

Vegen og vi

NR. 06 / 30. JUNI / 2011
PORTO BETALT / PORT PAYÉ
NORGE / NOREG

RETURADRESSE:
STATENS VEGVESEN
POSTBOKS 8142 DEP
0033 OSLO



Statens vegvesen



7–9 timer kortare

Norsk spisskompetanse på bru- og offshoretologi kan kutte reisetida på E39 på Vestlandet med mellom 7 og 9 timer. Målet er å erstatte alle ferjene på riksvegen med framtidens bruer for å krysse opptil 1000 meter djupe vestlandsfjorlar.

Side 18–21

SIDE
04 **SIKKERHET:**
Det skal byggs mer midtrekkverk i Norge de neste årene.

SIDE
08 **ARKITEKTUR:**
Klarere retningslinjer for arkitektkonkurranser kommer.

SIDE
10 **MILJØ:**
Asfaltbransjen skal bli bedre på miljøtiltak.

SIDE
24 **BILFERIE:**
Her kan du legge bilferien din i Norge i sommer

Pluss!

Tunnel stengt til 2012 // Rassikring i Møre og Romsdal // Trollsk minnesmerke // Samarbeid på tvers // Vegåpning Minnesund // Jobber i Danmark // Vel blåst i Færder'n // Stod støtt i flommen // Quiz

Intro



MINDRE KORK I KORKETREKKEREN

Fra høsten av blir det mindre kork i Korketrekkeren på Åmot i Modum. På veg til Blaafarveværket eller Sigdal har du kanskje vært en av dem som har merket korken i Korketrekkeren fra 1925. Nå blir trafikkforholdene bedre. Til høsten skal fylkeskommunen sette opp lysregulering på fv. 287. (Foto: Kjell Wold)

LEDER:



mil etter mil

Da hurtigruteskipet MS Nordnorge la til kai i Kirkenes forrige onsdag formiddag etter fem og et halvt døgn triumfferd oppover kysten fra Bergen, spurte Aftenposten med fete typer: Hva blir det neste?

Vegen og vi sitt svar er enkelt: E6 fra Kirkenes til Svinesund med bil mil etter mil på direkten døgnet rundt. Den godt over 2000 kilometer lange bilturen Norge på langs, som tilsvarer en biltur nesten tvers gjennom Europa, ville egnet seg glimrende for laiv-teve, eller nonstop direktesending som det heter på godt norsk. Ideen er alt lansert av enkelte medier, men de vil se turen fra føreriset i en stor trailer. Det tror ikke vi er den beste ideen. Heller bør en slik tur filmes fra bilvinduet på en stor personbil eller minibuss.

Riktignok sitter du høyt og ser godt framover i en tungbil, men til sidene og bakover ser du lite. Dessuten, og det er kanskje det beste argumentet mot en tungbil, på en maratontur må det naturlig nok legges inn mange impulsive stopp underveis sammen med obligatoriske, hvile-, spise- og tissepauser. Det passer et 15-20 meter langt kjøretøy mye dårligere. En mindre bil, minibuss eller bobil for den saks skyld kan stoppe nesten over alt.

Fra mine bilturer rundt i Norge husker jeg det som noe av sjarmen, nemlig å kunne stoppe litt her og der etter innfallsmetoden når du så noe pent eller interessant. Det er atskillig verre med stor lastebil.

Nå ser det dessverre ikke ut til at NRK 2 har dette på sine kjøreplaner i hvert fall de nærmeste par årene. Det mest håndfaste jeg har klart å registrere i mediene er at en tur med MS Victoria opp Telemarkskanalen fra Skien til Dalen kan være ett av de nye på direkten prosjektene som NRK 2 lukter på.

Hvis det er tilfellet vil det også være noe jeg gleder meg veldig til. Men uansett hva NRK2 nå velger som neste stuntoppgave: Tipset vårt om E6 hele vegen nord sør står ved lag, og tipset er helt gratis. Og hvis ikke NRK2 tenner på tanken, kan det hende at Vegen og vi kommer dem i forkjøpet. Vi har nemlig i lengre tid siklet på nettopp denne maratonturen. Så se opp, Hans Tore Bjerkaas! Her kommer vi, Vegen og vi.

I mellomtiden kan du i denne utgaven kose deg med flere spennende reportasjer med tips om hyggelige og opplevelserike bilferiemuligheter i Norge i sommer. Og mye mye annet.

God lesning og god sommer!



Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



TRYKT OG GODT

ANDØYPOSTEN: Fornøyd med farten

Politiet i Andøy var veldig tilfreds etter to fartskontroller nå i juni. Kontrollene på Åse og Dverberg ga ingen fartsøvertredelser. Politibetjent Frode Monrad var tilfreds, men lover at politiet vil fortsette med kontroller utover hele sommeren.

NAMDALSAVISA: Vrak bilen nå!

Det er mye å spare på å vrake din gamle bil før 1. juli, skriver avisa i en melding fra Avisenes Nyhetsbyrå (ANB). Vraker en bilen før 1. juli betaler man bare halv årsavgift. Du sparer 1420 kroner og i tillegg vrakpanten på 1500 kroner. I fjor ble over 102 500 biler vraket.



FOTO ROBIN KIRKHORN

Vegvesenet skal bli enda bedre på bremsekontroller.

Første stasjon for klimanøytral biogass åpnet.

Flomskadet bru ble erstattet på 1-2-3.



► **VEGBILDET:**

Nestunnelen på E16 i Hole i Buskerud

Den 1276 meter lange Nestunnelen ble stengt i mars i år på grunn av nedfall av betong. Nå skal tunnelen rehabiliteres for over 100 millioner kroner, en jobb som vil ta halvannet år minst. I dag er omkjøringsvegen nesten en mil lang, til høsten blir den kortere.

Likevel må denne delen av hovedvegen mellom Oslo og Bergen mellom Sollihøgda og Sundvollen være stengt til langt ut i 2012. Men da blir også Nestunnelen strøket av verstinglista. (Foto: Kjell Wold)

FIRDAPOSTEN: Lite gul stripe att

– Når Bremanger 2 er ferdig vil det vere berre seks kilometer veg å utbetre fram til ferjeleiet på Oldeide. Bremanger 2 gir oss veg med gul stripe frå Sjørdalen ved Svelgen til Hunskaar, skriv avisa i ein leiar.

AGDER: Bakstreversk veitredning

– Statsråd Kleppas overlevering av den såkalte konseptvalgutredningen for E39 fra Søgne ved Kristiansand til Ålgård og Stavanger i Rogaland har preg av en bakstreversk vegutredning, meiner avisa fra Flekkefjord. Å planlegge bare fire felt fra Søgne til Vigeland og resten med to og tre felt i et av landets mest næringstunge områder er ubegripelig, meiner de.

GUDBRANDSDØLEN DAGNINGEN: På villspor om E6

Pinseflommen i Gudbrandsdalen sperret E6 flere steder. Som følge av vannmasser og ras. Erfaringer fra storflommen i 1995 kom godt med. Akutte situasjoner er det vanskelig å forebygge. Det er fra enkelte hold skapt inntrykk av at planlagte og nye E6-traseer ville bli stengt på grunn av flom tilsvarende det vi nettopp har opplevd. Det er et galt inntrykk, skriver avisen i en leder.





NY SYKKELHEIS

Brubakken i Trondheim skal få ny sykkelheis. Heisen som ble åpnet for 18 år siden skal byttes ut med en nyere fransk modell. Arbeidet skal etter planen starte i sommer og avsluttes senhøsten 2011, slik at heisen skal være klar til bruk i 2012-sesongen. (Foto: Knut Opeide)

Foreslår mer midtrekkverk

Statens vegvesen foreslår å senke trafikkmengdekriteriet for midtrekkverk fra 8000 til 6000 biler per døgn, slik at det kan bygges livreddende midtrekkverk på langt flere veger enn i dag.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN



Dette går frem av en anbefaling til Samferdselsdepartementet, laget etter at departementet i februar ba Vegvesenet se nærmere på bruken av midtdelere. Bakgrunnen var ønsker om midtrekkverk på ulykkesutsatte veger med mindre trafikk enn det som i dag er krav. Et fysisk skille mellom

kjøreretningene har vist seg å fjerne de alvorligste møteulykkene.

MYE UGJORT. – Vi har mye ugjort når det gjelder midtrekkverk i Norge. Vi må ikke bare endre regelverket men også sørge for å få bygget mer midtrekkverk, sier Lars Erik Hauer, direktør for Veg- og transportavdelingen i Vegdirektoratet.

– Hvis vi fullfører bygging av midtrekkverk etter dagens regelverk, det vil si på veger med gjennomsnittstrafikk pr døgn

over 8000, vil vi redusere antallet drepte og varig skadde mennesker med 35-40 i året. Bygger vi midtdeler på alle veger med årsdøgntrafikk (ÅDT) over 6000, kan vi oppnå en ytterligere reduksjon på 15 hvert år. Setter vi grensen på 4000 kjøretøyer/døgn oppnår vi samme reduksjon en gang til, sier Hauer.

SJELDNERE ULYKKESTYPER. – Innslagspunktet for midtrekkverk ble valgt ut fra statistikk som viser en markert

ulykkesøkning ved trafikkmengder over 8000 kjøretøyer pr døgn, men det finnes ikke et skarpt skille. Skal vi komme videre i ulykkesforbedringen må vi jakte også på de ulykkene som skjer sjelden, sier Hauer.

Midtrekkverk på alle veger med mer enn 6000 kjøretøyer per døgn øker behovet for riksveginvesteringer med 5 milliarder kroner. Reduseres grensen til 4000 vil det koste ytterligere 8 mrd. kroner.

– Midtrekkverk handler ikke bare om penger og ulykker. Mer midtrekkverk får

► RASSIKRING:

Tekst og foto Anne Marit Øksenvåg Johansen

Første steg mot rassikker fv. 60 opna

– Ein milepæl for regionen, sa fylkesordførar Olav Bratland da han klypte snora på første byggesteg i rassikringa av vegen mellom Stranda og Hellesylt i Møre og Romsdal.

Prosjektleiar Oddbjørn Pladsen i Statens vegvesen kunne levere frå seg Streketunnelen og resten av byggesteg 1 til Møre og Romsdal fylkeskommune 15 millionar kroner under kostnadsoverslaget. Disse pengane er overført til neste byggesteg. Det er bygt 1,2 km ny tunnel. Han går inn i den eksisterande tunnelen, som er oppgradert til moderne

standard. I tillegg er det bygd 650 meter rasvollar og eit nytt kryss ned til Hellesylt. Første byggesteg har ein prislapp på 228 mill. kr. Vegen mellom Stranda og Hellesylt er svært rasutsatt. Arbeidet med andre byggesteg er allereie i gang, mens det tredje byggesteget fortsatt ikkje er finansiert. Andre byggesteg skal stå ferdig hausten 2013.

RASSIKKER TRANSPORTÅRE Ordførar Nils P. Støyva i Stryn, Strandaordførar Frank Sve, fylkesordførar Olav Bratland og ordførar i Hornindal Edvin Haugen feira første steg av ein rassikker transportåre i regionen saman med barn og unge i Hellesylt.



vil bygge 5 kilometer ny E6 i Svenningdalen i Grane kommune. Budene er på 43,1 til 68,7 millioner kroner. Vegen skal stå ferdig i juli 2013.

LENE MÜRER SLUTTER

Lene Mürer, leder av Statens vegvesens fylkesavdeling i Oslo, slutter i etaten etter å ha ledet Stor-Oslo/Oslo fylkesavdeling siden 2003. Hun skal nå gå over i en lederstilling i Skanska. Stillingen blir utlyst i august.



MIDTREKKVERK: Det kan bli mer midtrekkverk på norske veger enn de 600 kilometre som i dag har et fysisk skille mellom kjøretningene.



FAKTA

	Norge	Sverige
Trafikkdrepte 2010	210	270
Biler	2,8 mill.	4,8 mill.
Innbyggere	4,8 mill.	9,3 mill.
4-feltsveger	500 km	2000 km
Møtesfrie veger	600 km	4000 km

konsekvenser for arealressurser, myke trafikanter, miljøinngrep og behovet for lokalveger. Et innslagspunkt på 6000 er en rimelig avveining mellom mange hensyn, mener Hauer.

LENGRE STREKNINGER. I forslaget går Statens vegvesen inn for at vegstandard skal være mer ensartet over lengre strekninger, og ikke like avhengig av trafikkmengde som i dag. Vegdirektoratet går også inn for å kunne

bruke midtrekkverk som trafikksikkerhetstiltak på ulykkesbefengte veger med bredde ned til 10 meter.

Departementet ba også om en ny vurdering om alternative rekkverkstyper. Statens vegvesen anbefaler nå at Norge tar inn igjen wirekkverk som alternativ. Disse er billigere å bygge men krever noe mer vedlikehold, men krever lite plass og gir mulighet til å skille kjøretningene på smale veger hvor det ellers ikke er mulig å få til et fysisk skille. ■

HORTEN-MOSS:

Tekst og foto Håkon Aurlien

Oslofjordtrøbbel

– Det er blitt en krevende situasjon for mange, og det finnes ikke enkle løsninger, sier Vegvesenets fylkesdirektør Turid Stubø Johnsen i Østfold (bildet). En av de tre store Bastø-fergene mellom Moss og Horten ble satt ut av drift etter et uhell tirsdag. Forbindelsen har betydelig økt pågang fordi Oslofjordtunnelen er stengt etter en tunnelbrann sist uke, og det ga straks store køer på begge sider av det som allerede var landets travleste fergesamband.

Trafikanter mellom øst og vest kan kjøre om Oslo, men også der er det kapasitetsproblemer fordi vegnettet må overta trafikanter fra jernbanen.

Uhellet skjedde da Bastø 2 traff fergeledden i Horten med stor kraft, heldigvis ble ikke lemmen skadet.



Bedre bremsekontroll

Statens vegvesens kontrollvirksomhet er et viktig bidrag til trafikksikkerheten, og Vegvesenet ser stadig etter forbedringsmuligheter.

TEKST MARTE SPETS FOTO KJELL WOLD

Imedia har det i det siste kommet fram kritikk mot kontrollene av tunge kjøretøy, der testing av bremses har vært i sentrum.

– Vi vet at tunge kjøretøy tidvis har fått ulike resultater på kontroller. Dette kan vi ikke være bekjent av, og vi bruker mye ressurser på å finne ut hvorfor det er slik, sier avdelingsdirektør Sonja Lindqvist.

– Til nå viser resultatene, både nasjonalt og i et nordisk samarbeid, at dersom utstyret brukes riktig, kalibreres riktig og vedlikeholdes som det skal, er feilmarginen på 5 prosent. Dette mener vi er mer enn akseptabelt.

RULLEBREMSEPRØVER GIR SVAR-

ENE. Det er et EU-direktiv som pålegger Statens vegvesen og kontrollorganene å bruke såkalte rullebremseprøver for å kontrollere tunge kjøretøy – altså testutstyr der vogntoget står stille i en kontrollhall, og bremsene testes ved at hjulene drives rundt på rullebremsetesteren.

– Rullebremseprøver er den eneste metoden som gir godt svar på alle viktige kontrollpunkter, sier Lindqvist. Metoden benyttes i store deler av EU, og kravene i et EU-direktiv som innføres neste år kan bare tilfredsstilles gjennom å bruke rullebremses.

TESTING I FART INGEN LØSNING.

En annen metode å teste bremses på, som har vært oppe i media i det siste, er såkalt retardasjonsmåling – altså testutstyr der vogntogets bremses testes når det er i fart.

– Slik måling forutsetter at kjøretøyet er fullastet, og strekningen er nærmere 100 meter flat veg med tilstrekkelig godt veggrep og uten trafikk. Resultatene blir ikke tilfredsstillende dersom ikke dette er på plass, fortsetter Lindqvist. I tillegg gir ikke

retardasjonsmålinger svar på flere viktige kontrollpunkter, for eksempel måling av hver aksels bremsevirkning, skjevhet i bremsevirkning mellom hjul på samme aksel, og pulsering.

IKKE BARE I NORGE. Problemet er velkjent også for andre lands myndigheter. De nordiske landene er enige om at det ikke er selve rullebremseprøveren som er problemet, men at det er faktorer som kunnskap hos kontrollør, vedlikehold og kalibrering av utstyret som har vesentlig innflytelse på kontrollresultatet.

TILTAK FRA STATENS VEGVESEN.

Statens vegvesen holder for tiden på å utvikle bremsekontrollen for tunge kjøretøy. Her står blant annet opplæring i sentrum, for å sikre at utstyret blir brukt riktig, og transportbransjen vil bli invitert til et samarbeid.

– Vi har også utviklet et nytt system, som ved hjelp av varmesøkende kamera kan avsløre problemer med bremsene til et tungt kjøretøy, avslutter Lindqvist. ■

Rullebremseprøver er den eneste metoden som gir godt svar på alle viktige kontrollpunkter, sier Lindqvist.



SOLBERGTÅRNET RASTEPLASS

ved E6 i Sarpsborg er tildelt Østfold arkitektforenings pris for fremragende arkitektur. Kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen har sammen med arkitekter og landskapsarkitekter klart å samle kreftene om et vakkert anlegg av svært høy kvalitet, heter det i jurybegrunnelsen.

Fyller nullutslippsdrivst



FAKTA

Fossile drivstoff (som kommer fra dyre- og planterester millioner av år tilbake) er regnet som klimafiendtlig fordi forbrenningen øker mengden CO₂ i atmosfæren. Også naturgass og propan er fossile drivstoffer. De fossile drivstoffene kan erstattes av drivstoffer uten netto tilførsel av CO₂ til atmosfæren. Biodiesel kan lages fra rapsolje, fiskeolje eller cellulose, som binder like mye CO₂ ved vekst som frigjøres etterpå. Bensin kan erstattes av etanol som lages fra mais, korn, sukkerplanter eller cellulose, eller av biogass som er råtnegass fra nedbryting av organiske stoffer.

MILJØ:

Miljøtiltak i Andelva

27 år etter at en vegfylling ble bygget over Andelva i Eidsvold i Akershus, blir det meste av fyllingen gravd opp igjen.

Hensikten er å bedre forholdene for fugle- og fiskelivet i elva.

– Fjerningen av fyllingen er miljøtiltak og ble tatt inn tidlig ved planleggingen av den nye E6, sier brubyggeleder Hans Inge Kristiansen. Den nye brua tas i bruk 1. november. Da vil det meste av den gamle fyllingen også være tatt bort.

PREMISS. Da E6 ble lagt utenom Eidsvold i 1984, ble det lagt på en steinfylling over Andelva mellom Hurdalsjøen og Vorma. Vollen ble brutt av en 50 meter lang bru slik at båter og fisk kunne komme forbi. Det ble også bygget en rasteplass og Andelva ble et populært sted. Da det ble bestemt å bygge ut E6 til fire-felt, kom det ønske fra miljøvernhold om utvidelse av vannåpningen.

– Det har siden ligget som en klar premiss, sier Hans Inge Kristiansen. Fundamenteringen av den nye brua

er blitt forsinket på grunn av stor stein i elvebunnen etter byggingen i 1984. I disse dager er brudekket under støping.

Den nye Andelva bru er egentlig to bruer etter hverandre men trafikkantene vil oppleve den som en 170 meter lang sammenhengende bru. Den ligger der den gamle lå, derfor har E6-trafikken i byggeperioden gått på en midlertidig reservebru ut i fra to steinfyllinger som også skal graves opp igjen.

– Vi har mye stein å krave bort før vi er ferdig, sier Kristiansen. Nord for brua skal

det igjen bli et enkelt rasteplassanlegg, men på sørsiden bygges et stort anlegg med plass til 120 besøkende.

STEINSFJORDEN PÅ VENT. Fjerning av gamle steinfyllinger har vært tema mange steder i landet. Mest kjent er den 200 år gamle steinfyllingen over Steinsfjorden i Buskerud der E16 går i dag.

Dårlig vannkvalitet i fjorden var utgangspunkt for en tiltaksplan der fjerning av steinfyllingen var et av flere tiltak. I siste NTP er prosjektet falt bort.

firmar kjemper om jobben med bruvedlikehold i Buskerud for perioden 2011–2013. Tilbudene varierer fra 20,4 til 25,4 millioner kroner.

MILJØTILTAK PÅ FYLKESVEGER

Fem bud er gitt på miljøtiltak på fylkesveger i Vestfold. Fylkesveg 540 Barkåker, fylkesveg 650 Pauli–Gulli og fylkesveg 19 Baksjul–Knutstad. Budene er på 32,1 til 40,5 millioner kroner.



stoff

Pengestøtte fra Statens vegvesen fikk i gang en fabrikk for produksjon av klimanøytral biogass.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Nå er landets første rene biogassfyllestasjon åpnet ved Fredrikstadbrua. Jonas Hansen i teknisk drift i Fredrikstad kjører klimanøytral. I noen år har biogass årlig erstattet diesel ved 550.000 kilometer busstransport rundt byen. Etter åpningen av den nye fyllestasjonen nå i juni er det fritt frem for folk flest. Det de trenger er en bil som i tillegg til bensin kan fylle naturgass, også betegnet CNG.

STORT POTENSIALE. –Biogass er det ukjente drivstoffet i Norge, men har et veldig stort potensiale og er høyaktuelt for transportsektoren, sier assisterende direktør Knut Lileng ved Fredrikstads avløpsrensaneanlegg (Frevar).

Gassen er snakk om nesten ren metan, et naturlig sluttprodukt etter rensingen av kloakkvann.

Tidligere gikk denne gassen rett til himmels. Fordi metan er en 20 ganger så sterk klimapåvirker som karbondioksyd (CO₂) måtte man i Fredrikstad, som ved andre rensaneanlegg, samle opp gassen og brenne denne i flammertårn.

KLIMANØYTRAL. Så kom tanken om å utnytte energien bedre. Statens vegvesen ga prosjektstøtte og Frevar bygde sammen med Borg Buss AS en fabrikk der gassen i stedet blir anrikt, rensert, tørket, komprimert og lagret på gassflasker. Dermed er det klar for å brukes som drivstoff. I og med at gassen ellers ville gått til spille, er den klimanøytral i bruk.

Knut Lileng har vært en engasjert pådriver for biogassprosjektet. Når drivstoffet nå er lett tilgjengelig regner han med betydelig økt interesse fra både næringsliv og private.

– Tilgjengelighet og bruk henger sammen. Vi bygger nå opp produksjonskapasiteten og kan erstatte mye kjøring som i dag skjer med fossilt drivstoff, sier Lileng.

HALV PRIS. For brukerne er drivstoffprisen pr kilometer omtrent det halve i forhold til bensin, men bilene er noe dyrere fordi de har både gasstank og bensintank.

De seks bybussene som nå går i Nedre Glommaområdet kostet hver ca en halv million kroner mer enn ordinære busser. Men regnestykket går opp over tid på grunn av de reduserte drivstoffutgiftene.

Knut Lileng mener biogasskjøring bør ha reduserte kjøretøyavgifter på linje med elbiler og hydrogenbiler.

– I og med at dette er snakk om et faktisk nullutslipp-drivstoff, bør biogassbiler få en stimulans de også, sier han. ■

BIOGASS: Jonas Hansen i teknisk drift i Fredrikstad kjører klimanøytral på biogass fra den nye fyllestasjonen ved Fredrikstadbrua.

DRONNINGEN PÅ ÅPNING



BRENNENDE STOL: Jerry Gorovoy fra Bourgeois' studio i New York, dronning Sonja og arkitekt Peter Zumthor ved kunstverket.

Trolsk minnesmerke

På Sankthansaften åpnet HM Dronning Sonja Steilneset minnested i Vardø – et minnesmerke over trolldomsprosessene i Finnmark.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO HEGE LYSHOLM

Aret 1653 føres Baarne Olsdatter for retten på Vardøhus anklaget for trolldomsutøvelse. I følge protokollene som er bevart har hun frivillig bekjent følgende: – at hun lærte trolldomskunst av avdøde Anne Syltevik, fikk kunsten inn gjennom et stykke brød, først prøvde trolldomskunsten på en hund, gav hunden mat, som hun hadde satt ondt i, og straks etter døde den.

TROLLDOM. Hun kastet trolldom over fogden da han var på tingreise i Syltevik, gav ham noe brennevin å drikke, som hun hadde ønsket Djevelen uti, straks etter ble han syk og døde, hun kastet trolldom over de hollandske skipene som gikk ned ved Slettnes året før, hun var sammen med en hel hop trollkvinne, som hun ikke kjente

HEKSEFORFØLGELSER. I likhet med 91 andre på 1600-tallet ble hun kjent skyldig i bruk av trolldom og dømt til ild og bål. Hekseforfølgelser begynte å spre seg i store deler av Europa ved slutten av 1500-tallet. Vardø er det stedet i Norge der flest ble dømt for trolldom og brent på bål. Det er bakgrunnen for at det ble lagd et minnested her, men tanken er også at dette skal minne om dagens overgrepsofre.

KUNSTVERKET. Kunstverket er gitt av den verdenskjente kunstneren Louise

Bourgeois, mens en av Europas mest anerkjente arkitekter, Peter Zumthor, er mannen bak bygningene. Statens vegvesen har iscenesatt det hele og trukket i trådene. Bourgeois' bidrag er en stol med gassflammer som speiles i syv ovale speil plassert i en sirkel rundt stolen.

MINNEPLAKET. Kunstverket er plassert i et bygg av glass og stål, utformet av Zumthor. Han har også tegnet det 125 meter lange bygget med ett lyssatt vindu og minneplakett for hvert av de 91 ofrene. Zumthor brukte bare et sekund på å bestemme seg da han fikk forespørselen. Han reiste til Finnmark, ble fasinert av landskapet, mørket og kulden.

NASJONAL TURISTVEG. Han så husene med lys i hvert vindu, og fikk ideen der og da – til et langt bygg med et vindu for hvert offer og et lys i hvert vindu. Rundt 65 millioner har Statens vegvesen brukt på minnesmerket, som er en av attraksjonene langs Nasjonal turistveg Varanger. En stor satsing på et lite sted, preget av fraflytting. Men håpet er at dette skal bidra til ny giv og liv.

– Vi trenger noe slik, dette blir spennende. Det er mye større enn jeg hadde forestilt meg. Og jeg tror noe som er så stort, med en så kjent kunstner, vil trekke turister, sier en drosjesjåfør entusiastisk. Med bilen full av utenlandske journalister. ■

Tekst og foto Håkon Aurlien



MYE STEIN: Byggeleder Hans Inge Kristiansen skal fjerne mye stein fra Andelva.



TUNNELSNARVEG

Tre firma vil bygge snarvegen rundt Nestunnelen i Hole, mens E16 er stengt vest for Sollihøgda. Hære og Isachsen er nærmest å få jobben med sine tilbud på drøye 16 millioner kroner. Det skal på fire-fem måneder bygges en 750 lang omkjøringsveg rundt tunnelen ved å bruke en gammel anleggsveg. (Foto: Kjell Wold)



FÅR KLARE REGLER: Statens vegvesen skal få klare regler for når de skal ha arkitektur- og designkonkurranse. Her er Hardangerbrua, som bygges uten en slik konkurranse.

► SAMARBEID:

Tekst Henriette Erken Busterud ILL. Kyrre Wedvik

Jernbaneverket + Statens vegvesen = sant

I Trondheim sitter seks ansatte fra Jernbaneverket sammen med folk fra Vegdirektoratets enhet der. Mer samarbeid skal gi en vinnvinn situasjon for begge parter.

– I dag er vi seks fra Jernbaneverket som sitter sammen med Vegvesenet. På sikt blir det 12–15. Sammen med to seksjoner i Oslo utgjør vi jernbanedirektørens kom-

petansesenter for teknologiske spørsmål, sier Ragnhild Wahl som er seksjonsleder for FoU.

– Fordelen er at vi kan samarbeide, lære av hverandre og utveksle kompetanse og erfaringer. Vi er i en bransje med mangel på fagfolk, og må utnytte de vi har til det beste for begge parter, påpeker Wahl.

Tore Hoven, som leder Vegvesenets senter for kompetanseutvikling i Trondheim, er også fornøyd med ordningen.

– Når vi jobber samme sted og spiser lunsj sammen utløser det nye mulighe-

ter. Det blir lettere å utnytte hverandres nettverk og kompetanse der vi har felles utfordringer. For eksempel er begge parter interesserte i at flere velger «våre» studieretninger på NTNU, og vi kan samarbeide om tiltak. Her kan Jernbaneverket dra nytte av det vi har gjort på dette området. Vi på vår side er for eksempel interessert i mye av det Jernbaneverket har gjort på prosjektstyring og ledelse. Samarbeidet er i startfasen, og vi skal se nærmere på områder der vi kan ha felles prosjekt, også innen FoU.



FAKTA:

03

bud er gitt på bygging av 1,5 kilometer midtrekkverk på E18 i Grimstad. Jobben gjøres fra juni 2011 til 2012. Budene er fra 32,7 til 44 millioner kroner.

PROSJEKTET OPPDØLSTRANDA

Åtte firma vil ha storprosjektet Oppdølstranda, en 7,5 kilometer tunnel på riksveg 70 mellom Sunndalsøra og Ålvundeid. Budene er på 530 til 699 millioner kroner.



ANSE ELLER IKKE?

Nå skal Statens vegvesen få klare retningslinjer for når de skal ha arkitekt- eller designkonkurranser.

TEKST HENRIETT ERKEN BUSTERUD FOTO GEIR BREKKE

Både Nordenga bru over Oslo S og Hardangerbrua gjorde eksterne konsulenter arge. Disse brukene ble nemlig bygd uten konkurranser, til tross for å være signalbygg.

– Vi skal nå få klare kriterier for når vi skal lyse ut konkurranser. Det må være helt klart både for oss og andre hvordan Statens vegvesen gjør det i slike saker, påpeker Astri Taklo i Vegdirektoratet

MANGE AKTUELLE. Taklo forklarer at prosjekt som skal ha konkurranse kan være på alt som inngår i et større transportnett til ei bru. Det kan være veganlegg med spesielle utfordringer eller store prosjekter/landemerker. Det kan også dreie seg om områder der en må gjøre større endringer for å få gode løsninger både for transporten, natur- og bomiljøet. Ny E18 gjennom Sandvika er et eksempel på dette.

NY ARKITEKTURSTRATEGI. I tråd med Regjeringens nye arkitekturpolitikk er Statens vegvesen i gang med å lage en egen strategi for økt fokus på arkitektur. Her vil det bli foreslått tiltak for å heve kvaliteten på veganleggene. Blant ideene her er å opprette et arkitekturråd med folk som har ulik kompetanse til å vurdere estetikk.

– Et slikt råd kan bistå når Statens vegvesen skal vurdere om det skal utlyses konkurranser. Det er veldig nyttig å ha noen til å se på ting utenfra – og som kan komme

tidlig inn i prosessen for å gi premisser. Men et arkitekturråd må ikke bli ekstra byråkrati, det skal gi merverdi. Et slikt råd løser heller ikke alt. Vi må også ha mange dyktige fagfolk i etaten som bidrar til å sikre at vi får ønsket kvalitet i prosjektene, understreker Taklo.

ERFARINGER FRA TURISTVEG-

ARBEID. Det meste av det Statens vegvesen bygger er i hverdagslandskaper. Nasjonale turistveger derimot, preges av nyskapende og spennende arkitektur i unik natur.

–For å oppnå høy arkitektonisk kvalitet har vi et arkitekturråd som består av en kunstner, arkitekt og landskapsarkitekt. Rådet er en svært viktig del av vår kvalitetssikring av planer i ulike faser fram til ferdig anlegg. Rådet vurderer hvordan det som bygges er i samspill med landskapet. De ser også på om det er god funksjon og robuste og varige løsninger som minsker behovet for vedlikehold. Rådet fungerer underveis i planleggingsprosessen som en faglig diskusjonspartner for prosjekteringsgruppa – og som en rådgiver for prosjektledelsen, forteller Grete Kongs- haug. Hun er strekningsansvarlig for to nasjonale turistveger

Folk fra alle regionene er med å utarbeide forslag til arkitekturstrategi og retningslinjer for når det skal være arkitektkonkurranser. Begge deler sendes ut på høring i høst. Strategien skal også presenteres på en konferanse i Oslo 15. september, i samarbeid med Jernbaneverket. ■



FV. 40 I LARVIK: I fjor startet test av ny vegoppmerking i Lågendalen. Forsøket følges til høsten opp med tilsvarende utprøving av gul vegoppmerking på samme strekning.

Utvider prøvelfelt for vegoppmerking

Dette prøvelfeltet for vegoppmerking på fv. 40 i Lågendalen i Larvik kommune som ble opprettet i fjor høst blir utvidet i år.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Vi ønsker å utvide prøvelfeltet for vegoppmerking vi etablerte i Larvik i fjor, forteller senioringeniør Bjørn Skaar i Statens vegvesen. I fjor høst ble en hel serie av hvite striper lagt ut på fylkesvegen for å utvikle materialtyper som har bedre friksjonsegenskaper. Hensikten var å utfordre produsenter av vegoppmerkingsmaterialer til å utvikle enda bedre produkter.

GLATTE GANGFELT. – Resultatene har så langt bidratt til å øke kunnskapen om denne spesielle problemstillingen, sier Skaar. Selv om det i dag blir stilt krav til friksjon for alle typer oppmerking er det en oppfatning at spesielt gangfeltene er glatte. Det påstås at dette forholdet spesielt inntreffer når vegbanen og oppmerkingen er kald og våt. I tillegg oppleves gangfeltene som særlig glatte når oppmerkingen er helt nylagt.

– Dette prøvelfeltet vil gi oss bedre svar på disse påstandene og hvilke løsninger som eventuelt kan løse problemet, sier Bjørn Skaar.

GUL OPPMERKING. Statens vegvesen vil i august utvide prøvelfeltet i Lågendalen ved å gjøre nye undersøkelser også med gule vegmerkingsmaterialer. Norge er nesten det eneste landet i Europa som fortsatt bruker gul farget vegoppmerking.

Lysteknisk er det mer komplisert å oppnå god synlighet, særlig i mørket på gule materialer enn hvite. De tekniske kravene til gul vegmerking har derfor til nå vært satt lavere for gule materialer enn hvite. Nå vil Statens vegvesen også utfordre bransjen til å utvikle materialer for bedre synlig gul oppmerking. I august skal det derfor legges ut en serie med gule linjer på den samme strekningen som følges opp med blant annet lystekniske målinger. ■

UTBYGGING:

Startetappe for ny E134 i Kongsberg

Forslaget til reguleringsplan for ny E134 gjennom Kongsberg legges nå ut til offentlig ettersyn. Målet er at vegen kan påbegynnes i 2013 og åpnes i 2016 eller 2017.

Prosjektet med ny 13 kilometer veg helt utenom Kongsberg sentrum er kostnadsberegnet til om lag 2,9 milliarder kroner.

Strekningen fra Damåsen i Øvre Eiker til Saggrenda vest for Sølvgruvene vil inneholde to lange og to kortere tunneler. Lågen blir krysset på bru mellom Gomsrud og Selliikdalen rett sør for Teknologipark-

en. Når vegen åpner vil Gomsrudvegen på østsiden av Lågen fra Tislegård til Myntbrua bli den nye innfartsvegen til Kongsberg sørfra.

Strekningen er en del av stamvegtruten mellom Drammen og Haugesund og en av de viktigste transportårene mellom Østlandet og Vestlandet. Dagens E134 gjennom sølvbyen har ikke tilfredsstillende standard, går gjennom bynære og tettbygde sentrumsområder og er en flaskehals. Den er også den mest ulykkesbelastede delen av E134 i Buskerud.



NY E134 I KONGSBERG Høringsfrist for reguleringsplanen er 15. september. Prosjektleder er Tom Hødal (t.h.) og byggeleder Nils Brandt i Statens vegvesen.

Aktuelt



FOTO: JORUN SÆTRE

NY SJEF – NY KONTRAKT

Den nye regionvegsjefen i sør Kjell Inge Davik signert i forrige uke den første av tre storkontrakter på E18 Gulli-Langåker i Vestfold. Direktør Håkon Tjomsland i NCC Constructions fikk jobben på strekningen Gulli-Holmene på vel 430 millioner kroner.



Bedre på asfaltemiljø

Asfaltbransjen ønsker å bli bedre på miljø. Energiforbruket er redusert og i sommer skal det gjøres ti forsøk med lavtemperaturasfalt der målet er å bedre arbeidsmiljøet for asfaltarbeiderne.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

INSTRUMENTERTE RAKER: Roar Telle er prosjektleder for forsøket med lavtemperaturasfalt. Sensorer i asfaltrakene måler hvor mye kraft asfaltarbeiderne må bruke for å jevne ut lavtemperaturasfalten.

VEGUTBYGGING:

Tekst Håkon Aurlien Arkivfoto Knut Opeide

E6 tilbake til Minnesund

8. juli blir E6-trafikken nord for Gardermoen lagt tilbake til Minnesund bru og dermed er det slutt på et drøyt års omkjøring og periodisk kø for å komme over sydenden av Mjøsa. Siden april 2010 har E6-trafikken gått ut over «gamlebrua» Langset bru (i bakgrunnen) mens Minnesund bru har vært under utbygging til fire felt. Lokalbefolkningen har vært tålmodige, det har også trafikanter og spesielt i den første tiden der det kun var seks meter vegbredde over brua. Etter en tid ble rekkverket flyttet ut 25 cm men tungtrafikken måtte fortsatt holde god avstand for ikke å overbelaste brua. For å takke lokalbefolkning for utvist tålmodighet, blir de først i juli invitert til pølsefest på anleggsriggen.



FAKTA: 05

firma vil ha byggejobben på første kontrakt på ny E18 Gulli-Langåker i Vestfold, parsellen Gulli-Holmene. Budene er på 430 til 577 millioner kroner.

TREKAMP I TRONDHEIM

Tre firma vil bygge om og utvide 1200 meter av E6 sør for Trondheim fra to til fire felt. Prosjektet omfatter også ramper, lokalveger, gang/sykkelveg og støyskjermer. Reinertsen har laveste bud på 200 millioner kroner, men de to andre tilbudene ligger på 222 og 236 millioner kroner.

GRØNT HARRAN-NES

Kommunestyret i Grong vedtok nylig planen som gir grønt lys for arbeidet med E6 Harran-Nes bru. Strekingen er 5,4 km lang. Arbeidet skal gi 2,2 km ny E6 og 220 meter ny bru over Namsen, miljøgate og 2 km gang/sykkelveg.



ANALYSE: Forsøkslegging ved Bodø (Foto: Dag Steinar Tønder)

Det første lavtemperaturdekket ble lagt av Oslo Vei i Høland i Akershus forrige uke, det andre av Nordsfalt på en 900 meter lang strekning av rv. 8 sør for Bodø. Denne uken legger Lemminkäinen lavtemperaturasfalt på en strekning mellom Horten sentrum og E18.

Prøvestrekningene er på ordinære asfaltstrekninger som i sommer skal legges av de store asfaltentreprenørene tilknyttet bransjeforeningen Foreningen for Asfalt og Veiservice (FAV). Statens vegvesen sørger for å kontrollere asfaltkvaliteten. Statens Arbeidsmiljøinstitutt måler luftkvaliteten bak utleggerne og belastningene på asfaltarbeiderne.

TILSETTINGER. Lavtemperaturteknologien innebærer at det brukes tilsetningsmidler i stedet for varme for å holde asfaltmassen myk slik at den kan legges ut og tilpasses underlaget.

Ved forsøkene måles luften asfaltarbeiderne puster inn. Samtidig brukes sensorer for å måle hvor mye kraft asfaltarbeiderne må bruke for å jevne ut asfalten.

– Det er ikke ønskelig å påføre dem større belastninger. Vi vet at muskel og skjelettskader er en viktig sykdomsårsak i bransjen, påpeker prosjektleder Roar Telle.

MILJØFOKUS. – Bedret arbeidsmiljø er et tema som har opptatt oss i mange år, sier Arne Aaberg i FAV.

En undersøkelse i regi av Verdens Helseorganisasjon har konkludert med at det ikke er noen påviselig sammenheng mellom asfaltarbeid og forekomster av lunge-

kreft. En økt forekomst av lungekreft som ble påvist i 2001 skyldtes to andre faktorer: tobakksrøyking og tidligere eksponering for tjære.

Men nå er Arbeidstilsynet i gang med en undersøkelse om forekomsten av kols i arbeidslivet, og har pekt ut asfaltbransjen som en av seks arbeidstakergrupper sammen med tunnelarbeidere, sveisere, bakere, bønder og smelteverksarbeidere.

VIL REDUSERE. – Det er enighet i bransjen om at vi ønsker å samarbeide om tiltak for å bedre arbeidsmiljøet for våre asfaltarbeidere, sier Aaberg.

En måte er å hindre avdamping. – Vanlig asfalt legges ved 140 til 180 grader. Vi vet nå at 15 grader lavere temperatur halverer røykutslippen. En 30 graders reduksjon vil redusere røykmengden til en fjerdedel. Målet vårt er å utvikle teknikker slik at vi kan legge asfalten ved 100-140 grader, sier Aaberg.

Det har også en annen miljøeffekt ved at mindre energi brukes til å varme opp asfaltmassen.

– Siden 2007 har asfaltbransjen i Norge redusert CO₂-utslippene ved asfaltproduksjon med 15 prosent, forteller han.

STANDARDKRAV. Han mener Statens vegvesen har en viktig oppgave i å stimulere til utvikling av løsninger.

– Skal en få alle i bransjen til å kunne til å ta i bruk lavtemperaturasfalt, er det viktig å få til en kommersialisering basert på endringsvilje både hos byggherre og entreprenør, samtidig som vi må dokumentere at en mer miljøfremmende leggemetode ikke forringer kvaliteten men fortsatt gir trafikantene et fullverdig resultat, sier Arne Aaberg. ■

BYGGMESSE:



MESSERIGG: Statens vegvesen deltar på årets Bygg Reis Deg-messe på Lillestrøm 19.-23. oktober 2011

Bygger veien mot framtida

Statens vegvesen pusser fjærene før høstens store evenement i byggenæringen. 19.-23. oktober inviterer etaten til et glimt inn i framtidens infrastruktur på den hundre kvadratmeter store standen på Bygg Reis Deg.

TEKST GISELLE JENSEN ILL. GRAFIKK KLAUS THRANE AS

Målgruppen er fagfolk fra egen etat og næringslivet, i tillegg til studenter. For Vegvesenet byr messa på en anledning til å vise at de har kompetansen til å løse framtidens utfordringer. Bygg Reis Deg-messa har lagt om kursen og satser nå tungt på det profesjonelle markedet for bygg- og anleggsvirksomhet. For første gang presenteres hele verdikjeden under ett, fra kjøper til rådgiver, leverandør og utfører. Den som inviteres på fagdage, kan velge fra en bred vifte av seminarer, 8-10 av dem i Vegvesenets regi. Temaene blir arkitektur, universell utforming, drift og vedlikehold, moderne vegtunneler, moderne prosjektstyring, framtidssvisjonen ferjefri E39, trafikksikker infrastruktur, klima og planprosessen. I tillegg blir det daglige rekrutteringsforedrag der Vegvesenet redegjør for sitt behov for ulike kompetanse.

VENTER 40 000 BESØKENDE.

– Infrastruktur og samferdsel er for alle første gang tema for messa, forteller Vegvesenets prosjektleder for utstillingen, Johanne Solheim.

– Vi har sektoransvar og er landets største byggherre på anleggssiden. Da må vi sørge for å være tilstede der bransjen møtes, sier hun om Vegvesenets deltakelse. Statens vegvesen har gått inn som partner i arrangementet, det har en prislapp på en million kroner.

– Investeringen kan absolutt forsvares, mener Solheim.

40 000 besøkende er ventet, hvorav 30 000 er studenter og profesjonelle bygge- og anleggsfolk. Studenter fra fagskoler, høyskoler og universitet som er uhyre viktige brikker i spillet for å virkeliggjøre Vegvesenets framtidssvisjon, understreker Solheim.

Vi har sektoransvar og er landets største byggherre på anleggssiden. Da må vi sørge for å være tilstede der bransjen møtes.
Johanne Solheim

TEKNOLOGI OG INNOVASJON. – Utstillingsstanden fremhever vår satsing på teknologi og innovasjon og presenterer Vegvesenet som en moderne fagetat med oppgaver for mange ulike faggrupper, sier hun.

På standen kan du ta dypdykk i ulike prosjekt, for eksempel Bjørvikprosjektet som godt illustrerer bredden på Vegvesenets aktiviteter med moderne samhandlingsverktøy, byutviklingsprosjekt, kollektivprosjekt, miljøaspekter og teknologi. ■

TRAFIKKSikkerhet:

Kleppa i boks

I vår åpnet samferdselsminister Magnhild Kleppa den nye streknings-ATK fra Bromma til Nesbyen. Strekingen er på åtte kilometer. Dette er den fjerde strekingen i landet der alle blir fotografert når de kjører inn i sona, og de som har for høy snittfart på strekingen blir fotografert på nytt når de kjører ut.



FOTO: ARVE NYEBORG

► KRONIKK:

Nullvisjonens etikk

Å hevde at ethvert trafikkdødsfall er etisk uakseptabelt er ensbetydende med å hevde at trafikk som sådan alltid vil være umoralsk.



Lars Fr. H. Svendsen, UiB
Lars Fredrik Händler Svendsen (født 1970) er en norsk forfatter og filosof, professor ved Universitetet i Bergen. Han har gitt ut en rekke bøker, og er oversatt til 24 språk. Og engasjert som prosjektleder i tankesmia Civita

Ved behandlingen av Nasjonal transportplan vedtok Stortinget «en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade». I begrunnelsen for visjonen heter det at det er etisk uakseptabelt at mennesker mister livet eller blir hardt skadet i trafikkuulykker.

Å hevde at ethvert trafikkdødsfall er etisk uakseptabelt er ensbetydende med å hevde at trafikk som sådan alltid vil være umoralsk. Det er et mildt sagt kuriøst standpunkt. Hvis vi mener at vi skal ha trafikk, må vi også akseptere at den har kostnader, også av menneskelig art. Vi må da forutsette at det vil oppstå personskader og tap av liv i trafikken, innenfor visse grenser. Spørsmålet er hvor grensene skal gå. Det finnes ingen «sikker» transport hvis man med det mener en form for transport hvor all risiko er eliminert. Enhver forflytning fra et sted til et annet er forbundet med risiko enten man går, sykler, kjører bil eller flyr. Vi blir ofte fortalt om farene ved bilkjøring, men en større amerikansk undersøkelse konkluderte med at den farligste av alle transportmåter er den eldste av dem: Å spasere. Målt i risiko per tilbakelagt meter, er det farligere å gå i alkoholpåvirket tilstand enn å kjøre bil med promille.

Ordet «risiko» stammer fra det italienske *risicare*, som betyr «å våge». Slik sett er risiko forbundet med å foreta valg. En risiko er noe man velger å ta. Spørsmålet er hvilken risiko vi er villige til å utsette oss for både som individer og samfunn. Svaret synes å være: Minst mulig! Vi har en tiltagende nulltoleranse for risiko.

Vi har vansker med å foresone oss med tanken om at vi er utsatt for en omverden som alltid vil inneholde det uforutsette, hvor ulykker skjer. Erkjennelsen av at det uforutsette ikke kan elimineres, kolliderer



FOTO KJELL WOLD

med en grunnoppfatning i risikosamfunnet, nemlig at tilværelsen burde kunne gjøres til fullstendig kontroll. Det fins da ikke rom for uhell – et uhell er ikke annet enn en neglisjert eller feilvurdert risiko. Ut fra slik forståelse av verden, blir all svikt i grunnen en type menneskelig svikt fordi vi «burde» ha forutsett hva som ville skje. Og vi burde ha forhindret det. Bare mot en slik bakgrunn blir nullvisjon i trafikken begripelig som et mål. Men våre liv vil aldri være fullstendig kontrollerbare, de vil nødvendigvis være forbundet med usikkerhet.

VERDIKONFLIKTER. Har en nullvisjon overhodet noen funksjon? Man kan si at formålet med visjonen er å peke ut en vei å gå, og at den ikke representerer et punkt man tror at man noensinne kan nå frem til. Men kanskje den ikke engang peker ut riktig vei å gå, selv om det kan virke ukontroversielt å ville redde liv og redusere menneskelig lidelse. De siste førti årene er antall trafikkdrepte årlig mer enn halvert, og det skulle være mulig å

redusere antallet ytterligere, men det er ikke nødvendigvis ønskelig fordi det kommer an på kostnaden.

Hvis vi – og her tar jeg bare et vilkårlig tall ut av løse luften – skulle kunne redusere antall trafikkdrepte årlig fra i overkant av 200 til det halve, men at dette ville ha en kostnad på 50 milliarder kroner, vil prisen være for høy i forhold til «pengeverdien» til et menneskeliv på andre samfunnsområder. Hvis prisen for en slik reduksjon skulle være vesentlig lavere, vil også tiltaket bli mer aktuelt. Man ikke bare kan, men må, sette en pris på et menneskeliv, uten at det finnes noe objektivt svar på hva prisen skal være. Investeringen i trafikkisikkerhet bør betraktes som en investering i helse, og prisen på et menneskeliv i trafikken bør være samsvare noenlunde med prisen på et menneskeliv i helsevesenet. Det er ikke rimelig at et liv i trafikken har vesentlig høyere kostnad enn et liv i helsevesenet. Reduksjon i trafikkdødsfall kan også ha en uakseptabelt høy ikke-økonomisk kostnad, for eksempel ved

at borgernes frihet blir sterkt innskrenket. Igjen kan man sammenligne med helsevesenet, hvor borgere tillates å føre livene sine på en måte som medfører en helseisiko, og vi forbyr ikke alt som kan føre en borger mot en tidligere død fordi det er en del av borgernes frihet å vurdere hvilken risiko han eller hun ønsker å ta.

Så vil ethvert samfunn i praksis også sette grenser for hvilken fare en borger tillates å utsette seg selv for, men i et samfunn som skal kunne kalles noenlunde liberalt, må ikke disse innskrenkningene være for omfattende. Det er som kjent farligere å kjøre bil enn å fly. Anslagsvis rundt 1200 amerikanere døde i tiden etter 11. september 2001 fordi de ble reddet for å fly og valgte å kjøre bil i stedet. Gitt denne forskjellen i risiko mellom bil og fly, ville vi redusere antall trafikkdrepte ved å forby folk å kjøre bil mellom byer som også har en flyforbindelse. Men ingen ville finne på å forby folk å kjøre bil mellom Oslo og Bergen. Det ville vært et uakseptabelt inngrep i borgernes frihet. Av samme grunn vil knapt noen ta til orde for et forbud mot motorsykler, selv om det er vesentlig mer risikabelt enn å kjøre bil.

Det finnes ingen objektiv målestokk for hva som er et akseptabelt risikonivå – det er et pragmatisk spørsmål. Problemet er at det ikke fins noen øvre grense for hvor mye sikkerhet man kan kreve. Men vil alltid kunne ta enda flere sikkerhetsforanstaltninger, men disse vil igjen ofte redusere vår frihet og handlingsrom, med konsekvenser for livskvaliteten.

En nullvisjon er uheldig fordi den gjør oss enøyd. Den kan bare gjennomføres under forutsetning at én verdi overtrumfer alle de øvrige. Minst mulig risiko bør ikke være målet fordi prisen vi vil måtte betale for så liten risiko, vil være altfor høy. Reduksjon av risiko er bare ett mål blant andre. Akkurat den innsikten kan en nullvisjon få oss til å overse. ■

LESERBREV

Send inn ditt innlegg til vegenogvi@vegvesen.no

INNSPILL TIL TUNNEL-DEBATTEN

Database / Visualisering av alle planlagte, utlyste og igangværende tunnelprosjekt innen Bane og Veg! Alle tunnelprosjekt som er under planlegging, ferdig regulert, og utlysning, samles i en database som blir tilgjengelig på internettsidene våre. Her kan alle offentlige byggherrer samarbeide om en slik oppdatert oversikt over prosjekt. I første omgang tenker jeg at jernbaneverket og Statens vegvesen samarbeider om dette. Så bør en etter hvert trekke med Statkraft, kraftselskap, kommuner etc. Slik

kan bransjen (konsulenter, entreprenører og byggherrer) få en fin oversikt over kommende prosjekter.

Det vil også muliggjøre et samarbeid mellom offentlige byggherrer når prosjektene ligger samlet. Samfunnsgevinster kan oppnås ved stordriftsfordeler, raskere gjennomføring og billigere utførelse. Det vil også gi politikere og allmenhet en god oversikt og innsikt i hva som er i gang eller på trappene. Statens vegvesen bør sette dette snarest på dagsorden.

Alle prosjekttypene: Bruk av sprengningsmasser, overskuddsmasse – overordnet nasjonal plan.

Det er behov for en overordnet plan for utnyttelse av steinmasser som blir tatt ut på alle tunneler. I dag blir dette løst på det enkelte anlegg uten at en ser de totale resurser i en sammenheng. For samfunnet utgjør disse ressursene store verdier som bør tas bedre vare på enn vi gjør i dag da store deler av massene blir kjørt på fjorden/havet uten noen som helst verdi. Vi har et geolo-

gisk kart for hele Norge. Dette viser i grove trekk hvilke typer steinkvalitet en vil kunne forvente å få ved uttak av stein i de enkelte områder. På denne måten vil en også se hva overskuddsmassene kan brukes til. Mulighetene er mange: asfaltdekker, betongdekker, gjødsel, grøftmasser, oljeledninger og ikke minst som eksport av masser til kontinentet. Miljømessig er det en forutsetning at vi har en overordnet nasjonal plan Ved å iverksette punkt 1 så vil en også kunne gjennomføre punkt 2. Dette er en nasjonal



REKKVERK LANGS VEGER I VEST-AGDER :
03 bud er kommet på oppsetting av rekkverk langs veger i Vest-Agder 2011-2012. Prisen varierer fra 7,8 til 8,6 millioner kroner eks. moms.

SKREDPUNKTER PÅ NORSKE VEGER:
54 skredpunkter på norske veger skal i følge Stamnettutredningen fjernes fram til 2013. I 2014 vil det da gjenstå 400 skredpunkter å utbedre.

▣ **VEGDIREKTØREN HAR ORDET:**

Velfortjent ferie!

Ferien står for døren for de fleste av oss. Ferie og fri der vi kan gjøre det vi har aller mest lyst til, lade batteriene og hente nye krefter for en tøff, men spennende høst.

Vinteren og våren ga mange utfordringer på vegnettet. Kaldt vær, mange steder mye snø, telehiv både på nye og gamle veger, ras, skred og flom ga omfattende oppgaver for mange både hos våre entreprenører og hos oss i vegvesenet. Ansatte i regionene, fylkesavdelingene, vegtrafikksentralene og mediekontakter ble satt på harde prøver – og bestod med glans. Vi beviste mange ganger at vi er en ytterst profesjonell organisasjon som håndterer krevende og ofte uventede situasjoner.

Vi beviste mange ganger at vi er en ytterst profesjonell organisasjon som håndterer krevende og ofte uventede situasjoner.

Det er ingen tvil om at klimautfordring-ene blir stadig mer krevende for hvert år. Det raser mer og på nye steder, intens nedbør, større temperaturvariasjoner samtidig som det virker som at 100-års flommen kommer temmelig ofte. Dette må vi selvsagt ta hensyn til når vi bygger, men det vil uansett gi tøffere utfordringer i driften og vedlikeholdet av vegnettet. Det er derfor mye som tyder på at det blir enda mer krevende i framtida.

Trafikant og kjøretøyområdet (TK) har

begynt på en reise med mange spennende utfordringer. Vi skal klare å bruke teknologien bedre for at våre brukere skal få et bedre tilbud, både løsninger der brukeren selv kan gjøre jobben og der vi skal få bedre arbeidsverktøy for å gjøre en god jobb for brukerne. Kjennemerkegjennkjenningen er et eksempel på effektivisering av kontroll og en flott inspirasjon til videre utviklingsarbeid. Forventningene til nyutviklingen av Autosys er svære, og heldigvis – prosjektet er i godt gjenge. Endringene på TK-området vil innebære at mange får nye oppgaver, men så lenge alle er innstilt på forandringer skal vi klare dette med alle nåværende ansatte om bord.

Et velfungerende datasystem blir stadig viktigere for hele virksomheten. Store problemer i andre virksomheter ga klare signaler om at outsourcing og avhengighet av andres kompetanse absolutt kan ha sin pris. Det er derfor godt å kunne føle seg trygg på at IKT hos oss går bra og stadig bedre. Konverteringen til Windows 7 og nye kontorstøttesystemer har gått nesten knirkefritt hittil. Samtidig skjer flere mindre forbedringer som gir oss håp om en lys IKT-framtid. Våren ga ny pris til våre sider på vegvesen.no. Det er nesten så vi har vent oss til det! Men dette er absolutt ingen selvfølge. Det er derimot et resultat av målrettet og hardt arbeid av våre som er ansvarlig for utforming av hjemmesidene. Vi gratulerer og ønsker lykke til videre!

Alle signaler tyder på enda høyere ambisjoner både innenfor transport generelt og veger og vegbygging spesielt. Det må vi forberede oss på.



Vegdirektør: Terje Moe Gustavsen

I hele etaten er aktiviteten på høy-gear. Ikke minst gjelder det arbeidet med den neste nasjonale transportplan som skal gjelde for perioden 2014 – 2023. Et svært arbeid med store ambisjoner både i kvalitet og omfang. Det er først når stor-tingsmeldingen blir framlagt for behandling i Stortinget i 2013 at vi ser regjering-ens ambisjoner. Men alle signaler tyder på enda høyere ambisjoner både innenfor transport generelt og veger og vegbygging spesielt. Det må vi forberede oss på. Forberedelse og gjennomføring som pågår hele tiden.

Jeg kunne selvsagt nevnt mange flere eksempler på høy aktivitet og godt arbeid i etaten, som eksempelvis et stort arbeid med KVU-er (konseptvalgutredninger) og annen planleggingsaktivitet, arbeidet med kvalitetssystemet, mye rekruttering, arbeid med tunnelstrategi og mye mer. Fellesnevneren er at mye skjer og mye mer vil skjje.

Men først skal vi ta et velfortjent pust i bakken, en velfortjent hvil. Kjenne litt på følelsen av å ha utført et godt stykke arbeid og hente nye krefter og inspirasjon til nye utfordringer. Jeg kan på ingen måte love dere en roligere framtid, men det føles flott å love dere enda mer utfordrende og spennende arbeid framover.

Jeg ønsker dere alle en god sommer og god ferie!

▣ **ANSATTE SVARER:**

– Hvor gikk din beste bilferie i Norge?

MARIANNE LØVHAUG EKLO,
plan og trafikk Trondheim:

– Den gikk nordover. Det finnes mange vakre plasser å se i nord, men to steder som må besøkes er Lofoten og Balsfjord



ODDVAR KAARMO,
prosjektleder E39 Vigeland-Osestad, Vest-Agder

– Min mest minnerike biltur var fra Kristiansand opp Setesdalen, Haukeli, Odda (Låtefossen), Eidfjord (Vøringsfossen), Geilo og videre ned Hallingdal til Østlandet og E18 tilbake.



TORE GUNNUFSEN,
IT, Vegdirektoratet/Moss:

– Bobilferie! Vegvesenet har vært flinke til å legge forholdene til rette for bobilentusiaster. Har ingen favorittreise. Hvert sted i Norge har sin sjarm. Det er mange av dem i hele landet.



SOLFRID AGDESTEN,
plan og forvaltning, Stord:

– Jeg reiser ikke på bilferie i Norge. Er lykkelig eier av en fantastisk rekkehusleilighet i Spania og reiser dit i alle mine ferier. Der er jeg garantert sol og varme. Det vil jeg ha på ferie.



SOLVEIG HANSEN,
fylkesavdeling Harstad:

– Foretrekker fly, men hvis jeg skal velge favorittbilferie, må det bli Lofoten - utenom turistsesongen. Som å kjøre i et malerilandskap, vill og vakker natur med mektige fjell og hav.



DU ER VELKOMMEN TIL Å SI DIN MENING Hovedinnlegg: Maks. 4000 tegn inkl. mellomrom. Replikk: Maks 2500 tegn inkl. mellomrom. Underinnlegg: Maks. 1000 tegn inkl. mellomrom. Sendes til vegvesen@vegvesen.no. Om du har spørsmål, ta gjerne kontakt med redaktør Mark S. Berger, mark.berger@vegvesen.no, eller tlf. 22 07 36 93

ressurs som vi må ta vare på!

Behovet for Masterplan for underbygging i Norge og norske byer. Mye av vår infrastruktur og andre deler av samfunnets behov plasseres nå under bakken i undergrunnen. Komplexiteten av type underjordsanlegg er stor, så stor at det er plassmangel enkelte steder. Det er også slik at for noen av våre storbyer er beliggenheten slik at undergrunnen må brukes i større og større grad. I flere av våre store byer har vi tunneler i flere lag,

som gjør det vanskelig å gjennomføre nye tiltak i grunnen. Ute i verden er det normalt å lage en Masterplan for utnyttelsen av undergrunnen.

Dette kan gjennomføres på samme måte som en lager kommuneplanene. På denne måten vil en få en oversikt over hva som allerede ligger i grunnen, og ikke minst hvordan undergrunnen skal kunne brukes i framtiden. Det kan da settes av områder og traseer for veg, bane, parkering, vann, avløp, forretnin-

ger og andre formål som det vil være naturlig å anlegge i undergrunnen. Sikkerhetsspørsmål vil da også kunne drøftes og løses i en tidlig fase. For å sikre en fornuftig bruk av undergrunnen bør det utarbeides Masterplaner for våre storbyer.

Statens vegvesen må være pådriver for å få satt i verk de ovennevnte tiltak.

*Med hilsen
 Gunnar Gjæring*

Østerdalen



Bygget bru på 1-2-3

Gudbrandsdalen

E6 i Gudbrandsdalen var stengt fem steder i pinsen da Gudbrandsdalslågen gikk over sine bredder. 30 fylkesveger ble skadet og et titall er helt ødelagt og må bygges opp igjen.



ØYER (Foto: Ole Arvid Flatmark)



HALMBALL MOT RANDKLEIV BRU (Foto: Håkon Aurlien)

RASERT: Trya bru sør for Koppang ødelagt av flomvann og en midlertidig reservebru monteres som midlertidig erstatning.



RANDKLEIV BRU I LÅGEN (Foto: Håkon Aurlien)



SKJEGGESTAD VED RINGEBU (Foto: Håkon Aurlien)



NORD FOR FRYA (Foto: Håkon Aurlien)

Statens vegvesens beredskap på reservebruer fikk vist seg da flomvann i pinsen ødela Trya bru på rv. 3 sør for Koppang i Hedmark. På tre dager var en 75 tonn tung reservebru montert og tungtrafikken mellom Sør- og Midt-Norge kunne igjen gå gjennom Østerdalen.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«**D**ere gjør en uvurderlig innsats, sa statsminister Jens Stoltenberg da han midt under monteringen kom til stedet og hilste på Vegvesenets reservebrubyggere.

HASTVERK. Siden både E6 og jernbanen gjennom Gudbrandsdalen var stengt var det om å gjøre å få gjenopprettet rv. 3 som tungtransportveg raskest mulig. Øvde mannskaper og et velsmurt maskineri bidro til suksess.

GRAVDE UT. Det var store lokale nedbørsmengder torsdag og natt til fredag før pinse som forårsaket skadene. Vannmengdene fikk en sideelv å gå over sine bredder. Vannet gravde ut fundamentene til både riksvegbrua og gangbrua inntil. Gangbrua falt ned i elven, kjørebrua «hang i asfalten» og var ødelagt. Campingplassen inntil ble evakuert.

GJORDE KLAR. Vegvesenets reservebruberedskap ble mobilisert, dedikerte medarbeidere fra Statens vegvesen Vegdirektoratet, Region øst og Region Midt. Mannskaper reiste dels til stedet, dels til hovedlageret på Bjørkelangen.

Arbeidet med å planlegge en midlertidig bru ble satt i gang parallelt med at eksperter vurderte mulighetene for å reparere den gamle.

På ettermiddagen fredag var det klart at den gamle ikke kunne reddes. Mannskapene på stedet gikk straks i gang med å klargjøre for en midlertidig bru. En tung kran måtte skaffes til stedet. Løse brudeler måtte bort. Avtale måtte gjøres med grunneier. Husly skaffes.

KOMPONENTER. Ved Bjørkelangen ble komponenter til reservebrua hentet frem, delvis montert sammen til større enheter, og så kom lastebiler for å frakte det hele til Østerdalen for sluttmontering der.

- 1) HENTET FREM: Gunnar Haugen hentet frem stålveggelementer fra hovedlageret ved Bjørkelangen...
- 2) ...og hentet frem solide skruer, muttere og verktøy til å trekke det hele sammen.
- 3) BOLTET: Vegvesenets brubyggere Tage Pålerud, Rolf Hoff, Jan Erik Hvidsten, Sigmund Log og Petter Huseby boltet sammen delene.
- 4) RETTER EN STOR TAKK: – Dere gjør en uvurderlig innsats, sa statsminister Jens Stoltenberg til brubygger Bent Berntsen. Til venstre Hedmark fylkesavdelings seksjonsleder Per Magnar Klomstad.
- 5) MONTERER: Brudekket ble løftet på plass og skrudd fast med solide muttere av Rolf Hoff.
- 6) ØYENVITNE: Campingplasser Jan Ivar Oldervik var øyenvitne til vannets herjinger. – Vannet steg i løpet av en time. På et kvarter var bruene ødelagt, forteller han.

Første prioritet var å få en gangforbindelse over elva. Den var på plass natt til lørdag. Kjørebrua tok mer tid. Først skulle to 15 tonn tunge og 24 meter lange sidevegger på plass, så tverrbjelker på 1300 kg hver og til slutt 19 tonn ståldekke; elementer skrudd ned på tverrbjelkene.

Søndag kveld var jobben gjort. Mandag ble det fylt grus inn mot brua og tungtrafikken kunne settes på igjen. Tirsdag gikk en 85 tonn tung spesialtransport over brua.

Onsdag ble det lagt asfalt. Trya reservebru skal nemlig være i bruk til restene etter den 45 år gamle Trya bru er fjernet og en ny permanent bru er på plass. Det skjer tidligst trekvart år. ■



1)



2)



3)



SØR FOR RINGEBU (Foto: Håkon Aurlien)



NORD FOR RINGEBU (Foto: Håkon Aurlien)



TROLSK I LÅGEN (Foto: Håkon Aurlien)



FRA KONGEUTSIKTEN (Foto: Håkon Aurlien)



MANGE SKUELYSTNE (Foto: Håkon Aurlien)



UTSATT BEBYGGELSE (Foto: Håkon Aurlien)

Kan kutte reisetida

– Norsk spisskompetanse på offshore- og oljeteknologi kan saman med norsk og utanlandsk bruekspertise syte for ferjefri kryssing av djupe vestlandsfjorðar på bru i løpet av dei neste 20–30 åra.

TEKST KJELL WOLD FOTO HÅKON AURLIEN

NEST LENGSTE BRU: Nordhordlandsbrua blei opna i 1994 som del av E39 i Hordaland. Med 1614 meter er ho Noregs nest lengste bru, og er unik med 1243 meter som flytebru, og resten som skråkabelbru over skipsleia. Brua erstatta ferjesambandet mellom Knarvik og Steinestø. Hovudsakleg bompengefinansiert og nedbetalt etter omlag 11 år.

STATUS E39

At utbetring av E39 er langt meir enn bare nye fjordkryssingar syner denne lista over byggeprosjekt som enten nettopp er avslutta, under bygging eller planlagt igangsatt om kort tid:

Sandved–Stangeland	opna 2010
Tjensvollkrysset	opna 2010
Rennaldalen–Staurset	opna 2010
Fardal–Osestad	opnar 2011/12
Jektvig–Sandviksvåg	opnar 2012
Torvund–Teigen	opnar 2013
Kvivsvegen	opnar 2012
Knutset–Høgset	opnar 2013
Eiganestunnelen	venta oppstart 2012
Svegatjønn–Rådal	venta oppstart 2012
Vågsbotn–Hylkje (Eikåstunnelen)	venta oppstart 2011
Nyborgkrysset	venta opning 2012
Lavik ferjekai	venta oppstart 2011/12
Høgekjølen–Harangen	venta oppstart 2012

FERJEFAKTA

Samband	Antall avgangar	Intervall (min)	Åpningstid hverdag timer
Mortavika–Arsvågen	39	30	24
Sandvikvåg–Halhjem	35	30	24
Opedal–Lavik	36	30	24
Anda–Lote	37	30	24
Festøy–Solavågen	42	30	24
Vestnes–Molde	37	30	24
Kanestraum–Halsa	37	30	24
Volda–Folkestad	37	30	24



med 7–9 timer

Det kan kutte reisetida Trondheim-Bergen-Kristiansand med 7 til 9 timer. Prislappen kan bli rundt 100 milliarder kroner avhengig av kor mykje utbetringar av eksisterande veg det blir i tillegg, seier prosjektleiar for Ferjefri E39, Olav Ellevset (bilete) i Statens vegvesen.



FOTO KNUT OPEIDE

STORE DJUPN. Seks av åtte fjordar der E39 i dag vert kryssa med ferje er for djupe til at undersjøiske tunnelar er realistisk. Medan E39 lengst sør i Møre og Romsdal om eit par år blir lagt om via Kvisvegen slik at sambandet Volda-Folkestad blir nedklassifisert til fylkesvegsamband, og kryssinga av Boknafjorden i Rogaland om nokre år vert erstatta med ein undersjøisk tunnel (Rogfast), går det mot bruløysingar i ei eller anna form for dei seks andre ferjesambanda på E39: Det gjeld Halsafjorden, Moldefjorden og Storfjorden i Møre og Romsdal, Nordfjorden og Sognefjorden i Sogn og Fjordane og Bjørnafjorden i Hordaland.

TUNNEL PÅ GRENSA. – Vi ser i utgangspunktet på tre moglege bruløysingar: Hengebru, flytebru eller røybru – eller nokre av desse i kombinasjon. Då vi greia ut stamvegen tidleg på 1990-tallet fanst ikkje dei teknologiske løysningane på korleis vi skal bygge bru over fjordar som er så djupe. I dag har vi heilt andre og realistiske moglegheter til å gjere nettopp det, seier Ellevset. Dermed kan dei også planleggje framtidige bruløysingar over dei djupe vestlandsfjordane der det passar best utan å måtte ta stor omvegar.

– Dessutan trur vi tunnelen under Boknafjorden ned mot 400 meter byrjar å nærme seg yttergrensa for kva som er energimessig

fornuftig, og ikkje minst drifts- og tryggleiksmessig akseptabelt. For næringslivet sitt transportbehov og for anna trafikk er nok dei flate fjordkryssingane på bru langt å føretrekke, seier Ellevset.

BAKGRUNN. Det var Samferdselsdepartementet som i juli i fjor ga Statens vegvesen oppdraget med å sjå på nye løysingar for fjordkryssingar på E39 på Vestlandet for å redusere avstandsulempene i landsdelen. Statsråd Kleppa sette i gang eit prosjekt som skal greia ut kva for potensial ein ferjefri kyststamveg vil ha for næringsliv og tilhøyrande bu- og arbeidsregionar. Prosjektet skal og vurdere teknologiske løysingar for fjordkryssingar. Statens vegvesen starta utgreinga med ein oppstartskonferanse i Stavanger i mars med over 200 deltakarar. I slutten av mai hadde styringsgruppa for Ferjefri E39 sitt første møte på Gardermoen.

ENORM INTERESSE. – Prosjektet er allereie omfatta med svært stor interesse både her heime og internasjonalt, seier Olav Ellevset. Så stor er interessa for lange bruer over djupe, norske fjordar, at utanlandske konsulentar no tilbyr seg gratis assistanse og rådgjeving i første fase av plan- og utgreiingsarbeidet. Omfanget av dei største bru-prosjekta som kan bli aktuelle på E39 blir så store at det både er naturleg og nødvendig

at det skjer i eit internasjonalt samarbeid. Fram mot neste NTP-rullering 2014–2023, må Ferjefri E39-prosjektet ha sine første utgreingar og anbefalingar om dei teknologiske mogleghetene for fjordkryssingar klare om snau trekvart år.

– Spørsmålet om finansiering av framtidige bruløysingar kjem først inn i neste fase, understrekar Ellevset.

STOR VERDI. Dei seks fylka som har E39 som felles hovud-pulsåre står for halvparten av Noregs eksportverdi frå fastlandet. Stamvegen er i dag både lang og dyr. Difor er nedkorting av reisetida med mange timar av uvurderleg verdi både for landsdelen og i nasjonal samanheng. Kortare og kjappare kyststamveg vil ikkje berre vere ei vitamininnsprøytning for næringslivet, men og opne opp nye og mykje større bu- og arbeidsmarknader innan og mellom regionane.

– Det blir og interessant å greie ut effektane av desse tiltaka på lokalsamfunn og regionar på Vestlandet, sjølv om effektane av slike store infrastrukturtiltak ikkje alltid er like enkelt å kvantifisere. Eg har likevel veldig stor tru på prosjektet, både at det skal være mogleg og realistisk å kunne gjennomføre og at samfunnsseffektane og samfunnsnyttan vil bli veldig stor på lengre sikt. Det er eg overtydd om, seier ein entusiastisk prosjektleiar. ■

Fire delprosjekt

Prosjektet Ferjefri E39 er delt inn i fire delprosjekt som vert leia av forskjellige deler av Statens vegvesen saman med eksterne samarbeidspartar.

DELPROSJEKT Samfunn skal få fram kva potensiale ein ferjefri E39 har for næringsliv og tilhøyrande bu- og arbeidsregioner, og skal leiast av Statens vegvesen Region midt saman med blant anna Handelshøyskolen i Bergen og andre forskings- og konsulentmiljø.

DELPROSJEKT Fjordkryssingsprosjektet skal vurdere teknologiske løysningar for fjordkryssingar og skal leiast av Statens vegvesen Region vest i samarbeid med

konsulentbransjen og forskingsmiljøa i blant anna Trondheim.

DELPROSJEKT Energi skal sjå på korleis tekniske anlegg for fjordkryssingane kan nyttast til å utvinne kraft frå straum, bølger og vind. Arbeidet skal leiast av TNT i Vegdirektoratet også i samarbeid med konsulentar og bransjen.

DELPROSJEKT Gjennomføringsstrategiar og kontraktsformer skal vurdere kva for type strategiar for gjennomføring og kontraktar som er best eigna for eit prosjekt av eit så stort omfang. Dette vert leia av veg- og transportavdelinga i Vegdirektoratet i samarbeid med bransjen.

FAKTA E39

- 1060 kilometer veg på strekningen Trondheim–Molde–Ålesund–Førde–Bergen–Stord–Stavanger–Kristiansand
- Går gjennom: 49 kommunar, seks fylker og tre vegvesenregionar.
- Åtte ferjer fordelt på desse fylka:

Sør-Trøndelag:	0
Møre og Romsdal:	4
Sogn og Fjordane:	2
Hordaland:	1
Rogaland:	1
Vest-Agder:	0

Hovudpulsåra

– E39 er sjølve hovudpulsåra både i fylket og regionen. Slik karakteriserer fylkesordfører i Møre og Romsdal Olav Bratland riksvegen si rolle for heile Vestlandet.

TEKST KJELL WOLD FOTO HÅKON AURLIEN



Han er glad for at staten og Statens vegvesen omsider har fått fart på planane om ein ferjefri stamveg frå Trondheim i nord via Molde, Førde og Bergen til Stavanger og Kristiansand i sør.

– Etter mange år med prat og luftige planar og iherdig arbeid både i kvart enkelt fylke og Vestlandsrådet, har samferdsleministeren no endeleg sett sitt stempel på prosjektet "ferjefri E39". Det er ingen tvil om at tidlegare regionvegsjef Olav Ellevset og så

er rett mann til å leie dette store prosjektet. Og med vegdirektøren som leiar av styringsgruppa burde det borge for både god framdrift og håp om realisering av denne etterlengta draumen, seier fylkesordfører Olav Bratland.

SEKS FYLKE - ÅTTE FERJER. Møre og Romsdal har sidan 2006 jobba i tre arbeidsgrupper for utvikling av E39 i sitt fylke, fordelt geografisk på ei gruppe nord, midt og sør. Møre og Romsdal er ferjefylke nummer 1 på riksvegen, for fire av dei åtte ferjene på E39 mellom Nordmøre og Stavanger ligg her. Vegen går gjennom seks fylke og nesten 50 kommunar. Berre Sør-Trøndelag i nord

og Vest-Agder i sør har i dag ferjefri E39. I tillegg til Møre og Romsdal sine fire ferjer på E39 har Sogn og Fjordane to og Hordaland og Rogaland ei kvar.

MANGE ÅRS PLANAR. Vestlandsrådet har også hatt ferjefri kystriksveg som hovudsak i sine transportplanar dei siste åra. – Som det største ferjefylket har vi allereie engasjert Møreforskning til å sjå på tekniske løysingar for kryssing av dei tre største fjordane i vårt fylke, Halsafjorden, Moldefjorden og Storfjorden, fortel Bratland. Fjerde og siste ferje Volda-Folkestad lengst i sør blir overflødig når ny E39 Kvivsvegen opnar i 2013 i ny trase mot Sogn og Fjordane. For

næringstransporten i Møre og Romsdal er vegen nordover til Trondheim den viktigaste. For heile fylket er ferjefrie fjordkryssingar viktig både for å knyte regionen tettare saman og gjere området til ein enda større bu- og arbeidsmarknad.

GODE PROSESSAR. – Det neste året fram mot forslaget til ny NTP 2014-2023 er vi nok mest spente på kva for forslag til finansieringsløysingar vi kjem opp med. Uansett korleis dette går er vi opptekne av å køyre gode prosessar som involverer alle partar på dei ulike forvaltningsnivå, sier Bratland. Når prosjektet har fått ein så fin start er han ikkje redd for at kvart enkelt fylke eller

DETT MEINER DEI ANDRE FYLKESORDFØRARANE:

Vegen og vi har spurt dei andre fire fylkesordførare langs kystriksvegen om kva betydning prosjektet Ferjefri E39 har. Her er spørsmåla og svara:

- 1) Hva betyr prosjektet for ditt fylke?
- 2) Hva er dei viktigaste strekningane å utbetre i ditt fylke?
- 3) Kva slags har utbetring av E39 å si for næringsliv og bosetting i ditt fylke?

Torill Selsvold Nyborg, fylkesordfører i Hordaland:

1) – E39 er livsnerva på Vestlandet. Den er svært viktig for næringsliv og busetnad.



Hordaland.

2) – Det viktigaste no er å starta arbeidet med Svevatjønn-Rådal mellom Os og Bergen kommune. Alle vedtak er fatta, det er berre å gå igang. Elles har vi stykkevis og delt utbetra deler av E39 til dømes over Stord og gjennom Romarheimsdalen, som er veldig positivt. Det gjenstår oppstart

Store nasjonale verdiar vert skapte langs E39-aksen og såleis er ein moderne, god og effektiv E39 heilt avgjerande for konkurransekrafta i verdiskapingsfylket

og gjennomføring av E39 over Haugalandet mot Stord og vi må på sikt få på plass Nyborgtunnelen i Nordhordlandpakken. 3) – Gode og trygge vegar har alt å seia for busetnad og næringsliv. Vi har erfart at etter øyer som Sotra, Askøy og heile Nordhordland fekk brusamband, har det resultert i ein utruleg vekst både i folketal og verdiskap-ing. Det kjem Hordaland og heile landet til gode. Vi ser E39 og alle vegar som viktig infrastruktur til framtidig verdiskaping.

Nils R.Sandal, fylkesordfører i Sogn og Fjordane:



1) – Ein effektiv E39 er nøkkelen til vidareutvikling av ein felles bu- og arbeidsmarknad på Vestlandet. Sogn og Fjordane er avhengig av gode samband sørøver og nordover for å kunne vinne fram i konkurransen om marknader og arbeidskraft. 2) – Dei viktigaste strekningane er Høyanger grense- Grytås, Birkeland-Sande og Bjørset-Skei. Målet er gul midtstripe gjennom heile fylket. 3) – Sogn og Fjordane er avhengig av vegen for å kunne utnytte ressursane våre

MOLDEFJORDEN: E39 er hovudpulsåra vår, seier fylkesordførar i Møre og Romsdal, Olav Bratland t.h. og Lage Lyche i samferdselsavdelinga.



region vil grave seg ned i detaljerte diskusjonar om prioriteringsrekkefølge og ulike traseval. Det gode samarbeidet i Vestlandsrådet har allereie gitt grunnlag for semje om eit godt sett av kriteriar for korleis ein skal prioritere mellom dei enkelte delprosjekta når dei er klare til bygging.

LIK STANDARD. – Hovudmål nummer to for ein framtidig god og ferjefri riksveg at heile E39 må ha mest mogleg lik standard på heile den over 1000 kilometer lange strekninga, sier Olav Bratland. Han er dessutan oppteken av at drift og vedlikehald av kyststamvegen får høg prioritet, ikkje berre nybygging og nye fjordkryssingar. ■

BOKNAFJORDEN: Her er Rogaland delt i to seier fylkesordførar i Rogaland og leiar i Vestlandsrådet, Tom Tvedt



Større bu- og arbeidsmarknad

– Ferjefritt mellom Stavanger og Bergen vil knyte heile regionen saman i ein større, felles bu- og arbeidsmarknad. Men prosjektet er viktig for heile Vestlandet og heile området mellom Kristiansand og Trondheim.

TEKST KJELL WOLD FOTO HÅKON AURLIEN

Det seier fylkesordførar i Rogaland og leiar av Vestlandsrådet Tom Tvedt. Ferjefri riksveg på heile Vestlandet har svært mykje å seie både for næringslivet og framtidig busetnad, meiner han. – Rogaland er eit splitta fylke i dag med alle ferjesambanda. Når vi ikkje lenger er avhengig av ferjene blir vi knytt mykje tettare saman til ein heilskap, seier den tidlegare ordføreren i Randaberg.

Han har stor tru på prosjektet og at E39 kan bli ferjefri innan eit par tiår. Tvedt ser for seg ei sterk auke i verdiskapinga på heile Vestlandet når fylka og regionane blir tettare bunde saman med nye brusamband og tunnelar.

HARDT ARBEID. Tvedt trur også at Vestlandsrådet og dei enkelte fylka no er så samstemte i ønsket om å satse på ferjefri E39 langs heile kysten at prosjektet ikkje vil bli stoppa i detaljdiskusjonar om trasévalg og utbyggingsrekkefølge.

– Men eg innrømmer sjølvsagt at det er ein god del hardt arbeid og friske diskusjonar som gjenstår før vi får landa alle prosjekta. Likevel meiner eg Vestlandsrådet og dei enkelte fylka ser så store sjansar til verdiskapning i samband

med dette prosjektet, at alle vil dra i same retning mot eit felles mål ti-tyve år fram i tid.

Tvedt meiner ferjefri E39 vil bli ein av dei beste norske samferdslesinvesteringar nokon sinne med dei tilhøva sjøfarten og næringslivet på Vestlandet har hatt dei seinaste tiåra og framleis har i dag. Han meiner dagens standard på store delar av E39 ikkje høyrer heime i 2011. Både trafikktryggleik og framkomst lir av mangel på gul stripe på lange strekningar.

EIGE PROGRAM. – Betre veg vil ikkje berre vere godt for næringslivet, men også for miljøet, meiner fylkesordføreren i Rogaland. Han har tru på at framtidiretta teknologi vil finne gode løysingar på utfordringa med å krysse dei åtte fjordane på nye og andre måtar enn med dagens bilferjer.

– Eg vil også få legge til at Vestlandsrådet i juni-møtet la fram eit eige transportpolitisk handlingsprogram, som blei overlevert samferdslesminister Magnhild Meltveit Kleppa på møtet. Både ferjefri E39, drift og vedlikehald av vegstandarden, sjøtransport og Stad skipstunnel, rassikring og nye modellar for finansiering er sentrale element i strategien, seier Tvedt. ■

og vere eit attraktivt tilbod for det viktige reiselivet vårt. E39 er viktige for å kunne halde på etablerte verksemder og vinne fram i konkurransen om kompetente arbeidstakarar og nyetableringar.

Tore O Sandvik, fylkesordførar i Sør-Trøndelag:



1) – E 39 fremstår som viktig for å knytte Midt-Norge, og da spesielt Nordmøre og Trøndelag tettare sammen. Det er spesielt viktig med god framkommelighet og

en effektiv transport på E 39 for næringstrafikken i landsdelen. Det foregår også mange fritidsreiser ut fra Trondheim langs E 39, hvor en bedre veg med god trafiksikkerhet fremstår som viktig.

2) – Harangen – Høgkjølen

3) – For å fremheve en næring er E39 viktig for utviklingen av olje og gass clusteret i landsdelen. Jeg tenker da på det nødvendige samspillet mellom teknologimiljøet i Trondheim og den utviklingen vi ser vil komme på Tjeldbergodden. Videre vil en bedre veg øke bo-, service- og arbeidskraftregionen Orkdalsregionen sørvestover.

Thore Westermoen, fylkesordførar i Vest-Agder:



1) – Initiativet «Ferjefri E39» omfatter strekningen fra Kristiansand (egentlig begynner E39 i Danmark) til Trondheim, og angår derfor Vest-Agder i høyeste grad. Vi er positive til ethvert initiativ som understreker hvor viktig E39 er for verdiskapning, eksport og bosetting i landet vårt.

2) – Den viktigste strekningen for Vest-Agder er Kristiansand–Stavanger. Hele

87 prosent av E39 fra Kristiansand og vestover har dårligere standard enn veinormalene foreskriver. Trafikken er sterkt økende, og det er veldig mye tungtrafikk på strekningen.

3) – Vest-Agder er et stort industrifylke, og er Norges største eksportfylke av bearbejdede varer. Ingen andre enkelttiltak vil bety mer for næringsutviklingen enn en ny og bedre veg. Det er svært viktig for utviklingen av Sørlandet å videreutvikle kommunikasjonen og samarbeidet med Rogaland og Vestlandet.

Holdt hodet over vannet i flommen

Arild J. Evensen vasset til knes i oppgaver da store deler av E6 og rundt 40 fylkesveger flommet over i Oppland i pinsen.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD MONTASJE KYRRE WEDVIK

01 Midt i krisa. Den eneste gangen Evensen har vært borte fra jobb var under flommen i 1995. Mens vannet fosset nedover Gudbrandsdalen badet Evensen i svette med over førti i feber.

På radio hørte han kolleger uttale seg, mens han sjøl lå hjemme, noe få meter fra Mjøsas breidd. Men i pinsehelga fikk Evensen føle flommen på kroppen. I over fire døgn vasset han i stengte veger, utfordringer og journalister. Og hadde knapt tid til å legge seg nedpå.

– Jeg hadde tenkt å være hjemme og ta det med ro i pinsen. Men natt til fredag skjønnte vi at det kom til å bli problemer, og krisestaben kom på plass i løpet av dagen. I og med at mobilnettet var nede var det krevende å få oversikt. Det at folk og bedrifter kutter ut fasttelefon er forresten et tankeskors i en krisesituasjon. Men folka våre som følger opp drifta skjønnte hva som var i ferd med å skje og dro ut.

02 På hugget. Store deler av E6 gjennom Gudbrandsdalen var stengt, det samme var E16 i Valdres. Til en hver tid var også rundt 20 fylkesveger stengt.

– Vi prioriterte å få opp de vegene som var viktige for nødetatene og anbefalte på det sterkeste at de som måtte kjøre nord-sør kjørte utenom Gudbrandsdalen. Ellers ville det blitt kaos. Dette har vi fått ros for fra nødetater og sivilforsvar i ettertid. Vi hadde også tett kontakt med Hedmark angående hvilke ruter vi skulle anbefale til Trondheim. Siden det også var problemer på E6 i Sør-Trøndelag og E16 i Sogn, måtte vi følge med i fire fylker.

– Entreprenørene gjorde også en kjempe-

jobb. Men de gikk raskt tomme for skilt og sperremateriell og måtte bruke alt fra pappplakater til gruslass og trær for å sperre vegen. Erfaringene viser at vi må sette andre krav til hva entreprenørene må ha av materiell – og telefonnett.

03 I helikopter. Evensen var også høyt oppe under flommen – i helikopter.

– Jeg måtte være mye ute i felten for å få oversikt og snakke med folk. Det er helt avgjørende å ha helikopter for å få oversikt når det skjer så mye over store områder. Med helikopteret kom vi oss raskt rundt sammen med fagfolk for å sjekke bruer og rasområder. Jeg haiket også med helikopteret da jeg skulle møte Stoltenberg og Storberget i Kvam.

04 I telefonstormen.

– Sentralbordet vårt var bemannet gjennom helga og de informerte så godt de kunne. I tillegg tok kriseorganisasjonen vår og Vegtrafikkentralen unna det meste. Vi hadde også folk ute dag og natt som orienterte bilistene og hadde god kontakt med Politiet og nødetater. Jeg tror folk fikk relativt bra informasjon.

– Men det er en ting vi bør forbedre på vegvesen.no: I tillegg til at vi lister opp stengte veger er det viktig å få opp kart med ruter hvor en kan kjøre. Det er ikke så lett for folk å forholde seg til rutenummer, så kart ville gitt enda bedre oversikt.

05 I mediernes søkelys.

Evensen var både på lufta og på trykk mange ganger. Midt i flommen av

spørsmål kommenterte Evensen at det nok hadde vært en fordel om de strekningene av E6 som lå under vatn, hadde ligget litt høyere. Dette koblet journalistene uten videre til ny E6 ved Øyer med ord og bilder, uten at Evensen hadde nevnt denne med et ord. Dermed nådde flommen nye høyder i rikspresen. Men fin tittel fikk han i hvert fall i Gudbrandsdølen Dagingen, der overskrifta var «Vegdirektør skaper kaos».

– Det er første gang jeg har blitt kalt vegdirektør. Journalistene vil helst kalle meg vegsjefen i Oppland, de synes ikke avdelingsdirektør sier noe. Sjøl er jeg ikke opptatt av titler, men av hva vi får gjort.

06 I oppryddingsfasen.

– Etter flommen i 1995 kunne vi umiddelbart sette i gang våre egne folk så vi fikk åpnet de stengte vegene. Nå har vi gjort enkle avtaler med entreprenørene, vi har ikke hatt tid til lange prosesser. Stengte veger må gjøres framkommelige raskt, men det er enorme ødeleggelser, spesielt på fylkesvegene. Vi blir nok ikke ferdige før langt ut på høsten.

07 I unntakstilstand.

– Når noe sånn skjer har det den positive effekten at en blir mer sammen-sveiset. Det var stort trøkk og veldig hektisk, men hele tida god stemning for å løse oppgavene best mulig. Det blir litt unntakstilstand, og jeg tror alle opplever at det gir et lite kick. Jeg vet også det er kolleger som gjerne skulle vært med å bidra. På krise-øvelser har vi øvd på å holde hodet kaldt og jobbe systematisk. Det klarte vi. Jeg er stolt over hvordan folka mine sto på! ■

FAKTA

Arild Johannes Evensen er født på Vingnes på Lillehammer og bor nå 200 meter unna barndomshjemmet. Han vokste opp i en transportforretning, og før og etter militæret var han lastebil- og trailersjåfør i 17 måneder. Som nyutdannet ingeniør fra Gøteborg startet han i Vegvesenet i 1970 – og har siden hatt en svært variert karriere i etaten.

Han startet med vegstikking i Oppland, deretter hovedplanlegging. Fra 1972 til 1977 jobbet han med vegdekker i Vegdirektoratet. Så gikk turen til Akershus vegkontor i 1977, der han arbeidet med vedlikehold av vegdekker.

I 1980 hadde han comeback i Oppland. Først som anleggs- og byggeleder i fem år, deretter i stab på anlegg og i stab i utbyggingsavdelinga. I 2001-02 var han utbyggingsjef, deretter distriktssjef i Vestoppland fram til 2009. Siden 2010 har han ledet fylkesavdelinga i Oppland.

Når Evensen ikke stemmer i på jobb, synger han i to kor: Mannskoret Klang på Lillehammer og Region øst sitt kor «Røster». Han har også en rekke hus å vedlikeholde, både på «gården» der han bor pluss en gammel hytte på fjellet og et gammalt hus i Østfold som trenger mye vedlikehold. Ellers er han glad i å være på tur både med og uten ski. Blant annet har han vært på hele 33 topper på over 2000 meter.

Arild i trafikken

Hva slags bil har du?

Renault Laguna 2001-modell.

Hva slags musikk liker du? Jeg liker veldig mye – som blues, rock og opera.

Hva slags transportform liker du? Jeg liker tog, det er avslappende.

Liker best å kjøre sjøl eller sitte på? Best å kjøre sjøl, men på tjenestereiser sitter jeg mest på.

Har du blitt stoppet i fartskontroll? Nei, men ble fanget i en fotoboks en gang. Fort gjort når en prater seg bort.

Har du noen favorittkro? – Nei, ikke nå. Men da unga var små var det Kroa på Espå, der var de så hyggelige mot unga.

TEGN TERJE

Arild tegner vegdirektøren

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



DOMMEN: All honnør for tegnestrek og stil, her fremstår jeg som en klar og tydelig taler, hehe.



På kriseøvelser har vi øvd på å holde hodet kaldt og jobbe systematisk. Det klarte vi. Jeg er stolt over hvordan folk mine sto på!



LANDET RUNDT PÅ NASJONAL

Vurderer du biltur i sommer? Hva med å trille rundt på noen turistvegperler?

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Tre turer på Nord-Vestlandet/Rondane:

Kommer du østfra, start turen i Lom og kjør rv. 15 til Grotli i Skjåk kommune. Her kan du velge om du vil ta en avstikker de knappe tre milene for å få med deg *Nasjonal turistveg Gamle Strynefjellsvegen* (rv. 258) eller fortsette rv. 15 litt videre til Langevatn på Strynefjellet og ta fv. 63. Så kjører du *Nasjonal turistveg Geiranger* –

Trollstigen hele vegen til Sogge bru i Romsdalen. Derfra tar du E136 til Åndalsnes, så fv. 64 Åndalsnes – Molde (et lite stykke på E39) før du tar fv. 64 til Bud og kjører *Nasjonal turistveg Atlanterhavsvegen* – og til Kristiansund. Derfra rv. 70 til Oppdal og E6 til Hjerking. Ta av mot Folldal og kjør fv. 27 *Nasjonal turistveg Rondane*. Fortsett over Ringebu og ned til E6.

Denne turen fra Lom via turistvegene til Ringebu er på rundt 65 mil – bruk gjerne 2–3 dager.



GAMLE STRYNEFJELLSVEGEN:

Gamle Strynefjellsvegen med et av vegens karaktertrekk; tallrike stabbesteiner. (Foto: Jarle Wæhler, Statens vegvesen)



GEIRANGER: Utsiktspunktet Ørnesvingen høyt over Geirangerfjorden. Arkitekt: 3RW; Sixten Rahlf (Foto: Jarle Wæhler/Statens vegvesen)



ATLANTERHAVSVEGEN: Hobbyfiskere på etterlengtet fiskebru på Myrbærholmbrua. Arkitekt: Manthey Kula AS (Foto: Jarle Wæhler, Statens vegvesen)



RONDANE: Fra Strømbu hovedrasteplass. Arkitekt: Carl-Viggo Holmebakk. (Foto: Jarle Wæhler, Statens vegvesen)

ONALE POSTKORTVEGER

Tre turistveger fra Bodø til Tromsø:

Ferden starter i Bodø – med 3-4 timers ferjetur over til Moskenes. Kjør noen få kilometer til det gamle fiskeværet Å før du kjører *Nasjonal turistveg Lofoten* (E10) nord-østover til Fiskebøl. Få med deg avstikkerne til Nusfjord, Vikten og Eggum.

Når du er på Gimsøybrua, bør du også ta en avstikker til Henningsvær. Fra Gimsøystraumen kjører en via Kabelvåg og Svolvær

– til Austnesfjorden. *Nasjonal turistveg Lofoten* ender i Fiskebøl, der en kan ta ferje over til Melbu i Vesterålen, et godt alternativ er å kjøre *LOFAST* langs E10 fra Fiskebøl til Gullesfjordbotn.

Fv. 82 fører til Andøya. Nord for Risøyhamn ved Åkneskrysset tar du fv. 974 og følger *Nasjonal turistveg Andøya* langs vestkysten til Andenes (med mulighet for hvalsafari). Langs denne turistvegen er foreløpig ingen tiltak ferdige, men strekningen er en flott kjøretur. En stopp i «Børra» (sør for Nordmela), her vil

hovedrasteplassen for *Nasjonal turistveg Andøya* komme. Stopp i fiskeværet Bleik med fine sandstrender. Kjør videre til Andenes, ta ferja over til Gryllefjord, der *Nasjonal turistveg Senja* starter. Følg fv. 86 fra Gryllefjord til Straumsbotn og deretter over på fv. 862 forbi Skaland, Ersfjord og Senjahopen fram til Botnhamn. Undervegs kan du ta avstikkere til Bøvær, Mefjordvær og Husøy. Fra Botnhamn går det ferje til Brensholmen på Kvaløya. Herfra er det ca. 60 km til Tromsø. Eventuell retur med Hurtigruten

fra Tromsø til Bodø tar ett døgn, mens det er rundt 56 mil å kjøre.

Nasjonal turistveg Lofoten fra Å-Fiskebøl er på 167 km, *Nasjonal turistveg Andøya* fra Åkneskrysset (ved Bjørnskinn) til Andenes 58 km, og *Nasjonal turistveg Gryllefjord* til Botnhamn 84 km. En bør beregne minst 2–4 dager på turen.

► Les mer:

www.nasjonaleturistveger.no
vegvesen.no/nasjonaleturistveger



LOFOTEN, AUSTNESFJORDEN: Turister beundrer utsikten over Austnesfjorden i Vågan, Austvågøya. Landskapsarkitekt: Landskapsfabrikken - Inge Dahlman. (Foto: Vegar Moen for Statens vegvesen)



ANDØYA: Sandstrand ved fiskeværet Bleik, en av de mange flotte sandstrendene på Andøya. (Foto: Jarle Wæhler, Statens vegvesen)



SENJA: Utsiktspunktet Bergsbotn. Arkitekt: Code arkitektur AS (Foto: Tonje Tjernet, Statens vegvesen)

Tok med jobben til Danmark

I litt over ett år jobber Marianne Stølan Rostoft i Vejdirektoratet i stedet for Vegdirektoratet. Der er hun en brubygger innen trafikk-sikkerhet.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Da mannen til Marianne fikk jobb i Danmark i fjor høst ville ikke Marianne slutte i jobben som ekspert på ulykkesstatistikk i Vegdirektoratet. Sjøl om det er «deilig å være norsk i Danmark» var det ikke aktuelt for henne å være «hjemmefru». Derfor undersøkte hun muligheter for å jobbe fra København.

– I Vegdirektoratet var de heldigvis positive til en slik ordning. Forutsetningen er at jeg tar med kunnskap tilbake: At jeg benytter sjansen til å lære hvordan de gjør ting på mitt arbeidsområde i Danmark. Det vil først og fremst si ulykkesregistrering og -analyse, sier Marianne. I tillegg jobber hun via fjernaksess med sine sentrale arbeidsoppgaver fra Vegdirektoratet.

DANSKENE ORDNET. Grunnen til at Marianne relativt enkelt fikk ordnet en kontor-plass i Vejdirektoratet er at hun samarbeider med folk fra Vegdirektoratet i to internasjonale grupper som jobber med ulykkesdatabaser: Ei gruppe i regi av OECD og ei i regi av EU.

– For meg var det veldig viktig å kunne gå på jobb hver dag, jeg var ikke interessert i en løsning med hjemmekontor. Danskene var snille og ordnet kontor-plass for meg i Sikkerhedsafdelingen, så nå sitter jeg sammen med to andre med tilsvarende arbeidsoppgaver. De nye kollegene er veldig greie og inkluderende, men jeg savner jo innimellom den lattermilde stemninga på TS-seksjonen i Vegdirektoratet, medgir Marianne.

JOBBER ULIKT. Marianne forteller at danskene jobber noe annerledes både med statistikk og analyse av ulykker.

– De er for eksempel mer restriktive når det gjelder å gi ut ulykkesdata til journalister. I stedet for informasjon om enkeltulykker blant annet, oppsummeres flere ulykker og rapportene gjøres tilgjengelig på internett-siden til Vejdirektoratet.

– I den siste tida har de også utviklet en egen base med dødsulykkestatistikk. I forbindelse med dette har de spurt meg om å bidra med norske erfaringer fra ulykkesanalysegruppene.

– Noe jeg også ser fram til er å være med havarikommisjonen (HVV) i Vejdirektoratet og se hvordan de jobber. Til forskjell fra oss, som analyserer alle dødsulykker, velger HVV ut noen ulykker med fellestrekk. Også ulykker der det «bare» er hardt skadd. Disse ulykkene går de virkelig dypt inn i for å frem-skatte ny kunnskap. Blant annet har de ansatt psykologer som er eksperter på å forstå trafikkulykker. De intervjuer alle involverte parter i ulykker, både de som ble skadd, de som satt på og andre vitner. Dette er verdifull kunnskap, sier Marianne, som også er spurt om å vurdere danskernes kampanjer innen trafikk-sikkerhet.

GOD KONTAKT MED KONGERIKET.

I høst planlegger Marianne besøk av kollegene hjemme-fra. Det er ønske om et møte for dem som jobber med trafikk-sikkerhet i de to direktoratene, slik at de kan diskutere felles utfordringer.

– Ellers har jeg mye kontakt med kolleger hjemme via e-post og telefon. Jeg er også i Oslo av og til ved behov.

FULL FART. Marianne og familien bor i en leilighet nede ved sjøen rundt 20 minutter fra sentrum.

– Dagene går fort med jobb samt henting og bringing av barn til og fra skole og fritids-aktiviteter. Barna går på internasjonal skole, men snakket ikke et kvekk engelsk da de kom hit, så det er litt artig at de nå snakker som bare dét – og har fått venner fra hele verden.

For Marianne er det derimot litt språkbarrierer, til tross for at nordmøringen påberoper seg å være kvart dansk med farmor fra Danmark.

– Jeg må tilstå at det er litt vanskelig å forstå hva danskene sier. Overraskende mange tror jeg er svensk når jeg snakker norsk i sakte fart, så mange snakker en slags svensk tilbake, sier Marianne før hun fyker av sted for å hente barna. ■

PERSONAL:

Vel i havn i Færder'n

Både styringsstabens båt og den som to fra Tønsberg trafikkstasjon var med på hadde vind i seila under Færder'n.

I forrige nummer var Vegen og vis utskremte med på trenings-tur til Færder'n. Om bord var skipper Sigurd Olsen, Bodil Rønning Dreyer og Finn Harald Amundsen fra Styringsstaben, vegdirektør Terje Moe Gustavsen og Erik Lindgreen fra Region øst.

– Seilassen gikk bra, og vi er fornøyde med 11 plass i vår klasse. Jeg gjettet på at vi kom til å bruke 16 timer, og vi brukte 16.05 så vi traff bra. Det er femte året vi deltar, og vi stiller igjen neste år. Men jeg vil sjølsagt ta en skikkelig evaluering av den enkeltes innsats før jeg bestemmer neste års besetning, sier Skipper Sigurd med glimt i øyet.

Stein Erichsrud og Helge Hågan ved Tønsberg trafikksta-

sjon deltok også i Færder'n - for femte gang. De hadde en litt mindre båt enn Vegdirektoratet og deltok i en annen klasse. Men desto større var gleden da de seilte opp på siden av «Olsenbanden» ved Oscarsborg da det ble lite vind i seila.

– Det var kjempemoro å være med, ingen ting er som å ta igjen Vegdirektoratet, he-he. Vi har seilt mye regatta, og har vunnet klassa vår to år på rad i Færder'n. I år lå vi på andre plass helt til 500 meter fra mål, men endte på 8. plass. Men det viktigste er ikke å vinne, det er en stor opplevelse uansett, sier Erichsrud fornøyd.



NORSK/DANSK FAGUTBYTTE: I litt over ett år har Marianne Stølan Rostoft kontorpult i Vejdirektoratet i stedet for Vegdirektoratet.

Tekst Henriette Erken Busterud Foto T. Håland



GODT RUSTET: Helge Hågan og Stein Erichsrud ved Tønsberg trafikkstasjon ombord under årets seilas.

MILJØ:



MODERNE HISTORIE: Sten Erik Nilsen og Terje Olberg presenterte «Pigg av»-løpsbilen for vegpensjonistene.

Sikret miljøhistorie

I snart 20 år har Statens vegvesen arbeidet for å redusere miljøbelastningene fra piggdekkbruk i norske storbyer. Nå er deler av historien havnet på museum.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Da vegpensjonister fra Østfold, Oslo og Akershus sist uke møttes til årlig treff ved Vegvesenets museum i Ørje, fikk de også et gjensyn med nyere historie; om hvordan Vegvesenet kanskje for første gang aktivt brukte fart og spenning for å bedre miljøet.

TRENDSKIFTE. Frem til tidlig på 90-tallet kjørte nesten alle med piggdekk vinterstid, men så kom de såkalte friksjonsdekkene. Snart gikk det opp for flere at lyden av pigger som slo mot asfalt ikke automatisk ga økt sikkerhet på vinterføre.

I dag kjører de fleste piggfritt, men det gikk ikke av seg selv. Statens vegvesen bidro med fakta til folk flest, men i Østfold og Akershus også med innsats rettet mot bil- og dekkforhandlere.

– Vi så at mange valgte dekk etter de rådene de fikk fra forhandlerne og, sier Terje Olberg som da var driftssjef og nå leder av museumskomiteen ved Ørje vegstasjon.

STAKK AV. Sten Erik Nilsen fra Aurskog var kjent som en særdeles god bilsportsutøver på glatt føre. Han bemerket seg i den grad at han var testsjåfør for de store motorbladene når de hvert år hadde dekktester for å kåre det beste vinterdekket. Vegvesenet brukte han i møter med bransjen.

Der var han et samtaleemne fordi han på sommerføre kjørte asfaltløp med «Pigg av» og Vegvesendekor på bilen, og pigget av i dobbel forstand. Seier i en nordisk cup brakte han til europafinale i Italia. Internt i Vegvesenet var han også samtaleemne fordi samarbeidet i seg selv var kontroversielt.

Løpsbilen ble tatt vare på i original stand, etter gode bidrag fra sponsorene, og kan nå sees ved den fredede vegstasjonen i Ørje. Der står den sammen med andre epokegjørende vegmaskiner og Vegvesenets første skikkelige elbil, også det miljøhistorie. ■

Siste

STEDET:



(FOTO: H. ØDEGÅRD)

LATTERN

Nordreisa kommune i Troms. Namnet kjem av gammalnorsk látr (ordet har inkjekjønn) og tydinga er 'plass der selen/kobben bruker å ligge', altså gjerne berg eller skjær der selen bruker/brukt å legge seg for å kvile. Ordet inngår også som forledd i namn som Lattervika, Latterneset o.a. Slike stader kan ha vore fangstplassar i tidlegare tider, seier Aud-Kirsti Pedersen i Språkrådet.

QUIZ:

20 spørsmål

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



Spørsmål 1: Når ble den gamle Svinesundsbrua åpnet? Foto: Håkon Aurlien

- 01** Når ble den gamle Svinesundsbrua åpnet?
- 02** Hvem sto for åpningen av den gamle Svinesundsbrua?
- 03** Hvem er ny konsernsjef i NSB?
- 04** Hvor mange omkommer årlig i vegulykker på verdensbasis?
- 05** Hvem er programleder for Broom som sendes på Tv2?
- 06** Hvem er «Mister Rallycross»?
- 07** Solbergtårnet har nylig vunnet hvilken pris?
- 08** Hvem er prosjektleder for «Ferjefri E39 Kristiansand-Trondheim»?

- 09** Hva er PUMA et akronym for?
- 10** Når ble den første PUMA-samlingen arrangert?
- 11** Transport av farlig gods/ADR reguleres av Forskrift om landtransport av farlig gods. Hvem har ansvaret for forskriften?
- 12** For å kjøre utrykningskjøretøy må du inneha kompetansebevis for utrykningsfører, hvor lenge er det gyldig?
- 13** Statens vegvesen har ansvar for innhold og gjennomføring av Tunnelkollektoren i samarbeid med hvem?
- 14** Hvor ligger MnROAD, verdens største utendørs laborator-

ium for testing av vegdekker i kaldt klima?

- 15** Når innførte Norge systemet med prikker i førerkortet?
- 16** Hvem lagde den prisbelønte dokumentaren «Døden bak styret»?
- 17** I hvilken hovedstad stenges de største veiene for biler hver søndag i sykkelnettverket Ciclovía?
- 18** Hvilken rap-gruppe fikk i 2009 en gate oppkalt etter seg i Queens, New York?
- 19** I hvilket land finner vi verdens høyeste kjørbare veg?
- 20** Hvilket registreringsnummer har bilen til Donald Duck?

I HANSKEROMMET:



5 spørsmål til Erik Jølsgård

seksjonsleder på Plan- og trafikkseksjonen i Sør-Trøndelag.

- 1** Hva har du i sykkelveska?
– Jeg har med meg penger, fotoapparat, mobiltelefon, kort, banan og Lipsyl.
- 2** Hvorfor sykler du fra Nordkapp til Lindesnes?
– Det er en gammel drøm som jeg ville gjennomføre nå som jeg har fått ekstra feriedager. Jeg ville gi turen mening for flere enn meg selv, og samler derfor inn penger til Kreftforeningen. Mange som står meg nær har fått kreft, kampen mot kreft er viktig for meg.
- 3** Tar bilistene hensyn til deg?
– Jeg er imponert over tungbilsjåførene! Uansett nasjonalitet, de er utrolig hensynfulle. De ligger bak meg og venter, det er sjelden noen presser og utsetter meg for ubehag. De fleste privatbilistene er også greie, men noen av dem er lite opptatt av andre enn seg selv.

4 Noen nyttige erfaringer til kolleger i Vegvesenet?

– Jeg har oppdaget at rekkverket står altfor nær asfaltkanten. Det skaper unødvendig farlige situasjoner. En buffersone hadde gjort livet som syklist mye tryggere. Ellers er det litt komisk å se hvor enorme forskjeller det er på asfalten hver gang jeg krysser en fylkesgrense.

5 Hva har gjort mest inntrykk?

– Jeg har fått fantastiske naturopplevelser i regn og sol. Dessuten møter jeg gjestfrie og gavmilde mennesker overalt. De fyller opp bøssa til Kreftforeningen og gir meg billig eller gratis overnatting på hoteller og hytter.

1: 15 juni 1946 2: Kong Haakon 7 og sveriges kronprins Gustav Adolf 3: Geir Isaksen 4: ca. 1,3 millioner 5: Jan Erik Larsen 6: Martin Schanche 7: Arnstein Arnebergprisen, Østfold arkitektforenings pris for fremragende arkitektur. 8: Olav Ellrevset 9: Passet Ung Mer Attraktiv 10: 12.-13. april, 2005 11: Direktoratet for Samfunnsikkerhet og beredskap 12: 5 år 13: Jernbaneverket og NTNU 14: Minnesota, USA 15: 1. januar 2004 16: Linda Eide 17: Bogota, Colombia 18: Run-DMC 19: India (Khardunglapasset, 5682 moh) 20: 313



Unormal kombinasjon II 127

I siste avis viste vi en unormal skiltkombinasjon i Vest-Agder og denne er funnet i en gate i Bodø. Vegnormalene, håndbok 050, har et eget kapittel (del 1, kapittel 1-3.2) om tillatte og ikke tillatte skiltkombinasjoner. Der står det uttrykkelig at skilt 202 «Vikeplikt» bare kan kombineres med skilt 330 «Svingeforbud», 332 «Vendingsforbud» eller et påbudskilt, og at vikepliktskiltet da skal stå øverst. Her er skilt 372 «Parkering forbudt» satt på topp og det er en dårlig kombinasjon. (Foto: Helge Ullsand)

Vegen og vi

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

Ansvarlig redaktør
MARK S. BERGER
Mobil: 916 00 444
Telefon: 22 07 36 92
mark.berger@vegvesen.no

Fagpressen

Journalist
HENRIETTE E. BUSTERUD
Mobil: 980 30 164
Telefon: 22 07 33 89
henriette.busterud@vegvesen.no

Journalist
KJELL WOLD
Mobil: 900 94 886
Telefon: 32 21 44 81
kjell.wold@vegvesen.no

Journalist
HÅKON AURLIEN
Mobil: 951 13 750
Telefon: 69 24 37 01
hakon.aurlien@vegvesen.no

Grafisk designer
JORUNN G. EBBESTAD BRUN
Mobil: 412 33 404
Telefon: 32 21 43 41
jorunn.brun@vegvesen.no

Grafisk designer
HILDE M. STRANGSTADSTUEN
Mobil: 913 27 595
Telefon: 61 27 13 07
hilstr@vegvesen.no

Grafisk designer
KYRRE WEDVIK
Mobil: 909 30 425
Telefon: 22 07 37 04
kyrre.wedvik@vegvesen.no

Abonnement:
Wenche Jensen tlf 22 07 36 64
wenche.jensen@vegvesen.no
eller vegnogvi@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 11 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning. Redaksjonen avsluttet 28. juni kl. 13.00.
Neste utgave kommer 1. september 2011

