

KRONIKK

NTP OG SYKKEL ■ Selve planforslaget kan nok ikke betegnes som en månelanding, men helt på jordet er det ikke.

Visjoner og realisme

■ Den 1. januar 2007 holdt som vanlig landets statsminister nyttårsstale til nasjonen. Jens Stoltenberg plasserte John F. Kennedys visjon fra 1961 om en amerkaner på månen innen utgangen av 1960-tallet midt i en norsk miljøkontekst. Reduserte utslipp av klimagasser og rensing av den planlagte utbyggingen av gasskraftverk skulle bli Norges månelanding. Utvisomt ambisiøst.

■ Vi kan så hoppe til 17. januar 2008. Transportetatene legger fram forslag til Nasjonal transportplan. Selve planforslaget kan nok ikke betegnes som en månelanding, men helt på jordet er det ikke. Klimautfordringen er tatt på alvor og gjennomføres mye av innholdet, særlig innenfor Statens vegvesens ansvarsområder. Drift og vedlikehold prioriteres på bekostning av rammen til investeringer, og satsingen på mindre og målrettede investeringstiltaks skal økes, blant annet til sykkeltiltak langs stamvegnettet. Dette er en solid og konsistent strategi for stamvegnettet. Særlig når det konkluderes i sammendraget at: "For å redusere dagens utslipp ligger større og mer kostnadseffektive muligheter i vegsektoren".

■ Deri ligger Statens vegvesens egen månelanding. Hvordan skal dere få til dette?

99 Likevel er det bare å erkjenne at uansett hvor mye penger som man klarer å klore til sykkel vil det ikke stå i forhold til behovet

■ Det er flott med mer penger og en noe raskere utbygging av et sammenhengende sykkelvegnett. Likevel er det bare å erkjenne at uansett hvor mye penger som man klarer å klore til sykkel vil det ikke stå i forhold til behovet. En tilrettelegging for sykkeltrafikk er så mye mer enn penger til nye sykkelanlegg.

■ Jeg er også opptatt av hva som kan oppnås i morgen eller innen januar 2009. Statens vegvesen må i mye større grad satse på å utvikle og effektivisere dagens infrastruktur. Det er så mye som kan gjøres i tillegg til store prosjekter og investeringsrammer. Alt fra små tiltak som skilting og oppmerking, til en bevisst omtanke for syklistene i alle utbyggings- og driftsprojekter. Statens vegvesen har en stor verktøykasse med mange små og gode tiltak. Ta det ansvaret som etaten har fått, og bruk verktøyene fullt ut!

■ La meg ta et eksempel på noe som må bli bedre. Hver dag får vi på vår nettside www.syklistene.no melding om trafikkfeller. Disse meldingene viderefører vi blant annet til Statens vegvesen. Noen



Sykkelopplæring: Myra trafikkgård i Arendal. (Foto: Kjell Wold)

ganger blir trafikkfellen rettet opp, andre ganger skjer det ingenting. Mange av våre medlemmer, og andre syklist, opplever at Statens vegvesen ikke alltid likebehandler

RUNE GJØS



■ **HVEM:** Rune Gjøes er nytilsatt generalsekretær i Syklistenes Landsforening (SLF). Han kom til SLF fra en stilling i Statens vegvesen, Vegdirektoratet. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

alle vegbrukere.

■ Det har de siste årene vært en positiv utvikling i Statens vegvesens holdning og engasjement overfor sykkeltrafikk. Men vi opplever at etatens egne håndbøker og normaler framviser, sykkelanlegg nedprio-

riteres og mange anlegg bygges i strid med reglene for skilting og oppmerking. Vi har i mange tilfelle påvist feil i utformingen av veganlegg, uten at disse rettes opp. Det hjelper lite med gode håndbøker, om de ikke blir brukt.

■ Mange av de som i dag jobber med sykkelplanlegging i Statens vegvesen er entusiastene som drives av et engasjement og en glede for sykkel. Slik skal det ikke være i en stor samfunnsengasjert transportetat. Det burde være en selvfølge at det ikke er entusiastene som skal drive med sykkel, dette burde gjennomsyre hele organisasjonen. Blant annet bør trafikkikkerhet en kjerneoppgave i Statens vegvesen etter at temaet ble introdusert og drevet fram av ildsjeler i etaten i begynnelsen av 1970-tallet.

■ Etaten har vært under et vedvarende press den siste tiden. I kulissene lurer regionalisering, en etablering av et mulig veglys, en kritisk presse, irriterte bilister osv. Det var derfor nesten å vente at reaksjonen fra Samferdselsministeren på planforslaget ikke var spesielt overstrømmende. Dette synes vi tross alt er noe ufortjent.

Jeg har tro på at Statens vegvesen gjennom et større fokus på alle trafikkantgrupper og en økt satsing på alternativer til privatbil vil framstå som en moderne og troverdig samfunnsaktør. Det transportsystem som etaten bygger skal overtas av våre barn og barnebarn og må være en investering for framtiden. Bedre tilrettelegging for sykkel står helt sentralt. Bedre virkemiddel finnes ikke. Det er helse, privatøkonomi, samfunnsøkonomi og miljø i hvert trakk.

99 Det var derfor nesten å vente at reaksjonen fra Samferdselsministeren på planforslaget ikke var spesielt overstrømmende

■ Blant alle som ønsker å påvirk Samferdselsdepartementet i det videre arbeid med Nasjonal transportplan garanterer jeg at Syklistenes Landsforening vil forsvare hovedgrepene i planforslaget. Men da må sykkeltraffikkens interesser ivaretas fremover. Jeg kan derfor også love at vi også vil følge opp Statens vegvesens ansvar for sykkeltraffikk. Sammen skal vi få til en brukbar månelanding.



Statens vegvesen

I MEDIENE:

Hallingdalen

Ampe bilistar

Vegdirektoratet har innført nye regler for kolonnekjøring på fjellovergane. Ved over kan det heretter berre gå kolonne i et retning om gongen. Kapasteten blir dermed halvert. Resultatet vil me sjå ut over vinteren - kaos og mange ampe bilistar.



Urealistisk

Forutsetningen var at staten skulle betale Eiganestunnelen. Det er ikke mange ukene siden prosjektleder Bjørn Amdal i Statens vegvesen kalkulerte med stadig mer pessimistiske trafikk-tall for Rylfist og dermed langt lavere inntekter. Er det på tide å gi opp? spør Rogalands avis på lederplass.

Smaalenenes Avis

Fagfolkene har talt

Fagfolkene har talt. Statens vegvesen vil stoppe byggingen av E18 etter etappen Knapstad - Krosby, inntil videre. Vetneset foreslår å bruke rammene i forslaget til Nasjonal Transportplan på andre prosjekt og vedlikehold. Politikerne kan snu opp ned på fagfolkernes innstilling, skriver avisen i en leder.

Bladet Vesterålen

På offestiven Nordtraffikk-for-svarer Oddmund Enoksen mener politiet har opptrådt som ren partinteressert for Statens Vegvesen og fylkeskommunen. Enoksens redogørelse tok for seg flere enkelthendelser under etterforskningen han mener understreker inntrykket av Økokrim som Statens Vegvesen og fylkeskommunens forlen-gede arm.

HITRA-FRØYA

Vegdirektør i bussen

Når Stortingets transportkomite onsdag skal testkjøre den svingete riksvei 714 mellom Hitra og Orkanger, er også landets nye veidirektør blant passasjerene.

Terje Moe Gustavsen, som overtok som Norges veidirektør etter Olav Safteland for jul i fjor, vil sammen med de andre deltagerne få en orientering om behovet for en kraftig forbedring av hovedfartsåren mellom syngelonen og fastlandet, fastslår lokalavisen Hitra-Frøya på sine nettsider.