

FOTO: KNUUT OPEIDE

De fleste KVVU-er jeg kjenner har ikke skapt merverdi annet enn hos konsulenter.



Tidligere vegsjef Stein Fyksen tar til orde for en drastisk reduksjon i antall konseptvalgutredninger (KVVU). Mål: korte ned planleggingstiden. Han foreslår en rekke grep for mer effektiv planlegging og vegbygging.

Kronikk side 12

SIDE

4

MC:

Ny handlingsplan for mc og moped med 21 tiltak.

SIDE

6

SYKKEL:

I Frankrike bruker de én rømningstunnel til sykkel.

SIDE

10

OPS:

Transportkomiteleder og økonom i frisk holmgang.

SIDE

18

VEG:

Tålmodighetsprøve med 18 vegarbeid på en jobbreise.



FLERE FYLKESVEG 243

Fylkesveg 243 går ikke bare over Aurlandsfjellet i Sogn og Fjordane. Observante lesere påpeker at siste spørsmål i quiz-en i siste avis ble ufullstendig. «Hvor går fv. 243?» har også som svar «mellom Hedalen stavkirke og Nes i Ådal, «mellom Skiptvet og Våler kirke i Østfold» og «mellom Sifjordbotn og Flakstadbotn i Torsken i Troms». (Foto: Kjell Wold)

10 MILLIONAR TIL SKOGSVEGAR

Det siste året har regjeringa auka offentlege løyv-ingar til blant anna skogsvegar. Neste år går ti millionar kroner til betre infrastruktur i skogen med nybygging og modernisering. (Foto: Kjell Wold)



LEDER:

Tillit som kapital

«Institusjoner i seg selv er likevel ikke tilstrekkelig for fremgang; det kommer naturligvis an på om de er gode eller dårlige»

Jan F. Qvigstad, visesentralbanksjef i et foredrag hos Det Norske Videnskapsakademi

«**K**an vegplanlegginga effektiviseres?». Slik lyder tittelen på kronikken Steinar Fykse har skrevet i denne utgaven. Fykse er ingen hvem som helst i Vegvesen-sammenheng. Han har jobbet i etaten i en mannsalder, og har hatt ansvar for en rekke store utbyggingsprosjekter. I dag jobber han som bedriftsrådgiver.

Tittelen på kronikken hans fremstår som et nøytralt og åpent spørsmål. Faktum er at han retter krass kritikk mot dagens plansystem, og kritikken rammer både sentrale og lokale politikere, men også offentlig forvaltning. Inkludert Statens vegvesen.

Blant annet tar Fykse et oppgjør med ordningen med konseptvalg-utredning (KVU). Ifølge Fykse er denne utredningen stort sett uten verdi for noen. Bortsett fra konsulenter.

På motsatt avside kan vi lese at vegdirektør Terje Moe Gustavsen berømmer den ferske KVU'en for kryssing av Oslofjorden. Gustavsen peker på at denne utredningen viser KVU-systemets styrke. Noen vil kunne oppfatte dette som om Fykse og Gustavsen har hver sin virkelighetsoppfatning. Slik er det nødvendigvis ikke. Også Fykse peker på at KVU i noen tilfeller har sin berettigelse. Det er rimelig å anta at de fleste er enige om at et så omfattende prosjekt som Oslofjordkryssing fortjener en grundig utredning.

I debatten om planleggingstid er «alle» enige om at det tar for lang tid å komme seg gjennom hele planprosessen før veibyggingen kan starte. «Alle» er enige om at det koster for mye og at en nedkorting må til.

Statens vegvesen har med selvkritisk blikk gått løs på utfordringen og jobber med å finne og bygge ned barrierer som skaper unødvendige forlengelser i planprosessen. Samferdselsdepartementet er uhyre obs på problemstillingen og derfra er signalene klare på at ambisjonen er mer effektiv planlegging. Prisverdige ting er altså på gang.

Noen kan mene at det er nødvendig med lange prosesser, at vi må kunne ta oss råd til å gå noen ekstra runder for at alle hensyn blir ivarettatt. Det spørs.

En offentlig institusjons viktigste kapital ligger i den tilliten den har hos det publikummet den er satt til å betjene. Og i Norge er befolkningens tillit til offentlige institusjoner generelt høy. Dette er imidlertid ikke en selvfølge. Steinar Fykse's kronikk kan leses isolert som en kritikk mot dagens planleggingsregime. I dypere forstand kan den like gjerne leses som en advarsel om at institusjoner med en rolle i veiplanlegging står i fare for å tære på den kapitalen som ligger i publikums tillit. Det spørs om noen mener vi bør ta oss råd til det.



Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



FØR OG NÅ:



SAGT I SOSIALE MEDIER:

Erik Martiniussen @ErikMartiniusse 12. nov.
Gratulerer Ampere og Fjellstrand med næringslivets klimapris #zero14 @vegvesenet @fjellstrand

Pål Nygaard @pal_pollo 11. nov.

Krigen var en påkjønning for Vegvesenet. Hendelsene ble fortiet, dette var det vanskeligste kapitlet jeg skrev

Fett Om @Fett_Om 10. nov.

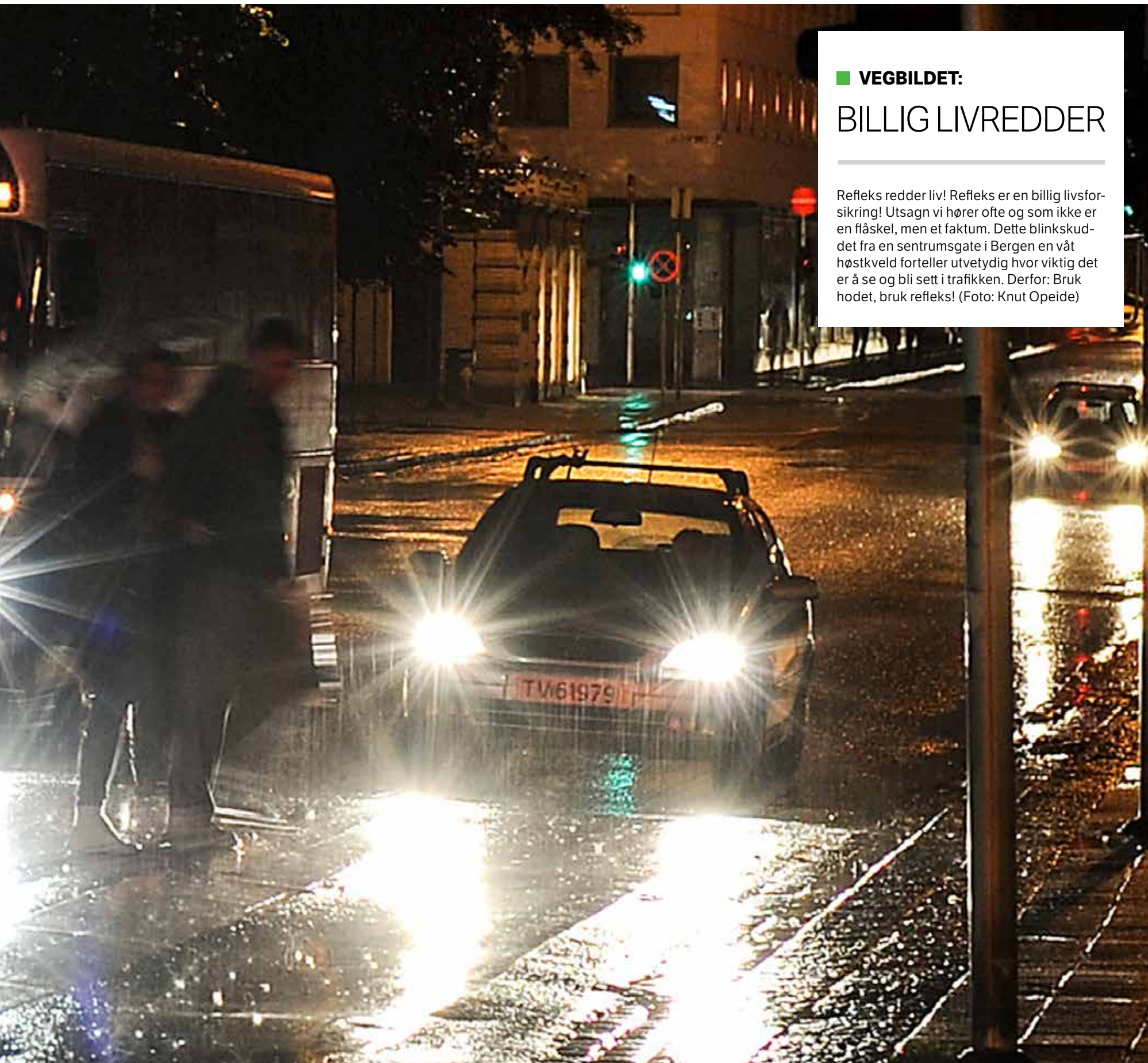
Hvordan er din daglige sykkelrute? Statens vegvesen og Oslo kommune trenger din hjelp for å lage et bedre... <http://fb.me/3JNFG3bZX>

Geirr TangstadHoldal @iGeirr 14. nov.

Viktig «Ungdom og fart»-kampanje fra Politi og Vegvesen Også noe for voksne «ungdom» m ferdigutv. frontallapper #menn

Kim Underberg Rolund @KimRolund 12. nov.

Jeg liker at politikerne i Drammen er i dialog med statens vegvesen, angående flere alternative måter å «åpne» trafikkorken i Drammen på.



VEGBILDET:

BILLIG LIVREDDER

Refleks redder liv! Refleks er en billig livsfor-sikring! Utsagn vi hører ofte og som ikke er en flåskel, men et faktum. Dette blinkskud-det fra en sentrumsgate i Bergen en våt høstkveld forteller utvetydig hvor viktig det er å se og bli sett i trafikken. Derfor: Bruk hodet, bruk refleks! (Foto: Knut Opeide)

Flomskadd for 60 år siden

◀ 1953

2013 ▶

Bildet til venstre er fra Storslett i Troms der den gamle Nordreisa bru fra 1898, som nå er fotgjengerbru, skulle erstattes av to nye bruer over Reisa-elva tidlig på 1950-tallet. Det gikk galt under byggingen av den korteste av de to bruene, sommeren 1953 ble et landkar tatt av flom, fagverksbrua gikk i vannet og måtte bygges på nytt. Det gikk bedre med den 76 meter lange fagverksbrua, 60 år senere står den fortsatt og er et yndet fotomotiv. Men det går mot slutten for begge, i våres bestemte de folkevalgte i Sørreisa at E6-bruene skal skiftes ut med nye moderne bruer samme sted. (Foto gammelt bilde: Ukjent. Nytt bilde: Håkon Aurlien)





FÆRRE BRUKER HJELM

Hjelmbruken blant syklister har sunket fra 54 prosent i fjor til 51 prosent i år, viser Vegvesenets undersøkelse. Den ble utført i hele landet tidlig i juni. 9450 syklister ble registrert. I alderen 12-17 år er det kun 32 prosent som bruker hjelm, mot 36 prosent i 2013. Bruken har gått mest ned blant unge jenter. (Foto: Kjell Wold)



MC-SATSING I 21 PUNKTER

Nasjonal strategi for motorsykkel og moped 2014-2017 er vedtatt denne høsten. 21 punkter skal følges opp for å gi tryggere trafikk for motoriserte tohjulinger.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

«**S**trategien skal være et viktig hjelpemiddel og gi retning for de som jobber med trafikksikkerhet for motorsykkel og moped på alle nivåer, skriver vegdirektør Terje Moe Gustavsen i forordet til den ferske trafikksikkerhetsplanen. Norsk Motorcykel Union (NMCU) har deltatt i arbeidet og er tilfreds med planen.

TRE FELT. Overordnet mål med mc-planen er å øke trafikksikkerheten og redusere antall ulykker blant mc- og mopedførere. Bak hovedmålet listes det opp 21 konkrete tiltak det skal jobbes med i årene framover på tre hovedfelt:

- Trafikantrettede tiltak
- Tiltak på veg
- Kjørøytiltak

Alle tiltakspunktene skal etter planen følges opp i første fireårs periode av gjeldende Nasjonal Transportplan og Handlingsprogrammet og rulleres hvert fjerde år. Norsk Motorcykel Union (NMCU) skal også følge opp sine tiltak gjennom eget arbeid, egne prosjekter og budsjett. Her er de 21 tiltakene i strategiplanen for mc og moped:

KJØRETØY:

Pig-free i Stavanger

– Er du pig free? Ein rosa gris dukker no opp fleire stader i Stavanger. Den grynter for å få fleire til å køyre med piggfrie vinterdekk komande vinter.

– Berre miljøgrisar køyrer med pigg. Det er ein av bodskapane i kampanjen som er starta, seier miljøvernsjef i Stavanger, Olav Stav. Kommunane Sandnes, Randaberg og Stavanger står saman med NAF, Dekk1, Rogaland bilbransjeforbund og Statens vegvesen om kampanjen. Målet er å auke andelen dekk utan piggar frå dagens 74 til minst 85 prosent.

TRYGT MED PIGGFRIIT. – Det kan gjerne bli 90 prosent. Trygghet på vintervegane handlar først og fremst om køyrestil og om å bruke kvalitetsdekk

som ikkje er for slitne, seier Thor Berge Jåsund, leiar i politisk komite i Norges Automobilforbund. Tal frå Transportøkonomisk institutt viser at det var færre ulykker med personskade i byane for vel ti år sidan, då andelen piggfrie dekk auka mest.

2 KILO STØV PER BIL. – Mange får helseproblem av svevestøv frå vegane. Å køyre med piggfrie dekk fremmar folkehelsa og miljøet, seier Stav. Han fortel at ein bil med piggdekk fresar opp mellom ein halv

og to kilo asfalt for kvar tiande mil på bare vintervegane.

GÅR FOR PIGGFRIIT. Dei få skeptikarane som er att, er ei vanskeleg målgruppe. Difor er også dekkforhandlarane med på kampanjen.

– Vi som selger dekk ser at våre råd får følgjer for kvaliteten på både lufta og vegane. Vi kan bidra med ekspertise, som gjer at kunden køyrer trygt frå oss på piggfrie dekk, fortel Dekkimportørenes forening gjennom Vianor og Dekk1.

FAKTA

34

mc-førere omkom i perioden 2005-2009 som følge av sammenstøt med objekter innenfor sikkerhetssonen, 17 av dem med ubeskyttet rekkverksstolpe.



JULEBORD: ADVARER MOT FYLLEKJØRING

140 personer er omkommet i trafikken hittil i år. I november starter julebordsesongen. Trygg Trafikk frykter ulykker av ruspåvirket kjøring. De siste fem årene har rus vært medvirkende årsak i 20 prosent av dødsulykkene, viser tall fra Statens vegvesen. – La bilen stå etter festen og dagen derpå, sier direktør Jan Johansen i Trygg Trafikk. (Illustrasjonsfoto: Knut Opeide)

TRAFIKANTRETTEDE TILTAK:

- 1) Statens vegvesen (SVV) skal sammen med andre aktører videreutvikle førerutdanningen, trafikkklærerutdanningen, førerprøven og sensorutdanningen.
- 2) NMCU vil opprette et eget nettsted for MC-kompetanse med tilhørende applikasjon for smarttelefoner.
- 3) SVV vil bidra til en årlig trafikksikkerhetsdag for motorsykel i hver region, gjerne forankret i fylkesvise mc-fora.
- 4) SVV vil etablere et trafikkisikkerhetsteam med mc-eksperter, som kan brukes til bevisstgjøring og holdnings-skapende arbeid for førere av lett mc og moped.
- 5) SVV vil utrede muligheter for og konsekvenser av å heve aldersgrensen for førerrett for lett motorsykel fra 16 til 18 år.
- 6) SVV og NMCU styrker den frivillige førerutviklingen med flere rimelige lavterskelkurs og samlinger
- 7) NMCU og andre mc-representanter vil jobbe for å kanalisere ekstremadferd vekk fra offentlig veg over på bane.
- 8) NMCU og andre mc-fora vil oppfordre motorsyklister til å «velge rett tid og sted» for å trene kjøreteknikk.
- 9) NMCU vil sammen med andre aktører fortsette å organisere «Se oss»-kampanjer årlig.
- 10) SVV vil ved revisjon av læreplaner klasse B vektlegge undervisning om det å se etter og oppdage motorsyklar og mopeder.
- 11) NMCU vil sammen med andre øke bevisstgjøringen hos forhandlere om viktigheten av at hjelmen passer kunden.

- 12) SVV og NMCU vil gjennom føreropplæring og sikkerhetsdialogen i mc-miljøet bevisstgjøre motorsyklister om hjelmens levetid, passform og festeanordning.
- 13) SVV og NMCU fortsetter å oppfordre mc-førere og mopedister til å bruke kjøreutstyr med synbarhetsfarger.

TILTAK PÅ VEG:

- 14) SVV og NMCU vil arbeide for at mc og moped i større grad integreres i fylkeskommunale og nasjonale transportplaner.
- 15) SVV vil utvikle og ta i bruk et registreringsopplegg for å fange opp behov for tiltak som kan hindre alvorlige utforkjøringsulykker.
- 16) SVV vil arbeide for å opprette «Nullvisjonsstrekning for mc» i hver region i tråd med avtale om trafikkisikkerhet mellom SVV og NMCU.
- 17) SVV vil arbeide for å utstyre rekkverk i farlige ytterkurver med mc-vennlige underskinner.
- 18) SVV og NMCU vil videreføre samarbeidet om rapportering av vegfeller.
- 19) SVV vil revidere Håndbok 245 om mc-sikkerhet med ny kunnskap fra definerne prosjekter og forskning.

KJØRETØYTILTAK:

- 20) SVV vil fortsatt delta i EUs arbeid med kjøretøyteknologi for mc og støtte utviklingen av regelverk som øker sikkerheten.
- 21) SVV og NMCU støtter utbredelsen av førerstøttesystemer som gir bedre trafikkisikkerhet på mc og moped.

TRAFIKANT:



PRØVESKILTILBY: Nå kan Vegvesenet tilby prøveskilt for å komme videre, så lenge det ikke går ut over trafikkisikkerheten. Ordningen er utviklet i tett og godt samarbeid mellom Vegvesenets IKT og TK-avdelinger, her representert med (f.v.) Heidi Høiskar og Lars Kalfoss (IKT), TK-direktør Bodil Rønning Dreyer, Geir Mjøsund (leder, utekontrollvirksomheten syd i Region øst) og tungbilkontrollør Roger Gulvik.

Hjelper avskilte med prøveskilt

For å hjelpe folk videre, og hindre at avskilte biler fyller opp kontrollplassene, vil Vegvesenet nå tilby prøveskilt til bileiere som får sine kjøretøyer avskiltet ved kontroll.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Det er selvfølgelig bare aktuelt å gjøre dette når kontrolløren vurderer at kjøring videre kan skje på en helt trygg måte.

Ordningen er basert på trafikkstasjonene prøveskilt rutine, og kan umiddelbart tas i bruk på alle faste kontrollsteder i Statens vegvesen. Det kan også være aktuelt å tilby prøveskilt ved mobile kontrollere, men før det kan skje må en printerteknisk utfordring finne sin løsning og det jobber Vegvesenets IKT-seksjon med nå.

KAPASITETSPROBLEMER. Den nye ordningen har sin direkte bakgrunn i at kapasitetsproblemer ved Svinesund kontrollstasjon i Østfold. Der passerer halvparten av alle tungbiler på veg til eller fra Norge, men parkeringsområdet er til tider overfylt av vogntog med kjøreforbud slik at kontrollørene ikke har mulighet til å ta inn flere vogntog til kontroll. Med prøveskilt kan de på en enkel måte komme seg videre til en godsterminal eller til et verksted, vel og merke når manglene ikke er kritiske. I tett samspill mellom to seksjoner ble det snart funnet en løsning, som nå blir landsdekkende.

– Vi har hatt en prøveordning med prøveskiltsalg ved Støkken og Taraldrud kontrollstasjoner og er veldig glad for at vi nå får dette som fast tilbud ved alle stasjoner, sier Geir Mjøsund som leder utekontrollvirksomheten syd i Region øst.

TRAFIKKSikkerhet. – Vi er veldig opp-tatt av å få på plass gode publikumstjenester som gjør at våre folk kan bruke tiden på praktisk kontrollvirksomhet som er viktig for trafikkisikkerheten, sa Bodil Rønning Dreyer, direktør for trafikant- og kjøretøyavdelingen i Vegdirektoratet, da nyordningen nylig ble presentert ved Svinesund kontrollstasjon.

Sammen med etatens IKT-direktør Lars Kalfoss fulgte hun kontrollen av noen av de over 1000 tungtransportene som er innom det statlige kontrollområdet hver dag, og diskutere ideer om nye teknologiløsninger med de ansatte. Lars Kalfoss understreket at IKT er til for å hjelpe fagavdelingene i å gjøre en best mulig trafikkisikkerhetsjobb. – Samtidig skal vi sørge for at dere får tjenester som er velprøvde og som virkelig fungerer, sa han. ■

”Vi har hatt en prøveordning og er veldig glad for at vi nå får dette som fast tilbud ved alle kontrollstasjoner. Geir Mjøsund, Statens vegvesen

TEKST OG FOTO UNDI AGNETHE TORSTENSEN





7 AV 10 I NESTENULYKKER

2,8 millioner nordmenn har opplevd å nesten kjøre på en fotgjenger i mørket. – Alle vet at refleks redder liv, men alt for få bruker det, sier Carina Henske, fungerende kommunikasjonssjef i Trygg Trafikk.

SYKLING I RØMNINGSTUNN



UNIK OPPLEVELSE: Den 1800-meter lange rømningstunnelen som brukes til miljøvennlig transport har høy kvalitet på mange måter.

– Dette er et ekstremt bra tiltak i by – det korter ned avstanden og gjør det sikrere. Skal vi få flere til å gå og sykle må vi også tenke nytt.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD **FOTO** FRODE AARLAND

Det sier nasjonal sykkelkoordinator Marit Espeland i Statens vegvesen. Sammen med fire kolleger har hun vært i Lyon i Frankrike og sett

på hvordan de har bygd en 1800 meter lang rømningstunnel som kan brukes til miljøvennlig transport.

SMARTE POLITISKE TANKER. Etter storbrannen i Mont Blanc-tunnelen i

1999 kom det krav om rømningsveger. Da de skulle oppgradere tunnelen Croix-Rousse i Lyon sentrum gjorde de noe smart: Etter stort politisk påtrykk ble rømningstunnelen utvidet fra fem til ti meter slik at det ble plass til felt for gående, syklende og buss med fysisk skille mellom. Tunnelen er en del av en sykkelring i sentrum av Lyon. Den har bidratt til byfornyelse og er også blitt en attraksjon.

– Slike løsninger er aktuelt å se nærmere på for oss som har mange lange tunneler, mener Espeland.

UNIK OPPLEVELSER. – Det føles speiselt å sykle inn i et eget tunnellop, og det tar rundt åtte minutter å sykle gjennom. Skiftende film danser på tunnelveggene. Det var lyd og lys og lufta føltes ren, sier en entusiastisk Espeland. Bussen kjører bare hvert tiende minutt og

bussfeltet er stengt med bom. Sykkeltunnelen er nattestengt og overvåkes av «vegtrafikksentralen» i Lyon. Det er 11 tverrforbindelser mellom «rømningstunnelen» og firefeltstunnelen.

STOR SUKSESS. Prognosene viste at rundt hundre ville bruke tunnelen hver dag. I ettertid viser det seg at mellom 1500 og 2000 passerer tunnelen på hverdager, 3-4000 på helgedager.

– Dette er nybrottsarbeid. Det er satset på høy kvalitet, slik at det ble en suksess. Det er interessant at dette var stikk i strid med prognosene, som var vanskelig å beregne. Denne erfaringen sier meg at vi må tørre å tenke nytt og ambisiøst for å få flere til å gå og sykle i byene våre. Tunneler der syklistene og forgjengerne har hver sin trasé kan være ett av flere slike grep, sier Anja Wannag regional sykkel-

VEDLIKEHOLD:

E6 tunnel stengt i fire uker

Sydgående løp i Eidettunnelen på E6 i Østfold blir stengt i fire uker fordi et parti med løst fjell over tunneltaket skal sikres.

Problemet er det samme som førte til stengning og utbedring av den nordgående tunnelen for et år siden (bildet). Et område med svelleleire krysser begge tunnellop og etter noen år kan det føre til sprekkdannelse og løst fjell.

– Vi har dette under regelmessig inspeksjon, i oktober ble det oppdaget et mindre område med løst fjell over tunneltaket og det vil vi utbedre nå, sier seksjonsleder Arne Bjørklund i Statens vegvesen.

SPRØYTEBETONG. Før arbeidet med å utbedre selve tunneltaket kan starte, må lysarmaturer og elektroinstallasjoner demonteres. Deretter pigges de løse massene bort før fjellet sikres ytterligere med bolter, armeringsnett og flere lag med sprøytebetong. Til slutt må elektroinstallasjonene på plass igjen før det sørgående løpet kan åpnes for trafikk.

OMKJØRING. For E6-trafikantene som skal sørover i retning Sverige er trafikken skiltet om fylkesveg 118, gamle E6 rundt Eidet og frem til krysset ved Kalnessvingen.

I tunnelens nordgående løp vil trafikken gå som normalt.

FALT NED: I fjor falt stein ned på siden av det nordgående tunnellopet.

FAKTA

4

bud er gitt på utskifting av rekkverk langs riks- og fylkesveger i Vest-Agder de neste to årene. Budene er fra 8,8 til 11,7 millioner kroner.



«DEL VEIEN»-SKILT VIRKER

En fersk rapport slår fast at «Del veien»-kampanjeskiltet virker. «Del veien»-kampanjeskilt ble i sommer satt opp i Maridalen i Oslo. En undersøkelse viser at skiltet har hatt god effekt på forholdet mellom bilister og syklister. (Foto: Marianne Haahjem)



Denne erfaringen sier meg at vi må tørre å tenke nytt og ambisiøst for å få flere til å gå og sykle i byene våre. Anja Wannag, sykkelkoordinator



BLÅ ROM: Tøventunnelen har fem snunisjer og disse er belyst i samme farge som snunisjene i landets lengste tunnel; Lærdalstunnelen.

Åpner Tøventunnelen

22. november åpner Tøventunnelen, Nord Norges lengste tunnel, etter nærmere fem års anleggsdrift. Den gamle og for turister spektakulære, gamlevegen langs Sørfjorden blir nedlagt.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Meningen var å åpne tunnelen 1. november, men det viste seg å være behov for mer tid til å få de avanserte sikkerhetssystemene til virke slik de skulle.

– Dette er landets lengste tunnelsikkerhetsanlegg og vi måtte drive litt mer utvikling enn hva vi regnet med, sier prosjektleder Bjørn Brødtkorb. Dermed mangler det bare to måneder på fem år fra første spadestikk ble tatt foran tunnelen i januar 2010.

GJENNOMSLAG. Drøye to år senere var det gjennomslag i tunnelen, det vil si at selve fjellutsprenget var forbi. Siden har det vært arbeidet med å få på plass utrustning og utstyr i den 10,7 kilometer lange tunnelen som nå blir hovedforbindelse mellom E6 og Sandnessjøen via fylkesveg 17.

SIKKERHET. Tunnelen har havarinisjer, nødtelefoner, brannslukkere og ventilasjon, og er overvåket fra vegtrafikksentralen for Nord-Norge, som også overvåker 80 andre tunneler i landsdelen. Ved behov kan man fra VTS varsle nødetatene og fjerne styre stengning, lys og ventilasjon.

RASOVERBYGG. Tøventunnelen har navn fra fjellet Villtoven like nord for Mosjøen i Nordland. Det er et navn som står i stil med vegen som slynger seg langs Sørfjorden. Flere rasoverbygg er laget for å beskytte trafikantene mot is og snøras fra fjellmassivet, på et sted er det endog bygd en kort omkjøringstunnel på innsiden av et rasutsatt punkt. Nå blir denne vegen stengt for gjennomkjøring. Det vanskeligste partiet på 3,5 kilometer blir helt stengt for biltrafikk, mens resten blir kommunal veg. ■

koordinator i Statens vegvesen i Region vest.

SYKKELTUNNEL I BRU PÅ E39? Å sykle i brukasser kan også være aktuelt der bruer skal erstatte ferjer. Her er det rom for innovasjon. Derfor var bruingeniør Henning Lotherington i Vegdirektoratet også med på studieturen:

– Vi har så smått startet med forprosjektet på ei bru som skal erstatte ferja over Julsundet på E39 vest for Molde. E39 er en del av det europeiske sykkelnettverket EuroVelo. I den planlagte vegklassen kreves et alternativ for gående og syklende langs lokal veg, noe som blir borte sammen med ferja. Derfor fødtes ideen om å lage en gang- og sykkelvegtunnel inne i brua. Det må selvfølgelig stilles en del krav til lyd, lys, luftkvalitet og sikkerhet med mer som

vi må tenke på. Jeg var derfor nysgjerrig på hvordan dette var løst andre steder og om vi kunne lære noe som vi kunne overføre til bru-prosjekt på E39. Lærdommen får være at så lenge det finnes krav som skal imøtekommes, finner man alltid en teknisk løsning – men det blir ikke nødvendigvis billig, sier Lotherington.

I JERNBANETUNNELER. Studieturen gikk også til San Sebastian i Baskerland. I dette området er flere nedlagte jernbanetunneler omgjort til sykkel-tunneler. I San Sebastian har de opplevd en eksplosiv økning i sykkeltrafikken. Det har blant annet skjedd ved å bygge sykkelveger på nedlagte jernbanelinjer og etablere heiser i den kupert byen som er omringet av sju fjell som Bergen. ■

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN



STENGER: 3,5 kilometer av den spektakulære men rasutsatte vegen langs Sørfjorden blir nå stengt for all trafikk.



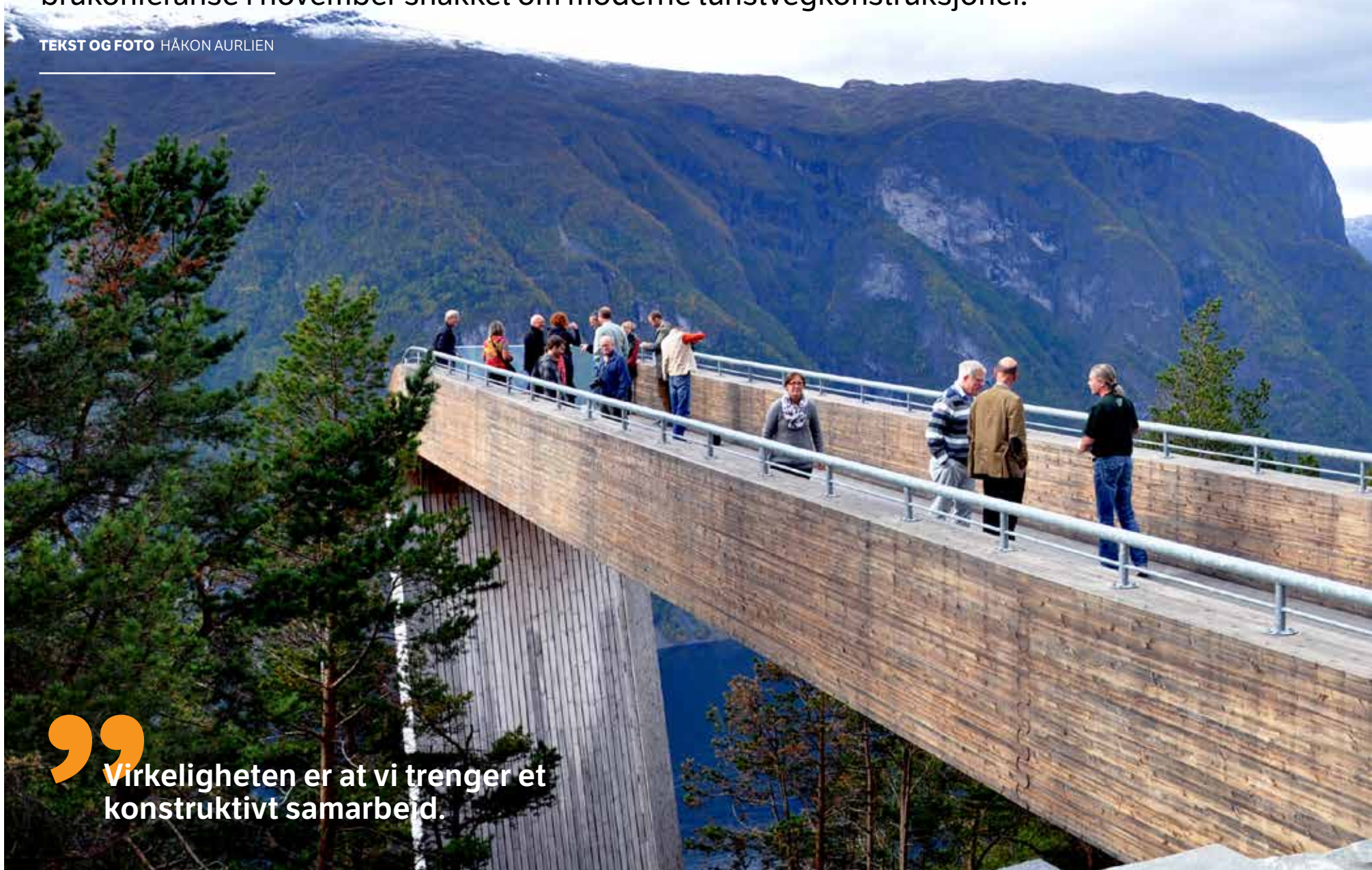
KLARERE VIKEPLIKTSREGLER FOR SYKLISTER

Jeg vil be Vegdirektoratet å vurdere mulighetene for å forenkle vikepliktsreglene for syklende og sørge for bedre samordning mellom regelverk og faktisk vegutforming og regulering, sier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen. Det fordi mange syklistene i dag opplever det uklart når de har vikeplikt. (Foto: Kjell Wold)

Vil bygge bru mellom ingeniør- og arkitektfag

Morten Løvseth var ydmyk på vegne av arkitektstanden da han på Vegvesenets brukonferanse i november snakket om moderne turistvegkonstruksjoner.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN



”

Virkeligheten er at vi trenger et konstruktivt samarbeid.

STEGASTEIN: Det spektakulære utsiktspunktet Stegastein står støtt, men skal nå underlegges nøyaktig samme tekniske kontroll som andre bruer.

■ EL-FERGE:

Strøm av lovord da el-fergen ble satt pris på

Vegvesenet fikk Næringslivets klimapris for utviklingen av el-fergen Ampere.

– Dette er ekstremt hyggelig. Jeg håper denne fergen (bildet) er starten på noe godt både innenfor offentlige innkjøp i Norge og for sjøfarten internasjonalt. Dette er en pris som virkelig inspirerer, sier Jane Bordal, direktør for Veg- og transportavdelingen i Vegdirektoratet,

ET «KINDEREGG». Næringslivets klimapris er et samarbeid mellom miljøstiftelsen Zero, NHO og NTNU. NHO-leder Kristin Skogen Lund kalte batterifergekonseptet for et kinderegg.

– Konseptet demonstrerer mulighetene for industri- og teknologiutvikling mot fremtiden, den demonstrerer at nullutslipp er mulig og at det er mulig for en offentlig kunde å gå foran som krevende kunde, sa hun.

KLIMAKRAV. Prisen ble delt ut under Zerokonferansen i Oslo i midten av november. Vegvesenet deler prisen med Fjellstrand AS, som har bygget fergen, og med rederiet Norled i tillegg til Siemens som har levert batteripakken.

– Vi er svært glade for at både rederiet og leverandørindustrien responderte positivt på denne kontrakten. Dette viser hva vi kan få til dersom vi kan bruke anbudsspesifikasjonene på riktig måte. Vi for vår del ser gjerne at klimakravene vektas sterkere slik at vi får flere nullutslippskjøretøyer inn i transporten, sier Bordal.

► **SETTES I TRAFIKK:** El-fergen Ampere skal bringe biler miljøvennlig over Sognefjorden.

personar frå ni land var møtt fram då Statens vegvesen hadde informasjonsmøte om vegprosjektet E39 Svegatjørn-Rådal i Bergen og Os.



BEST OVER KROKSUND

En delrapport om Ringeriksbanen/ny E16 Skaret-Hønefoss anbefaler videre planlegging og gjennomføring over Kroksund i Hole mot Hønefoss. Alternativet over Åsa legges bort. Alternativet med delt løsning E16/Ringeriksbanen skrives bort fordi Åsalinja lenger nord er dyrere, lengre og gir færre muligheter for stasjonsplasseringer. (Foto: Kjell Wold)

«**A**rkitektene er ikke tjent med å bygge konstruksjoner som ikke tåler å stå ute. Nå må vi få til et bedre samarbeid mellom arkitektene og bruingeniørene, sa han. Det er bruingeniørene i Vegdirektoratet med på. – Vi er veldig opptatt av å bygge bruer som ikke bare er teknisk gode, men som også pirrer trafikantene i ryggraden og gir dem en god estetisk opplevelse. For å få til det må ingeniørene og arkitektene samarbeide, sier brudirektør Børre Stensvold.

PRAKTFULLT. Vegvesenets turistvegprosjekt har gått i bresjen for å dyrke design og uttrykk og det har resultert i en rekke praktfulle konstruksjoner som har gitt positiv omtale i internasjonale arkitektmiljøer og storaviser. Blant bruingeniørene er omtalen noe mer blandet, blant annet fordi bruonstruksjonene ikke har vært gjennom samme forhåndskontroll med tanke på drift for lang levetid som ordinære bruer. Saken er tatt opp prinsipielt i Vegdirektoratet og nylig er det bestemt at alle bruonstruksjoner på riks- og fylkesvegnettet skal tas inn Vegvesenets ordinære oppfølgingsystem og underlegges nøyaktig samme tekniske kontroll som andre bruer.

– Stegastein er en flott konstruksjon, men arkitekten glemte at den står ute og at regnvann må ha et sted å renne. På heksemonumentet ved Vardø er det valgt overganger mellom trekonstruksjoner som jeg har skjont at ingeniører ikke overbevist om vil holde på lang sikt, sa Morten Løvseth.

Han er selvstendig arkitekt i Løvseth + Partner AS og har vært engasjert i en rekke teknologiutviklingsprosjekter, blant annet trebruerne over E6 mellom Gardermoen og Minnesund, Kolomoen bru og Grenlandsbrua. Han er også leder for arkitekturrådet i Nasjonale Turistveger og hadde en interessert lytterskader da han på brukonferansen snakket om arkitekturkonstruksjon i dette prosjektet.

Løvseth var tydelig på at Vegvesenet er helt avhengig av å trekke inn arkitekturfaglig kompetanse, dersom etaten skal oppnå målsettinger om å

lage et vegnett som gir gode opplevelser for trafikantene. Men det var erkjennelsen av at arkitektene også er avhengige av ingeniørene som fikk tilhørerne til å spisse ører. På brukonferansen fikk de høre en arkitekt snakke om nødvendigheten av å bygge bruer som skal mer enn å bære trafikk, men som skal holde over tid og ikke bygges så vidløftig at folk ikke tør å bruke dem.

FORSKNINGSPROSJEKT. – Skal vi få et samarbeid til å fungere må vi rett og slett bli bedre til å snakke sammen, sier Jan Gunnar Teigen, som for noen år siden ledet et forskningsprosjekt i samarbeid mellom Statens vegvesen og Arkitektur- og designhøyskolen i Oslo og Statens vegvesen. Prosjektet studerte konsekvensene av å la ingeniør- og/eller arkitektkompetanse styre bygging av bruer og avdekket at de to miljøene ikke forsto hverandre og derfor samarbeider for lite. Teigen mener nå at arkitektfag må inn i ingeniørutdanningen, og omvendt.

– Virkeligheten er at vi trenger et konstruktivt samarbeid. Tradisjonelt har brubygging vært en ingeniøropp-gave og det er nok noen som føler arkitektens inntreden som en trussel. Men oppgaven er endret og det må vi bruingeniører ta inn over oss. Samfunnet vil ha bruer som gir en opplevelse i tillegg til å bringe folk over daler og elver. Det er arkitektene mye bedre på enn bruingeniørene. Visst kan vi bygge fine bruer vi også men arkitektene er som gruppe bedre enn oss på estetikk. Vi er bedre enn dem når det gjelder bæring og konstruksjon for lang holdbarhet, sier Jan Gunnar Teigen. ■



SAMARBEID: (F.v.) arkitekt Morten Løvseth og bruseksjonsleder Børre Stensvold ønsker et sterkere samarbeid mellom ingeniører og arkitekter.

DUELLEN:

JA ELLER NEI TIL HYBRID-FORDELER

Bør hybridbiler få nyte godt av elbilenes fordeler ut ifra reell miljøbelastning? Debatten går.



Nikolai Astrup
Høyres miljøpolitiske talsmann



Christina Bu
generalsekretær i Norsk elbilforening



<p>1 Synes du hybridbiler bør få noen av elbilfordelene?</p>	<p>Vi bør ikke la flere kjøre i kollektivfeltet, der er allerede utfordringene store nok. Men det skal lønne seg å velge miljøvennlig. I dag ser vi at ladbare hybrider er relativt dyre og det vil Regjeringen ta opp i revidert nasjonalbudsjett i mai 2015.</p>	<p>Ja, ladbare hybrider må i større grad kunne konkurrere med bensin- og diesalbiler prismessig. Derfor bør kjøpsavgiftene justeres slik at de kommer bedre ut. Blant annet bør fradraget for vekten av el-motor og batteri økes, og halv moms kan vurderes.</p>
<p>2 Hva mener du er det viktigste argumentet som taler for det?</p>	<p>Flere må kjøre miljøvennlige biler dersom Norge skal klare å kutte utslippene. Ladbare hybrider er vesentlig mer miljøvennlige enn fossile biler, men kommer med to motorer dårligere ut avgiftsmessig enn det deres oppgitte CO2-utslipp skulle tilsi.</p>	<p>Disse bilene kan være et godt alternativ for mange, og muliggjør dermed kjøring på energieffektiv strøm for flere. Målet må være å fase ut biler som ikke kan kjøre på fornybart drivstoff. Ladbare hybrider kan bidra til å akselerere en slik utvikling.</p>
<p>3 Hva mener du er det viktigste argumentet som taler mot?</p>	<p>Det ikke er bærekraftig å opprettholde på lang sikt det «introduksjons-tilbudet» som er gitt til elbilene. Derfor bør ikke ladbare hybrider ha alle fordelene elbiler har, som feks gratis passering i bomringen, gratis ferge og gratis parkering.</p>	<p>Ladbare hybrider må i hovedsak kjøres på strøm om det skal være noe poeng. Det krever utbygging av flere ladestasjoner. Bruksfordelene bør dessuten forbeholdes rene elbiler, det er ikke disse hybridene skal konkurrere med.</p>
<p>4 Hva skal til for at du skulle endre oppfatning?</p>	<p>Det måtte være at regjeringens samlede vurdering av kjøretøy- og drivstoffavgiftene bidrar med vesentlig ny informasjon om konsekvensene av å legge om avgiftene.</p>	<p>Teknologiutvikling og bedre batterier vil etter hvert kunne gjøre elbiler med god nok rekkevidde konkurransedyktige. Det vil gjøre ladbare hybrider overflødige.</p>
<p>5 I hvilken grad mener du det er viktig å få flere til å kjøre energivennlige biler?</p>	<p>Dersom Norge skal være i nærheten av å nå våre klimamål må transportsektoren ta en betydelig del av utslippsreduksjonene. Derfor er det avgjørende at myndighetene bidrar med fordeler slik at det lønner seg å velge en energivennlig bil.</p>	<p>Det er helt essensielt om vi skal klare å redusere utslippene fra transportsektoren. Om noen år er det ingen grunn til at ikke alle som kjøper ny bil kun kan velge mellom biler som kan gå på fornybart drivstoff. Det samme gjelder varebiler.</p>

TEKST MARK BERGER FOTO FJELLSTRAND AS





NY TUNNEL FØRST

Næringslivet i Røyken, Hurum, Lier og Drammen vil ikke vente på en ny bru over Oslofjorden uansett hvor den måtte komme. De ønsker ny og utvidet Oslofjordtunnel ved Drøbak (bildet) raskest mulig. Det går fram av et leserinnlegg i Dagsavisen Fremtiden fra de respektive næringslivforeningene. (Foto: Kjell Wold)



”

Jeg er overrasket over at en vitenskapelig ansatt kan blande forskning og ubegrunnede påstander på en så lettvinnt måte.

Linda Hofstad Helleland (H), leder av Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité

AVVISER OPS-KRITIKK

Økonomiprofessor Bjarne Jensen hevder to OPS-prosjekter har økt statens samlede merkostnader med over en milliard kroner. Leder i Transportkomiteen på Stortinget, Linda Hofstad Helleland (H), er kritisk til Jensens påstander.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

OPS PÅ SØRLANDET: Fedafjorden bru i Kvinesdal, en del av OPS E39 Flekkefjord - Lyngdal i Vest-Agder.

De to OPS-prosjektene Jensen viser til i sin analyse er E39 Klett-Bårdshaug i Sør-Trøndelag og E39 Flekkefjord-Lyngdal i Vest-Agder.

– De er blitt 50 prosent dyrere enn andre modeller for prosjektfinansiering, hevder Jensen som er professor i offentlig økonomi ved Høgskolen i Hedmark.

I en analyse av de to OPS-vegprosjektene som åpnet i 2005 (Sør-Trøndelag) og 2006 (Vest-Agder), hevder han også at de langsiktige drifts- og vedlikeholdsavtalene medfører større ulemper enn fordeler. Jensen understreker likevel at de to prosjektene utbyggingsmessig synes å være gjennomført på en god og solid måte.

DÅRLIG TEORI. – Dette er skrivebordsteori fra Jensen. Analysen tar utgangspunkt i at alternativet er at prosjektene hadde blitt bygd på ordinær måte til samme tid. Det

er ikke en selvfølge. Det er mer sannsynlig at prosjektene hadde blitt bygd noen år senere om de skulle blitt prioritert på vanlig måte over de årlige statsbudsjett-rammene. En sammenligning må derfor ta hensyn til kostnaden med å vente, dvs. økning i byggeprisene, som øker mer enn ellers i samfunnet, historiske kostnadsoverskridelser på slike prosjekter og fordelene med å få prosjektet tidligere. Det gir naturligvis positiv nytteverdi, sier Linda Hofstad Helleland.

BETYDELIG DYRERE. – Selve OPS-finansieringen gir merkostnader for staten i størrelsesorden 30-60 prosent av investeringene avhengig av nedbetalingsprofilen for prosjektene og renteforholdene, sier Bjarne Jensen. Med utgangspunkt i de to OPS-prosjektene i Norge vi har best informasjon om, Klett-Bårdshaug og Flekkefjord-Lyngdal, mener han å kunne beregne at merkostnadene for staten, som følge av

finansieringsmodellen for investeringene, vil være om lag 1,3 milliarder kroner, eller ca. 50 prosent mer enn om staten selv hadde finansiert prosjektene, mener han. Hans konkrete tall for de to prosjektene er følgende: Klett-Bårdshaug: 631 millioner kroner eller 46 prosent mer. Flekkefjord-Lyngdal: 600 millioner kroner eller 50 prosent mer.

LETTVINT BEGRUNNET. – Han har sett på to av tre eksempler. Det tredje eksempelet, E39 Grimstad – Kristiansand, fant en større kostnadsoverskridelse sted. Likevel ble det noe som selskapet selv måtte dekke. For oss som forvalter skattebetalernes penger, er det en viktig verdi at prosjektene skal koste det vi vedtar at de skal koste, sier lederen i Transportkomiteen.

– Mesteparten av denne betalingen gjelder betaling til Orkdalvegen as og Allfarveg as for å dekke rente og

avdragsutgifter på deres finansiering av investeringene til disse prosjektene, skriver Bjarne Jensen i analysen som er presentert i tidsskriftet «Samfunn og økonomi». Når det gjelder de to første prosjektene er renten som betales i avbetalingskontrakten over 9 pst. Det blir det mye penger av, mener han. Til driften av vegen går bare en mindre del av disse utgiftene, i følge Jensen. Det var 19 millioner årlig til Orkdalsvegen og 19, 2 millioner til Lyngdal – Flekkefjord. De er økt litt som følge av prisstigning, sier Jensen i en kommentar. De langsiktige drifts- og vedlikeholdsavtalene bidrar til at det blir dyrere å tilpasse seg endringer i behov og nye standardkrav, mener han.

TVILSOMT. – Å hevde at det ikke er knyttet noen fordeler til drift og vedlikehold er også tvilsomt. Situasjonen i samferdssektoren er at vi har et betydelig etterslep i drift og vedlikehold. I en OPS-

FAKTA

474 millioner bomplasseringer ble registrert i Norge i 2013, 10 millioner mer enn året før, i 2012.



PKK FOR TUNG MC

I fjor høst vedtok EU å innføre periodisk kjøretøykontroll (PKK) for tung motorsykkel fra 2022. Et kompromiss sier imidlertid at medlemsstatene i EØS inkludert Norge kan la være å innføre PKK for tung MC dersom det i perioden 2017-2022 gjennomføres andre TS-tiltak for denne trafikantgruppen med samme effekt som PKK. (Foto: Kjell Wold)



Helleland hevder at mine analyser er skrivebordsteori. Kanskje det er Helleland som er skrivebordteoretikeren?
Bjarne Jensen, økonomiprofessor



K FRA ØKONOM

kontrakt er nivået fastlagt gjennom en kontrakt, og forblir vedlikeholdt i 25 år. I det ligger det en betydelig sikkerhet om godt vedlikehold for de som kjører på veien. At evalueringen av OPS-prosjektene, ikke kan si noe om det, er ikke så rart når den ble utført 2 år etter veien åpnet, sier Linda Hofstad Helleland.

GREIT Å TJENE PENGER. Hun vil også påpeke, at forfatteren også gjør et poeng ut av at selskapene tjener penger. – Heldigvis tjener de fleste i denne bransjen penger. Det er en viktig forutsetning for effektiv veibygging. En stor del av dette overskuddet synes også å komme fra finansforvaltning. Etter å ha lest artikkelen hans er jeg overrasket over at en vitenskapelig ansatt ved en utdanningsinstitusjon kan blande forskning og ubegrunnede påstander på en så lettvinnt måte, sier transportkomitelederen.

IKKE OVERRASKENDE. – Høyre ønsker å bruke OPS til riksvegutbygging. Da er det ikke så overraskende at Helleland ikke liker mine analyser som viser at denne metoden fører til merutgifter i milliardklassen. Regningen går til skattebetalerne samtidig som merutgiftene bidrar til gevinster i 100 millionersklassen til noen få eiere av OPS-selskapene, sier Bjarne Jensen.
– De går ikke, som Helleland synes å tro, til entreprenørene som har bygget veiene eller som driver med vedlikehold av dem. Jeg håper at de, som er opptatt av å sørge for effektiv bruk av offentlige midler, leser artikkelen OPS: Sløsing med offentlige midler i milliardklassen. Samfunn og økonomi nr. 2, 2013, sier Jensen.

KJØP PÅ AVBETALING. – OPS har samme karakter som at staten kjøper sine riksveger på avbetaling. Hel-

leland burde skjønne at det medfører store ekstra kostnader når kjøperen er den norske staten. Staten Norge mangler ikke penger, og vi vet at staten betaler betydelig lavere rente enn alle andre aktører i samfunnet om den selv skulle låne. Staten trenger selvsagt ikke OPS-finansiering for å framskynde veiprojekter. Det er høyere finansieringskostnader som utløser ekstrautgiftene i milliardklassen og de belaster veibudsjettene i 25 år, sier Bjarne Jensen.

– Helleland hevder at mine analyser er skrivebordsteori. Til orientering kan jeg nevne at jeg har ledet Kommune-kreditt i tolv år og nettopp drevet med denne type finansiering. Kanskje det er Helleland som er skrivebordteoretikeren? sier han. ■

VIDEREUTDANNING:



PÅ SKOLEBENKEN: Samferdselsskolen startet i 2010 tar pause og skal nå evalueres.

Skal evaluere Samferdselsskolen

Etter fire skoleår tar Samferdselsskolen ett års studiepause for å bli grundig evaluert.

TEKST KJELL WOLD FOTO ODD ERLING BOTN

Samferdselsskolen er veg- og banesektorens felles etterutdannings-satsing som startet i 2010. Hovedmålet med skole er å øke forståelsen og bedre kommunikasjonen og samhandlingen på tvers av aktører og faser.

KLØFT. Vegdirektør Terje Moe Gustavsen erkjente ved skolestarten for fire år siden, at det eksisterer kunnskapskløfter og sviktende kommunikasjon og samhandling mellom etater og mellom etater og bransjer. Samferdselsskolen tar sikte på å bedre disse forholdene mellom de som planlegger nye samferdselsanlegg, de som bygger dem og de som drifter og vedlikeholder dem.

BRED DELTAGELSE. Elever ved Samferdselsskolen har vært representanter fra rådgivere, entreprenører og byggherrer. Hvert kull på 30 elever har vært sammensatt så bredt som mulig med både unge og eldre, erfarne og uerfarne, nytenkende og lærevillige personer både fra administrativ og utførende side. Studiet ved Samferdselsskolen har vært kjørt i samarbeid med NTNU i Trondheim, gir 15 studiepoeng og kan inngå i flere masterprogram.

GRUNDIG. –Skolen har gjennomført løpende evaluering av tiltaket blant deltakerne i alle kull. Erfaringer og modning gjør det nå naturlig for eierne av tiltaket å gjøre en grundigere evaluering, sier Gerd Johanne Hestnes, som overtok rollen prosjektleder for skolen ved oppstarten av årets kull. Tidligst oppstart for neste kull blir høsten 2015. ■



BYGGESTART TIL VÅREN

Utbygginga rundt Vøringsfossen ved fv. 7 i Eidfjord i Hordaland starter trolig etter planen våren 2015. Prosjektet er beregnet å koste litt over 200 millioner kroner, og er et spleiselag mellom stat, fylke, Eidfjord kommune og Hardangerrådet. Kjersti Wold i Turistvegprosjektet blir prosjektleder for utbygginga ved Vøringsfossen. (Foto: Bjørn Andresen)

KRONIKK:

” Etter min mening er det altfor mange plannivåer og prosesser.

Kan vegplanlegginga effektiviseres?

Det hevdes etter min mening med rette at vegplanlegging i Norge gjennomgående er langdryg og lite effektiv. Det er kanskje også riktig at landets vegsystem ligger på nivå med land vi helst ikke vil bli sammenlignet med. Folk flest søkes forledet til å tro at mye av denne elendigheten skyldes Statens vegvesen. Jeg mener hovedårsaken til den dårlige vegstandarden, og at det har blitt bygget ut bit for bit i altfor stor utstrekning, er mangel på penger til vegformål. Det er ytterst sjelden at et vegprosjekt er blitt forsinket over lang tid på grunn av manglende planer. Men det er likevel ingen tvil om at vegplanprosessene må forenkles og effektiviseres. Det brukes for mye tid på unyttige prosesser, mens det brukes for lite tid på å finne de overordnede gode løsninger og teknisk optimalisering.

Etter min mening er det altfor mange plannivåer og prosesser. På overordnet nivå en såkalt konseptvalgutredning (KVU) og tilhørende ekstern kvalitetssikring (KS1). Dette er langvarige prosesser som koster flekk. De fleste KVU-er jeg kjenner har ikke skapt merverdi annet enn hos konsulenter, eksempelvis E18 Follo og E6 i Gudbrandsdalen. I noen få tilfeller kan en KVU være berettiget, men i de fleste tilfeller kan man på enklere vis finne «de riktige» løsninger. Det er godt at Regjeringen endelig ser ut til å ha innsett dette, og sløyfer i hvert fall noen KVU-er.

Etter plan- og bygningsloven (PBL) skal det gjennomføres planprogram, kommune(del)planer med konsekvensanalyser og reguleringsplaner. Et hierarki av planer på tre nivåer, som de fleste kommunepolitikere nesten ikke ser forskjell på. Deretter ekstern kvalitetssikring (KS2), så et detaljert pro-



RINGEBU: Stein Fyksen mener slike omkamper bør unngås. (Ill. Hilde M. Strangstadstuen)

sjekteringsarbeid som grunnlag for anbuds-dokumenter. Til sist proposisjon, budsjett, anbud og grunnverv før anleggsarbeidet kan komme i gang. Det tar tid.

Vel 25 statlige etater kan komme med innsigelser og merknader til planer etter PBL. I tillegg en rekke særinteresser og særorganisasjoner. Det er meget krevende å få disse planer på tre nivåer i havn. Statens vegvesen vet at om det ikke blir lokal enighet havner saken, etter megling hos fylkesmannen, i Fornyings- og kommunaldepartementet. Når man vet at de to prosessene kan ta årevis er det lett å tenke seg at Statens vegvesen strekker seg langt for å finne løsninger lokalt. Kostbare og unødvendige løsninger man vurderer for å komme videre i prosessen. De som krever sine interesser ivaretatt er helt uten økonomisk ansvar. Når noe er gratis øker etterspørselen til det uendelige, i det minste til det urimelige. Det gjelder også kravet om tilleggsutredninger. Det koster heller ikke noe for andre enn tiltakshaver. Dagens system er altså svært kostnadsdrivende. Dessuten holder mange parter ikke tidsfrister og gjerne kommer med sine krav helt til slutt i prosessen.

Jeg har derfor følgende forslag til å effektivisere prosessene:

- NTP fortsatt overordnet styringsdokument. KVU/KS 1 bare unntaksvis for veg og jernbanebygging.
- Alle planer for riks-, fylkesveg og jernbane fremmes av Statens vegvesen eller Jernbaneverket
- Alle kommunedelplaner for riksveg og jernbane vedtas av Samferdselsdepartementet og fylkestinget for fylkeveger, så den som sitter med økonomisk ansvar også har planansvar
- Kommune (del)planene bør ha mye lengre strekninger enn det som er vanlig praksis i dag
- Reguleringsplaner vedtas av kommunene innenfor vedtatt kommunedelplan. Det samme gjelder for mindre tiltak på eksisterende vegnett (planene fremmes av staten)
- Reguleringsplan og prosjektering må foregå parallelt i større grad enn det som er vanlig praksis i dag
- Planprogram skal være bindende for planarbeidet. Krav om tilleggsutredninger må dekket av de som ønsker ekstrautredninger. Ved tvist om planprogram vedtas det av Samferdselsdep.



FOTO: KNUIT OPEIDE

Stein Fyksen (68)

Har rundt 40 år bak seg i Statens vegvesen, og har ledet flere av Norges største samferdselsprosjekter. I dag er han bedriftsrådgiver.

- Muligheten for å gå rett fra planprogram med konsekvensutredning til reguleringsplan må brukes i langt større grad enn i dag, jfr. forskrift om konsekvensutredning
- Offentlig myndigheter, også politiske, må overholde høringsfrister fastsatt i planprogram
- Vegdirektoratet gjennomfører KS 2-prosessen for store prosjekter (uten bruk av eksterne konsulenter). Bare unntaksvis gjennomføres KS2 av Samferdsels-/Finansdepartementet
- Etatene må få klar hjemmel til å gjøre nødvendige forundersøkelser uten tungvinte prosedyrer
- Det må bli mulig å fremme en reguleringsplan uten at alle arkeologiske undersøkelser er utført
- Omkamper om vedtatte kommunedelplaner må «forbys»

Siste punkt kan opplagt diskuteres. Etter min oppfatning er de politiske prosessene mest tidkrevende i hele vårt system. Også jeg forstår at dette er en del av demokratiet. Men når det politisk klages på lange planprosesser peker de i stor grad på seg selv. Eksempelene på at også regjeringen (ikke bare kommunene) åpner for omkamper er mange. Den nye regjeringen ser ikke ut til å ha bedre praksis på dette enn den gamle. Statssekretær Hoks-ruds tur til Ringebu er et godt eksempel. Det er skuffende for så vidt som den nye regjeringen har ønsket effektivitet. Enda mer skuffende er det at Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet uttaler at omkamp i Ringebu er helt greit. Samferdselsdepartementet har meg bekjent opprettet et utvalg for å se på hvordan det kan skapes mer effektivitet i planleggingen. Det er bra, og jeg ser fram til forslaget. Jeg håper det kommer snart. ■

MER GODS FRA VEG TIL SJØ

Mens stadig flere trailere hver eneste dag dunderer over fjell, gjennom daler og inn i byer, blir det dyrere og vanskeligere å frakte gods på kjøll. En bekjent av meg talte 535 møtende trailere på en kjøretur fra Stavanger til Oslo, en tilfeldig hverdag. To ganske vanlige, moderne skip i nærskipfart kunne erstattet alle disse trailerne og seilt varene rundt kysten, på om lag samme tid. Tenk hva det ville bety for mennesker, miljø og trafikkbelastning på veinettet. Alle er enig om at det er viktig å flytte mer transport av varer fra

vei til sjø. Likevel gjøres det lite for å styrke sjøtransportens konkurransekraft mot veitransporten. Politikernes manglende helhetstenkning og koordinering av transportpolitikken påfører enkeltmennesker og samfunnet vårt store, unødige kostnader - hver eneste dag.

Rapporter fra Transportøkonomisk Institutt viser at det er tungtransporten som står for så godt som all veislitasje på norske veier. Ett enkelt skip kan ta lastevolumer som tilsvarer flere hundre

trailerne, og det forårsaker bare en brøkdel av forurensende utslipp. Da er det helt meningsløst at store og økende mengder av godstransporten går på vei: Det fører til et høyere antall ulykker, skadde og drepte i trafikken; Det fører til vesentlig større luft- og støyforurensning med konsekvenser for klima, miljø og helse; Det fører til kraftig økt slitasje og kapasitetsbehov som gir unødig store kostnader til vedlikehold og investeringer i veinettet; og det fører til unødig køer og tidskostnader som svekker næringslivets konkurransevne.

En rapport fra Riksrevisjonen i 2014 bekrefter våre vurderinger om at de politiske ambisjonene ikke blir fulgt opp av handling eller incentiver. Derfor overtar veinettet en økende andel av et stadig voksende transportarbeid, stikk i strid med en bærekraftig utvikling, sunn fornuft og politiske målsettinger. Mens stadig flere trailere tar opp plass på nedslitte norske veier, blir det dyrere og vanskeligere å frakte gods på kjøll. Kostnadsforskjellene er økt, ikke redusert, de senere år, i favør av veitransport. Sjøtransportens infra-

FAKTA

15

ganger større risiko har førere av lett MC for å havne i ulykker enn andre motorsyklist, viser en fersk TØI-rapport.



STEINKJER MIDT I NORGE

Statens Kartverk på Hønefoss har beregnet hvor Norges midtpunkt, eller arealtyngdepunkt på fagspråket, er. Det ligger i Steinkjer (bildet) kommune i Nord-Trøndelag. Midtpunktet er markert med en steinbauta og ligger i et vernet landskapsområde, omtrent midt mellom Vakkerlifjellet og Skjærkervatnet. (Foto: Pål Sætrum)

VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

Dermed ser vi et åpenbart politisk valg. Valget mellom vår faglige primæranbefaling om bru eller et nytt tunnellop som koster mindre og kan realiseres raskere.



FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Vegdirektør: Terje Moe Gustavsen

OVER FJORDEN

Noen ganger er det mye oppmerksomhet og sterkt engasjement ved framleggelsen av en KVVU (Konseptvalgutredning). Vi har sett det for noen strekninger på E39 og nå – KVVU om kryssing av Oslofjorden. Mange mennesker, mye trafikk, bevaringsverdig natur og jordvern gir engasjement og aktivitet.

Denne konseptvalgutredningen viser KVVU-systemets styrke. Det er flere konsepter, og hvert konsept inneholder flere alternativer. Mange og kompliserte trafikkstrømmer. Kostbare løsninger. Store arealer med nasjonalt vern. God produktiv jord. Når alt dette settes inn i KVVU-ens systematikk av dyktige folk, gir KVVU-en et solid faglig grunnlag for gode politiske konklusjoner.

Konseptvalgutredningen utreder muligheter for å redusere Oslofjorden som barriere for transport. Oslofjorden krysses i dag gjennom Oslo, Oslofjordtunnelen og ferjesambandet Moss – Horten. De hovedalternativene som er utredet, er forbindelser

mellom Moss og Horten og en ny forbindelse mellom Vestby og søndre Hurum og videre til Holmestrand.

Dessuten omfatter KVVU-oppgaven utredning av to alternativer for rv. 23 Oslofjordforbindelsen ved Drøbak, enten med bru eller et nytt tunnellop.

Forbindelsen mellom Vestby og søndre Hurum foreslås skrinlagt. Det er for langt nord for de som kommer sydfra og for langt syd for mange av dem som i dag bruker Oslofjordtunnelen. At det ikke er aktuelt med bru der, vil alle de som er mot dette naturinngrepet bli svært glad for.

Bru eller tunnel Moss - Horten ser ut til å gi betydelig trafikkvekst over Oslofjorden. En fast forbindelse vil gi store besparelser for trafikanter og transportører og knytte byområdene i Østfold og Vestfold tettere sammen. Samtidig som det gir en betydelig trafikkavlastning gjennom Oslo. Det er imidlertid et svært omfattende og kostbart prosjekt. Vi anbefaler derfor i første omgang å styrke ferjesambandet og å utrede fast forbindelse Moss - Horten videre.

Medaljens bakside er at mer biltrafikk betyr økte utslipp av klimagasser. Det må derfor legges til rette for at flest mulig av de nye reisene over Oslofjorden blir kollektivreiser.

Mellom Drøbak og Hurum har vi i dag en tunnel med ett løp. Det har vært mange ulykker og hendelser i tunnelen, ikke minst en alvorlig brann. Trafikken har økt mye og vil i løpet av få år gå over 8.000 i ÅDT (årsdøgntrafikk). Tunnelforskriften vil derfor kreve to løp eller annen rømningsmulighet fra 2019.

KVVU-en anbefaler at vi bygger bru litt lenger nord enn dagens tunnel og ny veg fra E6 til fjorden. Et nytt tunnellop utredes samtidig, og det vil være en mulig løsning å bygge et løp til.

Forslaget om bru begrunnes med sikkerhet, framkommelighet og lavere drift- og vedlikeholdskostnader. Investeringskostnadene er vesentlig høyere for bru. Dermed ser vi et åpenbart politisk valg. Valget mellom vår faglige primæranbefaling om bru eller et nytt tunnellop som

koster mindre og kan realiseres raskere. Uansett er det ikke mulig å ha verken nytt tunnellop eller bru innen 2019. Vi vil derfor være avhengig av å få ESAs aksept for eventuelle avbøtende sikkerhetstiltak i en overgangsperiode. Forutsetningen for dette er åpenbart at det raskt tas beslutning om hva vi skal bygge.

Brua skaper engasjement. Litt underlig, men det synes som om flest brutilhengere bor på vestsiden og flest motstandere på østsiden. For naturen er det åpenbart best at det verken bygges bru eller ny veg. Men det må bli en avveining. Jeg har sjøl ferdes på Oslofjorden i mer enn 35 år. Jeg er nok ikke helt upartisk, men jeg føler meg trygg på at vi skal makte å utforme både bru og veg slik at det blir godt til å leve med både for lokalbefolkning og for naturelskere.

KVVU-en skal nå på høring, kvalitetssikringsprosess og regjeringsbeslutning. Det blir spennende. Jeg håper vi får mye engasjement, høy temperatur og gode beslutninger, og ikke minst - vi må få beslutningene så fort som mulig. ■

AUST-VEST TENER ULIKE OMRÅDE

Syner til siste Veggen og Vi og aust-vest samband.

Nokre synspunkt:

- Bruk ferske tal
- 53% av aust-vest-trafikken nyttar Rv. 7 aust for Gol
- Det er så og seie ikkje nokon konkurranseflate mellom E134 og dei vegane som går lenger nord (E134 lever sitt eige liv).

• Dei ulike vegane tener i stor grad ulike område (regionar), slik at overføring av trafikk frå ein veg til ein annan er lite relevant.

Kanskje like interessant som måling på eit punkt?

Knut Arne Gurigard
Dagleg leiar Regionrådet for Hallingdal

2013	Totalt	Tunge	Prosent	2012 (Veggen og Vi)
E16	675	141	14,94	655
Rv. 52	1138	337	25,19	1230
Fv. 50	338	45	7,48	338
Rv. 7	929	153	20,56	760
E134	1438	313	31,83	1400
SUM	4518		100,00	4383
SUM - Rv. 7, aust for Gol	2405	535		

Det er og viktig å vera klar over store variasjonar i tal pga. vegarbeid

struktur er i langt større grad brukerfinansiert, og avgifter og gebyrer er flere og høyere. For inneværende år betaler skipene om lag 750 millioner kroner bare i losavgifter til Kystverket. I tillegg kommer store beløp i havneavgifter, som varierer fra havn til havn.

Det er positivt at regjeringen har tatt grep ved å samle transportetatene under ett tak i Samferdselsdepartementet. Likevel trenger vi nå en helt annen politisk kraft og tilnærming til disse områdene, som vil

bli stadig viktigere fremover. Prognosene for økonomien og befolkningsutviklingen indikerer en vekst i godstransporten på 35-40 prosent målt i tonnkilometer frem mot 2040. Det forventes sterk relativ vekst i veitransporten, og mindre vekst på sjø. Det gir store utfordringer for hele vårt nasjonale transportsystem. Nøkkelen til å møte dette ligger i en betydelig overføring av gods fra land til sjø.

Det må etableres et avgifts- og gebyrregime som styrker nærskipfarten. Sjø-

transporten har i dag fire ganger så mange avgifter og gebyrer som veitransporten, dette svekker den relative konkurransekraften til sjøtransporten sammenlignet med vei. Utbygging og drift av havner og tilhørende landbasert infrastruktur må prioriteres langt mer helhetlig enn i dag. Det må legges til rette for mer effektive havneoperasjoner og et kraftig løft av sjøtransportens infrastruktur.

Sturla Henriksen
adm.dir. i Norges Rederiforbund



SKIPSFART: Mer gods fra veg til sjøtransport ønskes av Norges Rederiforbund (Ill. foto: Colourbox)

Filteret som kurerer gruff

En siltgardin like stort som flere fotballbaner fungerer som et slags gigantisk kaffefilter for anleggsarbeidet ved Farrisvannet. Fiberduken kurerer gruffen fra det nye E18-anlegget.

TEKST KJELL WOLD FOTO KNUV VEDELD HOVDE OG KJELL WOLD

DIMENSJONER: Store dimensjoner på vannfilteret sett fra luften. Det lengste er 450 meter, det korteste 240 meter.



Siltgardiner i solid fiberduk strekker seg som to lange, doble pølser langs vannkanten i Farriseidet rett nord for Larvik by.

MILJØTILTAK. – De doble gardinene som til sammen er nesten 700 meter lange skal hindre at sølevann og partikler fra veganlegget like ved sprer seg utover i drikkevannet og ikke forurensar Farrisvannet, forteller prosjektleder for E18 Bommestad-Sky i Vestfold, Jørn Rinde. Så langt har det fungert utmerket. Filteret holder på «gruten».

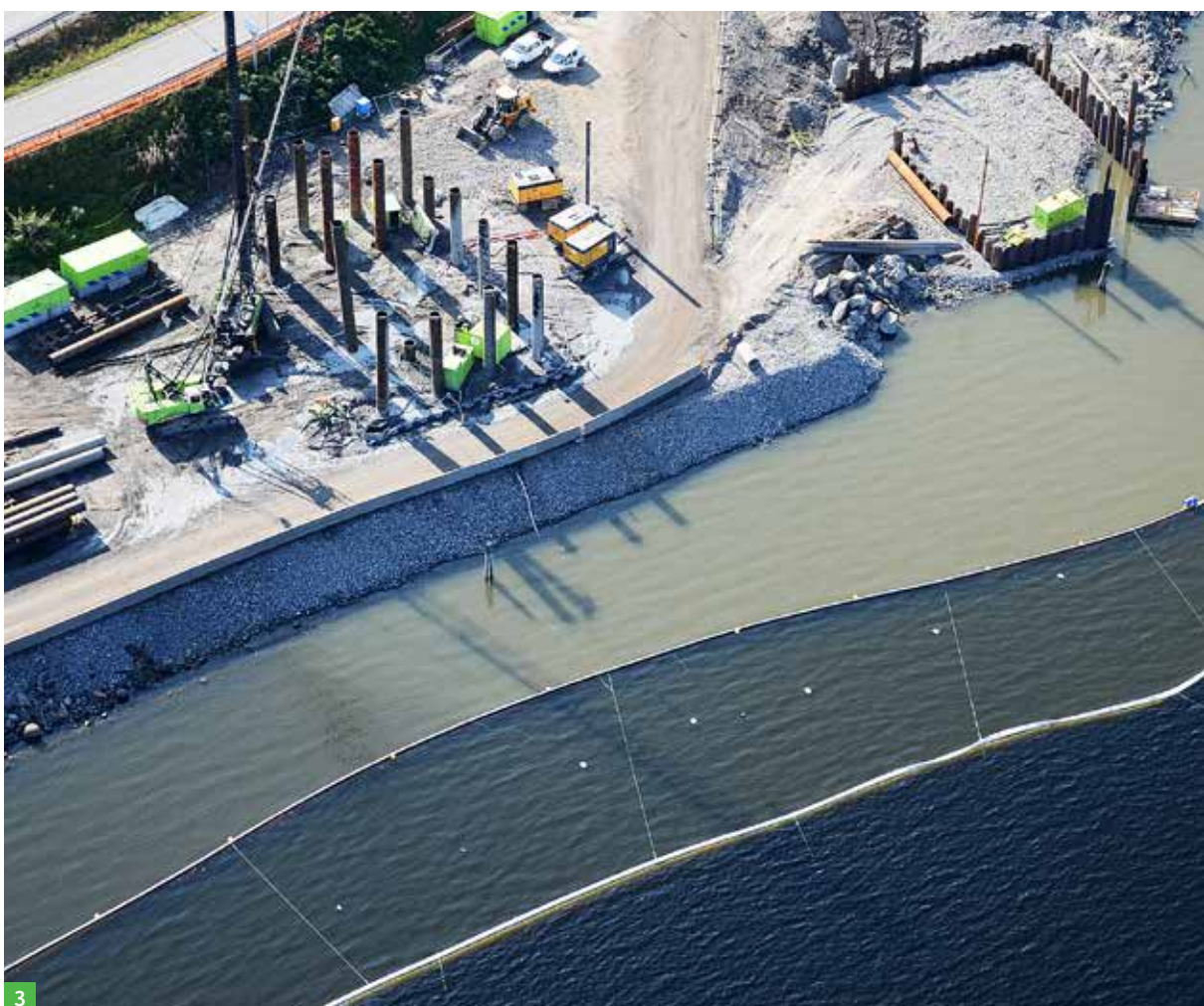
STOR SYJOBB. – Arbeidet med det snaue sju kilometer lange veganlegget startet i fjor høst. Monteringen av siltgardina i vannet ved Farriseidet startet i januar/februar sist vinter. Fiberduken er opprinnelig fra brede ruller som må sys sammen på land før den blir strukket ut i vannet. Det er en møysommelig jobb.

FESTET MED KJETTING. – Fire, fem mann deltok i arbeidet med å strekke siltgardina ut i vannet med båt og ved bruk av dykkere. Det er festet kjetting i bunn av gardina som lodd for at den holder seg loddrett ned til bunnen. Plastrør blir brukt som flottører for å holde gardina flytende og i hver ende er den festet godt til land. 450 meter fiberduk på vel 10 meters dybde langs den ene kanten og 240 meter duk montert på 15 meters dybde i den andre enden gjør at siltgardina totalt er på over 8000 kvadratmeter.

KONTROLL. – Det har vært noen utfordringer med gardina, akkurat nå i høst i forbindelse med flommen, men drikkevannskilden tar på ingen måte skade av anleggsarbeidet, som nå snart nærmer seg sin mest hektiske periode, forteller Jørn Rinde. Prosjektet holder siltgardina og anleggsvirksomheten under døgnkontinuerlig oppsikt slik at de ytre miljøforholdene rundt Farris tas vare på best mulig. Milliardprosjektet i Larvik skal etter planen åpnes i slutten av 2017. Det markerer også siste etappe av fire felts E18 gjennom hele Vestfold. ■



1



3



2

FAKTA:

Farris, eller Farrisvannet, innsjø i Vestfold og Telemark. Grenser til tre kommuner: Larvik, Porsgrunn og Siljan. Areal: 22 kvadratkilometer, 120-130 meter på det dypeste. Del av Farrisvassdraget som strekker seg fra Skrimfjella ved Kongsberg. Vannet er over 20 kilometer langt i nord-sørlig retning og bare 1 kilometer på det bredeste. Drikkevannskilde for nærmere 200.000 mennesker. Farris har gitt navnet til mineralvannet Farris som siden 1907 er tappet fra naturlige kilder med grunnvann fra Bøkeskogen like ved, altså ikke fra innsjøen.



1 - RULLES UT: Fiberduken rulles ut og sys sammen sist vinter.

2 - FESTES: Siltgardinet trekkes ut i vannet med båt og festes til bunnen med kjetting.

3 - SØLEVANN: Mye av «gruten» fanges opp av det første silkgardinet.

4 - SOLID: Filteret solid festet til land.

5 - SER TIL: HMS-kordinator Geir Mathisen Flenstad t.v. og prosjektleder Jørn Rinde ser at flottørene holder gardinen tett.

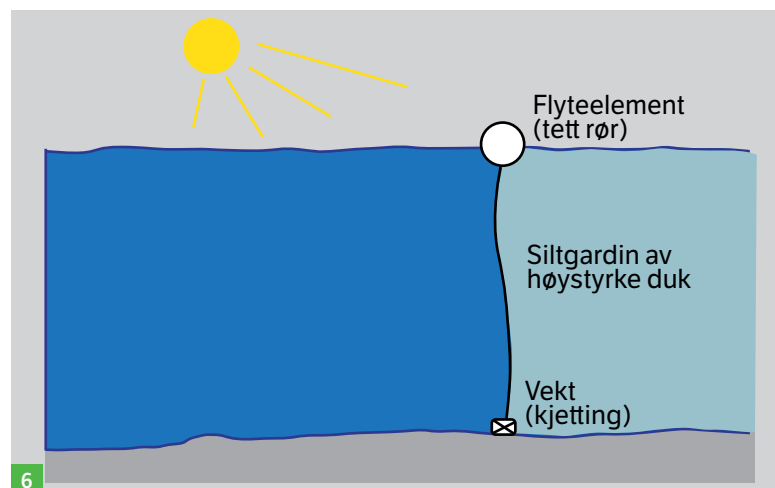
6 - ILLUSTRASJON: Slik ligger filteret i vannet



4



5



6

18 VEGARBEID PÅ EN JOBBREISE

– **Stopp, vent!** Ved midtstripa strekker en mann ut det røde stoppskiltet. For femte gang siden Skien blir jeg stanset av vegarbeid. Ennå vet jeg ikke at jeg vil møte dette 13 ganger til før Stavanger.

TEKST OG FOTO TOR ARVID AUSTRÅT GUNDERSEN



STOPP: Johnny Langeid stanser deg med et smil på E134 i Vinje.



ASFALT: Olav Kai Skolås fra Opedal Drift reparerer småskader på E134 i Vinje.



BRUARBEID: Et arbeidslag fra Ypsilon rehabiliterer Ofte bru. Betongen er s...

FAKTA:

Skien-Haukeli-Stavanger

Kjøreveg: Skien-Seljord (rv. 36)-
Haukeli (E134)-Røldal-Aksdal
(E39)-Stavanger

Distanse: 421 kilometer

18 x vegarbeid = hver 23. kilometer

Reisetid: ca 9. timer inkludert
noen stopp

Retur: via E39 Kristiansand og
E18 mot Skien = 410 kilometer



E134 i Vinje i Telemark.

Riksveg 36 er en av hovednervene i Telemark, som binder E18 til E134 og knyter fylket sammen. Målet mitt er ikke Stavanger, selv om det er dit jeg skal. Målet er E134. Alt før Ulefoss blir jeg stanset første gang, rødt lys slik at trafikken i mot kan komme forbi. Fra bilvinduet ser jeg at veggen har vært gravd opp og reparert. Under er det myr.

BLIDE FOLK. – Folk er blide når de blir stanset. Jeg prøver å snakke med flest mulig for å forklare hva som skjer. Særlig når jeg forteller hvor bra det skal bli, blir de blide, smiler mannen som stoppet meg i Vinje på E134. Johnny Langeid er lastebilsjåfør for Hovden Hytteservice. Bilen med dumperkasse står parkert et stykke fra veggen. Kollegaene rensker fjell før det skal sprenges ved veggen litt lenger borte. Selv om massene trolig ikke raser ut i veggen, tar de ingen sjanser. Derfor holdes bilene igjen.

– Informasjon er viktig, det er viktig å få folk på vår side, sier Langeid og nikker mot meg for å understreke at vi er på samme side. Smilet til den blide sørlending har smittet over på meg. Jeg fortsetter å smile mens jeg holdes i sjakk av de gule 50-skiltene, mens jeg forsøker å se hvordan nervesystemet ser ut. Rv. 36 har ledet meg til E134 ved Seljord. Der møter vi dem som kommer fra Notodden, Kongsberg eller Osloområdet. E134 er mer enn en veg mellom to punkter. Over alt kommer ny trafikk inn.

STOPPET PÅ NYTT. Jeg kjører videre mot Haukeli, mens tankene hopper tilbake. Etter Seljord kom Kviteseid. Der holdt en mann på å fjerne det røde lyset som holder trafikken tilbake.

– Vi rydder inn fordi vi skal ha pause, da behøver ikke lysreguleringen være aktiv, sier Jon Helge Teigeland. Han har parkert gravemaskinen rett bak

signalanlegget. Han rydder opp i grøftkantene og sørger for at de blir mykere og reduserer skadeomfanget om uhellet er ute. I Kviteseid skjer det mer. Her kobler rv. 41 seg til oss. I Høydalsmo gir vi av trafikk til både dem som vil oppleve den naturskjønne veggen over Suleskar til Stavanger via fylkesveg 45. Eller dem som skal på hyttene sine i vinterparadiset Rauland. Sakte, men sikkert forstår jeg mer av hvordan nervenettet er bygd opp i Telemark. De store, røde trådene er E134, rv. 36, rv. 41 og E18.

BRUREPARASJON. Lyset blir rødt igjen. Et arbeidslag er i full gang med å rehabilitere Ofte bru. Tiden har tæret så kraftig på betongkanten at den må støpes ny. Vegene er full av slike små bruer du aldri merker. Når jeg snirkler meg over brua forstår jeg likevel at du ville ha merket det svært godt om brua hadde falt ned. Uten bruene ville ikke nervenettet holdt sammen, ingen ville ha kommet fram. Jeg rekker nesten ikke å få bilen opp i fart før jeg må bremse ned igjen. Denne gang ser jeg ingen som arbeider, men jeg ser små, svarte flekker i asfalten. Varmedisen strømmer fremdeles opp fra dem. Rundt neste sving står de.

– Hei! Ja, selvsagt kan du få ta et bilde når jeg jobber, svarer Olav Kai Skolås i Opedal drift. De har kontrakt for vedlikeholdet her i Vinje. Jobben hans er midt i veggen bokstavelig talt. Tett på midtstripa legger han et stort felt med asfalt. Enda en dump er fjernet, for en stund.

– Hvordan tar bilistene hensyn til dere når de passerer?

– De er stort sett greie, men det kan være litt utfordrende av og til.

VEGEN SNOR SEG VIDERE. Nå har tankene innhentet bilen, vi kjører sammen i Vinje. Straks er vi ute av vegarbeidsområdet hvor Hovden Hytteservice utbedrer veggen vår. I veikanten går en dame sammen med fire

menn. Det er vår egen Anne Refsdal som sammen med byggeleder Olav Heggnes og kontrollingeniør Kaare S. Kringebu er på en siste befaringsammen med entreprenøren Risa, som har sørget for at en liten del av E134 er blitt vesentlig bedre å kjøre.

SNØEN KOMMER. Det går oppover, bebyggelsen slutter. Utenfor den første tunnelen renner en bekk hvitt nedunder veggen. Vegetasjonen rundt tunnelåpningen er gyllen, men jeg merker at det er slutt på trærne. Så blir det mørkere. I en liten evighet kjører jeg der inne. Når jeg kommer ut er alt forandret. Det gylne graset er dekt av et flortynt lag snø. Rett bak meg kjører et stort vogntog ut av munningen. Dimensjonene er så store at det fyller nesten hele åpningen. I over 1 000 meters høyde er vi nådd enden av de om lag 230 kilometerne med E134 i Telemark. I solskråningene er snøen fra i natt smeltet, straks vi kommer over i Hordaland er det litt slaps i vegbanen. Fra vi startet i Skien har vi registrert i alle fall ti vegarbeidsområder. Ikke lenge etter vi har kommet inn i Hordaland kommer et nytt. Svandalsflona tunnel er stengt, all trafikk går utenom.

18 VEGARBEID. – Det har gått bra hele tida, men snøen som falt i natt gjorde det vanskeligere i morgentimene. Da var det et vogntog som seilte 10-15 meter baklengs da det satte i gang på andre siden av fjellet, forteller mannen som har stanset meg for sjette gang på denne turen. Fra dette punktet er det fremdeles masse E134 igjen, men her slutter Region sør. Ferden videre kan gå både til Haugesund, Bergen og Stavanger, jeg velger Stavanger. Innen jeg når oljebyen har jeg støtt på enda flere vegarbeid. Til sammen 18 på hele turen. Om ikke bilistene smiler mens de venter, vil i alle fall mange av smilene bli bredere etter hvert som nye svinger blir rettet ut. ■



å slitt at en ny kant må støpes.



BEFARING: Anne Refsdal med byggeleder Olav Heggnes og kontrollingeniør Kaare Kringebu på befaringsammen med entreprenøren Risa på E134 i Vinje.



DRÅPER: Vegkanten avslører at den hvite stripa er frest ned og malingen ligner diamantdråper som reflekterer tilbake selv i grått og vått vær.



OMKJØRING: Den gamle veggen kommer til sin rett når tunnelen er stengt for rehabilitering.

”Konseptet med bru mellom Moss og Horten kan redusere reisetiden mellom E6 og E18 med 35-40 minutter.

KVU KRYSSING AV OSLOFJORDEN:

Anbefaler å arbeide videre med fjordkryssing mellom Moss og Horten

K3 BRU HORTEN – MOSS: Bru mellom Horten og Moss kan koste 35-60 milliarder kroner og korte ned reisetiden E6-E18 med 35-40 minutter.

Utredningen, som ble lagt fram onsdag 19. november, konkluderer ikke med om det er en bru eller tunnel som bør bygges. Både tunnel og bru kan redusere reisetiden kraftig og binde byområdene i Østfold og Vestfold tettere sammen.

TEKST INGEBORG OLSVIK ILLUSTRASJONER STATENS VEGVESEN

Vi må vite mer om kostnader, teknologiske løsninger, nytten for trafikantene og forhold knyttet til risiko og sårbarhet, før vi kan velge mellom bru eller tunnel Moss-Horten, sier regionvegsjef Per Morten Lund i Region øst, som har ledet styringsgruppa for utredningen.

OPPDRAGET FOR KONSEPTVALGUTREDNINGEN VAR TODELT:

- Utvikle konsepter som kan redusere Oslofjorden som barriere for transport

- Utrede bru som alternativ til utvidelse til nytt tunneløp for rv.23 Oslofjordforbindelsen

I FINALERUNDEN HAR FØLGENDE KONSEPTER BLITT ANALYSERT: forbedret ferjetilbud, veg og jernbane via Hurumlandet og bru og tunnel mellom Moss og Horten. Utredningen ble overlevert til samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen onsdag 19. november. Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen har samarbeidet om utredningen. Statens vegvesen Region øst ved Anders Jordbakke har hatt prosjektlederansvaret.

• BRU – KORTERE REISETID OG BEST FOR KOLLEKTIVTRANSPORT OG SYKLING

Konseptet med bru mellom Moss og Horten kan redusere reisetiden mellom E6 og E18 med 35-40 minutter. I dette konseptet er det lagt inn kryss med lokalveger som gir kort reisevei mellom Moss og Horten, 10-15 kilometer (avhengig av plassering av kryss). Videre gir dette konseptet god mulighet for å tilrettelegge for kollektivtrafikk og sykling.

For å unngå varige inngrep i landskapet i store vernede områder på søndre Jeløy og i Horten, er det forutsatt at brua legges i tunnel eller kulvert ved ilandføring. Antatte byggekostnader for denne løsningen er 35-60 milliarder kroner.

• TUNNEL - LITT MINDRE TRAFIKK, MEN LAVERE KOSTNADER ENN FOR BRU

Konseptet med tunnel mellom Moss og Horten gir omtrent samme tidsgevinst som bru for reiser mellom E6 og E18. I dette konseptet er det ikke mulighet for kryss sentralt i Horten, og reiseveien mellom Moss og Horten blir lengre, ca. 30 kilometer.

En tunnel utelukker syklende og gående. Antatte byggekostnader for tunnelen er mellom 15-25 milliarder kroner, som gjør at dette konseptet kommer samfunnsøkonomisk bedre ut enn bru.

• ET KONSEPT ROMMER FLERE MULIGHETER

I utredningen er det analysert virkninger av ett alternativ innenfor hvert konsept. Valg av andre løsninger innenfor konseptet kan påvirke både nytte og kostnader.

• FLERE BILREISER OG ØKTE KLIMAGASSUTSLIPP

Både bru- og tunnelkonseptet gir mer biltrafikk og økte klimagassutslipp. Det er derfor konflikt mellom målene om effektiv transport og om et miljøvennlig transportsystem.

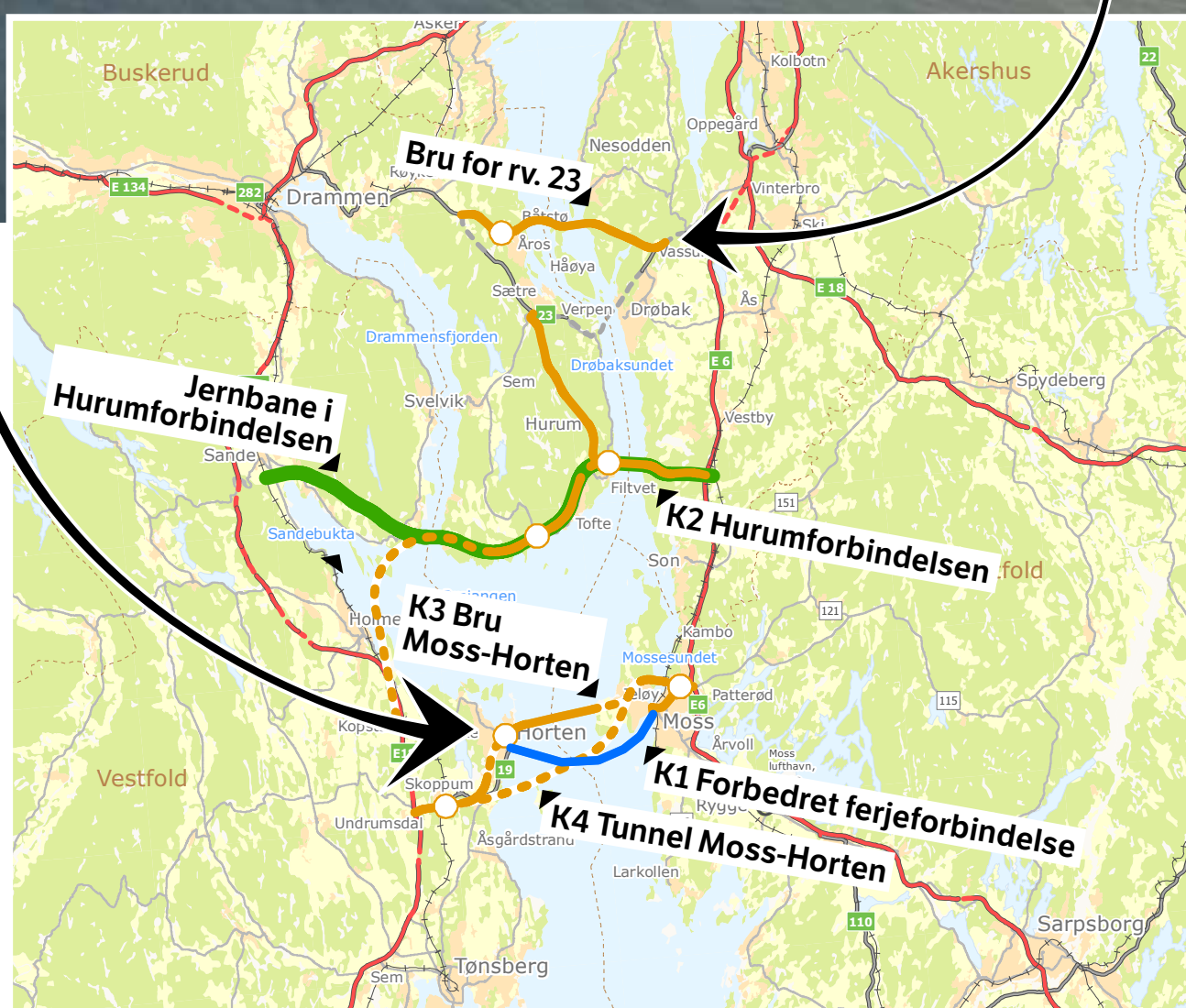
• PÅ KORT SIKT ANBEFALES FORBEDRET FERJE OG UTBYGGING AV RV. 19

På kort sikt anbefales det at rv. 19 utvikles med et høyfrekvent og mest mulig miljøvennlig ferjetilbud. Dette forutsetter utbygging av rv. 19 i tunnel gjennom Moss.

ed og Horten



MULIG RV. 23 BRU: Bru Frogn-Hurum via nordsiden av Håøya vil gjøre rv 23 seks kilometer kortere.



MULIGE OSLOFJORDKRYSSINGER: Her er kartet over Oslofjordområdet med alle inntegnede alternativ som utredes i KVV-en mellom Hurum og Akershus, Vestfold og Østfold.

- IKKE MARKED FOR JERNBANE OVER OSLOFJORDEN**
 Konzeptvalgutredningen har analysert jernbanekryssing som en del av Hurumforbindelsen, men en jernbaneinvestering på anslagsvis 40-50 milliarder kroner kan ikke forsvares ut fra markedsgrunnlaget.
- RV. 23 OSLOFJORDFORBINDELSEN – BRU KAN GI STØRST NYTTE PÅ LANG SIKT**
 Den vurderte bruløsningen går over nordenden av Håøya og vil korte ned strekningen mellom E6 og E18 med seks kilometer. Forventet kostnad for bru er anslått til om lag 13 milliarder kroner, mens bygging av nytt løp i Oslofjordtunnelen er kostnadsberegnet til 3,4 milliarder kroner. Bruløsningen vil imidlertid gi en mye lengre strekning med firefelts motorveg enn alternativet med nytt tunnellop.
- VIDERE PROSESS**
 Konzeptvalgutredningen er på høring frem til 1. mars 2015 og skal samtidig kvalitetssikres av eksterne konsulenter. Regjeringen beslutter videre behandling. ■

Liker ikke lureri

Poul-Erik Christensen liker å konkurrere og har latt seg utfordre til både åtte mils sykkelritt, til å slå nevøen i Birken og til å ro 5000 meter mot en kollega. Men han liker ikke lureri, har en veldig sterk rettferdighetssans og gir seg ikke med en gang. Det har gjort han til ekspert på å avsløre juks med fartsskrivere.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Siden årtusenskiftet har han årlig avslørt rundt 150-200 sjåførere som har jukset med kjøre- og hviletidssystemet i lastebiler som kommer inn over grensen ved Svinesund. Han har vært sakkyndig vitne i flere titall rettssaker og vunnet frem i alle. Og han har skolert norske og svenske politifolk i å oppdage juks med det felleseuropeiske kontrollsystemet.

AVANSERT. Antallet saker har gått tilbake de senere årene. Forklaringen er ikke mer lovlidige kunder, snarere tvert imot, derimot at jobben hans er blitt arbeidskrevende, lurert mer avansert. I siste utgave av Vegene og vi presenterte vi at det nå finnes i handelen utstyr for å endre dataene i de digitale fartsskriverne som kom for noen år siden, og som skulle være manipulerings sikre. Allerede i 2007 spådde Poul-Erik at det ville skje. For et år siden hadde han en sterk mistanke. Nå kom beviset.

– Når vi nå vet at fartsskriversystemet er ødelagt som troverdig kontrollsystem, må vi ta i bruk andre referanser for å avsløre juks med kjøre- og hviletidssystemet. Det kan være å hente inn data fra systemer vi allerede har på vegnettet, så som fotobokser og bompengesystemer, og nye som må lages og prøves ut. Poenget er at vi trenger dette nå, så snart som overhode mulig. Den største urettferdigheten er den som andre trafikanter blir utsatt for, om de møter en stuptrøtt lastebil sjåfør som mister kontrollen over 50 tonn bil og last, sier han.

ULYKKE. Det var en vogntogulykke i 1997 som gjorde han interessert i temaet «juks med kjøre- og hviletid». Han hadde nettopp blitt ansatt ved den gamle Svinesund kontrollstasjon for å drive kontroll med transport av farlig gods på E6, og leste om en vogntogsjåfør fra Brumunddal som hadde kjørt av veggen og blitt drept. Fartsskriveren hadde vist at sjåføren hadde kjørt etter reglene. Men hjemme satt en samboer og to små barn. Hun gikk ut dypt fortvilet over et system som hadde tillatt samboeren å kjøre nærmest i ett i over et døgn. Hun hevdet at mannen hadde lært

seg å manipulere det tidligere skivebaserte systemet, og hadde latt seg friste til å tjene noen ekstra kroner.

VAR MULIG. Dette skulle ikke være mulig, innvendte leverandørene av ferdsskriverutstyr. Men som ingeniør og brannmann i Sarpsborg hadde Poul-Erik Christensen lært seg at det umulige noen ganger er mulig likevel. Han begynte å lete etter måter å avsløre juks samtidig som han fulgte opp kontrollen med farlig gods.

Så tok eieren av et transportfirma kontakt. Han hadde nettopp mistet et stort transportoppdrag og mente at den som hadde fått jobben var nødt til å jukse for å klare seg. Kollegene bestemte seg for å følge litt ekstra med og etter en stund traff de blink. Ved en kontroll gikk han inn bak dashbordet på en lastebil, fant ledninger som ikke skulle være der og oppdaget at

” Den største urettferdigheten er den som andre trafikanter blir utsatt for, om de møter en stuptrøtt lastebil sjåfør.

bilene var utstyrt med en skjult bryter som på finurlig måte slo fartsskriveren over på hvilestilling. Utstyrsleverandøren sto på at det ikke var mulig å manipulere skriveren på denne måten, men han hadde skjønnet metoden og laget en kopi. Den virket!

TILLIT. Transportselskapet fikk en sviende bot. Christensen fant flere metoder, og underviste kolleger. Og så kom EU med en digital fartsskriver som det ikke skulle være mulig å lure. Dermed skulle tilliten til kontrollsystemet for kjøre- og hviletiden bli gjenopprettet og prinsippet om like konkurransevilkår skulle være ivarett.

– Alt kan manipuleres, det digitale systemet ble knekt raskere enn hva jeg trodde, sier Poul-Erik i dag.

– Du kan kjøpe elektronikk på nettet for å endre dataene. På 30 sekunder kan jeg vise deg hvordan du plasserer en magnet slik at du slår ut systemet. Nå kommer

ny teknikk som skal stanse akkurat denne metoden. Men det hjelper lite når det bare gjelder nye biler, og det faktisk er enklere enn før å jukse ved å kjøre på en annens sjåførkort enn å forfalske navnet på de analoge skivene. Sjansen for å bli tatt er liten og straffereaksjonene er små. Det er store økonomiske interesser på spill, vi har langt flere sjåførere fra land der respekten for offentlig myndighet er lav. Alt i alt har vi en utrivelig situasjon og liten tillit til det kontrollsystemet vi har, sier han.

HISTORIER. Han viser frem permer med papirer. Hver enkelt sak han har gransket de senere årene er arkivert.

– Det har vært mange historier, noen ganger litt muntre som når en sjåfør har avslørt seg selv ved å si i mot seg selv, noen ganger triste som når en sjåfør har brutt sammen i gråt, erkjent juks og forklart dette med en håpløs livssituasjon og sjansen til let-tjente penger, forteller han.

Poul-Erik har møtt mange sinte sjåførere, men alltid kommet godt ut av det med dem. Han snakker et «katt og mus»-spill der han vinner ved å avsløre virkeligheten.

– De er ikke sinte på meg, men sinte over å ha vært avslørt. Jeg sier at jeg skjønner dem, lar dem få noen minutter og så tar vi hverandre gjerne i hånden når alle papirer er skrevet ut. Mange ganger har vi fått brev med takk for at vi endelig satte en stopper for noe som var galt. En engelskmann skrev om familien hans hjemme, de ville jo at han skulle komme levende hjem og slik han hadde operert i Norge kunne det gått riktig galt, forteller han.

DRIVKRAFT. Slike brev har vært en viktig drivkraft for han i arbeidet med å avsløre juks. Han takker lederne for at han tross lavere avsløringsstatistikk har fått fortsette med noe han brenner for.

Privat er han tett på familien, tar aldri med seg jobben hjem. I alle år har familien vært mye ute i skog og mark, de har båt og er mye langs kysten sommerstid, ligger i lavo på høst og vinter og de konkurrerer hele tiden om et eller annet, fra sport til terningspill. Nei, han vinner ikke alltid. – De unge kan utrolig mye i dag, sier 49-åringen.

– Etterhvert som barna ble større fikk jeg igjen tid til å drive med egne ting og det er deilig, sier han. Nå er han og sønnen på 21 år mer å regne som jakt- og fiskekamerater.

– Det er herlig, de fineste turene har jeg sammen med han, sier han. Datteren på 17 år spiller håndball og de trener sammen så ofte de kan. Idrettsskader har han mer en nok av, han har en ledde sykdom som han har vent seg til å leve med og som han lever godt med bare han trener jevnt. Han konkurrerer mot sykdommen.

– Jeg har vært heldig med familie og heldig med jobb siden jeg får lov til å drive med noe jeg har lyst til å gjøre. Det er viktig å ha god støtte fra lederne når vi jobber slik vi gjør, og det har jeg, sier Poul-Erik Christensen. ■

BAKGRUNN:

I siste utgave av Vegene og vi presenterte vi at det nå finnes i handelen utstyr for å endre dataene i de digitale fartsskriverne som kom for noen år siden, og som skulle være manipulerings sikre.

Allerede i 2007 spådde Poul-Erik Christensen, tungbilinspektør ved Svinesund kontrollstasjon, at det ville skje.

Han er født i Oslo men har bodd i Sarpsborg siden han var fem år. Etter utdanning ble han ansatt ved Sarpsborg brannvesen, og i 1997 i Statens vegvesen og da med spesielt ansvar for å følge opp kontroll med transport av farlig gods på grenseovergangene via E6 og E18.

Snart utviklet han en egen ferdighet til å avsløre juks med kjøre- og hviletidssystemet, et felleseuropeisk system eid av EU for å sikre at sjåførere på tunge kjøretøy tar nødvendig hvile. Dette er viktig for å sikre andre trafikanter mot følgene av at en sjåfør sovner bak rattet, og skal også sikre like konkurransevilkår i bransjen.

Poul-Erik Christensen er gift og har to barn på 17 og 21 år. Mye av fritiden dreier seg om fysisk trening og friluftsliv.



EKSPERTEN: Poul-Erik Christensen ble ekspert på å avsløre juks med kjøre- og hviletidssystemet. – All teknikk kan manipuleres, sier han.



VEGVESENETS HISTORIE KOMPLETT

Den nye boka «Store drømmer og harde realiteter» er den siste i Vegvesenets «triologi». Den omhandler perioden fra 1912 til 1960.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Dette er den tredje boka om Vegvesenets historie. Dermed er det meste av etatsens 150 år lange historikk samlet mellom to permer. Den første boka handler om vegbygging, samferdsel og samfunnsendring på 1800-tallet. Den andre om norsk vegpolitikk etter 1960.

KVITTERING TIL SAMFUNNET. – Nå er det historiske hullet mellom de to første bøkene fylt. Disse bøkene er ei kvitteirng til samfunnet for Vegvesenets bidrag gjennom 150 år. Det sier historiker Geir Paulsrud i Statens vegvesen, som har vært formann i komiteen for den nye boka.

NYE TIDER. Var bilen til nytte? Var det et luksusleketøy? Ville jernbanen bli overflødig? Var bilen en fare for folk og fe og burde forbys? Dette er noen av spørsmålene folk stilte seg da bilen rullet inn i kongeriket på starten av forrige århundre.

Den nye historieboka beskriver tida fra den første billoven ble vedtatt i 1912 til det ble fritt salg av biler i 1960 etter 20 år med rasjonering. To verdenskriger, stor omstilling i samfunnet og overgang fra hest til bil er noe av bakteppet for boka. Tittelen gjenspeiler også at dette var ei tid med store drømmer og planer, noe store hendelser satte en stopper for.

VANSKELIG MELLOMKRIGSTID. Boka avdekker mye interessant om vegpolitikken i mellomkrigstida.

– Mellomkrigstidas vegpolitikk var svært vanskelig: Det fantes ikke midler og bilen hadde snudd opp ned på alle begreper om hvordan en veg skulle bygges. Det store spørsmålet var om en skulle bygge noen få veger med høg standard eller flere grusveger rundt i landet som var tilpasset lite trafikk. Det var grusvegene som vant fram, men på slutten av mellomkrigstida var det noen som mente vi hadde behov for et vegnett med høyere standard, forteller

Paulsrud. Ellers kan nevnes at det allerede den gang kom forslag om et privat vegselskap og ønske om å flytte mer gods fra veg til bane.

PÅ RIKTIG SIDE UNDER KRIGEN. Det er stilt spørsmål om Vegvesenet var for ettergivende overfor tyskerne under krigen, og Vegvesenets rolle i den forbindelse blir også belyst.

– Fortsatt hviler mye i et historisk slør, men så langt ser det ut som Vegvesenet har holdt seg på den rette vei. Tidligere vegingeniører har ikke villet si mye, så dette er første gang denne perioden analyseres skikkelig, sier Paulsrud. Mange enkeltpersoner gjorde en enorm innsats under andre verdenskrig. Ikke minst Vegvesenets ledere i Finnmark som sørget for at tyskerne møtte motstand på sin ferd. Vegnettet etter krigen var relativt bra, men det forfalt på grunn av for lite midler til vedlikehold: Tungindustrien ble prioritert uten å tenke på infrastruktur, og flere lastebiler og busser satte sine spor.

VELSKREVET. Forsker PhD Pål Nygaard ved Handelshøyskolen BI har skrevet boka på oppdrag fra Statens vegvesen.

– Boka er velskrevet og gir en god oversikt over ei tid som ikke har vært så godt kjent. Nygaard har gjort et meget solid arbeid. Særlig tatt i betraktning av at han kun hadde to år på seg. Det sier Ane Cecilie Røed i Statens vegvesen som har vært sekretær i bokkomiteen.

GIR SVAR. Boka gir blant annet svar på hvorfor vegbyggingen etter andre verdenskrig ikke ble prioritert.

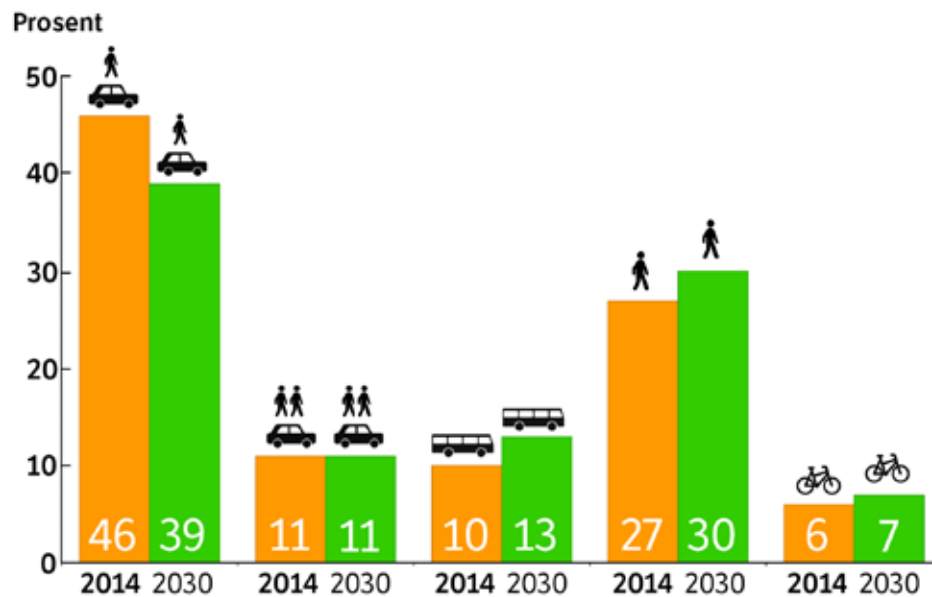
– Det at vi faktisk får svar på en del spørsmål bør i seg selv bidra til at boka får mange lesere både i og utenfor Statens vegvesen. Jeg håper også boka kan inspirere nye forskere til å ta fatt på videre forskning, sier Røed. Hun synes det har vært veldig interessant og lærerikt å følge arbeidet med å nedtegne Vegvesenets historie gjennom 150 år. ■



KOMPLETT: Vegvesenets 150-årige historie samlet i tre bind.

Disse bøkene er ei kvittering til samfunnet for Vegvesenets bidrag gjennom 150 år. Geir Paulsrud, Statens vegvesen

I 2030 blir det for eksempel daglig 174.000 flere reiser i Trondheim, en vekst på 17 %



EKSEMPEL FRA TRONDHEIM: Transportfordelingen i Trondheim i dag og slik den kan være i 2030 etter forventet vekst på 17 prosent – uten vekst i biltrafikken. Prosenttall er fordelt på bilfører, bilpassasjer, kollektivpassasjer, gående og syklist.

TRANSPORT-FORDELING I 2030

– Vi har ikke noe valg, folk må reise kollektivt, sykle og gå. Det er ikke plass til å ta transportveksten med personbil.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD GRAFIKK KYRRE WEDVIK RYKHUS

Det sier direktør Lars Aksnes i Statens vegvesen. På en bykonferanse i Stavanger i midten av november la han blant annet fram nye tall som viser hvordan transportfordelingen i 2030 og 2050 kan bli dersom vi tar all transportvekst med kollektivtrafikk, sykling og gåing.

DOBLING I ANTALL REISER. Flere av de store byområdene venter en befolkningsvekst på over 30 prosent fram mot 2040. Samtidig er målet i Nasjonal transportplan at det skal være nullvekst i personbiltrafikken i de ni største byområdene. I 2030 blir det for eksempel daglig 174.000 flere reiser i Trondheim, en vekst på 17 % (figuren viser endring i transportfordelingen der) Nord-Jæren får om lag 50 % transportvekst fram mot 2050. Det tilsvarer 460 000 nye reiser i 2050 – hver dag! I Bergensområdet forventes 420 000 nye reiser hver dag.

NYE TALL. Tallene er hentet fra en rapport som Urbanet analyse har laget på oppdrag for Statens vegvesen. I forbindelse med NTP-arbeidet ønsket transportetatene å vite hvordan nullvekstmålet kan oppnås, og hvordan veksten kan fordeles på kollektiv, sykkel og gange. De ville også vite hvor mye det vil koste å ta veksten med miljøvennlige transportformer: Byområdene er svært ulike, og de har ulikt potensiale for hvor mange som kan sykle, gå eller reise kollektivt – alt etter arealbruk, befolknings tetthet og reiseavstander.

GÅING VIKTIGST. Rapporten viser at gåing kan ta en overraskende høy andel av veksten: Fra 35 % av antall turer i Grenland-området til hele 57 % i Bergen.

SYKKEL. Sykkel kan også ta en del av veksten. Beregningene her gir lav sykkelandel. Dette skyldes blant annet lav sykkelandel i dag, og at transportmodellene ikke er optimale på sykkel. Målet i NTP er en sykkelandel på 8 prosent, noe som skrepper stor satsing. – Kollektivtransporten får også en viktig rolle, men kanskje ikke så stor som vi har tenkt tidligere. Det blir mange nye, korte reiser de neste årene, og disse reisene egner seg bedre for sykling og gåing enn kollektivtransport. I personkilometer blir imidlertid kollektivreisene veldig viktige, da disse er betydelig lenger enn gang- og sykkelreisene, sier Aksnes.

BILER KORT OG MYE. Mellom 40 og 60 prosent av alle reiser i byområdene i dag gjøres av folk som kjører alene i bil. Halvparten kjører bil på reiser mellom en og tre kilometer. Det viser at det er et stort potensiale for å få flere til å gå.

HAR IKKE NOE VALG. – Det blir tøft å nå nullvekstmålet, men vi har ikke noe valg. Det er rett og slett ikke plass til å avvikle trafikkveksten i byene med personbil. Nå gjelder det å transportere flest mulig folk mest mulig effektivt. Da må vi våge å tenke nytt og teste ut nye løsninger, sier Aksnes. ■

PASSERER MILEPÆL LANGS MJØSA

Landskapsendringene er blitt store langs Mjøsa, der Taale Stensbye de siste årene har ledet bygging av 22 kilometer ny firefelts E6 og 17 kilometer dobbeltsporet jernbane. 13. desember blir 18 kilometer ny E6 tatt i bruk.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Bildene her er tatt på nøyaktig samme sted midt i november 2014 og i juni 2012. For to og et halvt år siden var anleggsarbeidene kommet godt i gang. Nå går de mot slutten etter at fem millioner kubikkmeter stein og annen masse er flyttet på. Det er en nesten ubegripelig mengde. Skulle alt vært transportert samtidig hadde lastebilkolonnen blitt 600 mil lang. Hadde sprengsteinen alene vært lagt ut på et areal på størrelse med en fotballbane, hadde det skapt en massiv søyle 1000 meter høy.

OVERSKUDD. Steinen er tatt ut for å gi plass til firefelts E6 (til høyre i bildet) med et fysisk skille i form av et rekkverk mellom kjøreretningen. Overskuddet er brukt til å lage et fundament for Dovrebanen ute i Mjøsa etter at 420.000 kubikkmeter sjømudder var gravd opp og kjørt opp i et deponi. Nå er fellesprosjektet godt i gang med å legge skinner og bygge kontaktledninger for strøm.

13. desember markerer prosjektet en viktig milepel når 18 kilometer av firefeltsvegen tas i bruk. De siste fire kilometerne blir ferdig neste sommer, noe senere tar Jernbaneverket i bruk det nye dobbeltsporet. I 2016 er jobben fullført. Da er dagens jernbanestrekning bygd om til sykkelveg med navnet Mjøstråkk, og det er pyntet opp i de store landfyllingene langs Mjøsa.

PENT IGJEN. –Det ser ille ut i anleggsperioden, men når vi er helt ferdige i 2016 skal det være jevnet ut der vi har holdt på. Så vil naturen vokse til igjen, sier Taale Stensbye. En samtidig bygging av ny E6 og ny jernbane har ifølge Stensbye gitt en samfunnsmessig besparelse på rundt 400 millioner kroner, sammenlignet med om de skulle ha vært bygd hver for seg.

– Men det var helt nødvendig å bygge samtidig når vi skulle gjennom et så fint landskap med så store utbygginger, sier han.

LÆRT MYE. – Det ga oss en mulighet til å utnytte massene i fellesskap, og ikke minst var det viktig å ikke plage trafikanter og folk som bor i nærmiljøet to ganger. Statens vegvesen og Jernbaneverket har lært mye av hverandre. Jernbaneverket er veldig gode på sikkerhet, mens vi i Vegvesenet kanskje har noe mer erfaring på grunnarbeider. Vi har fått til en harmonisering i oppfølging av kontrakter som vi tror entreprenørene vil sette pris på.

– Vi er selvfølgelig også fornøyd med å levere anlegget til riktig tid og innenfor kostnadsrammen. Slik sett har anlegget gått bra, sier han.

TO OMKOM. Men på ett område har det ikke gått slik han hadde håpet. To mennesker er omkommet i anleggsulykker.

– Vi kan ikke betegne prosjektet som en suksess når to av de som arbeidet her, ikke har kommet hjem igjen. Det vil alltid prege oss, sier Stensbye. Entreprenørene hadde i snitt tre ulykker med personskade i måneden frem til januar i år.

– Da innførte vi en rutine om at alle skulle starte dagen med en samtale om

risiko de kunne bli utsatt for i løpet av dagen. Det har snudd trenden fullstendig, de siste åtte månedene har vi bare hatt en mindre personskade, forteller han.

KONKURS. Prosjektet har også hatt dramatik i form av en entreprenørkonkurs. Det er grunnen til at de fire siste kilometerne ny E6 ikke blir ferdig i år.

Utbyggingen ble delt inn i tre grunntrepreiser, det østerrikske Alpine Bau

sikret seg den sydligste, men gikk konkurs på grunn av hjemlige forhold på forsommeren i fjor.

I en mellomperiode tok de andre entreprenørene på prosjektet oppgaver som var kritisk for fremdrift og sikkerhet, og så fikk Hæhre Entreprenør AS fullførelsen.

De har også den nordligste strekningen mens strekningen Brøhaug–Strandlykkja har Veidekke og tyske Hochtief som entreprenør. ■



2,5 ÅR: Prosjektleder Taale Stensbye har byttet fra rød til en sikrere blå hjelm i løpet av anleggsperioden. Bak han er det skjedd store landskapsforandringer.

FAKTA:

Anleggsarbeidet startet i september 2011 og siden har opptil en arbeidsstyrke på opptil 1500 mann arbeidet med å bygge:

- Nær 22 kilometer firefelts E6
- Tre vegtunneler, en ved Korslund på 630 meter, en på Morskogen på 2.360 meter og en rett nord for Espa på 650 meter
- Tre vegkryss (Langset, Strandlykkja og Espa)
- 17 kilometer dobbeltsporet jernbane
- Ca. to mil lokalveger
- 18,6 kilometer Mjøstråkk (gang- og sykkelveg)
- Diverse tiltak slik som miljøgate ved Minnesund, ballplass på Strandlykkja og moloer



STEINSTOL: Store sprengsteinblokker gir sitteplass med utsikt til Mjøsa.

RASTEPLASS MED UTSIKT

Planleggerne av rasteplassene inntil E6 har hatt vide fullmakter og det har gitt kreative løsninger. På en av de nye rasteplassene er det bygd et eget amfi ut mot Mjøsa!

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Vegvesenet vil gjerne at folk skal stanse og ta seg en pause før de blir trøtte, det er gode serveringstilbud ved Espa og ved Minnesund og da passer det greit å ha rasteplasser uten kioskdirift midt på den nye anleggstrekningen. De får biloppstillingsplasser, spektakulære toalettbygg etter samme mønster som ved Andelva nærmere Oslo, og lokal kunst.

MJØSA. Hedmark har uttrykket «Samma å je er hen i væla, bære je ser Mjøsa».

– Der vi skulle bygge rasteplassene

kan man ofte få et veldig flott bilde av Mjøsa og da fant rasteplassutformerne på at de like godt kunne bygge et amfi. Det synes jeg var en veldig god idé sier prosjektleder Taale Stensbye.

STEINBLOKKER. Han har også stor sans for sitteflatene som er polert inn i fem store sprengsteinblokker fra østsiden av anleggsområdet som viser noen av bergartene og deres fantastiske formasjoner. Billedhuggeren Knut Wold hadde ideen om å frese og polere inn sitteflater i steinblokkene, og jobben ble gjort av Jan Moritz Stahl og Ramon Muggli. ■



UTSIKT: Et eget amfi tilbyr en spektakulær utsikt mot det nye Mjøslandskapet.



■ STEDET:

HØRE i Vestre Slidre i Valdres i Oppland er trolig fra middelalderen og sannsynligvis avledet av dyrenavnet hjort. Lignende stedsnavn (Hørte) fins både i Telemark og Buskerud. Navnet Hørte i Gvarv var opprinnelig et elvenavn. (Foto: Kjell Wold)

■ QUIZ:

20 spørsmål

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



EKSTRA LANG: Modulvogntog kan være hvor lange? Spørsmål 10 (Foto: Kjell Wold)

■ I HANSKEROMMET:

Arvid Mytting

Opplæring og utdanning av yrkessjåfører, Vegdirektoratet

1 Hva har du i hanskerommet?

Jeg har blitt en ihuga kollektivreisende fyr, så bilen og hanskerommet administreres nå av fru. Vil tro det bare er kjøretøydokumenter der, men har både kjøtinger, refleksvest og isskrape innen rekkevidde.



2 Hører du var dommer på Yrkes-NM?

Ja, jeg har jobbet lenge med opplæring i transportbransjen og har vært arrangør og hoveddommer innen transport og logistikk i mange år. På Yrkes-NM konkurrerer sjåførlærlinger i transport, lasting og sikring. Eksempler på øvelser er opptreden på skadested, pålegging av kjøting, sikring av gods og presisjonskjøring med lastebil. Arrangøren er glad for å ha med folk fra Vegvesenet, det setter en standard på det.

3 Hvorfor driver du med dette?

Jeg tror sånne konkurranser kan virke inn på holdninger, og det er både veldig artig - og litt slitsomt. På Yrkes-NM møter jeg unge sjåfører, en av risikogrupperne våre, i sitt rette element uten at vi stopper dem i kontroll. Det er fint å sjå hvor stolte de er over yrket sitt! Og å høre hvordan arbeidsdagen er slik at jeg kan gi dem noen råd og vink. Noen er misfornøyde med Vegvesenet også, og da er det greit å forklare litt om hvorfor ting er som de er. Som hvorfor nittenåringen må stoppe og vente noen timer før han kan kjøre hjem til kjæresten sin.

4 Transport på fritida og?

Jada, jeg er opptatt av lastebiler, traktorer, og sportshest (galopp). Og transport og logistikk. Jeg driver også en landbrukseiendom ved Øyeren i Fet kommune som krever sitt. Inni-mellom tar jeg gjerne en tur på hytta i Trysil sammen med familien.

1 Hvor prøves det nå ut by-elsykler?

2 Hva heter E6 brua over Glomma ved Sarsborg?

3 I hvilken Finnmarkskommune ligger fv. 882 Øksfjordtunnelen?

4 I hvilken by ligger pianotangentfotgjengerfeltet?

5 På hvilket nytt språk har tungbilinformasjonen Truckers Guide kommet i år?

6 Hvor mange tungbiler ble kontrollert i Norge sist vinter?

7 Hva heter Trygg Trafikks magasin som sendes ut til ungdomsskolene?

8 Nye Jutebrua ble åpnet i oktober. Hvor?

9 Hvordan forkortes Norges Lastebileier Forbund?

10 Hva er modulvogntog?

11 Hvor ble det nylig arrangert felles svensk-norsk kollektivstudium?

12 En bomring i en norsk by kan bli lagt ned tre år før tiden. Hvor?

13 Hvilket vegnummer har fylkesvegen gjennom Sirdal i Vest-Agder?

14 Hva er høyeste punkt på rv 7 Hardangervidda og rv. 52 Hemsedalsfjellet?

15 En ny vegstrekning i Valdres åpnes nå før jul. Hvilken?

16 Hvor ligger Tøventunnelen?

17 Hva står TBM for?

18 Hvor mange kilometer fire felts motorveg er det i Norge ved utgangen av 2014?

19 Hvor ligger Osterøy?

20 Hvor mange gamle tunneler på hovedvegnettet i Nord-Norge skal utbedres innen 2019?



Unormal brufare

164

Bildet er fra E6 ved Klett sør for Trondheim og viser en unormal skilting av «Glatt vegbane». Skilt 116 skal settes opp når helt spesielle forhold gjør vegen glatt, f.eks at asfalten blir glatt under nedbør. Et underskilt kan forklare utstrekningen eller årsaken til at det kan være glatt. –Teksten «Bru» er ingen av delene, fastslår den unormale jury, øverste myndighet for Vegvesenets håndbok 300 «Skiltnormalene», men peker på at regionvegkontoret har myndighet til å avvike fra normalen. Juryen bemerker også at varselkilt normalt kjennes igjen i trekantformen; at gjenkjennelsen her er dempet ved å montere et rundt fartsgrenseskilt på baksiden. Det sier ikke normalen noe om, men dette er ikke vanlig praksis og dermed ikke normalt. (Foto: Håkon Aurlien)

SVARENE PÅ QUIZEN:

1 Forns i Rogaland 2 Sannesundbrua 3 Loppa kommune 4 I Namsos i Nord-Trøndelag 5 På latvisk 6 Om lag 44,700 tunge kjøretøy. 7 «Underveis» 8 I Vestfossen i Buskerud 9 NLF 10 Ekstra lange lastebiler med henger, opp til 25,25 meter. 11 Svar: i Lund i Sverige 12 i Tønsberg 13 Fylkesveg 42 14 1246 moh (rv7) og 137 moh (rv52) 15 E16 Føhnhus-Bagn 16 Mellom Velsn og Leirfjord kommuner i Nordland 17 Tunnelboremaskiner 18 602 kilometer 19 I Hordaland nord-øst for Bergen 20 44 vegtunneler

Veggen og vi

www.vegvesen.no/vegenogvi

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

Ansvarlig redaktør

MARK S. BERGER

Mobil: 916 00 444

Telefon: 22 07 36 92

mark.berger@vegvesen.no

Fagpressen

Journalist

HENRIETTE E. BUSTERUD

Mobil: 980 30 164

Telefon: 22 07 33 89

henriette.busterud@vegvesen.no

Journalist

KJELL WOLD

Mobil: 900 94 886

kjell.wold@vegvesen.no

Journalist

HÅKON AURLIEN

Mobil: 951 13 750

Telefon: 69 24 37 01

hakon.aurlien@vegvesen.no

Grafisk designer

JORUNN G. EBBESTAD BRUN

Mobil: 412 33 404

Telefon: 32 21 43 41

jordunn.brun@vegvesen.no

Grafisk designer

KYRRE WEDVIK RYKHUS

Mobil: 997 59 197

kyrre.wedvik@vegvesen.no

ABONNEMENT:

Mark S. Berger, tlf. 22 07 36 92

epost: vegehogvi@vegvesen.no



Statens vegvesen

GRAFISK PRODUKSJON:

Landsdekkende Grafisk senter, Statens vegvesen

Opplag: 15 300 Trykk: Mediatrykk AS

Veggen og vi skal være en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skal bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme.

Veggen og vi utkommer 11 ganger i året.

Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.

Redaksjonen avsluttet 18. november kl. 13.00.

Neste utgave kommer 18. desember 2014.

