er helt fantastisk at noen har sagt at «Dette gjør vi». Jeg blir nesten rørt når jeg tenker på det og gleder meg til å se hva de skal gjøre videre, bedyrer Borch.

**ATTRAKTIVT MEN KOSTBART.** Borchs firma har blant annet flere ganger solgt inn Atlanterhavsvegen til reklamefilmer for biler, men også andre turistveger sør for Trondheim. Rundt ti bilfirma har spilt inn sine reklamefilmer langs Nasjonale turistveger.

– Det er 3-4 store spillefilmprodusenter som lukter på Norge nå, uten at jeg kan si noe nærmere om det. Ellers har jeg hittil i år fått rundt femten forespørsler om Nasjonale turistveger, opplyser Borch.

Han sier det dessverre er sjelden de drar

nord for Trondheim på grunn av reisekostnader.

**REFUSJON AV KOSTNADER.** Borch forteller at de på Island og i en del andre europeiske land har en ordning som gjør at produsenten får tilbake rundt 20 prosent av utgiftene når filmen er ferdig. Tanken bak er at vertslandet vil få igjen mye i form av sysselsetting, hoteldøgn og kjøp av tjenester.

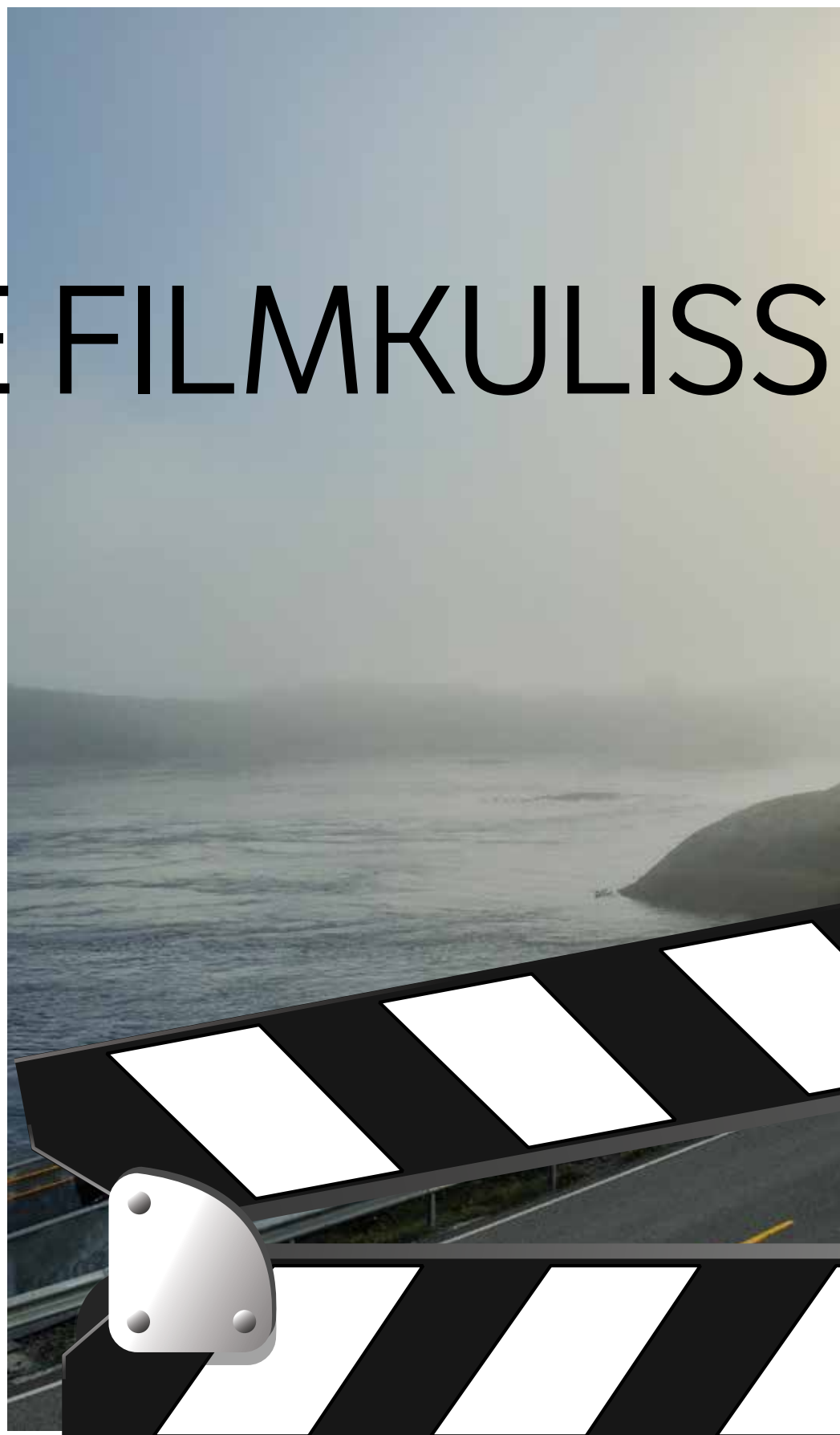
– Jeg var med på en reklamefilm for Citybank om Norge. Den ble vist i USA med et visningsbudsjett på 100 millioner kroner. En filmprodusent betaler mye penger for opphold, samtidig som landet får igjen mye i form av reklame, så det er ikke urimelig med en slik støtteordning – som finnes i mange land, sier Borch.

**MASSE OPPMERKSOMHET.** Ordfører Bjørn Inge Ruset i Norddal kommune er storfornøyd med å ha en turistveg i kommunen - og å være vert for filminnspilling.

– Vi har allerede fått masse oppmerksomhet rundt turistvegen og kommunen. Hadde ikke turistvegen vært her, så hadde vi ikke hatt Juvet landskapshotell og heller ingen filminnspilling.

Ruset sier at kvalitetsløftet som arbeidet med Nasjonale turistveger har gitt også har bidratt til et løft i området.

– Vi hadde ikke hatt samarbeidet der flere serveringssteder nå hever kvaliteten på sine produkter betydelig gjennom prosjektet «Mat langs nasjonale turistveger». Jeg tror filmen kan gi stor reklameverdi i tillegg til at det gir penger i kassa når mange filmfolk bor her i to, uker, sier en travel ordfører. Sjøl avbrøt han ferien for å legge til rette for filmteamet, og mange i bygda har også stått på i kulissene. ■



Nasjonale turistveger  
National Tourist Routes in Norway



DATO



STED



– Norge har mye å by på til filmbransjen, og Nasjonale turistveger har gitt bransjen et stort løft.

Per Henry Borch, Loop film

ER



**FESTET TIL FILM:** Atlanterhavsvegen (over) er en av turistvegene som er brukt i film. (Foto: Roger Ellingsen, Statens vegvesen).

Nede til venstre: Nasjonal turistveg Rondane (Foto: Jarle Wæhler, Statens vegvesen)

Nede midten: Juvet landskapshotell ved Nasjonal turistveg Geiranger-Trollstigen. (Foto: Jiri Havran)

Nede til høyre: Nasjonal turistveg Valdresflye. (Foto: Werner Harstad, Statens vegvesen)



TID

– Det som er avgjørende her er at det kommer tydelig frem i hvilket land filmen er spilt inn, og at man kan kjenne seg igjen i kulissene.

Per-Arne Tuftin, Innovasjon Norge

## – UTMERKET MARKEDSFØRINGSKANAL

Film kan fungere som en turistmagnet. Det er innspillingen av Ringenes herre et godt eksempel på.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**P**er Henry Borch i Loop film, som er med å selge Norge som filmland, forteller at i kjølvannet av Ringenes herre kom det 800 prosent flere turister til New Zealand. Der er filmbransjen nå den tredje største næringa.

– Hvis Norge er smart, kan vi gjøre filmbransjen til ei større næring her. 99 prosent av inntektene vil gagne distriktene. Vi trenger alt fra overnatting og mat til billeie, og en filmproduksjon har derfor store ringvirkninger lokalt. Jeg tror filmbransjen kunne blitt ei kjempe-næring, sier Borch.

**TURISTVEG NEVNT I REKLAME.** Alfa Romeo er en av ti store bilprodusenter som har spilt inn reklamefilm langs en Nasjonal turistveg. Der får bilprodusentene spektakulære kulisser til sine reklamefilmer. Femti personer fra Italia, Frankrike, Nederland, Tyskland, England, Norge og Spania var med på innspillinga, som ble ledet av Borchs selskap Loop film. På en reklamefilm for Alfa Romeo, som tidligere ble vist i hele Europa, sto det også «The Atlantic Road, Norway».

**FILM BRUKES AKTIVT.** Vegene og vi spurte Per Arne Tuftin, reiselivssdirektør i Innovasjon Norge, om hva han tror om å satse på Norge som filmland og bruke film som kanal for å trekke til seg turister:

– Film kan være en utmerket markedsføringskanal for et land som reise-

mål. Mange land og storbyer bruker film aktivt i sin markedsføring, med stor suksess som New Zealand. Det som er avgjørende her er at det kommer tydelig frem i hvilket land filmen er spilt inn, og at man kan kjenne seg igjen i kulissene. Dette fordi mange ønsker å besøke det landet og de stedene hvor en film er spilt inn.

**HERREBESØK.** Tuftin forteller at Innovasjon Norge har jobbet tett sammen med blant annet Norwegian Film Commission (markedsføringsorgan for Norsk Film Institutt) for å få utenlandske spillefilmer til Norge) i forhold til visningsturer for utenlandske filmprodusenter.

– Vi hadde senest for et par uker siden besøk av Barrie Osborne, produsenten av blant annet Ringenes herre, som vurderer å legge innspillingen av en ny Viking Trilogi til Norge.

**DISNEYS NYE FILM.** I følge Tuftin har Innovasjon Norge også inngått et samarbeid med Disney i forhold til markedsføring av deres nye storsatsing Frozen (tegnefilm) som har hentet inspirasjon fra Norge i sine kulisser. Denne filmen som kommer på kino i november, vil ha flere norske ingredienser. Dette er med andre ord en unik mulighet til å selge Norge som turistmål, og både Visit Norway og Innovasjon Norge skal delta på aktiviteter i forbindelse med markedsføring av filmen og har et samarbeidskonsept med Disney. ■



«Det kommer til å brenne i en tunnel igjen. Det må Statens vegvesen forberede seg på»

**KREVER FORBEDRING:** Einar og Laila Morland etterlyser flere sikkerhetstiltak og bedre nødberedskap i tunneler.

– Vi fikk livet i gave, men det kunne gått riktig galt. De som blir rammet neste gang må få bedre hjelp til å komme ut av tunnelen enn det vi fikk, sier Laila og Einar Morland.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**P**aret fra Hurum ble landskjente etter brannen i Gudvangtunnelen 5. august. Flere medier viste hvordan de støttet andre rammede på sykehuset etter ulykken. De var rammet selv, men visste å gi omsorg til andre. Vel hjemme på Hurumlandet, kort veg fra Oslofjordtunnelen, engasjerer de seg for å sikre landets tunneler.

– Det som skjedde i tunnelen er en historie som vi er blitt del av, og som vi vil være del av fremover, sier Einar Morland.

– Det kommer til å brenne i en tunnel

igjen, det er ingen tvil og det må Statens vegvesen og nødetatene forberede seg på, sier de.

**SIKKERHETSTENKING.** Begge har en hverdag i sikkerhetstenking. Hun er helse-søster i Røyken kommune og spesielt opptatt av forebyggende helsearbeid. Han er på dagtid kvalitetsleder i et bioteknologi-firma, verdensledende på sitt felt, og har som lidenskapen å klatre i bratte fjell. Begge deler innebærer nitide forberedelser og prøve utstyr.

Jobben innebærer også vedvarende ruti-

nearbeid i henhold til ISO-standarder, der et hovedpoeng er å følge opp tilbakemeldinger fra brukerne. Nå vil han sette seg inn i hvordan trafikantenes tilbakemeldinger har påvirket sikringen av landets tunneler.

**FAMILIETUR.** Første uken i august var de på campingtur på Vestlandet med tre døtre på 10-15 år og en liten valp. De fikk en strabasjøs to timers kjøretur i en røyklagt og stummende mørk tunnel etter at de måtte snu 7,5 kilometer inne i Gudvangtunnelen da et vogntog tok fyr.

– På vei inn i tunnelen møtte vi en bil med blinkende varsellys og deretter en lastebil uten, men ikke noe annet. Dermed fortsatte vi innover til det ble full stopp, forteller Einar.

– Vi ventet 3-4 minutter, så gikk jeg ut og opplevde smell, skrik og slamrende bildører. Biler snudde og kjørte tilbake. Da var det bare å koble av campinghengeren og komme seg ut igjen.

**2,5 KM PÅ EN TIME.** Frakoblingen tok litt tid, bilen sto i motbakke og han måtte rygge litt for å få løsnet hengeren. Ved siste forsøk kom røyken veltende og han så ingen ting.

Men han lyktes, kastet seg inn i bilen, snudde etter intuisjon og begynte tilbaketuren. Men det var absolutt ingen sikt, intet til å navigere etter. Den første timen kom de seg 2,5 kilometer, han kjørte bilen sakte frem til han traff fjellveggen, rygget så litt og svingte litt bort fra veggen og kjørte frem igjen til han traff fjellveggen på motsatt side. De snakket forsiktig sammen for ikke å bruke opp luft, ba og pustet gjennom fuktige tøystykker.

Etter en time ble røyken noe lettere, de skimtet vegmerkingen og brukte en time til på de resterende fem kilometrene. Laila fikk telefonkontakt med en trygg stemme på 110-sentralen som var en veldig god støtte på veg gjennom røyken.

**HJALP ANDRE.** Underveis plukket de opp seks mennesker som hadde lagt i vei ut av tunnelen til fots, og som banket på sidene på bilen.

– Heldigvis har vi en stor bil. De hadde fått i seg mye røyk og var dårlige. Jeg håper de ikke får varige skader, sier Einar.

Vel ute ble alle lagt inn til observasjon et døgn og fikk oksygenbehandling mot kullos. En av ambulansførerene tok ansvar for valpen.



**Det er veldig viktig at Vegvesenet og nødetatene øver på reelle situasjoner og blir enige om hva som skal til for å hjelpe folk.** Einar Morland

– Vi fikk veldig god oppfølging fra helsevesenet, sier han.

Etterpå har privatpersoner tatt initiativ og noen av de rammede har kontakt med hverandre. Laila og Einar Morland vil bidra til at landets tunneler blir tryggere, har tatt kontakt med Vegvesenet og er invitert ned i Oslofjordtunnelen i begynnelsen av oktober.

**ERKJENNELSE.** De fremhever betydningen av forberedelser og godt utstyr, men at det hele begynner med erkjennelse.

– Det kan godt være at det skjer få ulykker i tunnelene men det blir helt feil når landets ledere går ut og sier at tunnelene «er trygge». Vi vet at vi måtte klare oss selv da vi ble rammet, at vi ikke fikk hjelp av tunnelen slik den var utformet og at det er hjelp vi burde ha fått, sier Einar Morland.

Kort tid etter brannen skrev han et brev til statsministeren.

– Det var veldig hyggelig at Jens Stoltenberg tok seg tid til å ringe tilbake. Jeg skjønner at han ikke kunne love konkrete tiltak der og da, men de bør komme, sier han.

Han har klare råd og de dreier seg om fysiske tiltak som ledning, belysning og friskluftssystemer, og gjentakende og systematisk øving av Vegvesenets og nødetatenes folk.

– Det spiller ingen rolle om det er lys hver 200 eller 25 meter i tunnelen når sikten er lik null. Tunneler bør ha sammenhengende lyslister, lavt nede. De bør ha en skinne som det går an å lene bilen mot under kjøring, det er å hjelpe folk når de må ut, sier han.

– Og så er det veldig viktig at Vegvesenet og nødetatene øver på reelle situasjoner og blir enige om hva som må til for å hjelpe folk, legger Morland til. ■



**KREVJANDE:** Prosjektleder på drift og vedlikehold i Sogn, Per Ove Fossheim.

## KAN ENDELEG PUSTE UT

– Vi er ein liten organisasjon på vegavdelinga med fullt fokus på denne hendinga. Det har teke på, seier Per Ove Fossheim, prosjektleder på drift og vedlikehold i Sogn. Han har hatt ansvar for oppryddinga etter brannen i Gudvangatunnelen.

**TEKST** HEIDI RAVNESTAD **FOTO** OLE KRISTIAN ÅSET

**D**et er snart sju veker sidan hendinga i E16-tunnelen, der eit vogntog tok fyr, ein brann som ga tunnelen store skader, men som heldigvis ikkje tok menneskeliv.

**SKREKKSCENARIO.** Fossheim kom direkte frå ferie og rett inn i ei av dei vanskelegaste oppgåvene han har hatt som prosjektleder i Statens vegvesen.

– For oss på drift er brann i tunnel skrekkszenarioet. Vi må undersøke om systemet fungerte som det skulle, og samstundes få vegen opp å gå så raskt som råd, seier Fossheim. Vegen er no opna for fri ferdsel, og vegseksjon Sogn er i ferd med å returnere til normalsituasjon. Dei siste vekene har sett sine spor, tempoet har vore knallhardt.

**MYKJE ARBEID.** Tidleg vart det avgjort at det skulle utførast så mykje som mogleg anna arbeid medan tunnelen var stengt, reoperasjonen som var eit direkte resultat av brannen ville uansett ta tid. På tre veker er det utført arbeid for 30 millionar. Til tider var det over 30 arbeidrar på ulike operasjonar i tunnelen, og det vart jobba dag og natt.

–Vi måtte få god flyt i arbeidet, og hadde løpande kontakt med entreprenør frå time til time. Å planlegge medan ein utfører er veldig krevjande. Samstundes må ein tenke HMS, noko som krev god koordinering, fortel Fossheim.

**GAMMALT UTSTYR.** –Det er utfordrande å holde utstyret i gang og at det skal fungere til ei kvar tid. Gudvangatunnelen var bygd på 1990-talet, og oppfyller ikkje notidas krav. Ein ny tunnel ville ha anna og meir moderne sikkerheitsutrusting, videoovervaking, evakueringslys

og større tversnitt med betre moglegheit for å kunne snu inne i tunnelen. Det er likevel ikkje rett å seie at sikkerheitssystemet ikkje fungerte, i stor grad oppførte systema seg slik som dei skulle i henhold til beredskapsplanen, seier Fossheim.

**UNYANSERT.** Etter tunnelbrannen har pågangen frå media vore enorm. Ein av dei som har markert seg mest er brannsjefen i Aurland, og det har vore vanskeleg for Vegvesenet å nå fram med sine synspunkt.

– I ein situasjon der brannvesenet får fri taletid i media, har det vore ei utfordring å få nyansert bildet. Vår versjon har ofte blitt klypt vekk. Eitt døme er sambandet, som det har blitt hevda ikkje fungerte. Her er det ulike faglege meininger, vi har testa systemet og etter vårt syn fungerer det slik det skal.

– Ein sambandsøvelse med naudetatane i etterkant av brannen synta at det er eit stort læringspotensiale for naudetatane når det gjeld bruken av utstyret.

**MANGLAR.** Tunnelbrannen har også avdekka nokre manglar i Vegvesenet sin kriseberedskap. Fjernskiltinga og skilting av omkøyning var ikkje god nok dei første vekene, vedgår Fossheim.

– I utgangspunktet skulle stenginga vare ei veke, og det vart etablert provisoriske løysingar. Det gjekk tid før ein fekk tilfredstillande skilting, og systemet for omkøyning er ikkje godt nok. I fylgje prosjektledaren er det utarbeida omkøyingsplanar med forslag til skilting for omkøyning, men det har mangla finansiering for å få tilfredstillande skilting. Staten bør ha som mål å bli meir profesjonelle på dette, meiner Fossheim. ■



## STEDET:

**SUKKESTØL.** I vårt arkiv har vi registrert Sukkestøl både i Evje i Aust-Agder og i Randsund i Vest-Agder. I Olav T. Beitos bok «Norske sæternamn» er forleddet Sukke- nevnt under forskjellige betegnelser for lende. Navnet har sannsynligvis sammenheng med ordet søkk 'fordypning, senkning', forteller Line Lysaker Heinesen, Sekretær for stedsnavntjenesten for Østlandet og Agderfylkene. (Foto: Mark Berger)

## QUIZ:

# 20 spørsmål

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



SPØRSMÅL 2: Kjent landemerke langs f.v 41 i sørenden av innsjøen Nisser. (Foto: Kjell Wold)

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <b>1</b> Hva er BEST-programmet?   | <b>8</b> Hvor mange hus må innløses for å gi plass til ny fire felts E18 forbi Farrisvannet i Larvik? | <b>15</b> E18 bommen i Sande i Vestfold legges ned i høst. Når åpnet bommen?     |
| <b>2</b> Hvor ligger Treungen?   | <b>9</b> Hvor mange mennesker er omkommet i tunnelulykker i Norge det siste tiåret?                   | <b>16</b> Langs hvilken turistveg ligger landskapshotellet Juvet?                |
| <b>3</b> Det skjedde to større vegtunnelbranner i august. Hvor?                            | <b>10</b> Hva samarbeider Statens vegvesen Region vest og lokale skikretser om?                       | <b>17</b> Hvem har tegnet hotellet?  |
| <b>4</b> Hva heter studenten som undersøkte elgmøkk for Statens vegvesen i sommer?         | <b>11</b> Om lag hvor mange el-sykler ble solgt i Norge i 2012?                                       | <b>18</b> Når åpnet rv. 7 Hardangebrua i Hordaland?                              |
| <b>5</b> Hva har Statens vegvesen i Nord-Trøndelag bekjempet i vegkanten i sommer?         | <b>12</b> Hva koster en el-sykkel?  | <b>19</b> Hvor langt er bruas hovedspenn?  |
| <b>6</b> Hvilken bro i Lofoten rehabiliteres med blant annet strøm?                        | <b>13</b> Hva heter direktøren i NHO Logistikk og Transport?  | <b>20</b> Hvilken klassisk sportsbil ruller inn på Norsk vegmuseum denne høsten? |
| <b>7</b> Hvor mange nasjoner deltok på sommerens konferanse «Straight crossings» i Bergen? | <b>14</b> Ei ny kollektivbru ble åpnet over E39 i Rogaland i august. Hvor?                            |  |

### SVARENE PÅ QUIZEN:

1 Programmet Bedre Sikkerhet i Trafikken for å redusere antall skadde og drepte på veggen 2 I Nissedal kommune i Telemark 3 E16 Gudvangtunnelen i Sogn og Fjordane og E39 Storsandtunnelen i Sør-Trøndelag 4 Espen Gregersen 5 Lupiner 6 Sundklakk bru 7 26 nasjoner 8 11 hus 9 71 mennesker 10 Bedre trafikkikkerhet for rulleraskibrukerne 11 Eksakt statistikk fins ikke, men bransjen selvsagt mellom 3500 og 4000 12 De billigste 7000-10.000 kroner, de dyreste oppmot 60.000 13 Erling Sæther 14 Forus 15 2. januar 2002 16 Nasjonal Turistveg Geiranger-Trollstigen 17 Arkitektfirmaet Jensen & Skodvin 18 17 august 19 1310 meter 20 Lambertorhimi



## Unormalt røykeforbud

151

Vegtrafikklovens paragraf 5 setter forbud mot private skilt som kan forveksles med offentlige trafikkskilt. Dette skiltet er i høyeste grad privat, i Vegvesenets håndbok 50, skiltnormalene, finnes intet trafikkskilt med symbol for røykeforbud. I dette tilfellet er både skilt og underskilt laget helt likt som offentlig trafikkskilt og det kan ha sammenheng med at skiltet er satt opp på Statens vegvesens eiendom; den noen år gamle nye Taralrud kontrollstasjon like syd for Oslo. (Foto: Håkon Aurlien)

## I HANSKEROMMET:

### Astrid Stubrud

Ansvarlig for arrangement, omvisninger og resepsjon på Norsk vegmuseum.



FOTO: ANJA SLETTEN

### 1 Hva du har i hanskerommet?

Ah, der har jeg ei NAF-bok, et vognkort og en CD med Whitney Houston og en med Robbie Williams. Ellers er det vel viktig med litt miljøprofil, så jeg sykler til jobb fra midten av april til midten av oktober.

### 2 Kan du si litt om museumsjobben?

Som mange andre her, så jobber jeg med mye forskjellig. Det å ha så varierte oppgaver er det morsomste med jobben, i tillegg til at jeg møter mange trivelige folk. Jeg har blant annet ansvar for alle arrangementene og nå er det et eksternt energiseminar i Berghallen i forbindelse med Forskningsdagene pluss at vi får ei stor gravemaskin på over 200 tonn på plass. Ellers er det snart er det høstferie med eget program.

### 3 Et travelt jubileumsår for døra?

Ja, neste år blir hektisk. Når Statens vegvesen fyller 150 år blir det en rekke store arrangement her i juni. Men før vi kommer så langt har vi vinterdager i februar. Og, ikke minst, åpner vi ny hovedutstilling 4. juni.

### 4 Får du tid til ferie?

Jada, men i år ble det ikke ferie før etter familiedagen. Jeg er veldig glad i fjellet, så det har blitt en tur i Jotunheimen. Men jeg går like gjerne i daler som på tinder. Ellers, har jeg mange turer i Øyerfjellet, hele året – det er kjempeflott.

# 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  
**KYRRE WEDVIK**  
Mobil: 909 30 425  
kyrre.wedvik@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 24. september kl. 13.00.**  
**Neste utgave kommer 24. oktober 2013.**



Trykk