

# Vegen og vi

NR. 06 / JUNI / 2012  
PORTO BETALT / PORT PAYÉ  
NORGE / NOREG

RETURADRESSE:  
STATENS VEGVESEN  
POSTBOKS 8142 DEP  
0033 OSLO



Statens vegvesen



«Hvis du har  
350 venner på  
Facebook så vil én  
av de bli skadd i  
en trafikkulykke i  
løpet av året»

Torbjørn Tronsmoen, Statens vegvesen

**Side 4-5**

SIDE  
**10**  
**UTBYGGING:**  
I august starter  
Norges største  
anleggspro-  
sjekt med over  
1500 ansatte.

SIDE  
**11**  
**TUNNEL:**  
Forslag om å  
bygge vegtun-  
neler en meter  
bredere skal nå  
ut på høring.

SIDE  
**18**  
**KONGRESS:**  
Statens veg-  
vesen deltok  
aktivt på Via  
Nordica på Is-  
land 11.-13.juni.

SIDE  
**24**  
**SIKKERHET:**  
På Kongsberg  
tar 8. klas-  
singer Statens  
vegvesen i  
skole.

**Side 26: Vi er glade i ferjene i Noreg, dei er vegen for mange!**



### BEDRE VEG I FYRESDAL

Nå skal 15 kilometer av fylkesveg 355 i Telemark fra Fyresdal sentrum og nordover endelig utbedres. Om lag 20 millioner kroner skal brukes til å utbedre vegen fra i sommer til neste sommer. Deretter skal vegen få ny asfalt. Samtidig skal det bygges to kilometer gang- og sykkelveg i Fyresdal sentrum. (Foto: Kjell Wold)

### REGISTER TIL LÆRDAL

I 2013 skal Statens vegvesen få fem nye medarbeidere til å utveksle informasjon om transportører mellom EU og EØS-land. Samferdselsministeren legger disse stillingene til Lærdal. Kleppa bekreftet dette til Lærdal kommune, som hadde ønsket seg de 25 stillingene ved Vegtrafikksentralen i Bergen. Statens vegvesen mener det ikke er formålstjenlig å flytte disse stillingene nå.

#### LEDER:

# Nyttig ubehag

Det er valgene våre langt mer enn evnene, som forteller hvem vi virkelig er.

*J.K. Rowling*

**D**e aller fleste av oss har kjørt for fort. Ofte. Eller noen ganger. Noen kjører kanskje alltid for fort. Kanskje ikke mye, men litt over fartsgrensen. Ikke mer enn at vi føler vi har kontroll.

Jeg har blitt overøst med tall og fornuftige argumenter om hvor smart det er å ikke kjøre litt for fort. Intellektet mitt forstår det, jeg har ikke særlig følelsesmessig nærhet til det. Erfaringene mine forteller meg at det har gått fint, verken jeg eller noen andre har blitt drept eller skadet. Målet mitt har vært å komme meg frem raskest mulig, uten å bli stoppet i fartskontroll og selvsagt uten å skade verken meg selv eller andre. Ergo er målet mitt nådd og jeg kan være fornøyd.

**Årets farskampanje** ruller nå i mange kanaler. Kampanjen er rettet mot alle oss som litt for ofte ligger litt over fartsgrensen. Alle vi som tenker at det går greit, det har det jo alltid gjort. Sjansene for å bli skadet, eller skade noen andre, er minimale når vi velger å kjøre litt fortere enn tillatt fartsgrense. Selv om jeg vet at hvis vi alle holdt fartsgrensen ville vi spart over 40 liv i året, kan det være vanskelig å se hvilket bidrag akkurat jeg kan ha for å oppnå et sånt resultat.

## For mange som ikke identifiserer seg med «familie»-touchen i farskampanjen, kan Facebook-bildet skape en effektiv nærhet

**Ofte må et budskap** være en miks av fornuft og følelser for at vi som mottakere skal ta budskapet inn over oss og forhåpentligvis endre adferd. I så måte er det håp om at farskampanjen kan oppnå positive konsekvenser. Den appellerer både til hjernen og hjertet og vil nok få mange til både å tenke på hvor lite fornuftig det er å kjøre over fartsgrensen, og faktisk å respektere fartsskiltene.

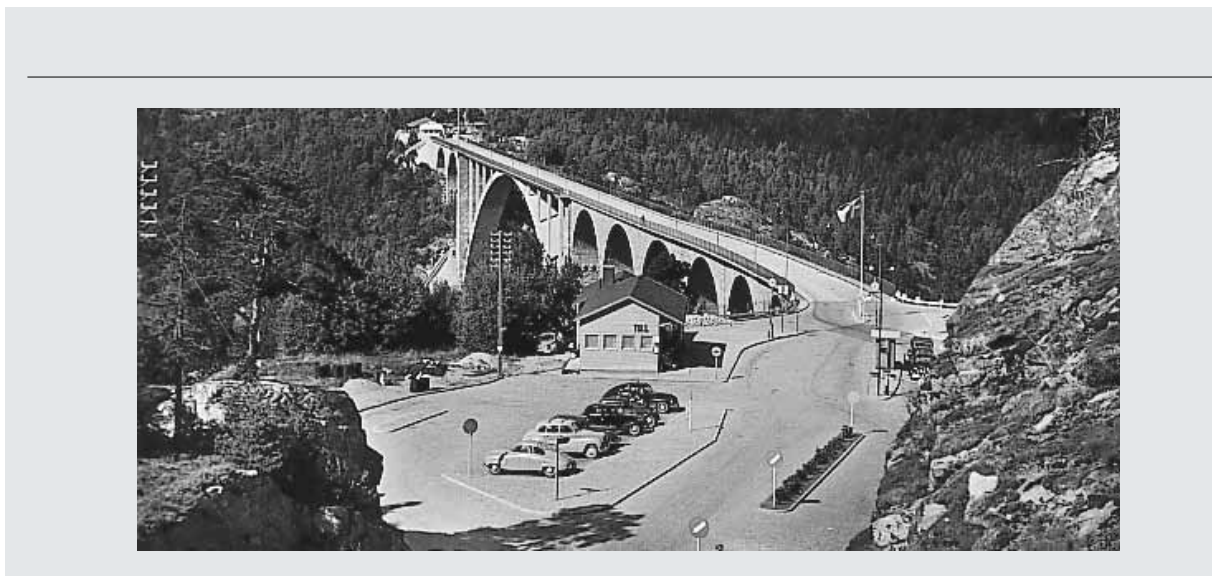
**I denne utgaven** av Vegen og vi legger Torbjørn Tronsmoen til en ekstra dimensjon i vårt tankeunivers rundt fart, liv og død. Tronsmoen, som er trafikkpedagog med en doktorgrad i psykologi, har åpenbart innsett at det ikke er bare lett å få folk til å skjønne hvor viktig det er at vi alle velger rett side av fartsgrensen. For som han påpeker: «Alvorlige ulykker er tross alt sjeldne, og det er lett å tenke at det skjer ikke meg».

**For å anskueliggjøre** det, bruker han venner på Facebook som et bilde på hvor sårbare vi egentlig er. Har du 350 Facebook-venner vil én av dem bli trafikk-skadd i løpet av året, ifølge Tronsmoen. For mange som ikke identifiserer seg med «familie»-touchen i farskampanjen, kan Facebook-bildet skape en effektiv nærhet.

**Ved å bringe** ulykkene inn i egen vennekrets skapes en ubehagelig nærhet. I forlengelsen av ubehaget vi måtte føle, kan vi håpe at det får oss til å tenke og handle på en måte som i ytterste, positive konsekvens kan redde liv.

God lesning!

**Mark S. Berger**  
Ansvarlig redaktør



**Rebekka Borsch** @reborsch

Et moro-oppslag med alvorlig bakteppe. Vegvesenet innrømmer slett arbeid. Tyskere ler seg gjennom Oslofjordtunnelen

**Bladet Nordlys** @bladetnordlys

Knuste speilet i grein: - En risiko å ferdes på veiene, sier Statens vegvesen, og avviser erstatning

**Jan Thoresen** @jthorese

Statens vegvesen Region Øst mener forbudet mot diesel i Oslo ikke er mulig siden det ikke finnes parkeringsplass og alternativ transport.

**NRK Trøndelag** @nrktrondelag

Stadig færre 18-åringer tar lappen: Ifølge Statens Vegvesen tar langt under halvparten av landets 18-åringer før...

**VG Nett** @vgnett

Turistene ler av skiltflause: - En vaktbil er på vei for å fjerne de nå, sier Statens vegvesen

▶ **VEGBILDET:****Prisverdig bilde**

Under Fagpressens prisutdeling i slutten av mai ble det hederlig omtale og diplom til Statens vegvesens egen fotograf Knut Opeide. Bildet er fra en fotoreportasje i Vegen og vi der Opeide tok for seg de folketomme turistvegene på Sunnmøre.

I juryens dom heter det blant annet at det var et av konkurransens aller beste enkeltbilder. «Selv med avistrykk kom det sarte, velkomponerte motivet bra fram og skilte seg ut fra de fleste andre bilder. Reportasjen besto av flere bilder, og et par av de andre holdt også høy klasse» heter det videre.

Knut er fotoansvarlig i Statens vegvesen og utfører fotooppdrag for hele etaten. Han er en usedvanlig dyktig fotograf som mestrer både nyhets- og reportasje-genren. Han har et blikk og en formidlingsevne andre bare kan misunne ham.

Vi ser fram til å se hva han fanger med fotoapparatet i framtida.

(Foto: Knut Opeide)

**Turistvegen til Norge**

◀ 1957

2012 ▶

Halvparten av alle bilturister til Norge kommer over Svinesund, slik har det vært siden bilsalget slapp løs tidlig på 60-tallet og folk flest kunne reise på bilferie. Men det er ingen køer på dette bildet av Svinesundsbrua, den ble åpnet i 1946 og var trolig drøye ti år gammel da postkortet ble laget. Helt til 1967 hadde Sverige venstrekjøring, selv om de hadde betalt 90 prosent av brua lot de elskverdig nok brua være høyrekjørt og alle måtte bytte side såvidt inn i Sverige. I dag er det igjen relativt stille her, en ny bru kom utenfor venstre kant i 2005, den gamle ble satt i stand og er fredet.

(Foto: Håkon Aurlien)





## MIDTREKKVERK PÅ E18

To tilbud er gitt på oppsetting av midtrekkverk på E18 mellom Telemark grense/Kragerø kommune og Østerholtheia (bildet) i Gjerstad kommune i Aust-Agder. Strekningen er på ca 2,5 kilometer og tilbudene er på 29,7 millioner kroner fra TT Anlegg AS og 35,4 millioner kroner fra Repstad Anlegg AS. Arbeidet starter i august og er ferdig i november. (Foto: Kjell Wold)

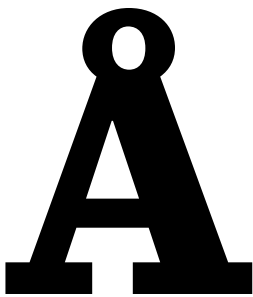


«Hvis vi alle  
holdt fartsgrensa  
ville vi spart over  
40 – førti liv.  
Hvert år»

Firmaer ga bud på arbeid med universell utforming av bussholdeplasser i Grenland i Telemark i 2012. Budene fra Trafikk og Anlegg og Hauk var på 6,6 og 6,8 millioner kroner.

Hvis du har 350 venner på Facebook, så vil en av dem bli skadd i en trafikkulykke i løpet av året. Dette er en måte å vise ulykkesstatistikken på individnivå, sier Torbjørn Tronsmoen i Statens vegvesen.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD



rets farts kampanje rulles ut i disse dager. Den skal få oss til å forstå at det å kjøre litt for fort kan være forskjellen på liv og død. Og at det kan skje deg eller noen du er glad i. I år er målet å gjøre bilistene bevisste på at fart er deres ansvar, og at det å kjøre litt for fort kan få fatale følger.

– Ansvarliggjøring er et stort og vanskelig tema å formidle. Spesielt fordi vi ikke ønsker å bruke pekefinger.

Det er virkelig en utfordring å få folk til å forstå at bare litt for høy fart kan få store konsekvenser. Vi føler at vi har funnet en vinkling som er bra. Vi har valgt å spille på følelser for å få folk til å ta ansvar for egen fart. Forarbeidet vårt viser at følelser har større effekt enn tall når man skal snakke om ansvar. Kommunikasjonen blir også mer personlig og relevant. Vi vil ikke skremme eller formane, men vil at budskapet skal oppleves som ubehagelig. Det gjør at folk tar det lettere inn over seg og reflekterer, slik at de blir mer bevisst sin egen atferd og konsekvensen av den, sier kampanjeleder Rita Helen Aarvold i Statens vegvesen.

**FULL FART I FLERE KANALER.** Farts kampanjen starter i slutten av juni og varer til midten av august. Det blir nye annonser i aviser og ulike magasiner - og nye radiospotter. Den første fartsfilmen som ble lagd, og som slo veldig godt an, vises på TV og kino. Videre vil kampanjeskiltet langs vegen brukes i annonser for å skape større gjenkjenning av skiltet, slik at det øker effekten av skiltet.

**FELLES INNSATS PÅ FELLES ARENA.** De som ikke tar ansvaret de har med å holde fartsgrensa snylter på de andre. Med få kilometer for fort øker de risikoen for å skade og drepe andre. Det sier Torbjørn Tronsmoen i Statens vegvesen som er trafikkpedagog med doktorgrad i psykologi.

– Vegnettet er en felles arena, og det må vi bruke enten vi vil eller ikke. Det er ikke som fjellklatring. Vi vet at det er en hvis risiko for å falle ned hvis vi klatrer, men vi kan tross alt velge det bort. Men slik er det ikke på vegen. Vi kan ikke velge det bort, vi er helt avhengige av å bruke vegen. I arbeidslivet, som vi heller ikke kan velge bort, er det helt uakseptabelt at noen blir drept. Nullvisjonen innebærer at slik bør vi se det i trafikken også, understreker Tronsmoen.

**SPLEISER PÅ OVER 40 LIV.** Tronsmoen er opptatt av at alle må bidra i trafikken. Hvis ikke alle yter sin del blir det farligere å være på vegen.

– Vi må spleise på trafiksikkerhet. De som ikke bidrar stjeler sikkerhetsmarginer fra oss alle, sier Tronsmoen og fortsetter: Hvis alle som var dømt for å kjøre for fort holdt fartsgrensa, ville vi spart ett liv i året. Men hvis vi alle holdt fartsgrensa ville vi spart over 40 – førti liv. Hvert år. Det sier litt om resultatet vi kan få av et slikt spleiselag.

**OVER HALVPARTEN KJØRER LOVLIG.** Statens vegvesen har flere hundre punkt langs vegene der farten måles. Disse tallene viser at mindre enn halvparten ligger over fartsgrensa, de andre kjører lovlig.

– Det er ikke hver og en som skal bestemme fartsgrensa. Vi opplever kanskje ikke forskjell i sikkerhet om vi kjører i 80 eller 90. De fleste av oss har erfart gang på gang at det går helt fint å kjøre i 90, vi har aldri opplevd ulykker og vi kommer litt fortere fram. Derfor er det vanskelig å få folk til å forstå at sjøl noen få kilometer for fort kan få fatale konsekvenser.

**DET SKJER IKKE MEG.** – Alvorlige ulykker er tross alt sjeldne, og det er lett å tenke at det skjer ikke meg.

Hvis du har 350 venner på Facebook, så vil en av dem bli skadd i ei trafikkulykke i løpet av året. Dette er en måte å vise ulykkesstatistikken på individnivå. Videre kan vi observere en 80-strekning med snittfart på 90 så lenge at det blir drept hundre stykker på den strekningen. Observerer vi like lenge med snittfart på 80 blir 63 drept. En så liten fartsforskjell utgjør altså 37 liv, påpeker Tronsmoen. ■

## POLLFJELLTUNNELEN BLIR NY

Pollfjell tunnelen på fv. 868 mellom Furufleten og Lyngseidet i Lyngen i Troms, ble åpnet i 1983 og erstattet ei rasfarlig strekning. Nå skal tunnelen rehabiliteres - fra juni til november 2012. I hele perioden blir det omkjøring på yttersida av tunnelen. Utbedringsarbeidet består av breddeutvidelse, drenering, vann- og frostsikring, brannsikring, belysning og asfaltering. Kostnader er beregnet til 86,5 millioner kroner og entreprenør er NCC.

## ► SØR-TRØNDELAG:

Tekst og foto Lars Erik Sira

### Gjennomslag i Fenestunnelen

Forrige mandag ble siste salve sprengt i den 1070 meter lange Fenestunnelen på fv. 714.

– Framdriften har vært som forventet etter at vi startet sprengningsarbeidet i desember. Fjellet har vært greit å jobbe med. Det er alltid noen soner med dårligere fjell, men det har ikke vært noe unormalt her. Vi har heller ikke hatt store vannlekkasjer, som kan forekomme i tunnelsprengninger, sier byggeleder Jostein Karlsen i Statens vegvesen. Etter kontrakten skal Fenestunnelen åpnes for trafikk i desember 2013.

– Vi ser på muligheten for å få åpnet tunnelen midlertidig i begynnelsen av 2013 slik at trafikken kan gå gjennom i vintermånedene. Men det er noen spørsmål om kostnader og framdrift vi må avklare først, og kan derfor ikke love noe, sier Karlsen. Statens vegvesen utbedrer fv. 714 på vegne av Sør-Trøndelag fylkeskommune.



## ► RINGERIKE:

Tekst og foto: Kjell Wold

### Snart gjennomslag

Snarveien fra Oslo til Hallingdal og Bergen på rv. 7 er i rute til åpning i juni 2014. Gjennomslag for første av to lange tunneler skjer rett over ferien.

Det slår prosjektleder i Statens vegvesen, Erik Furuseth, fast. Strekningen Sokna-Ørgenvika mellom Ringerike og Krødsherad i Buskerud er på vel 17 kilometer og vil korte ned vegen mot Hallingdal og Vestlandet med drøye 20 kilometer og reisetiden med nær en halvtime. Når vegen etter planen åpnes sommeren 2014 blir det hele to år tidligere enn de første opprinnelige planene i NTP 2010-2019 la opp til. Men Buskerud fylkeskommune har ved iherdig innsats klart å framskynde prosjektet med to år. En ny jernbanebru vest for Sokna sentrum for å gjøre plass til ny rv. 7 vil også forkorte Bergensbanen med 17 meter.

I tillegg til kortere reisetid vil den nye vegen også gjøre mye for å bedre trafiksikkerheten på en ellers ganske sterkt ulykkesbelastet strekning av riksveg 7 mot Hallingdal. Entreprenør Hæhre er med sine 140 mann godt i gang med arbeidet over nesten hele linjen. Vegen gjennom kupert skogsterreng følger og krysser traseen til Bergensbanen flere ganger. Hele seks kilometer av vegen får ekstra forbikjøringsfelt. To lange tunneler er også under bygging. Om få uker er det gjennomslag på 2,8 kilometer lange Rallerudtunnelen (bildet), mens Ørgenviktunnelen på 3,7 kilometer også er godt i gang. Veidekke har startet arbeidet med å bygge ny undergang under jernbanen ved Øvergård rett vest for Sokna sentrum.





## BRU OVER GRYLLEFJORDEN

Nå er byggingen av bru over Gryllefjorden i Torsken kommune i Troms sendt ut på anbud. Brua blir 315 meter lang, en stålhelkebru med tre spenn. Når brua åpnes sparer en vel fem kilometer på å kjøre over fjorden istedenfor rundt. Brua er del av Torskenpakken som består av hele 20 delprosjekter. (Foto: Roger Ellingsen)



# Nasjonale kunstveger

Her kan du se hvordan kunstelever ved Fyrstikkalleen ungdomsskole i Oslo har tolket noen av landets Nasjonale turistveger.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD



**I** midten av juni var det åpningsmarkering for landets 18 Nasjonale turistveger. Dette skjedde med pomp og prakt og prominenser på det nye Trollstigplatået.

Langs de Nasjonale turistvegene kan en rulle rundt blant kongerikets naturperler, krydret med spektakulær arkitektur. Disse skal friste flere ferierende og blåse nytt liv i bygde-Norge.

**NYROMANTIKK.** Men turistvegene vekker inspirasjon også hos kunstnerisk anlagte ungdommer i hovedstaden. Sognefjellsvegen og Trollstigen i popartversjon. Havøysund sett med ekspresjonistens øyne og et nyromantisk syn på Hardanger. Det er en imponerende

utstilling tiendeklassinger i Oslo kan skilte med i kunst- og håndverksfaget.

**MYSTIKK OG STEMNING.** – Vi fikk velge hvert vårt foto fra en turistvegstreking som vi skulle male i en bestemt stilart, det vil si nyromantikk, ekspresjonisme eller popart, forteller Mina Mie.

– Selv har jeg malt et motiv fra Hardanger i nyromantikk. Denne stilarten er inspirert av eventyr, folketro, natur, følelser og sjalusi. Jeg malte en vei med en litt skummel sving som en ikke helt vet hva skjer bak: Jeg har prøvd å få fram mystikken og stemningen i den norske naturen, sier Mina.

**INSPIRERT AV MUNCH.** – Jeg har malt et bilde fra Havøysund i ekspresjonisme.

Jeg har malt etter hva jeg følte og har vært inspirert av Munch da han var i slutten av sin karriere. Det var morsomt å prøve seg som ordentlig kunstner, sier Håvard Robøle Svendsrud.

**LÆRERIKT.** Ifølge elever og lærere har de lært mye, både om arkitektur, landskapsarkitektur, materialvalg, ulike maleteknikker, norsk geografi, og ikke minst om Nasjonale turistveger. Kunstprosjektet har dekket også mye i læreplanen – som maling, arkitektur og visuell kommunikasjon.

**VARIERT.** – Jeg synes det var spennende å se og høre hvordan elevene hadde valgt å løse oppgaven på svært ulike måter. De tre stilartene ga en variert utstilling, men elevene hadde også valgt svært ulike

motiver – fra de store, spektakulære anleggene som Trollstigen, Stegastein eller Juvet landskapshotell til de små sitteboksene i Lillefjord – eller en enkel liten betongbenk som står for seg selv. Maleriene formidler hele stemningsregisteret, fra melankoli til frisk optimisme, sier Trine Kanter Zerwekh som jobber med Nasjonale turistveger.

**NORGES PERLER.** – Et av våre mål er å få nordmenn til å oppdage eget land, og da synes jeg det var spesielt hyggelig at mange av elevene sa at de også hadde fått lyst til å reise mer i Norge! Hvis satsing på spenstig arkitektur i storslått natur kan bidra til å inspirere ungdom til å oppdage Norges perler, er vi et stykke på veg, sier Zerwekh. ■

## TRAFIKKSIKKERHET:

### – Må gjøre noe på E18

Ikke alle fire felts motorvegstrekinger i Norge er møtefrie. Blant annet deler av E18 i nordre Vestfold. – Slik kan vi ikke ha det, sier regionvegsjef Kjell Inge Davik i Statens vegvesen Region sør.



Han ble skremt da han så bildene av tømmerbilen som punkterte og skjenet over i motgående kjørefelt og veltet på E18 i Sande sist fredag. Heldigvis hadde ikke ettermiddagsrushet startet ennå på en veg som har over 20.000 biler i døgnet. Ingen biler kom i mot akkurat da tømmerbilen kom over i motgående kjørebane, veltet og ble liggende å sperre de to kjørefeltene.

– Slik kan vi ikke ha det. Det er enkelte partier av E18 nord i Vestfold der kjørebane ikke er fysisk adskilt med noe form for hinder eller rekkverk. Det må vi se på så raskt som mulig, sammen

FAKTA:

# 06

Firmaer kjemper om jobben med å sikre tunneler og skjæringer på hovedveger i Nordland 2012–2013. Budene er fra 17,1 millioner kroner til 31,4 millioner kroner.



## BØLSTAD BRU ÅPNET

Bølstad bru på Fredrikhaldske kongevei i Ås ble åpnet sist i mai. Statens vegvesen har sammen med en rekke privatpersoner, Ås kommune og DNB gitt økonomisk bidrag til prosjektet. Tidligere vegsjef Bent Skari tegnet brua. Elever fra Vestby videregående skole har vært med på å bygge brua. Arbeidet startet i 2009. (Foto: Ann Kristin Engh)



Tekst Kjell Wold Foto Alexander Jansen

med Vegdirektoratet, sier Davik. – Jeg vet at dette ble diskutert i 2000/2001 med Vegdirektoratet da det ble besluttet å ikke sette opp midtdelelere.

Dette må vi gå igjennom på ny. Avdelingsdirektør Tore Kaurin i Vestfold og Regionvegvesen er allerede i gang med prosessen for å vurdere hvor raskt en kan få til endelige tiltak som gjør at vi unngår slike situasjoner. Davik kan ikke si hvor raskt tiltak kan settes i verk for å sikre kjørebane mot slike møteulykker. Men han lover at dette får høy prioritet.

## MILJØ:

Tekst Synnøve Lien Foto Synnøve Kløve-Graue

### Kvit skogfrue vart «bydama»

11. juni flytta fleire kvite skogfruer frå Skeianeset i Kvam til Arboretet på Milde i Bergen. Dei måtte flytte før anleggsmaskinene kjem og byggjer Kvammapakken vidare. Desse skogfrue er av den fine orkidé-slekta, og på raudlista over truga artar. På Skeianeset fann botanikarane også ein annan plante frå raudlista: legesteinfrø er namnet. Ved oppstartmeldinga av reguleringsplanarbeidet kom det innspel frå fylkesmannen i Hordaland om at det var store naturverdiar både på Skeianeset og Bosstipen. Statens vegvesen tok ikkje omsyn til dette i sine reguleringsplanar for vegomlegging, og

fekk motsegn til planane da dei var på høyring.

Vegvesenet måtte difor starte ei botanisk kartlegging og utgreiing på begge planområda og engasjerte Bjørn Moe, botanikar på Arboretet og Botanisk hage på Milde, til å gjere jobben. Synnøve Kløve-Graue er landskapsarkitekt og biolog i Vegvesenet. Ho har vore med på koordinering av tiltak når det gjeld landskap- og naturmiljø ved Skeianeset og Bosstipen, og seier samarbeidet mellom aktørane har vore svært godt. Sjølve flytteprosessen var ikkje heilt ufarleg, for «dei fine fruene» vaks på kanten av stupet ned mot fjorden.





## KURS I DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Fra høsten 2012 kan ansatte i Statens vegvesen delta på et kurs i drift og vedlikehold av veger og gater ved Høgskolen i Ålesund som gir 10 studiepoeng. Det er til sammen 30 plasser på kurset, hvor 12 plasser er forbeholdt tredje års bachelorstudenter ved Høgskolen i Ålesund og 18 plasser er reservert for ansatte i Statens vegvesen, kommuner, entreprenører og konsulenter. (Foto: Knut Opeide)



# Museer vil kjøre sammen i

Norsk kjøretøyhistorisk museum og Norsk vegmuseum ønsker å stille ut under samme tak – et ønske de har hatt i rundt tretti år.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

«**D**et er nesten flaut at vi ikke har noe nasjonalt museum for kjøretøy i Norge. Bilen er den teknologiske nyvinningen som har hatt størst betydning for samfunnsutviklinga vår og er i tillegg en av Norges mest populære hobbyer. Det finnes knapt et bedre potensial for et nasjonalt museum enn dette? Det sier Geir Atle Stormbringer som er direktør ved Norsk vegmuseum og fortsetter:  
– Kjøretøyhistorisk museum vil være en berikende og naturlig tilvekst for oss, og

jeg er engasjert i å få til en sammenslåing. Hvordan dette best kan løses vil bli en politisk prosess, men det er viktig å poengtere at kjøretøy eventuelt vil komme som et tillegg til det sektoransvaret vi har i dag.

Også styreleder ved Kjøretøyhistorisk museum håper på en sammenslåing.

– Jeg håper virkelig vi kan få til dette. Dette er helt naturlig for å få et komplett bilde av samfunnsutviklinga vår, sier Arne With Normann.

**MANGLER TRAFIKANT OG KJØRETØY.** – Som etatsmuseum bør Norsk vegmuseum i prinsippet representere bredden i Statens vegvesens virksomhet,

men trafikant- og kjøretøyområdet har ikke sin naturlige plass i utstillinga slik den er organisert i dag. Trafikksikkerhet, biltilsynet, trafikkstasjonene og bilsakkyn-dige har liksom sin naturlige arena blant kjøretøy – noe vi primært ikke driver med ved Norsk vegmuseum. Ellers må vi huske at kjøretøyhistorie er mye mer enn bil – det er lokal industrihistorie med produksjon av sleder, sykler og traller. Det favner alt fra forskning og utvikling til deleproduksjon og storindustri, bemerker Stormbringer.

**EN ANSATT.** Kjøretøyhistorisk museum har i dag rundt seks tusen besøkende og får rundt en million i støtte pr. år fra Kulturde-

partementet via Fylkeskommunen. Det er én fast ansatt – som er alt fra daglig leder til konservator og rengjøringshjelp for denne sjeldne samlinga.

**EN LAAAANG PROSESS.** Roar Torgersen, som har både vært leder og nestleder for Norsk Kjøretøyhistorisk Museum siden starten, har vært med på en lang prosess. Han forteller at Lillehammer Veteran Vognklubb allerede i 1978 ble spurt om de ville stille ut bilene sine på Norsk vegmuseum dersom dette ble lagt dit.

– Dette syntes vi var helt topp, men årene gikk uten at vi hørte noe mer. Litt senere overtok vi en stor privat samling, og i 1983

## UTBYGGING:

Tekst og foto Kjell Wold

### Hidra-konkurransen avlyst

Fylkestinget i Vest-Agder vedtok nylig å avlyse konkurransen om bygging av undersjøisk tunnel til Hidra i Flekkefjord i Vest-Agder. Med bare 17 mot 18 stemmer ble et forslag om å forhandle med Flekkefjord kommune om forskuttering av 80 millioner kroner som mangler i prosjektet forkastet. Fellesforslaget fra Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet om å avlyse konkurransen ble vedtatt. Det betyr at konkurransen med tilbudsåpning 20. april avlyses. Fylkestinget vil nå lage ny reguleringsplan for å spare kostnader. En styringsgruppe har som mål å starte bygging av tunnel til Hidra innen 31. desember 2013.



### Klart for Nestunnelen

Rehabiliteringen av E16 Nestunnelen i Hole i Buskerud kan omsider starte en gang til høsten, sterkt forsinket. Jobben er nå sendt ut på anbud med frist 6. juli. All «gammel moro» i tunnelen er nå rensket ut og fjernet. Tunnelen skal totalrenoveres og jobben er ventet å bli ferdig i mars neste år. Deretter skal alle elektroinstallasjoner monteres slik at tunnelen først kan åpnes en gang neste høst. Opprinnelig skulle rehabiliteringen være ferdig innen utgangen av dette året.





FAKTA:

04

Entreprenører vil utbedre fv 710 mellom Ingdal og Valset i Sør-Trøndelag. Prisene varierer fra 48,9 til 58,9 millioner kroner.



E18 SKY-LANGANGEN ÅPNET 6. JUNI

Den nye firefelts motorvegen mellom Larvik og Langangen ble åpnet 6. juni. Vel åtte kilometer av vegen er i Vestfold, resten i Telemark. Det er Telemarks første firefelts veg og inkluderer fire fjelltunneler, to miljø-tunneler og seks broer. Statsminister Jens Stoltenberg og samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa åpnet den nesten 11 kilometer lange E18-strekningen. (Foto: Lars Helge Rasch)



nn i framtida

åpnet Kjøretøyhistorisk museum i Lillehammer sentrum etter en stor dugnadsinnsats.

**GRAVD OG TEGNET.** I 1992 åpnet så Norsk vegmuseum. I åpningstalen ble det sagt at kjøretøymuseet også burde bli lokalisert der, noe også daværende kulturminister ønsket. Litt senere samarbeidet de to museene for å få til et nytt bygg på Vegmuseet: Tomta ble gravd ut, bygningen ble tegnet og anbud hentet inn. Men det manglet en million kroner, slik at det ikke ble noe av.

**TO DEPARTEMENT.** For noen år siden

ønsket myndighetene at de mange hundre småmuseene i landet skulle konsolideres, ellers ville de miste statsstøtten.

– Vi ville da nok en gang slå oss sammen med Vegmuseet. Begge museene var veldig positive, men de ville da ligge under to departement, og den økonomiske siden var ikke helt enkel. Det er nok her den store utfordringen ligger, sier Torgersen.

Så får tida vise om de to museene blir under samme tak og hvordan denne storslåtte samlinga av norsk bilproduksjon blir tatt vare på. ■

DUELLEN:

Ja eller nei til dieselforbud?

Oslo bystyre har vedtatt en mulighet til å forby bruk av dieslbiler på dager med mye forurensning i lufta. Diskusjonen er i gang om tilsvarende forbud i andre byer. Det skaper uenighet.



**TONJE WAAKTAAR GAMST**

kommunikasjonssjef i Norges Astma og Allergiforbund



**INGER ELISABETH SAGEDAL**

kommunikasjonssjef i Norges Automobilforbund

HVEM DER?

**01** Bør norske byer få anledning til å forby dieslbiler på dager med mye luftforurensning? Hvorfor?

Ja, dette er et nødtiltak vi trenger for å få ned nitrogendioksidutslippet på dager hvor det er helsefarlig å bevege seg utendørs.

Nei, det bør legges til rette for helt andre tiltak. Et dieselforbud kan ikke håndheves på en meningsfull måte, er kun snakk om symbolpolitikk og vil ha svært liten effekt på luftkvaliteten i byene.

**02** Hva skal til for at du skulle endre oppfatning?

Det måtte være at trafikkmyndighetene fant et annet straktiltak som ga samme effekt. Vi kjenner ikke til slike alternative nødtiltak i dag.

Det må være at alle andre tiltak er prøvd uten at de har gitt effekt.

**03** Hva mener du er det viktigste argumentet som taler for et slikt forbud?

At det rett og slett er helsefarlig å bevege seg utendørs på dager med for høye NO<sub>2</sub>-konsentrasjoner. Verdens helseorganisasjon har beregnet at 9000 mennesker hvert år lider en for tidlig død bare i Norden på grunn av slik forurensning.

Det måtte være solid dokumentasjon på at et slikt tiltak vil være det som skal til for å bedre NO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub>-problemstillingene i bykjernene. Slik dokumentasjon har vi ikke sett.

**04** Hva mener du er det viktigste argumentet som taler mot et slikt forbud?

Det er helt klart et problem at folk som er avhengig av bil i hverdagen blir rammet i en periode på kanskje 1-2 uker hvert år. De senere årene har Norge hatt en dreining mot flere dieslbiler uten at kjøperne visste at slike biler har høye NO<sub>2</sub>-utslipp.

Det er at tiltaket rammer kraftig i folks hverdag. Det rammer også folk som relativt nylig har gått over til diesebil blant annet for å bidra til bedre miljø.

**05** Er vi blitt for oppfatt av luftkvalitet i Norge?

Nei, vi er alt for lite oppfattet av luftkvalitet i Norge.

Nei, vi er opptatt av god luftkvalitet og det bør vi også være. Men vi må bli mer opptatt av kunnskap om hva som hjelper og ikke hjelper. Myndighetene forvirrer med symboltiltak og det er ikke bra for noen.

POLITIKK:

Foto Olav Heggo

Ministerbytte

Vår nye samferdselsminister Marit Arnstad er en erfaren politiker som både har vært energiminister og parlamentarisk leder for Senterpartiet. Hun er utdannet jurist og har hatt en rekke styreverv i næringslivet. Magnhild Meltveit Kleppa var samferdselsminister siden oktober 2009 og har takket nei til gjenvalg til Stortinget ved neste års valg.





## TIKAMP PÅ RAVEIEN

Ti firmaer vil bygge ny gang- og sykkelveg langs fv. 256 Raveien (bildet) i Stokke i Vestfold. Budene varierer fra rundt 40 til vel 53,5 millioner kroner for jobben som tar et år og skal være ferdig i september 2013. Det er om lag 4,5 kilometer gang- og sykkelveg som skal bygges samt noen andre TS-tiltak. (Foto: Kjell Wold)



# NORGES STØRSTE ANLEGGSPROSJEKT

Etter ferien starter anleggsarbeidet for fullt på det som blir Norges største anleggsprosjekt de neste to årene.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**M**ellom 1500 og 2000 mann vil være i aktivitet med å bygge ca 22 kilometer ny E6 og jernbane langs Mjøsa i Hedmark.

Det blir stor aktivitet på anlegget, så mange mann må til når det skal bygges for nærmere 2,5 milliarder kroner per år, sier prosjektleder Taale Stensbye.

Det skal jobbes tett og integrert, hver eneste arbeidsdag skal det bygges for nesten ti millioner kroner.

**FORANDRINGER.** Anleggsarbeidene er i gang på deler av strekningen, i hele byggeperioden skal trafikantene kunne ferdes noenlunde uberørt gjennom anleggsområdet.

– Trafikantene på E6 blir mest berørt, de må regne med lengre kjøretid og stopp i forbindelse med sprengninger. Trøsten får være at skogen er tatt bort slik at utsikten fra E6 er blitt mye bedre, sier Stensbye med et smil.

Bak Stensbye vil det snart bli dramatiske forandringer. Det nye dobbeltsporet vil komme til venstre for dagens jernbanespor. Der det gamle går skal det bli gang- og sykkelveg. Den gamle lokalvegen vil bli der den er, men E6 skal utvides til fire felts veg med midtdeler. Og på haugen helt til høyre kommer en flott rasteplass med gedigen utsikt over Mjøsa.

**MANNKAPSRIGGER.** Entreprenørene er nå i ferd med å sette opp store mannskapsrigger ved Minnesund og ved Skavabakken. Der skal arbeiderne spise og sove. Det blir ikke

mye tid til annet for virksomheten blir lagt opp på flere skift. Mange vil arbeide «Nord-sjøskift», lange arbeidsdager i 12 dager og så hjemreise og ni dager fri. De ansatte vil komme fra mange nasjoner, bare noen få vil ha lokal tilhørighet slik at de kan reise hjem hver dag.

– Slik er det i denne bransjen, det går bra, sier Jan Andersson (t.v.) fra Torsby i svenske Värmland. Han kommer nå fra en jernbanetunnel i Göteborg og skal nå være med og bygge en av de nye jernbanetunnelene langs Mjøsa. Også deler av E6 vil gå i tunnel.

Entreprenører ønsker jobben med å rehabilitere Langset bru i Eidsvoll kommune. Budene varierer fra 19,8 til 46,8 millioner kroner.



### FAKTA

## Ny E6 og jernbane

Jernbaneverket og Statens vegvesen har gått sammen om felles utbygging av nytt dobbeltspor og firefelts E6 på den knapt 20 km lange strekningen fra Minnesund til Kleverud/Labbdalen. E6 på strekningen åpner høsten 2014, det nye dobbeltsporet mot slutten av 2015.

Fellesprosjektet er inndelt i tre store arbeidskontrakter. I mars inngikk prosjektet kontrakt med Veidekkes svenske avdeling og tyske Hochtief Solutions om strekningen mellom Brøhaug og Strandlykkja. Denne kontrakten har en verdi på nærmere 1,6 milliarder kroner. I mai ble det så inngått avtale med Hæhre Entreprenør AS om bygging av den nordlige kontrakten, verd 1,8 milliarder kroner. Hæhre har tidligere bygd den neste E6-parsellen, mellom Skaberud og Kolomoen, men fikk med denne kontrakten en av de største anleggskontraktene som noen gang er inngått i norsk anleggsbransje.

Den siste kontrakten, som gjelder den sydligste strekningen fra Minnesund, gikk til det østeriske entreprenørselskapet Alpine Bau og har en verdi på 1,3 milliarder kroner.

I kontraktene inngår alt arbeid på E6, men frem til skinnelegging for jernbanens del. De jernbanetekniske anleggene lyses ut som eget oppdrag senere.

**ANLEGGSPASS:** De to neste årene blir det store endringer i området bak Taale Stensbye, prosjektleder for ny E6 og ny jernbane langs Mjøsa.

**Dette er en av de største kontraktene som noen gang har vært inngått i norsk anleggsbransje.** Taale Stensbye, Statens vegvesen



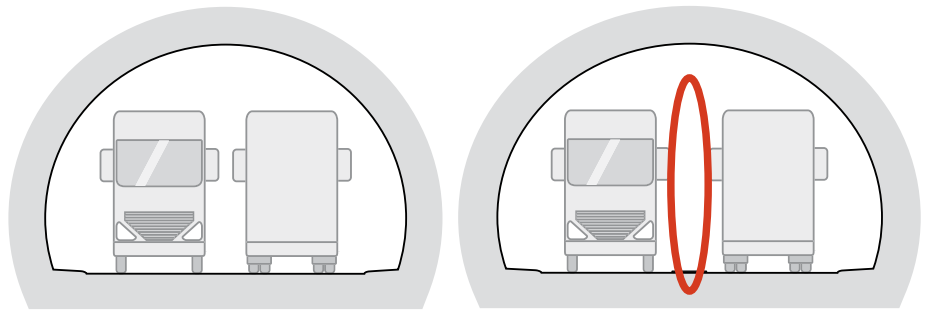
**SAMARBEID.** – Dette er en av de største kontraktene som noen gang har vært inngått i norsk anleggsbransje. Sett i forhold til dette er byggetiden kort, og det stilles store krav til gjennomføringen, påpeker Taale Stensbye.

Tidlig i planleggingen ble det bestemt at Statens vegvesen og Jernbaneverket skulle ha felles prosjektledelse. De siste ukene har disse sittet sammen med entreprenørenes arbeidsledelse for å sette premissene for hvordan alle parter skal jobbe sammen framover. ■

### STRAKSTILTAK PÅ E16

Arbeidet med å auke trafikktryggleiken på E16 Voss-Trengereid går for fullt. Til no er om lag halvparten av strakstiltaka gjennomført eller i god gang. – Vi har ferdigstilt ei rekke tiltak, fortel Rønnaug Nesheim, byggeleiar i Statens vegvesen. Statens vegvesen la fram ein rapport med fleire kortsiktige tiltak som skal få ned skadeomfanget i dei alvorlege ulykkene på E16 mellom Trengereid og Voss. Dei kortsiktige tiltaka i planen skal la seg realisere i løpet av 2012.

### TUNNELAR:



Tunnelprofil: T 9,5

T 10,5

**TUNNELPROFILAR:** Standardiserte tunnelprofilar gir einsarta og god tryggleik i tunnelar for trafikantane.

# Vil byggje breiare tunnelar

**Forsknings- og utviklingsprogrammet Moderne vegtunnelar går inn for at alle nye vegtunnelar (også to-løps) med årsdøgntrafikk (ÅDT) over 1500 bilar skal byggast med 10,5 meters breidde (T 10,5) i staden for dagens 9,5. Det vil gje plass til forsterka midtoppmærking.**

TEKST OG FOTO KJELL WOLD ILLUSTRASJON JON OPSETH

**D**ette trafikktryggleikstiltaket skal gje ein reduksjon i talet på ulykker på mellom 10 og 20 prosent. 70 prosent av riksveg-tunnelane i landet har ei trafikkmengde over 1500 bilar i døgnet. På fylkesvegane har berre 27 prosent av tunnelane over 1500 bilar i døgnet.

I tillegg vert det tilrådd at bergkonstruksjon og bergsikring skal dimensjonert for 100 års levetid og at frittstående vass- og frostsikringskledning skal dimensjonert for 50 års levetid. Vidare ønskjer FoU-prosjektet at alle vegtunnelar med ÅDT over 4000 bilar skal utformast gjennomgåande med «Heilstøyt tunnelkvelv» og at det i planprosessen skal strammast i regelverket for tunnelbygging generelt og spesielt for å unngå bratte og lange tunnelar. Ei maks stigning/fall på fem prosent i undersjøiske tunnelar vert tilrådd. Hovudårsaka er utfordringane tunge køyrety har i bratte tunnelar.

**FIRE ÅRS ARBEID.** – Moderne vegtunnelar er resultat av meir enn fire års arbeid med et omfattande FoU-program for å gjere framtidig planlegging, bygging og drift og vedlikehald av vegtunnelar betre og sikrere enn det har vore fram til i dag, seier leiar for prosjektet Harald Buvik i Statens vegvesen. Etter fleire stygge tunnelulukker nede på kontinentet i Europa og raset i Hanekleivtunnelen, har programmet Moderne vegtunnelar jobba med å utvikle en heilskapleg strategi for vegtunnelar i Statens vegvesen.



Harald Buvik

**NI DELPROSJEKT.** FoU-arbeidet har omfatta heile ni delprosjekt:

- 1) Strategi for vegtunnelar
- 2) Tunnel som planelement
- 3) Tunnel-skule
- 4) Tilstrekkelig standard og tryggleik i vegtunnelar
- 5) Tunnelkledning
- 6) Branntryggleik og materialkrav
- 7) Tunneldokumentasjon
- 8) Tunnelutforming og
- 9) Drift og vedlikehald – rehabilitering og oppgradering.

– Eit overordna mål for strategiarbeidet har vore at dei samla forslaga som vert lagt fram må sjåast i samanheng utifrå krav om lang levetid, høg sikkerheit for trafikantar, riktig kvalitet, tryggleik, helse og arbeidsmiljø, høg oppetid, reduserte drifts- og vedlikehaldskostnader og anleggskostnader som gjev optimale levetidskostnader, seier Buvik.

**HØYRING.** Forslaget til strategi for bygging av bergtunnelar vart presentert for etatsleiinga alt i fjor sommar og fekk tilslutning. Føresetnaden er utprøving i full skala før endeleg vedtak vert fatta. Dei andre strategiforslaga er sendt til leiinga i States vegvesen i vinter. Strategiforslaga skal foreldast før dei samla vert sendt ut på høyring både internt og eksternt seinare i år før dei vert lagt fram for etatsleiinga samla for endeleg vedtak. ■

**70 prosent av riksveg-tunnelane i landet har ei trafikkmengde over 1500 bilar i døgnet.**

Harald Buvik, Statens vegvesen

## NY KABELFERGE

Det er gitt tre bud på bygging av to ferjeleier for ny kabelferge mellom Hisarøyne og fastlandet i Gulen kommune i Sogn og Fjordane. Ferjeleiet på fastlandet ligger ved Mjånes. Oppdraget omfatter også byggingen av 1,1 kilometer veg. Tilbudene er fra 16,5 til 25,8 millioner kroner.



FOTO: EGIL KVINGEDAL

## KRONIKK:

# Ein brøytesjåførs bekjennelser

Ute i Europa meiner dei no det er nødvendig med meir kompetanse i regjeringane. Dei vil ha inn meir teknokratar. Kanskje har dei lært litt av Kina. Her heime på Berget er det vel heller ikkje for mange ekspertar korkje i regjering eller blant rikspolitikarane.



**Harald Fjæra**  
pensjonert brøytesjåfør

FOTO: STATENS VEGVESEN

**K**ven skal bestemme? Når det gjeld bygging av moderne stamvegar, så har kommunane hos oss eit avgjerande ord med i laget. Men stort sett lar dei seg representera av politikarar, ofte ordførarar, med minimal kompetanse på moderne vegbygging. I så måte er Haukelivegen AS, som er kommunane sitt organ, eit typisk eksempel. Men det ser ut som dei sjølve er av ei anna meining. Serleg når det gjeld kva som er gjennomførbart. Dei trur dei har god innsikt der, og dei prøver å setja ein stoppar for vintersikker veg over Haukeli til stor skade for næringslivet i dei kommunane dei representerer. Det er etter mi meining på tide at kommunane let seg representera av personar med betre innsikt og føresetnad for å gjera ein god jobb. Det skulle berre mangla at me ikkje har råd til å byggja ein vintersikker veg mellom våre to største industriregionar. Sjølv om det blir dyrare enn ei halvgod løysing, vil meirkostnaden vera inntent på få år. Hyggjeleg er det at den dyktige, gamle vegsjefen Josef Martinsen er tilhengjar av den vintersikre løysinga.

**VALGTAKTIKK.** Det er stor skilnad mellom dei ulike politiske partia når det gjeld evner til å satsa på moderne infrastruktur. Dersom eit parti går sterkt inn for betre vegar, så kjem oftast dei andre med negativ kritikk i staden for å samarbeida om å få løyst problema. Diverre tenkjer politikarane våre meir på valgtaktikk og eigen karriere enn å løfta i flokk til beste for landet. Det er det me har valt dei inn for.

**HAUKELIVEIENS VENNER.** For å kunna vurdere kva som er nødvendig på Haukelifjell, bør me veta litt om kor vanskelege



**KOLONNEKJØRING:** Artikkelforfatteren peker på løysingar som kan gjere slutt på det dette bilfetet visar, kolonnekjøring på E134 over Haukelifjell.  
(Foto: Kjell Wold)

forholda kan vera der oppe vintersdagen. Sjølv har eg brøyta E 134 i 35 år, og ein stor del av tida på høgjellet. Eg har følgd med på dei planane Haukeliveiens Venner har laga, og eg har merka meg at gruppa deira har teknisk kompetanse på vegbygging. Det var dei som først gjorde framlegg om tunnel Korlevoll-Valldalen og Valldalen-Ulevå. Det var ei god løysing i høve til dagens veg. Den ville fått bort 550 høgdemeter og korta vegen inn med 13 kilometer.

**BLIR KAOS PÅ HØGFJELLET.** Men, etter å ha studert planen nøye og jamført den med dei kunnskapane eg hadde om fjellet på vinters tid, fann eg ut at 12 kilometer open dagstrekning 1000 meter over havet var ikkje sikkert nok. Me måtte då framleis rekna med kolonnekjøring. Men planen ville gjera E134 til det beste alternativet austvest for heile området Bergen-Stavanger. Ferdig utbygd ville me då få ein formidabel trafikkauke som ville føra til kaos på fjellet

under kolonnekjøring, fordi antal bilar i ein kolonne er begrensa. Dessutan gjekk me mot ein klimaperiode med verre og verre vinterver på høgjellet, og me burde no satsa på ei løysing for framtida, ikkje noko som måtte gjerast om att om 20 år. Eg tenkte og på risikoen med å ha bilar med farleg last ståande i timevis i ein tunnel saman med andre bilar. Konsekvensane ved uhell kunne bli uhyggjelege. Alt dette tok eg opp med Haukeliveiens venner. Dei takka meg for svært nyttig informasjon, som dei sa, og dei ville prøva å finna ei sikker løysing.

**VINTERSIKKER VEG ER FRAMTIDA.** Først laga dei ei vintersikker løysing med ein tunnel litt over 25 kilometer Røldal-Tyrveli med stigning 1 prosent. Seinare vart dette alternativet gjort litt billigare med ein tunnel Røldal-Finnvollen, litt kortare enn Lærdalstunnelen, med stigning knapt 1,5 prosent, og med høgde over havet cirka 850 meter. Samanlikna med dagens veg blir forbetringa 700 færre høgdemeter, 18 kilometer innkorting og 80 prosent reduksjon i dieselforbruket for tunge bilar med tilsvarende mindre CO2 utslepp. Dette er ei vesentleg betre og sikrere løysing enn alternativet med open dagstrekning i 1000 meters høgde der kolonnekjøring blir resultatet. Viss me har fornuftige politikarar, bør dei gå inn for dette alternativet. Det er ei løysing for framtida, og meirkostnaden vil som sagt vera inntent på få år.

Som me og ser, bør planlegging av stamvegane opp på eit høgare nivå, om me skal få vegane gjennomførte slik dei skal vera. Statlege planar, som i andre land, er heilt nødvendige både for å spara tid og for å unngå lokal krangel så me får dei beste traseane. Det passar også bra at Staten tek seg ekstra godt av stamvegane no når dei berre har ansvar for desse vegane. ■

## UTENLANDSK ARBEIDSKRAFT

Interessant at vegdirektør Terje Moe Gustavsen inviterte utenlandske aktører til Norge og presenterte framtidige vegplaner for dem. Det var også noen fra Spania med. Der er det stor arbeidsledighet nå, og det ville være fint om Norge kunne gi Spania en hjelpende hånd i en vanskelig tid, et land mange nordmenn har fordeler av.

Spanske entreprenører kan bygge veger i verdensklasse, det er det ingen tvil om. Jeg har fulgt litt med på bygging av motorvegen Cadiz-Barcelona fra Malaga

og østover. Parsellen Nerja-Almunecar er nylig ferdig. Vegen går gjennom vanskelig terreng med høge broer over dype daler og tunneler gjennom mellomliggende fjell, men vegen er så å si helt flat uten nevneverdig stigning. Broene er av en prefabrikkert type, enkle og rasjonelle å bygge, og konstruksjonen er den samme for alle.

Tunnelene er av de beste i verden, utført med betong og med et kvitt, brennlakkert panel på sidene som gir godt lys og er lette å holde rent. Entreprenør var det store spanske selskapet Dragados, gammel

samarbeidspartner til Akergruppen. Jeg forsto det slik at entreprenøren også sto for detaljprosjekteringen, og som nevnt av vegdirektøren, har flere av de store selskapene betydelig prosjekteringskapasitet, noe som kan komme til nytte hos oss for å korte inn planleggingstiden

Men skal vi få store utenlandske selskap interessert, må oppgavene være av en viss størrelse, og jeg vil tro at vi har mange prosjekt på vent som kan egne seg.

**Sivilingeniør Johannes Sørli, Stord**



FOTO: HÅKON AURLIEN

FAKTA:

07

Entreprenører, tre av dem utenlandske, ønsker å bygge Vågstrandtunnelen i Møre og Romsdal. Budene går fra 372,6 millioner til 488 millioner kroner.

O-VM

Etatsmesterskapet i orientering går av stabelen i Oslo 21. - 23. september. Det er et åpent arrangement der alle kan delta. Det er individuelt løp i Nordmarka fredag, stafett i Østmarka lørdag, der arrangøren håper alle deltar og vandring i Alnadalen, Middelderparken og Bjørvika søndag. En kan selvsagt stille på alle tre aktiviteter. Påmelding til Jan Fredrik Lund senest 31. august.



FOTO: BJØRN SANDELIEN

VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

Vi ønsker ikke at fjorårets resultat blir et mer tilfeldig «blaff»



Vegdirektør: Terje Moe Gustavsen

FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

# God sommer!

I skrivende stund har vi mistet 80 mennesker i trafikken. I fjor mistet vi 83 ved utgangen av juni, og det ble som kjent 168 året under ett. Det var en nedgang på 40 fra året før.

**M**esteparten av nedgangen skjedde i sommermånedene i fjor. Hva skjer i år? Årets kampanjer sammen med målrettet trafikksikkerhets- og kontrollarbeid, skal bidra til en lavere, varig trend. Vi ønsker ikke at fjorårets resultat blir et mer tilfeldig «blaff».

Framgangen har mange og sammensatte årsaker, men det er ingen tvil om at lavere kjørefart er viktig. For høy fart er en dominerende eller medvirkende årsak til mange alvorlige ulykker. Ekstrem fart gir selvsagt de verste konsekvensene, men «litt for høy» fart fører til mange ulykker og mange drepte og hardt skadde.

Fartskampanjen har et dobbelt mål; å fokusere på fart generelt og «litt for høy fart» spesielt. Jeg håper at alle dere og alle andre som arbeider for bedre trafikksikkerhet lykkes både med fartskampanjen og andre tiltak for at vi også i år skal oppleve færre drepte og hardt skadde i trafikken.

Bedre trafikksikkerhet er hovedmålet for det nye Vegtilsynet. Vegtilsynet ble «offisielt» åpnet den 20. juni, 2012. Tilsynets instruks ble gjort gjeldende fra den dagen

og det ble avholdt en høytidelig markering på Voss. Tilsynet er et såkalt systemtilsyn. Det betyr at hovedoppgaven er å se til at Statens vegvesen har de nødvendige systemer og rutiner, og ikke minst har et styringssystem slik at dette blir fulgt. Eller som tilsynets direktør - Trude Tronerud Andersen - selv har sagt det; Å avdekke og få bort slurv i Vegvesenet.

I første omgang skal Vegtilsynet føre tilsyn med riksvegene. Det arbeides med forskriftshjemmel for at tilsynet skal føre tilsyn med all offentlig veg. Selv om rundt halvparten av trafikkarbeidet skjer på riksvegene, utgjør dette vegnettet bare litt over 10 prosent av vegkilometerne. Over halvparten av dødsulykkene skjer på fylkesveger og kommunale veger. Dermed er det viktig at Vegtilsynets så fort som mulig får et bredere tilsynsansvar.

Trollstigen - våre Nasjonale turistveggers indrefilet - ble åpnet med brask og bram den 16. juni i år. Trollstigen er vårt aller fineste og beste «ikonpunkt», og har nå fått nye bygninger for servering, toaletter og annen service. Utsiktplattformer er

også bygd, alt sammen i flott arkitektur i et storslaget landskap. Sammen med Gudbrandsjuvet, som vi åpnet for to år siden, er nå Trollstigevgen en fantastisk opplevelse for turister og andre besøkende fra inn og utland.

Den nye Trollstigen ble åpnet av samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa. To dager senere viste det seg at dette ble den siste åpningen hun fikk være med på som samferdselsminister. Selv om hun gjennom nær tre aktive år har vært sentral i mange åpninger og markeringer, var åpningen av Trollstigen den beste avslutningen det er mulig å tenke seg. For vår del vil jeg takke Magnhild for et nært og godt samarbeid, samtidig som vi ser fram til samarbeidet med den nye statsråden. Nå står sommerferie for døren. Et avbrett i en svært aktiv tid for alle i Statens vegvesen. Muligheter til å være sammen med familie og venner, slappe av og lade batteriene for ny innsats. Jeg vil benytte anledningen til å takke alle for god jobbing denne våren og ønsker dere en god sommer og god ferie! ■

For vår del vil jeg takke Magnhild for et nært og godt samarbeid, samtidig som vi ser fram til samarbeidet med den nye statsråden.

FÅ BRUKER BLINK I RUNDKJØRINGER

Observasjon av 1 601 bilister i T-kryss viste at 77 prosent brukte blinklys, resultatet er som i tre foregående år.

I rundkjøringene brukte bare 39 prosent av 2 081 observerte bilister blinklys. Dette er altfor dårlig selv om det er noe bedre enn i 2010 og 2011.

Asker og Bærum Trafikksikkerhetsforening har i juni for sjette år på rad registrert bilisters bruk av blinklys i fem T-kryss og i fem rundkjøringer i Asker og Bærum.

Hensikten med retningslys er å infor-

mere andre trafikanter i god tid om hvor en skal kjøre slik at de kan forholde seg til det, og utnytte luker i trafikken.

Bruk av blinklys er et viktig bidrag til å gi sikker og smidig trafikkavvikling i sterkt trafikkerte kryss.

I T-kryssene brukte 90 prosent av venstresvingende trafikk fra hovedvegen blinklys og 89 prosent av høyresvingende trafikk. 75 prosent av venstresvingende trafikk fra sideveien og 53 prosent av høyresvingende brukte blinklys.

FOTO: KNUT OPEDE



FOTO: STEINAR SVENSPAKKEN

PASS PÅ I FERITRAFIKKEN

I sommermånedene er det nesten dobbelt så mange trafikkulykker som i gjennomsnittet for tre andre måneder gjennom året. Siden 2009 til og med 2011 var det totalt 5563 registrerte trafikkulykker i løpet av sommermånedene på norske veier. 205 personer ble drept og 7657 ble skadd. Ser vi på tallene for alvorlige ulykker i fjor var det 271 drepte og hardt skadde i trafikken i sommermånedene. Dette er høye tall, og hver og en av disse er en tragedie for alle de som blir rammet, sier daglig leder Geirr Tangstad-Holdal i foreningen Nei til Frontkollisjoner.

Juni, juli og august er de verste ulykkesmånedene i trafikken. - Mange er ute i kjøretøyet på langturer og da gjerne på veistrekninger som er nye og ukjente, Vi oppfordrer alle til å legge inn god tid når de planlegger sine dagsetapper. Hold dere til gjeldene trafikkregler, inkludert fartsgransene. Ta gode pauser og sørg for å få tilfredstillende hvile.

Alle trafikantene har et stort ansvar når de nå beveger seg ut i sommertrafikken. Spesielt gjelder dette på mange av våre usikrede veier. Også våre myndighetene med våre sentrale politikere, har et stort ansvar når det gjelder å sikre alle våre høytrafikkerte- og trafikkfarlige veier, fortsetter Tangstad-Holdal i følge grunnlagsdokumentet for Trafikksikkerhet, til forslag til NTP 2014-2023 kan vi spare hele 144 menneskeliv hvert år fra å bli drept og hardt skadd ved å midtsikre alle våre veier med en trafikk på over 4000 ÅDT (gj. snt. kjøretøy i døgnet), slik at dette blir møtrefrie veier med midtrekkverk.

I perioden 2005 til 2009 er det registrert 39 drepte og 147 hardt skadde ved forbikjøringsulykker, ifølge Statens vegvesens ulykkesregister. Selvom dette utgjør tre prosent av alle trafikkdrepte, så utgjør det en stor fare ved å gjøre forbikjøringer hvor forholdene er uoversiktlige. Det skjer forbikjøringsulykker, og når det først smeller, er det som regel svært alvorlige ulykker. I frontkollisjoner er det snakk om store mengder energi og flere biler.

Sårene etter den 17. juli 2006 vil aldri gro. Den dagen mistet jeg tre av mine aller kjæreste i en frontkollisjon på en usikret E39 i Rogland. De gjorde ingen feil, men ble påkjørt i sitt kjørefelt av et vogntog som hadde mistet kontrollen. Jeg unner ingen smertene etter en slik tragedie, avslutter Geirr Tangstad-Holdal i Nei til Frontkollisjoner.

Nyt sommermånedene, og husk, det er viktigere å komme hel fram, enn å ikke komme fram i det hele tatt!

Ha en riktig god og trygg sommer!

Geirr Tangstad-Holdal, Daglig leder i Nei til Frontkollisjoner

# Bruene i det fjerne

De er langt unna, bygges i stort tempo, har grensesprengende teknologi og monumental utforming og størrelse. Børre Stensvold hadde lenge en drøm om å besøke de store bruene i det fjerne Østen. Nå har han sett 80 av dem, på syv uker.

**TEKST** HÅKON AURLIEN **FOTO** BØRRE STENSVOLD



*Sutong Yangtze Bridge, Kina (2008). Verdens lengste skråkabelbru med hovedspenn på 1.088 meter. Totallengde 8.206 meter.*

橋

(bru på kinesisk)



1



2



3



4



5

1. Shanghai Yangtze River Bridge, Kina (2009). Skråkabelbru med total lengde 16.500 meter, lengste spenn på 750 meter, krysser elva Yangtze. Her er Stensvold sammen med kinesiske kollegaer og sjefredaktøren i Bridge Magazine.
2. Jiangyin Bridge, Kina. Hengebru over Yangtze (1999). Total lengde 4.543 meter, hovedspenn 1.385 meter.
3. Hitsuishijima og Iwakurojima Bridges, Seto-Chuo Expressway, Japan (1988). To «tandem» skråstagbruer, hver med to tårn, 790 meter lang, spennvidde 420 meter. Både for veg og jernbane.
4. Hangzhou Bay Bridge, Kina (2008). Skråkabelbru med total brulengde på 35.673 meter. Hovedspenn 448 meter.
5. Kap Shui Mun Bridge, Hong Kong (1997). Lengste hovedspenn på 430 m. Brudeparet? De bare likte bruer, de.
6. Shanghai Yangpu Bridge, Kina (1993). Skråkabelbru med total lengde 8.354 meter, hovedspenn 602 meter.



**S**om leder av Vegdirektoratets bruseksjon, som ivaretar etatens sektoransvar og er øverste fagmyndighet, har det vært Stensvolds mangeårig drøm å kunne besøke de fagmiljøer som i dag leder an utviklingen innen bruområdet.

– Og det er uten tvil i Asia, hvor de fleste nye bruer med lange spennvidder nå finnes, sier han.

I prosjektet Ferjefri E39 jobber Vegvesenet med grensesprengende teknologi. Derfor var det viktig å møte vegmyndigheter og forskningsmiljøer som i dag er verdensledende innen bygging av store brukonstruksjoner.

**SPISSKOMPETANSE.** Han ønsket også å videreutvikle et brufaglig nettverk bygd gjennom deltagelse i internasjonale komiteer og på konferanser, knytte kontakter og vurdere muligheter for et samarbeid.

– Med de store utfordringer etaten står foran er det viktig å videreutvikle etatens spisskompetanse, sier han.

Ikke minst ønsket han å besøke og fotografere de aller største og mest spenstige brukonstruksjoner.

– Som for en bruingeniør ikke er brulengde; det er bruas spennvidde som betyr noe, påpeker han.

**FANTASTISK.** Det førte til at han la ut på en syv ukers tur, to uker betalt fri, resten ferie/avspasering. Alt basert på personlige kontakter.

– Det ble en fantastisk tur; en utrolig spennende og interessant reise i bruer, kultur, mennesker samt mye god og fremmed mat, sier han.

Fem vegadministrasjoner ble besøkt, fire forskningsinstitusjoner, og han møtte det ypperste av brufolk i Singapore, Malaysia, Vietnam, Kambodsja, Thailand, Hong Kong, Kina, Japan og Sør-Korea.

– De som kanskje har bidratt og satser mest i den raske utviklingen innen internasjonal brubygging, både på materialsiden og med nye byggemetoder, forteller Stensvold.

**RELASJONER.** Faglige og personlige relasjoner ble forsterket, nye ble skapt. Underveis ble han invitert til å bli internasjonal rådgiver for de kinesiske vegmyndigheter, og personlig mentor for en ung student som nå skal videreutdanne seg i USA.

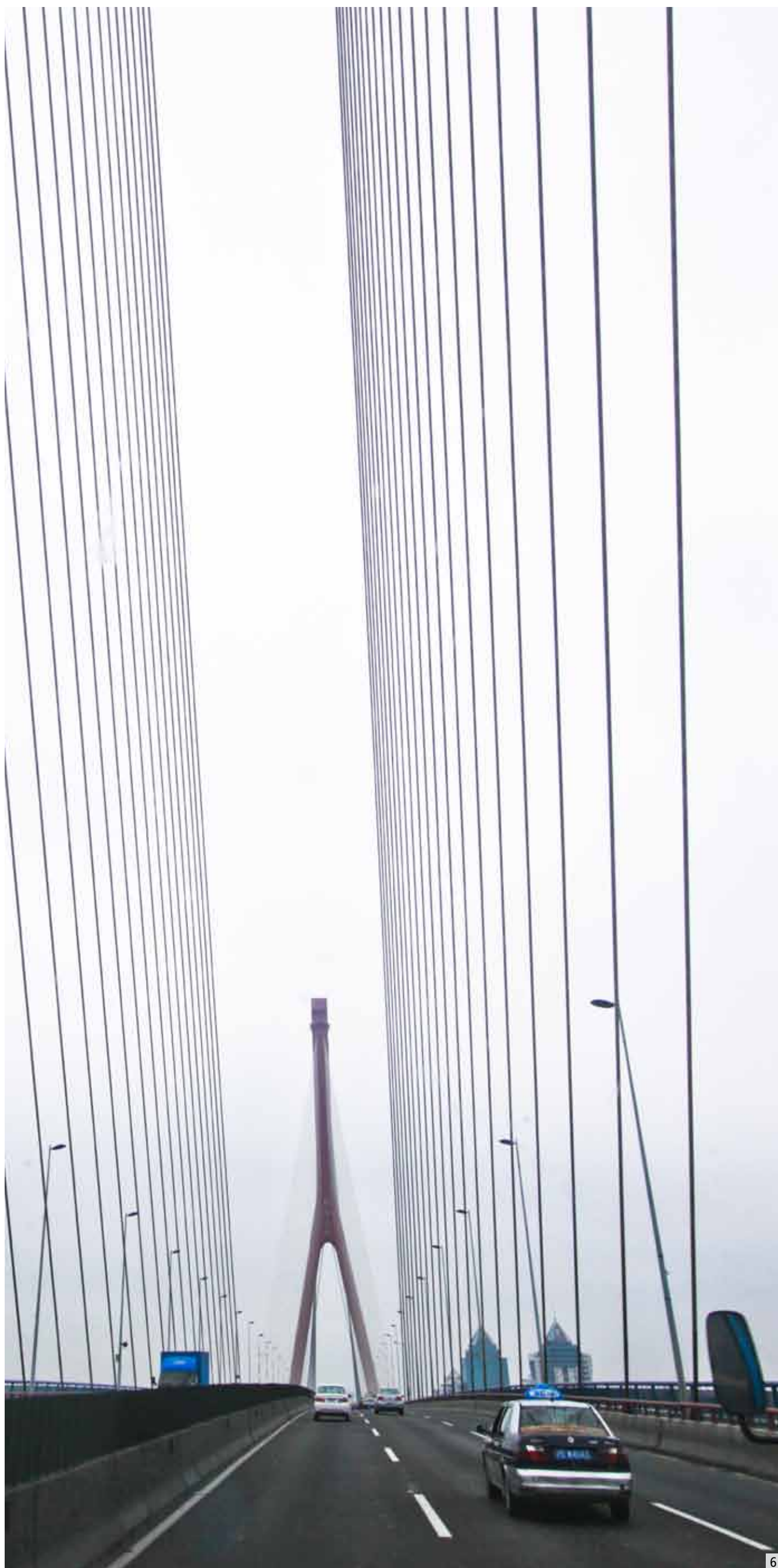
– Bruingeniørene i Østen er generelt veldig unge, 30-35 år og det forteller om et fagområde i sterk utvikling, forteller han.

Ved brubesøk ble han behandlet som en VIP av de stedlige vegadministrasjoner, med gule biler ut til brusteder, sperrebiler og full opplegg med blinkende blå- og gullys.

– Tittelen «Bridge Director» må klinge meget godt i Asia, reflekterer han.

Han har med hjem 3750 brubilder, han har fått nye faglige kontakter, en foreløpig avtale om teknologiutveksling, og mange nye venner.

– Personlig vennskap er viktig, spesielt i Kina. Lange måltider, god mat og gode historier. Og min bakgrunn som torsketungeskjærer og fisker ble jeg til stadighet oppfordret til å fortelle om, forteller han. ■





# EN VIKTIG NETTVERK

– NVF-kongressen ga en mulighet til å møte kolleger jeg har hørt om, men ikke truffet personlig, og folk som så på mine saker med et annet synspunkt. Slike folk er nyttige å ha i et nettverk, sier Bjørn Isaksen i Vegdirektoratet.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**B**jørn Isaksen leder kontor for bruplanlegging og -prosjektering i Statens vegvesen Vegdirektoratet, arbeider nå med utviklingen av nye bruer for en fergefri kystriksveg, men følger tett byggingen av den 1310 meter lange Hardangerbrua. En slank to-felts konstruksjon gir andre tekniske utfordringer enn bruer med flere kjørebane. Det var han invitert til å utdype på denne månedens NVF-kongress på Island.

**SPENT.** – Jeg har ikke NVF-erfaring fra tidligere kongresser og har heller ingen verv i NVFs mange faggrupper. Derfor var jeg rimelig spent på hva jeg kom til å møte, sier han.

To av dem han møtte var Heikki Lilja (til venstre) og Matti Piispanen, bruingeniører i det finske transportdirektorat. Disse tre, pluss kolleger fra Danmark og Sverige, fylte en møtesesjon med foredrag om kvalitets-sikring av konkret bruprosjektering knyttet til bestemte bruer.

**PERFEKT MØTEPlass.** – Via Nordica er en perfekt møteplass for folk involvert i

standardisering av bruer i de nordiske land. Dette samarbeidet bør videreutvikles i fremtiden, sier Heikki Lilja.

Hans foredrag tok for seg EUs regelverk for dimensjonering og bygging av bruer.

– Siden vi må følge EUS eurokodesystem er det viktig at vi er i inngrep med de som fastsetter standardkravene, sier Bjørn Isaksen.

I andre land har bruer like lange som Hardangerbrua minimum fire kjørefelt. For en bru som bare blir 12,25 meter bred kan vindkreftene skape egensvingninger og det må brukonstruktørene forutse.

**ENGELSK.** Isaksens foredrag ble holdt på engelsk under tittelen «Building with total awareness». Bjørn Isaksen snakket blant annet om behovet for på et veldig tidlig tidspunkt å diskutere tekniske brudetaljer som det er svært viktig å få riktig for å sikre bruas 100-årige levetid. Etterpå hørte han nordiske kolleger presentere andre måter å arbeide på. I diskusjonene fant ingeniørene frem til felles nordiske erkjennelser.

**SMELTE SAMMEN.** – Brubygging er nok mer enn vegbygging inndelt i ulike faser med hver sine fagmedarbeidere. Men brua

## ANSATTE SVARER: Hva er dine beste minner fra Island?

### SIRI SKAGESTEIN

landskapsarkitekt, Arendal:

– Faglig var miljøforedraget våre to norske kolleger holdt om bygging av veg i natur topp. Ellers var både miljøturen søndag og gallamiddagen med fin underholdning tirsdag veldig hyggelig.



### BJØRN KÅRE STEINSET

utbygging, Lillestrøm:

– Feiende flott åpning på konferansen og veldig godt oppmøte på vår sesjon om tilgjengelighet gledet meg ekstra.



### TURID STUBØ JOHNSEN

avdelingsdirektør, Moss:

– Utrolig flott åpning i en like stor slått arena. Alltid hyggelig å møte nordiske kollegaer. Av utflukter var turen til Blå lagune toppen.



### TRUDE SCHISTAD

sjefingeniør, Lillehammer:

– Treffe nye og gamle kolleger, faglig utveksling og bygge nettverk er alltid inspirerende. Island har også mye spennende natur å by på.





# KSARENA

NETTVERKSBYGGERE: Bjørn Isaksen sammen med brukolleger Heikki Lilja (til venstre) og Matti Piispanen fra det finske transportdirektorat ser stor nytte i nettverksbygging.

skal bli en helhet til slutt og derfor er det viktig at de ulike faggruppene; designere, tekniske planleggere, brubyggeledere og vedlikeholdsfolk, på et tidspunkt smelter sammen til en samlet gruppe som skaper denne helheten, sier han. De siste årene har flere land opplevd at en ny gruppe har kommet inn i dette nettverket; politikere eller fagfolk som er i tett kontakt med politikere. – Det kan være nyttig; ulempen er at det er kommet et tidspres inn i den rent tekniske planleggingen, muligens sterkere enn det som er hensiktsmessig, sier han.

Mange av de om lag 80 norske NVF-deltakerne som deltok på konferansen, legger vekt på nettopp nettverksbygging. – Å treffe nye og gamle kolleger, faglig utveksling og bygge nettverk, sier Trude Schistad fra Statens vegvesen Region øst når hun (i enqueten) utfordres på hva som er hennes beste minne fra NVF-kongressen. – En flott kongress med mange høyaktuelle temaer og god nettverksbygging, sier Hans Olav Simonsen fra Vegdirektoratet. ■



MILJØNETTVERK: – Det viktigste i NVF er å bygge nettverk og utveksle ideer, sier Tom Hedalen. Han er sekretær for NVFs miljøutvalg som hadde felles utflukt til bl.a. Tingvallur før konferansen startet.

## TOM HEDALEN

prosjektleder, Drammen:

– Sosialt synes jeg det å treffe mange hyggelige, nordiske kolleger er det beste. Av det faglige på selve konferansen merket jeg meg mest sesjonen om klimautfordringene.



## JOHANNE SOLHEIM

rådgiver, Oslo:

– Første innlegg om historie og filosofi gjorde inntrykk. Galla-middagen var topp både sosialt og underholdningen. Gikk tilbake til hotellet i fantastisk solnedgang.



## JON KROKEBORG

FoU-stab, Oslo:

– Harpa, kulturhuset der kongressen ble holdt var imponerende. Av det faglige må jeg trekke fram svenske Gunnar Wetterbergs innledningsforedrag. Interessant og tankevekkende.



## HANNE BOTTEN

stab TMT, Oslo:

– Slutføring av utvalgsarbeidet etter fire år med to gode seminarer med god oppslutning, Islandske gjestfrihet, kokkekunst og fantastiske naturopplevelser.





# Norge i ledelsen

I neste periode skal ikke NVF bare være et rent vegforum lengre, selv om navnet beholdes.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

«**F**or å henge med i tida må vi tenke mer helhet og trekke inn andre transportformer. Det har forbundsledelsen bestemt i sin nye strategiske plan. Flere av utvalgene våre jobber også med tema som gjør dette aktuelt – som intelligente transportsystemer, bruer og tunneler, sier Marit Due Langaas fra Statens vegvesen. Hun er påtroppende «daglig leder» for NVF når Norge og vegdirektøren tar over ledelsen fram mot 2016.

**MER ENGELSK.** – I forbundsledelsen har vi hatt en del diskusjoner når det gjelder språk. Vi skal i størst mulig grad bruke våre nordiske språk. Men for å kunne utveksle erfaringer må en jo nødvendigvis forstå hva som blir sagt. Derfor kan en bruke engelsk hvis det er nødvendig: Ingen skal føle seg utestengt på grunn av språket. Vi må også få med oss flere yngre medlemmer. Både i Finland og på Island er mange unge mer fortrolig med engelsk enn dansk, svensk og norsk, noe vi må ta hensyn til. Det er også en del land og organisasjoner utenfor Norden som er interessert i det NVF gjør også,

så vi kommer også til å ha mer engelsk på hjemmesiden, sier Due Langaas.

**IKKE FOR AMBISIØST.** Due Langaas påpeker at det ikke må være for store ambisjoner i utvalgene.

– Vi ser det har vært litt dårlig oppmøte og ønsker mindre ekstraarbeid og reising for medlemmene. Utvalgene skal først og fremst være en «prateklubb» der en deler erfaringer, kunnskap og metoder. Det er ikke et «must» å starte FoU-prosjekt og bruke mye tid på rapportskrivning! En bør heller legge opp til åpne møter og semina-

rer, der også de som ikke er medlem i NVF kan delta.

– Det er viktig og treffes for å bli kjent og å oppnå kontakt. Men vi trenger ikke treffes to-tre ganger i året, men heller møtes hyppigere på nett. Vi har medlemmer fra 320 bedrifter og organisasjoner, så det er viktig at det brukes internettbaserte systemer

**NORGE NESTE.** – Island har ledet NVF de siste fire årene, og det er første gang siden NVF ble startet i 1935. De skal ha all ære for å ha ledet NVF på en god måte. Ikke minst ble Via Nordica-kongressen på Island et

## ANSATTE SVARER: Hva er dine beste minner fra Island?

### GURO BERGE

seniorrådgiver Transport, Oslo:

– Mest interessante nyhet fra kongressen var den om platooning og spoilere bak på trailere for å spare energi. Grillen lam var heller ikke verst.



### GUNN ENGE

internasjonal stab, Oslo:

– Åpningen av kongressen med blant annet trommeslagere og lavabilder var kraftfullt. De islandske arrangørene hadde fått til et flott og vellykket arrangement.



### NILS MAGNE SLINDE

vegavdeling, Leikanger

– Visjonsforedraget til svenske Claes Tingvall var tankevekkende. Islandske natur er også storslått. Når været også var topp kan det ikke bli bedre.



### ELISABET KONGSBAKK

landskapsarkitekt, Bodø:

– Miljøbefaringen søndag til islandske veganlegg var interessant. Artig at miljøsesjonen vi deltok på fikk stor oppslutning. Gallamiddagen var også veldig bra.





TRONDHEIM NESTE: Marit Due Langaas og NVF i Norge arrangerer Via Nordica i Trondheim i 2016.

fantastisk arrangement. Det var interessante foredrag og diskusjoner, kjempebra underholdning og logistikken gikk som smurt. Og nå ser vi fram til å ønske velkommen til Via Nordica i juni 2016 i Trondheim. Vi vil ikke kopiere tidligere kongresser, men lage noe som er unikt for oss. Og i teknologibyen Trondheim kan alt skje, avslutter Due Langaas – som er spent på hvor sterk den nordiske stemmen blir i en stadig mer globalisert verden. ■

**For å henge med i tida må vi tenke mer helhet og trekke inn andre transportformer.**

*Marit Due Langaas, Statens vegvesen*

#### **ASTRID BREKKE SKRINDO**

*miljø, Oslo:*

– Gode faglige tilbakemeldinger og friske diskusjoner etter miljøforedraget vårt. Hvalsafari og gallamiddagen var også gode minner.



#### **MADS CASPER OPPEGAARD**

*tilsyn, Lillestrøm:*

– To-tre interessante foredrag, seminaret om kjøretøy og transport og hvalsafarien. Det siste mest for mange hyggelige kolleger fra Norden, hval ble det lite av.



#### **INGRID ØVSTENG**

*rådgiver Transport, Oslo:*

– Min første Via Nordica, morsomt å møte andre kollegaer og få faglige input fra ulike områder. Utvalget for universell utforming hadde ansvar for en parallellsesjon som fikk god oppslutning. Det er jeg glad for.



#### **HANS OLAV SIMONSEN**

*senioringeniør TK, Oslo:*

– Flott kongress med mange høyaktuelle temaer og god nettverksbygging. Dessuten har Island mye eksotisk natur å by på.



# Baner veg for kollektivtransport

Tom-Alex Hagen er lokomotivet som skal få staten si kollektivsatsing på skinner. I alle fall på papiret. Han skal sørge for at Stortinget får servert ein strategi for kongerikets kollektivtransport.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD MONTASJE KYRRE WEDVIK

**F**ør jul skifta Tom-Alex Hagen i Region øst kontorstol for eit års tid. No sit den energiske vestlendingen i Samferdseldepartementet som prosjektleiar for Kollektivtransportprosjektet, som skal utarbeide ny nasjonal politikk for det statlege arbeidet med kollektivtrafikk. Prosjektet skal utarbeide forslag til omtale av kollektivtransport i Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023. Regjeringa vil satse på meir kollektivtrafikk i heile landet, og all trafikkvekst i storbyane skal skje med kollektiv eller for eiga maskin. Kva planar og tiltak må til for å få til det?

**01 Lokomotiv.** – Vi er ti personar som arbeider med dette i departementet, pluss ei ekstern ressursgruppe. Etane har laga forslag til NTP som er eit godt utgangspunkt for det som skal inn i stortingsmeldinga. Vi har hatt ei rekkje møter med ulike relevante aktørar – som Statens vegvesen, Jernbaneverket, KS, Samferdsels-sjefkollegiet, Ruter, forskingsinstitusjonar med fleire, fortel Tom-Alex ivrig og fortset: Vi ser fyrst og fremst på utfordringane kollektivtransporten står overfor, kva som har fungert bra og kva for tiltak me bør endra eller utvikla. Ei viktig oppgåve er korleis ein skal handsame ting på tvers av forvaltningsnivå, ulike typar kollektivtransport og mellom by og land. Elles må eg sitere vegdirektøren og understreka has gode poeng om at «arealbruk er all transports mor!» Det er kor vi legg arbeidsplassar, bustadar og liknande som i stor grad avgjer transportteterspurnaden.

**02 Vegvesenet.** Kva er skilnaden på å arbeide i Vegvesenet og departementet?

– I departementet er alt satt litt meir på spissen og ting kan bli meir blåst opp her. Alt du seier og gjer kjennes litt viktigare her sidan ein sit nærare makta – og i same etasje som statsråden. Samstundes er det ute i Statens vegvesen at ting skjer og kompetansen på det konkrete arbeidet sit. Det er moro å oppleve dette spennet. Ikkje minst er det gledeleg å sjå kor stor respekt Statens vegvesen har som fagetat i departementet.

**03 Kompetansebyggaren.** – Noko av det viktigaste Statens vegvesen har fått til på kollektivområdet er å bygge opp kompetanse. Vi har folk som ser kollektivtransport i ein større samanheng, og det gjer at det er utruleg gøy å arbeide med det. Mange samarbeidspartnarar er også overraska over at Vegvesenet kan så mykje om kollektivtransport. Utfordringa no er å få fleire av fagfolka våre til jobbe

meir med ulike fagområde for å få betre forståing for heilheita: Dei som til dømes jobbar med kollektiv bør ha vore innom by- og gateplanlegging og vise versa.

**04 Don Quixote.** No er det vel opp mot 30 personar i Statens vegvesen som i hovudsak arbeider med kollektivtransport, eller har det som ein sentral del av sitt ansvar. Men slik har det ikkje vore bestandig, og Tom-Alex har kjend på korleis det er å arbeide i motvind.

– Då eg starta som leiar for By- og kollektivseksjonen i Region øst kalla vi seksjonen for «Don Quixote-seksjonen». Vindmøllane sto rimeleg tett i organisasjonen, men vi sto på og satsa på ein enkel bodskap om kollektivfelt på alle hovudårer til og frå Oslo. Til vår store glede ser vi at kollegaer som før var skeptiske til kollektivsatsing no er blant dei som argumenterar hardest for dette. Og mens vi før berre rekrutterte ingeniørar, tilsett vi no til dømes geografar og meteorologar – nettopp for å spegla den heilskapen vi møter og det samfunnsansvaret vi har i Statens vegvesen. Det har vore utruleg spennande å vere med på denne transformasjonen.

**05 Småkake-ekspert.** Ikkje alle kan boltre seg i berlinarkransar og kokosmakronar på jobb, men her har Tom-Alex tung erfaring.

– Eg arbeide eit år med grunnerverv i Vegvesenet i Sogn og Fjordane, og det var ein flott jobb! Eg fekk reise rundt i heile fylket og møta grunneigarar. Då sat eg mykje rundt om kring på kjøken og forhandla og fortalde om kva Vegvesenet hadde for planer. Og så gjaldt det å bli samd med grunneigaren om oppgjeret. Det kunne jo ta si tid, så eg har mykje kunnskap om

småprat, kaffi og småkakar, he he.

**06 Turbokjører.** Kollektiv-entusiasten har faktisk bil, til og med ein bensin-slukar som lyder namnet Saab 9-5 2.3 Turbo. Men den står stort sett i ro.

– I byen reiser eg kollektivt, går eller sykklar. Etter å ha pendla på jobb nokre år, bestemte eg meg for å busette meg nære jobben. Det er god livskvalitet å kunne gå og sykle til jobb!

Diesel er i vinden som aldri før om dagen. Og til alt overmål er diesel ei lukt som Tom-Alex likar, vel og merke så lenge den ikkje er i byen.

– Elles er diesellukt noko trygt og godt for meg. Det minner meg om barndommen då eg var med far min og brøyta veg mellom Tyin og Årdal på rv 53. Det var fantastisk spanande å sitte co-pilot i den svære brøytebilen.

**07 Slagferdig.** Tom-Alex er slagferdig både munnleg og på idrettsbana. Som yngstemann leia han herretrimmen, eller «prostatatrimmen», då han arbeide i Sogn. Dei siste åra har han vore ein ivrig golfar, no med handicap på 15.9, som i følge ekspertane er ganske bra. Han har fått svinga køllene både i inn- og utland.

– Eg har reist mykje rundt og spelt både med kollegaer og kameratar. Kven skulle trudd at arbeidarsonen frå Årdal skulle starte med ein slik snobbbeidrett – noko eg bevisar at det ikkje er! Men etter at eg har fått meg ny sambuar har det blitt meir tid på familien og mindre på golf, avsluttar Tom-Alex – som vonar Oslo er ein bilfri by om tretti år. ■

## FAKTA

Tom-Alex kom til verda i 1969 i Årdal i Sogn, og allereie som liten gut fekk han nærkontakt med Vegvesenet – med ein far som var brøytesjåfør. Etter vidaregåande gjekk ferda til Universitetet i Oslo. Unge Hagen hadde fått føre seg at han ville bli arkeolog – inspirert av Indiana Jones og historie som han var. Men etter nokre månader med forberedande og arkeologi hoppa han av feltet og gjekk inn i hæren.

I 1991 freista han på nytt studentlivet: Først NKI si ingeniørhøgskule i Trondheim: Kommunalteknisk line med miljø, veg og vatn, så master i arealplanlegging på Ås.

I 1996 starta Tom-Alex karrieren sin i Statens vegvesen, og i sin første jobb arbeide han med grunnerverv i Sogn og fjordane. Frå 1997-98 jobba han som arealplanleggar i Nittedal kommune. Året etter drog han til Southampton der han tok ein ny mastergrad – denne gongen i samferdsleplanlegging. Så flytta Tom-Alex til to av sine favorittar: Bergen & Brann, kor han var eit år i Norconsult. I 2000 var det comeback i Statens vegvesen – som leiar for Fornebu-utreiinga og seinare som kollektiv-koordinator for Statens vegvesen Oslo. Frå 2004 har han vore leiar for By- og kollektivseksjonen i Region øst, samstundes som han leia sekretariatet for Oslopakke 2. Frå 2007 til 2009 leia han koordineringsgruppa for Oslopakke 2. Innimellom alt detta leia han og arbeidsgruppa for samordning av kollektivtrafikken på Austlandet – det såkalla SKØ. Frå desember i fjor av har han eit år permisjon frå Vegvesenet for å leie arbeidet med å få på plass forslag til ein statleg kollektivtransportpolitikk i NTP 2014-2023.

## TEGN TERJE

### Tom-Alex tegner vegdirektøren

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



**DOMMEN:** Her aner vi en lett og ledig strek der man forsøker å formidle viktigheten av å ha et våkent blikk for kollektivtrafikken.



## Fire om Tom-Alex:

Han er ein svært engasjert og hyggeleg kollega som eg ser fram til å arbeide med att. **Trygve Elvsaa, Statens vegvesen**

Tom-Alex er ein dyktig og sosial Årdøl – som er meir slagkraftig på jobb enn på golfbanen. **Arne Torp, Statens vegvesen**

Han er jovial og verbal, med store sko. **Åse Nossum, Samferdselsdepartementet**

Tom-Alex er ein kunnskapsrik, engasjert og engasjerande prosjektleiar og ein raus og omsorgsfull kollega. **Terje Falch, Samferdselsdepartementet**



”Vindmøllane sto rimeleg tett i organisasjonen, men vi sto på og satsa på ein enkel budskap om kollektivfelt på alle hovudårer til og frå Oslo.



# ELEVER TOK VEGVESENE

350 elever får skolevegen omgjort til omkjøringsveg i to år. Da er det viktig at Statens vegvesen og vegutbyggerne får råd om farlige forhold av elevene.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

**I**juni har Statens vegvesen gjennomført en omfattende kartlegging av skolevegen til elevene ved Tislegård ungdomsskole på Kongsberg. Den gjennomføres i forbindelse med bygging av ny E134 gjennom Kongsberg, 8. trinn

– Dere har den beste lokalkunnskapen og vet hvor det er farlige punkter og kryssinger langs vegen til og fra skolen. Derfor er det viktig å høre hva dere mener, enten dere sykler, går eller tar bussen til skolen, sa Vibeke Schau da hun og to vegvesenkolleger møtte elever og lærere på 8. trinn til informasjons- og kartleggingsmøter før skoleferien.

Detaljene fra skolevegen som elevene selv peker på skal med i Statens vegvesens grundige risikoanalyse før trolig anleggsstart neste høst.

**STOR TRAFIKK.** En sterkt trafikkert veg, Gomsrudveien (fv.87) passerer nær skolen som ligger sør-vest for Kongsberg sentrum. Når E134 utbyggingen starter må deler av fylkesvegen stenges og trafikken legges over på en lokal veg (Ove Geddes vei). Da vil trafikken trolig bli tre ganger så stor som i dag. Den kommunale vegen er skoleveg for veldig mange

elever. Derfor er det nødvendig å vurdere trafikksikkerhetstiltak i og rundt området til ungdomsskolen. Etter timer med teori og informasjon om anleggsarbeidet og de konsekvenser det får for skolevegen og nærmiljøet med flittig bruk av kart og bilder i klasserommet, ble Vegen og vi med «ut på tur» sammen med elevene for å se på deler av skolevegen.

**LANG VEG.** –Jeg bor langt der oppe i enden av bydelen Gamlegrendåsen, forteller Vebjørn Sverre og peker i retning Ove Gjeddes veg.

Vebjørn bruker godt over en halv time å gå til skolen hver dag. Han synes det er ganske trygt å gå skolevegen i dag, fordi mye av boligfeltet har et godt utbygd gang- og sykkelvegnett. Han og klassevennene er mer usikre på hvordan de neste årene blir når trafikken øker kraftig og i tillegg fylles opp av mange og store anleggsbiler.

– Vi legger veldig stor vekt på kartleggingen av elevenes skoleveg og spesielt på de mange kryssene de må passere til og fra skolen. Derfor bruker vi god tid på dialogen med skolen, forteller Kari Anne Narum i Statens vegvesen.

Hun og kollegene Vibeke Schau og Kari Floten bruker flere dager på skolen for en

grundig gjennomgang av utfordringene langs skolevegen sammen med elever og lærere.

**ULYKKER VED VEGARBEID.** –De fleste her på ungdomsskolen har såpass lang veg at veldig mange sykler til og fra skolen. Mange går også, mens få tar buss, taxi eller blir kjørt, forteller Marte Lande.

Sammen med Anna Dale og Håkon Gabrielsen tar de med etatsavisen på en kort rundtur i skolens nærmiljø for å vise en del farlige trafikkpunkter de håper blir bedre når vegbyggingen og trafikken øker fra neste høst.

– Mer trafikklys, flere og tryggere gangfelt, bedre sikt og lavere fart var noen av

forslagene de engasjerte elevene presenterte. Belønningen for de ekstra timene med trafikksikkerhet ved Tislegård ungdomsskole var pizza og brus.

I 2010 gjennomførte Statens vegvesen en temaanalyse av dødsulykker knyttet til vegarbeid.

– Rapporten viste at det var særlig myke trafikanter som ble utsatt for høy risiko under vegarbeid. En stor andel av de som ble drept i slike ulykker var barn og unge (Fem barn mellom 10 og 16 år i perioden 2005-2009). Samarbeidet med Tislegård ungdomsskole og den risikovurderingen vi nå skal gjennomføre er et forsøk på å unngå slike ulykker i anleggsperioden, forteller Vibeke Schau. ■

**Dere har den beste lokalkunnskapen og vet hvor det er farlige punkter og kryssinger langs vegen til og fra skolen,**

*Vibeke Schau, Statens vegvesen*





# ET I SKOLE

**DAGLIG:** Her går mange av oss hver dag, sier elevene f.v. Vebjørn Sverre, Marte Lande, Anna Dale og Håkon Gabrielsen til f.v. Kari Floten, Kari-Anne Narum og Vibeke Schau i Statens vegvesen.



**FARLIG PUNKT:** Her er et farlig punkt, forklarer 8. klassingene til Kari-Anne Narum i Statens vegvesen.



**NORSK-INDONESISK TUNNEL:** Indonesere på besøk i Statens vegvesen for å lære om vegtunneler. Her sammen med representanter fra NTN.

## Vil selge tunnel til Indonesia

I Indonesia bor det 240 millioner mennesker fordelt på 6.000 øyer, men de har ikke en eneste vegtunnel. Nå gjør norske tunnelekspertene sine hoser grønne i verdens fjerde mest folkerike land.

TEKST OG FOTOMONTASJE HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**N**orwegian Tunneling Network (NTN) markedsfører norsk tunnelteknologi i utlandet, og Statens vegvesen sitter i styret. I februar hadde NTN et seminar i Indonesia i samarbeid med den norske ambassaden og Ministry of Public Works i Indonesia. Flere norske tunnelekspertene holdt presentasjoner, blant annet Karen Klemetsrud fra Statens vegvesen.

**STOR INTERESSE.** – Jeg holdt innlegg om norske vegtunneler og hvordan vi driver disse og kontraktsforhold. Andre snakket om hva slags utdanning vi har på dette feltet, norsk tunnelteknologi og muligheter som underjordsanlegg gir. Indoneserne var veldig interesserte og stilte mange spørsmål. De har faktisk ingen vegtunneler fra før, bare noen gamle jernbanetunneler fra kolonitida da de var under nederlandsk herredømme, forteller Klemetsrud.

**GJENBESØK.** Ola Woldmo er koordinator i NTN. Han har jobbet fem år i Asia og er en av ildsjelene bak dette samarbeidet.

– Indoneserne syntes seminaret var så interessant at de ville komme til Norge for å se og lære mer. I midten av juni hadde vi med «Vegdirektøren» med følge rundt i fem dager – blant annet til Statens vegvesen, NGI, Multiconsult og Jernbaneverket. Vi så også på ulike ting vi putter under bakken, både tunneler og renseanlegg.

**MULIGHETENES LAND.** Hvorfor akkurat Indonesia?

Indonesia er det nye Brasil. Det er veldig rikt på gass og olje og mineraler – og det er et svært land med masse mennesker og store trafikkutfordringer.

I Jakarta er det rushtrafikk hele døgnet. De har et stort behov for bedre kommunikasjon både på land og mellom øyene. Siden Indonesia ikke har kompetanse på dette markedet sjøl, kan det være lett å selge seg inn.

**MILLIARDER FRA NORGE.** Woldmo forteller at Norge på Regnskogkonferansen på Jakarta i fjor lovet en milliard US dollar dersom Indonesia får kontroll med ulovlig hugging av regnskog. Disse midlene forutsettes blant annet brukt til bygging av infrastruktur.

– I NTN har vi 24 medlemsbedrifter – alt fra bygherrer, universitet og forskning til konsulenter, entreprenører og leverandører. Vi ønsker å være med å styrke Indonesias tunnelkompetanse, samtidig som vi ser en mulighet til å tjene penger. Til høsten er det også offisielt Norgesbesøk til Indonesia, der underjordiske anlegg er blant fagtemaene. Vi håper samarbeidet skal være en døråpner. I første omgang er det kunnskap om utdanning, spesifikasjoner for vegtunneler og byggherrekompetanse de vil vite mer om.

**STARTER OM TO ÅR.** Woldmo forteller at indoneserne har planer om å bygge sin første vegtunnel i fjell om to år.

– De lager nå sine egne retningslinjer for tunnelbygging. De har sett på våre spesifikasjoner og har fått både håndbøker og informasjon om kontraktsforhold. Dette ønsker de å bruke deler av når de prosjekterer og bygger, avslutter Woldmo, som ser lys i tunnelen for norsk kompetanse. ■

**Vi ønsker å være med å styrke Indonesias tunnelkompetanse, samtidig som vi ser en mulighet til å tjene penger,**

*Ola Woldmo, sekretær i NTN*

# Vi er glade i ferjene

– Vi er glade i ferjene i Noreg, dei er vegen for mange. Samstundes får fleire og fleire oppfylt draumen om fastlandssamband, dei vinn fridomen til å reisa når dei vil. Men det vil uansett finnast ferjer i dette landet i uoverskueleg framtid.

TEKST OGFOTO: HÅKON AURLIEN

NEST STØRSTE: Ferjesambandet Mortavika – Arsvågen over Boknafjorden er landets nest største ferjesamband. Ferja Mastrafjord har to gongar fått pris for svelene. – Vi er glade i ferjene i Noreg. Det vil uansett finnast ferjer i dette landet i uoverskueleg framtid. Nokre av dei med sveler, skriv Magnhild Meltveit Kleppa i jubileumsboka.

**D**ette skriv (tidligere) samferdsleminister Magnhild Meltveit Kleppa i ei bok som ble utgitt i samband med Rederienes Landsforening sitt 100-årsjubileum

5. juni 2012.

Ferjedrift har vore viktig i heile landet i all tid, det var maskinistenes krav om tariffavtale som førte til skiping av foreninga i 1912. 100-årsjubileumet denne månaden ga anledning til å summere historia i ei bok der sentrale aktørar og peiker mot framtida.

**40 MILLIONAR.** Både Kleppa og Liv Signe Navarsete (som var samferdsleminister før Kleppa), legg i boka stor vekt på ferjene er særskilt viktige for å binda landet og transportsystemet saman. Nær 20 millionar køyretøy blei frakta med ferje i 2010 og 40 millionar passasjerar var med på dei totalt 131 riksveg- og fylkesvegferjene vi har i Noreg.

Dei skriv også om ferjeavløysing. Av 18 riksvegferjesamband er det ferjeavløysingsprosjekt i gong på eitt samband, fleire vert for tida drøfta. På fylkesveg er tre ferjeavløysingsprosjekt i gong, dessutan er det vedtatt at åtte samband skal avløyast, medan åtte andre prosjekt vert vurdert avløyast.

**DRAUMEN.** – Eg har stor forståing for dei som kjempar for å få byta ut eit ferjesamband med fastlandssamband. Eg stiller opp for dei! Eg har sett folk flytta, dei orka ikkje lenger innstilla livet etter ferjetidene. Fleire og fleire får altså oppfylt draumen om fastlandssamband. Dei vinn fridomen til å reisa når dei vil, skriver Kleppa.

– Ferjene våre er viktige. Viktige fordi dei knyter oss saman. Eg trur ferjene også knyter oss saman som folk. Sjeldan er røysta frå folkedjupet så klår som på ei

vestlandsk ferje! Men bak alle dei gode kjenslene ligg også ein kvardag der ferjelivet ikkje berre er rosenraudt. Eit liv med ferje er eit liv med mindre fridom enn den som kan køyre «straka vägen». Når eg har kjempa for desse ynskja har eg møtt mange som ikkje forstår nett dette – kor viktig den er, fridomen til å reise når ein vil, skriv Navarsete.

**VIKTIG TRANSPORT.** Tidligere vegdirektør Olav Søfteland skriv i boka at det i eit land med mange øyar, fjordar og elvar er naturleg at ferjene har vore og er viktige transportmiddel. Dette gav seg tidleg uttrykk i lovverket.

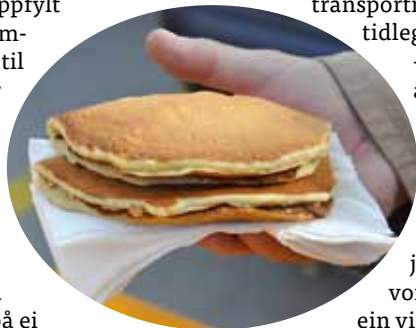
– Vegvesenets arbeid for å utvikle ferjetrafikken har si grunngeving i at ferjene er viktige for vegtransporten. Vegvesenets administrasjon i samband med sjølve ferjetrafikken har imidlertid vore forholdsvis liten, men ein viktig spesialitet, skriv han.

Det har ikkje alltid vore semje om at Vegvesenet skulle ha ansvaret for ferjene. Fylkesvegsjefane fikk tidlig eit koordineringsansvar og i 1963 var det 126 ferjesamband i det offentlege vegnettet. Det vart frakta knapt tre millionar motorkøyretøy per år og knapt 14 millionar personar i tillegg til førarane. Vegdirektoratet oppretta eit ferjekontor først i 1966. Stortinget bestemte i 1980 at riksvegferjene framleis skulle vere staten og dermed Statens vegvesen sitt ansvar.

Etter nedklassifiseringa av ein stor del av riksvegnettet i 2010 til fylkesvegar, har fylkeskommunane som vegstyremakt for fylkesvegane fått ansvaret for tilhøyrande ferjesamband.

– Det har frå tid til anna kome forslag om at ferjereisene skulle vere gratis slik det er i Sverige. Fleire utgreiingar har vore gjennomført. Kostnaden vil imidlertid bli stor, skriv Søfteland.

**HONNØR.** Forløparen til dagens ferjetrafikk begynte med at hestar, vogner og etter kvart bilar vart tatt med på båtar for



# i Noreg!



person- og godstransport. Dei vart tatt om bord ved hjelp av sliskar eller heiseinnretningar.

– I takt med utviklinga av vegnettet og trafikken har sjølve ferjene også hatt ei stor utvikling, spesielt i dei siste 50 åra. Samtidig har det vore ei stor utfordring å følgje med i utbygginga av ferjekaiane med tilhøyrande biloppstillingsplassar. Ein stor honnør til dei som har gjort denne utviklinga mogleg! Her har det vore eit godt samarbeid mellom ferjeselskapa, skipsverfta og Vegvesenet sine ferje- og ferjekaispesialistar, skriv Olav Søfteland i jubileumsboka. ■

## FAKTA

### Meir enn pris

I 2005 vedtok Stortinget full konkurranseutsetjing av ferjedrifta frå 2009. Eit konsultentselskap evaluerer nå verkningane av dette på oppdrag frå Statens vegvesen.

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen sa i jubileumsmarkeringa at konkurranse er meir enn pris; Statens vegvesen har nå ein utviklingskonkurranse for sambandet Lavik-Oppedal der målsettinga er 20-25 prosent reduksjon i energiforbruket. I NTP er det fokus på universell utforming og Autopass betalingsystem.

Det er svært få ulukker med personskade på ferjene men dei siste åra har det vært ei auke i talet kontaktskader og grunnstøtingar. – Sjøfartsdirektoratet og Statens vegvesen forventar at ei samla rederinæring tar sikkerhet på alvor, sa vegdirektøren.



**FØRSTE BRU:** Vegvesenets plan- og trafikkseksjonsleder Erik Jørgen Jølsgard markerte etter bred enighet at Torsvollbrua er Glåmas første bru. Bruingeniør Jens Øystein Gjersvold assisterte.

## FLERE BRUER OVER GLOMMA

Landets lengste elv, Glåma som på vei mot Fredrikstad endrer navn til Glomma, er lengre enn de fleste er klar over.

TEKST HÅKON AURLIEN. FOTO KJELL WOLD OG HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**I**fjor listet Veggen og vi opp 95 bruer over elva, nå er fasit 102 og den første en den privateide Torsvollbrua syd for Rien i Sør-Trøndelag.

Avklaringen kom da en bredt sammensatt gruppe steds- og navneinteresserte mennesker fra vassdrags-, veg- og navnemyndigheter, kommunene Tydal og Røros samt brukerorganisasjoner var med på befaring tidlig i juni. Hensikten var å bli enige om hvor Glåma/ Glomma har sin kilde og sin start. Konklusjonen av det hele er at elven er 594 kilometer lang, men har sin kilde 621 kilometer fra utløpet.

**BRUBOK.** Initiativet kom fra Vegvesenet og har sammenheng med et bokprosjekt om bru over Glomma. Da Veggen og vi i fjor omtalte prosjektet tok vi utgangspunkt i barnelærdommen om at Glomma begynner ved Aursunden i Sør-Trøndelag og renner ut i havet i Fredrikstad.

Men det viste seg å være feil. Trond Berget, best kjent fra Syklistenes Landsforbund, mente den lå lenger oppe. Mange etater ble spurt, ingen ga entydig svar og etterhvert ble det enighet om å prøve å få til en felles befaring med konklusjon. Det lyktes.

**KILDEN OG START.** Per Lauritzen, NAF-kartbokredaktør og forfatter av en praktbok om Glomma på langs, ledet frem til kilden i en liten pytt helt inntil fylkesveg 705 i Tydal. Den ligger litt over 621 kilometer fra Glommas hovedutløp i Fredrikstad, 625 kilometer fra der sideløpet Vesterelva renner ut i havet. Ordfører John Paulsby avduket skiltet «Glåmas kilde». Vegvesenet skal nå vurdere severdighetsskilting. Hva pytten skal hete, blir nå en sak for kommunen. Noe større uenighet var om stedet der

elven tar Glåma/Glommanavnet, men Statens Kartverk konkluderte med at utløpet av Rien i Røros kommune er rett sted. Det er 27 kilometer fra kilden og 594 kilometer fra hovedutløpet. Ordfører Hans Vintervold plasserte skiltet.

Dermed var det klart hvor elven er kryset av den første brua. Vegvesenets plan- og trafikkseksjonsleder Erik Jørgen Jølsgard kunne til eierens glede sette ned skiltet «Glåmas første bru» ved Torsvollbrua. Brua er i privat eie, men Statens vegvesen har sektoransvar for alle bruer i landet.

**102 BRUER.** Fasit nå er at 102 bruer krysser Glomma på veg mot havet, deriblant åtte jernbanebruer og 12 fotgjengerbruer. Nederste bru er Værstebua i Fredrikstad, 5,7 kilometer fra havet. ■



**KILDEN:** Ordfører John Paulsby t.v. (Tydal) og Hans Vintervold (Røros) hadde en trivelig dag på jobben. – Dette var en fin avveksling, som oftest treffes vi for å diskutere med alvorlige saker, sa de.



## STEDET:

Lauvrak, Åmli kommune, Aust-Agder. – Fyrsteleddet er utvilsamt lauv, leddet rak litt meir problematisk. I gammalnorsk finst eit ord rak, stad der ein rakar lauv saman. Elles finst ordet rak i fleire tydingar som «driving», «vekst» og «skrap». Med siste tydinga kunne Lauvrak forståast som «uanselig, dårlig Løvskog». For meg verkar den fyrst meir tiltalende, seier stadnamnforskar Bottolv Helleland.

## QUIZ:

# 20 spørsmål

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



SPØRSMÅL 11: Hva heter dette prisbelønte vegbyggverket ved Geiranger?

- 1 www.iug.no er nettadressen til hvilken organisasjon?
- 2 Den planlagte Tresfjordbrua har fått mye oppmerksomhet. I hvilket fylke skal den bygges?
- 3 Veggen og vi var nominert til fagpresseprisen. Hvem leder prisjuryen i fagpressen?
- 4 Hvilket land overtar 1. juli lederskapet i Nordisk vegforum (NVF) i de fire neste årene?
- 5 Og hvilket land har hatt lederskapet i NVF i inneværende periode?
- 6 Hva er det norske begrepet for konseptet «Bus Rapid Transit»?
- 7 Hvor mange kilometer vil Hålogalandsbrua forkorte E6 med?

- 8 Når planlegges det at Hålogalandsbrua skal stå ferdig?
- 9 Denne gamle kjenningen av en trafiksikkerhetskampanje går i disse dager på radio, kino og tv. Hvilken?
- 10 Nasjonal veikonferanse ble nylig avholdt i Kristiansand. Hvem arrangerer konferansen?
- 11 Navn på vegbyggverket ved Geiranger som fikk gullmedalje under verdensutstillingen i Paris i 1900?
- 12 Hva betyr den latinske betegnelsen «Via Regia»?
- 13 Hvor mange svinger er det i Trollstigen?
- 14 Hvis du kjører opp Trollstigen og følger vegen ned på andre

- 15 Hva er «Fremmede arter i Norge - med Norsk svarteliste»?
- 16 Hvem er direktør i Norges Taxiforbund?
- 17 Marit Arnstad er ny Samferdselsminister. Hvilken ministerpost hadde hun sist?
- 18 Hva er Klif?
- 19 I hvilket fylke finner vi Brekstad trafikkstasjon?
- 20 Hvilken fjord har du utsyn over dersom du stopper ved rasteplassen Steinstøberget ved rv. 7?

01 Ingenting uten grenser 02 Møre og Romsdal 03 Christiania Borch 04 Norge 05 Island 06 Superbuss 07 18 km 08 2016 09 Bilbeltekampanjen 10 Opplysningsskiltet for veitrafikken 11 Knuten 12 Kongevei 13 11 14 Sylte 15 Liste over fremmede arter som er en trussel mot naturmangfoldet 16 Lars Hjeltnes 17 Olje- og energiminister 18 Klima- og forurensningsdirektøren 19 Sør-Trøndelag 20 Hardangerfjorden

## I HANSKEROMMET:



FOTO: Statens Vegvesen

## 5 spørsmål til Andreas Tessem

### Byggeleder på Utbyggingsseksjonen i Sør-Trøndelag og «sportsdirektør» for Vegcupen

- 1 Har du rødt og gult kort klart i hanskerommet?  
HÆ har itj bil! Jeg klarer meg med sykkel og buss siden jeg bare har litt over seks kilometer til Trondheim sentrum.
- 2 Hva er bra med jobben din?  
Jeg har jobbet som byggeleder her siden november 2009 og det er veldig interessant. Når vi får ulike prosjekter tildelt fra Fylkeskommunen, følger jeg mine prosjekt fra start til slutt. Det gjør at jeg blir som en altnuligmann, noe som gjør jobben interessant. I tillegg får jeg se ulike steder og møte mange hyggelige folk.
- 3 Har du mange fotballer i lufta om dagen?  
Det gikk mye i fotball rundt vegcupen i juni. Det var 14 herre- og 7 damelag, så det ble rundt 200 deltakere å holde orden på.

### 4 Går det i fotball på fritida også?

Ja, jeg er med på Sør-Trøndelags bedriftslag i fotball, og vi trener en dag i uka pluss kamp. Vi er i første divisjon, og det er ingen spøk. Har gått på noen smeller for å si det sånn, uten at jeg vil kommentere hvor mye vi har tapt. I vegcupen endte det med seier til laget, noe vi selvsagt er veldig fornøyde med!

### 5 Hvor går årets ferie?

I sommer blir det bare litt over ei uke fri, og da skal jeg blant annet til Belgia. Til høsten skal jeg og en annen byggeleder to uker til Peru. Det blir tur i jungelen og besøk til Titicacasjøen og Machu Picchu. Vi kommer vel garantert til å få følelse med vegstandarden der også!



FOTO: Kjell Wold

## Unormal sykkelveg

138

Dette skiltet står i Nedre Eiker nær Mjøndalen i Buskerud, på fylkesvegen mellom Mjøndalen og Drammen. Det øverste skiltet forteller at vegen er del av sykkelrute NE2 mot Drammen. Det nedre forteller at det ikke er spesielt lurt å sykle her. Den unormale jury, øverste myndighet for Håndbok 050, skiltnormalene, er samstemt i sin kjennelse. Skiltingen er ikke direkte forbudt i normalene, men det er fordi den rett og slett er absurd, en «besynderlig skiltkombinasjon» slik juryformannen uttrykker det.

# Veggen og vi

Denne avisen er redigert på uavhengig grunnlag, i henhold til de prinsipper som er nedfelt i Redaktørplakaten og norske medi-ers 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 G. EBBESTAD BRUN**  
Mobil: 412 33 404  
Telefon: 32 21 43 41  
jorunn.brun@vegvesen.no

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

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

**Abonnement:**  
Wenche Jensen tlf 22 07 36 64  
wenche.jensen@vegvesen.no  
eller veggenogvi@vegvesen.no



**Grafisk produksjon:**  
Landsdekkende Grafisk senter, Statens vegvesen  
**Opplag: 15 300 Trykk: Mediatrykk as**  
Veggen og vi skal være en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skal bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme. Veggen og vi utkommer 11 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning. Redaksjonen avsluttet 26. juni kl. 13.00. Neste utgave kommer 30. august 2012.

