

# Statens vegvesen i min tid

AV KJELL LEVIK

*Kjell Levik var leder av Internasjonal stab i Vegdirektoratet da han ble pensjonist i 2008*

Jeg startet å jobbe i Statens vegvesen høsten i 1963. Jeg var akkurat gått ut fra bygglinjen på Norges Tekniske Høgskole som det het den gangen. Dette var en tid hvor det var vanskelig for vegvesenet å fylle alle ledige stillinger. Derfor hadde vegdirektøren bedt vegsjefen i Sør-Trøndelag, Arne Tronstad, å ta kontakt med avgangsklassen av studenter på bygglinjen, for å friste de nye ingeniørene med en jobb i vegvesenet.

Jeg hadde allerede bestemt meg på forhånd at jeg skulle begynne i vegvesenet. Den gangen måtte en ha praksis i 6 måneder før en startet studiet. Jeg hadde min praksis i vegvesenet i Møre og Romsdal. Jeg var med å bygge bru på Gjøra i Sunndal og det ga mersmak. Men professor Ole D. Lærum på Institutt for veg- og jernbanebygging ved NTH var også en inspirator. Jeg hadde sommerjobb på instituttet i to somre mens jeg studerte.

Statens vegvesen hadde startet med en funksjonsdeling på begynnelsen av 60-tallet. Tidligere var vegkontorene inndelt i geografiske områder under ledelse av en avdelingsbestyrer eller avdelingsingeniør. Disse ingeniørene som ledet vegkontorenes lokale avdelinger var i praksis en slags vise-vegsjefer som styrte all planlegging, bygging og vedlikehold i sine respektive lokale områder.

## **KOMPETANSE PÅ TVERS**

Men så ble det en funksjonsdeling. Det vil si at vegkontorene ble delt i flere avdelinger med faglig ansvar for hele fylket. Disse var administrasjonsavdelingen, planavdelingen, vedlikeholdsavdelingen, anleggsavdelingen og maskinavdelingen. Hensikten var å spesialisere de ansatte innenfor hvert fagfelt på grunn av nye krav til effektivisering. Derfor måtte kompetanse utnyttes på tvers i organisasjonen.

Maskinelt utstyr var etter hvert anskaffet og bruken av det krevde også samordning for en effektiv utnyttelse av den investerte kapitalen. Utover i fylket ble det etablert baser for vedlikehold av vegnettet. Disse fikk betegnelsen vegstasjoner og ble bestyrt av oppsynsmenn som siden fikk tittelen vegmestere. Maskiner og utstyr ble samlet på maskinsentraler under maskinavdelingen og leid ut til de andre avdelingene.

Denne omorganiseringen var meget vellykket og det ga vegvesenet et løft både med hensyn til kunnskap og kompetanse. På grunn av dette, og også på grunn av





Da Kjell Levik startet i Statens vegvesen var det "fast dekke" et folkekrav i store deler av landet. Asfaltbransjen vegret seg mot oljegruslegging, de ville legge asfalt i stedet. Dermed ble det startet oljegruslegging i egen regi. Dette bildet er fra første gangs utlegging av oljegrus fra eget verk i Ryfylke i 1964. (Ukjent fotograf, trolig for Stavanger Aftenblad)

økning i arbeidsmengden, ble vegvesenet utover og på slutten av 60-tallet og begynnelsen av 70-tallet en ettertraktet arbeidsplass. Det var på en måte en gullalder for Vegvesenet, og det ble tilsatt svært mange unge ingeniører. Det er jo disse som nå enten nettopp har blitt pensjonister eller vil bli det i den nærmeste framtid.

### **STOR TRAFIKKVEKST**

Da jeg startet som ung avdelingsingeniør på vegkontoret i Sør-Trøndelag, var bilsalget blitt frigitt noen år tidligere. Det var jo slik i mange år etter krigen at det var restriksjoner på omsetning av biler. Det vil si at ingen fikk kjøpe bil hvis ikke vedkom-

mende kunne bevise at han hadde behov for å ha en bil. Så ble det frigitt i oktober 1960, og bilsalget eksploderte. Dette ga store utfordringer for Statens vegvesen både med hensyn til behov for nye veger og vedlikehold av det eksisterende vegnettet. 40 000 km av det offentlige vegnettet var grusveg på begynnelsen av 60-tallet.

Det var få veger med fast dekke. Over store deler av landet var det grusdekker. Med den store økningen i privatbiler og noen lange, tørre somre, spesielt sommeren 1963 var tørr, ble støvet et problem. Folk holdt på å drukne i en støvsky om sommeren. Det var også et problem med knuste frontruter på grunn av steinsprut.

Kravet om faste dekker økte.

Det som ble gjort for å løse noen av de utfordringer vi sto overfor på begynnelsen av 60-tallet, var spesielt tre ting, 1) ny veglov i 1963, 2) arbeidet med Norsk Vegplan startet, og 3) bygging av et nytt kontorbygg og sterk utvidelse av Veglaboratoriet i 1963.

Det nye Veglaboratoriet fikk en helt sentral rolle i utviklingen og innføringen av faste vegdekker. Overgangen fra grus til faste vegdekker var et av Vegvesenets store teknologisprang. Veglaboratoriet kom opp med to ulike dekketyper ved siden av ordinære asfaltdekker, nemlig oljegrus og Ottadekke.

Oljegrus ble brukt i de fleste nordiske land og kom opprinnelig fra Sverige, men Ottadekket er en dekkevariant utviklet på Veglaboratoriet av T. Thurmann-Moe. Oljegrus er en ensartet blanding av kalde, naturfuktige steinmaterialer og vegolje tilsatt et vedheftingsmiddel. Oljegrusen lages i et blandeverk.

Ottadekker har vært og brukes enda i dag flere steder i verden. Ottadekke er et kalddekke som lages ute på vegen. Ved legging av dekket klargjøres først vegbanen med lokale materialer, slik som sand og grus. Så sprøytes det på et bindemiddel, sand og grus valses så ned i overflaten og trafikken kan settes på. Ottadekke har sitt navn etter hvor det ble prøvd første gangen, i Otta i Gudbrandsdalen.

### **FAST DEKKE**

Løsningen på problemet vi fikk med støv på vegene, var snarest å få lagt fast dekke. For at dette skulle skje hurtigst mulig og til



lave kostnader, ble det besluttet at en i Sør-Trøndelag i stor utstrekning skulle bruke oljegrus.

Det ble tatt kontakt med asfaltentreprenørene for å høre om de var interessert i å samarbeide for å få belagt de mest beferdede riksvegene med oljegrus snarest mulig. Men det var de ikke interessert i, de ønsket at det skulle legges asfalt for da kunne de samtidig få arbeid med å utbedre vegene før asfalteringen. Denne holdningen kom de nok til å angre på, det skulle vise seg å være en svært korttenkt strategi. Dermed startet den store oljegrusrevolusjonen i egen regi i vegvesenet og det ble etter hvert kjøpt inn et visst antall egne oljegrusverk.

Fordelen med slike dekker som oljegrus eller Ottadekker, er at dette er myke

Kjell Levik og kollega Asbjørn Sunde på Hitraferga i 1963. (Foto: Ivar Eggen)

dekker hvor en ikke behøver å øke bæreevnen på vegen. Ved å velge å bruke asfaltdekke eller betongdekke, er det mye større krav til at vegen har tilstrekkelig bæreevne. Problemet var selvsagt at en stor del av det norske vegnettet den gangen ikke hadde tilstrekkelig bæreevne. Ved å velge oljegrus eller ottadekke fikk en ikke løst bæreevneproblematikken, men en fikk lagt fast dekke på en stor del av det norske vegnettet på kort tid.

Det som nå heter E6 gjennom Drivdalen fra Oppdal og opp til Dovre hadde grusdekke, og det ble besluttet at der skulle det legges oljegrus. Den unge avdelingsingeniør, Kjell Levik, fikk ansvaret for dette prosjektet. Et grustak ble etablert like syd for Oppdal og der ble det nyinnkjøpte oljegrusverket satt opp. For å få nok lastebiler til transporten, ble et stort antall av vegvesenets egne lastebiler samlet fra hele fylket og skulle stå for transporten. Dette var nytt og spennende for svært mange av oss som skulle delta. Det var et spørsmål om grusen som ble brukt var god nok, om den hadde den riktige siktekurven. Veglaboratoriet som vi konfererte flittig med, var skeptisk til om den var god nok. Den hadde for mye finstoff mente de. Men vi gikk i gang og det gikk dårlig. Det viste seg at oljegrusen ikke fikk satt seg når den ble lagt ut på vegen. Den fløt mer eller mindre bort. Vi skjønnte at det var siktekurven som var problemet og vi prøvde å tilpasse uten at det lyktes. Da fikk vi besøk. Det var selveste direktøren på Veglaboratoriet i Oslo som kom for å se hvordan dette gikk. Jeg forklarte ham hva som hadde skjedd og ba om råd. Da sa han: «Husk unge mann,

det var ikke jeg som anbefalte Dem å legge oljegrus her». Så satte han seg i bilen og kjørte.

Vi fikk det til etter hvert ved å justere siktekurven. Jeg har tenkt på denne episoden mange ganger etterpå. Og det spesielle er jo at jeg en dag skulle overta den jobben han hadde som leder av Veglaboratoriet i Oslo.

Ved inngangen til 1960-tallet hadde det norske hovedvegnettet en lavere andel faste dekker enn de fleste andre vestlige industriland. 17 prosent av hovedvegene utenfor byene hadde fast dekke i 1960. I perioden fra 1960 til 1975 ble det lagt oljegrus på 43 prosent av riksvegnettet samtidig som lengden på riksvegnettet økte med mer enn 50 prosent.

### **EFFEKTIVT OG UFORMELT**

Den funksjonsdelingen som ble innført var en effektiv og kostnadsbesparende måte å jobbe på. Vegmestrene med sine folk hadde et effektivt oppsyn med vegnettet og kunne på kort varsel rykke ut og ta seg av mangler og hendelser som krevde at noe ble gjort raskt. De kjente vegnettet godt og visste om de svake punktene der noe kunne skje. Behandlingen av planer etc. var til tider noe mer uformell enn slik det utviklet seg senere. Vi hadde en reserve i vedlikeholdet som kunne brukes til små utbedringer etc. En meget effektiv måte for å forbedre vegnettet. Men det kunne selvsagt bli for uformelt også.

Riksvegen fra Glåmos mot Røros var preget av en rekke høye bakketopper som gjorde at sikten ble dårlig. Vi ble enige om





Kjell Levik i midten foran på en konferanse for vegkontorenes vedlikeholdssjefer og Vegdirektoratets vedlikeholdsledelse på Os ved Bergen i 1974.

at vi skulle bruke midler fra vedlikeholdsreserven til å utbedre vegen her. Jeg dro opp og stakk, nivellerte og tok tverrprofiler og dro tilbake til kontoret i Trondheim og planla utbedringen. Etter vel en ukes tid da jeg var ferdig med planen, ringte jeg opp til vegmesteren på Røros og fortalte at jeg nå sendte den ferdige planen til han. Det er ikke nødvendig sa han, arbeidet er allerede gjort. Det kom en bulldoser forbi der for noen dager siden. Så datt skjæret på doseren ned og da var snart jobben gjort.

Som allerede bemerket var det effektivt å ha egne folk og maskiner spredt utover hele fylket, slik at tiltak raskt kunne settes inn. Entreprenørene var stort sett engasjert i vegbygging, ikke i vedlikeholdet, bortsett fra at noen brøyteroder var satt bort til private. Vegvesenets lastebilpark som gikk som brøytebiler i vinter-

halvåret, ble brukt til annen virksomhet i sommerhalvåret. Det kunne være på mindre anlegg, til grusing og lokalt vedlikehold.

Da jeg en del år senere studerte i USA og fikk anledning til å se hvordan de forskjellige statene organiserte sitt vedlikehold, fikk jeg en stor overraskelse. I de fleste stater i USA er vedlikeholdet utelukkende utført i egen regi. Når det gjelder alle lastebilene de har, brukes de bare i vinterhalvåret. I sommerhalvåret brukes de ikke. Jeg prøvde å fortelle at de også kunne brukes om sommeren uten at budskapet helt gikk hjem.

Jeg kan vel ikke kalle meg spesialist på billige vegdekker, men min erfaring fra oljegruslegging i Drivdalen fikk på en måte flere konsekvenser for meg, i tillegg til et etterhvert bra oljegrusdekke



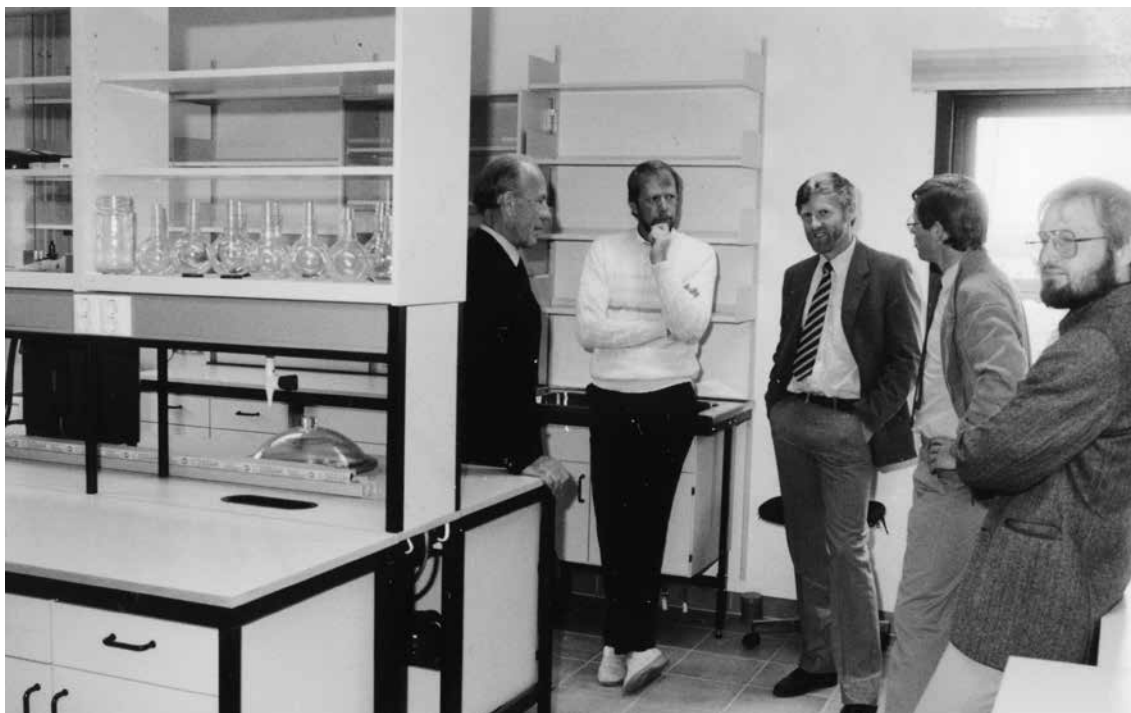
Kjell Levik var med på å gjøre begrepet «Ottadekke» kjent i Afrika. Her på befaring sammen med Charles Øverby i 2006. (Foto: Ola Omenås)

der. Da jeg skiftet arbeidsplass og begynte å arbeide i Vegdirektoratet på begynnelsen av 70-tallet, ble jeg sendt til Island for å presentere den norske modellen for å legge fast dekke på grusvegene. De hadde kommet i den situasjonen vi var på begynnelsen av 60 tallet med grusveger over hele landet og økende trafikk. Jeg presenterte da Ottadekket og oljegrusdekket for våre kolleger der borte. Og de tok begge dekkene raskt i bruk og bruker de faktisk enda på enkelte veger med liten trafikk.

Senere, da jeg ble engasjert for å gi råd til en del land i Afrika gjennom Norad, var det Ottadekke som jeg anbefalte. Jeg fikk også gleden av å være med å gjennomføre legging i flere land, bl.a. i Tanzania, Botswana og Zambia.

## EN STERK INGENIØRKULTUR

Da jeg begynte å arbeide i Statens vegvesen, var etaten preget av å ha en sterk ingeniørkultur. Denne kulturen har vært preget av at de fleste nøkkelposisjoner i etaten har vært besatt av ingeniører. Den kan også kalles en vegbyggekultur. Og av mange grunner ble utbyggingen av vegnettet hovedprioriteten i Statens vegvesen utover på 60 og 70 tallet. Det norske vegnettet var dårlig, det hadde skjedd svært lite både før krigen og i de første etterkrigsårene. Arbeidet som ble utført var enda lite maskinelt og ble drevet etter gammel metode. Det ble etter hvert for dyrt å bruke arbeidsintensive metoder. Produktiviteten var for lav sammenlignet med bruk av maskiner. Og så begynte ting å skje. Det hadde blant



Rundtur på den nyåpnede vegstasjon på Ås ved Tønsberg i 1985. Her i det nye laboratoriet der laboratoriesjef Erik Andersen (i hvit genser) orienterer Arne Grotterud, Kjell Levik, Skjevik og Andreas Setsaa. (Foto: Per Härter)

annet sitt utgangspunkt i Norsk Vegplan 1 og vegvesenets betydelige øking i aktiviteter og oppgaver i perioden.

Som nevnt var slutten av 60-årene og nesten hele 70-tallet en tid preget av stor optimisme og stort engasjement i Statens vegvesen. NVP 1 var kommet og åpnet for utbygging av vegnettet. Og vi som var ansatt i Vegvesenet kastet oss over de nye oppgavene som ventet.

Men alt gikk ikke slik som vi hadde håpet. Stortinget og spesielt samferdselskomiteen satt med makten og det ble ikke gjennomført bygging av veger i den takten som vår tekniske direktør Arne Grotterød hadde forestilt seg, en storstilt utbygging av et moderne motorvegsystem. Stortingsrepresentantene skulle gjenvelges i neste

valg og da måtte de sende en melding hjem til sine velgere. Derfor ble bevilningene spredt utover det ganske land som tidligere. Hver bygd måtte få sin andel.

### **VEDLIKEHOLD, VEDLIKEHOLD OG VEDLIKEHOLD**

Jeg har i hele min tid i Vegvesenet følt et spesielt ansvar for vedlikeholdet. Det som har preget, ikke bare oss i Vegvesenet, men også politikere er at det er vegbygging som er interessant. Vedlikeholdet har på en måte vært nødt til å greie seg selv. Når er det en ber konge og ministre om å komme og delta på en begivenhet i Statens vegvesen og det blir laget en stor fest? Det er når en åpner en ny vegparsell eller en ny bru. Da er det stor fest og alle får anledning til

å sole seg i glansen med reportasjer i aviser og TV.

Jeg forstår at det ikke er like lett å få slik oppmerksomhet om vedlikeholdet. En inviterer ikke kongen når en skal asfaltere en strekning eller når en skal skifte en stikkrenne. Det gir kanskje heller ikke politisk utbytte og gevinst til politikernes. Det er ikke på vedlikeholdet at en stortingsrepresentant blir gjenvalgt. Men det er jo på dette vegnettet over hele landet

«Jeg synes fortsatt at vegvesenet ikke har gitt vedlikeholdet den plass som det etter min mening fortjener»

at folk ferdes, det er viktig at dette vegnettet er i orden og at det fungerer i det daglige. Nasjonen er avhengig av at vegene er åpne og at de er godt vedlikeholdt.

Blant mine kolleger i vegvesenet har jeg merket at noen mener at vedlikeholdet ikke er så faglig utfordrende som for eksempel planlegging og anleggsdrift. Jeg har hatt mange diskusjoner om det gjennom årene. Men der tar de fleste feil. Vedlikeholdet er et spennende og utfordrende fagfelt. Og det er som sagt meget viktig at det fungerer. Jeg blir fortsatt noen ganger konfrontert av en av mine gamle medarbeidere om noe jeg sa til han en gang. Han var i et ansettelsesintervju med meg, han hadde søkt en ledig stilling hos oss. Jeg spurte han hva som, etter hans mening, var de tre viktigste arbeidsoppgavene i Vegvesenet framover. Han kom med tre forslag, jeg tror alle var knyttet til planleg-

ging. Så sa jeg: De tre viktigste er vedlikehold, vedlikehold, vedlikehold.

Dette er selvsagt å sette det på spissen, men jeg synes fortsatt at vegvesenet ikke har gitt vedlikeholdet den plass som det etter min mening fortjener. Vi kjempet i mange år for å få det til. Det hjalp da en av de store inspiratorer i vegvesenet begynte å interessere seg for vedlikeholdet. Jeg tenker på teknisk direktør Arne J. Grotterød.

Grotterød var en stor inspirator og var jo den som utviklet plansystemet i vegvesenet. Han var en sterk fagmann i Vegdirektoratet i mange år og sto sentralt i arbeidet med å utvikle og tilpasse vegvesenet til en ny tid.

Planavdelingen under hans ledelse var vel den avdelingen som utviklet seg mest gjennom 70-årene både med hensyn til bredde i oppgavene og antall ansatte. Ved omorganiseringen i 1980 ble planavdelingen overført til den nye trafikkdirrektøren Olav Søfteland. Grotterød fortsatte som teknisk direktør, men da uten sitt gamle hjertebarn planavdelingen.

Dette var kanskje litt vondt for Grotterød, men vi som jobbet sammen med han merket ikke det. Han var som alltid meget entusiastisk i sitt arbeid. Det var moro og krevende å jobbe sammen med Grotterød. Da han nå fikk ansvar for og begynte å interessere seg for vedlikeholdet, tok det helt av noen ganger. Men det falt i min lodd å trekke han ned på jorda igjen når han ble for høytflyvende. Det godtok han fullt ut.

## ENDRET LEDERKULTUR

Ellers er jo det med lederkultur noe av det som har utviklet seg mest gjennom de



årene jeg jobbet. Og også dette med kleskode på jobben. Da jeg startet på vegkontoret i Sør-Trøndelag, var vi på etternavn med hverandre. Og vi hadde stor respekt for sjefene. Sjefene var sjefer med stor S. Og vi ingeniører gikk selvsagt med jakke og slips på jobben.

Da jeg startet i Vegdirektoratet var det slik i kantina at det første bordet du kom til etter å ha betalt, var reservert for vegdirektøren. For nye som ikke kjente rutinene, var det enkelt å sette seg ved dette bordet. Kantinebestyreren måtte da hver gang gå bort og si at de måtte finne seg et annet sted å sitte, for dette var opptatt.

Da Eskild Jensen overtok som vegdirektør, gikk han og satte seg overalt hvor det var en ledig plass. Det var en kulturkollisjon. Og i begynnelsen var det nok mange som følte seg usikker når selveste vegdirektøren kom og satte seg ved siden av dem.

Jeg har også et annet eksempel på hvordan omgangsformen kunne være. I 1970 var det en stor IRF Verdensvegkongress i Montreal i Canada. Etter kongressen skulle det være en rundtur i USA for å se på noe de kalte Deep Lift. Det var asfaltentreprenørene som hadde lagt opp denne delen av reisen. De skulle slikke sårene etter oljegrus-affæren og hadde oppdaget at i USA brukte de en ny metode for å forsterke veger. De la ut asfalt direkte i en tykkelse på 60 til 80 cm. Da behøvde de ikke å lage bærelag/forsterkingslag. Asfalten gjorde hele jobben. Jeg var tatt ut til å være med på kongressen og den etterfølgende reisen. Da hele gruppen som skulle dra møttes på Fornebu og jeg hilste



Arne J. Grotterød var en stor inspirator for Kjell Levik. Bildet er tatt i 1994, etter at han var gått av. (Foto: Håkon AUrlien)

på vegdirektør Karl Olsen for første gang, sa han til meg: «De tar vel vare på koffertene til meg og min kone under denne reisen De Levik». Og det gjorde jeg. Jeg var jo yngstemann på reisen.

Ellers var jo kongressen bra og den etterfølgende befaringen interessant. Men vi ble ikke overbevist om nytten av Deep Lift. Så det ble ikke noe Deep Lift i Norge.

Ellers når det gjelder Karl Olsen ønsket han å fortsette å jobbe i Vegdirektoratet etter at han sluttet som vegdirektør. Da var jeg blitt sjef for veglaboratoriet og Karl Olsen hadde fått kontor plass der oppe. Problemet var å finne på noe fornuftig å sette Karl Olsen til. Det var ikke enkelt. Men han gikk i hvert fall etter hvert rundt i hvit frakk på veglaboratoriet som

Kjell Levik minnes da den russiske vegdirektør besøkte den norske. Fra venstre en representant fra den russiske ambassaden, vegdirektør I. G. Budko, informasjonssjef O. G. Rutchinskij, vegdirektør Karl Olsen og vegsjefen i Altai, A. A. Surikov.



de andre ingeniørene, og vi fant etter noen samtaler med han et relativt interessant arbeidsområde. Det gikk selvsagt på å få skrevet ned noe av det som han syntes var viktig å få dokumentert av det som hadde skjedd i hans vegdirektørtid.

En annen episode som hendte i Karl Olsens tid var at vi fikk besøk av den russiske vegdirektør. Det var en tremannsdelegasjon som kom. Foruten vegdirektøren var det en vegsjef fra Altai-regionen (som er like stor som Norge) og informasjonssjefen i Vegdirektoratet i Moskva. Jeg fikk ansvaret for å ta meg av delegasjonen og var litt usikker på hva jeg skulle gjøre. Dette var jo i den kalde krigs tid. Jeg ringte derfor utenriksdepartementet og rådførte meg med dem. Det svaret jeg fikk var at dersom det kommer tre stykker, så er en av dem agent, og det er ofte den du ikke tror. Javel!

Det var bare en som tilsynelatende kunne snakke engelsk, informasjonssjefen, og det er selvsagt lett å tro at det var

han. Men jeg ble sjarmert av disse tre russerne, og vi hadde en hyggelig tid sammen. Vi kjørte bil fra Oslo til Ålesund for å se på norske vinterveger, dette var i februar. Vi overnattet på Lillehammer og jeg ble bedt opp på rommet til vegdirektøren før middag for å få en drink. Det var et melkeglass med vodka. Det var ikke enkelt å tømme det på russisk vis. Vi fløy tilbake fra Ålesund, men da vi skulle lande på Fornebu, dette var før Gardermoen ble bygget, fikk vi beskjed om at vi ble omdirigert til Stavanger fordi Fornebu var stengt på grunn av snøstorm. Da ble den russiske delegasjonen meget betenkt. Hva var dette? Men vi kom oss til Fornebu etter noen timers venting i Stavanger.

#### **INTERNASJONALT ARBEID**

Noe av det som jeg hadde stor glede av og som jeg mener er veldig viktig, var det internasjonale arbeidet som Statens vegvesen er aktiv i. Det nære samarbeidet var selvsagt det som skjedde gjennom NVE,



Fire chilenske og fire norske vegfolk og tolv i Bergen i 1974, foran f.v. Jose-Luis Garcia-Huidobro, Rolando Toloza og Lars Lefdal. Bak f.v. Mario Obreque-Cardenas, Kjell Levik, Jose-Luis Galassi, Arild Hegrenæs og Arild Eggen. (Foto: Geir Brekke)

Nordisk Vegteknisk Forbund som det het før, eller Nordisk Vegforum som det heter nå. Et samarbeid mellom de seks nordiske land.

Da de baltiske land ble frie på begynnelsen av 90-tallet, søkte de kontakt med de nordiske land. De laget en tilsvarende organisasjon som NVF, den heter BRA. Vi fikk en tett og nær kontakt med dem etter hvert. Ellers var det den store internasjonale organisasjonen PIARC eller World Road Association som det nå heter, hvor vi var svært aktive. PIARC har en stor vegkongress hvert fjerde år og i tiden mellom kongressene er det arbeidsgrupper som arbeider meget aktivt, for øvrig på samme måte som NVF.

Egentlig har PIARC en kongress hvert annet år, de har også en vinterkongress hvert fjerde år. Vi hadde gleden av å

arrangere vinterkongressen i 1990 og den ble lagt til Tromsø. Vegdirektør Eskild Jensen mente at folk som kom til Norge på en vegkongress, burde få se andre deler av landet enn Syd-Norge. Jeg fikk ansvaret for arrangementet. Det var ikke enkelt fordi det er også en stor maskinutstilling i forbindelse med disse kongressene hvor firmaer fra hele verden stiller ut.

Men å få utstillere til Tromsø var for dyrt og for komplisert. Det var for langt unna. Vi tok derfor den beslutningen at dersom de kunne bringe utstyret til Oslo, så skulle vi omkostningsfritt sørge for at utstyret kom til Tromsø.

Vi leide en stor båt som brakte utstyret videre. Da var det greit at driftsavdelingen som jeg ledet den gangen, satt på ledige midler, dvs. både en vedlikeholdsreserve og en maskinreserve.





Kjell Levik mener det er viktig for Norge å delta aktivt i internasjonalt samarbeid. I 2008 ble han utnevnt til æresmedlem av NVF. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Det er meget viktig at vi er aktive i det internasjonale arbeidet og det gleder meg at dette fortsatt ser ut til å fungere slik.

Det er selvsagt også andre internasjonale organisasjoner som Vegvesenet deltar i. Men det er de som er nevnt over som jeg har vært meget aktiv i og som jeg har erfaring fra. En deltar i internasjonalt arbeid for å lære av hverandre. Vi har også hatt mye å lære bort.

### **KREVENDE OMSTILLINGER**

Vi som har vært med noen år har jo gjennomlevd flere omorganiseringer i Vegvesenet. Og det har jo vært endel gjennom årene. Ikke alt har vært like vellykket etter min mening. Men det er vel avhengig av fra hvilket ståsted en ser det. Jeg skal

komme tilbake til det etter hvert.

Det er viktig å være klar over at alle omorganiseringer tar mye krefter og tid ut av en organisasjon. Det kan skape usikkerhet og tar oppmerksomheten bort fra den jobben som en er ansatt for å løse. Derfor bør ikke slike organisasjonsendringer komme for ofte og det bør ikke ta for lang tid. Spesielt i slike situasjoner hvor det for eksempel er snakk om innskrenkninger av antall ansatte og der hvor det også er aktuelt å redusere antall lederstillinger.

Jeg nevnte tidligere funksjonsinndelingen som ble innført i vegvesenet i begynnelsen av 60-årene. Det var en meget nyttig endring. Samtidig skjedde en mekanisering av vegbygging og vegvedlikehold. Mekaniseringen betydde at mas-



kinparken måtte utnytted fullt ut. Det førte til en sentralisert maskinforvaltning og et eget internt regnskapssystem for produksjonsenhetene.

Vegvesenet fikk ikke øremerkete midler til investeringer i maskiner og utstyr. Det som skjedde var imidlertid at hvert prosjekt fikk et påslag som skulle dekke maskinkostnadene. På denne måten kunne vi sette av deler av vegbevilgningene til nye maskiner og utstyr og til vedlikehold av disse. Internregnskapet viste deretter hva det kostet å eie og drive en egen maskinpark. Meget nyttig og en ny virkelighet for mange.

Funksjonsinndelingen var på mange måter et kvantesprang i Statens vegvesens historie. Og det skapte heller ikke de store frustrasjoner innad i organisasjonen. Alle så nødvendigheten av denne endringen og det gode resultatet det ga.

På 70-tallet var det også en annen stor endring som skjedde. Det var biltilsynet. Hvor skulle biltilsynet høre hjemme? De bilsakkyndige levde på en måte sitt eget liv. De var underlagt vegdirektøren, men ikke vegsjefene. De var selvstendige og selv om de jobbet med mye av det samme fagfeltet som Vegvesenet, som for eksempel sikkerhet, var det ikke særlig samarbeid med Vegvesenet ute. Men i 1977 ble de inkorporert i Vegvesenet. I Vegdirektoratet ble det en vegtrafikkavdeling og ute på vegkontorene ble det en avdeling på lik linje med de andre avdelingene. Og det ble opprettet en stilling som biltilsynssjef i hvert fylke.

Jeg var jo ikke direkte involvert i dette bortsett fra på en måte. Jeg var blitt tillits-

valgt for sivilingeniørene i Vegvesenet og ble i den rollen dradd inn i forhandlingene om den nye organisasjonsmodellen. Jeg har aldri hverken før eller siden opplevd maken til steile fronter og tøft språk. Men det roet seg etter hvert, selv om det var mange som i lang tid etterpå ikke var glade over resultatet.

## **RENDYRKEDE ROLLER**

I 1990 ble det gjort noen organisatoriske endringer. Jeg var som sagt leder av driftsavdelingen på den tiden. Driftsavdelingen var en stor avdeling og hadde ansvar for det det meste innen vegbygging og vegvedlikehold. Den bestod av anleggskontoret, vedlikeholdskontoret, maskin- og materiellkontoret, ferjekontoret, kontor for teknisk rasjonalisering (KTR) og en internasjonal gruppe.

I 1990 ble rollene mer rendyrket i og med at anleggskontoret ble slått sammen med planavdelingen til en plan- og anleggsavdeling. Ferjekontoret ble overført til økonomiavdelingen og driftsavdelingen fikk to nye kontorer som hadde med trafikken å gjøre, kontor for trafikkstyring og kontor for trafikkantinformasjon. Dette var greit og jeg syntes det var riktig.

I 1991 ble det såkalte Hollerutvalget oppnevnt. Mandatet var bl. a. å utvikle Vegvesenets overordnede styringssystem, se på hvilke tjenester som kunne gjøres i egen regi og hva som kunne kjøpes, samt se på det interne styringssystemet.

Utvalget pekte på mange forhold. Det skapte en ny tid for Vegvesenet og var en forløper for det som kom senere. Jeg skal her bare kommentere det som utvalget

sier om et styringsmessig skille mellom myndighetsoppgaver og produksjonsoppgaver. Utvalget pekte på en rekke fordeler som Vegvesenet har av å drive en viss egenproduksjon:

- Bidrag til å utføre byggherre-funksjonen tilfredsstillende.
- Nyttig kompetanseoverføring i FOU-sammenheng.
- Beredskap for å løse tilfeldige hendelser.
- Forberedende og kompletterende arbeider som kan være vanskelig å beskrive i et anbud.
- Et korrektiv ved manglende konkurranse.

#### **ENIGHET OM EN VISS EGENDRIFT**

Derfor var utvalget enig i at Vegvesenet burde ha en viss egen drift, men at det må være et organisatorisk og styringsmessig skille mellom myndighets- og produksjonsoppgavene. Utvalgets flertall mente at produksjonen skulle skilles ut som en divisjon og organiseres som en enhet i Vegdirektoratet. Flertallet mente også at dette ville kunne effektivisere produksjonen ved at en i større grad kunne regionalisere arbeidet enn å være bundet av fylkesgrenser. Dette betydde at vegkontorene etter denne modellen fikk ansvar for myndighetsoppgavene, men ingen produksjon.

Utvalgets mindretall var enig i et organisatorisk skille mellom myndighetsoppgaver og produksjonsoppgaver, men at begge oppgavene skulle ligge på vegkontoret.

Da utvalgets innstilling ble kjent ble det en stor diskusjon i Vegvesenet om hvil-

ken modell som en ville anbefale. Det var en sterk mobilisering fra vegsjefenes side og fra Arbeidsmannforbundet om å anbefale mindretallets forslag. Derfor valgte Vegvesenet å anbefale den modellen og Samferdselsdepartementet valgte å følge Vegvesenet. Og slik ble det. Vegkontorene skulle fortsatt ha både myndighetsoppgaver og produksjonsoppgaver. Stortinget vedtok dette 15. juni 1994 med innføring for vegkontorene fra 1. juli 1995 og Vegdirektoratet fra 1. oktober 1995.

Jeg mener det var en stor feil å legge all produksjon til vegkontorene. Man så ikke signalene i tide. Vi vet jo hva som skjedde siden i 2003 da all produksjon ble tatt fra Vegvesenet og lagt til det statlige produksjonsselskapet Mesta. Det en skulle gjort i 1995 var å velge modellen med en produksjonsenhet i Vegdirektoratet og bare myndighetsoppgaver på vegkontorene. Men i tillegg burde vegkontorene hatt en vaktmestertjeneste med en beredskap for å løse tilfeldige hendelser.

Det som skjedde i 2003, med at vi fikk Mesta, tror jeg hadde skjedd allikevel. Men jeg tror at vi hadde kunnet beholde vaktmestertjenesten som hadde vært et mye bedre system enn dagens system hvor all drift er satt bort til entreprenører. Det er kostbart og gir ikke trafikantene den mest optimale service.

#### **NEDLEGGELSEN AV VEGLABORATORIET**

I 2003 ble den nye organisasjonsmodellen med 5 regioner innført i stedet for 19 vegkontorer. Dette var et viktig fremskritt. Men i den forbindelsen ble det også gjort et



Levik og kolleger innen internasjonalt arbeid samlet ved det nedlagte Veglaboratoriet på Gaustad. Også bygget er nå borte.

valg som etter min mening var feil. Veglaboratoriet ble nedlagt.

Veglaboratoriet som flyttet inn i sitt nybygg på Gaustad i 1963, hadde stor betydning for økningen av den tekniske kompetansen i Statens vegvesen. Med sine fem seksjoner, nemlig asfaltseksjonen, geologisk seksjon, geoteknisk seksjon, betongseksjonen og bærelagsseksjonen var laboratoriet et tungt kompetansesenter for vegteknologi i Norge. Det å ha et samlet miljø er særdeles viktig. Totalt bestod veglaboratoriet av ca. 90 fagfolk. De hadde til sin disposisjon verksteder, laboratorier, prøvebaner og kunne drive forsøk både på laboratoriet og ute på vegene.

I forbindelse med omorganiseringen i 2003 ble det bestemt at i Trondheim skulle det opprettes et miljø for forskning innen veg fag i samarbeid med NTNU. Endel av de som jobbet på veglaboratoriet flyttet

med til Trondheim. Men miljøet ble splittet og kompetansen ble etter min mening betydelig svekket. Slik gikk det med den saken.

Ved besøk på Gaustad for litt siden så jeg at den flotte bygningen som huset veglaboratoriet var revet.

### EN FLOTT ARBEIDSPASS

Det er selvsagt lett å være etterpåklok og kritisere ting som en synes burde vært gjort annerledes. Men totalt sett er jeg glad for å ha kunnet jobbe i Statens vegvesen.

Det har vært en flott arbeidsplass med stor frihet og mange muligheter. Jeg har vært så heldig å få jobbe med ting som har interessert meg. Jeg har møtt mange dyktige folk og føler at jeg har fått gjort en innsats for å bedre vegnettet i Norge. Jeg ønsker lykke til for de som er kommet etter og har overtatt stafett-pinnen.