



Statens vegvesen

# Vegenogvi

Nr. 3/09 • 26. februar • 8. årgang

PORTO BETALT  
PORT PAYÉ  
NORGE/NOREG

Returadresse:  
Statens vegvesen  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

A-PRIORITET

## TRAFIKKSIKKERHET

Høgskolen i Finnmark etterlyser klarere ansvarsforhold for snøscooterkjøring.

SIDE 4

## UTBYGGING

På Vestlandet er det mange døme på at industrien forskotterer nye veganlegg.

SIDE 14

## SYKKEL

Målet med sykkelstamvegen Stavanger-Sandnes er firedobling av syklistar.

SIDE 15

## Human kapital

LEDER SIDE 2



### Uferdig hjerne

”Ungdomshjernen – en rallybil uten fører”. Slik beskriver forsker Dagfinn Moe (bildet) fra Sintef Teknologi dagens unge bilførere.

SIDE 3

### Tung på pedalen

Farten på vogntog på E16 mellom Bergen og Sogn er for stor etter tilhøva.

SIDE 4

### Mangler sensorer

Statens vegvesen mangler sensorer. Noen steder foregår opplæring i egenregi.

SIDE 7

### 6000 vilt-påkjørsler

6000 hjortevilt ble kjørt i hjel på vegen i 2007/08. I snitt omkommer årlig to til fem personer i slike kollisjoner.

SIDE 18-19

### Fyrer opp

Statens vegvesen er med på spleiselag for oppgradering av nedlagte fyrstasjonar på kysten.

SIDE 20



# Trenger 1200 nye ansatte

**På jakt:** Vegdirektør Terje Moe Gustavsen har stort behov for nye medarbeidere i fremtiden. (Foto: Håkon Aurlien)

**Statens vegvesen trenger nye rekrutter.** 1200 av dagens ansatte vil forsvinne ut av etaten i løpet av 3-4 år. Statens vegvesen går nå ut med en åpen invitasjon til kvalifiserte jobbsøkere. – Søk jobb hos oss! sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen i brevet som nå distribueres til høyskoler, ulike interesseorganisasjoner og statsinstitusjoner.

SIDE 8-11



### Trygge tunneler

Undersøkelser viser at vegtunneler vanligvis har like høy sikkerhet som motorveger. I perioden 2001-2006 ble det registrert trafikkulykker bare i 250 av 797 tunneler på riksvegnettet i Norge. De fleste tunnelulykkene skjer i eller ved tunnelmunningen.

SIDE 6

## DAGSORDEN

## Human kapital

## LEIAR

Helge Rong

■ Kring 350 medarbeidarar sluttar kvart år i Statens vegvesen. Nokre finn seg andre arbeidsgjevarar, medan andre går av for aldersgrensa. Slik er syklusen hjå dei fleste større verksemder.

■ Hovudpina for verksemder som Statens vegvesen er at mange tar med seg ein kompetanse ein ikkje kan erstatta ved å tilsetje ny medarbeidar. Difor misser ein ikkje berre ein medarbeidar, men også viktig kunnskap. Human kapital er eit meir dekkande utsegn for den kompetansen, og human kapital er mykje vanskelegare å erstatta enn andre typar kapital.

■ Dei siste åra har ein vorte meir og meir klår over kva for utfordringar etaten har i dei komande åra. Ulike tiltak er sett i verk, men verksemder som Statens vegvesen har ikkje nådd heilt opp i kampen om den kvalifiserte arbeidskrafta ein har vore på jakt etter. Hovudårsaka er nok at private verksemder har opna ein større pengepung enn det statleg lønspolitikk har kunna by på.

■ Ut frå dei oppgåvene ein kan vente å få, står nok ikkje Staten vegvesen fagleg attende for private verksemder. Når store drifts- og vedlikehaldsoppgåver og spennande utbyggingsoppgåver no står for døra, vil ein tru det er mange faglege utfordringar som kan lokke kompetent arbeidskraft inn i vegvesen-familien.

■ At pendelen svingar er heilt naturleg, men Statens vegvesen har nok ikkje vore bevisst nok på den avgang som no kjem. Sjølv sagt finns dei som har åtvåra mot tapping av human kapital, men finanskrisa er nok den fremste rekrutteringsmekanismen ein kunne få.

■ Dei siste år har ein rett nok fått meir sving på rekrutteringsarbeidet, ikkje minst i samarbeid med fleire, for Statens vegvesen, viktige utdanningsinstitusjonar. Etaten har satsa bevisst på eit samarbeid med skuleverket i jakta på nye medarbeidarar.

■ Med den uro som no er i bygg- og anleggsmarknaden er det nok mange som igjen vil søke seg inn til ein arbeidsplass som vert oppfatta som trygg. Ikkje minst er det ein del tidlegare medarbeidarar som vil søke seg "heim" igjen. Slike utslag kan ein allereie sjå.

■ Utan eit velfungerande Statens vegvesen, med tilstrekkeleg kompetanse, er det samfunnet som heilskap som taper. Det er truleg også entreprenørbransjen og konsulentverksemdene samde i.



Foto: Knut Oppeide

## VEGDIREKTØRENS SPALTE

Målet er en organisasjon som er enda bedre tilpasset framtidens utfordringer.

## SVV 2010 – Det blir endringer!

Den framtidige organiseringen av Statens vegvesen vil på en eller annen måte berøre alle oss som er ansatt i etaten. Jeg understreker igjen at vi har bruk for alle som er ansatt i Statens vegvesen. De fleste på det stedet de arbeider i dag, men mange vil få endringer i sitt arbeidsinnhold.

Målet er en organisasjon som er enda bedre tilpasset framtidens utfordringer. Vi må arbeide mer effektivt og sørge for at organiseringen gir en klarere ramme for god styring av etaten.

Regionreformen i 2003 har vist seg å være en suksess. Det har vist seg riktig å samle ressurser og kompetanse i regioner, og vi har også gjennom distriktene gjort en god jobb i forhold til kommunene og i drifningen av vegnettet. Dette er erfaringer vi må ta vare på framover. Vi er derfor klare på at antall regioner og deres geografiske inndeling skal stå urørt. Likeså antall trafikkstasjoner.

Vi har gjennomført analyser av hvordan vi arbeider nå, vi har arbeidet med ulike scenarier for vegvesenets framtidige utfordringer, og det er gjennomført et stort antall møter og samlinger der SVV har stått på dagsorden. Nå kommer vi inn i en mer konkret fase.

Vegdirektoratet får fortsatt en meget sentral rolle i Statens vegvesen. Vi må bygge enda mer kompetanse og på mange områder er det både effektivt og riktig å satse på felles løsninger for Statens vegvesen. Men det er behov for å klargjøre roller. Når er Vegdirektoratet et myndighetsorgan med beslutningsmakt, når er Vegdirektoratet rådgiver og når er hvordan skal styringen av regionene skje? Den interne organiseringen av Vegdirektoratet må klargjøre dette.

Regionene må få et enda mer aktivt forhold til fylkeskommunene. Hvordan dette skal skje må diskuteres med fylkeskommunene. ELM ser at det må innrettes en funksjon direkte underlagt regionvegsje-

fen som har ansvaret for det enkelte fylke. Denne funksjonen må tillegges ansvaret for hele vår aktivitet i det enkelte fylke, både i forholdet til framtidige riks- og fylkesveger. Hvordan dagens distrikter skal organiseres må vi arbeide videre med. Vi må sikre at vi fortsatt kan tilrettelegge for det gode samarbeidet våre distrikter har med kommunene.

Vi må tenke igjennom hvordan vi skal organisere og bruke våre verdifulle byggherresressurser. Det er åpenbart at vi fortsatt må ha en god oppfølging av funksjonskontraktene nærmest mulig "der det skjer". Vi må få en bedre kobling mellom planlegging, prosjektering og gjennomføring av både vedlikeholdsoppgaver og investeringsprosjekter.

ELM legger opp til at TK-området styres fra regionnivået. Det innebærer at trafikkstasjonene legges direkte under regionene. Det vil være behov for stedlig ledelse for de som arbeider med TK-oppgavene. Det må arbeides videre med hvordan disse ledelsesfunksjonene skal tilrettelegges. Styringen av fellesfunksjoner må skje fra Vegdirektoratet.

Det begynner å klarne. På møte den 4. og 5. mars vil ELM ta stilling til hvordan vi arbeider videre på alle områder. Målet er at grovskisser til ny organisasjonsstruktur legges fram før påske. På møtet i begynnelsen av mars vil ELM også ta opp diskusjonen om hvordan vi skal forholde oss til de personmessige konsekvensene.

I arbeidet med SVV 2010 er det et tett samarbeid med de ansattes representanter i hovedavtalesammenheng. Jeg vil i det hele tatt legge stor vekt på en åpen og god dialog med rom for innspill og mulighet til å påvirke prosessen. Men det krever selvsagt at den enkelte engasjerer seg. For at vi sammen skal forme grunnmuren for at vi skal makte framtidens utfordringer på en god måte. Min utfordring er dermed: Vær med å forme din egen arbeidssituasjon og arbeidsplass!

## REDAKTØRANSVAR

## REDAKSJONEN

## Fagpressen

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.

Adresseendringer og ønske om abonnement meldes til:  
Wenche Jensen tlf 22 07 36 64  
wenche.jensen@vegvesen.no  
eller vegenogvi@vegvesen.no.

Grafisk produksjon:  
Landsdekkende Grafisk senter,  
Statens vegvesen  
Opplag: 15 300  
Trykk: Mediatrykk as

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

Vegen og vi utkommer 14 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.

Redaksjonen avsluttet 24. februar kl. 13.00. Neste utgave kommer 26. mars 2009



Ansvarlig redaktør  
Helge Rong

Mobil: 913 35 867  
Telefon: 75 11 32 89  
E-post:  
helge.rong@vegvesen.no



Vaktstjef  
Gry Watn

Mobil: 958 53 514  
Telefon: 22 07 36 88  
E-post:  
gry.watn@vegvesen.no



Journalist  
Henriette E. Busterud

Mobil: 980 30 164  
Telefon: 22 07 33 89  
E-post:  
henriette.busterud@vegvesen.no



Journalist  
Kjell Wold

Mobil: 900 94 886  
Telefon: 32 21 44 81  
E-post:  
kjell.wold@vegvesen.no



Journalist  
Håkon Aurlien

Mobil: 951 13 750  
Telefon: 69 24 37 01  
E-post:  
hakon.aurlien@vegvesen.no



Journalist  
Geir Brekke

Mobil: 908 25 869  
Telefon: 55 51 65 43  
E-post:  
geir.brekke@vegvesen.no



Journalist  
Giselle Jensen

Mobil: 932 24 544  
Telefon: 22 07 35 13  
E-post:  
giselle.jensen@vegvesen.no

## Lite vegsalt på lager

**Ekstremvinteren over hele Europa har gjort forsynings situasjonen på vegsalt vanskeligere og mer presset enn på mange år.**

Kjell Wold

England har innført rasjonering og i Norge er saltimporten i vinter 30 prosent større enn i fjor vinter.

– Situasjonen er vanskelig

også i Norge, men ikke kritisk som i flere andre europeiske land, sier markedssjef i GC Rieber Salt AS i Oslo, Kim Aslaksen.

Saltimportøren har i øyeblikket om lag 30.000 tonn vegsalt på lager og ytterligere 20.000 tonn undervegs på fem båter fra sine leverandører rundt Middelhavet.

– Det skal sikre det meste av leveringene til vårt marked resten av vintersesongen, tror Aslaksen, som sier at det totale vegsaltmarkedet i Norge i en normalvinter er på rundt 200.000 tonn.

# Frontallappen nøkkel til trygg fører

**- Det er kun hvis en når fram til frontallappen at eleven kan få forståelse av egen adferd og de hendelser han har vært involvert i. Og da må du ha full oppmerksomhet - for derfra styres absolutt alt.**

Tove Eivindsen

Det var under en fagsamling for sensorer og trafikklærere i Sør-Trøndelag at seniorforsker Dagfinn Moe fra Sintef Teknologi og samfunn presenterte nyere hjerneforskning med direkte konsekvenser for dem som jobber med ungdom og bil.

### Dialog med hjernen

Under tittelen "Ungdomshjernen – en rallybil uten fører" tok Moe for seg hva nevrobiologien forteller oss om ungdoms prosesser – hvorfor ungdom gjør som de gjør og hvordan dette påvirker føreropplæringen.

Forskeren kunne fortelle trafikklærerne at nøkkelen til å nå fram til tenåringer er å komme i dialog med frontallappen i hjernen:

– Kjøreprosessen foregår i hele hjernen, men alt ender opp i frontallappen, der det skal skje vurderinger. Derfor er det med frontallappen du skal snakke, når du skal snakke med eleven, sa Moe.

Problemet er bare at frontallappen hos en tenåring ikke er ferdig utviklet, og at analyse av inntrykk og informasjon ikke går like greit som hos voksne. I tillegg mangler unge førere erfaringer å dra veksler på i analysen. Men en lærer kan ikke gi seg, understreker Moe:

– For å være en god lærer må en ha evnen til å "røntgenfotografere" elevens handlinger, analysere dem og evne til å kommunisere tilbake til eleven hva som skjedde og hvorfor. Det er da en snakker med frontallappen.

### Rallyhjernen

– Det snedige med ungdommer er at alkohol påvirker frontallappen mer enn det motoriske systemet. Det vil si at de kan stå på beina uten å falle sammen, til tross for høy

promille, men at handlingene er utrolig lite gjennomtenkt og en er uten styring, fortalte Moe.

Det sier seg selv at det at en har motorisk evne til å kjøre bil, men har mistet all evne til vurdering og refleksjon er oppskriften på en trafikkulykke. Det er denne effekten Moe kaller "rallyhjernen".

### Negativt stressnivå

– Før mente man at hjernen var ferdig utviklet før puberteten, men det skjer masse ting selv om maksstørrelsen er på plass. Elevene er ikke ferdig utvikla, og må jobbe mye hardere for å få til samarbeid mellom venstre og høyre hjernehalvdel. Dette gir et mye høyere negativt stressnivå i frontallappen, sa forskeren.

– Ungdom går helt på høygir, og det merker dere i kjøretimer og ikke minst under oppkjøring. Dette avatar etter hvert, ikke bare fordi en blir flinkere, men også fordi at hjernen utvikler seg.

– Så det er ikke vrangvilje, hvis de svarer i villelse, la Moe til.

### Typiske ungdomsulykker

Moe pekte på to karakteristiske hendelsesforløp i ungdomsulykker: Ulykker med en kort innledende

eksplosiv fase der fører taper kontrollen totalt og ikke rekker å iverksette avvegende handlinger; og ulykker med en lengre innledende fase der fører er bevisst risikofaktorene, men tar feil valg og gradvis mister kontrollen.

I den siste typen ulykke kunne en voksen ha skjont risikoene og korrigert for dem.

### Refleksjon det viktigste

– Vi har tre store toppler i vekst i antall nerveceller; ved fødsel, ved 2-3 år og ved 14-15 år. Det er altså en ny runde i det en går inn i puberteten. Dere som trafikklærere og sensorer møter dem i denne fasen. Dere skal inn i den meste kaotiske arbeidsplass dere kan se for dere, og der skal dere prøve å bygge et eller annet.

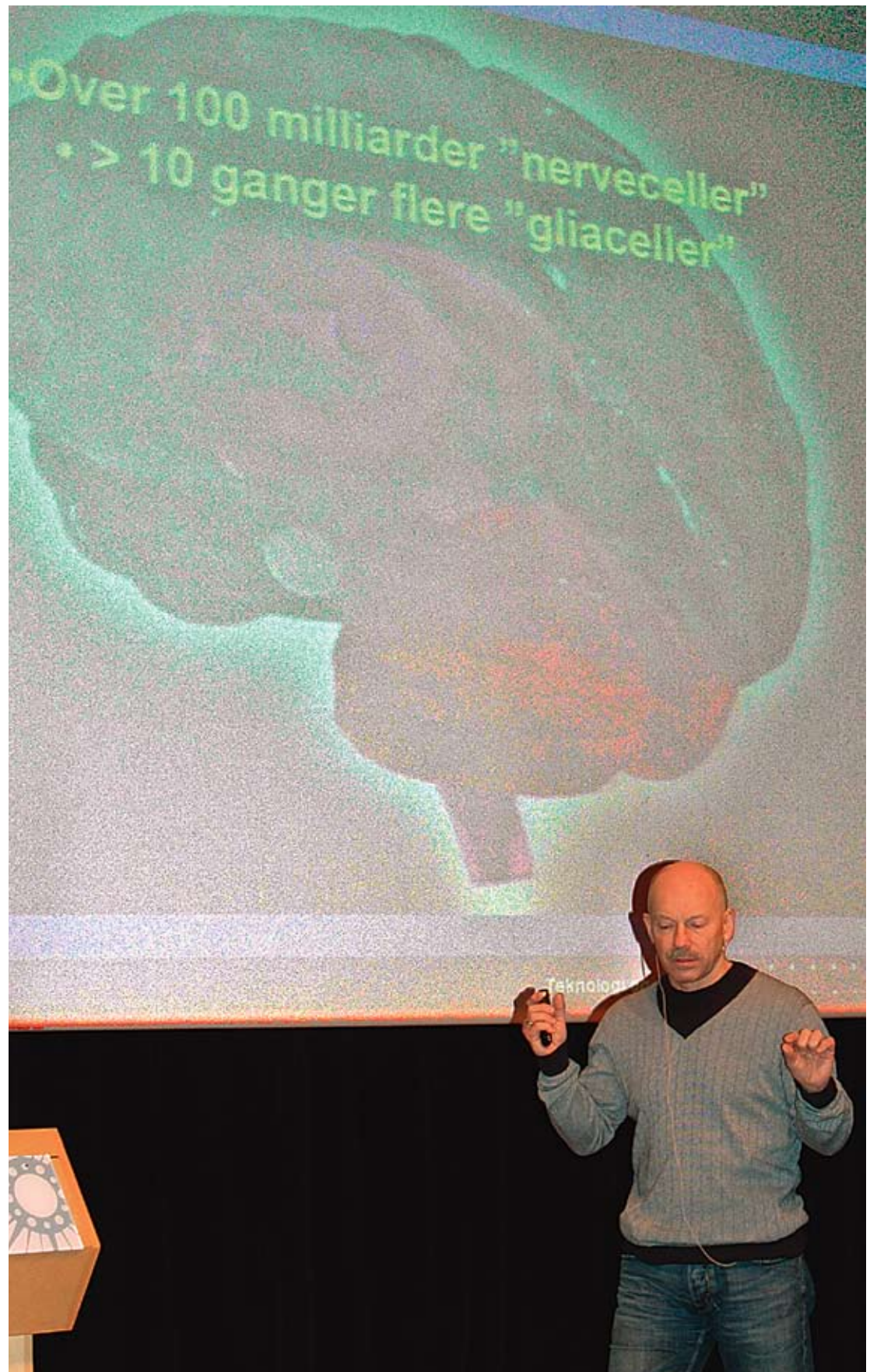
– Ungdommer kan ha en sekser i fysikk, men samtidig skjønne ingenting av en skrens. De ser ikke sammenhengen. En må ikke ta for gitt at de har skjont sammenhengene, selv om de virker som de har forstått og svarer rett på oppsatte spørsmål, understreket forskeren.

– Refleksjon er noe av det vanskeligste, men samtidig også det mest effektive, i læring, avsluttet Moe.

**Doserte:** Trafikkforsker Dagfinn Moe doserte om hjernens utvikling og betydning for unge bilførere for trafikklærere i Trondheim (Foto: Tove Eivindsen)

### FAKTA

Frontallappen oppnår full modenhet i tjuetifemårsalderen. Frontallappen forbindes med belønning, oppmerksomhet, langtidsminne, planlegging og motivasjon. I tillegg styrer frontallappen evnen til å gjenkjenne framtidige konsekvenser fra nåtidige handlinger, å velge mellom gode og dårlige handlinger, å overstyre eller undertrykke sosialt uakseptable responser og å finne likheter og forskjeller mellom ting og hendelser. Frontallappen inneholder mange dopamin-sensitive neuroner. Dopamin er avgjørende for bevegelse og motivasjon, og spiller en i tillegg rolle i bl.a. hukommelse, oppmerksomhet og læring. (Wikipedia.)



## TRAFIKKSIKKERHET

### Bru må rives

■ ■ Gamle Nautesundbrua på rv. 360 mellom Notodden og Gvarv i Telemark skal rives som en del av krisepakken. Lokalt har mange stilt spørsmål ved å bruke 10 millioner kroner på dette, men i følge Telen er det av sikkerhetshensyn at brua må rives. I tillegg til dette skal det bygges på en gangbru til 7 millioner kroner på den nye brua. Jobben starter trolig til høsten.

### Flere TS-tiltak

■ ■ I løpet av året skal det gjennomføres en rekke trafiksikkerhetstiltak på E18 gjennom Telemark både i Porsgrunn og Bamble kommuner. Tiltakene er nå lyst ut i åpen tilbudskonkurranse. Jobbene gjelder på strekningen fra Telemarksporten i Porsgrunn til Riiskrysset i Bamble, og gjelder midtmarkering, midtrekkverk, demontering og montering av nytt vegrekkverk.

### Ruster opp

■ ■ Minnesundbrua på E6 skal utvides til firefelts bru og mens det skjer må E6-trafikken ledes gjennom Langset sentrum. Det krever trafiksikkerhetstiltak på fylkesvegen og nå engasjerer Statens vegvesen konsulenter for å planlegge trafiksikkerhetstiltakene. Dette skal være ferdig i sommer mens de fysiske tiltakene skal gjennomføres i høst.

### Ekstremt høy fart

■ ■ Statens vegvesen har målt ekstremt høy fart på den automatiske fartmålinga i den nye Fatla-tunnelen på rv. 55 mellom Leikanger og Sogndal sidan opninga før jul. Politiet snakkar om fart mellom 150 og 200 km/t på det verste, og har etter oppmoding frå Vegvesenet sett i verk kontrollar og ilagt dei første bøkene i tunnelen. (Foto: Geir Brekke)



### Lyser opp E6

■ ■ I forbindelse med utvidelsen av E6 til en firefelts veg med midtdeler mellom Gardermoen og Koloemoen, vil flere elementer som broer, fjellskjæringer og trær i nærheten av kjørebanen bli belyst, som ett tiltak for bedre trafiksikkerheten. Elementene vil blant annet bli belyst av såkalt LED-lys. Dette er en type teknologi som har et minimalt forbruk av strøm, noe som gjør at LED-lys er betraktelig rimeligere å benytte enn vanlig teknologi.

– Etersom vi belyster elementer i naturen, er det få driftsutgifter utover strømutfgifter knyttet til belysning av disse elementene. Dette er penger storsamfunnet vil spare inn i form av færre ulykker, tror prosjektleder Taale Stensbye.

## SNØSCOOTERSIKKERHET:

# Uklart ansvar

**Høgskolen i Finnmark etterlyser et tydeligere regelverk, systematisk registrering av ulykker og klarere ansvarsforhold for snøscooterkjøring. De forslår at Statens vegvesen overtar ansvaret.**

Giselle Jensen

Professor Sidsel Germeten og høgskolelektor Alf Gunnar Melhus ved høgskolen i Finnmark har skrevet rapporten "Snøscooter og trafiksikkerhet" på oppdrag fra Statens vegvesen.

### Tydeligere ansvar

Hensikten var å finne årsak og omfang av ulykker med snøscooter. Forfatterne kommer med en rekke konkrete forslag til tiltak for å redusere ulykkesrisikoen.

– De foreslår at vi oppretter en scooterenhet under Statens vegvesen som samordner ansvar for registrering av skader, ulykkesanalyse og forebyggende tiltak, forteller Kristian Øvernes, som er TS-koordinator ved Nord-Troms og Vest-Finnmark distrikt.

Forslaget betyr at Vegvesenet blir rådgiver for politiet, kommunene og frivillige organisasjoner i spørsmål knyttet til snøscooterkjøring.

Dessuten anbefaler rapporten at Vegvesenet koordinerer samarbeidet mellom høyskoler, universitet og andre kunnskaps- og forskningsmiljøer.

### Bedre merking av løypene

– En felles standard for skiltkvalitet og merking av løypene, forankret i lovverket, bør jobbes fram i Norden, slår forfatterne fast. De påpeker at skiltingen må være synlig i dårlig lys, dårlig vær og i mørketida. Stikkene må ha refleks og skiltene må være lysreflekterende. Ifølge rapporten er ansvaret for snøscooter-



**Populært:** Mister de muligheten til å kjøre snøscooter inn på fjellet ville mange av de spurte heller flytte til urbane strøk, viser undersøkelsen. (Foto: Bjarne Riesto)

kjøring utenfor veg uklart i dag. Løypenett for snøscooter finnes bare i Finnmark og Troms fylke. I resten av landet er fritidskjøring med snøscooter ikke tillatt, men scooteren kan brukes til nyttekjøring.

### Opplæring

– For å redusere ulykkestallene trengs bedre undervisningsmaterieell og opplæring med fokus på

sikkerhet og risiko, mener forfatterne. De etterlyser risikoanalyser for kjøring i terreng, og peker på at halvparten av ulykkene skjer utenfor løypenettet.

– Anbefalingene i rapporten er ikke behandlet ennå, men vi har allerede grepet fatt i dette punktet, forteller Øvernes og viser sikkerhetsheftet for snøscooterbruk som vil ligge klart til neste sesong.

### Hver 4. finnmarking

– Vi har 65.000 snøscootere i Norge, og mye tyder på at antallet bare vil øke, sier Øvernes. Mer enn halvparten av landets snøscootere er registrert i Nord-Norge, bare i Finnmark finnes 15.800 scootere – eller omtrent en scooter på hver fjerde person. 2000 snøscootere hører hjemme på Svalbard, det blir nesten én på hver av innbyggerne på 78 grader nord.

## For høy fart på vogntog

**Målinger av ferdsskrivarene viser at vogntog held for høy gjennomsnittsfart på E16 mellom Bergen og Lærdal.**

Geir Brekke

– Vi tykkjer fartsnivået er for høgt, seier seksjonsleiar Thormod Gausdal i Statens vegvesen.

Han viser til kontrollar som er gjort av skriverane til sjåførane på E16 i Lærdal siste året. Ein sjåfør lærling på 20 år har halde ein gjennomsnittsfart på 74 km/t på E16 mellom Bergen og Lærdal. Då er det ikkje trekt ifrå stogg undervegs, som til dømes ved lyskrysset i Voss sentrum. På denne ruta passerer trafikantane ei rekkje strekningar med nedsett fartsgrense – ikkje berre gjennom sentrumsgatene på Vossevangen.

Delar av strekninga held dessutan lågare standard, mellom anna strekninga mellom Voss og Stalheim, der Statens vegvesen er i gang med planlegging av ny veg i desse dagar.

Også på vogntog som kjem austfrå til Lærdal er det registrert høg fart for trafikk som kjem frå Hønefoss over Hemsedalsfjellet til Lærdal. Men her er det færre strekningar med nedsett fart, og rv. 7 går utanom tettstadane i Hallingdal.

– Vi har teke opp denne problemstillinga ved nokre høve, og har fått ulike reaksjonar. Dei tyder på at mange er opptekne av fartsnivået på E16, seier Gausdal.

**Høg fart:** Gjennomsnittsfarten på vogntoga er høg på E16 mellom Bergen og Sogn, som mellom anna inkluderar passering gjennom Voss sentrum. (Illustrasjonsfoto: Geir Brekke)



**Tunnelmunning:** De fleste trafikkulykker i veg-tunneler skjer i eller ved tunnelmunningene.  
(Foto: Kjell Wold)



# Trygt i tunnel

**I perioden 2001-2006 ble det registrert trafikkulykker i 250 av 797 tunneler på riksevegnettet i Norge.**

Kjell Wold

Tunnelene i og rundt Oslo hadde flest ulykker, mens Breiviktunnelen/Sentrumstangenten i Tromsø hadde flest drepte og hardt skadde.

Det viser en fersk undersøkelse av trafikkulykker i vegtunneler i Norge, utført av Statens vegvesen. Tar en med ulykker som også har skjedd inntil de siste 50 meterne utenfor tunnelmunningene, er det registrert såkalt tunnelrelaterte ulykker i 299 av 797 rikseveg-tunneler. I de 926 personskadeulykkene som ble registrert på seks år, er det rapportert om 1428 skadde og drepte, hvorav kun 19 var trafikkdrepte. 739 av disse ulykkene skjedde i selve tunnelene, mens resten skjedde de siste 50 meterne før tunnelportalen.

De tre ulykkestypene som er mest vanlig i vegtunneler er

samme kjøreretning (påkjøring bakfra) med 43 prosent, singelulykker 35 prosent og front mot frontulykker om lag 15 prosent.

**Farligst ved innkjøring**

Denne undersøkelsen bekrefter tidligere undersøkelser som viser at det er innkjøringssonene som har høyest ulykkesfrekvens, og at ulykkesfrekvens synker jo lengre inn i tunnelen en kommer. Undersøkelsen viser også at jo lengre tunnelene er, desto lavere er ulykkesfrekvensen. Sammenhengen mellom trafikkmengde og ulykkesfrekvens viser også at antall ulykker synker med økende trafikk. Undersøkelsen viser også at skadegraden er mindre i bytunneler selv om det skjer flere ulykker der.

**Like trygt som motorveg**

Kunnskaper om sikkerhet i veg-tunneler i Norge baserer seg på flere undersøkelser tilbake til 1980-tallet og en omfattende undersøkelse av tunnelulykker i perioden 1992-96. Resultatene fra disse undersøkelsene samstemmer godt med den ferske tunnelundersøkelsen fra 2001-2006. Alle undersøkelser om sikkerhet

i vegtunneler viser at tunneler vanligvis har like høy sikkerhet som motorveger. Til tross for dette stilles det ofte spørsmål ved sikkerheten i tunnelene. Hovedtrenden i disse undersøkelsene er at: Risikoen synker og flater ut med økende tunnellengde, risikoen øker med økende stigningsgrad, risikoen synker og flater ut med økende ÅDT (årsdøgntrafikk) og risikoen er noe høyere i de eldste tunnelene.

**Bedre lys, mindre ulykker**

Undersøkelsen antyder også at en standardheving for eksempel med tanke på bedre belysning vil kunne redusere antall ulykker i de eldste tunnelene. Nye tunneler bør heller ikke bygges med stigningsgrad over 8 prosent (eller fortrinnsvis 7 prosent). Analysen viser også at selv om det skjer langt færre trafikkulykker i veg-tunneler enn på det øvrige vegnettet, så er alvorlighetsgraden på tunnelulykker generelt høyere. Vegtunnelene i Norge utgjør om lag 3 prosent av vegnettet. Antall trafikkulykker i tunneler utgjør bar om lag 1,5 prosent av alle trafikkulykker.

**VEGTUNNELER MED FLEST ULYKKER**

(perioden 2001-2006 fordelt på regioner):

| Region      | Tunnel            | ÅDT   | Antall ulykker (inkl. innkjøringssoner i parentes) | Drepte | Hardt skadd | Lett skadd |
|-------------|-------------------|-------|--|--------|-------------|------------|
| Øst:        | Festningstunnelen | 82200 | 55 (59)  | 1 (2)  | 1 (1)       | 86 (90)    |
|             | Tåsen             | 45250 | 27 (27)  | 0 (0)  | 1 (1)       | 44 (44)    |
|             | Ekeberg           | 39100 | 23 (30)  | 0 (0)  | 0 (0)       | 29 (40)    |
|             | Vålereng-         | 54700 | 19 (25)  | 1 (1)  | 1 (1)       | 29 (41)    |
|             | Svartdal          | 25000 | 16 (19)  | 0 (0)  | 1 (1)       | 16 (22)    |
| Sør:        | Baneheia          | 20000 | 15 (19)  | 1 (1)  | 0 (0)       | 18 (24)    |
|             | Flekkerøy         | 3250  | 5 (6)  | 1 (1)  | 1 (1)       | 4 (5)      |
|             | Vabakken          | 10200 | 4 (4)  | 0 (0)  | 0 (0)       | 5 (5)      |
|             | Kleivene          | 30000 | 3 (3)  | 1 (1)  | 0 (0)       | 9 (9)      |
|             | Nes               | 10200 | 3 (4)  | 0 (0)  | 1 (1)       | 3 (4)      |
| Midt:       | Hell              | 12120 | 6 (6)  | 1 (1)  | 0 (0)       | 10 (10)    |
|             | Være              | 14650 | 5 (5)  | 0 (0)  | 0 (0)       | 10 (10)    |
|             | Freifjord         | 2400  | 4 (4)  | 0 (0)  | 2 (2)       | 5 (5)      |
|             | Valderøy          | 3300  | 4 (4)  | 0 (0)  | 0 (0)       | 4 (4)      |
|             | Stavsøfjell       | 13900 | 4 (4)  | 0 (0)  | 1 (1)       | 12 (12)    |
| Vest:       | Fløyfjell         | 19900 | 16 (16)  | 1 (1)  | 2 (2)       | 19 (19)    |
|             | Lønstakken        | 17100 | 15 (18)  | 1 (1)  | 2 (2)       | 19 (22)    |
|             | Damsgård          | 23800 | 14 (14)  | 0 (0)  | 0 (0)       | 18 (18)    |
|             | Eidsvåg           | 43400 | 12 (17)  | 0 (0)  | 1 (1)       | 17 (26)    |
|             | Nygård            | 37100 | 9 (12)   | 0 (0)  | 0 (0)       | 11 (14)    |
| Nord:       | Lyderhorn         | 30600 | 8 (10)   | 1 (1)  | 1 (1)       | 15 (20)    |
|             | Bergjeland        | 17200 | 6 (7)  | 1 (1)  | 0 (0)       | 6 (7)      |
|             | Mundalsberget     | 4700  | 5 (5)  | 0 (0)  | 2 (2)       | 8 (8)      |
|             | Kolltveit         | 13500 | 4 (5)  | 0 (0)  | 0 (0)       | 5 (7)      |
|             | Risnes            | 8000  | 4 (4)  | 1 (1)  | 1 (1)       | 4 (4)      |
|             | Tromsøysund       | 9400  | 8 (8)  | 0 (0)  | 1 (1)       | 10 (10)    |
|             | Breivik/S-tang    | 6400  | 7 (8)  | 2 (2)  | 3 (3)       | 3 (4)      |
|             | Steigen           | 220   | 3 (3)  | 1 (1)  | 1 (1)       | 2 (2)      |
|             | Korgfjell         | 1215  | 2 (2)  | 1 (1)  | 0 (0)       | 1 (1)      |
|             | Leirvik           | 1100  | 2 (2)  | 1 (1)  | 0 (0)       | 1 (1)      |
| Pollfjellet | 500               | 2 (2) | 0 (0)  | 0 (0)  | 2 (2)       |            |
| Sør:        | Skarvberget       | 340   | 2 (2)  | 1 (1)  | 0 (0)       | 2 (2)      |
|             | Vardø             | 1000  | 2 (2)  | 1 (1)  | 1 (1)       | 1 (1)      |
|             | Aspfjord          | 800   | 1 (1)  | 0 (0)  | 0 (0)       | 1 (1)      |
|             | Brattli           | 330   | 1 (1)  | 0 (0)  | 0 (0)       | 1 (1)      |

## AKTUELT

## Stein i vegdekket

For ikkje mindre enn 24. gong blir det skipa til Stein i veg-konferanse for den norske vegbransjen, denne gongen i Bergen.

Geir Brekke

Konferansen er eit fast møtepunkt for Statens vegvesen og entreprenørane. Bak arrangementet står Asfaltteknisk Institutt og Norsk Bergindustri, og dagane er 4. til 6. mars. Vegdirektør Terje Moe Gustavsen tek for seg etaten sin rolle i utviklinga av den norske vegbransjen. Regionvegsjef Olav Ellevset held innlegg om vegprosjekt i Hordaland. Frå Region aust kjem Torgrim Dahl og orienterer om Statens vegvesen sin strategi for bruk av funksjonskontraktar, medan Mari Barstad fortel om gjenbruk av massar på Ulven-Sinsen i Oslo.

Medlem av transportkomiteen på Stortinget, Øyvind Halleraker (H) dreg opp linene for dei samferdslepolitiske utfordringane på Vestlandet.

**Einaste politikar:** Stortingsrepresentant Øyvind Halleraker (H) frå transportkomiteen held innlegg på Stein i veg. (Arkivfoto: Geir Brekke)



### Ekstra avgang

■ ■ Fra mandag 16. februar 2009 blir det en ekstra avgang hver dag med ferja M/F Bodø i sambandet Bodø - Moskenes. Etter seks måneders drift av den nye vinterruta med M/F Bodø skal Statens vegvesen gjøre en grundig vurdering av bruken og behovet for denne ruteutvidelsen.

### Rv 9 parsell ut på høring

■ ■ Forslag til reguleringsplan for rv. 9-strekningen Tveit-Krokå i Setesdal i Aust-Agder blir nå lagt ut på offentlig høring. Statens vegvesen har i samarbeid med Bygland kommune utarbeidet forslag til reguleringsplan for vegutbyggingen med høringsfrist 18. mars.

### Skuffelse i Risør

■ ■ Regjeringens krisepakke vakte skuffelse i Risør kommune. De hadde håpet at Vinterkjærkrysset på E18 ved innkjøringen mot byen skulle bli påbegynt med ekstrapenger dette året. Krysset ble på grunn av høye kostnader droppet i utbyggingen av ny E18 mellom Brokelandsheia og Akland som åpnet for fire år siden.

### Tak over parkeringsplass

■ ■ Dørstokken til Besseggen og Jotunheimen, parkeringsplassen ved Gjendeosen, skal settes i stand. Statens vegvesens turistvegprosjekt har tatt initiativ til et spleiselag, og for 57 mill. kr skal det bygges et 700 m<sup>2</sup> stort grastak. Tanken er at taket også skal fungere som amfiscene for konserter eller teateroppsettinger.

# Satser på bussen

Det bygges nye kollektivfelt i Bergen, Stavanger og Sandnes for tiden, og flere kan bli igangsatt i løpet av året som kommer.

Geir Brekke

I skyggen av bybaneprojektet i Bergen bygger Statens vegvesen flere nye kollektivfelt som skal øke fremkommeligheten for busser og drosjer. I samme aksene som bybanen ligger rv. 585 mellom Nattland og sentrum, der det nå pågår arbeid med to nye kollektivfelt.

### Forsinket

Arbeidet startet i høst, og har blant annet gitt ekstra utfordringer med flytting av master for trolleybusene som benyttes på denne tett trafikkerte bussforbindelsen for kollektivreisende byfolk. Dermed blir fullføringen av entreprisene forsinket et par måneder. Over påske legges det asfalt og kjørebannen får ny merking.

– Da slipper kollektivtransporten en del av dagens køstanging mellom Landås og sentrum, og bussene blir enda mer attraktive å benytte til og fra jobb og utdanning, håper prosjektleder Jan Olav Skogland.

### Mer kommer

På lengre sikt er det aktuelt med en bedre kollektivløsning for trafikk til og fra største arbeidsplassen i Hordaland, Haukeland universitetssykehus.

– Statens vegvesen arbeider derfor nå med en mulighetsstudie av en kortere vegforbindelse for kollektivtransport mellom sykehuset og sentrum, får Vegen og vi bekreftet av kollektivansvarlig, Marianne Skulstad.

Når det gjelder øvrige kortsiktige tiltak vil det til sommeren bli bygget kollektivfelt på rv. 580 i Fanavegen og til høsten står Fyllingsdalen for tur.

Det pågår dessuten regulering og prosjektering av kollektivfelt på rv. 555 i Drotningstveit, der den voksende trafikken mellom Bergen og



**Bedre bussing:** Anleggsfolkene er i gang med bygging av nye kollektivfelt på rv. 585 i Bergen. (Foto: Geir Brekke)

Sotra står i kø morgentid og ettermiddag. Prosjekteringen skal være ferdig til våren, men tidspunkt for bygging er ikke avklart. I tillegg planlegger Fjell kommune kollektivfelt mellom kommunesenteret Straume og Sotrabraua

### Nord-Jæren

To nye kollektivfelt er i disse dager under bygging i Stavanger og Sandnes. Første etappe av rv. 509 Revheimsvegen i Stavanger pågår for

fullt. Her blir det kollektivfelt i begge retninger over en knapp kilometer.

I Sandnes bygges det kollektivfelt på på fv. 332 over 500 m, vekselvis inn og ut av sentrum. – Åpning av anlegget skjer i juni i år, opplyser byggeleder Helge Nessa.

Statens vegvesen starter snart prosjektering og grunnkjøp for bygging av kollektivfelt på rv. 44 Hillevåg-Vaulen i Stavanger, med mulig byggestart neste år.

Reguleringsplanarbeid pågår

videre for kollektivfelt på samme vegen mellom kommunegrensen Sandnes-Stavanger og Stokkavegen i Sandnes. Et femte prosjekt er nytt bussfelt videre nordover fra kommunegrensen til Gausel i Stavanger. Også dette er en strekning av rv. 44, som dermed vil gi sterkt forbedret fremkommelighet for kollektivtransporten, sammen med det kommende dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger, som nå er under bygging.

## Storhandel av boliger

Statens vegvesen forbereder den planlagte E6 Trondheim-Stjørdal-utbyggingen, og er i gang med storstilt oppkjøp av hus som skal flyttes.

Tove Eivindsen

De fleste av bygningene som skal rives eller midlertidig flyttes står på Møllenberg, men også bygninger i Ranheimsvegen og Innherredsvegen i Trondheim og på Stjørdal må vike.

Til sammen er det pr utgangen av februar 2009 innløst bygninger for 65 mill. kr.

De fleste av innløsningene er boliger. Det er selvsagt vanskelig å få solgt boliger i et område som skal bli anleggsområde på det vanlige boligmarkedet. Derfor har Statens

vegvesen kjøpt disse boligene fra eiere som har behov for eller ønske om å flytte.

Takket være ekstrabevilgninger fra Stortinget har vegprosjekt E6 Trondheim-Stjørdal hatt mulighet til å innløse bygninger før prosjektet er endelig godkjent. Denne behandlingen er ventet i Stortinget 26. februar. Innløsningsbeløpene fordeler seg slik: 2007: 20,5 mill. på Møllenberg og i Ranheimsvegen. 2008: 26,5 mill. til innløsning på Møllenberg Pr utgangen av februar 2009: 18 mill. til innløsning på Møllenberg og i Innherredsvegen.

Alle eierne som blir direkte berørt av vegutbyggingen på Møllenberg har fått mulighet til å selge til Statens vegvesen.

Dersom eierne heller ønsker å flytte ut i anleggsperioden, dekker Statens vegvesen leiekostnadene.



**Flyttes:** Denne kirken må vike plass og ny E6 nordover fra Trondheim sentrum. (Foto: Statens vegvesen)

### Nytt Listeranbud

■ ■ På grunn av feil i utlysningsteksten må anbudet om innredning av den 3,3 km lange Ravneheitunnelen på ny rv. 465 Hanesund-Sande i Farsund lyses ut på nytt. Tilbudene omfatter levering og montering av elektrotekniske installasjoner til tunnelen samt såkalt SRO-anlegg. Statens vegvesen tar sikte på å få lyst ut ny tilbudstekst så raskt som mulig.

### Forsterker fylkesveger

■ ■ Siden 2002 har Statens vegvesen forsterket 40 fylkesveger med erfaringsvis store teeløsningsproblemer. I år er det fv. 513 Viken-Nysæterkrysset i Oppdal, fv. 172 Vad bru - Trygankrysset i Agdenes og fv. 632 Folstadgrenda i Midtre Gauldal som blir forsterka. Arbeidet starter opp igjen til våren, når årets teeløsning er over.



### Tre VA-tilbydere

■ ■ Tre entreprenører har gitt tilbud på de forberedende arbeidene øst for Bromstadvegen i Trondheim. Det er stor spredning på tilbudene, hvor Grunnarbeid er lavest med 43,8 mill. kroner. Johs Syltern AS vil ha 49,7 mill. kroner for jobben, mens Tverås Maskin og Transport AS mener 54,2 mill. kroner er riktig pris for oppdraget.

### Bruvedlikehold

■ ■ Det er lyst ut anbud på tre brujobber i Aust-Agder denne våren. Det gjelder vedlikehold og forsterkningsarbeid på tre bruer på rv. 42 og rv. 9. Det gjelder Dåsnes bru på rv. 9 i Ebje og Hornes kommune, Svenes og Vågsdal bruer på rv. 42 i Froland kommune. Stålbjelkene i bruene skal forsterkes og overflatebehandles blant annet.



**Søker sensorer:** Statens vegvesen trenger flere sensorer. Siden det er for få trafikkklærere, søker noen trafikkstasjoner etter folk med annen bakgrunn som de lærer opp. (Arkivfoto: Charlotte Vilanger Nielsen)

# Trenger sensorer

**Statens vegvesen mangler sensorer. Bare i Oslo mangler ti stykker, noe som merkes på ventetida. For å få nok sensorer, er det noen steder startet opplæring i egenregi.**

Henriette Erken Busterud/Giselle Jensen

Siden det kan være vanskelig å få tak i sensorer med trafikkklærerstudiet ved Høgskolen i Nord-Trøndelag, søker noen trafikkstasjoner etter folk med annen relevant bak-

grunn og har opplæring i egenregi.

#### Fra politi til sensor

Ved Hamar trafikkstasjon søkte de nylig etter to sensorer og fikk 21 søkere, noen flere enn de pleier.

– Det som var spesielt med utlysningen denne gangen var at vi søkte etter alternativ utdanning og bakgrunn, men også etter tradisjonell trafikkklærerbakgrunn. Vi foretrakk solid pedagoisk bakgrunn og erfaring med sensurering. For oss var det også viktig å få inn unge folk ut fra alderssammensettingen, forteller seksjonsleder Gunnar Roger Sandvik.

– Det var flere fra politiet som søkte. Den ene som fikk jobben har

drevet med utrykningskjøring i politiet har alle førerkortklasser og sensorbakgrunn. Men det var flere av søkerne vi godt kunne ansatt: For eksempel var det flere med allmenlærerbakgrunn og andre hadde solid transporterfaring, sier Sandvik. De som ikke har bakgrunn som sensor får grundig opplæring.

#### Lærer opp egne folk

I Region nord forsøker de å løse problemene med mangel på sensorer gjennom et internt sensorkurs, noe som har vært en suksess. Både undervisningsmaterialet og lærerkreftene er hentet fra egne rekker. Åtte kandidater skal gjennom fem samlinger og egenstudier over en periode på omkring seks måneder.

– Vi gleder oss til de åtte kandidatene blir uteksaminert i juni og kan gå i gang med sensoroppgavene, sier Ole Martin Rasmussen. Han har nettopp gjennomført andre samling av fem.

– Hensikten med opplæringen er å få flere sensorer ut i jobb raskest mulig. Dessuten gir intern opplæring av egne ansatte en viktig fleksibilitet, fordi de nye sensorer kan ha andre oppgaver i rolige perioder. Vi har lange ventelister til førerprøven, det har gitt oss et dårlig omdømme, sier Rasmussen. Han forteller at det også har vært et problem at det har vært for få kva-

lifiserte søkere til sensorjobbene.

#### Høgskolen venter

Innen 2013 må sensorer fra prøveprosjektet ha fullført toårig høyskole utdanning innen pedagogikk eller tilsvarende for å oppnå like mange studiepoeng som trafikkklærerne.

– Kravet er å kjøre minimum 50 førerprøver i året for å vedlikeholde kompetansen, i tillegg til at de skal delta på faglige

samlinger. Først må de gjennomføre et tre ukers internt sensorkurs i regi av Vegdirektoratet, forteller Rasmussen.

**» Kravet er å kjøre minimum 50 førerprøver i året for å vedlikeholde kompetansen**

## Vegtilsyn på høring

**Fleirtallet i eit regjeringsoppnemnd utval tilrår at det blir oppretta eit systemtilsyn for veginfrastrukturen.**

Kjell Wold

Eit mindretal i utvalet peikar på at det er uvisst kva for verknad eit nytt

statleg tilsynsorgan vil ha på trafikktryggleiken, og rår til at ressursane heller bør nyttast til ulike tiltak med dokumenterte gode effektar, heiter det i innstillinga.

#### Noko uklårt

– Eg ser at det er argument som talar for å opprette eit slikt tilsyn, men eg ser òg at det framleis er

mykje som er uavklart og som me må sjå nærare på. Det viktigaste for meg er tryggleiken på vegane våre, sa samferdselsminister Liv Signe Navarsete då ho mottok innstillinga frå leiaren for utvalet, Jorunn Ringstad.

– Sjølv om vi i Noreg har sterkt fokus på trafikktryggleik og talet på drepne i trafikken er meir enn halv-

ert sidan 1970, samstundes som trafikken er tredobla, er det framleis om lag 250 drepne og 1000 skadde på norske vegar kvart år.

Regjeringa satsar tungt på trafikktryggleik, blant anna har me i 2009 meir enn dobla potten til trafikktryggleikstiltak frå 2008, me stramar inn på prikkbelastningsordninga slik at unge sjåførar som

opptrer umodent i trafikken raskare vil miste lappen, og me gjennomfører fleire kampanjar mot høg fart. Men tala på trafikkulukker må ned framover.

Då må me vere villige til å vurdere nye og store grep, sa samferdselsministeren. Innstillinga blir innan kort tid sendt ut på høring.

## REKRUTTERING



**På hugget:** Statens vegvesen er blant de som jobber ivrigst for å tilby studenter sommerjobber. Synnva Lillensvang og Ingri Thingelstad er blant de som har hatt sommerjobb i etaten. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

## 170 sommerjobber

**I 2009 skal Statens vegvesen ta i mot 170 sommerstudenter i etaten. Det er meget stor konkurranse om disse sommerjobbene.**

Kjell Wold

– Av de 170 sommerstudentene som jobbet hos oss i fjor var om lag 150 rekruttert fra universiteter og høyskoler vi har samarbeidsavtaler med, forteller Ane Cecilie Røed i Statens vegvesen. Jobbene fordelte seg over hele landet fra vegdirektoratet i Oslo via regionene og ut til distriktene. En fersk undersøkelse viser også at sommerstudentene i etaten har vært godt tilfreds med

jobbtildbudene de siste årene.

Statens vegvesen er en av de etatene og bedriftene som jobber mest aktivt med å bruke sommerjobber som et virkemiddel i rekrutteringen til etaten. Studenter fra læresteder Statens vegvesen samarbeider med prioriteres, men studenter med relevante fag fra andre læresteder er også interessante søkere.

– Vi vet ikke om noen andre bedrifter eller etater som er så ”på hugget” som Vegvesenet når det gjelder antall sommerstudenter vi tar inn, sier Røed. Hun vedgår at etaten fortsatt kan bli enda bedre på oppfølging av de enkelte studentene. Det arrangeres blant annet faste sammersamlinger for studentene og det gis blant annet

økonomisk støtte til skriving av bachelor- og masteroppgaver.

### Evaluering

– I en spørreundersøkelse som fjorårets sommerstudenter svarte på, framgår det at tre firedeler av studentene er fornøyde med sommerjobben, mens 25 prosent fortsatt mener at oppfølgingen kan bli bedre. Her har vi fortsatt en utfordring, sier Røed. Over halvparten av studentene kunne tenke seg å arbeide i etaten når de er ferdige med studiene. Av dem som ikke ser for seg en framtid i Statens vegvesen, nevnes lønn eller at studiene deres ikke er direkte relevante for Statens vegvesen som de hyppigste årsakene.

## Sommersamlinger

I åtte år har Statens vegvesen hatt regionvise samlinger for studenter som har sommerjobb. Dette er en del av den langsiktige rekrutteringen til etaten og skal gi et innblikk i mangfoldet i Statens vegvesen.

Programmet består av ulike faglige foredrag. Noen fra PUMA forteller om sin arbeidsdag og det er befaringer til veganlegg. Det er også foredrag som stimulerer til egen refleksjon om hva studentene vil med

livet sitt og sosialt samvær. Samlingene er populære og blir godt mottatt av studentene. Mellom 700 og 800 studenter har til nå deltatt på slike samlinger, og tema for årets samlinger er drift og vedlikehold.

### Høgskolebesøk:

## Året rundt – landet rundt

**Statens vegvesen deltar på en rekke jobbmesser rundt på høyskoler og universitet året rundt og landet rundt.**

Kjell Wold

– Regionens representanter deltar på en rekke orienteringsmøter på alle læresteder i forbindelse med fagvalg, mens Vegdirektoratet ofte har studentbesøk fra hele klasser i form av fagdager fra UMB på Ås. Dessuten arrangeres det over hele landet ekskursjoner til veganlegg, forteller Ane Cecilie

Røed i Statens vegvesen. Teknologivdelingen i Trondheim følger opp NTNU-studentene spesielt med egne aktiviteter.

Tilsatte i Statens vegvesen er også gjesteforelesere ved alle de universitetene og høyskolene som etaten har samarbeidsavtaler med over hele landet. På noen læresteder finansieres også Statens vegvesen 20 prosentstillinger. I tillegg til deltagelse på Næringslivsdagen på NTNU 3. februar og eget profileringsarrangement på UMB på Ås 11. februar, skal Statens vegvesen delta på en rekke jobb- og arbeidslivsdager gjennom hele året over hele landet. Blant annet

skal Vegdirektoratet delta på Karrieredagene på NTNU og UBM til høsten der dato ennå ikke er fastlagt. Region vest deltar på tilsvarende Karrieredager i Bergen og Stavanger på henholdsvis HiB og UiS til høsten. Region øst skal delta på Arbeidslivsdagene ved den tekniske høyskolen i Göteborg og en rekke profileringsarrangementer i regionen, samt mange studentbesøk til Bjørvika. Region sør skal delta på Karrieredager i Agder og Telemark på henholdsvis UiA og HiT. Region nord og midt deltar på tilsvarende arrangementer ved deres universiteter og høyskoler.

# Hodejakt

**Fornøyd.** Girum Yimer Yesuf synes tilværelsen som rekrutt i Statens vegvesen er spennende. Nå vil han lære språket og mestre norsk vintersport. (Foto: Giselle Jensen)

**354 sivilingeniører, ingeniører og landskapsarkitekter har søkt de 30 plassene i Statens vegvesens rekrutteringsprogram i år. Etaten trenger minst 1000 personer de nærmeste årene.**

Giselle Jensen

– Vi står overfor en alderspukkel, sier Tove Lissner i Vegdirektoratet og forteller at 650 av Vegvesenets sivilingeniører eller ingeniører er over 55 år. Problemet blir ikke mindre av at den skjeve aldersfordelingen gjør seg gjeldene i hele Norden. For Vegvesenet er rekrutterings-satsing viktigere enn noensinne.

### Hodestyr

– Vegvesenets kapital er hodene, det gjør oss veldig sårbare. Utrolig mye forsvinner når noen slutter, vi må bli enda bedre på kontinuerlig overføring og systematisk utvikling av kompetanse, påpeker Lissner. Små ungdomskull og en hard kamp for å påvirke unge hoder til å velge

teknologifag er en utfordring. Det viser seg at barn tidlig velger om de går for teknologiske fag eller ikke.

### Rekrutteringsprogram

Hvert år inviterer Statens vegvesen de ferske kullene sivilingeniører, ingeniører og andre med relevant høyere utdanning til å søke seg inn i etatens toårige rekrutteringsprogram. Programmet startet i 2006 og har hele tiden hatt god søkning. Rekordene er likevel årets kull med 354 søkere til de 30 plassene. De nyutdannede blir ansatt på vanlig måte med et halvt års prøvetid, og gjennomfører i tillegg 7 samlinger. Programmet går over to år og gir mulighet til å jobbe i ulike avdelinger og prosjekt for å prøve seg i flere fagområder.

### Langsiktig

– Det er viktig å etablere et forhold til studentene før de skal ut på markedet. Gjennom sommerjobb, på messer, og kanskje allerede i oppveksten, sier Lissner og viser til samarbeide om teknologiske arbeidsoppgaver på skolen.

– Vi fyller på med kompetanse innen våre fag, finansierer studiebesøk på anlegg, bidrar med praktiske oppgaver som brokassen som





gir elevene mulighet til å kombinere praktiske øvelser og matematiske beregninger, forteller hun.

#### Fra Etiopia til Brynseng

Girum Yimer Yesuf fullførte det internasjonale masterprogrammet Geotechnics og Geohazards på NTNU sist sommer. Han er etiopier og utdannet sivilingeniør i hjemlandet. Nå er han en del av tredje kull i

Vegvesenets rekrutteringsprogram.

– At jeg kom til Norge var tilfeldig, det fordi NTNU innvilget stipend. Jeg ønsket mer utdanning og internasjonal erfaring, forteller han. Det første møtet med Statens vegvesen var på Karrieredagen der Yesuf ble oppmerksom på rekrutteringsprogrammet. – Nå anbefaler jeg gjerne rekrutteringsprogrammet til andre. Det har mer enn innfridd

forventningene. Mulighetene for faglig utvikling i samråd med faderen er veldig verdifull, forteller han. Han fremhever dessuten samlingene som høydepunkt, både faglig og sosialt. Yesuf ønsker å bli i Statens vegvesen og bekrefter undersøkelsen gjennomført av forrige rekrutteringskull som konkluderer med at majoriteten ville bli i etaten på kort sikt.

## Støtter masteroppgaver

**Alle som skriver masteroppgaver som er samferdsels- eller vegrelaterte og er relevante for Statens vegvesen har mulighet til å søke om 12.000 kroner i støtte.**

Henriette Erken Busterud

– Pengene skal dekke utgifter i forbindelse med oppgavene. Det er den enkelte fagavdeling det inngås avtale med og som har ansvar for å følge opp studentene, forteller Ane Cecilie Røed som jobber med rekruttering i Statens vegvesen.

Relevante bachelor-oppgaver støttes med 6000 kroner.

#### Beste masteroppgave

Statens vegvesen har i flere år delt ut en pris på 20.000 kroner til beste relevante masteroppgave ved UMB og NTNU

– Dette er en fin måte å inspirere og motivere studentene på. Det blir lagt merke til, og det er god PR for oss i studentmiljøet, mener Røed.

Naturforvalter Sigrun Groth Tytlandsvik som studerte ved UMB fikk i midten av februar 20.000 kroner for sin masteroppgave av vegdirektøren. Oppgaven fikk en klar

A og handler om den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av tiltak som kan redusere risikoen for hjortevilt påkjørsler.

– Interessen for dette temaet ble vekket da jeg var student på UMB og var på fagdag om miljø og vilt i Vegdirektoratet for noen år siden. Jeg er veldig fornøyd med oppfølgingen, sier den fornøyde prisvinneren.

**Fornøyd prisvinner:** Sigrun Groth Tytlandsvik fra UMB er blant dem som har fått 20.000 kroner for beste samferdsels- eller vegrelaterte oppgave. (Foto: Henriette Erken Busterud)

## Finansierer doktorgrader

16 PhD-kandidater får nå hele eller deler av studiet finansiert av Statens vegvesen. Siden 1998 har ytterligere 14 stykker fått finansiert dette. Doktorgradene har enten blitt finansiert gjennom samarbeidsavtaler med NTNU og UMB, eller ved andre læresteder. Enkelte PhD-graden er tatt i arbeidstiden.

| NAVN                                | TEMA   |
|-------------------------------------|--|
| Vilhelm Børnes                      | Vegplanlegging   |
| Thomas Levin                        | Intelligente transportsystemer "CityMobil"   |
| Tanu Priya Utengen, NTNU            | Aktivitetsbasert modellering (trafikk)   |
| Andre Utengen, NTNU                 | Transportøkonomi – ny teknologi  |
| Kai Rune Lysbakken, Vegdirektoratet | Vinterdrift/vegsalt  |
| Torbjørn Tronsmoen, Region øst      | Forskjell på læring i formell og uformell praktisk opplæring av bilførere          |
| Per Ole Wanvik, Region sør          | Sammenheng mellom vegbelysning, trafiksikkerhet og energiforbruk                   |
| Henning Fransplass, Vegdirektoratet | Kollisjonssikkerhet kjøretøy   |
| Doreen Fritzsche, Vegdirektoratet   | Vegdekkers tekstur, og dens betydning for funksjonsegenskaper som støy og friksjon |
| Morten Welde, Vegdirektoratet       | Transportøkonomi   |
| Marianne Fostervold, NTNU           | Likestillingsprosesser i Statens vegvesen  |
| Christian John Engelsen, UiO        | Utlekking fra sementbaserte gjenbruksmaterialer                                    |
| Elisabeth Suzen, HiNT               | Førerprøve   |
| Sondre Meland, Region øst           | Økotoksikologiske konsekvenser knyttet til veiavrenning                            |
| Marius Fiskevold, UMB               | Landskapsarkitektur med vekt på vegbygging og landskapsforandringer                |
| Aud Tennøy, UMB                     | Arealplanlegging på oversiktsnivå  |

## Naturfagsenter ved UiO

**Faget teknologi og design i grunnskolen skal øke interessen for og rekruttering til matematikk, naturfag og teknologi - både til tekniske yrkesfag og høyskoler.**

Henriette Erken Busterud

Naturfagsenteret ved universitetet i Oslo kurser blant annet lærere i dette.

"Naturfag og teknologi" er et nytt fagområde i grunnskolen og er en blanding av naturfag, matematikk, kunst og håndverk. Universitetslektor Runar Baune ved Naturfagsenteret ved Universitetet i Oslo leder satsingen på dette i grunnskolen, og stillingen hans er delvis finansiert av Statens vegvesen.

– Det er første gang vi har et slik praktisk teknisk "skru-mekke-



Elevenes interesse for teknologi og design skal økes.

lodde-fag" i skolen i moderne tid. Jeg arrangerer blant annet kurs i ulike emner – også i bruk av Vegvesenets brokasser, sier Baune.

#### Praktisk

Et enkelt prosjekt i skolen kan både belyse anvendelse av naturfag, prinsipper (beregninger) fra naturfag, og teknikk fra kunst og håndverk, foruten konstruksjoner og beregninger fra matematikken.



## REKRUTTERING

## Suksess hos svenske ingeniører

**Etter at Statens vegvesen nylig deltok på ei arbeidslivsmesse på Chalmers tekniske høyskole i Göteborg, har de mottatt mange jobbsøknader.**

Henriette Erken Busterud

– Messedeltagelsen gikk over all forventning. Det var andre året vi del-

tok, og til tross for at det var veldig vellykket i fjor, gikk det enda bedre i år. Det var utrolig hvilken interesse det var for å jobbe i Norge og i Statens vegvesen, og vi hadde besøk av mange studenter på standen. Fem dager etter messa har vi allerede fått 32 søkere, både til ledige stillinger, rekrutteringsprogrammet, sommerjobber og åpne søknader, forteller Gry Løvhaugen i Region øst. Hun leder rekrutteringsgruppa i regionen, som deltar på messa på initiativ fra

kollega Christian Lima som sjøl har studert ved Chalmers. Noen studenter som hadde meldt sin interesse i forkant til Statens vegvesen ble intervjuet på standen.

**Vil ha svenske svinger:** Bente Jacobsen i Region øst snakker med en av mange Chalmersstudenter på arbeidslivsmesse på Chalmers. (Foto: Gry Løvhaugen)



**Samarbeid med NTNU:** Gjennom Næringslivsringen er byggenæringen med å påvirke bygg- og miljøteknikkstudiet ved NTNU. Dette gjør at studentene får en utdanning som er mer tilpasset deres behov. (Arkivfoto: Knut Opeide)

## Næringslivsringen står på for byggstudentene

**Næringslivsringen har over femti medlemmer og er et samarbeidsforum for byggenæringen og Studieprogram bygg- og miljøteknikk ved NTNU. De jobber blant annet for at studentenes utdanning skal passe bedre deres behov.**

Henriette Erken Busterud

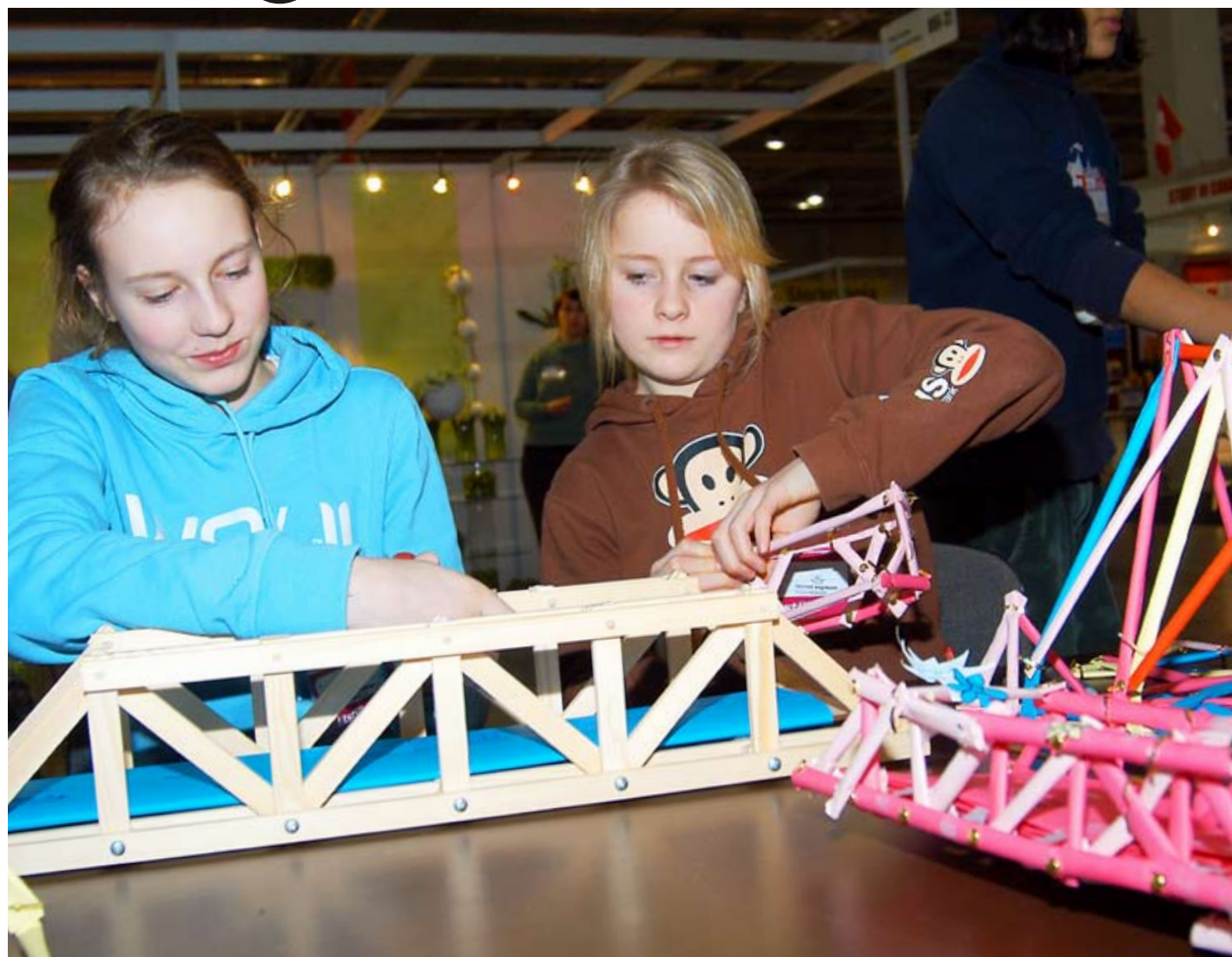
Næringslivsringen skal også bidra til flere flinke og godt motiverte byggstudenter på NTNU.

### Bedrer studiet

– Vi jobber mye med å bedre innholdet i byggstudiet sammen med NTNU gjennom "Fremtidens byggstudium". Vi håper det studentene lærer i framtida skal være mer nyttig for hele bransjen. Det vil bli enda flere fellefag så studentene får en bred bakgrunn, og litt mindre spesialisering - hovedopplæringen skjer jo uansett i jobben når de er ferdige, sier Tore Hoven som er styreleder i Næringslivsringen. I studiet blir det mer fokus på prosjektledelse, økonomi og etikk. Studentene skal utvikle analytiske evner og raskt kunne sette seg inn i nye ting.

Næringslivsringen er også involvert i master- og prosjektoppgaver, fagdager og studieturer. De jobber med rekruttering, de jobber for å få flere jenter inn på bygg og hjelper studentene med sommerjobb og bærbar PC. De arrangerer også en bygg- og miljødag i samarbeid med studentene og prøver å få til mer FoU-samarbeid mellom næring og NTNU.

# Teknologiprojekt i ungdomsskolen



**Brobyggere:** Gina Svartor og Karine Brovoll ved Hovseter skole bygger modellbru på skolen. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

**– Langsiktig rekruttering er viktig. Mange unge velger i dag fagområde tidlig. Derfor satser vi på fagområdet "Teknologi og design" i ungdomskoler over hele landet, sier Olav Beier i Statens vegvesen.**

Kjell Wold

– Nær 100 skoler har til nå fått tildelt brokasser fra Statens

vegvesen og vi har 30 nye kasser under bestilling. Skolene blir også oppfordret til å dra ut i skolens nærområder og besøke etatens byggeprosjekter, sier han. Modellbyggesettet "Brokassen" som ble presentert første gang i 2005 er allerede blitt et begrep innen en rekke ungdomsskoler i Norge med tekniske valgfag. Statens vegvesen samarbeider tett med lærere for å kurse og informere dem om dette teknologiprojektet.

### Brokassa

– Modellbyggesettet ConTre brukes som et verktøy for å stimulere unge menneskers skaperevne og interesse for teknologi, realfag og byggfag. Modellbyggesettene er tegnet

og utviklet for "Teknologiverkstedet NTNU". Statens vegvesen har vært med og utviklet brokassa og tilrettelagt for byggrelaterte prosjektoppgaver knyttet til "Teknologi og design", forteller Beier.

### Lytter til foreldrene

Olav Beier sier at ferske undersøkelser om unges fag og yrkesvalg, viser at dagens oppvoksende skolegenerasjon faktisk hører mer på foreldrene angående yrkesvalg og utdanning enn bare for få tiår siden.

– Nye trendundersøkelser viser at foreldre i dag er veldig viktige for unges yrkesvalg. Derfor jobber vi nå både systematisk og langsiktig med skolerådgivere og lærere for å

informere og motivere ungdomskoleelever til å velge realfag og tekniske fag innenfor blant annet bygg- og anlegg, sier Beier. Statens vegvesens langsiktige engasjement i teknologiprojektet i ungdomsskolen er en meget viktig faktor i etatens langsiktige arbeid for økt rekruttering til etatens kjernefag.

### Partnerskapsavtale

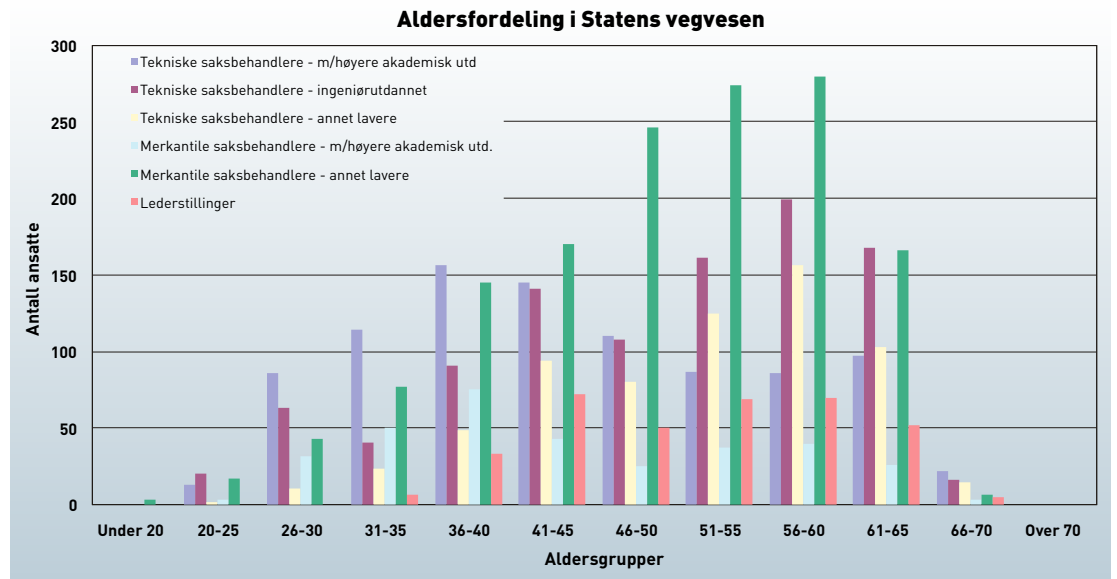
– Vi driver en partnerskapsavtale med Hovseter ungdomsskole, hvor de arbeider med bruer både i papir og med brokassa. I tillegg besøker de vårt sentrallaboratorium ved St. Oslos distrikt og får innføring i betong, støper og tester, sier han.



## Flere byggstudenter

Det har vært mye fokus på å få opp antall søkere til byggstudiet ved NTNU - og å få flere studenter ut. Siden 1999 har antallet økt - i fjor ble det tatt inn 250 studenter, noe

som dekker bransjens behov. På landsbasis har antall byggstudenter på kull 1 økt mye. I fjor ble det tatt opp rundt 1100 byggstudenter på landsbasis.



# Trenger 1200 nye ansatte

**Statens vegvesen går ut med en åpen invitasjon til kvalifiserte jobbsøkere. – Søk jobb hos oss! sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen i brevet som nå distribueres til høyskoler, ulike interesseorganisasjoner og statsinstitusjoner.**

Giselle Jensen

Vegdirektøren legger i invitasjonen vekt på at Vegvesenet spesielt ønsker søknader fra dem som ofte møter problemer med å finne seg jobb, som folk med nedsatt funksjonsevne eller ikke-vestlige innvandrere, både i første og andre generasjon. Han garanterer at minst én kvalifisert søker fra spesifiserte ikke-vestlige land vil bli kalt inn på intervju for hver utlyste stilling.

### Samfunnsansvar

– Jeg er overbevist om at det finnes et stort, og dårlig utnyttet, potensial blant dem som tradisjonelt møter problemer på arbeidsmarkedet. Det er verdifull arbeidskraft, mange har lange utdannelser og høy arbeidsmoral, mennesker jeg vet har mye å bringe. Dessuten er det vårt ansvar som en stor offentlig arbeidsgiver å ivareta sysselsettingen for dem vi vet

strever med å finne jobb, ikke minst i vanskelige tider, understreker vegdirektøren.

### En om dagen

For Statens vegvesen trenger nye rekrutter. Faktisk en hver dag i flere år framover.

1200 av dagens ansatte vil forsvinne ut av etaten i løpet av 3-4 år, mange av dem som pensjonister. Gjennomsnittsalderen i Vegvesenet er 49 år, aldersprofilen tilsier at mellom 120 og 130 tilsatte vil pensjonere seg hvert år de nærmeste ti årene. I tillegg kommer den naturlige bevegelsen i arbeidsmarkedet. Summen av nye pensjonister og tilsatte som velger seg andre arbeidsgivere er i gjennomsnitt omkring 350 mennesker hvert år.

### Nye oppgaver

Nå får Vegvesenet flere oppgaver og trenger raskt nye hoder i arbeid blant annet for å utføre oppgavene i tiltakspakken.

– Vi rekrutterer til alle typer stillinger, arbeidsoppgavene våre endres og vi trenger folk for å bygge opp nye funksjoner. Jeg er ikke redd for at vi blir for mange, det er lettere å legge rekrutteringen på is enn å finne folk med den rette kompetansen, sier vegdirektøren.

### Kompetansekravene øker

– Kravene til høyere utdanning i etaten vil bare øke. Oppgavene endres og blir mer kompetansekravende. Av de 1200 som vil forlate Vegvesenet de nærmeste årene, har

omkring 700 lengre utdanning. Når vi skal erstatte dem må vi øke andelen med lang utdanning vesentlig, sier Gustavsen. Han vil gjerne utnytte muligheten til å ansette dyktige fagfolk i dagens marked der mange er på jobbsøk, og gjerne søker seg til staten.

### Eldre arbeidstakere

– Vi vil fortsette dagens langsiktige personalpolitikk og legge til rette for å beholde eldre arbeidstakere, men muligens i andre stillinger. Jeg kan for eksempel tenke meg at folk med krevende lederjobber kan ønske seg andre posisjoner, mange av dem er veldig faglig sterke, sier vegdirektøren. Han peker på at det er for få mennesker med den type arbeidskraft som Vegvesenet trenger. – Det er små kull og dessuten få som velger realfag. Det betyr at det er et veldig lite marked å rekruttere fra, utdyper han.

### Salgsargumentet

Statens vegvesens viktigste fortrinn som arbeidsgiver er de interessante oppgavene, mener vegdirektøren.

– Vi kan tilby muligheten til å jobbe med viktige samfunnsoppgaver som gir muligheter for å påvirke samfunnet vi lever i. Det er dessuten gode arbeidsforhold og et godt arbeidsmiljø her, synes han. Selv om Vegvesenet ikke kan konkurrere i lønnsstoppen i vekstperioder, er det likevel mange som foretrekker å bli i etaten. Selv ikke i fjor var det noe stor flukt fra



**Går nye veier:** Statens vegvesen vil miste mye arbeidskraft i årene fremover, og søker nå grupper som tradisjonelt sliter på arbeidsmarkedet. (Foto: Håkon Aurlien).

Vegvesenet, påpeker Gustavsen. Han pleier å ta seg tid til å stikke innom introduksjonskursene for de nyansatte, der hender det rett som det er at folk som har jobbet

i etaten tidligere er tilbake for ny innsats.

– Finnes det noen bedre attest for en arbeidsgiver enn at folk søker seg tilbake? spør han begeistret.



**Mye på messer:** Statens vegvesen har allerede deltatt på flere utdanningsmesser i år. Her fra utdanningsmessa i Trondheim. (Foto: Statens vegvesen)

## – Viktig å være på messer

**Statens vegvesen på utdanningsmesser over hele landet. En av de siste var i Trondheim i midten av februar der Vegvesenets utsendte snakket med rundt fem hundre ungdommer.**

Henriette Erken Busterud

– Vi bruker konkurranser for å komme i prat med de unge. Der stiller vi en del spørsmål som får fram mangfoldet i etaten. Det tror jeg er lurt, det er nok mange som ikke er klar over hvor mange yrkesgrupper vi har her, sier Odd Arvid Haugtrø i Region midt,

som har jobbet med rekruttering i mange år.

Han sier det er vanskelig å måle deltagelse på messer, men at dette er en viktig arena for å møte både arbeidssøkende, ungdomsskoleelever, folk fra videregående og folkehøyskoleelever.

– Jeg tror det er viktig at vi som bedrift er der, sjøl om det stort sett er utdanningsinstitusjoner som har stand. Jeg har inntrykk av at mange av de unge er bevisste, og flere spør om hva slags arbeidsoppgaver vi har å gi dem. Vi ber også om synspunkt på standen i forbindelse med konkurransen, og har fått mange positive tilbakemeldinger, sier Haugtrø.

## REPORTASJE

**SARPSBORG** ■ Brann er en av de verst tenkelige situasjoner som kan oppstå i en tunnel. Dette var scenarioet da blålysetatene i Østfold, i samarbeid med Statens vegvesen, avholdt øvelse i Eidet tunnel i slutten av januar.

**Endre Dahlen**

Torsdag 29. januar ble sikkerheten i Eidet tunnel testet. Målet med øvelsen var samspill mellom etatene på skadestedet og kommunikasjon i forkant- og under øvelsen. Det nye sikkerhetssystemet i Eidet tunnel ble også behørig testet.

**Avklarende**

Øvelsen innebar en kollisjon mellom en tankbil med farlig last og en personbil inne i Eidet tunnel i Østfold. Menneskene i personbilen satt fastklemt og det var røykutvikling og veske på vegbanen.

– De involverte etatene var godt fornøyd med øvelsen. Slike øvelser er nyttige for alle når det gjelder læring og samkjøring. I tillegg vil eventuelle problemområder avdekkes og kan dermed utbedres før en reel situasjon eventuelt oppstår, sier brannvernleder Tor Inge Bye i Statens vegvesen Østfold distrikt.

**Test av styringssystemer**

Under øvelsen fikk Statens vegve-

sen testet systemene for trafikkstyring, varslingsrutiner og omkjøringsrutene. Dette ble som vanlig styrt fra vegtrafikksentralen (VTS) i Oslo.

– Via nødtelefonen i tunnelen fikk lastebilsjåføren varslet oss slik at vi fikk satt i gang med omdirigering av trafikk, i tillegg til å varsle politi og brannvesen. Systemet for trafikkstyring fungerte godt og vi fikk ledet trafikken inn på omkjøringsrutene da øvelsen kom i gang, sier Kai Gundersen fra VTS i Oslo

**Moderne tunnel**

Den 800 meter lange Eidet tunnel ble rehabilitert i 2008 etter at E6-trafikken var satt over i det nye løpet. I tillegg til utstøpning av tunnelvegger og ekstra bolting gjennom eksisterende hvelv ble det også montert nye systemer for trafikkstyring og samband inne i tunnelen. Tunnelen har blant annet hendelsesdetektering som fanger opp og automatisk varsler VTS hvis noe skjer i tunnelen.



# Brannøvelse

**Sjekker:** Brannvesenet sjekker ulykkesstedet før ambulansepersonellet slipper til. (Foto: Endre Dahlen)



# E



**Avventer:** Ambulansepersonellet avventer situasjonen på trygg avstand. (Foto: Endre Dahlen)



**Overvåker:** Observatører fra vegtrafikkentralen i Oslo fulgte godt med. (Foto: Endre Dahlen)



**Dekkes:** Skumlegging må til for å hindre brannen i å spre seg. (Foto: Endre Dahlen)



**Stabiliseres:** Ambulansepersonell tar seg av de skadede som sitter fastklemt i personbilen. (Foto: Endre Dahlen)

# id det tunnel

## UTBYGGING

### 16 mill skolevegkroner

■ ■ Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg i Akershus har bevilget nesten 16 mill "Aksjon skoleveg"-kroner til 62 ulike trafikksikkerhetstiltak langs fylkesveger og kommuneveger i Akershus fylke. Pengene skal benyttes til tiltak som bedrer trafikksikkerhet i ulike lokalmiljøer. Det kom inn 86 søknader med et ønske om totalt 24,2 mill. kroner.

### E6-kontrakter for 2 mrd

■ ■ Fire større E6-entrepriser verd til sammen 2 milliarder kroner i Akershus og Hedmark kan legges ut på konkurranse i første halvdel av mai måned. Dette dreier seg om ombygging av strekningene Dal-Minnesund (11,3 km) og Labbdalen-Skaberud (1,5 km) til firefelts veg. Entreprisene blir utlyst med forutsetning om Stortingets godkjenning.

### Raske tilskuere

■ ■ 15 bilførere mistet førerkortet og svært mange fikk forelegg fra Utrykningspolitiet etter Rally Norway i Hedmark og Oppland forrige helg. Resultatet var bekymringsfullt, og regionsjef i UP, Knut Erik Storbæk, sa seg ifølge NRK Oppland skremt over fartsnivået. Han merket seg at fire av fem av de som ble tatt, hadde vært tilskuere til rallyet.

### Rassikring

■ ■ Stor interesse ga elleve tilbud på rassikring rv. 889 Snefjord - Havøysundvegen.

|                                 |              |
|---------------------------------|--------------|
| Grunn & Fjell Entreprenøren A/S | 30.967.110,- |
| Roy Yngve Thomassen A/S         | 21.433.330,- |
| M3 Anlegg A/S                   | 37.152.572,- |
| Veidekke Entreprenør A/S        | 26.829.225,- |
| Jan Opgård A/S                  | 19.881.503,- |
| Destia Norge A/S                | 18.428.810,- |
| Einar Stene A/S                 | 26.211.976,- |
| Tormod Kristensen Maskin A/S    | 28.464.975,- |
| Robertsen og Slotnes A/S        | 24.737.445,- |
| Mesta A/S                       | 35.483.093,- |
| Odd Mathisen A/S                | 28.304.088,- |

## Avklarte ny E6 langs Mjøsa

**Prosjektleder Taale Stensbye i Statens vegvesen er veldig lettet etter at Miljøverndepartementet nå har konkludert i saken om trasevalg for ny E6 langs Mjøsa.**

Håkon Aurlien

– Vi er veldig glad for at en avgjørelse nå er tatt. Det betyr at vi kommer videre med å få bygget en sikker veg, sier Taale Stensbye.

Statens vegvesen og de to kommunene Stange og Eidsvoll har vært uenige om omfanget av tunneler på strekningen. Saken har ligget til avgjørelse i Miljøverndepartementet siden tidlig i 2008.

Denne uken kom beslutningen og dermed kan prosjektorganisasjonene i Statens vegvesen arbeide videre.

– Nå skal vi sammen med kommunene prøve å hente inn den tapte tiden. Men vi kan nok ikke regne med anleggsstart før i 2012, slik at vegen står ferdig i 2014 og ikke i 2013 slik Stortinget har forutsatt, tror Stensbye.

### Fire millioner

Hver dag bygges det ny E6 for fire millioner kroner på de to strekningene som skal være ferdig i høst, Hovinmoen-Dal ved Gardermoen og Skaberud-Kolomoen i Stange. I høst starter arbeidet på 21 km ny E6 fra Dal til Minnesund inklusiv ny Minnesundbru, og halvannen kilometer ny E6 syd for Skaberud. Disse strekningene skal tas i bruk i 2011. Deretter gjenstår kun den 21,7 km lange strekningen langs Mjøsa.

Stortinget har bestemt at utvidelsen av E6 fra Gardermoen til Kolomoen skal finansieres med 1,5 milliarder kroner i statsmidler, resten bompenger. Det betyr bompenger på rundt 90 kroner for en personbil når strekningen er ferdig, det dobbelte for lastebiler.

**Avklart:** Nå er avgjørelsen tatt om trasevalget for ny E6 og jernbane langs Mjøsa. (Flyfoto: Håkon Aurlien)



**Spleiselag:** Godt samarbeid om finansiering gir raskere veg, konstaterer (f.h.) styreformann Magne Djuvik i Fusa Kraftlag, ordfører Hans Vindenes, prosjektleder Rolf Harkestad og byggeleder Gunnar Erstad i Statevs vegvesen. (Foto: Geir Brekke)

# Godt spleiselag

**Nok eit vegprosjekt vestafjells er i ferd med å bli opna lenge før tida etter forskottering frå det lokale næringslivet.**

Geir Brekke

Når samferdsleminister Liv Signe Navarsete klipper snora for nye rv. 48 Helland-Havsgårdsdalen i Hordaland 17.mars, kan ho takke to private sponsorar som legg ut for nærare halvparten av prosjektkostnaden på 161 millionar kroner. Det er Fusa Kraftlag, med 55 millionar kroner, og Frank Mohn Fusa med 15 millionar kroner.

### Sal av aksjar

– Det var etter sal av eigardelen vår i Sunnhordland kraftlag til BKK i 1996 at Fusa Kraftlag fekk økonomiske musklar til å investere i anna samfunnsbygging enn straumforsyning, seier styreformann i kraftlaget, Magne Djuvik. Laget blei skipa i 1945, og kjerneoppgåva har

rimeleg nok vore å skaffe abonnentane god og trygg straum. Men som andre kraftlag har også Fusa-laget dei siste åra satsa på utbygging av infrastruktur i lokalsamfunnet. Og då står gjerne betre og tryggare kommunikasjonar høgt på prioriteringslista.

– Det har alltid vore full semje på årsmøta våre om dei forskota vi har gjort vedtak om til vegbygging, seier styreformannen.

### Andre gong

Laget var med på same innsatsnivå under finansiering av den førre utbygginga av rv. 48 i Fusa, den såkalla Holmefjordparsellen, som blei opna hausten 2002.

Det same var Frank Mohn Fusa, med ein tilsvarande sum som i Helland-Havsgårdsdalen no.

– Vi går inn med forskotteringsmidlar for å få betre og tryggare transport for verksemda og våre tilsette, seier administrerende direktør Sigbjørn Drengenes i Frank Mohn Fusa.

### Bindingar

No er veginvestorane og ordfører Hans Vindenes (Sp) i Fusa mest

opptekne av å sy saman eit tredje spleiselag på neste biten av rv. 48, nemleg tunnelen forbi Tysse i grannekommunen Samnanger. Her ligg det i dag føre eit spleiselag på 100 millionar kroner. Av dette står Fusa Kraftlag og Frank Mohn Fusa for 30 millionar kroner kvar, energiselskapet BKK for 25 millionar kroner og dei tre samarbeidande kommunane Fusa, Samnanger og Kvinnherad for fem millionar kroner kvar.

Eit nytt kostnadsoverslag frå Statens vegvesen fortel at kostnaden på Tyssetunnelen blir kring 335 millionar kroner. Då er spørsmålet om det rekk med ei forskottering på 100 millionar for å realisere prosjektet i første halvdel av komande transportplanperioden. Dette blir uansett ei utfordring for den nye regionen Hordaland, som overtek ansvaret for øvrige riksvegar som rv. 48 om drøye ti månadar. Fylkeskommunen står frå før med oppgåva med fullføring av landets største fylkesvegprosjekt, Jondals-tunnelen, som venteleg blir sendt ut på tilbod før påske i år. Nyleg blei det og klart at fylket vil ha bindingar på kring 100 millionar dei

næraste åra gjennom dei nye prosjekta i tiltakspakka som kom for nokre veker sidan.

Men i Fusa er optimismen stor for endå eit spleiselag, med von om auka innsats også frå staten i åra som kjem.

### FAKTA

**Rv. 48 Helland-Havsgårdsdalen**

**Lengde:** 2650 meter.

**Tunnel:** Moshovdatunnelen 1250 meter.

**Gang- og sykkelveg:** 1100 meter.

**Byggeperiode:** November 2007 til mars 2009.

**Opning:** 17. mars ved samferdsleminister Liv Signe Navarsete. Kostnad: 161 millionar kroner 2008-kroner).

**Finansiering:** Forskottering Fusa Kraftlag 55 millionar og Frank Mohn Fusa 15 millionar. Staten 82 millionar kroner. Planlegging og byggeleing: Statens vegvesen.

**Entreprenør:** Kruse Smith som totalentreprise.

# Egen stamveg for syklister

**Om noen år håper Statens vegvesen å være i gang med bygging av rundt 13 km med sykkelstamveg på Nord-Jæren.**

Geir Brekke

Med utgangspunkt i det stadig voksende antall arbeidsplasser i området Forus og Lura, mellom bysentrene Stavanger og Sandnes, vil det bli bygget en fire meter bred sykkelveg med minst mulig stigning og færrest mulig hindringer fra øvrig trafikk.

## Firdobling

Det er iallfall målet til prosjektleder Lisa Garpe og hennes kolleger i Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune og Stavanger og Sandnes kommuner.

– Vi håper at opp til 20 prosent av de som jobber på Forus og Lura vil bruke sykkelen til og fra jobb når den nye vegen er ferdig, sier Garpe. Det vil si at antall syklister til og fra Forus og Lura kan økes fra 1000 til 4000.

– Vi har sendt ut informasjon til Stavanger og Sandnes kommune, samt fylkeskommunen. Under behandling av dette valgte kommunene å legge saka fram for politikerne. Det ga positive tilbakemeldinger til arbeidet så langt, sier Lisa Garpe.

## Planprogram

– Nå går vi i gang med utarbeidelse av planprogram, som grunnlag for en senere kommunedelplan med konsekvensutredning. Programmet vil bli ferdig i løpet av våren, og går til politisk behandling etter sommerferien, sier Lisa Garpe.

Utgangspunktet for planprogrammet er forprosjektet og mulighetsstudien. Men den videre planprosessen kan selsagt føre til at andre alternativer blir belyst. Det

eneste som synes klart så langt er at sykkelstamvegen vil følge den eksisterende E39, altså stamvegen for biltrafikken mellom Stavanger og Sandnes. Der hvor syklistene kommer tettest innpå E39 blir det foreslått støytiltak.

## Sykkeltunnel?

En utfordring for prosjektet blir å redusere omfanget av stigninger for syklistene. Dette vil blant annet gjelde passeringen gjennom Sørmarka. Ett av alternativene som er nevnt i mulighetsstudien er en tunnel på 350 meter gjennom høydedraget.

Planleggerne er usikre på om syklistene vil føle nok trygghet med å sykle gjennom tunnelen, eller om alternativet gjennom marka er bedre, selv om stigningen blir mer krevende. Sykkelstamvegen vil iallfall få en bedre kontakt mot universitetsområdet ved dagløsningen gjennom Sørmarka.

## To retninger

Ellers er det pekt på at sykkelvegen kan komme til å måtte passere gjennom et eksisterende parkeringshus ved en av dagens bomstasjoner. Men ved overgang til ren AutoPASS-innkrevning kan det være mulighet for å ta et kjørefelt i bruk som sykkelstamveg, går det fram av mulighetsstudien. Men Garpe presiserer at det kan bli andre løsninger som blir tilrådd når selve planprosessen kommer i gang, enn de alternativene som er omtalt i mulighetsstudien.

Uansett er det en aktuell strategi å starte byggingen fra Forus i to retninger, sørover mot Sandnes og nordover mot Stavanger.

**Sykelglede:** Prosjektleder Lisa Garpe og sykkelkontakt Jan Geir Fjogstad ser fram til å tilby rogalandene landets første sykkelstamveg. (Arkivfoto: Geir Brekke)



## Hopsbrua gjenåpnet

**Stor innsats og rask handling løste krisen på Rv 80 på rekordtid. Midlertidig bru over Hestsundet er på plass og Bodø kan igjen ta imot de store vogntogene.**

Giselle Jensen

Etter noen måneder med restriksjoner på kjøretøyene som leverer

**Redningen:** Den nye Hopsbrua sikrer på nytt transporten inn og ut av Nordlands største by. (Foto: Wiggo Vading)

varer og gods til Bodø-regionen, kan byen igjen få levert hva de måtte ønske. Hestsundbrua ble ikke godkjent etter en omfattende kontroll i fjor. Redusert bæreevne førte til at brua ble nedklassifisert til veggruppe B. Det betyr rødt lys for biler over 65 tonn. Regionhovedstaden Bodø med 40.000 innbyggere likte restriksjonene dårlig, særlig fordi Rv 80 er eneste adkomst med bil.

## Samarbeid

– Den midlertidige brua er bygget av et materiale som kalles Mabey Universal. Lengden er 63 meter, brua har dobbeltspor og kjørebane

på 7,35 m. Den ble montert på den ene siden og senere trukket over til den andre siden med vinsjer, forteller Gunnar Haugen i Vegdirektoratet.

Det er dessuten hengt på en 2,1 m bred gangbane for fotgjengerne på siden av brua. Han forteller at det var nødvendig med store utfyllinger på begge sider for å få en akseptabel lengde på brua. I tillegg måtte den forsterkes med en midtpilar.

Utstyret disponeres gjennom sambrukskonseptet, som er et samarbeid mellom Vegvesenet og Jernbaneverket. Materiellet kan brukes både for jernbane og veg.

## LANDET RUNDT



### Frivillig på glattisen

**RØROS** ■ Med nesten 35 minusgrader målt i februar, er det få steder som har bedre forutsetninger enn Røros for glattkjøring. Nå har en dugnadsgjeng med trafikklærer og ambulansesjåfør Steinar Brekkan i spissen laga glattkjøringsbane på noen jorder like utenfor bergstaden. Dette er det tredje året for prosjektet "Tryggere på vinterveien", og sentralt står gratis glatt-

kjøringskurs for ungdom. Det er Utrykningspersonellets fellesutvalg som gjennomfører kursene. De har jobbet aktivt inn mot aldersgruppen 18-25 år, og spesielt mot rusen. I tillegg har andre private fått ta kurset mot betaling. Glattkjøringskurset har søkt økonomisk støtte fra Statens vegvesen gjennom 1840-aksjonen. (Foto: Tove Eivindsen)



**Miljøbevisst:** Nils Arne Johnsen tilstreber en grønn profil i Statens vegvesen. Sertifikatet er et bevis for at han har lyktes. (Foto: Lisa Sundstrøm)

### Nordnorsk fyrstårn

**TROMSØ** ■ Nils Arne Johnsen har håndfast bevis på at distriktskontoret i Tromsø nå er et miljøfyrtårn.

Sammen med Troms fylkeskommune og Fylkesmannen har Statens vegvesen gjort et felles løft for miljøet. Distriktsjefen tok stolt i mot

sertifikatet og sa at Tromsø er det første av Statens vegvesens 20 kontorer i Nord-Norge med det gjeve sertifikatet. Men får de det som de vil i Bodø blir det ikke lenge til også regionkontoret kan henge sertifikatet på veggen. Målet er å innfri kravene før påske.



### Ny veldferdskomite i Arendal

**ARENDALE** ■ Rett før jul 2008 takket veldferdskomiteen i regionhovedstaden i sør for seg og spanderte kake på den nye komiteen representert ved Tom Sørsvann (bildet). Sammen med seg i den nye komiteen for 2009 har han blant annet

Siri Skagestein, John Geir Smeland, Arne Heggland, Torild Finsrud og Kristin Finckenhagen. Veldferdskomiteene i Arendal er kjent for å ha enorm oppslutning om sine tiltak, enten det er utenlandsturer eller julebord. (Foto: Inger Sigridnes)



## Vinterstrategi

**BERGEN** ■ Hvordan kan framkommelighetsutfordringene løses til alles beste mellom kontorbygningene ved distriktskontoret?

Det er tema for den pågående samtalen mellom kombinert bestiller, saltstrøer og vaktmester i Entra Eiendom, Jan Reidar

Knudsen (t.h.) og utførende entreprenør, ved Per Atle Pedersen hos firma Magne Løvaas. (Foto: Geir Brekke)

### På risikokurs

**GARDERMOEN** ■ Vegvesenansatte fra hele landet var forrige uke samlet til et pilotkurs i "anvendt risikoanalyse". Hensikten er ifølge seksjonsleder for trafikkikkerhet i Statens vegvesen, Finn Harald Amundsen, å ha personell i Vegvesenet som kan gjennomføre og bruke risikoanalyser på en fornuftig måte. På bildet er tre av deltakerne, fra venstre Ole Christian Bang, Steinar Svensbakken og Tihomir Drec, i ferd med å klemme ut en prosjektoppgave som de skal arbeide med de neste månedene. Eksamen er 24.april. (Foto: Tommy Bones)







## Ny sykkelbru på gang

**KONGSBERG** ■ Arbeidet med den 102 meter lange gang- og sykkelvegbrua i Sellikdalen (bildet) i Kongsberg er allerede godt i gang

og planlegges åpnet til sommerferien. Gangbrua bygges over elva Lågen, noen kilometer sør for sentrum, nær industrisentret Carpus.

ECO Bygg bygger brua til 16 millioner kroner. Brua skal monteres i fire spenn til våren og får overbygning av tre. (Foto: Kjell Wold)



## Refleksbrukere

**RØROS** ■ Kanefart under fellesamlinga for trafikklærere og sensorer på Røros. Både hester og kusker er godt merket med refleks.

Trøndere skårer jo lavt på den statistikken, men her er de firbeinte med på å dra opp tallene. Men så var de jo mest døler og fjordinger... (Foto: Tove Eivindsen)



## Vogna går

**ASKØY/BERGEN** ■ Statens vegvesen har sett vedlikeholdsvogna i arbeid på brukablane til Askøybrua i Hordaland. Vogna er arbeidsplattform for kontroll og skifte av boltane som festar hengestengane til

brukablane. Arbeidet med brukablelikehaldet vil halde fram til mai i år, og vil og omfatte noko arbeid på forankringa av brukassen til bruta. (Foto: Ingar Fasteland)



## Foreslått fredet

**KIRKENES** ■ Den 14 tonn tunge gravemaskingrabben fra Sør Varanger gruver har i mange år vært buskur i Bjørnevatt.

Gjentatt hærverk mot det opprinnelige busskuret var årsaken til at kommunen grep til den solide malmskuffa.

Fredningen omfatter hele bus-

skuret, det vil si selve skuffa med betongfundament og sittebenk.

Skuret er i godt selskap: Skuibakken i Bærum, Frognerparken, pisset i Stensparken i Oslo og Byparken i Mosjøen står også på listen over steder og gjenstander som skal bevares til evig tid. (Arkivfoto: Giselle Jensen)



## Renoverte kollisjonsbenk

**LILLEHAMMER** ■ Innimellom andre oppgaver har to av de ansatte ved Lillehammer trafikkstasjon i vinter renoverte en gammel kollisjonsbenk for Hedmark fylkeskommune. Det er snakk om godt samarbeid over distrikts- og fylkesgrensene. Det er Jon Olav Ødegård (til venstre) og Kai Mathisen (til høyre) som har stått for arbeidet. Nylig var Gunnar Roger Sandvik fra Hedmarken/Østerdalen distrikt i Lillehammer for å ta benken i øyesyn. Nå er den finere enn da den var ny, og klar til å prøves av ungdommer i Hedmark som trenger en påminner om nytten av å bruke bilbelte om det verste skulle skje. (Foto: Steinar Mæhlum)

## VILTULYKKER

### 2 mrd på 10 år

■ ■ Påkjørsel av elg medfører store kostnader. I løpet av en tiårsperiode har de samfunnsøkonomiske kostnadene av vilt påkjørsler vært over 2 milliarder kroner. Dette er kostnader som følge av død, skadde personer og materiell. Høyest var kostnadene i 2006: Hele 360 millioner kroner. Slakteverdien på en elg er for øvrig 10.000 kroner.

### Elg i fullmåne

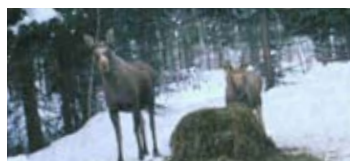
■ ■ I en doktorgrad ved Høgskolen i Hedmark har Hege Gundersen tatt for seg 30 års statistikk for når elger blir påkjørt i trafikken. Hun fant ut at hvis det både er dyp snø, kaldt og fullmåne, så er det større sjanse for at elgen krysser vegen. Førrige mandag var det fullmåne - og sju elgpåkjørsler i Hedmark. (Kilde: nrk.no)

### Siktrydding effektivt

■ ■ Siktrydding kan redusere antall vilt påkjørsler med opptil 80 prosent. Vegetasjonen fjernes i ti meters bredde på hver side av vegen. Langs de mest trafikkerte vegene kvistes trærne. Dette gjør det lettere for dyr og bilister å oppdage hverandre, samtidig som viltet oppholder seg mindre langs vegen når det er dårligere beite.

### Skilt liten effekt

■ ■ Skilting er det mest brukte tiltaket for å hindre vilt påkjørsler, men er også det som virker dårligst i følge undersøkelser. Noe av grunnen til at folk har lite respekt for slike skilt kan være at en ofte ser dem uten at en opplever å se dyr - i motsetning til å se et fare-skilt for skarp sving, der en faktisk vil komme inn i en slik sving.



### Fôring av elg

■ ■ Det er gjort forsøk med å legge ut mat til elg for å hindre trafikulykker. Dette har vært populært - et sted sto 20 elger og ventet på ny forsyning av halmballer. Dette har det blant annet vært forsøk med i Østerdalen. Ved Gardermoen er det kjørt opp løyper til overgang/sluser med innlagte matstasjoner underveis. (Foto: Kurt Nicolaisen)

### Kan skytes utenom jakt

■ ■ Viltloven åpner for å skyte elg og hjort i januar, og kommuner kan søke om å felle disse hvis det er store skogskader eller mange ulykker. Det er den enkelte kommune som må søke om fellingsstillatelse. Glåmdalen viltadministrasjon felte for eksempel 24 elger i januar i år - både for å redusere antall ulykker og beiteskader på skogen.

### Rundballer tiltrekker elg

Mange gårdbrukere legger rundballer inntil vegger eller på andre steder som fører til unødige elgkryssing av veg. Der det er skog på motsatt side av vegen har dyrene dag- og nattleie der og beiter på rundballene morgen og kveld. Dette er også et problem i områder med mye hjort. Dette kan forebygges ved å lagre rundballer andre steder.

# 6000 hjortevilt kjøres ned



**6000 kjøres på:** Det dør rundt 6000 hjortevilt på norske vegger. Av dette er 1250 elger. I snitt mister to til fem personer livet i kollisjon med elg per år. (Arkivfoto: Bjørn Iuell)

**6000 hjortevilt ble kjørt i hjel på vegen i jaktåret 2007/08: Rundt 4000 rådyr, 1250 elger, 840 hjort og 10 villrein. I snitt blir to til fem personer drept i slike kollisjoner per år.**

Henriette Erken Busterud

Siden 1950 har det vært en økning i påkjørt hjortevilt. Årsaken er at det er flere dyr og vegger og mer trafikk.

Blant hjortevilt er det rådyr som er mest utsatt for å bli påkjørt: 4000 ble drept i fjor.

- Flest rådyr blir påkjørt i Akershus og Østfold. Når det gjelder hjort, så er halvparten av påkjørselene på nord-vestlandet. Antallet påkjørte hjort er doblet de siste årene, noe som antagelig skyldes en økning i bestanden, opplyser sjefsingeniør Bjørn Iuell i Statens vegvesen, og legger til at det er store mørke tall i de registrerte hjorteuelykkene.

### 500 personskadeulykker

- I løpet av de siste sju årene har det vært 500 personskadeulykker med hjortevilt. I de fleste tilfellene kjørte bilisten på dyret, mens

rundt 40 ulykker var utforkjøring på grunn av dyr i vegen. Mellom to og fem personer dør årlig i viltulykker, mens det er rundt 75 personskadeulykker, opplyser Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen. Nesten en firedel av personskadeulykkene skjedde i Hedmark.

Undersøkelser viser at etter møteulykker, så er bilistene mest redde for elgulykker. I forrige jakt-sesong døde rundt 1250 elger i bilkollisjoner. En tredel av disse ble påkjørt i Hedmark, som er fylket med mest elg.

### Klima styrer elgen

Når det er mye snø og kulde, trekker elgen ned til vegger og jernba-

nelinjer for å beite på steder hvor den ikke trenger å bruke for mye energi for å skaffe seg mat. I områder med fast trekk mellom sommer- og vinterbeiter kan store snøfall utløse en massiv vandring av vilt på kort tid.

- Antagelig var det årsaken til at mye elg ble påkjørt i Hedmark i januar. Vi ser at det er det samme mønsteret for påkjørsel av tog som for bil fra år til år. Det tyder på at det er de klimatiske forholdene som styrer variasjonen fra år til år, og ikke svingninger i bestand eller trafikale forhold, sier Iuell. Det er ellers stor aktivitet blant hjortevilt i juni/juli da ettårige kalver skilles fra mødrene.

## Evaluerer vilttiltak

**Statens vegvesen har brukt mye penger på hjortevilttiltak og har satt i gang flere etterundersøkelser for å sjekke om tiltakene har effekt.**

Henriette Erken Busterud

En standard overgang for vilt koster mellom 15 og 25 millioner kroner, et viltgjerde rundt 1 million per kilometer når det er viltgjerder på begge sider. Dette er blant tiltakene som Statens vegvesen nå skal evaluere.

### Sjekker effekt

- Et eksempel på slike etterundersøkelser er at vi nå er med å finansiere GPS-merking av elg på Romerike for å se om de bruker over- og underganger langs E6 og rv. 35. Et annet eksempel er samarbeid med UMB i Ås der mastergradsstudenter skal undersøke om viltovergangene funge-

rer på E6 og E18 i Østfold og Akershus. Det skal de gjøre ved hjelp av sporing og kameraovervåking, forteller Bjørn Iuell i Statens vegvesen. Videre undersøkes bruk av viltover- og underganger på Nordmøre og i Sør-Trøndelag der 74 hjort er merket med GPS. Også viltulykker på vegger med og uten vilttiltak i Hedmark og i Nord-Trøndelag skal undersøkes.

### Bør ha klausul

Da vegen til Gardermoen ble bygd, ble det samtidig laget en viltovergang for elg. Denne kostet 15 millioner kroner, men det ble ikke mange elger som passerte: Det gikk ikke lang tid før sidearealene ble omdisponert til næringsutvikling.

- Dette er et stort problem, sier Iuell. Det er viktig å gjøre gode forarbeider og ha god kontroll på sidearealer for en bygger over- og underganger for vilt. Vi har flere eksempler på at det



### Sjekker vilttiltak:

Statens vegvesen skal sjekke om vilttiltakene fungerer som de skal, blant annet viltoverganger. (Illustrasjon: Kyrre Wedvik).

dukker opp grunneiere som ønsker å utvikle områder i ettertid, og reguleringsplaner blir endret. Det er for lett for kommunene og fylkeskommunen å

si ja til næringsutvikling. Det bør være en sikkerhet i reguleringsplanene slik at viltkorridorer blir regulert inn med klausuler, mener Iuell.



# Overvåker 300 elger

**Overvåker elgen:** 50 elger rundt Gardermoen og 250 elger i Nord-Trøndelag skal i noen år følges med falkeblikk for å se hvordan de beveger seg. Her er en som akkurat har fått nytt GPS-halsbånd. (Foto: Bjørn Iuell)

**Påkjørsel av hjortevilt koster samfunnet en kvart milliard kroner i året. For å vite mer om elgens bevegelser og hva som er effektive tiltak, følger forskere fotsporene til 300 elger.**

Henriette Erken Busterud

Statens vegvesen er blant dem som finansierer merking av elg rundt Gardermoen og i Nord-Trøndelag.

For Vegvesenet er målet å redusere antall elgpåkjørsler og gjøre tiltak som leder elgen til oversiktelige krysningspunkter. Det blir lettere å gjøre når en vet mer om hvordan elgen beveger seg.

#### Ser om tiltak virker

Nylig fikk 25 elger rundt Gardermoen GPS-halsbånd, og 25 til får det neste år.

– Vi har faunapassasjer både på rv. 35, E6 og på Gardermobanen og vil finne ut om disse fungerer som de skal. Spesielt interessant blir det å se hvordan elgen vil bruke de nye over- og undergangene på nye E6 nord for Gardermoen. Der har det tidligere vært sluser og svært mange

påkjørsler. Disse er nå stengt som følge av at E6 utvides til firefeltsveg, sier Asle Stokkereit hos Fylkesmannen i Akershus.

I prosjektet skal de også undersøke hvordan infrastrukturen påvirker elgbestanden. De skal se hvor langt unna veg og bane elgen oppholder seg og om vandringsmønstret endrer seg.

GPS-merkingen gjøres i forbindelse med et elgprosjekt i Akershus som skal pågå fra 2008 til 2013.

#### 250 trønderelger

Også i Nord-Trøndelag har de radiomerket rundt 250 elger, hvorav 170 med GPS. Fra disse blir det samlet enorme mengder data

fra 2005 til 2009 – som viser vandringer på ulike tider av døgnet, årstider og endringer over tid.

– I denne store elgundersøkelsen i Nord-Trøndelag, inkludert Bindal og Rissa kommune, skal vi skaffe best mulig kunnskap for å drive en langsiktig bærekraftig forvaltning av elgbestanden. Det forteller viltforvalter Paul Harald Pedersen hos Fylkesmannen i Nord-Trøndelag som sitter i styringsgruppa for prosjektet. Prosjektleder er Christer Moe Rolandsen i NINA Naturdata AS.

– Vi skal blant annet kartlegge elgens vandringer og trekkemønstre og områdebruk i forhold til veg og jernbane. Her er de mest trafikkerte

vegene i dalfører, der også de viktigste vinterbeiteområdene ligger. Vi skal og se på elgens reproduksjon og dødelighet. Ved å vite mer om dette kan vi bli enda bedre til å gjøre de mest effektive tiltakene for å redusere antall påkjørsler og dyretragedier, sier Pedersen, og legger til at det årlig er 2-300 elger som kjøres i hjel av tog eller bane i prosjektområdet. Pedersen tror de kan legge på bordet tiltak som er mer effektive enn i dag når prosjektet er over, og at dette også vil få betydning for det som gjøres i resten av landet.

#### FAKTA

##### Påkjørte hjortevilt jaktåret 2007-08

Rådyr påkjørt av bil: **4000**  
Elg påkjørt av bil: **1250**  
Hjort påkjørt av bil: **840**  
Viltrein påkjørt av bil: **10**  
Påkjørt hjortevilt av tog: **1000**  
Elg påkjørt av tog: **844**  
(Kilde: SSB)

Elgbestand: **120.000**

Elg som felles i jakt: **35.000**

##### Tiltak mot hjorteviltulykker

- Fareskilt
- Viltgjerder
- Viltsluser
- Viltspeil som reflekterer billys
- Fløyter på biler
- Rovdyrurin
- Fjerning av vegetasjon
- Mindre beiting, bedre sikt
- Føring for å holde dyra unna vegen

##### Tiltak for bedre kryssing

- Elgover- og underganger
- Siktrydding
- Viltsluser

## Hjorteovergang som virker

**Den nye hjorteovergangen på rv. 653 Eiksundsambandet på kommunegrensen mellom Ørsta og Volda synes å fungere godt.**

Kjell Wold

Det forteller Kurt Lødøen i Statens vegvesen. Vegen og hjorteovergangen ble åpnet for om lag ett år siden. Allerede dagen etter at det var planert masser over tunnelen, kunne en registrere spor av hjort som krysset over vegen. Dette området var kjent for et regionalt viktig hjortetrek som går over E39. Det gamle hjortetrekket lå på en bakketopp, og med dårlig sikt ble det registrert mange viltpåkjørsler her.

#### Beplantet

– Eiksundsambandet ble knyttet

inn på E39 i en rundkjøring 100-150 meter nedenfor hjortetrekket. Det ble derfor bygget miljøtunneler både for E39 og gang- og sykkelvegen. Bredden på korridoren er om lag 25 meter og beplantet med furutrær, forteller Lødøen. I tillegg til overgangen er det etablert både voller og viltgjerder for å lede hjorten fram mot overgangen. Prosjektet er utført i samarbeid mellom Statens vegvesen, utbygger, viltforvalter hos fylkesmannen og landbruksavdelinga i kommunene.

#### Mange spor

– Så langt har vi bare foretatt manuelle observasjoner, men spor både sommer og vinter viser at overgangen blir mye brukt, forteller viltforvalter Ulf Lucassen i fylket, som håper å få satt opp et videokamera for bedre og mer



**Fri passasje:** Dyrespor viser at den nye viltovergangen på riksveg 653 Eiksundsambandet blir mye brukt. (Foto: Ulf Lucassen).

regelmessige tellinger av bruken av hjorteovergangen. Roger Nedreklepp ved landbruksavdelinga i Volda kommune, som jevnlig observerer bruken, bekrefter også

at viltoverganger virker etter hensikten. Det er registrert nedgang i antall hjortepåkjørsler i det samme området etter at overgangen kom på plass.



# Fyr og flamme

**Det er stor glede i Hå på Jæren etter at Statens vegvesen har valdt å satse på eit samarbeid om å utvikle nedlagde Kvasseheim fyr.**

Geir Brekke

Nasjonale turistvegar har hatt gåande ein prosess med planlegging av eit nytt utsiktspunkt ved rasteplassen ved rv. 44 på Hårr, på sørlegaste delen av det som skal bli Nasjonal turistveg på Jæren i Rogaland. Det var sett av kring seks millionar kroner til dette punktet på Hårr. Arkitektteveling om utforming av plassen starta hausten 2007.

- Ein vinnar blei kåra, men i fjor haust blei samarbeidet med vinnararkitekten avslutta, utan at ein hadde kome fram til eit resultat ein var nøgd med, seier Helge Stikbakke. Han er delprosjektleder for Nasjonale turistvegar i Statens vegvesen.

## Oppklaring

Heile tida har det vore kritiske røyster i kommunen og blant folk i Hå til spenstige framlegg til ny rasteplass med ulike framlegg til utsiktsplattformer fram mot havkanten ved Hårr. Rådmann Lars Kolnes kalla vinnarframlegget eit skrekkeksempel. Debatten gjekk om det flate og nakne landskapet heilt ut mot storhavet toler spenstige, nye installasjonar. I ettertid har det vore eit oppklarande møte mellom prosjektet og kommunen.

- Framfor alt ville utbygging av plassen på Hårr gitt oss eit trafikksikringsproblem, seier Stikbakke til Vegen og vi. Han har sjølv bak-

grunn frå TS-arbeid i etaten, og ser klart at siktilhøva på rv. 44 ved rasteplassen ikkje er gode. Det ville vere vanskeleg å tillate sving inn på plassen for trafikk frå sør. Grunn-eigarane i området fortel om småkollisjonar årleg for trafikk som skal inn og ut av rasteplassen her.

## Seglbrett og vandring

Alternativet som no er under planlegging er å gå inn som samarbeidsaktør med Jæren friluftsråd i tilrettelegginga for turisme i det nedlagde Kvasseheim fyr, nokre kilometer sør for Hårr. Det er snakk om å utbetre service-tilbodet her, og Nasjonale turistvegar har god tru på eit samarbeid med friluftsrådet om dette. Også Hå kommune stiller seg positiv og er trekt sterkare inn i samarbeidet om turistvegsatsinga på Jæren.

Kvasseheim fyr ligg eit stykke unna rv. 44, med ryddigare trafikktilhøve og tilrettelagt parkeringsplass. Fyret ligg midt i løypa for turar langs strendene, og er mellom anna eit populært utgangspunkt for seglbrett-folket og turvandrarar langs strendene.

Jæren friluftsråd forhandlar no med Statens vegvesen om ein avtale om samarbeidet på Kvasseheim fyr. Betre service-tilbod og tilrettelegging og informasjon for publikum er stikkord.

Elles held Vegvesenet fram dialogen med grunneigarane på Reve om eit eventuelt tiltakspunkt i dette området, som ligg lenger nord på strekninga.

**Ut mot havet:** Vidare utvikling av Kvasseheim fyr for vegturistar kan bli eit nytt samarbeidsopplegg mellom Statens vegvesen og lokale krefter på Jæren. (Arkivfoto: Geir Brekke)



## Innendørs snøføyke på Norsk vegmuseum

**Onsdag 18. februar åpnet utstillingen "Full fres" på Norsk vegmuseum.**

Henriette Erken Busterud

Her kan du se hvordan snøploger, skjær, snøfresere og andre kjøretøyer brukt til vintervedlikehold på vegene våre har utviklet seg opp gjennom årene.

Utstillingen viser redskaper fra enkle snøploger av tre til moderne frontmonterte skjær og ploger. Her er det styrke, teknikk og funksjon i herlig samhandling!

På snørike vintre, som den vi har nå, er brøytebiler i aksjon på vegene et vanlig syn. Lastebiler med store skjær som kaster snøen langt vekk fra vegbanen så du og jeg kan kjøre

trygt. Men har du tenkt over hvordan dette ble gjort for 100 år siden?

Du kan oppleve snøploger av tre som ble trukket av opptil seks hester, du kan se hvordan den første mekaniske snøbrøytingen gikk til, med vanlige biler. Tenk å holde vintervegen fri for snøfokk i en åpen bil! Hutre! Det var den gang menn var menn og ulvepels var politisk korrekt og strengt tatt nødvendig.

Videre vises de første snøfreserne, blant annet en fra 1939 med to V8 motorer og elektrisk framdrift på flerfoldige tonn, men blir allikevel liten sammenlignet med Vikingen med sine 10 tonn som i sin tid holdt fjellovergangene i Buskerud åpne.



## Betale bompenger til hva?

■ Driften av norske bompengeselskaper kan komme opp i 0,75 milliarder kroner i 2009, etter det Bergens tidene skriver. Statens vegvesen regner i med å ta inn 5,7 milliarder i bompenger i år. Administrasjonsutgiftene for bompengene vil da bli godt over 13 %. Hva brukes disse pengene til? Store lønninger og flotte reiser til styreledere/personal (kun unødig byråkrati, for sysselsetting). Er vi tjent med så dårlig utnyttelse av våre midler? For kostnadene til drift av bompengeselskapene kunne vi på 1,5 år bygge en ny firefelts motorvei fra Borgheim på riksvei 308 i Nøtterøy og fram til Ramsund på E-18 i Stokke. Lengde 7,2 km. Reisetiden Rv 308 til E-18 ville da bli 3 til 4 minutter. I dag bruker vi mellom 0,5 og 1 time. Merforbruk av tid med

videre ved å kjøre rundt Sem – Tønsberg for nytte/tjenestekjøring koster godt over 0,7 milliarder kr per år. Dette er kostnader som fordeles på alle beboere på Nøtterøy og Tjøme. Miljømessig ville vi også spare over 9000 liter bensin/diesel hver dag og mye forurensingene i Tønsberg og tettbebyggelsen inntil byen. Det er da ikke rart at den tidligere svenske kommunikasjonsminister Rosengreen sa: "Bompenger er en parasitt på veinettet som Sverige ikke har råd til å anvende". Er vi enige med han, og det regnestykket jeg har presentert over så si i fra. Jo flere som sier ifra, jo tidligere kommer den nye motorveien som Nøtterøy- og Tjøme-folket ønsker fra Borgheim til Ramsund.

Audun Nordbotten

## Et vegvesen i sjokk

■ Det er ikke greit for samferdselsminister Liv Signe Navarsete. Ikke bare klager de fleste over vegstandarden og mangelen på 4 felts motorveg. Folk flest synes heller ikke å være så overvettete imponert over regjeringens satsing på samferdsel som, i følge henne selv, overgår alle andre tidligere regjeringer. "Vi ligger foran tidligere regjeringer med milliarder," sier hun i følge Aftenposten 15. februar.

■ Men det stopper ikke der. På grunn av denne satsingen er vegvesenet i sjokk, sier hun – fortsatt i følge Aftenpostens oppslag. Nei, det er ikke greit å være minister når underliggende fagetat er i sjokk. For som kjent, den som er i sjokk, er ute av stand til å gjøre noe som helst. Så hva skal en stakkars minister gjøre?

■ Da jeg gikk på førstehjelpskurs, lærte jeg at det var viktig å få lagt den som er i sjokk, ned. Rett og slett få vedkommende til å flate ut slik at blodet igjen kunne finne sin veg til hodet. Er det dette som må til for vegvesenet også. tro? Ta en time-out, som det heter? For kan den som er i sjokk, gjøre noe fornuftig? Nepe.

■ Jeg kjenner mange i vegvesenet. Og hadde jeg ikke lest samferdselsministerens diagnose, hadde jeg overhodet ikke tenkt meg at de folkene der kunne være i sjokk! Oppgitte, frustrerte, slitne, noen litt fandanivoldske, ja, men i sjokk? Nei.

■ Mange er oppgitte over sulteforing gjennom mange år. De ser at oppgavene og utfordringene vokser, men i mange år har midlene uteblitt – selv om de har sagt fra. Riktignok altfor forsiktig, spør du meg, men de har sagt fra. Og nå, når finanskrisen skaper politiske sjokkbølger over stigende arbeidsledighet og det fører til ekstra midler fra en regjering som må vise handlekraft, nå kommer altså diagnosen: Etaten er i sjokk!

■ Kjære statsråd Navarsete, ære være deg for at du klarer å få fram større bevilgninger. Men ingen som er interessert i veger og samferdsel, tror på at en eller flere krisepakker fra en regjering som vil demme opp for en global finanskriser, løser de grunnleggende problemene i norsk samferdsel. Mange er som meg glade for økte bevilgninger. Det var på tide. Men det er relativt freidig å skylde på vegvesenet når det mangler planer. De er ikke i sjokk. For det jobbes som bare det. Se heller på dine politikerkolleger og eget embetsverk. Kanskje årsaken til planmangel ligger der? For hvordan skal man legge planer når man ikke har fått rammer som tilsier at det er mulig? Dine uttalelser minner mer om selvsikret enn korrekt diagnose.

■ Når det er så vanskelig for statsråd Navarsete, får vi heller godta selvsikretet. Og lytte til det, for det kommer fra hjertet. Som kjent er det valg i september.  
Gunnar Apeland

# I en teknologisk bakevje

■ Folk fra hele verden strømmet til norske fjorder og fjell for å studere hvordan norske ingeniører og anleggsarbeidere drev tunneler under dype fjorder og høye fjell. Vi tok i bruk oljeindustriens boretteknologi og lot maskiner bore seg gjennom fjellet i helprofil!

■ Vi bygde verdens lengste veitunnel. Vi arrangerte konferanser om fjordkryssinger, bygde flytebru og majestetiske hengebruer. Noen av dem vil for alltid stå som monumenter over norsk ingeniørkunst. Og fremdeles er det ingen som gjør oss rangen stridig på bruarkitektur og brukonstruksjon.

■ Var det tunnelkandalen på E18 i Vestfold som skremte japanerne, kineserne og koreanerne? Jeg tror ikke det. De forsvant lenge før tunneltaket raste i Hanekleivtunnelen. Det teknologiske forspranget vi hadde, er gradvis redusert til ingenting. Utlendingene har simpelthen tatt oss igjen.

■ Jeg tror det skjedde noe vesentlig i norsk bygg- og anleggsvirksomhet rundt årtusenskiftet, - eller kanskje noen år før det. Fokus skiftet. Jakten på de smarte og intelligente løsningene, estetikken og arkitekturen måtte vike plass for økonomiske hen-

syn. Det ble viktigere å holde budsjettene og kostnadsoverslagene enn kvaliteten. Juristene og økonomene klarte aldri å erstatte arkitektene og ingeniørene, men de plasserte seg selv i utviklings førersete. Dermed ble det meste "kommers".

■ Det ultimative resultat av tidens ideologi var oppdelingen av Statens vegvesen og utskillelsen av produktionsvirksomheten i et eget selskap i den ene hensikt å øke konkurransen og effektivisere anleggsmarkedet. Og jeg sier ikke nå alt var så mye bedre før, eller at vi nå bør vende blikket bakover for å skape framtida. Og vi kan sikkert strides om resultatet av denne prosessen. Jeg har med en viss interesse merket meg at samferdselsminister Liv Signe Navarsete ved flere anledninger har meddelt Stortinget at hun har vært på leiting etter den effektiviseringsmilliarder som ble lovet oss i 2003, uten noen gang å ha funnet den.

■ Et slående og ganske umiddelbart resultat av oppdelingen av Statens vegvesen var at all produktionsrettet forskning og utvikling stoppet opp. Produktionsvirksomheten ble som kjent overtatt av Mesta, som verken er særlig bedre eller verre enn andre entreprenør-

selskaper på dette området. De har mer enn nok med den daglige virksomheten. Vegvesenet har rett nok beholdt en egen teknologiavdeling i Trondheim, som i samarbeid med NTNU-miljøet bidrar vesentlig til teknologiutviklingen. Og vi har dessuten innrettet oss slik at Vegvesenets mange fremragende ingeniører er mest opptatt med å styre konsulenter.

■ Med mindre anleggsbransjen snart våkner og forstår at veien til framtida går gjennom økt kunnskap, kompetanse, forskning og utvikling - og er villige til å bruke tid og penger på det - vil vi ende i ei teknologisk bakevje. Entreprenørbedriftene bør ha tjent gode penger i noen år. Og selv om den internasjonale finanskrisen har slått inn over det private bygg- og anleggsmarkedet, øker nå den statlige innsatsen i en slik grad at det bør være mer enn nok til å holde hjulene i gang i markedet. Særlig gjelder dette anlegg. Nå bør de kjenne sin besøkelsestid.

■ Vi kan ikke bli best på alt, men vi kan være best på noe. Vi var best på tunneler.....

Steinar Gullvåg,  
Stortingrepresentant, Ap



Lengst: Verdens lengste vegtunnel, Lærdalstunnelen, med sine spektakulære lysbesatte pusterom, er bygget av Statens vegvesen. (Arkivfoto: Geir Brekke)

## Akademikarane samlar seg

**Om lag 1200 tilsette i Statens vegvesen er organisert i fagforbund under Akademikarane. Disse har no skipa eit felles styre - med namnet Akademikarane Statens vegvesen.**

Henriette Erken Busterud

Dette samarbeidet mellom akademikarforbunda skal styrke både Statens vegvesen og fellesskapet.

– Foremålet er å vise den faglege breidda i Statens vegvesen og bidra til å bevare ho og kome med innspel til korleis etaten skal utvikle seg, seier styreleiar Alf Støle.

– Våre foreiningar representerer

mykje kompetanse - få andre verksemder kan vise til eit slik fagspenn som Statens vegvesen har, og mange er ikkje klar over kor tverrfaglege vi er. Vi er no inne i ei omorganisering, samstundes med forvaltningsreforma. Vi vil halde medlemmane våre godt orientert om kva som skjer i denne prosessen, og det er naudsynt at vi kjem på bana i fora der ting skjer, både internt og eksternt, seier Støle.

Følgjande organisasjonar er med: Tekna (hovedavtalepartner), Siviløkonomene, Samfunnsøkonomenes fagforening, Samfunnsviterne, Norges juristforbund, Naturviterne og Arkitektenes fagforbund. I tillegg er Vegadministrativ Landsforening representert i styret.



Akademikarane samlar seg: Framme frå venstre: Leiar Alf Støle (Naturviterne), Christian Roti (Siviløkonomene), nestleiar Morten Ask, (Tekna). Bak frå venstre: Cornelia Schröder Midtlyng (Arkitektenes fagforbund), Henning Fykerud Vegadministrasjonens Landsforening, Henrik Vold (Samfunnsøkonomenes), Hans-Petter Hoseth (Samfunnsviterne), Unni Augland Eik (Norges juristforbund)

## PERSONAL



## Tilbake i etaten

– Eva Solvi (bildet) har fått ei viktig stilling i eit prosjekt som er ein viktig reiskap i arbeidet med omlegging til ein grønarare og meir miljøvenleg transportsektor, seier samferdselsminister Liv Signe Navarsete i samband med at Eva Solvi er tilsett som prosjektkoordinatør og leiar for Transnova.

Det nye prosjektet, som vert administrert av Statens vegvesen, skal utvikle og fremje meir miljøvenleg transport i Noreg. Prosjektet høyrer inn under Teknologivdelinga i Vegdirektoratet, og er lagt til Teknologivdelinga sitt kontor i Trondheim.

Eva Solvi kjem frå stillinga som samfunnsdirektør i Bærum kommune, men har tidlegare vore trafikkdirektør i Vegdirektoratet.

Stortinget løyvde i fjor haust 50 millionar kroner over statsbudsjettet for 2009 til oppretting av prosjektet Transnova. Som ein del av

tiltaksplan frå regjeringa er det foreslått 50 millionar kroner til utbygging av ladestasjonar for elbilar. I framlegget er det lagt til grunn at Transnova skal administrere stønadsordninga for utbygging av ladestasjonar. (Foto: Henriette Erken Busterud)

# En god skole

**Tunnelskolen er godt mottatt etter de to første samlingene. Ikke minst den tverrfaglige miksen blant elevene faller i smak.**

Geir Brekke

Statens vegvesen har sjøssatt prosjektet "Moderne vegtunneler" etter Agendarapporten og Bransjerapporten, som etterfulgte nedfall av stein fra en velkjent tunnel i Vestfold jula 2006.

En viktig del av prosjektet er etablering av tunnelskolen.

## Hele landet

30 elever fra hele landet har nå lagt bak seg samlinger i Asker og Bergen og skal samles i Bodø i mars og til sluttsamling i april i Trondheim.

– Vi har elever fra 26 til 62 år, og åtte kvinner. Deltakerne kommer fra planlegging, byggherre, elektro-faget, drift og geologi, sier prosjektleder Ruth G. Haug.

Tilbudet gjelder for ansatte og ledere i etaten, og det er et hovedmål for opplegget at det skal ha deltakere på tvers av tradisjonelle faggrensene i etaten.

– Vi har mer å hente på samordning mellom planlegging, bygging og drift av tunnel, så dette opplegget er viktig, sier Roger Gjeldnes fra Trondheim, en av de tretti elevene ved tunnelskolen. Han har vært ansatt i Statens vegvesen siden 2002, og jobber ved prosjektet Nordre avlastningsveg i hjembyen, som skal åpnes våren eller sommeren 2010. Anlegget omfatter blant annet den høytrafikkerte Marienborgtunnelen.

– Total lengde på hovedtunnelen blir i overkant av 1800 meter, sier

han. I tillegg blir dette en av de første tunnelene i landet med egen rømmingstunnel.

## Harstad og Oslo

– Det er positivt at vi får anledning til å treffe tunnelkolleger fra andre deler av landet, sier Pål-Eirik Pedersen, som begynte i etaten i 2006. Han er byggeleder ved distriktskontoret for Midtre Hålogaland i Harstad og har for tiden ansvar for et rassikringsprosjekt på fv. 15, med en tunnel på 1700 meter.

Corinne Chiodini i Region øst har 13 års erfaring fra Statens vegvesen. Sammenlignet med andre opplegg hun har vært med på synes hun tunnelskolen har et ganske intens og veldig gjennomtenkt program. Corinne er sikkerhetskontrollør for tunneler. Hun jobber med sikkerhetsgodkjenning og rådgivning i alle faser av en tunnels liv, fra kommunedelplan til rehabilitering. Neste tunnelåpning i Region øst vil være Brenna- og Skuitunnelen på E16 ved Sandvika.

## Vestfold

Hver samling har hovedfokus på hvert av fire hovedområder, drift og vedlikehold, planprosess, byggeprosess og ledelse og organisering. Det hentes inn lærere fra etaten på de aktuelle fagområdene, men også eksterne innledere.

I Bergen fikk elevene blant annet en levende skildring av kommunedelplanarbeidet med nye E18 Bommestad-Sky i Vestfold. Ikke minst stadig økende tunnellengde har preget denne prosessen, som ennå ikke er i mål, fire år etter at planarbeidet startet.

**Fornøyde elever:** Pål-Eirik Pedersen (t.v.), Harstad, Corinne Chiodini, Oslo og Roger Gjeldnes, Trondheim trives på tunnelskole i Bergen. (Foto: Geir Brekke)



# TETT PÅ

**NAVN:** Tore Braaten ■ **ALDER:** 61 ■ **STILLING:** Seksjonssjef ■ **BOSTED:** Lier  
 ■ **SIVILSTATUS:** Gift, to voksne døtre ■ **AKTUELL SOM:** Jobbet med rekruttering og lærlinger i etaten

## Livets skole

**Tore Braaten har gått livets skole i Statens vegvesen. Fra praktikant i 1966 og sommerjobber i Drammen som NTH-student til fast ansettelse 1. mai 1973. Siden da har han fått anledning til å prøve det meste.**

Kjell Wold

Seksjonslederen på byggherre ved Nedre Buskerud distrikt lærte av egen erfaring hva det vil si å være nybegynner, og har siden hatt et bankende hjerte for utdanning og rekruttering.

– Fra barnsben av hadde jeg alltid hatt lyst til noe med bygging. Med en god artium og realfag søkte jeg og fikk plass på NTNU i 1967. Men Forsvaret huket tak i meg slik at jeg ble student først høsten etter, forteller Braaten. 1. mai 1973 dimitterte han som sivilingeniør i Trondheim med særkurs i vegplanlegging, trafikkteknikk og vegteknologi, samt hovedplan for en del av E134 som hovedoppgave, selvsagt med støtte fra Statens vegvesen.

### Pilot

Så ivrig var den unge liungen under studietiden med sommerjobber og julejobber i Statens vegvesen, at da han ble fast ansatt hadde han allerede 19 måneders ansiennitet i etaten. Og han rakk til og med tre måneders praksis hos Fylkesmannen i Telemark før han ble fast vegvesenmann som 25-åring.

– Jeg begynte som vegplanlegger og fortsatte på anleggsavdelingen. Nysgjerrigheten på nye ting gjorde at jeg ble dratt med veldig tidlig da dataalderen gjorde sitt inntog på 1970-tallet. Buskerud ble pilotfylke for installasjon av lokale datamaskiner i 1981 og jeg ble lokal prosjektansvarlig, fram til vi fikk de første it-avdelingene, sier han.

### Ny organisasjon

Da det ble behov for en midlertidig leder for anleggsavdelingen fortsatte hans omskiftelige vegvesenliv. Der ble han fungerende anleggssjef i seks år fram til den første store omorganiseringen i 1995. Så fulgte begivenhetsrike år som produksjonssjef fram til ny organisasjon i 2003.

– Da valgte jeg ikke å bli med over til Mesta, men slo til på stillingen som seksjonsleder for byggherre her i Drammen. Det har jeg ikke angret på. Men årene på Produksjon og arbeidet fram mot ny etat har vært den beste voksenopplæringen jeg har vært med på. Da lærte vi å kjøre gode prosesser og være effektive i praksis. Jeg er ikke sikker på at vi har tatt med oss alt dette det fram til i dag. Sier Tore Braaten.

### Rekruttering

– Erfaringen fra min egen tid som praktikant og sommervikar i Statens vegvesen har vært veldig nyttig i det rekrutteringsarbeidet jeg har deltatt

i. Befalsutdannelsen som rekruttrinstruktor fra Forsvaret var også en nyttig og god ballast med inn i Vegvesenet. Perioden i Produksjon viste også betydningen av legge til rette for lærlinger, sier Braaten. Han har også bidratt med internasjonal studentutveksling og styrking av bygg og miljøfaget ved NTNU gjennom bransjesamarbeidet Næringslivsringen, der han var sentral i "Sommerjobbprosjektet". Han var også en kort periode vara i det sentrale opplæringsrådet for bygg, anleggs- og bergverksfag og har bidratt til revisjon av fagopplæringsplanene.

### Kan bli bedre

Braaten har vært en lojal, trofast og entusiastisk vegvesenmedarbeider i alle år. Likevel har han aldri vært redd for å si sin mening. Til dagens viktige arbeid for rekruttering og utdanning har han også klare meldinger til sine ledere:

– Etatens ledere bør engasjere seg enda mer i rekrutteringsarbeidet og være mer synlige ute der slikt arbeid foregår. Det gjelder både ledere ved hovedbølet på Brynseng og ledere på regionnivå. I forhold til mange andre bedrifter har vi ikke vært dyktige nok til å vise oss fram når studenttogene går fra plattformen, sier han. Også innen HMS-området, krisehåndtering og beredskap kan og bør det nye Statens vegvesen bli bedre. Det arbeidet er viktig for vårt omdømme, ikke minst blant ungdom, mener han.

### FIRE KJAPPE

#### Hvorfor forulykker så mange som i trafikken?

– Fyll, fart og manglende bilbeltebruk. Skal vi nå nullvisjonen må jobbe enda mer med holdninger blant de som søker spenning på vegen.

#### Hvordan bør SVV bli bedre på publikumsservice?

– Ta kundene på alvor – enten de står foran en skranke eller på vegen. Mange har forventninger til oss – for mange blir skuffet.

#### Hva ville du gjøre som vegdirektør for en dag?

– Starte arbeidet med rasjonelle støttesystemer, rydde i funksjonskrav og avvikle dobbelrutiner.

#### Hvis du var samferdselsminister for en dag?

– Bidra til å redusere gapet mellom hva vi kan levere i forhold til publikums forventninger.



## LØSGRUS

## HVEM HVA HVOR?

Opplysninger kan sendes til fotograf Ole A. Flatmark. ole-arvid.flatmark@vegvesen.no telefon 61 28 52 67, eller postadresse: Norsk vegmuseum, Hunderfossen 757, 2625 Fåberg.



Både bildet i utgave 1 og 2 ser ut til å ha vært noen harde nøtter å knekke. Ingen har foreløpig kunnet gi informasjon om innholdet på de to bildene.



## HVA SKJER?

## 3. MARS/ÅRDAL

■ Opning av rv. 53 nye Naustbukttunnelen

## 4. - 6. MARS/BERGEN

■ Stein i vei-konferansen

## 10. - 12. MARS/TØNSBERG

■ ATK-konferansen

## 9. - 11. MARS/TRONDHEIM

■ ITS-konferansen (10. og 11. mars) og pre-konferanse om Statens vegvesen-prosjektet ITS på veg mot 2020 (9. mars)

## 17. MARS/FUSA

■ Samferdsleminister Liv Signe Navarsete oppnar rv. 48 Helland-Havsgårdsdalen

## 20. MARS/HELE LANDET

■ Betalingsfrist årsavgift eller frist for vraking for å unngå årsavgift

## 31. MARS-1. APRIL/ OSLO

■ Informasjonsdag og internasjonal workshop i regi av FoU-prosjektet Klima og transport: Road Owners Adapting to Climate Change

## 1. APRIL/ HELE LANDET

■ Frist for å bestille time for godkjenning av LPG-ombygd kjøretøy etter gammelt regelverk.

## 20. - 21. APRIL/BERGEN

■ STRAKS-konferanse

## 7-10. MAI/GARDERMOEN

■ Transportmessa

Vet du om noe som skal skje?

Send e-post til [vegenogvi@vegvesen.no](mailto:vegenogvi@vegvesen.no)

## LØST OG FAST

## Advarsel

Jan Ivar Moen ved tilsynsenheten i Region midt har vært en tur i USA og kjørte Route 66 på motorsykkel (Gold Wing) sist høst. Der tok han masse bilder, og blant disse et bilde som ble tatt i Illinois av et vegskilt som var oppsatt langs vegen der det var vegarbeid.

– Så det var best å passe på at man ikke kjørte på noen vegarbeidere. I Texas var det tilsvarende skilt, men litt mer moderat. Der var det i tillegg til 10.000 dollar i bot, inndraging av førerkort, forteller Moen, som hadde en fantastisk tur, hvor ca 4 200 km av det amerikanske vegnettet ble studert. Og det er nok ikke bare i Norge at det er behov for fornyelse av vegdekket. (Foto: Jan Ivar Moen)



## Helt vilt

Også Statens vegvesen er rammet av den moderne varianten av engelsk syke, der sammensatte ord blir delt opp i enkeltord. Dermed gikk det relativt vilt for seg da etaten forleden arrangerte et seminar om viltulykker i Vegdirektoratet: (Foto: Anne Marit Øksenvåg Johansen)



## Ny skilting

Fanget opp denne kombinasjonen på fergekaia på Utne. Dette er kanskje en ide til nytt skilt for å fortelle at nå møter vi snart på ei kirke, skriver Kåre Haugaas fra Tvedestrand i en mail til Løst og Fast-redaksjonen.

## Her om dagen

Store mengder snø på biltak ute i trafikken som her kan være en potensiell ulykkesfaktor. Ikke alle bilister tenker på at de kjører rundt med farlig last på taket. (Foto: Kjell Wold)



## UNORMALER

99

## Skiltvelde

Bilturister som kommer til Bergen vil møte dette skiltet, blant annet i en kommunal gate på Landås. Lurer de på hva slags forbud det er snakk om, er det ikke lett å gi et svar.

Den unormale jury har vært på befaring og kommet frem til at skiltet ikke betyr noe som helst. Det er nemlig snakk om en installasjon laget av kunstneren Turid Urdal i en serie betegnet "Skiltvelde", men er en skiltunormal i den forstand at det ikke er tillatt å sette opp skilt som minner om og dermed kan forveksles med offentlige trafikkskilt.

At skiltet ikke betyr noe som helst er juryens påstand. Kunstneren selv mener noe annet og vi siterer fra hennes hjemmeside:

"Turid Urdal har laget en rekke trafikkskilt av en underlig, fargerik og høyst estetisk karakter. Hun har valgt å gå i dialog med begrepet allmenning ved å sette opp standard skiltmoduler, der selve tegnkoden er tatt vekk og erstattet med klare, geometriske fargeflater, ved inngangen til flere av byens gåsoner."

– Skiltene er i hvert fall et friskt pust i parkeringsjungelen i området, påpeker fotograf Tore Braaten.



VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

## Egen miljøavdeling?

Lederne i Vegdirektoratet tar nå selvkritikk for etatens manglende miljøprofil. De er lei av at folk oppfatter Vegvesenet som en ren vegbyggeretat. Målet er å

styrke kompetansen i spørsmål om miljø og kollektivtrafikk. En omorganisering av Vegdirektoratet kan bli resultatet av de utredninger som nå foregår.