

Vegen og vi

NR. 01 / 26. JANUAR / 2012
PORTO BETALT / PORT PAYÉ
NORGE / NOREG

RETURADRESSE:
STATENS VEGVESEN
POSTBOKS 8142 DEP
0033 OSLO



Statens vegvesen



Tungbilsjekk på Filefjell:

Full kontroll i snøkaoset

Vegen og vi ble med på tungbilkontroll i bitende vintervær på E16 over Filefjell.

side 14-17

SIDE
04 **SIKKERHET:**
På denne vegen i Sør-Trøndelag er dødsulyk-
kene halvert siden 2005.

SIDE
06 **MILJØ:**
Statens veg-
vesen er blant
de første i ver-
den med nasjo-
nal gåstrategi.

SIDE
10 **TRAFIKK:**
Arbeidsdagen
vert ikkje alltid
som planlagt på
tronge veger på
Vestlandet.

SIDE
26 **OSLOFJORDEN:**
Ny tunnel under
Oslofjorden ved
Drøbak hindrer
ikke ny monu-
mental bru.

Side 24: En rekke kommuner sier nei til bompenger i nord



VEGEN OG VI FEIRER TI ÅR

Dagens etatsavis feirer i januar i år 10 år. Første utgave i januar 2002 (bildet) hadde et hovedoppslag i vinterolympisk ånd med overskriften «The decision is», da de fem regionhovedstedene til Statens vegvesen ble bestemt. De første årene som papiravis kom Veggen og vi ut hver 14. dag med 20 utgaver i året. Senere kom avisen ut hver tredje uke, for i dag å være en månedsavis med 11 utgaver årlig. (Foto: Kjell Wold)



VÊRSTASJON TATT AV VINDEN

Juleorkanen Dagmar herja ikkje berre med Vestlandet. Og på rv. 52 Hemsedalsfjellet (bildet) fekk Statens vegvesen merke naturkreftene, då vêrstasjonen blæs bort. Natt til 2. juledag tok vinden tak i målestasjonen og feide den vekk. Berre bardunane stod att. Restane vart funnen over eit stort område i fjellet. (Foto: Kjell Wold)

LEDER:

Var beredt

Mennesket er ikke annet enn hva det gjør seg selv til.

Jean-Paul Sartre

94 prosent av Norges befolkning har brukt PC i løpet av de siste tre månedene. Kvinner og menn bruker PC like mye. 82 prosent av befolkningen bruker Internett hver dag eller nesten hver dag. Det viser tall fra Statistisk sentralbyrå publisert i slutten av 2011.

De digitale dingene er med andre ord blitt en del av oss, noe vi har fått et avhengighetsforhold til. De gir oss fantastiske muligheter til å holde oss oppdatert. Til en hver tid, og når vi selv bestemmer. Og de gir oss muligheten til å være tilgjengelig, døgnet rundt. Duppedittene er blitt en integrert del av vår hverdag, både profesjonelt og privat. Tanken på et liv uten er for mange uutholdelig.

Men i julen fikk denne tanken litt påfyll. Da gikk stormen Dagmar til nådeløst angrep på deler av landet og satte blant annet store deler av den digitale infrastrukturen ut av spill. Mange fikk da smake på en hverdag uten den kontakten med omverdenen vi tar for gitt via mobiltelefon og internett. En ting var at enkelte mistet tilgangen til Facebook i noen dager. Sikkert en opplevd krise for enkelte, men neppe verdens undergang. Verre var det at offentlige etater med ansvar for publikums trygghet ble lammet. Ikke var det mulig å få kontakt, ikke var det mulighet å ta kontakt.

Bare tanken på et slikt scenario kan lamme noen og enhver av oss. Heldigvis, den lammelsen rammet åpenbart ikke Vegvesenets folk i Sogn og Fjordane, fylket som ble hardest råket. Dagmar hadde herjet stygt med vegnettet i store deler av fylket. Enkeltmennesker, grender, bygder og kommunesentre var uten vegforbindelse. Uten tilgang til verken internett, mobiltelefon eller fasttelefon måtte man improvisere. Digitale impulser måtte byttes ut med mennesker i bevegelse i biler, i båter og til fots og vegvesenansatte klarte etter hvert å skaffe seg oversikt og gi hjelp der det trengtes.

Faren er ikke om datamaskiner begynner å tenke som mennesker, men at mennesket begynner å tenke som datamaskiner.

Å høre og lese om hvordan Dagmar-krisen ble håndtert i Sogn og Fjordane er imponerende og de involverte fortjener honnør for innsatsen. Håndteringen av de dramatiske romjulsdagene gir innhold til ordene om at den virkelige faren ikke er om datamaskiner begynner å tenke som mennesker, men at mennesket begynner å tenke som datamaskiner. Folkene som sto i stormen var beredt. Da de digitale impulsene uteble, koblet de inn sine menneskelige impulser.

Honnør fortjener de også for innspillene de nå kommer med til en beredskap med åpenbare svakheter. Det er ingen selvfølge at det går like bra neste gang, og innen den tid bør beredskapsplanene ha tatt opp i seg de svakhetene som nå blir avdekket.

God lesning!

Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



FOTO: KNUT OPEIDE



FØR OG NÅ:



Una Kaarstad @UnaBK

Ønsker meg app fra vegvesenet med ruteplanlegger inkl trafikkmeldinger for valgt rute. Er det utopisk mon tro?

Siv Sandvik @siv_san

Når jeg bruker 1 år på å møte ei dame, innlede et forhold og forlove meg, så trenger man ikke ti år for å bygge en vei, KAHareide på #NHO2012

Ola Svartberg @olasvartberg

En trenger ikke være fagperson for å fastslå at sykler har en uheldig virkning på enkelte menneskers psykiske helse.

Rene Svendsen @ReneSvendsen

Statens vegvesen har måkt snø og is fra veiene opp på busstopp og sykkelstier. Slik holdes kaoset i rushtrafikken vedlike i Fredrikstad.

Isabell B. Lorentsen @tordivel

Kompleks informasjon gjort veldig enkel: Tilhengekalkuleren til Statens Vegvesen. #nettkvalitet

VEGBILDET:

Et naturskjønt land

Norge har mye å by på av naturopplevelser og mye av det kan man se fra bilvinduet. De som ferdes langt E16 kan oppleve Sperillen som et flott vann men sikten er sterkt begrenset av kratt som etter hvert har fått vokst seg til trær. Om noen måneder spretter løvet igjen og da tettes sikten mot vannet. (Foto: Håkon Aurlien)



Seutbrua ved Fredrikstad

◀ 1961

2012 ▶

Seutbrua fra 1961 er den samme som Seutbrua i 2012 – og går over Seutelva som er Glommas tredje utløp ved Fredrikstad. I 1961 var brua ferdigbygd og kunne tas i bruk til erstatning for en gammel trebru fra 1859. Planleggingen hadde pågått siden 1918 og ble revidert mange ganger før pengene kom. Nå er planer lagt frem for en ny firefeltsbru på stedet.





NY KOLLEKTIVTRASÉ PÅ KVALØYSLETTA

En 750 m lang kollektivtrasé skal nå bringe folk raskere og enklere fram på Kvaløysletta utenfor Tromsø. Kollektivfeltet ble åpnet i januar og reduserer reisetida betydelig for de som reiser kollektivt. Prosjektet har kostet 17 millioner. Arbeidene utført av entreprenørselskapet Antek AS startet våren 2011. F.v. Eirin Anne Blix, Rigmor Thorsteinsen, Steinar Larsen i Statens vegvesen bak samferdsels-sjef Bjørn Kavli, Troms fylkeskommune. (Foto: Lisa Sundstrøm)

NY VEG HALVERTE ANTALL ULYKKER

Sommeren 2005 åpnet 22 kilometer ny E39 på strekningen Øysand-Thamshamn i Sør-Trøndelag. Statistikken viser nå at antall ulykker er halvert og 200 millioner kroner spart.

TEKST: LARS ERIK SIRA FOTO: KNUT OPEIDE

Vegen var den første av i alt tre prosjekter i offentlig/privat samarbeid (OPS) som ble bygd i Norge i perioden 2004-2010.

Helge Stabursvik på Plan- og trafikkseksjonen har satt sammen tall for seksårsperioden før (1.7.99-1.7.05) og seksårsperioden etter (1.7.05-1.7.11) åpning av nyvegen. I perioden før nyvegen kom, skjedde 74 ulykker med til sammen 114 drepte og skadde.

I perioden etter åpning var antall ulykker redusert til 37 med til sammen 62 drepte og skadde for nyvegen og gamlevegen sett under ett.

– Dette er gledelig, og enda mer gledelig er det at alvorlighetsgraden på ulykkene har gått betraktelig ned. I førperioden

ble det registrert 20 drepte/hardt skadde personer. I etterperioden er det registrert 7 drepte/hardt skadde personer, sier Stabursvik.

200 MILLIONER "SPART"

En enkel beregning av de samfunns-

økonomiske kostnadene knyttet til trafikkulykker før og etter åpning av ny E39 viser store innsparinger. – Dette er ikke en omfattende analyse. Men det gir en pekepinn på hvilken betydning investeringen har hatt, sier Stabursvik. ■

FØR: 01.07.1999 - 01.07.2005

	Antall	«Kostnad»
Antall drepte personer	2	63,6
Antall meget alvorlig skadde personer	5	108,5
Antall alvorlig skadde personer	13	93,6
Antall lettere skadde personer	94	90,24
Sum	114	355,94

ETTER: 01.07.2005 - 01.07.2011

	Antall	«Kostnad»
Antall drepte personer	1	31,8
Antall meget alvorlig skadde personer	2	43,4
Antall alvorlig skadde personer	4	28,8
Antall lettere skadde personer	55	52,8
Sum	62	156,8

Alle tall i mill. kr. 2009.

HISTORISKE:

Tekst og foto Kjell Wold

Her er dei første KKS-pionerane

Dei 17 vegvesentilsette på dette bildet er historiske. Dei er det aller første kullet som har fullført utekontrolløpet i "Kjøretøy- og kontrollstudiet" ved Universitetet i Agder (UiA).

Andre veka i desember 2011 var det eksamen som blei avslutta med ein stor hel dags utekontroll på E18 i Arendal.

– Sidan starten på studietilbodet i Grimstad i 2007 har no over 750 tilsette i Statens vegvesen gjennomført ein eller fleire av dei i alt 12 modulane som dette kompetanseløftet omfattar, seier studieleiar Harald Øye i Statens vegvesen. Når seks års avta-

len med UiA løpar ut i 2012 regner etaten med å nærme seg 1000 vegvesentilsette med auka kompetanse på teknisk utekontroll og forvaltningskontroll i hall.

ØKT KOMPETANSE

– Avtalen med UiA løpar ut i 2012. Vi reknar med å fortsette dette kompetanseløftet. Vi har starta eit prosjekt om eit utvida tilbod om kompetanseheving innan heile Trafikant og Kjøretøyområdet (TK), seier Øye. Han var til stade under den avsluttande utekontrollen i Arendal, som han karakteriserar som eksemplarisk gjen-

nomført av KKS-pionerane. Studiet er bygd opp av ei rekke moduler om utekontroller som første kull har gjennomført over 20 teoriveker på tre år. Meininga er å auke trafikktryggleiken på norske vegar gjennom auka kompetanse i både teori og praksis. KKS-studiet har tre hovudområder; god faglig kompetanse, god kunnskap om lovar og reglar og god kundebehandling.

VIKTIG OPPFØLGING

Etatens ambisiøse mål er å dyktiggjøre personalet i utekontrolljobben, sikre lik behandling over heile landet, heve kompe-

tanse og kvalitetsnivå i takt med dei auka krava til tekniske og juridiske kunnskapar i jobben. Alle kursa held universitetsnivå. Om lag 50 lærarar og prosjektleiarar har vært involvert i studiet, majoriteten av desse frå Statens vegvesen sine egne rekker. Ei undersøking av grunnmodulane i studiet har gitt mange gode tilbakemeldingar. Studentane har auka sine kunnskapar betydeleg innan alle fagfelt i studiet. Ein av utfordringane studentane gir tilbakemelding på etter studieperioden er oppfølging frå leiarar etter avslutta kurs. Det skal studieleinga følgje opp tettare framover.

FAKTA:

04

Tilbud er levert på elektroinstallasjoner i Strindheim-tunnelen i Trondheim. Jobben omfatter også elektroarbeid på 3,5 km veg i dagen.



NYTT REGIONVEGKONTOR I RUTE

Arbeidet med det nye regionvegkontoret (illustrasjon) på Lillehammer er i rute. Rammesøknaden ble levert før jul. Spaden stikkes i jorda i april. – Utbyggeren har en god dialog med kommunen, sier Vegvesenets prosjektleder Sylfest Teigen. De regner med å få rammesøknaden godkjent i løpet av januar. (Foto: LINK arkitektur)

Enda mer gledelig er det at alvorlighetsgraden på ulykkene har gått betraktelig ned. *Helge Stabursvik, Statens vegvesen*



OPS-VEG: E39 Øysand-Thamshavn i Sør-Trøndelag har opplevd kraftig nedgang i antallet alvorlige ulykker.

TRAFIKKSikkerhet:



AVTALE: Vegdirektør Terje Moe Gustavsen og NLF-direktør Jan-Terje Mentzoni signerer den nye trafikksikkerhetsavtalen. (Fotos: Henriette Erken Busterud)

Trafikksikkerhetsavtale med NLF

Statens vegvesen har inngått en egen avtale om trafikksikkerhet med Norges Lastebileier-Forbund.

TEKST KJELL BJØRN VINJE FOTO HENRIETTE E BUSTERUD

Avtaalen ble signert av vegdirektør Terje Moe Gustavsen og fung. adm. direktør Jan-Terje Mentzoni i NLF mandag. Avtalen er en justert og oppdatert versjon av en avtale fra 2006. Selv om avtalen inneholder en rekke oppfølgingspunkter for både NLF og Vegvesenet, er likevel verdien av et forpliktende felles samspill like viktig. Målet er at avtalen skal danne grunnlaget for et mer aktivt, systematisk og operativt samarbeid knyttet til trafikksikkerhetsarbeidet. Avtalen samler seg rundt tre hovedpunkter:

- Antall trafikkulykker – og spesielt antall dødsulykker med drepte og hardt skadde er uakseptable – og det må gjennomføres tiltak som forbedrer situasjonen.
- Det er større sannsynlighet for å oppnå positive resultater dersom alle de aktørene som rår over de ulike virkemidler samarbeider for å forbedre trafikksikkerheten.
- Det er nok kunnskap om tiltak som kan føre til en forbedret trafikksikkerhetssituasjon. Utfordringen er at tiltak må bli gjennomført. Det gjelder tiltak som den enkelte trafikant rår over (særlig adferd i trafikken) og det gjelder tiltak som ulike offentlige organer rår over (kvalitet på vegnettet, vedlikehold og drift av vegnettet, opplæring og informasjonstiltak, samt ulike former for kontrollvirksomhet).

NLF forplikter seg til sju ulike konkrete tiltak, mens Statens vegvesen på sin side forplikter seg til 11 tiltak. Statens vegvesen skal også ta initiativ til årlige møter der saker av betydning for NLF og vegvesenet tas opp. ■

KKS-PIONERANE: Foran f.v. Ove Mareno Skogheim, Jessheim, Wilhelm Gjevestad, Harstad, Michael Grossmann, Drammen, Walter Søraas, Fauske, Haldis Berge Hansen, Drammen, Svein Arne Henjesand, Nordfjoreid, Tor Helge Torgersen, Stavanger, Erik Ekre, Jessheim. B.f.v. Pål Vangsnes, Arendal, Flemming Skarpnord, Kongsvinger, Geir Leon Hetle, Førde, Alf Jarle Bergene, Stavanger, Bjarte Frækaland, Sogndal, Håvard Stjern, Trondheim, Tron Ersvik, Kristiansund, Dag Rykkje, Voss, Morten Hoff, Oslo. NB! Håvard Stjern er instruktør som ikkje har fullført heile løpet enno. Arnfinn Eriksen, Oslo, har fullført studiet, men manglar på bildet.





GAMMEL TUNNEL BLIR SOM NY

Nå starter arbeidet med å totalrenovere E16 Nestunnelen i Hole i Buskerud. All gammel moro fra da tunnelen ble bygd i 1988 skal rives og erstattes med nytt toppmoderne utstyr. Nye betongelement på veggene, ny belysning og elektro, styring og ventilasjon til 110 millioner kroner. I desember i år skal Nestunnelen gjenåpnes. (Foto: Kjell Wold)

Flere må ut å gå

Å gå er bra for kropp og sjel, lommeboka og miljøet. Statens vegvesen har som en av de første lagd en nasjonal gåstrategi som skal få flere til å ta beina på nakken.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Nå skal planleggerne ta av seg bilbrillene og tenke mer på de gående. Det må være korte avstander, effektivt og trygt å gå for alle grupper. Det skal ikke bygges ei to hundre meter ekstra gangsløye fordi det er best for biltrafikken. Nei, nå skal det tas mer hensyn til de gående både når det planlegges, bygges og driftes. Målet er at alle gående skal komme kjappere, tryggere og bedre fram.

GÅR FOR LITE

Bare en av fem voksne oppfyller anbefalingene om fysisk aktivitet som er 30

minutter pr dag. Under halvparten sier at de går sammenhengende ti minutter om dagen. En stor befolkningsøkning framover gjør også at flere må gå for å komme seg fram. I 2060 er det for eksempel en million flere over 67 år enn i dag.

22 prosent går i dag. Målet er at flere skal gå mer i hverdagen – som til jobben, butikken og skola. Det gjelder alle befolkningsgrupper – og de med alt fra rullator til sparkesykkel som også er gående. Jevnlige reisevaneundersøkelser skal vise om målene faktisk nås.

MANGE MULIGHETER

– For å få flere til å gå er korte avstander og effektivt gangnett det viktigste. Vi skal lage sammenhengende, trygge og effektive nett for gående både i by og på landet. Vi må bli flinkere til å opprettholde snarveger så en sparer tid på å gå, hvis ikke er det lett å sette seg i bilen. Det må også være enkelt å gå til holdeplasser. I dag er det meste

tilrettelagt for biler, men i framtida må vi sørge for at bilene ikke hindrer de gående. Samspeillet i trafikken må reguleres slik at fotgjengere blir prioritert høyere enn i dag, for eksempel i lyskryss. Utforming og drift av de fysiske omgivelsene er også viktige satsingsområder. Dessuten må vi gjøre det mer trendy å gå, sier Guro Berge som har ledet arbeidet med gåstrategien.

I gåstrategien er det ramset opp en rekke virkemidler og tiltak. Nå skal dette følges opp med handlingsplaner, både nasjonalt, regionalt og lokalt.

STOR INTERESSE

– Det er bare ett annet land som har en nasjonal gåstrategi. Det er stor interesse og jeg har vært i flere land og fortalt om den. Danskene er for eksempel litt misunnelige på oss. De er gode på sykkel og har lagd en lokal gåstrategi i København, men ønsker seg en nasjonal gåstrategi, sier Berge. ■

- 16 prosent av befolkningen går ikke i det hele tatt.
- Halvparten går mindre enn 500 meter
- 60 prosent av alle bilreiser er under tre kilometer
- 22 prosent går i dag

**Tap for all del ikke lysten til å gå.
Jeg går meg til det daglige velbefinnende
hver dag, og går fra en hver sykdom.
Jeg går meg til mine beste tanker, og jeg kjenner
ikke en tanke så tung at jeg ikke kan gå fra den.
Når en slik fortsetter å gå, så går det nok.**

Søren Kirkegaard



► KULTURARV:

Dugnad i vegkanten

Busker, trær og kratt skal bort langs to populære strekninger slik at bilistene får med seg mer av det de passerer.

I år starter et prøveprosjekt der Statens vegvesen, i regi av Nasjonale turistveger, og Norsk Kulturarv skal samarbeide om å rydde langs strekninger: Nasjonal turistveg Ryfylke og Sjødalen som er innfarten til Nasjonal turistveg Valdresflye. Det skal gi bedre utsikt og adkomst til kulturlandskap og kulturminner langs disse vegene. Dette skal skje ved hjelp av en dugnad i regi av Norsk kulturarv.

Norsk kulturarv skal altså organisere dugnaden, og tanken er at lokale lag og for-

eninger skal ut i vegkanten med sag og øks. Dermed vil alt fra idrettslag til kor og korps få penger i kassa som de kan bruke på lokal kultur. Dette skal også bidra til økt eierskap og stolthet.

PRØVEPROSJEKT

Dette er et prøveprosjekt i perioden 2012-14. Norsk kulturarv og Statens vegvesen skal nå kartlegge hvilke steder langs strekningene som først skal få besøk av en dugnadsgjeng. Siden det gror godt langs mange

vegkanter holder det ikke med skippertak. Tanken er derfor at en i prosjektet skal utvikle et system for vedlikehold og skjøtsel av utvalgte kulturminner og kulturlandskap langs de Nasjonale turistvegene framover.

Norsk kulturarv er en ideell stiftelse og har blant annet ansvar for kvalitetsmerket Olavsrosa. De samarbeider med 70 kommuner for å ta vare på kulturlandskap og kulturminner. Norsk kulturarv markedsfører også Nasjonale turistveger på Grüne Woche i Berlin i slutten av januar.

FAKTA:
06

Tilbud kom inn på ny jernbanekryssing på rv. 7 ved Sokna på Ringerike. Budene varierer fra 38,6 millioner kroner (Contexo AS) til 49,1 millioner kroner (Hæhre AS)



ØNSKER FLERE TILBYDERE

For å få økt konkurranse om drift og vedlikehold av vegene forsøker Statens vegvesen Region øst nå å utlyse tre mindre kontrakter for det som i dag er Østfold øst kontraktområde. To av kontraktene tar for seg riks- og fylkesveger i Halden- og Ørjeområdene. Den tredje tar kun for seg grøntvedlikehold. Statens vegvesen vil gjøre kontraktene attraktive for mindre entreprenører. (Foto: Håkon Aurlien)



TRAFIKANT OG KJØRETØY:



E6 NORDLAND: Viking tauet opp 24-25 tunge kjøretøy hver dag etter utforkjøringer på norske vinterveger i fjor.

TAUET BORT 140 HVER DAG

Viking Redningstjeneste tauet bort i snitt 140 tunge kjøretøy hver dag sist vinter.

TEKST KJELL WOLD FOTO HELGE RONG

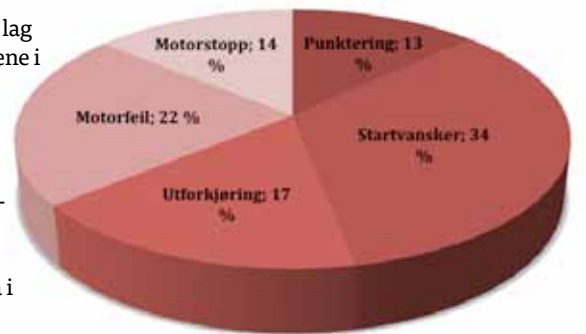
Det viser ferske tall Veggen og vi har innhentet hos bergings-selskapet. Viking berget i hele 2011 litt over 40.000 vogntog og tungbiler totalt hvorav 55 prosent, eller 22.000 tunge kjøretøy, ble berget i de fem vintermånedene fra november til og med mars.

- Viking ga for alle typer biler om lag 120.000 assistanser i vintermånedene i fjor, forteller markeds konsulent Ingunn Refsnes i Viking Redningstjeneste AS.

Av de 22.000 tunge kjøretøy som Viking berget på norske vinterveger i fjor var det 17 prosent eller omlag 3750 lastebiler som hadde havnet utfor vegen på glatta. Det ga i snitt 25 utforkjøringer med tunge

kjøretøy hver dag sist vinter. Foruten utforkjøringer på vinterføre fordeler Vikings bergingsoppdrag i 2011 seg slik når det gjelder tunge kjøretøy:

Startvansker: 34 prosent, Motorfeil: 22 prosent, Utforkjøring: 17 prosent, Motorstopp: 14 prosent og Punktering: 13 prosent. ■



Tekst Henriette Erken Busterud Foto Steinar Skaar



GROR IGJEN: Norsk kulturarv skal organisere en dugnad for å rydde i vegkanten slik at Nasjonale turistveger med kulturlandskap og kulturminner kommer til sin rett.

Nytt studietilbud i veg- og trafikkfag

Fra høsten tilbyr NTNU et nytt deltidsstudium – og erfaringsbasert master.

I høst er det mange nyttige vegvesenfag på menyen til NTNU. De tilbyr et nytt deltidsstudium med følgende kurs: Trafikkteknikk, vegbygging, strategisk planlegging av infrastruktur, kostnader og nytte av samferdselsanlegg, trafikkteknologi, drift og vedlikehold, veg- og gateutforming og vegteknologi.

- Kursene er lagt opp som intensivkurs og er kurante å ta som en del av jobben, sier Tore Hoven som leder Vegvesenets Senter for kompetanseutvikling.

Kurs fra deltidsstudiet på NTNU (og eventuelt noen av Vegvesenets interne studier som er poenggivende) kan sammen med masteroppgave settes sammen til en erfaringsbasert mastergrad. Det krever minimum to års relevant praksis og en bachelorgrad eller tilsvarende i bønn. Retningslinjer for hva som vil telle som relevant utdanningsbakgrunn vil komme til våren.

-Jeg er glad for at samarbeidet med NTNU har resultert i denne etterutdanninga. Vi har fått på plass deltidsstudier i fag som er svært viktige både for oss og bransjen. Jeg har fått hevdelser fra mange ansatte som er interesserte, sier Hoven.



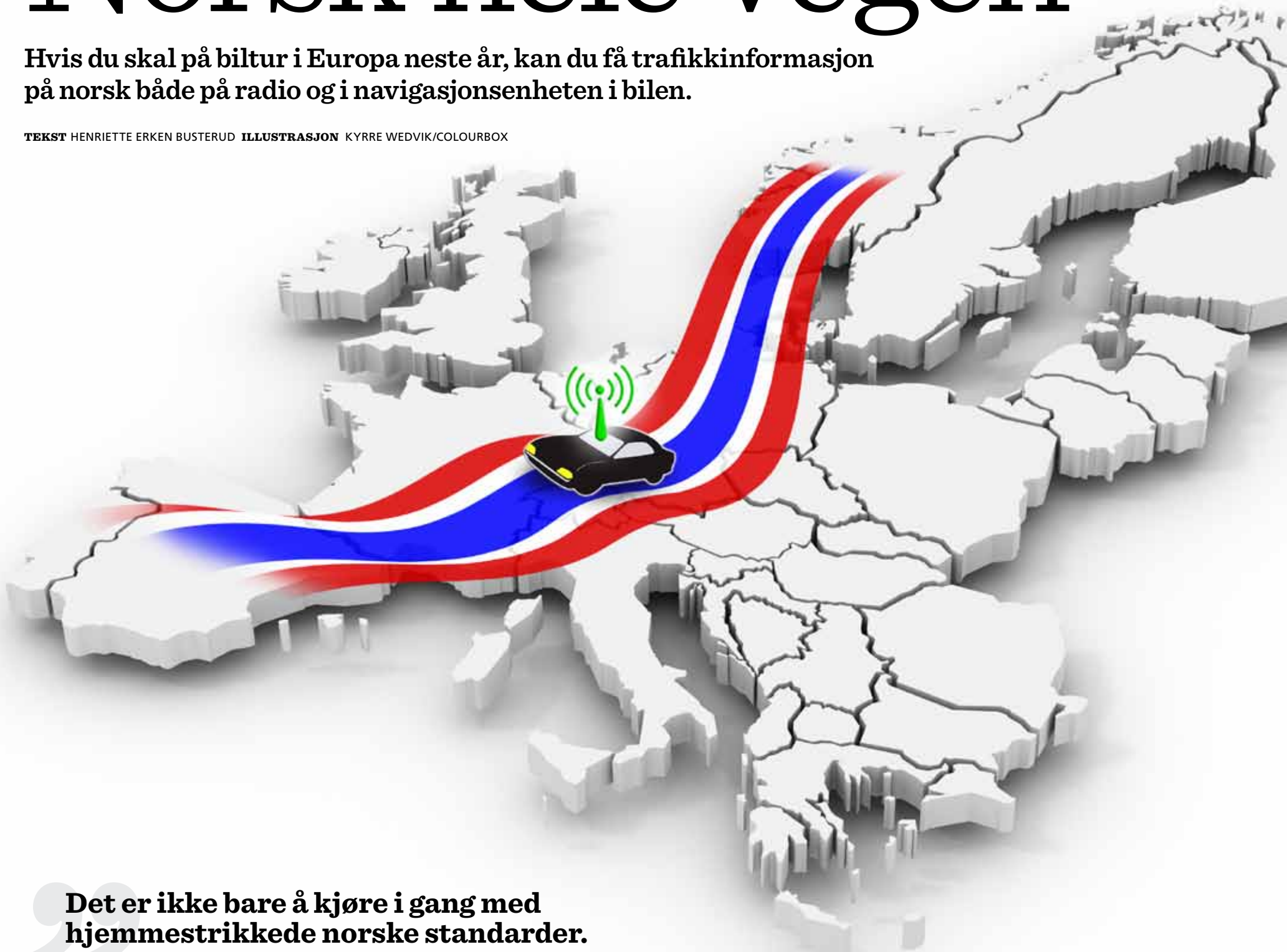
VEGOPNING AV HALVE VOSSAPAKKO

I nydeleg vintervér skar statsråd Magnhild Meltveit Kleppa av noregsbandet ved nordre utløpet av Tunsberg tunnelen, med bunadskniv laga på Voss. Og så vart Skjervet vinterstengd. – Eg kjem til å sakne Skjervet, sa ein lokal tungbilsjåfør. Frå venstre på bilete er ordførar i Granvin, Ingebjørg Winjum, statsråd Magnhild Meltveit Kleppa og ordførar i Voss, Hans Erik Ringkjøp. (Foto: Helge Rong)

Norsk hele vegen

Hvis du skal på biltur i Europa neste år, kan du få trafikkinformasjon på norsk både på radio og i navigasjonsenheten i bilen.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJON KYRRE WEDVIK/COLOURBOX



Det er ikke bare å kjøre i gang med hjemmestrikkede norske standarder.

Kjersti Leiren Boag, Statens vegvesen

REKRUTTERING:

Camp om rekruttering

Region sør satser på å gjøre seg lekke for studentene på Universitetet i Agder (UIA). I februar arrangeres det såkalt Gründercamp for byggdesign-studentene.

– De får bryne seg på vegoppdrag som skal løses i løpet av halvannet døgn, sier Gerd Johanne Hestnes i HR-seksjonen.

UTFORDRING. Hun jobber tett sammen med *Ungt entreprenørskap* og UIA om arrangementet, og mener det er god prioritering av Statens vegvesen.

– Hvis vi viser at vi er en interessant arbeidsgiver, kan vi vinne kampen om de nyutdannede ingeniørene, mener Hestnes.

– På Sørlandet er det mange spennende ingeniørjobber, blant annet i oljerelatert virksomhet. Det gjør det til en utfordring å finne kvalifiserte folk, legger hun til.

HR-rådgiveren er godt fornøyd med oppdragene som fagmiljøene internt i Statens vegvesen har levert.

TENKER STRATEGISK. – Oppdragene handler om å finne kreative løsninger, men er også reelle utfordringer. De varierer i tema, fra hvordan rive den gamle Varoddbrua, til universell utforming av Grimstad sentrum. Mange hos oss har gjort en god jobb, og samarbeidet med UIA er gjensidig godt. Vi tenker helt klart strategisk når vi presenterer oppdragene for studentene, sier Hestnes.

– Om et halvt år skal disse studentene velge tema for bacheloroppgaven sin, og vi har et mål om at noen skal velge tema på oppgaven sin innen veg. Kanskje ser vi noen av dem igjen som jobbsøkere neste år også, under Gründercamp-sjef Gerd Johanne Hestnes.

Gründercampen finner sted på UIA i Grimstad 7. og 8. februar. Du kan lese mer om arrangementet i februarnummeret av *Vegen* og vi.

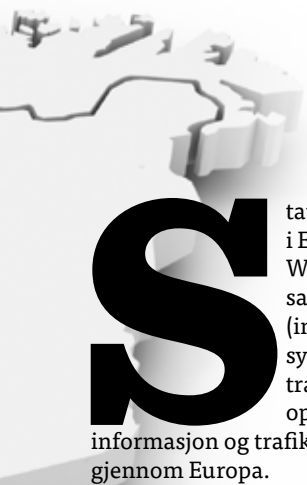
FAKTA: 07

firmar konkurrerer om å bygge 750 meter gang/sykkel-veg på fylkesveg 401 i Lillesand i Aust-Agder. Budene varierer fra 11,5 til 16,2 mill. kr.



MODERNISERER FERJEKAIENE I MIDT

De neste årene skal mange statlige og fylkeskommunale kaier i Region midt oppgraderes eller nybygges. Kaiene på Finnøya i rute 32 Utasund, Edøya, Halså og Kvanne i Møre og Romsdal og Seierstad ferjekai i Nord-Trøndelag er avsluttet eller i arbeid. Regionen har 34 kaier på Sunnmøre, 29 ferjekaier og ei hevbar bru på Nordmøre og i Romsdal, 14 ferjekaier i Sør-Trøndelag og 9 Nord-Trøndelag. I 2012 skal det brukes 130 mill. kr. I 2011 ble det brukt 100 mill. kr. (Foto: Knut Opeide)



Statens vegvesen er med i EU-prosjektet EasyWay som jobber med å samordne bruk av ITS (intelligente transportsystemer). Slik skal trafikantene få en lik opplevelse av trafikkinformasjon og trafikkstyring på sin veg gjennom Europa.

TRAFIKKMELDINGER PÅ EGET

SPRÅK. – Når alle land bruker en felles standard for trafikkmeldinger som ikke er avhengig av språk, kan dette bli kodet om til ditt språk uansett hvor du kjører. Dermed blir informasjon om vær og kjøreforhold, trafikk, reisetider, hendelser, planlagte og uforutsette ting langs vegen tilgjengelig og presentert likt i hele Europa. Kjører du gjennom Tyskland kan du få ei melding på radioen og navigasjonssystemet ditt på norsk om at det har skjedd ei ulykke på motorvegen og anbefalt omkjøring, forteller Kjersti Leiren Boag i Statens vegvesen. Hun koordinerer Statens vegvesens innsats i EasyWay.



PÅ Plass I 2013. Både i Sverige, Danmark, Storbritannia og Tyskland er dette systemet på plass i dag, og i løpet av 2013 håper hun at teknologien er på plass i Norge også.

Kjersti Leiren Boag

– I år skal vi blant annet ha en pilot med Trafikverket i Sverige for å teste utveksling av trafikkmeldinger over landegrensen. Dette er en del av et prosjekt der vi jobber med å gjøre dynamiske veg- og trafikkdata fra Statens vegvesen tilgjengelig, det såkalte Datex-prosjektet, forteller Leiren Boag.

MANGE FELT. Privatbilister er bare en av flere grupper som har glede av arbeidet

med EasyWay. I tillegg til informasjon før og under reisen, jobbes det med styring og overvåking av trafikk og system som også får godstransporten til å gli lettere. Multimodal informasjon er et annet viktig område for EasyWay og i Norge er den nye trafikkportalen til NRK, Statens vegvesen, Ruter og Trafikanten som lanseres i løpet av 2012 er et «norsk» bidrag til dette.

RETNINGSLINJER. – Nå utvikler vi felles retningslinjer i EasyWay for hvordan hvert land skal bygge opp ITS-tjenester. I år skal vi ha disse retningslinjene på høring hos eksterne aktører i Norge for å få tilbakemeldinger på hvordan de vil fungere. Retningslinjene vil også være et viktig bidrag når vi skal iverksette det europeiske ITS-direktivet. Dette må vi følge når vi skal ta i bruk ITS. Det er ikke bare å kjøre i gang med hjemmestrikkede norske standarder, påpeker Leiren Boag.

LANG HISTORIE. EasyWay har sin bakgrunn i regionale samarbeidsprosjekter for ITS som startet opp i Europa på midten av 1990-tallet. Norge deltok i VIKING som dekket Norden og Nord-Tyskland. I 2006 startet EasyWay etter ønske fra EU om en sterkere styring mot et felles europeisk system og harmoniserte tjenester både for privatbilister, godstransport og kollektivtrafikk. I dag deltar 23 EU-land i tillegg til Norge, Sveits og Andorra. Visjonen for prosjektet går fram mot 2020, men det lages planer for to og to år om gangen. Innsatsen skal gå hånd i hånd med EUs transportpolitiske mål om miljø og sikkerhet. – Norge får ikke støtte fra EU i arbeidet. Men vi kan ikke melde oss ut av Europa og sette grensen ved Svinesund. Det er smart å ta i bruk samme systemer som resten av Europa. Når det gjelder trafikkmeldinger vil det medføre at vi slipper å lage et format for NRK, et for TV2, et for TomTom og et for app-utviklere. Alle data vil bli tilgjengelige for alle. Dataene blir gratis, men vi vil inngå avtaler med mottakerne slik at vi har styring med hvem som bruker dataene våre til hva, avslutter Leiren Boag. ■

FERJEFRI E39:



SKRÅSTAG I REKKE: Dette kan bli Norges lengste bru, 7,5 km ny E39 over Boknafjorden i Rogaland.

BOKNAKRYSSING MED BRU

Statens vegvesen starter nå utredning om bygging av en 7,5 km bru over Boknafjorden. En aktuell løsning kan være en skråstagsbru med flytende tårn forankret ned til 500 meters dybde.

TEKST HÅKON AURLIEN OG DAGRUNN HUSUM

GRAFIKK ARNE JØRGEN MYHRE OG JOHANNES VEIE, STATENS VEGVESEN

Samferdselsdepartementet har bedt om at en bruløsning utredes parallelt med tunnelalternativet ved planlegging av en ferjefri E39, sier prosjektleder Olav Ellevset.

TEKNISK MULIG. – Bakgrunnen er at fagmiljøet nå ser at det er i ferd med å bli teknisk mulig å krysse slike krevende fjorder via en bruløsning. Vi setter i gang utredningen nå slik at vi slipper å måtte komme tilbake til dette når vi i 2015-16 starter utbyggingen av Rogfast-forbindelsen basert på en tunnelloøsning. Statsråden har lagt inn som klar premisse at vi ikke skal forsinke fremdriften av dette anlegget, sier han.

En medvirkende årsak til bestillingen er ny kunnskap om vesentlig større driftsutgifter for tunneller enn for bruer.

– Tunneler er kostbare å bygge, drifte og å fornye. Vi vil nå undersøke hvordan livsløpskostnadene vil være for en krevende bruløsning, sier Ellevset. Han regner med at de første konklusjoner vil kunne trekkes om et halvt års tid.

STOR BRANSJEINTERESSE. Det er stor bransjeinteresse for prosjektet Ferjefri E39. Rundt 130 representanter fra entreprenør- og rådgivningsbransjen og finansinstitusjoner møtte da Statens vegvesen 18. januar inviterte konsulent- og entreprenørbransjen til et møte om ferjefri E39 i Bergen.

– Oppdraget vi har fått med å utrede ferjefri E39 innebærer ønske om høyere satsing på infrastruktur, sa vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

UTENLANDSINTERESSE. – Størrelsen og kompleksiteten på prosjektet krever mye av både innovasjon og utvikling av ny kunnskap og teknologi, og det må skje i

samarbeid mellom entreprenør- og rådgivningsbransjen og andre tekniske aktører både i Norge og utlandet, sa han.

Rundt 50 av de 130 representerte utenlandske firmaer som ønsker å bidra til å få bygd en ferjefri E39. Hensikten med møtet var å gi viktige potensielle samarbeidspartener innføring i utredningsprosjektet for tidlig å få i gang diskusjonen om hvordan bransjen kan delta i prosessen og prosjektet kan organiseres og gjennomføres.

Oppdraget vi har fått med å utrede ferjefri E39 innebærer ønske om høyere satsing på infrastruktur.

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

Et ferjefritt E39 mellom Kristiansand og Trondheim innebærer store utviklingsmuligheter ved at det kan gi kraftig reduksjon i reisetid og knytter sammen tre av de største byene i Norge. Det innebærer også store tekniske utfordringer med kryssing av åtte gjenstående fjordstrekninger. Totalprosjektet har en svært foreløpig og usikker prislapp på rundt 100 milliarder kroner. For å gjennomføre et prosjekt av et så stort omfang er det avgjørende at det finnes tilgjengelig kompetanse og kapasitet innen bygg- og maritime fag i tillegg til at Statens vegvesen finner gode gjennomførings- og finansieringsmodeller. Vegdirektøren sa seg derfor svært fornøyd med at salen var fullstappet av interesserte bransjeaktører. ■

Tekst og foto Jo Vegard Aardal



SAMARBEIDER: God tone mellom Vegvesenet og samarbeidspartnerne. Fra venstre Bjørn Egil Hansen fra ungt entreprenørskap, Gerd Johanne Hestnes, Statens vegvesen, Paul Svennevig fra UIA og Kristine Krøger Nordlie, Statens vegvesen.



KVU'ENE FOR E39 PÅ HØRING

Konseptvalgsutredningen (KVU) for E39 på strekningene Skei – Ålesund, Ålesund – Bergsøya og Bergsøya – Valsøya og overbyggingsdokumentet for strekningene er lagt ut til høring. Høringsfristen er satt til 1. februar 2012. (Foto: Geir Brekke)



1



2



5



6



7

EIN SMAL SAK Å H

Det er ikkje alltid arbeidsdagen vert som planlagt. Nokon gonger må ein trø til på litt andre måtar.

TEKST OG FOTO: SVANHILD RINGHEIM

Den planlagde stikkprøvekontrollen nyleg for driftskontrakt 1206 Voss fekk ein brå slutt på fv. 7, ved Kjespo i Ålvik. I ein smal sving hadde to vogntog kome litt for brått på einannan, og sperra vegen for trafikk.

– Me kom som bil nummer to inn i situasjonen, og stoppa sjølvsagt for å hjelpa til. Det tok ikkje lang tid før det var kø i både endar. Eg skjønte fort at me kom til å verta verande ei stund, seier kontrollingeniør Einar Selland. Behovet for å ta kontroll over situasjonen meldte seg fort, og folk hadde tydelegvis lit til Vegvesenet sin oransjeklede representant. Dermed fekk han koordinator-rolla.

ANSATTE SVARER:

Hva har du fått ut av Kjøretøy- og kontrollstudiet (KKS)?

HÅVARD STJERN
Malvik

–Veldig viktig og nyttig. Kroppen på verket i god videreutdanning. Interessant og lærerikt, viktig å knytte nye kontakter.



WILHELM GJEVESTAD
Harstad

–Det beste videreutdanningskurset jeg har tatt. Veldig inspirerende, lærerikt og matnyttig. Knyttet mange nye kontakter.



HALDIS BERGE HANSEN
Drammen

–Veldig bra studium, lært veldig mye nytt, fått økt kunnskap og selvtillit. Det gir også trygghet i arbeidssituasjon.



FAKTA:

12

Firmaer ville tegne ny gangbru over Elva i Flekkefjord i Vest-Agder. Fem er nå pre-kvalifisert for arkitektkonkurransen. Elva er 53 meter bred.



DAGMAR-SKADER FOR 41 MILLIONER

Orkanen Dagmar gjorde skader for 41 millioner kroner på vegene i Møre og Romsdal. På de statlig eide riksvegene er skadene på nær 7 millioner kroner, mens det er skader på fylkesvegnettet for om lag 34 millioner kroner. De største skadene er fyllinger som er vasket ut, blant annet på Sunnmøre. I tillegg er det store skader på fv. 660 i Eresfjorden og fv. 64 i Isfjorden på grunn av utvasking. (Foto: Anne Marit Øksenvåg Johansen)



NORGE RUNDT:



E16-TUNNEL: Borlaug-Smedalsosen prosjektet starta i fjor haust, her Borlaugtunnelen under bygging

Borlaug-tunnelen under bygging

Mesta starta i fjor haust bygginga av den fire kilometer lange Borlaugtunnelen som del av elleve kilometer ny E16 Borlaug-Smedalsosen på Filefjell.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Prosjektet omfattar sju kilometer veg i dagen, fire kilometer tunnel, sideveger, to bruer og gang/sykkelveg, utviding av oppstillingsplassar for kolonne og kjettingplassar. Denne delstrekninga av E16 Filefjellutbygginga skal stå ferdig sommaren 2014.

Den største utfordringa med prosjektet vil vera vinterproblematikken, sidan vegen går opp mot 900 meter over havet. Borlaugtunnelen starter om lag 400 meter frå krysset med rv52 Hemsedalsfjellet og kommer ut ved Honingane rett ved brøytestasjonen. Utbygginga av E16 Filefjell skjer både ved bygging av nye trasear og utviding av dagens veg. Prosjektet strekker seg frå Borlaug i Lærdal kommune i Sogn og Fjordane til Øye i Vang kommune i Oppland. Vegen skal utbetras i etappar fram til 2016 og er berekna å koste nær 1,8 milliardar kroner.

- 1: Forsøket med å passera kvarandre mislukkast, og traileren måtte rygga.
- 2: Løysinga vart å kopla av hengaren på tankbilen, slik at det vart passasje.
- 3: Einar Selland gir VTS melding om redusert framkome, og entreprenør vert orientert. Køen veks fort.
- 4: Litt manuell salting hjelper på dei glattaste partia.
- 5: Alle kom seg trygt forbi med litt «guiding» (om enn ikkje i beste HMS-ånd...)
- 6: Det var på det verste eit «kontrollert kaos»
- 7: Tony Tordal, trailersjåfør i Jan Mo, var ein ivrig medhjelpar. Han strødde salt på staden, og hjalp med å geleida vogntoga fram.
- 8: Fylkesveg 7 er grei å køyra for oss som er lokalkjende, men er ei utfordring for mange andre grunna smal og svingete veg, seier Åge Burok i Suldal Transport.



JELPE TIL

POSITIV OPPLEVING

Mens ein venta på Viking sin redningsbil var utfordringa å få dei tunge køyretøya og bussane trygt forbi den parkerte tankbilen. Fordi det var såpass trangt var det naudsynt å ha nokon til å «losa» seg fram. I tillegg måtte resten av trafikken haldast under kontroll og dirigerast fram. Det tok om lag tre timar før Viking kom til staden.

– Me fekk ikkje gjort det me hadde planlagt i dag, men det kan me ta att seinare. Dette var trass alt viktigare, seier Selland. Han synes det var ei positiv oppleving at fleire av sjåførane i køen var ivrige til å hjelpe til, noko som gjorde at alt løyste seg greit. Ingen sure miner å spora på fv. 7 denne dagen. Kanskje det flotte vêret hjalp? ■



VIL HA IDÉER: Direktør ved Vegmuseet Geir Atle Stormbringer og Åsmund J. Sletten som leder formidlingsavdelingen ser fram til å lage ny veghistorisk utstilling.

Sett dine spor på Norsk vegmuseum

Norsk vegmuseum skal lage ei ny veghistorisk utstilling. Nå vil de vite hva du synes folk skal sjå og oppleve der.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Kongerikets veghistorie favner vidt og bredt og langt: Mye har skjedd siden de første fangst- og handelsrutene ble tråkket opp til vår tid og etter at den veghistoriske utstillinga ble åpnet på vegmuseet i 1992: For eksempel er produksjonsenheter borte og Nasjonale turistveger har markert seg på kartet. I mai 2014 skal det åpnes ei ny veghistorisk utstilling på museet. 650 kvadratmeter skal fylles med noe som fenger store og små.

– Vi vil ha ei utstilling der mange ulike grupper kan finne noe interessant. Hva vil ungene ha, og hva vil bestemor ha. Hver høst har vi for eksempel over to tusen tiendeklassinger her som skal lære om trafikksikkerhet. Disse skal også finne noe interessant her. Og ikke minst skal dette museet være en del av alle i etaten. Derfor vil vi gjerne ha idéer og innspill fra kolleger som sitter på mye kunnskap rundt om i landet, sier Åsmund J. Sletten som er leder av formidlingsavdelingen ved museet. Har du noen idéer, så ta kontakt med direktør ved Vegmuseet Geir Atle Stormbringer og Åsmund J. Sletten.

OVE M. SKOGHEIM
Jessheim

–Veldig bra og nyttig vide-reutdanning. Inspirerende med brubygging mellom nye kolleger og regioner.



BJARTE FRÆKALAND
Sogndal

–Lærerikt og positivt å stifte nye bekjentskaper med kolleger fra andre deler av landet. Mye ny og verdifull kunnskap.



SKAL GANG- OG SYKKELTRAFIKKEN AVVIKLES?

En del norske ord har en spennende dobbel betydning som kan lede til forskjellige resultater etter hvilken betydning leseren velger å benytte. Blant disse er *panne*, som kan benyttes til å steke i, plassere et pannebånd på ved

kjølige dager, eller tekke et tak med om du vil. Åre kan være blodåre eller redskap til å forflytte en båt med. Kost kan bety noe for om du blir mett, eller være et redskap til rengjøring mens *lue* kan varme ørene eller rett og slett kreve innsats fra brannmannskaper om et hus står i lys lue.

Ved gjennomgang av *Grunnlag for Nasjonal Sykkelstrategi 2014–2023* nylig, finner jeg at en fortsatt skal holde seg til

KRONIKK:

Fjorden og vegen

Overskrifta inneheld dei to mest sentrale orda for norsk samferdsel.



Sylfest Lomheim
Professor på Universitetet i Agder, tidlegare språkdirektør

Fjord er, faktisk, i slekt med verbet å fara. Fjorden var ferdsl. Opp gjennom vår lange historie var fjorden livsnerven mellom folk. Frå Agder til Finnmark. (Eg ser her bort frå det indre Austlandet.) Folk rodde tvers over, dei segla utover, dei segla innover. Budde du ved fjorden, budde du kort og godt sentralt.

Vegar var det smått med. I heile mellomalderen og deretter tre-fire hundre år med dansketid var det ridevegar og kløvvegar bøndene tok seg fram på – når dei ikkje var i båt. Men rundt 1800 kom vegane, i skikkeleg meining av ordet. Det offentlege stakk vegane ut, dei bygde og murte. Kjerrar og karjolar trilla langs dalar og over fjell.

For deg i Vegvesenet betyr det at du aldri må gløyma at eit halvsides velformulert brev kan vera dobbelt så godt som eit brev som er dobbelt så langt.

Ordet *veg* er like gamalt som fjord. Og det artigaste av alt – *fjord* og *veg* tyder bortimot det same! For *veg* er i slekt med eit verb alle kjenner, nemleg 'bevega' (på tysk: *bewegen*). *Bevega* er å vera i rørsle, setja noko i gang, flytta seg. *Vegen* er der me flytter oss, er i rørsle. Endå ein artig detalj: *vogn* høyrer til den same ordfamilien. Ei *vogn* 'bevegar'



seg. Historia set sanneleg meininga til ord i oppklarande lys.

Difor er òg *vegen* ein utveg (!), altså ei løysing. Du kjem dit du ønskjer å koma. Tenk på utviklinga av ordet på engelsk, der snakkar dei om å finna 'a way'. Viss dei derimot inga løysing finn, er det 'no way'. Og 'always' var opphavleg 'alle vegar'. Dersom noko finst 'alle stader', så er det der alltid.

Difor har Statens vegvesen grunn til å vera nøgd med nøkkelordet sitt. Me kan vel seia at eit slikt ord forpliktar. Vegvesenet skal ikkje berre syta for at ferdsla skjer trygt; dei skal sørgja for at omtalen av vegane og informasjonen om drifta skjer i eit mønstergyldig norsk. Til det har dei fagspråk som er like utvikla som fagspråket til atomfysikarane. Det er berre det at i Vegvesenet held

dei seg for det meste til norsk ordmateriale når dei lagar sine fagord. Riksvegar, fylkesvegar, hovudvegar, grendavegar – blindvegar. Språkkollega Jan Olav Fretland ramsa ein gong opp ei mengd fagord: siktsoner, fullkanalisert kryss, friskt, kryssikt, stoppsikt, sikttrekant, sandfang, køyresterk rist, kilometringstolpar. Det er ikkje meininga at alle reisande skal kunna slik ord – langt mindre forklara dei. Desse orda er for fagfolk. Men det fine er at Vegvesenet har ein kultur for å bruka norske ord som tilfang når dei utviklar fagord (terminologi). At dei ikkje lykkast i absolutt alt, må ein ta med sindig ro.

For språkleg sett ligg Vegvesenet trygt plassert i den betre halvparten av alle våre statlege organ. Det er to forklaringar på det: for det første har Vegvesenet gjort skikkeleg

jobb med å utarbeida *Retningslinjer for klart og tydeleg språk i Statens vegvesen*. Framifrå! For det andre innsar etaten at haldning og handling er mykje det same – ikkje berre i bokstavane, men òg i røynda. Vegdirektøren har sjølv sagt frå om at kvaliteten i etaten heng saman med kvaliteten på språket i etaten.

Statens vegvesen søkte den 14. januar i år etter nyutdanna innafor teknologi og planlegging. Ei mønstergyldig annonse – utforminga var tiltalende og oversiktleg, teksta var klar og utan rettskrivingsfeil. Berre ein detalj set eg fingeren på: først stod det at Vegvesenet arbeider for å få alle reisande 'trygt fram'. Så stod det lenger nede at dei nyutdanna kunne få bli med 'og forme fremtiden'. Både 'fram' og 'fremtiden' er heilt korrekt, men ein observant lesar vil likevel stussa over vinglinga. 'Fram' og 'framtiden' (eller 'framtida') høyrer i hop, 'frem' og 'fremtiden' høyrer i hop. Mitt råd her er å velja 'framtiden' eller 'framtida'. Ikkje minst fordi det nettopp er snakk om å rekruttera for framtida ...

Så tre linjer om skilt. 'Opphøytt gangfelt' er og blir håplaus komisk. Like komisk som varianten 'oppheva gangfelt'. (?!) Det einaste som duger, er det som står i mi fødebygd Hafslo: 'heva gangfelt'. Det duger faktisk både på nynorsk og bokmål.

Jålete ord og juridiske klisjear har aldri vore særleg effektivt. Språket i ein etat skal bidra til resultatoppnåing, rasjonell ressursutnytting – og demokrati. For deg i Vegvesenet betyr det at du aldri må gløyma at eit halvsides velformulert brev kan vera dobbelt så godt som eit brev som er dobbelt så langt. Slik du aldri må gløyma at staten – med liten s! – ikkje er eit mål, men eit middel.

Amerikanarane har eit godt uttrykk å ta med på vegen: «Less is more.» Lukke til!

DEBATT

Send inn ditt innlegg til vegenogvi@vegvesen.no

LITE BRUK AV ALKOHOL, TRAFIKKFARLIGE LEGEMIDLER ELLER NARKOTIKA BLANT TUNGTRANSPORTSJÅFØRER I NORGE

Kollisjonsulykker mellom personbil og tungtransport får ofte svært alvorlege følger. I noen tilfeller er bruk av alkohol eller andre trafikkarfarlige stoffer medvirkende årsak til slike ulykker.

I enkelte land er det ganske vanlig at tungtransportsjåførar brukar stimulerende stoffer som amfetamin, efedrin eller kokain for å holde seg våkne. I ein australsk studie oppga 20 av 35 intervjuede sjåførar at de hadde brukt stimulerende stoffer som amfetamin eller

efedrin-lignende stoffer, mens i ein brasiliansk studie oppga 66 prosent av tungtransportførarane at de hadde brukt slike stoffer. Bruk av amfetamin eller andre sterkt stimulerende stoffer kan gi økt ulykkesrisiko på grunn av økt risikotaking, og når den stimulerende virkningen forsvinner kan førarane bli søvnige og uoppmerksomme. Derfor utgjør bruk av stimulerende stoffer ein risiko i trafikken.

I amerikanske og franske undersøkingar fant man at mange førarar hadde brukt cannabis

(hasj eller marihuana) før eller under kjøring. Røyking av cannabis kan også gi økt risiko for trafikkuulykker.

For å undersøke bruk av trafikkarfarlige stoffer blant tungtransportsjåførar gjorde vi ein undersøking i samarbeid med Vegvesenets Region øst frå oktober 2008 til mai 2009. I forbindelse med kontroll av tungtransport ved Svinesund, Minnesund og Kjeller kontrollstasjonar spurte vi sjåførarane om de ville delta i ein anonym og tilfeldig studie. De som ville delta

avga ein enkel spyttprøve som vi analyserte for ca. 20 trafikkarfarlige stoffer: Legemiddelmerket med varseltrekant, narkotika og alkohol. Som sammenlikning ble det samlet inn prøver fra personbil- og varebilførarar på Østlandet og analysert på samme måte. Vi registrerte også førarane alder, kjønn og nasjonalitet. Positivt analyseresultat i ein spyttprøve viser at et stoff nylig har blitt inntatt, men sier ikkje om førarane er påvirket.

Totalt ble 910 tungtransportsjåførar spurte, og

Forskrift etter veglovens § 13 når en planlegger utbygging av vegnettet, og at det er viktig å få fastlagt hvordan gang- og sykkeltrafikken skal avvikles. Tunnelprosjekter i det ganske land har i en årrekke vært en viktig bidragsyter til denne avviklingen, ikke minst der undersjøiske tunneler avløser båttrafikk.

North Sea Cycle Route er blant de viktige turistrutene for syklistene som etter hvert er under avvikling i Norge, og gjennom Rogaland

følger også Nasjonal sykkelrute 1 stort sett samme trase.

Nå tror jeg ikke at ordbruken nødvendigvis er hovedgrunnen til denne avviklingen av sykkeltrafikk, men hva med å benytte ordet *ivaretas* istedenfor – høres det ikke deiligere ut å bli ivaretatt enn å bli *avviklet*?

Jeg vil med dette be om at en i alle offentlige dokumenter,

lover, forskrifter og lærebøker der temaet bruk av helsebringende transportformer som sykling og gange omtales, bytter ut ordet *avvikle* med *ivareta*.

Håper at jeg med dette ikke trækker noen på tærne, da det fort kan bli ømt – i betydningen vondt, eller betyr det her ømt som noe godt?

Hilsen syklist i Region vest, Jan Geir Fjogstad

VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

168

er tallet akkurat nå. Det laveste siden 1953. 40 lavere enn i 2010. Det betyr blant annet at vi har 40 familier som ikke er i sorgens avgrunn. Vi vet ikke hvem de er. Derfor kunne det vært en av oss, eller en av våre nærmeste.

Tallet 168 er selvsagt antall drepte i trafikken i 2011. Og selv om reduksjonen er flott, er tallet fortsatt altfor høyt. Vi mistet 168 mennesker i fjor.

Altfor mange familier manglet en av sine kjære rundt bordet ved julemiddagen. Vi har fortsatt en lang veg å gå i vårt arbeid for Nullvisjonen.

Æren for framgangen har hver og en i Statens vegvesen. Vi har vært med å redde mennesker.

Men nettopp for å komme videre, er det viktig at vi ser på de gode resultatene i 2011 for å hente lærdom og inspirasjon. Da er det selvsagt også viktig å se på antall hardt skadde. Også det går nedover. 644 i 2011 mot 722 i 2010. Det betyr en reduksjon på nesten 20 prosent i antall drepte og mer enn 10 prosent reduksjon i antall hardt skadde. Vi bør være ydmyke nok til å innse at tilfældigheter kan ha gitt lavere tall, men resultatet fra 2011 bekrefter en klar nedadgående tendens.

Selv om reduksjonen er flott, er tallet fortsatt altfor høyt.

Vi kan ikke peke på en eller et par spesielt viktige årsaker til nedgangen. Men vi kan peke på mange årsaker som til sammen har bidratt til resultatet:

- Vi har bygget mer firefelts veg og mer midtrekkverk.
- Den gjennomsnittlige kjørefarten har gått noe ned.
- Bilbelte- og fartskampanjene.
- Sikrere kjøretøy
- Holdningsskapende arbeid i regi av Trygg Trafikk og mange andre virksomheter og organisasjoner.
- Mer effektive kontroller i vår regi.
- Mer målretting og styrking av politiets kontroller.
- Helsevesenets innsats er styrket på flere områder
- Betydelig oppmerksomhet og fokus i de politiske miljøene.
- Sterk fokus i mediene.

Opplistingen kan gjøres enda lenger. Men det vil bare styrke en viktig konklusjon som kan trekkes; *det er en felles innsats som har gitt resultatene.*

Bak den felles innsatsen ligger kunnskap og forskning. Analysene av alle dødsulykkene tilbake til 2005 har gitt innsikt og grunnlag for innsats og handlinger. Det er tøft for våre ansatte å komme blant

de første til alvorlige ulykker. Men det gir uvurderlig kunnskap som kan bidra til å hindre nye ulykker. Forskning, både nasjonalt og internasjonalt, gir gode innspill til arbeidet. I det store bildet er trendene sammenfallende i våre naboland. Dermed er det grunn til å tro at utfordringene også har mange fellestrekk og at vi har mye å lære av hverandre.

Resultatet fra 2011 bekrefter en klar nedadgående tendens.

Statens vegvesen står midt i trafikk-sikkerhetsarbeidet i Norge. Dermed kan vi ta en del av æren for framgangen, men vi må samtidig ta ansvaret for vegen videre. Æren for framgangen har hver og en i Statens vegvesen. Vi har vært med å redde mennesker og hindre alvorlige skader gjennom felles innsats. Det er også vegen videre. Vi må gjøre dette sammen i Statens vegvesen og vi må gjøre det sammen med mange andre i en felles innsats på veien for Nullvisjonen.



Vegdirektør:
Terje Moe Gustavsen

FOTO: KNUF OPEIDE

MENINGER:

DEBATT

SVAR TIL FREDRIKSEN I TEKNA

«LO kaller seg en ansvarlig fagbevegelse» fnyser Karl Sigurd Fredriksen i Veggen og vi 24. november 2011. Han viser til årets lokale lønnsoppgjør som etter hans utsagn har gjort LO's medlemmer i Statens vegvesen til en stor, statlig lønnsadel som er bedre betalt enn tilsvarende grupper i privat sektor, mens f.eks. sivilingeniørene er 40-50 % bedre lønnet i privat sektor enn i Statens vegvesen.

Vi kan bare kort svare;

Ja, LO er en stor, tung og ikke minst ansvarlig organisasjon for arbeidstakere. Ja, vi arbeider for våre medlemmers interesser i Statens vegvesen, også lønn. Ja, vi er også opptatt av kompetanse, og våre medlemmer med høyere utdanning (økende antall). Ja, LO er en av de store aktørene bak Norges generelle økonomiske utvikling, lønnsutvikling, lave ledighetstall, gode velferdsordninger (ikke minst i arbeidslivet). Og det er vi stolte over. Hvis dere ikke klarer å ivareta deres medlemmers interesser i Tekna, så synes det likevel noe underlig å bebreide oss for det.

Kåre Herland, leder NTL Veg, et LO-forbund i Statens vegvesen

VEGPLANLEGGING I TRÅD MED POLITISKE MÅL?

Økt forståelse for biltrafikkens ulemper har etter hvert resultert i konkrete mål om å begrense trafikken. Forpliktende avtaler i regi av den statlige belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk er eksempler. En av dem gjelder den såkalte Buskerudbyen, inngått mellom staten og kommunene i korridoren Lier-Kongsberg. I den fireårige avtalen skal Buskerudby-prosjektet sørge for at den totale biltrafikken i byområdet ikke øker, men helst reduseres. I tillegg skal biltrafikken reduseres med 5 prosent i rush.

Likevel planlegges det store utvidelser av vegnettet i regionen. Et eksempel er E 134 Damåsen-Saggrenda, med 13 km ny veg gjennom Kongsberg. Prosjektet var i NTP 2010-2019 stipulert å koste 1,4 mrd. kroner. Siste overslag viser 3,1 mrd. kr. Til tross for at avtalen med staten sier at trafikken skal reduseres, utvides vegprosjektet, for å møte en framtidig trafikkvekst. Dette skjer uten at det noen gang har vært gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS1), og uten ny konsekvensutredning.

Generelt må vi kunne forvente at vegplanene tar inn over seg politiske mål og forpliktelser om trafikkreduksjon. Dette må bety at ulike tiltak og konsepter måles på nettopp dette, og at det får avgjørende utslag i lønnsomhetsberegningene. Kommende NTP må ta dette på alvor.

Holger Schlaupitz,
fagleder i Naturvernforbundet

DU ER VELKOMMEN TIL Å SI DIN MENING Hovedinnlegg: maks. 4 000 tegn inkludert mellomrom. Replikk: maks. 25 000 tegn inkludert mellomrom. Underinnlegg: maks. 1 000 tegn inkludert mellomrom. Sendes til vegenogvi@vegvesen.no. Om du har spørsmål, ta gjerne kontakt med redaktør Mark S. Berger, mark.berger@vegvesen.no, eller tlf. 22 07 36 93

97 % av disse var villige til å delta i undersøkelsen. 5774 førere av person- og varebiler ble også spurt om å delta, og 94 % svarte ja. Resultater fra undersøkelsen er vist i tabellen nedenfor.

	Tungtransportførere	Person- og varebilførere
Alk. over 0,2 promille	0,1 %	0,5 %
Trafikkfarlige legemidler	0,8 %	4,3 %
Narkotika	1,1 %	2,0 %
Amfetaminer	0,1 %	0,5 %
Kokain	0,5 %	0,5 %
Cannabis	0,7 %	1,5 %

Totalt var 71 % av tungtransportførerne utenlandske, men bare 9 % av person- og varebilførerne.

Tabellen viser at en mindre andel av tungtransportførerne enn person- og varebilførerne hadde brukt trafikkfarlige stoffer. Unntaket var kokain, der like stor prosentandel var positive.

Vi vet fra DRUID-prosjektet at en større andel av førerne i Sør- og Mellom-Europa bruker alkohol eller narkotika, men dette fant vi altså ikke blant utenlandske tungtransportførere i Norge.

Denne studien ble delfinansiert av EU og Forskningsrådet gjennom prosjektet DRUID – *Driving under the influence of drugs, alcohol and medicines*. Mer detaljer fra studien blir publisert i fagtidsskriftet *Traffic Injury Prevention*.
Hallvard Gjerde, Folkehelseinstituttet



Tungbilsjekk i føyka

Tungbilkontrollør Terje Gran har en værutsatt jobb når han er på utekontroll på en av fjellovergangene mellom Øst- og Vestlandet. Mange transporter er for dårlig rustet. Mange sjåførere, de fleste utenlandske, har alt for liten erfaring i å kjøre på vinterføre.

TEKST HÅKON AURLIEN FOTO KJELL WOLD OG HÅKON AURLIEN



Da Vegen og vi ble med på tungbilkontroll i bitende vintervær på Filefjell, sto et vogntog allerede og spant på glatte hjul en kilometer lengre opp. Hittil i vinter har over 200 kjøretøy, tre fjerdedeler utenlandske, kjørt seg fast og blitt berget ned igjen fra Filefjell eller Hemsedalsfjellet.

- Vi skal ikke tone ned eller hause opp det inntrykket som er skapt; at trøbbel på vegen nærmest er ensbetydende med utenlandske vogntog, sier Håvard Døvre. Han er en av tolv kontrollører i Statens vegvesen region øst som har spesielt fokus på tungbiltrafikken over fjellovergangene mot Vestlandet. Når som helst kan de reise ut med biler som i praksis er mobile kontorer, ta oppstilling langs en veg og vinke inn kjøretøyer til kontroll.

- Hovedfokuset er trafikksikkerhet men vi jobber også for at fremkommeligheten skal bli best mulig, sier kollega Grethe Laeskogen.

I 2011 kontrollerte tungbilgruppa nesten 4300 tunge kjøretøyer. 900 hadde en eller flere feil, halvparten slik at de ikke fikk kjøre videre, og 43 førere ble politianmeldt.

- Det er egentlig veldig mye vi skal kontrollere, på dager som i dag er dekk, kjettinger og lastesikring det viktigste, forteller Håvard Døvre. Ser man tegn på andre feil blir det selvfølgelig fulgt opp. Dokumentkontroll, det vil si førerkort, vognkort og løyve, er et fast kontrollelement. Alt dokumenteres via håndholdte dataterminaler knyttet opp mot Vegvesenets sentrale system. Er det gitt pålegg i en tidligere kontroll, blir det sjekket at pålegget er fulgt opp.

Sist vinter sjekket Vegvesenet vinterutrustningen på over 6400 lastebiler og tilhengere som skulle over en av fjellovergangene. 300 hadde

uegnede dekk og like mange var uten foreskrevet kjetting. Det endte for fører og eier med gebyr eller anmeldelse. Kontrollaktiviteten har også ført til langt færre tekniske mangler.

- Vi ser at de utenlandske vogntogene teknisk sett er blitt langt bedre de siste årene og ikke står tilbake for de norske. Men vi ser også at de utenlandske sjåførene har betydelig mindre erfaring i å kjøre på vinterføre. De venter alt for lenge med å legge på kjetting og mange vet rett og slett ikke hvordan de gjør det, sier Håvard Døvre.

Tungbilsjåfør Knut Roar Øyen kjører ofte mellom Vest- og Østlandet. - Når jeg skal til sentrale Østlandet er rv. 52 Hemsedalsfjellet raskest. Når jeg skal nord på Østlandet blir det Filefjell, sier han. Roar Petter Sløre reiser mye privatbil i jobben og er godt vant med det norske høgfjellet også på vinteren.

-Vinterklær og ekstra mat er alltid med, sier han. ■



1. GIR SIGNAL: Terje Gran vinker inn til kontroll.
2. ALT I ORDEN: Arne Sørbekk kontrollerer at Roar Petter Sløre har alle dokumenter i orden.
3. GODKJENT: Håvard Døvre gir tommelen opp for vogntoget, ingen feil eller mangler.
4. FRISKT: Noen ganger blåser det sterkt rundt Grethe Laeskogen, Arne Sørbekk og Trond Erik Enger
5. BOM FAST: Oppe i vegen står et polsk vogntog og spinner. Uten kjetting på drivhjulene nytter det ikke.
6. OFTE PÅ TUR: Tungbilsjåfør Knut Roar Øyen kjører ofte mellom øst og vest.
7. SUSER AVGÅRDE: Ekspressbussen skal forbi. De er preget av godt materiell og erfarne sjåfører.



**Vi skal ikke tone ned eller hause opp
det inntrykk som er skapt, at trøbbel
på vegen skyldes utenlandske vogntog.**

Håvard Døvre, Statens vegvesen



GODT RUSTET: – Dette er dekk for høyfjellet, sier Vegvesenets tungbilkontrollør Terje Gran. Knaster og myk gummi gir godt veggrep når verdifull last skal over Filefjell. Men mange transporter er for dårlig rustet.

Det vil ta månader å reparere alle skadane etter Dagmar. Her frå riksvegen på nordsida av Sognefjorden nokre få hundre meter aust for Leikanger.

OPPDAGA HOLI BEREDSKAPEN

Medan mange vestlendingar enno sleikjer såra etter Dagmars herjingar i romjula 2011 er avdelingsdirektør Nils Magne Slinde i Statens vegvesen Sogn og Fjordane klokkeklar: Etter denne vinterstormen må telefonnettet byggjast om slik at det fungerer.

TEKST KJELL WOLD FOTO KJELL WOLD OG HÅKON AURLIEN

Det er skremmande og tankevekkande å oppleve kor sårbare vi er når all moderne kommunikasjon sviktar. Sjølv krisetelefonane våre på kriserommet her ved regionvegkontoret i Leikanger fungerte ikkje. Alt straum- og telenett datt ut og vi var utan TV, radio, e-post og internett, fasttelefon og mobiltelefon. Det var berre mappene med beredskapsplanane på papir

igjen som fungerte. Heldigvis var dei nyleg oppdaterte etter ein liknande situasjon med bortfall av mobiltelefoni sist sommar. Dei var tilgjengelege og fungerte 100 prosent, fortel Slinde.

SÅRBARE

Han har ei oppmoding både til eigen etat og alle andre naud- og redningsetatar etter at Dagmar lamma store deler av Vestlandet i vel to døgn denne romjula:

– Vi må aldri gjere oss avhengige av berre digitale løysingar i framtidens beredskaps-

planlegging. På kommunikasjonssida må vi ha fleire backup løysingar når det viser seg at store deler av straum- og telenettet kan dette ut samtidig. Både satellitttelefonar og godt gamaldags radiosamband bør vurderast som faste reserveløysingar i framtida. Den sikraste beredskapen for nye, framtidige stormar og uvêr er å ha fleire og fleksible alternative løysingar og reserveløysingar, seier Slinde. Han meiner at ein i nye ekstremvêrsituasjonar kanskje ikkje ein gong bør nøye seg med ein plan A og ein plan B, men og ha ein plan C i tillegg.

GODT FØREBUDD

–Til tross for alle utfordringane vi hadde medan uvêret stod på 1. og 2. juledag kom vi rimeleg godt ut av det. Første varsel om mogleg ekstremvêr i romjula fekk vi alt fleire dagar før jul. 21. desember sendte vi ut varsel til våre entreprenørar og eigen byggherreorganisasjon. 22. desember vart fleire eigne folk varsla om å kunne bli utkalla på

kort varsel. Vi visste altså ganske godt om uvêret som var venta tre-fire dagar seinare, men vi visste mindre om kva slags uvêr og kor det kom til å slå til hardest, fortel Slinde. Uvêret kom i to etappar på ulik måte og mange ulike stadar. 1. juledag var det vinden som herja verst. 2. juledag skifta det til ekstremnedbør og flom. Begge vêrtypar gjorde store skader på vegnettet i form av ras, trefall, flaum og ei rekke stengde vegar.

SKADER FOR OVER 120 MILLIONAR

– Krisestab vart varsla på SMS om kvelden 1. juledag før alt nettet braut saman. Dei møtte difor på jobb kl. 08.00 2. juledag som avtala. I løpet av det første døgnet etter at uvêret slo til hadde vi 200 personar ute over heile fylket frå våre entreprenørar og 25 personar i eigen stab både plassert her i Leikanger og rundt i fylket. Dei kommunikasjonslinjene vi mangla løyste vi ved å reise ut med bil og improvisere. Både fordi vi hadde drilla mykje av dette under stormane og flaumen sist sommar og hatt ei ny beredskapsøving i september fungerte kriseberedskapen og organisasjonen godt og raskt denne romjula til tross for store kommunikasjonsproblem. Dessutan har eg med meg mange flinke og erfarne folk på driftsida som har vore ute ein vinterdag før. Det er og ein del av forklaringa på at dette gjekk så bra som det gjorde.

Slinde rosar innsatsen både til eigne



– Denne gongen fungerte beredskapsmappa og den manuelle beredskapen best, seier Nils Magne Slinde.





Vi må sikre oss minst ein, kanskje to pålitelege og sikre backup-løysingar i tillegg.

tilsette, entreprenørar og samarbeidet med andre naudetatar og dei råka kommunane, fylkeskommunen og fylkesmannen. Dei førebelse skadane på vegnettet i Sogn og Fjordane etter Dagmar er berekna til 120 millionar kroner. Dei fleste vegane som var stengde vart opna att etter ein til to dagar, men skadane er store og vil ta veker og månader å reparere. Berre få hundre meter frå regionvegkontoret i Leikanger heldt Sognefjorden på å ete opp heile riksvegen. Såra etter uværet er framleis tydeleg å sjå mange stader, og berre i Leikanger vil det ta fleire månader å reparere vegen.

STORE LOKALE FORSKJELLAR

– Sjølv om mange område i vårt fylke blei ramma hardt var det likevel veldig store lokale forskjellar på grunn av topografien og dei svært varierende vêrtilhøva. Eit område det gjorde seg særleg store utslag var for eksempel inst i Sognefjorden. Medan det i Gudvangen ikkje kom noko nedbør 26.

desember, var det skybrot og overfløymin- gar i Flåm berre to mil lenger aust. Slik var det og mange andre stader rundt i fylket, fortel Slinde. Den viktigaste kommunika- sjonslinja Statens vegvesen hadde ut til befolkninga under første delen av uværet var NRK Sogn og Fjordane. Alle sendingane på NRK vart nytta til å informera om vørsituasjonen. Det var av stor betydning for å få ut informasjon til folk under første delen av uværet. 3. juledag starta deler av sambandet å fungere att då både straum og telenettet gradvis kom tilbake.

MÅ HA FLEIRE RESERVELOYSINGAR

– Denne gongen fungerte beredskaps- mappa og den manuelle beredskapen best. I ekstreme uvêr- og krisesituasjonar som Dagmar kan vi ikkje stole på digitale løysingar aleine. Vi må sikre oss minst ein, kanskje to pålitelege og sikre backup-løysin- gar i tillegg. Det ordinære fasttelefonnettet er ikkje sikkert og godt nok i dag, synte desse julestormane.

Vi har sikkert fleire Dagmar-ar i vente, seier Slinde. Dei første dagane på nyåret har han nytta til å sende takkebrev til egne tilsette, entreprenørar og andre samar- beidsparter som stilte opp og hjelpte til då Dagmar herja som verst. Både den plan- lagde beredskapen og den store frivillige innsatsen som vart lagt ned var impone- rande, tykkjer Slinde. ■

Ikke alle er alltid beredt

Mens det stormer som verst både ute og inne er det viktig å ha ting på stell. Risiko- og sårbarhetsanalyser er noe av det som mangler.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Det gjøres mye bra, men Statens vegvesen kan fortsatt bli bedre på beredskap og håndtering av kriser.

MÅ BRUKE KRISEVERKTØY

Det mener Hein Gabrielsen som jobber med samfunnssikkerhet og beredskap i Statens vegvesen.

– Det er et problem at ikke hele etaten har tatt i bruk beredskap og krisestøtte- verktøyet VegCIM, til tross for at ledelsen har bestemt det. CIM brukes også av andre etater, og når noe skjer er det viktig at alle bruker det samme systemet. Det gjør det lettere å håndtere hendelser og å kommu- nisere, understreker Gabrielsen.

MANGLER ROS-ANALYSER

ROS-analyse er et sentralt begrep i krise- håndtering og er en forkortelse for risiko- og sårbarhetsanalyse.

– Beredskapsarbeid og ROS-analyser skal avdekke hva vi har behov for. Sam- ferdseksdepartementet har bedt oss gjøre ROS-analyser både på vegnettet og på kritiske objekter (SAMROS). Det er gjort en del, men vi ser fram til å få alt på plass. Det er mye vi må følge opp, og departe- mentet kommer nok til å holde oss i ørene framover, sier Gabrielsen.

MÅ LÆRE

Kristine Birkeland Knutsen jobber med samfunnssikkerhet og beredskap. Hun har også skrevet en masteroppgave om hva Vegvesenet har lært av kriser - som uværet på Sørlandet vinteren 2007. Da ble trafikken stående på E18 og skapte et voldsomt trafikkaos, blant annet på grunn av tunge utenlandske kjøretøy som ikke

var utstyrt for norske vinterveger.

– Her gikk det en stund før Vegvesenet tok ansvar. Rapporter og avisartikler i forbindelse med dette uværet viser at Vegvesenet henviste videre til entreprenørene som heller ikke var godt nok forberedt på uværet. Er det en ting som ikke hjelper, så er det å utpeke syndebukker, så denne fella må en ikke gå i, sier hun.

– Vi må bli flinkere til å lage evaluerings- rapporter, og ikke minst lese dem og gjøre noe med problemene og foreslåtte tiltak, understreker Knutsen.

KVIER SEG FOR KRISESTAB

Knutsen mener noen kvier seg for å sette krisestab.

– Noen er kanskje redde for å bry andre unødig, ekstraarbeid og å oppskake folk. En stor organisasjon som oss må ta ansvar. Det får store konsekvenser når ting ikke virker som de skal. Når vi blir flinke til å bruke kri- severktøyet, er en mer forberedt og det blir en lavere terskel for å sette både observa- sjonsfase og krisestab når det er nødvendig.

– Noen regioner har hatt flere kriser, og vi ser at de etter hvert har fått taket på dette. Øvelse gjør mester, presiserer Knutsen. ■

Er det en ting som ikke hjelper, så er det å utpeke syndebukker”

Kristine Birkeland Knutsen, Statens vegvesen



HELE ETATEN: Hein Gabrielsen er opptatt av at hele etaten bruker beredskap og krisestøtte- verktøyet VegCIM.



ETTER DAGMAR: Seksjonsleiar Margot Åsebø og Terje Samuelsen frå Vegvesenet saman med anleggsleiar Rune Sunde (t.v.) og formann Sverre Svanheim i E.Opedal og Sønner.

Brukte bilen som ko

Med ein straumlaus trafikkstasjon utan telefon, måtte Vegvesentilsette i Nordfjord køyre rundt i distriktet for å få oversikt over situasjonen på vegane og få kontakt med omverda.

TEKST OG FOTO HEIDI RAVNESTAD

«**R**omjulsdagane vart svært hektiske for seksjonsleiar i Statens vegvesen, Margot Åsebø og hennar medarbeidarar i Fjordane.

UTAN STRAUM OG TELEFON

Då stormen Dagmar feia inn over Sogn og Fjordane på kvelden 1. juledag, vart det vedteke å setje krisestab i Sogn og Fjordane. Stormen hadde herja hardt i Nordfjord, og då tilsette ved vegseksjon Fjordane møtte på arbeid tidleg om morgonen 2. juledag var trafikkstasjonen på Nordfjordeid utan straum, mobilsamband og fasttelefon.

Dermed hadde dei verken kontakt med regionvegkontoret på Leikanger, 14 mil lengre sør i fylket, eller entreprenøren ute på vegane.

– Einaste alternativet var å ta med seg lommelykter og sperremateriell, setje seg i bilen og køyre rundt på vegnettet for å skaffe seg oversikt, fortel Åsebø.

Det som møtte dei var enorme mengder trefall og stengde vegar.

– Vi treffe mannskap frå driftsentreprenøren som gjorde ein

veldig god innsats, men som på grunn av manglande telefonsamband hadde store problem med å kommunisere seg i mellom, fortel Åsebø.

Ei viktig oppgåve for Vegvesenet vart difor å vidareformidle informasjon, gi beskjedar og koordinere dei ulike arbeidslaga.

SATELLITT-TELEFON

På Nordfjordeid fanst det ikkje alternativt telefonsamband, heller ikkje ved offentlege institusjonar som politi, sjukehus eller kommuneleing.

Løysinga vart difor å køyre frå Nordfjordeid til Måløy, der fiskebåten "Frøyanes" låg til kai med satellitt-telefon om bord. Via denne fekk dei gitt beskjed til kriseleing på Leikanger om status på hovudvegnettet.

– Korleis er det å vere leiar i ein slik situasjon?

– Det er utfordrande når om lag alle vegane i Nordfjord er stengde ein eller fleire stader, og kanskje spesielt når vi får beskjed om at ein veg er heilt vekke. Samstundes stiller folk opp og tek ansvar. Alle mobiliserer når slikt skjer – det er godt å vite.

Til tross for store utfordringar, det var også mykje som fungerte bra.

– Når vi fekk samband fekk

vi relativt raskt oversikt over situasjonen, og mange vegar vart opna etter kort tid. Vi har jamlege kriseøvingar, eg trur erfaringane frå desse var nyttige i ein reell krisesituasjon, seier Åsebø.

Ei av dei viktigaste erfaringane vi tek med oss frå romjulsstormen er verdien av eit godt og sikkert telefonsamband.

– Det er ein fortvilande situasjon å ikkje få kontakt med omverda. Det gjev ei kjensle av å ikkje ha kontroll. Betre batterikapasitet på mobilbasestasjonane må bli eit resultat av Dagmar sine herjingar, meiner Åsebø.

- EIT NEDSLÅANDE SYN

Terje Samuelsen er byggeleiar på driftskontrakta i Nordfjord. Han har arbeidd med drift og vedlikehald sidan 1974, men kun ein gong tidlegare har han sett liknande uværsskader.

– Eg hadde vakt under nyttårsorkanen for tjue år sidan. Då var skadeomfanget om lag det same, kanskje verre. Men då hadde vi telefonsamband, og dermed fekk vi fort oversikt, fortel Samuelsen.

Den sterkaste opplevinga han sit att med frå desse romjulsdagane var synet som møtte han i Hornindal. Her vart 1,7 kilometer av vegen til bygda Otterdal vaska

vekk av vatnet.

– Det var eit nedslåande syn. Eg har aldri sett så store skader på ei så lang strekning, seier den røynde byggeleiar.

TOK I BRUK JAKTRADIOAR

– Vi var så vidt ferdige med oppryddingane etter flaumen i sommar – og så kjem dette, seier Rune Sunde, anleggsleiar i E.Opedal og Sønner.

Ekstremvêret vi opplevde i 2011, med flaum, storm og skred, har sett dei på prøve, vedgår driftsentreprenøren i indre Nordfjord. Det vart heller ikkje mykje julefred, frå uvêret braut laust første juledag var alt av tilgjengeleg mannskap ute på vegane.

– Det gjekk i eitt frå kvelden første juledag og fram til nyårshelga. Den største utfordringa var at vi ikkje kunne kommunisere med kvarandre, fortel Sunde.

Då både mobilnett, fasttelefon og nett låg nede var det vanskeleg å halde oversikt over kva dei andre gjorde. Oppryddingsmannskapa i indre Nordfjord måtte ta alternative kommunikasjonskanalar i bruk. Ei av løysingane var private jaktradioar.

Dei vil i lang tid framover ha arbeid med å rydde stikkrenner, fjerne lause tre og etter kvart rydde unna tømmer. ■



Einaste alternativet var å ta med seg lommelykter og sperremateriell, setje seg i bilen og køyre rundt.

Margot Åsebø, Statens vegvesen

VASKET BORT: Det var eit nedslående syn som møtte seksjonsleiar Margot Åsebø i Hornindal. Her har vatnet vaska vekk ei 1,7 kilometer lang strekning av vegen til bygda Otterdal.

ontor



Vegviseren

I 16 år var Tor Stabbetorp tungt engasjert i politikken, deriblant som samferdselspolitiker. Nå er han tungt engasjert som vegplanlegger i Statens vegvesen. Han har unik bakgrunn for å mene hvem som skal styre vegplanleggingen.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«**D**et er politikerne som skal styre, ikke administrasjonen. Men politikerne må passe seg for å bli så detaljorienterte at dette hindrer planleggerne i å bygge det som politikerne faktisk vil ha.

Det sier tidligere fylkes-toppolitiker, nå vegplanlegger Tor Stabbetorp.

I 16 år var han tungt engasjert som politiker. Først på fritid og på kommunenivå, senere som heltidspolitiker og leder av Østfold fylkeskommunes samferdselsutvalg. Så gikk han ut av politikken og ble headhuntet til Statens vegvesen. Nå er han prosjektleder for byggingen av den nye Kråkerøyforbindelsen i Fredrikstad.

01 Partifellen

Med sin unike bakgrunn har han klare meninger når hans tidligere partifelle, samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa, har satt i gang et arbeid for å forenkle vegplanleggingen. Det skjer etter at både politikere og vegplanleggere har hevdet at vegplanleggingen er blitt for komplisert og tidkrevende.

Stabbetorp mener mye av løsningen ligger i å strukturere planprosessen bedre.

– Planprosessen skal ende opp med den beste løsningen etter en kartlegging av konsekvensene ved aktuelle valg, sier han.

02 Vegplanleggeren

Men han mener mye også ligger i å skille bedre mellom hva som tilhører politikens område og hva som tilhører administrasjonen.

Som vegplanlegger vil han vokte seg vel for å sette klare grenser. De kan være flytende, og han understreker at det uansett er politikerne som avgjør hvor grensen går.

– I et avansert samfunn er vi avhengig av spesialkompetanse og grundige analyser for å finne de beste løsningene. Det er administrasjonens jobb. De folkevalgte bør være opptatt av at jobben gjøres grundig og at aktuelle alternativer vektes ut ifra de prioriteringer politikerne har bestemt. Administrasjonen må forholde seg mest mulig til fakta og minst mulig til synsing, sier han.

03 Refseren

Det er meningsløst når vi i dag har et system der konsultantselskaper kvalitets-sikrer politiske beslutninger. Politikk er å

bestemme langsiktige satsingsområder, prioritere penger og noen ganger ta viktige vegvalg. Hva som er riktig pengebruk vil alltid kunne diskuteres, en vegtrasé kan aldri bli helt optimal for alle. Men på et tidspunkt må vi sette strek for komme i gang med byggingen og etter hvert ta i bruk den nye vegen, sier Stabbetorp.

– Det er litt rart at forvaltningsreformen i 2009 ikke fikk med seg en forenkling i prosedyrene for å bestemme hovedvegtraséer og jernbanelinjer. Det er viktig at lokale myndigheter og interessegrupper er tungt inne i planleggingen, men alt for mange kan i dag forpurre prosessen om de ikke får det som de vil. Det går ut over langsiktigheten og nasjonale hensyn, sier han.

04 Meningsbæreren

Nå spør mange om det er blitt for mange trinn i planleggingen av nye veger, om særinteressene har for stor innflytelse på reguleringsplannivå. Ikke minst spør de seg når en planprosess skal ta slutt.

– Jeg tror mange folkevalgte har problemer med å forstå planstrukturen og hva som forventes av dem. Min oppfatning er at de skal jobbe bevisst for å få til langsiktige gode løsninger for landet. Mener de at en godshavn bør ha jernbanetilknytning, kan de ta en politisk beslutning om det. Ønsker de å bygge veger effektivt kan de fullfinansiere dem i stedet for å bevilge litt hvert år. De kan også bestemme om de vil drifte vegen via private firmaer eller innenfor fellesskapet. Men de bør ikke ta stilling til hva slags rekkverk Vegvesenet skal bruke på vegen. Og de bør ikke drive en uforutsigbar politikk slik de gjorde ved å endre

forutsetningene for de som hadde kjøpt dieselbiler. Slikt går ut over politikernes tillit, sier Stabbetorp.

05 Lederen

Samferdselsutvalget han ledet, var og er Vegvesenets overordnede ved ivaretagelsen av fylkesvegnettet. Forvaltningsreformen for to år siden skapte et mye større fylkesvegnett og et tilsvarende mindre riksvegnett men «sams vegadministrasjon» ble opprettholdt, det vil si at Statens vegvesen ivaretar begge under ett for to oppdragsgivere, Stortinget for riksvegene og fylkestinget for fylkesvegene. Når fylkesvegnettet er blitt større ser han at det kan føre til ulike prioriteringer fra fylke til fylke.

– Det er bra, bare det gjøres riktig. I Østfold var samferdselsutvalgets medlemmer enige om klare linjer, og jeg er glad det gjelder også i dag.

06 Godkjenneren

– Vi skulle prioritere mellom ulike formål, for eksempel hvor mye som skulle brukes på forsterkning av vegdekkene, på gang- og sykkelveger og på vegomlegginger. Men vi la oss ikke opp i hvor på vegnettet pengene skulle brukes og godkjente som regel prioriteringslistene fra Vegvesenet fagfolk.

– Hadde vi blandet oss opp i det i ville vi lett kunne anklages for å bruke penger på egne interesser i stedet for å gjøre det beste for brukerne. Og så ville det hindret oss i å kunne stille spørsmål til vegadministrasjonen om deres oppfølging av våre politiske prioriteringer, sier Tor Stabbetorp. ■

Det er politikerne som avgjør hvor grensen går mellom politikk og fag.

FAKTA

Tor Stabbetorp er født 8. oktober 1952 og oppvokst i Rolvsøy, som i dag er del av Fredrikstad kommune

Han utdannet seg som arealplanlegger i 1977, ved jordskiftelinja på daværende Norges Landsbrukshøyskole på Ås.

Han fikk straks jobb som organisasjonssekretær i Norges Bondelag i Oslo, var deretter generalsekretær i Norges Bygdeungdomslag og så fylkessekretær i Østfold Bondelag frem til 1991.

Fra 1983 satt han som kommunestyremedlem for Senterpartiet i Rolvsøy, senere i storkommunen Fredrikstad. I 1991 ble han heltidspolitiker, først fordelt på fylkeskommunale og kommunale verv, fra 1995 kun fylkeskommunen.

I 1999 gikk han ut av politikken, og begynte som E6-planlegger i Statens vegvesen.

Fra 2005 har han vært prosjektleder for den nye Kråkerøyforbindelsen i Fredrikstad.

Fem om Tor:

Tor er en ryddig, målrettet og hyggelig kar.

Magne A. Lurfaldet

Det mest tålmodige mennesket jeg har møtt.

Kristin Marie Berg

Et godhjertet menneske med egne meninger.

Tor Graven

Tor viser oss medarbeidere stor tillit i vårt arbeid, og han har mye godt humør.

Tore Veum

Klok og avbalansert, men kompromissløs i bedriftsfotballen.

Einar D. Nilsen

TEGN TERJE

Tor tegner vegdirektøren

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

DOMMEN:
"Det er vel dette man kaller ingeniørkunst, eller? Eller er det kanskje utøvelse av det muligste kunst vi ser her?"







KONTRAOPPRØR: Flere hundre innbyggere stilte opp i en markering for Harstadpakka forrige helg. Det har skapt ettertanke i et politisk miljø sterkt preget av høstens prinsipielle bompengedebatt.

Bompengelopprøret som s

Sterk motstand mot bompenger i befolkningen har fått flere Nord-Norge-kommuner til å snu og gå i mot lokale bompengepakker. I Harstad er det nå oppstått et kontraopprør og kommunestyreflertallet er i ferd med å snu nok en gang.

TEKST HÅKON AURLIEN FOTO HÅKON AURLIEN (OPPE) OG VERONICA JOHANSEN SAUE

«**V**i ønsker å gjøre det bedre for folk der de bor, og til det trenger vi penger, sier varaordfører Jan Fjellstad. Hans partigruppe Venstre har endret standpunkt blant annet etter at et torgmøte forrige helg førte til grundig diskusjon i sist helgs årsmøte, og har to av de fire representantene som må til for å endre flertallet. Da Vegene og vi gikk i trykken pågikk en aktiv

parlamentering for å få et nytt vedtak i kommunestyret 26. januar. Da skal kommunen for siste gang uttale seg om neste Nasjonal Transportplan før fagetatene gir sin anbefaling sist i februar.

DYR STOPP. – Da det nye kommunestyret 1. desember snudde om Harstadpakka, var vi nok ikke klar over at et prinsipielt nei til bompenger ville bety full stopp også for nødvendige utbedringer de neste fire årene. En slik stopp har samfunnet i Harstad rett og slett ikke råd til og det er grunnen

til at vi nå snur igjen, sier Jan Fjellstad.

Geir Jørgensen som leder Vegvesenets vegavdeling i Midtre Hålogaland har stor forståelse for politikernes dilemma.

– Vi vil få penger til vanlig drift og vedlikehold av vegene, men fører kommunens standpunkt til at Harstad faller ut av Nasjonal Transportplan i neste periode vil vi stå uten statlige investeringsmidler. Det er krevende i et lokalsamfunn som vil utvikle seg og som har et næringsliv som vil bygge ut. Vegnettet er fullt og kan ikke ta i mot mer trafikk uten at det går ut over

sikkerhet og fremkommelighet, sier han.

KONSEKVENNS. Vegkrysset bak de to er en tydelig konsekvens. Her går hovedvegen til Vesterålen og møter trafikk til Stangnes industriområde.

Ombygging av krysset til rundkjøring var et lite element i en utbyggingspakke til 1,2 milliarder kroner, 370 millioner til gang og sykkelveger, 140 millioner til kollektivtilrettelegging, 320 millioner til en riksvegavlastningstunnel utenom bykjernen og 410 millioner til en serie vegtiltak.

Blir det ikke bygd rundkjøring er Vegvesenet som vegforvalter nødt til å si nei til utbyggingsplaner som gir økt trafikk i krysset.

– Rekkfølgen er helt klar; vi må bygge ut vegnettet før vi tillater økt trafikk. Noe annet vil gi økt ulykkesfare, sier Jørgensen.

PRINSIPDILEMMA. Denne sammenhengen har politikeren Jan Fjellstad forståelse for. Men han hadde trodd at det skulle være mulig for politikerne å si prinsipielt



FOR DYRT: – Konsekvensene av et nei blir for store, sier varaordfører Jan Fjellstad (t.h.) som nå har endret standpunkt om bompenger i Harstad. Uten Harstadpakka blir det ingen utbedring av Kanebogenkrysset og avdelingsdirektør Geir Jørgensen må si nei til næringsutbygging.



FAKTA

Bompengerprosjekter i Nord-Norge

Fire bompengerprosjekter i Nord-Norge har ført til omkamp:

Alta

Alta er i vekst og det er planer om å bygge en ny E6 utenom sentrum. Det var planer om at deler av denne skulle være brukerfinansiert, men etter valget 2011 ble det skifte i den politiske ledelsen i Alta kommune. Det nye flertallet går klart imot bompengerfinansiering av Altapakken.

Tromsø

Hovedfartsåra inn til Tromsø, E8 fra Sørbotn til Laukslett (Ramfjord), skal legges om for over én milliard kroner og Vegvesenet har foreslått at dette skal delfinansieres med bompenger. Høyre, FrP og Venstre gikk til valg på «Nei til bompenger» og har nå et klart flertall. Saken til diskusjon i kommunestyret 25. januar.

Harstad

Harstadpakken skulle gi et helhetlig løft for alle trafikantgrupper i Harstad og både konsept og bompengerfinansiering var i vedtatt i kommunestyret. Men valgkampen ble sterkt preget av bompengedebatt, og det endte med at de partiene som var negative til bompenger fikk flertall. 1. desember 2011 gjorde partiene det de hadde lovet under valget, og opphevet finansieringsvedtaket. Statens vegvesen fulgte opp med å avslutte prosjektet.

E6 Helgeland

Statens vegvesen har i samarbeid med kommunene Grane, Vefsn, Hemnes og Rana utredet muligheten for en delvis bompengerfinansiert utbyggingsspakke for E6. Det var vanskelig å få kommunene til å godta bompenger, diskusjonen om den nye veggen har foregått i lang tid, men det ble oppnådd enighet våren 2010. Ved valget 2011 blusset debatten opp igjen, og en av kommunene, Hemnes, har nå sagt nei.

DUELLEN:

Ja eller nei til bom-vegpakker?

Diskusjonen går høyt i mange norske kommuner om å ta i bruk bompenger for helt eller delvis å bygge ut vegnettet. Mener du dette er en god finansieringskilde for din kommune, hva er fordelene og hva er ulempene?



FOTO FRA: ALTA KOMMUNE



FOTO: INA KRISTIN TVEITE

LAILA DAVIDSEN
Ordfører (H),
Alta kommune

JON-IVAR NYGÅRD
Ordfører (Ap),
Fredrikstad kommune

HVEM DER?

01 Mener kommunestyret hos dere at bompengerfinansiering er veien å gå for å få bygd ut vegnettet i din kommune? Hvor sterk står denne holdningen?

Nei, kommunestyret i Alta mener at bompengerfinansiering ikke er aktuelt for utbygging av vegger i vår kommune. Kommunestyret ønsker å dele vegprosjektet opp i parseller, og har dermed redusert behovet for medfinansiering.

Ja, bystyret gjorde positivt prinsippvedtak i 2007. Det var et bredt flertall som sto bak vedtaket, alle partier med unntak av FrP og Pensjonistpartiet. Det samme flertallet stod bak ved behandlingen av konseptvalgutredningen i 2010.

02 Hva er – eller kunne være – den viktigste begrunnelsen for å ta i bruk bompenger?

For å kunne ta i bruk bompenger må det være et godt utbygd kollektivnett, og det må være alternative vegstrekninger å benytte. I tillegg må det være et tilstrekkelig befolkningsgrunnlag.

Vi har et vegsystem som er utdatert og underdimensjonert. Rushtidsproblematikk sprer seg til store deler av dagen og de lokale veien flyter over av gjennomgangstrafikk. Det vil være ansvarsløst å si nei til å gjøre noe med denne situasjonen.

03 Hva er eller kunne være den viktigste begrunnelsen for å si nei til bompenger?

Bompenger vil i størst grad ramme småbarnsfamilier som er avhengig av å kjøre gjennom bomringen flere ganger pr. dag. Staten må ta ansvar for å bygge ut vegger som er nødvendig for å utvikle en by, rekruttere arbeidskraft og sikre nasjonens fremtidige inntekter.

Det at dette egentlig er statlige og fylkekommunale vegger og at bompengene blir en ekstra økonomisk belastning for innbyggerne våre.

04 Mener du at bompengerfinansiering bidrar til å gjennomføre vegutbyggingsprosjekter som er til stor nytte for trafikantene?

Nei. I min kommune handler det ikke om nytteverdi for trafikantene, her handler det kun om å redusere statens finansieringsansvar for egne vegger. Finansiering av statlige veier bør gjøres av staten gjennom skatteseddelen og allerede innkrevde avgifter.

Ja, helt opplagt. Prosessen i forkant er svært krevende men gir svært god kunnskap om hvilke prosjekter som gir størst samfunnsmessig nytte. Ingen beslutter bompengerfinansiering for å bygge veier det er kjekt å ha!

05 Mener du at bompengerinntekter bør kunne brukes til drift av vegnettet, eventuelt til drift av kollektivtrafikk?

Nei, det ville vært en helt urimelig begrunnelse for bompengerinnkreving. Bilistene betaler allerede i dag inn langt større beløp enn hva som brukes til vei og samferdselsprosjekter, og er allerede en melkeku for staten.

Ja, i alle fall det siste selv om jeg ser at det knytter seg noen utfordringer til hvordan man håndterer driften videre etter at prosjektene er nedbetalt. I den bypakka Fredrikstad har vedtatt ligger det mange hundre millioner til gang, sykkel og kollektivløsninger.

kapte opprør

Vi var nok ikke klar over at et prinsipielt nei til bompenger ville bety full stopp også for nødvendige utbedringer de neste fire årene. Jan Fjellstad, varaordfører i Harstad kommune

nei til en omstridt finansieringsordning uten at det skulle føre til full stopp for utvikling av byområdet.

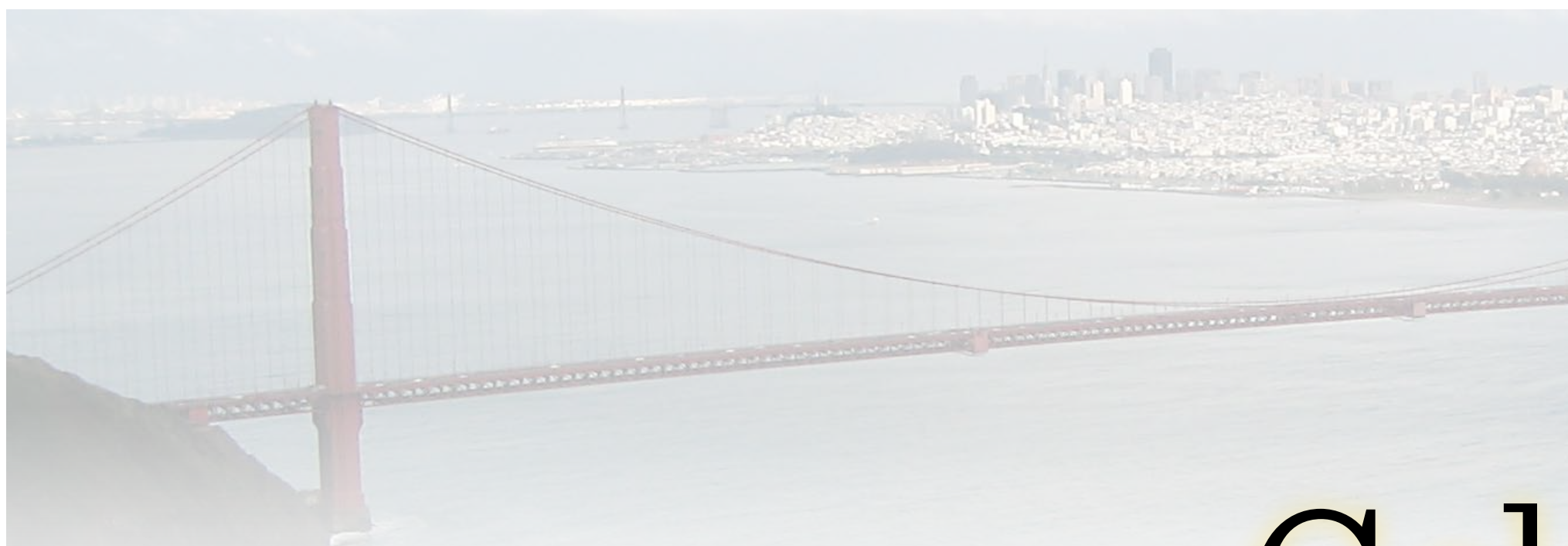
Både Fjellstad og Jørgensen mener diskusjonen nå bør følges av en grundig evaluering av planleggningssystemet. Statens vegvesen har stått for utredningene og det politiske miljøet har deltatt tungt i å diskutere innholdet i planen før det før sommeren sa ja til finansieringsplanen med 930 millioner kroner i bompenger.

Selv stemte Fjellstad for en pakke uten tunnel, et flertall ville ha den med og slik ble det. Men så kom valgkampen. Debatten ble hard, ble prinsipiell mot bompenger, og både partier og kandidater med nei-standpunkt fikk fremgang. Samferdselsmi-

nisteren tilbød i et møte å øke det statlige bidraget med 100 millioner kroner, men det nye kommunestyret sa likevel nei.

PARADOKS. – Det er et stort paradoks for oss at det faktisk var her i Harstad bompengerpakken startet. Det var her vår samferdselsminister Odd Einar Dørum i 1998 lanserte ideen om lokal medvirkning ved finansiering av samferdselsutbygging i byområdene, sier Jan Fjellstad.

– Men da var det snakk om lokale initiativ. Er lokal medfinansiering nå en klar forutsetning fra Stortinget bør de bestemme at det er slik og la oss slippe en opprivende og prinsipiell lokal uenighet om rettferdigheten ved bompenger, sier Jan Fjellstad. ■



Gir ikke opp Oslofjordens «Golden Gate»

Statens vegvesen vil bygge et nytt tunnellop inntil Oslofjordtunnelen ved Drøbak. Det stanser ikke tidligere bruseksjonsleder Ove Solheims drøm om en monumental veg- og jernbanebru over Oslofjorden. Men det kan ta lenger tid å få den bygd.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«**D**et er viktig å tenke langsiktig når vi nå skal vurdere ulike løsninger for transportsystemet over Oslofjorden, sier Solheim.

– Når vi nå vet hva det faktisk koster å drifte store tunneler, og ser hvordan en fast forbindelse kan møte transport- og arealutfordringer i et stadig mer bebodd østlandsområde, må vi være villige til å tenke dristig og langsiktig, sier han.

LANDEMERKE

Solheim har brukt Golden Gate-brua i USA som eksempel på hvordan en viktig forbindelse også kan bli et kjært landemerke. Han er imponert over de brualternativer som er presentert for fergefri E39 og mener de også bør kunne brukes ved Oslofjorden. Han mener en bru over Oslofjorden er viktig fordi det er eneste måte veg og jernbane kan bygges felles.

I fjor trakk han seg tilbake fra funksjonen som bru-seksjonsleder i Statens vegvesen Region øst for å arbeide faglig, blant annet som medlem i arbeidsgruppa for en nylig igangsatt konseptvalgutredning (KVU). Den

skal blant annet utrede en ny fast forbindelse til erstatning for landets mest trafikkerte ferge mellom Horten og Moss.

Gruppa har fått et vidt mandat; den skal finne den best egnede løsning for effektiv og miljøvennlig transport på tvers av Oslofjorden.

LANGSIKTIG

Da nyheten 10. januar kom om at Vegvesenet går inn for å bygge et løp nr to i Oslofjordtunnelen, var det nok mange som lurte på om konseptvalgutredningen ikke lenger skal se på løsninger helt opp til Drøbak.

– Jo, det skal vi. Men vi må trolig planlegge langsiktig ut ifra en basis der Oslofjordtunnelen har fire felt i to løp og ikke to felt i ett løp som i dag. Det er fortsatt aktuelt å vurdere konsepter med en Svelvikforbindelse direkte til E18 ved Sande, sier prosjektleder Anders Jordbakke.

Han understreker at konseptvalganalysen som nå er i gang, har et langsiktig perspektiv. Når prosjektet etter påske inviterer kommuner, transportører, brukerorganisasjoner og andre interessenter til et "ideverksted", skal de alle se langt inn i glasskula og se for seg transportbehov og miljøutfordringer slik de vil være i Østlandsområdet i 2030-2040. Deretter skal det utvikles konsepter

for hvordan behovene skal møtes.

–Arbeidet med KVU for kryssing av Oslofjorden fortsetter og til høsten velger vi ut hvilke konsepter vi skal se videre på. Først da ser vi mer konkret på ulike fysiske løsninger, forklarer han.

BRANNLØSNING

Beslutningen om å sette i gang planlegging av et andre tunnellop i Oslofjordtunnelen nå, er en følge av tunnelbrannen 23. juni i fjor. 35 mennesker ble fanget i tykk røyk og reddet seg ved å kripe inn bak inspeksjonslukene i betonghvelvet.

– Vi må bygge evakueringsrom i tunnelen før det igjen er aktuelt å slippe til tyngre kjøretøyer. EUs tunneldirektiv innebærer at vi for å bygge slike rom nå må planlegge og bygge en parallelltunnel innen 2019, sier Nils Erik Bogsrud som leder Akershus vegavdeling i Statens vegvesen. Parallelltunnelen og firefelts veg til E6 er beregnet å koste 1,5 mrd kroner og foreslås finansiert ved forlenget bompengeneinnkreving. ■

NORGES «GOLDEN GATE»: Tidligere bruseksjonsleder Ove Solheim mener de som skal krysse Oslofjorden vil være best tjent med en bruforbindelse plassert et sted mellom Drøbak i nord og Hvaler/Tjøme i syd.



Bygger 26 evakueringsrom

For å kunne åpne Oslofjordtunnelen for tunge kjøretøy så raskt som mulig, vil Statens vegvesen nå bygge 26 evakueringsrom i tunnelen.

– Vi kan ikke si eksakt hvor lang tid det tar å bygge evakueringsrommene, men det er snakk om noen måneder, sier Nils-Erik Bogsrud, avdelingsdirektør i Statens vegvesen, vegavdeling Akershus.

–Når en entreprenør er på plass, vil vi kunne si mer om tidshorisonnten, sier Bogsrud.

Evakueringsrommene skal bygges med 250 meters mellomrom, i de opprinnelige tverrslagene, gjennom den 7,3 kilometer lange tunnelen. Rommene vil bli utstyrt med røyktette dører, lys, telefon til Vegtrafikksentralen, kameraovervåking til Vegtrafikksentralen og ledelys som viser veg inn til evakueringsrommene

Byggingen av evakueringsrommene vil trolig foregå om nettene, slik at tunnelen kan holdes åpen for lette kjøretøy på dag- og kveldstid.



den gate»



EVALUERER FØREROPPLÆRINGA

I føreropplæringa fra 2005 ble det lagt vekt på risikoforståelse og sjølinnsikt. Fungerer opplæringa etter intensjonen, og har den resultert i færre ulykker?

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

En av hovedgrunnene til omleggingen av føreropplæringa i 2005 var behovet for en føreropplæring med bedre struktur og kvalitet. Målet var å sikre at opplæringa var en god bidragsyter til nullvisjonsarbeidet. I tillegg ble det sett på som viktig å forsterke bevisstgjøringens og refleksjonens rolle i opplæringa med tanke på å påvirke den enkeltes atferd og holdninger. Denne tanken sprang ut av europeisk forskning.

Fra 2005 er det derfor blitt lagt vekt på erfaringsutveksling og diskusjon i undervisninga. Det blir sett på som viktig at elevene blir bevisst hvordan de reagerer i ulike situasjoner og reflekterer over egen kjørestil. Dette skal gjøre elevene i stand til å vurdere risiko og konsekvenser av egen kjørestil.

For å lykkes med opplæringa var en avhengig av at alle trafikklærere fulgte opp i undervisninga. Trafikklærerne ble sendt utfor skihoppet med nye læreplaner, og nå skal altså landinga få stilkarakterer.

– Vi har bestilt ulike evalueringer av føreropplæringa fra 2005, for å se om endringene har fungert slik de var tenkt, forteller Lars-Inge Haslie. Han leder evalueringsarbeidet i Statens vegvesen.

EVALUERING AV UNDERVISNING

– NTNU og HiNT skal undersøke i hvilken grad intensjonen med opplæringa er innfridd i undervisninga i det trafikale grunnkurset og den obligatoriske opplæringa i klassene A og B. Den tredelte evalueringa har en tidsplan ut 2012.

EVALUERING FØR OG ETTER

– I tillegg skal Transportøkonomisk institutt gjennomføre en etterundersøkelse basert på data de samlet inn i 2004 om opplæring, eksponering og ulykkesinnblanding for å se om det har skjedd en endring. Rapporten skal leveres i 2013.

HJERNESCANNING

Videre skal Sintef i samarbeid med finske forskere blant annet se nærmere på hjerneaktiviteten under undervisningen. Her kan en se hvordan hjernen påvirkes og hvilken undervisningsmetode som er best egnet.

– Evalueringa gir en god kunnskapsplattform om vår føreropplæring og spesielt ungdommers utfordringer. Vi får vite hvordan opplæringa gjennomføres og hvilke effekter den har eller kan forventes å ha. Det er stor interesse fra både inn og utland for evalueringa, opplyser Haslie.

VELDIG SPENTE

– Vi er veldig spente på resultatet av evalueringa. Et av våre viktige mål er å bidra til at vi får så riktig bilde som mulig av hvordan ting har fungert, slik at vi kan lære av det. Trafikklærerne er jo de som vet hvordan lærerplanen har fungert i praksis. De kan si noe om hvordan lærerplanene og forskriften for trafikkopplæring har truffet og om prosessen ved implementering og oppfølging. Evalueringa vil være en høyt prioritert oppgave i ATL. Dette blir spennende, sier Sonja Sporstøl, administrerende direktør i Autoriserte Trafikklæreres Landsforbund. ■

Evalueringa gir en god kunnskapsplattform om vår føreropplæring og spesielt ungdommers utfordringer.

*Lars-Inge Haslie,
Statens vegvesen*



VIL HA SVAR: Føreropplæringa skal gi økt sjølinnsikt og risikoforståelse. Nå skal forskere finne ut om det stemmer. (Foto: ATL)



STEDET:

Lite sted i Åsnes kommune i Hedmark. Vegkryss ved Stormoen der søndre Åsvegen og riksvegen møtes. Første ledd er adjektiv og betyr rar eller merkelig. Opprinnelsen til navnet er trolig den åker som ligger igjen etter at veien ble bygd. Ordet ro betyr krok eller hjørne, forteller Line Lysaker Heinesen ved Stedsnavntjenesten for Østlandet og Agderfylkene. (Foto: Håkon Aurlien)

QUIZ:

20 spørsmål

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

01 Ved hvilken utdanningsinstitusjon kan du fra høsten av ta en rekke nye kurs innen Statens vegvesens kjerneområder?

02 Hva regnes som verdens nordligste trikkelinje (i drift)?

03 Og hvor finner vi denne trikkelinjen?

04 I hvilket fylke ligger Gaularfjellet?

05 Hva er høyeste punkt på fjellovergangen over Gaularfjellet?

06 Arkiv og dokumentasjonsmiljøet i Statens vegvesen ble fra nyttår slått sammen i en landsdekkende enhet, hva heter denne enheten?

07 Når ble det påbudt for bilsjåfør og forsetepassasjer å bruke bilbelte?



SPØRSMÅL 14: Verdens største gassferge er norsk, men til hvilken europavei trafikkerer den?

08 Når innførte myndighetene bøter for manglende bruk av bilbelte?

09 Når ble det påbudt å bruke bilbelte i baksetet?

10 Er du å regne som gående eller syklende når du bruker sparke-sykkel?

11 Har gående vikeplikt for trikken?

12 Hvilken side av veien skal du sykle på?

13 Hvor gammel må du være for å kunne øvelseskjøre med traktor og lett motorsykkel/moped?

14 Verdens største gassferge er norsk, men til hvilken europavei trafikkerer den?

15 Hvor holder Statens havari-kommisjon til?

16 Hvem var samferdselsminister i regjeringen til Jagland (1996-97)?

17 Hva kalles en bilist som kjører mot kjøreretningen?

18 Hvor i landet holder Publikumstjenester til?

19 Publikumstjenesten hadde nettopp jubileum, hvor mange år er det siden de ble opprettet?

20 Hvilket bilmerke har opptrådt oftest på det hvite lerretet?

01 NTN (Norges teknisk naturvitenskapelige universitet) 02 Gråkallbanen 03 Trondheim 04 Sogn og fjordane 05 748 m.o.h. 06 Informasjonsforvaltningssesjonen 07 1975 08 1979 09 1985 10 gående 11 ja 12 høyre 13 15 år 14 E39 15 Lillestrøm 16 Sissel Rønbeck 17 Spøkelsesbilist 18 Steinlfjer 19 10 år 20 Ford (Kilde: www.teknikkensvarid.se/2012/01/18/2768/saab-och-volvo-stor-re-almstafar-nor-ah-ferrari/)

I HANSKEROMMET:



FOTO: GISELLE JENSEN

5 spørsmål til Solveig Hansen

byggeleder på drifts-kontrakt Evenes, Midtre Hålogaland

1 Hva har du i hanskerommet?

– Jeg har iallefall vognkortet, det er jo ikke plass til mye annet! Hanskerommene burde vært mye større. Det er jo så vidt jeg får inn instruksjonsboka.

2 Hvilken bil kjører du?

– Jeg har en Hyundai, den er ti år gammel og har vært utrolig driftssikker. Det viktigste for meg er at bilen fungerer så jeg kommer dit jeg skal. Merke og sånn spiller liten rolle.

3 Noen artige hobbyer?

– Jeg liker å drive frivillig arbeid i bygda der jeg bor. Tovika har bare 150 innbyggere, siden vi dannet velforening i 2006 har vi laget noen samlingsplasser. I august har vi lavvopubfestival. Da hyrer vi inn musikere, og bidrar til sosialt liv og samhold i bygda. Det er kjempeartig.

4 Pigg eller piggfritt?

– Jeg kjører piggfritt både privat og i tjenestebil. Synes det er mer behagelig, vi har gode vinterveger så det går veldig greit. Men på dager med speilis kan det bli vanskelig, men det er sjelden.

5 Hvordan får vi sikrere veger?

– Jeg tror tverrfaglig samarbeid mellom etatene kan gi sterkere fokus på trafiksikkerhet enn vi har i dag. Vi må systematisere og organisere oss tverrfaglig, i dag er det for tilfeldig.

Unormal slyng

133

Fareskilt 102 «Farlige svinger» brukes når svingene er såpass krappe at de regnes som farlige ved at trafikantene må foreta plutselige fartsreduksjoner eller retningsendringer. Her står skiltet inntil riksvegen mot Gol rett opp fra Fagernes og viser at det fremme er en kraftig sving til høyre fulgt av en tilsvarende sving til venstre.

Teksten «Slyng» er dialektsterkt og er åpenbart satt opp i forsøk å forklare figuren som vises på skiltet. I Vegvesenets håndbok 50, skiltnormalene, er et bærende prinsipp at tilleggs-skilting gjøres for å gi tilleggsinformasjon. Fareskilt 102 kan utstyres med underskilt for å vise avstand eller utstrekning, i noen tilfeller anbefalt fart, men ikke for å forklare hovedskiltet.

– Her har det nok gått litt i slyng for den skiltansvarlige, uttaler et anonymt medlem av den unormale jury. (Foto: Håkon Aurlien)



Vegenogvi

Denne avisen er redigert på uavhengig grunnlag, i henhold til de prinsipper som er nedfelt i Redaktørplakaten og norske mediers etiske normer, slik de er uttrykt i Vær Varsom plakaten.

Ansvarlig redaktør står etisk og rettslig ansvarlig for det redigerte innhold. Dersom noen reagerer på innholdet, oppfordres de til å ta kontakt med ansvarlig redaktør.

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

Fagpressen

Journalist
HENRIETTE ERKEN 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 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 veggenogvi@vegvesen.no

Statens vegvesen

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 24. januar kl. 13.00. Neste utgave kommer 23. februar 2012.

