

# Vegen og vi

NR. 01 / 31. JANUAR / 2013  
PORTO BETALT / PORT PAYÉ  
NORGE / NOREG

RETURADRESSE:  
STATENS VEGVESEN  
POSTBOKS 8142 DEP  
0033 OSLO



Statens vegvesen

## «Derfor fikk vi de vegene vi fikk»

– En valgordning med overrepresentasjon fra utkantstrøk og nedprioritering av veginvesteringer er blant hovedårsakene til at Norge ikke har et moderne stamvegnett mellom de største byene.

Det mener forsker og samferdsels-  
historiker Knut Boge.

**Side 24-25**

(FOTO: KNUB OPEIDE)

SIDE  
**06**  
**MILJØ:**  
Med GTL på  
dieseltanken  
kan NO<sub>2</sub>-ut-  
slipp reduse-  
res med 60 pst

SIDE  
**08**  
**PROSJEKT:**  
Ferjefri E39  
kan frigjøre  
5000 årsverk  
viser ny ut-  
redning

SIDE  
**14**  
**UTBYGGING:**  
Tunneldrivin-  
gen på E6 ved  
Mjøsa pågår nå  
nesten døgnet  
rundt.

SIDE  
**26**  
**TURISTVEG:**  
Kortreist mat  
skal lokke bil-  
turister bort  
fra langreiste  
burgere

**Side 10: 13.000 elg er drept på norske veger det siste tiåret**





## POSTKORT-BRU REHABILITERES

Sundklakkstraumen bru på E10 i Lofoten skal rehabiliteres. Betongbru trenger et ansiktsløft. Brua som ble åpnet i 1976 er 270 meter lang og går mellom Gimsøya og Vestvågøya. I samme jobb skal også brurekkverket skiftes ut. (Foto: Jarle Wähler)

## RUSTER OPP RENNFEST

Sikkerhetsutstyret i Rennfasttunnelene i Rogaland må oppgraderes etter 20 års drift. De undersjøiske vegtunnelene og Mastrafjord- og Byfjordtunnelen (bildet) er samlet over ti kilometer. Slitasje og nye sikkerhetskrav er bakgrunnen for jobben som nå er lyst ut. (Foto: Geir Brekke)



### LEDER:

# Historiske vegvalg

Mennesket tilbringer livet med å resonnere over fortiden, beklage seg over nåtiden og skjelve for framtiden.

*Antoine de Rivarol*

**T**il alle som har meninger om, og er interessert i norske vegger, her kommer et boktips til deg: «Årbok for Norsk Vegmuseum 2012». Noe av stoffet vil nok oppleves å være for spesielt interessert, mens andre ting kan ha stor allmenn interesse.

**Blant annet skriver** samferdselshistorikeren og forskeren Knut Boge om «Stamvegpolitikk i Norge, Sverige og Danmark etter andre verdenskrig». Dette er en grundig og systematisk gjennomgang av de samferdselspolitiske valgene som ble gjort i årene etter krigen, og frem til senere tid.

**Dette stoffet er** i aller høyeste grad aktuelt for alle som følger og/eller deltar i den pågående debatten rundt norsk samferdsel. Hvis du er misfornøyd med dagens vegnett i Norge, og lurer på hvorfor, kan Boges artikkel hjelpe deg til å forstå. «Sammelignet med Norge og Sverige er de norske stamveg-investeringene flere tiår forsinket. Dette skyldes i stor grad vegpolitiske valg fra 1940- til 1980-tallet», skriver Boge i boken.

## I praksis har vegene gått til velgerne i utkantstrøkene, mens regningen har gått til skattebetalerne i sentrale strøk.

*Mark Berger*

**Ifølge Boge** har norske veginvesteringer vært styrt etter stortingspolitikeres distriktspolitiske agenda og politiske kost-/nyttevurderinger. I Sverige og Danmark derimot har hovedregelen vært samfunnsøkonomiske kost-/nytte vurderinger eller faglige vurderinger. «Dessuten har den norske vegplanleggingen vært styrt av Finansdepartementets årlige budsjettammer og trafikkprognoser fremfor det faktiske behovet for veg», sier Boge i et intervju i denne utgaven av Vegen og vi.

**Boge mener** at vi etter hvert har fått mer forutsigbarhet i vegpolitikken, men at distriktshensynene fortsatt veier tungt. «Den politiske og geografiske kjøttvekten har fortsatt stor betydning. Litt tabloid sagt, så har i praksis vegene gått til velgerne i utkantstrøkene, mens regningen har gått til skattebetalerne i sentrale strøk», uttaler han i intervjuet.

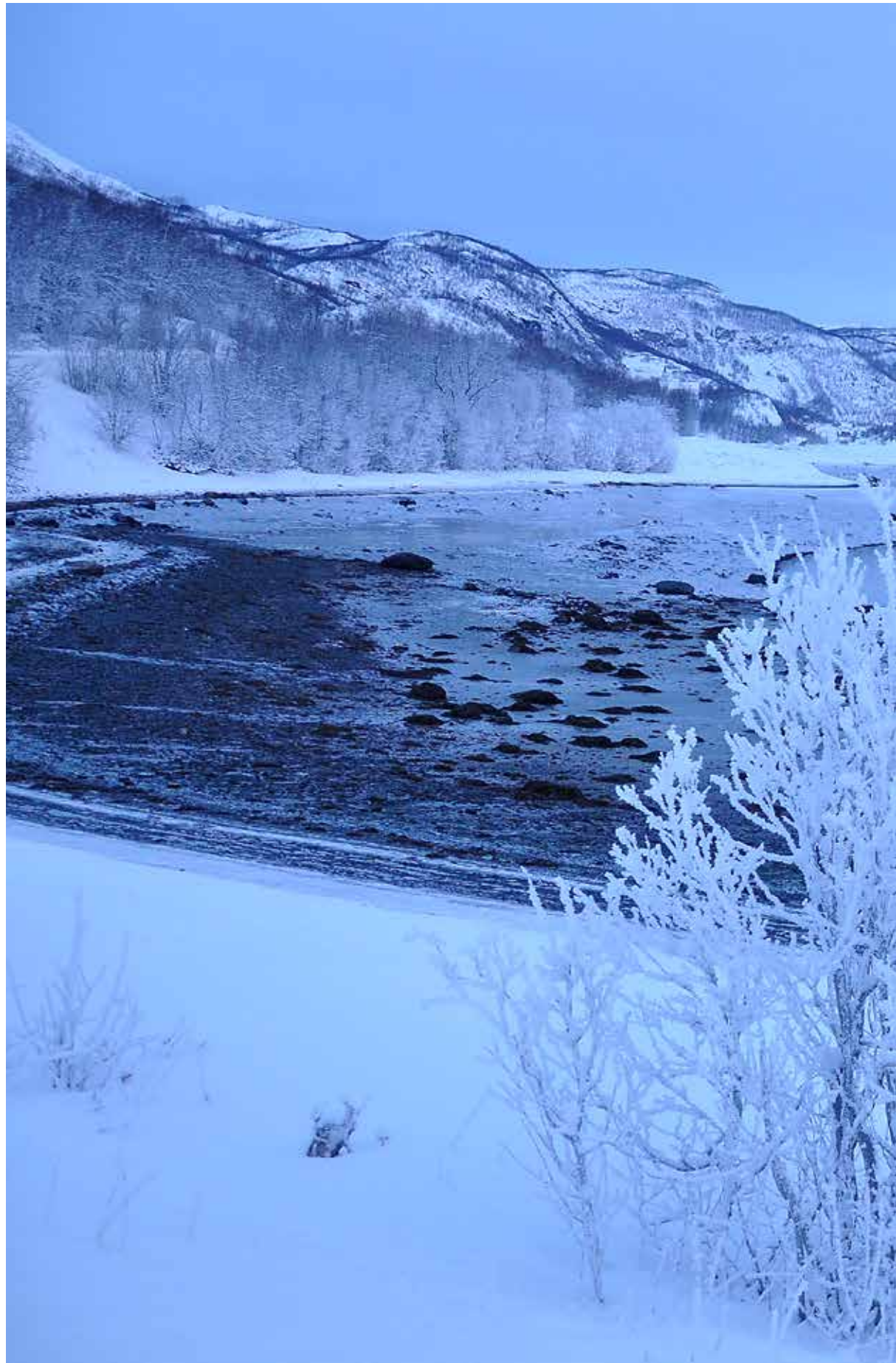
**Er det så noen** samferdselspolitiske valg som har blitt tatt etter krigen som har fått positive konsekvenser. Ja, slår Boge fast og peker på at Norge er blant verdens beste nasjoner på trafiksikkerhet.

**Det Boge blant annet** viser oss er altså at det vegnettet vi har i dag i stor grad er et resultat av valg som ble tatt for lenge siden. Dette kan være svært nyttig å ha med seg inn i en tidvis svært opphetet og følelsesladet debatt.

Årsak og virkning henger som kjent sammen, og det kan være både opportunt og legitimt å fordele skyld, og ære. Selv om valgene som har blitt gjort aldri kan gjøres om igjen, kan et blikk på fortiden lære oss å erkjenne betydningen av valgene vi gjør i dag. Fortiden gir oss nemlig muligheten til enda tydeligere å forstå at den kursen vi i dag staker ut for å løse landets transport-utfordringer, vil være av stor betydning for hvilket samfunn våre barn og barnebarn skal leve i, og av, om 50-60 år.

God lesning!

**Mark S. Berger**  
Ansvarlig redaktør



### FØR OG NÅ:



FOTO: NORD-TROMS MUSEUM



**Ellen Karin Lj Moen**@EllenKarinMoen @KavehOfficial Om du ikke allerede har gjort det, så ta teoritesten til vegvesenet på nettet. Den reddet ihvertfall meg :)

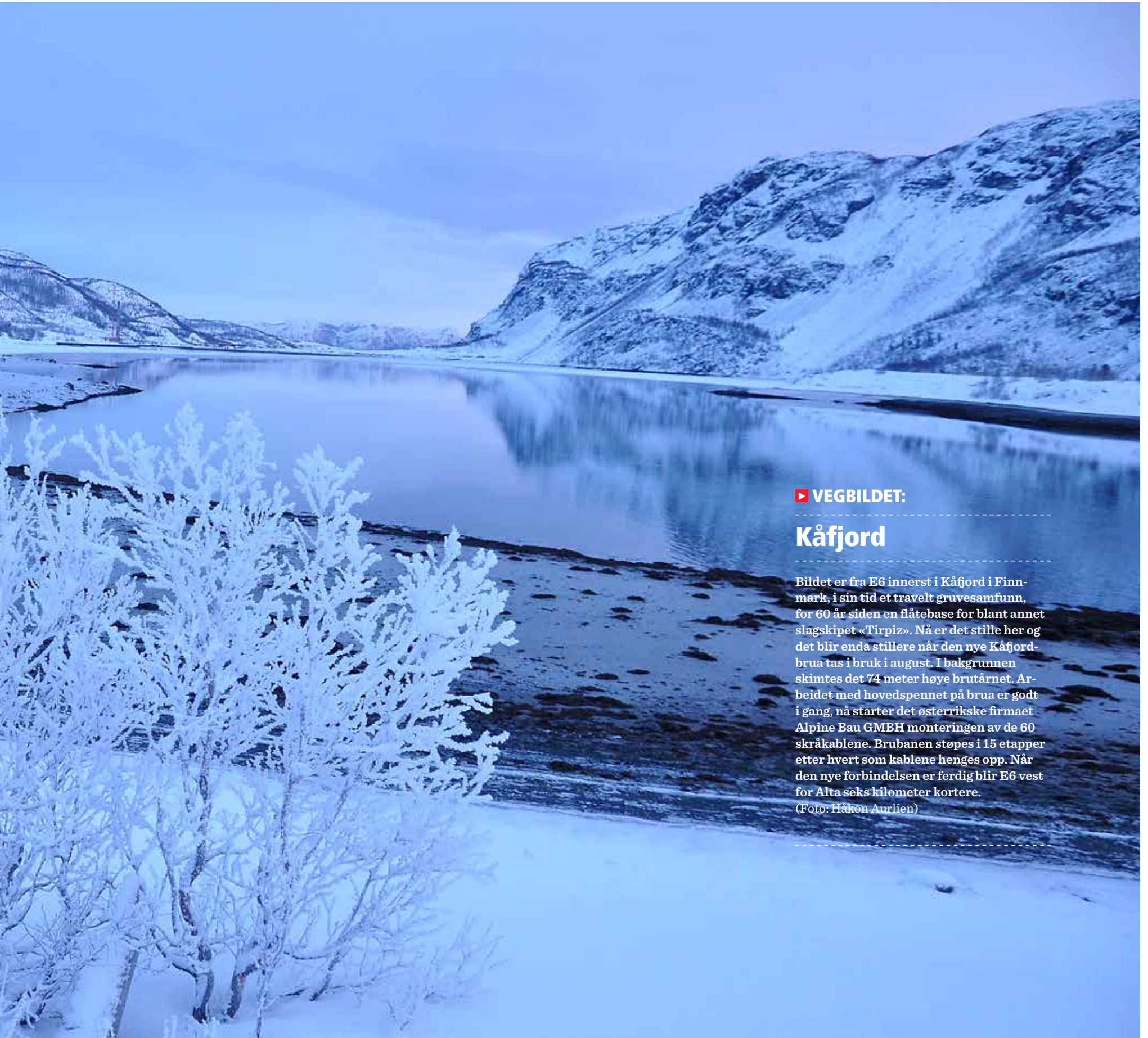
**Espen Gjerde:** Ble stoppet av vegvesenet når jeg skulle slenge ut en tweet. Han spurte om jeg hadde setebelte på....

**Anders Waage Nilsen**@waagenilsen Hvorfor holder vi oss med et veivesen og ikke et helhetlig mobilitetsvesen?

**Kine Lunde**@kinelu Veien til heligheten: "Statens vegvesen vil bygge bro over Bjørnafjorden. Fanden bør lese utredningen deres."

**Ivar Andreas Aasen**@heimegut det spøkjer hjå Vegvesenet – og EG er den som går igjen! Mohohoho! RT @MartheSH Si mæ, koffor nynorsk?

**Ola Henmo:** Ifølge Terje Moe Gustavsen bemannes Veitrafikkentralen av "folk som er på jobben 24 timer i døgnet hver eneste dag." Skummelt. #Dagsrevyen...1 januar



#### ► VEGBILDET:

### Kåfjord

Bildet er fra E6 innerst i Kåfjord i Finnmark, i sin tid et travelt gruvesamfunn, for 60 år siden en flåtebase for blant annet slagskipet «Tirpiz». Nå er det stille her og det blir enda stillere når den nye Kåfjordbrua tas i bruk i august. I bakgrunnen skimtes det 74 meter høye brutårnet. Arbeidet med hovedspennet på brua er godt i gang, nå starter det østerrikske firmaet Alpine Bau GMBH monteringen av de 60 skråkablene. Brubanen støpes i 15 etapper etter hvert som kablene henges opp. Når den nye forbindelsen er ferdig blir E6 vest for Alta seks kilometer kortere. (Foto: Håkon Aurlien)

## «Nordreisen Bro/Gammelbrua»

◀ 1920

2013 ▶

I 1899 bygde Christiania Maskinverksted «Nordreisen Bro» i Storslett, kommunesenteret i Nordreisa kommune i Lyngen. Brua ble bygd den gang man reiste med hest og vogn, senere tok biler

seg over og etterhvert som de ble tunge og brede måtte det til en ny bru for E6-trafikken. Nå heter brua rett og slett «Gammelbrua». En solid innsnevring i tre og stål er et effektivt hinder mot tungtrafikk.







## TS-TILTAK PÅ FV. 755

Fem firma vil ha jobben med trafiksikkerhetstiltak på fv. 755 (bildet) og fv. 715 og utbedring av ei bru på fv. 755. Tilbudene varierer fra 18,4 til 24 millioner kroner. Arbeidene starter etter planen nå i vinter og skal være ferdig i løpet av sommeren. (Foto: Lars Erik Sira)

# Halvering i Hallingdal

Trafikktryggleik Hallingdal er avslutta etter fem år med positive resultat. Målet om halvering av antall ulykker er nådd med god margin.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

- I perioden 2002-2006 var det årleg 13 drepne og hardt skadde i snitt på rv. 7 i Hallingdal og rv. 52 i Hemsedal.
- I perioden 2007-2011, då prosjektet Trafikktryggleik Hallingdal vart gjennomført, var det årlege talet på drepne og hardt skadde redusert til 5,8, altså meir enn ei halvering.

**LOKALT INITIATIV.** Trafikktryggleik Hallingdal var eit lokalt initiert og lokalt drive samarbeidsprosjekt mellom mange ulike aktørar i trafikktryggleiksarbeidet i øvre Buskerud. Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen, trygg Trafikk, regionrådet i Hallingdal, politiet, forsikringsbransjen og fleire lokale aktørar. Initiativet kom frå Regionrådet i Hallingdal med kommunane Flå, Nes, Gol, Hemsedal, Ål og Hol og med Knut Erik Jetlund som prosjektleder.

**SOMMARULYKKER.** Prosjektet har og ført til at talet på påkjørsalar av elg er redusert med 41 prosent på veg og 73 prosent langs jernbane. Trafikktryggleik Hallingdal har hatt tre hovudoppgåver: Informa-

sjonsarbeid, auka kontrollverksemd og ei rekkje fysiske utbetringstiltak langs vegen. Talet på drepne og hardt skadde totalt er redusert med 43 prosent dei siste fem åra samanlikna med fem års perioden før. Talet på drepne er redusert med 62 prosent og hardt skadde med 53 prosent. Størst reduksjon har det vore i talet på sommarulykker.

**NØGDE.** Trafikktryggleik Hallingdal skriv i ein sluttrapport frå hausten 2012 at dei er nøgde med resultat etter fem års arbeid.

Regionrådet for Hallingdal arbeider nå for å få til ei vidareføring som fast verksemd saman med Buskerud fylkeskommune og at dette vonleg kjem i gang i 2013. ■



**MIDTREKKVERK:** Kjerringvika i Nes kommune, ein av mange stader i Hallingdal som har fått midtbyggverk dei seinaste åra.



## POPULÆRE STADNAMN:

Tekst og foto Kjell Wold

## Tusenvis av Myra og Haugen-steder

Stormyra er i særklasse det mest populære stadnamnet i Noreg, syner uttrekk Kartverket har gjort frå den nasjonale databasen for stadnamn.

1809 stader i landet blir kalla Stormyra. Tar ein med ulike variantar av namnet som Stormyr, Storemyre og Storemyri kjem ein opp i utrulege 4264 stader. Legg ein til andre stadnamn med myra i seg som Langmyra (775) og Myra (567) til dømes er det enda fleire tusen. På andre plass kjem stadnamnet Haugen med 1222 stader. Haugen finst og i ulike variantar med Storhaugen (1049 stader) som det vanlegaste.

Andre populære stadnamn er Åsen (1175), Moen (775), Holmen (675), Bakken (654) og Neset (642). Mest kjende stadnamn i Noreg

på Kartverkets 15 på topp liste er kanskje noko overraskande Sandvika. Heile 562 stader i Noreg deler namn med Bærums hovudstad.

Her er Kartverkets liste over dei vanlegaste stadnamna i Noreg:  
1. Stormyra (1809), 2. Haugen (1222), 3. Åsen (1175), 4. Storhaugen (1049), 5. Langmyra (775), 6. Moen (765), 7. Holmen (675), 8. Dalen (647) 9. Bakken (654), 10. Neset (642), 11. Lia (631), 12. Klubben (615), 13. Myra (587), 14. Storbekken (582), 15. Sandvika (562).



**STORMYR:** Senioringeniør John Kristian Stormyr. En av fire Stormyr i etaten.



FAKTA:

08

firmar vil bygge utomhusdelen på Lanner kontrollstasjon på E18 i Porsgrunn. Budene varierer fra 6,9 til 9,1 millioner kroner.



KLAR FOR RASSIKRING

Nesten 100 millioner kroner skal brukast på rassikring av fylkesveg 517 på Lovraeidet. Asgeir Loftsson frå islandske Istak representerte den danske entreprenøren E. Pihl og Søn AS på signeringsmøtet. – Vi er snart klare til å starte bygginga, sa prosjektleiar Knut Utaaker frå Statens vegvesen. (Foto: Harald Sel)



TRYGGARE I HALLINGDAL: Nokre sentrale aktørar i Trafikktryggleik Hallingdal, f.v. Turi Gjestemoen i Statens vegvesen, lensmann i Flå Geir Vidme og prosjektleiar Knut Erik Jetlund frå Regionrådet i Hallingdal.

FØRERKORT:

# Nytt førerkort

Fra 19. januar ble det ny design på førerkortet. Kortet er felles på bokmål og nynorsk.

TEKST HERIETTE ERKEN BUSTERUD

**D**et nye designet kommer i forbindelse med at EU har innført sitt tredje førerkortdirektiv. Baksiden av kortet vil fange opp at EU har innført to nye førerkortklasser. Klasse AM – moped – som til nå bare har vært en nasjonal klasse, vil fra nå gjelde for hele Europa. I tillegg er det kommet en mellomtung motorsykelklasse A2, forteller John-Erik Kristiansen



(bildet) i Statens vegvesen som har stått ansvarlig for førerkortene.

**ROSA OG SIKKERT.** EU bestemmer rammen for hvordan førerkortet skal se ut og hvilke sikkerhetslementer det skal inneholde. Fargen skal være rosa, men nyansen er det opp til hvert enkelt land å bestemme.

– Vi har satt inn en rosa strek på det nye førerkortet som er ett av flere sikkerhetslement som er vanskelig å kopiere. En annen ny ting er at det blir et lite felt på baksiden der du både kan få fram bilde og fødselsnummer når du vrir litt på kortet, forteller «designer» Kristiansen.

– Dette blir et enda sikrere førerkort enn det vi har i dag, som så vidt vi vet ikke er lett å kopiere. Vi har samarbeidet tett med Kripo i hele prosessen, både når det gjelder kvalitet og sikkerhetslementer.

**15 ÅRS LEVETID.** Alle som kjører opp etter 19. januar vil få det nye førerkortet, også de som skal utvide til nye førerkortklasser, fornye eller har mistet kortet. Det er dermed ingen som trenger å gjøre noe spesielt i forbindelse med innføring av det nye førerkortet.

– Det nye førerkortet har begrenset gyldighet. Som for pass må du heretter fornye kortet med jevne mellomrom: etter 15 år, forteller Kristiansen. Fornyelsene skjer uten prøve. Tungbilførere må som nå fornye oftere. Les mer om det nye førerkortet og hva som er nytt i direktivet på vegvesen.no

**NY SANG.** Mens en på baksiden av de tidligere førerkortene kan skimte et samisk dikt som ett av sikkerhetslementene, har nå Henrik Wergeland overtatt. Nå er det Småbarnas nasjonalsang, den som starter med «Vi er-e en nasjon vi med, vi små en alen lange»

Sist førerkortet ble endret var i 1998, da kom det i bankkortformat. I dag er det 3,1 millioner nordmenn som har førerkort. ■

## Vi har samarbeidet tett med Kripo i hele prosessen.

John-Erik Kristiansen, Statens vegvesen

FØRERKORTDIREKTIV: Fra 19. januar ble nytt førerkortet sendt slik ut, og fra samme dato innførte EU nytt førerkortdirektiv.



EVENT:

Tekst og foto Geir Brekke

## Hardangerbru-opning

Det har kome inn fem tilbud til opningstilskipinga for Hardangerbrua. Tilbydarane er Dinamo AS, Lysaker, NOR PR AS, Bergen, NRK Aktivum AS, Oslo, 6. sans AS, Oslo og Medvind Eventbyrå AS, Oslo.

Statens vegvesen vil no gå i forhandlingar med selskapa. I tillegg til pris tel innhaldet i tilbudet samt gjennomføringsplanen. Det var halde anbods-konferanse og synfaring på byggeplassen før jul 2012 (bilete).

Dette er første gongen Region vest held anbods-konkurranse om opningstilskiping på eit vegprosjekt. Det var ein liknande konkurranse då Opera-tunnelen i Oslo blei opna i 2011.







## NEI TIL DIESELFORBUD

Statens vegvesen sier nei til et ønske fra Oslo bystyre om å forby dieselmotorer på dager med høyt nitrogenoksidinnhold i Oslo-luften. En gjennomgang av konsekvensene av et forbud viser at det er for komplisert å iverksette et kjøreforbud på riksvegnettet. Vegvesenet ber i et brev til Oslo kommune om at det arbeides videre med andre tiltak for å dempe NO<sub>2</sub>-utslippet. (Foto: Håkon Aurlien)

# KAN BEDRE DIESEL-DRIVSTOFFET

Ved å fylle dette drivstoffet på dieseltanken i stedet for ordinær diesel, kan utslippet av nitrogenoksid (NO<sub>2</sub>) reduseres med 60 prosent.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**O**slomannen Marcus Rolandsen mener et bytte av drivstoff er langt bedre enn å begrense bruken av dieselmotorer i byene. – Det er helt feil å spre negativitet om dieselmotorer. Dieselmotoren er en mer energieffektiv motor enn bensinmotoren og det skal hjelpe oss i å nå nasjonale klimamål. Men dieselmotoren er ikke nødt til å gå på vanlig diesel. I byområder hvor dieselavgasene bidrar til helseskadelig luftkvalitet, kan dieselmotorer i stedet bruke et drivstoff som gir langt mindre utslipp av partikler og nitrogenoksid. Dette drivstoffet er ikke den endelige løsningen på alle miljøproblemer, men det er tilgjengelig og kan brukes i alle dieselmotorer og er et veldig godt skritt på veien mot et fremtidig nullutslippsdrivstoff, sier Marcus Rolandsen.

**SYNTEISK DIESEL.** Frem til sommeren 2011 solgte han gjennom firmaet Ecofuel drivstoffet GTL til flere kommuner og transportbedrifter i Norge. Det syntetiske dieseldrivstoffet er produsert i en kjemisk prosess der hydrokarbonkjeder i naturgassen metan klippes opp og settes sammen igjen til et flytende produkt uten at de skadelige stoffene blir med. Prosessen gjør det flere ganger dyrere som råprodukt enn ordinær diesel, men det kunne likevel konkurrere prismsig siden det er laget av naturgass som er fritatt fra mineraloljeavgift.

Det stanset da Finansdepartementet definerte flytende drivstoff fra naturgass som mineralolje med full avgift. Marcus Rolandsen har brakt avgjørelsen inn for rettsystemet

og vant frem i Oslo tingrett i april i fjor. Men dommen er anket og kommer opp for lagmannsretten i oktober i år.

**GODE ERFARINGER.** – Det er synd at GTL-drivstoffet ble stanset for erfaringene våre var ubetinget gode, sier logistikksjef Jon Stensrud ved Norske Meierier/Tines distribusjonslager i Ringeby. De prøvde syntetisk diesel på fire lastebiler i 2008 og erfaringene var så gode at de snart brukte det på hele bilparken med over en halv million kilometer kjøring hvert år.

– Det var fint å bruke et drivstoff som både ga mindre utslipp, mindre lukt og som fungerte helt utmerket selv i kulde. Vi skulle gjerne brukt det fortsatt, sier han.

Det samme sier daglig leder Tore Flygind i det kommunalt eide Asker Drift. Årlig går det med rundt 120.000 liter diesel i virksomheten. Siden kommunens biler og maskiner brukes svært mye i tettbygde strøk var et viktig fortrinn med GTL-drivstoffet at det praktisk talt ikke har partikkelutslipp til omgivelsene.

– Som konkurranseutsatt kommunal virksomhet hadde vi ingen mulighet til å ta på oss merkostnadene da avgiftsfritaket forsvant, og dermed måtte vi gå over til å bruke ordinær diesel. Men jeg skulle gjerne hatt tilbake naturgass-dieselen, sier han.

**ØNSKET UTVIKLING.** Rolandsen har full forståelse for at miljøvennlige drivstoffer ikke kan være avgiftsfrie for all fremtid.

Men han mener det var lovet en gradvis opptrapping fra 2015. Han firma leverer også ladestasjoner for elektriske biler. De selges i stort antall i Norge nettopp fordi de er avgiftsfrie ut ifra et politisk ønske om å

stimulere flere til å kjøre slike biler.

– De aller fleste bilene i Norge har en ordinær forbrenningsmotor og disse bilene skal vi leve med i mange år fremover. Jeg mener mye kan gjøres for å redusere utslippene fra disse kjøretøyene. Vi har nok skogsavfall i Norge til å forsyne en tredjedel av bilparken med tett opp mot nullutslippsdrivstoff, men det er avhengig av teknologisk utvikling og for å få til det trengs økonomiske rammevilkår som gir rom for utvikling, sier han. ■

## FAKTA

### Syntetisk diesel

Syntetisk diesel basert på naturgass gir vesentlig mindre forurensning enn ordinær diesel. Ulempen er høyere pris pga en krevende produksjonsprosess, og noe høyere totale CO<sub>2</sub>-utslipp.

Syntetisk diesel lages av naturgass i en «gas to liquid»-prosess som også har gitt navnet GTL. Produksjonen er energikrevende, bare rundt 60 prosent av energiinnholdet blir igjen, men fordelene er at drivstoffet kan brukes direkte i alle dieselmotorer.

Bruk av naturgass som bildrivstoff krever til sammenligning teknisk ombygging og spesielle lagertanker, og 20-40 prosent av gassens energi går med til komprimering eller nedkjøling av gassen før den kan fylles på bilen.



## FORURENSNING:

Tekst og foto Håkon Aurlien

### Må dempe NO<sub>2</sub>

– Vi må få ned nitrogenoksidutslippet i særlig Oslo, Bergen og Trondheim. For høyt NO<sub>2</sub>-innhold i luften gir økt dødelighet, rett og slett.

– En høy andel dieseldrevne personbiler er blitt den viktigste årsaken til overskridelsene, sier sjefsingeniør Pål Rosland i Vegdirektoratet.

For å møte EU-krav må Norge nesten halvere utslippet av nitrogenoksid (NO<sub>2</sub>) fra kjøretøyene i Oslo, Bergen og Trondheim innen 2015. Disse byene har siden starten hatt høyere NO<sub>2</sub>-innhold i lufta ved målestasjonene enn maksimalverdiene som ble fastsatt i en forurensningsforskrift i 2010.

Stavanger/Sandnes og Lillehammer ligger i et grenseland, men vil trolig komme under grenseverdiene før 2020 når nye strengere krav til utslipp fra

personbiler kommer. Men for Oslo, Trondheim og Bergen må det mer til.

– For å klare NO<sub>2</sub>-kravet må primærutslippene trolig halveres. For å få til det måtte vi teoretisk erstatte alle lette dieselmotorer med bensinmotorer, eventuelt alle dieseldrevne varebiler og lastebiler innenfor en geografisk sone.

– Et kanskje mer realistisk alternativ som vi ikke har kartlagt ennå er at et større antall dieselmotorer går over til drivstoffer med faktisk lavere NO<sub>2</sub>-utslipp, sier han.

I fjor utarbeidet han på vegne av Vegdirekto-

ratet et forslag om å lage en lovhjemmel for å eventuelt innføre lavutslippssoner i de byene, samt å motivere publikum til redusert bruk av biler med høyt lokalt utslipp.

Et lokalpolitisk vedtak om å forby dieselmotorer i Oslo førte til at samferdselsministeren sa et prinsipielt nei til generelle tiltak rettet mot dieselmotorer.

Departementet fastslår at kommunene kan innføre midlertidige forbud på enkelt dager med høyt forurensningsnivå, for eksempel par/oddetallskjøring slik Bergen gjorde i januar 2010, forbud mot kjøring alene eller forbud mot å bruke dieselmotorer.



FAKTA:

04

bud er gitt på ombygging av Lavik fergekai på E39 i Høyanger kommune i Sogn og Fjordane. Budene er fra 212 til 251 millioner kroner.



#### RUNDKJØRING FOR BOM

Bomstasjonen på Krifast på Bergsøy i Gjemnes kommune i Møre og Romsdal blir i år revet og erstattet med en rundkjøring der E39 og riksveg 70 møtes. Firmaet NRG fra Valdres får jobben til snau 30 millioner kroner. I området skal det også bygges busstasjon, p-plasser og kontrollstasjon for lastebiler. (Foto: Knut Opeide)



FREMTIDUG: – Syntetisk diesel er et veldig godt skritt på veien mot et fremtidig nullutslippsdrivstoff, sier Marcus Rolandsen



MÅ NED: Piggdekkstøv er viktig, men NO<sub>2</sub>-utslippet må ned i Oslo, Bergen og Trondheim, sier Pål Rosland

#### BIOGASS:



MILJØENGASJERT: Knut Lileng har vært primus motor for landets første biogassfabrikk i Fredrikstad.

## Satser på biogass

Nedre Glommaområdet satser tungt på biogass som drivstoff.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**F**ra sommeren av vil nesten all busstransport i Sarpsborg og Fredrikstadorområdet kjøre tilnærmet klimanøytral biogass, metangass som i motsetning til naturgass er 14 dager gammel og ikke fire millioner år.

Assisterende direktør Knut Lileng i avfallsselskapet Frevar har vært pådriver for biogassatsingen, men det er politisk vilje fra fylkespolitikere som fører til at Østfold i løpet av året vil være landets best utbygde biogassfylke.

Statens vegvesen ga i 1999 økonomisk støtte til å få i gang en fabrikk for produksjon av biogass fra kloakkavfall i Fredrikstad. Etter at fylkespolitikerne besluttet å gå for biogassbusser blir gassfabrikken bygd ut. Gasselskapet AGA sørger for distribusjon og har fått fire millioner kroner av Transnova, administrert av Statens vegvesen, til nye fyllleanlegg verd 19 millioner kroner. Når de står klare i juli skal 59 busser kunne fylle gass samtidig.

**PUMPER:** Det kommer også pumper for hurtigfylling, og det gjør at også vanlige bileiere nå får mulighet til å fylle biogass i Sarpsborg. I dag må de til en stasjon inntil Fredrikstadbrua for å fylle biogass.

– Lokaliseringen er ikke avklart, men vi har som mål at biogass skal være tilgjengelig som drivstoff ved vanlige bensinstasjoner, sier John Melby i Aga.

Selskapet har også Sandnes i Rogaland som satsingsområde for biogass.

**METAN.** – Biogass og naturgass er i prinsippet det samme, forskjellen er at naturgassen er et flere millioner år gammelt fossilt drivstoff mens biogassen er 14 dager gammel, forklarer Knut Lileng.

Gassen er snakk om nesten ren metan. Naturgass fra Nordsjøen inneholder 98 prosent metan, men den ble dannet av plante- og dyrerester for fire millioner år siden. Biogass-metanen i Fredrikstad var fra starten foredlet råtnegass etter rensing av kloakkvann fra befolkningen i Fredrikstad og Hvaler, men lages nå av råtnegass fra all slags organisk matavfall.

I Fredrikstad måtte man, som ved andre renselanlegg, samle kloakk-gassen og brenne denne i flammearn. Det skyldtes at metangass (CH<sub>4</sub>), et naturlig resultat av råtneprosesser, er en mer enn 20 ganger så sterk klimagass som karbondioksyd (CO<sub>2</sub>).

**MILLIONBUTIKK.** Knut Lileng og hans kolleger så på flammen og kom på tanken om å utnytte energien til salgbar energi. Statens vegvesen ga prosjektstøtte og Frevar bygde en fabrikk der gassen blir anriket, renses, tørket, komprimert og lagret på gassflasker. Dermed er den klar for å brukes som drivstoff.

Nå er det snakk om energi for millionbeløp. Avfallsselskapet investerer 100 millioner kroner i en ny fabrikk og vil årlig utvinne biogass fra 40 000 tonn avfall, nesten like mye som avfallsselskapet i Oslo der energien brukes til busser, renovasjonsbiler og fjernvarme.

**200 BARS TRYKK.** For å kjøre med biogass må folk flest ha en bil som kan tanke CNG eller på tysk «erdgass». Gassen blir lagret i ståltanker og under høyt trykk, over 200 bar.

Fordi gassen ikke er tilgjengelig over alt må bilen også ha en ordinær bensintank. Bilene blir dermed noe dyrere, men drivstoffprisen pr kilometer blir noe over to tredjedeler i forhold til bensin. ■





## NY VEG I VALDRES

Snart skal en ny storjobb på E16 i Valdres i Sør-Aurdal kommune ut på anbud, det vil si en 3,5 kilometer lang strekning mellom Dølveseter og Bagn (bildet). Prosjektet omfatter blant annet ny tunnel på vel 700 meter og vil trolig koste rundt 150 millioner kroner.

(Foto: Kjell Wold)

# Ferjefri E39 kan frigjøre 5000 årsverk



TEKST OG FOTO: XXXXXXXXXX

SOGNEFJORDEN: Dette bildet er hentet fra dagens ferjestrekning mellom Lavik og Opedal i Sogn og Fjordane.

## ANSATTE SVARER:

– Tror du Ferjefri E39 noen gang blir en realitet?

### ØYVIND HAALAND seksjonssjef Bergen

– «Noen gang» - det er lenge til, det! I et evighetsperspektiv er det meste mulig. Spørsmålet er ikke om, men når, den siste E39-fjorden kan krysses ferjefritt.



### HALVARD GJERDE rådgiver Stavanger

– E39 er et ambisiøst prosjekt, mange utfordringer, store kostnader, men også mange mulige gevinster. Jeg tror flere av fjordkryssningene vil være ferjefrie en gang i ikke for fjern fremtid.



### GUNN BEATE N. VANGSNES seksjonssjef Bergen

– Ja, eg trur E39 blir ein realitet ein gong. Tenkjer at det er heilt nødvendig at avstanden mellom Bergen og Stavanger blir korta ned. Viktig for næringslivet og elles for næringsutviklingen.





firmar vil bygge 1,8 kilometer gang- og sykkelveg langs Mosseveien i Oslo. Budene er fra 14,1 til 15,8 millioner kroner. Jobben skal gjøres innen september.

TUNNELGJENNOMSLAG

I januar ble siste salve fyrt av i den 2601 meter lange Valslags-tunnelen. Nå er alle tre tunneler på fv. 714 i Sør-Trøndelag ferdig sprengt. – Framdriften har vært god og det er gjort en god jobb, sier prosjektleder Svein Soknes i Statens vegvesen. Baard Inge Vikje i Kruse Smith (t.v.) fyrte av siste salve sammen med ordfører i Snillfjord kommune Geir Stølan. (Foto: Lars Erik Sira)



## Dagens trafikanter på E39 legger ned 15 000 årsverk og 20 milliarder kroner i kjøre- og tidskostnader hvert år.

TEKST KJELL WOLD FOTO HÅKON AURLIEN

**H**vis ferjene langs E39 forsvinner, kan hele 5000 årsverk bli frigjort. Dette perspektivet ble trukket fram da prosjektleder i Statens vegvesen Olav Ellevset orienterte om Ferjefri E39 på Solakonferansen 15. januar.

**FRIGJØR 5000 ÅRSVERK.** – En by som Haugesund har om lag 15.000 sysselsatte. Det betyr at så mange bruker all sin tid på å kjøre opp og ned langs E39. En investering på cirka 100 milliarder kroner vil frigjøre vel 5000 årsverk, som i mengde tilsvarer alle sysselsatte i Eigersund. Det vil også redusere størrelsen på den transportflåten som hver dag bruker denne ruta, sier Ellevset.

**STORT POTENSIALE.** Hovedrapporten om Ferjefri E39 Kristiansand-Stavanger-Bergen-Trondheim ble presentert tidlig i januar i år. Det er beregnet at ferjefri E39 hvert år kan gi reduserte vegbrukerkostnader på anslagsvis 4-6 milliarder kroner med dagens trafikk, dersom det investeres rundt 100 milliarder kroner.

**SPISSKOMPETANSE.** – E39 er et stort økonomisk system, og det å gjøre den ferjefri, vil gi mange positive ringvirkninger for samfunnet på transportområdet i tillegg til store muligheter innen teknologi, utvikling og nyskaping, sier prosjektleder Olav Ellevset. Mulighetsstudien av ulike typer fjordkryssinger viser et stort potensial for å utnytte norsk spisskompetanse innen olje- og offshore kombinert med fremtidens energiløsninger.

**PARALLELE PROSESSER.** – Studien vi-

ser at det er mulig å gjennomføre dette i løpet av 20 år, selv om det betinger forenklinger på noen områder, sier Ellevset.

Han trekker fram behovet for å kjøre parallelle prosesser med detaljert reguleringsplanlegging samtidig med entreprenørens forberedelser til bygging. Ekstern kvalitets-sikring i form av de såkalte KS2-prosessene kan trekkes fram til et tidligere stadium enn i dag basert på en grovere områderegulering-plan enn detaljert regulering. Og dermed gi grunnlag for å kontrahere en entreprenør tidligere enn i dag. Prosjektene kan gjennomføres enkeltvis som vanlig i dag, eller samlet i for eksempel fylkesvise pakker.

**ØKT PRODUKTIVITET.** Ferjefri E39-utredningen skisserer et øvre omfang på utbyggingen på 130 milliarder kroner der også

vegstrekkene mellom fjordkryssingene oppgraderes. Det vil redusere reisetiden med 8,5 timer. Et nedre omfang på 60 milliarder kroner omfatter kun fjordkryssingene. Det reduserer reisetiden med fem timer. I dag tar det om lag 20 timer mellom Kristiansand og Trondheim langs E39. De mer langsiktige virkningene er utviklingen av større felles bo- og arbeidsregioner som på lengre sikt ventes å gi store økninger i produktivitet.

**REGIONFORSTØRRINGER.** Enkelte utredninger antyder et omfang av dette til i størrelsesorden 10 milliarder kroner i året bare i regionen Bergen-Stavanger. 1,5 milliard-er kroner årlig i trekanten Molde-Ørsta/Volda-Ålesund. Flere andre områder vil også få den typen regionforstørrelser og effekter. Utredningen om ferjefri E39 startet i mars 2011 og en statusrapport ble lagt fram i januar 2013. Den inneholder fire delprosjekter, samfunn, fjordkryssing, energi og gjennomførings-strategi/kontraktstyper. ■

### En investering på cirka 100 milliarder kroner vil frigjøre vel 5000 årsverk, som i mengde tilsvarer alle sysselsatte i Eigersund.

Olav Ellevset, prosjektleder

DUELLEN:

## Ja eller nei til OPS?

Skal Norge bruke «Offentlig Privat Samarbeid» ved utbygging av nye vegger? Meningene er delte.



FOTO: KJELL WOLD

**NILS RAGNAR TVEDT** prosjektleder for den gjennomførte utbyggingen av E18 Kristiansand-Grimstad



FOTO: HÅKON AURLIEN

**TAALE STENSBYE** prosjektleder for den pågående utbyggingen av E6 langs Mjøsa

### HVEM DER?

<p><b>1</b> Synes du Norge skal bruke «Offentlig Privat Samarbeid» ved utbygging av nye vegger?</p>	<p>Ja. Ingeniørmarkedet generelt og ressursene i Statens vegvesen er begrenset. Staten bør bruke flere gjennomføringsmodeller og kontraktsformer til å løse den store satsingen på samferdsel. OPS er en av disse.</p>	<p>Nei, jeg har ikke sett dokumentasjon som tyder på at OPS gir raskere utbygging, rimeligere løsninger eller er et sesam sesam i forhold til å skaffe finansiering av større vegprosjekter.</p>
<p><b>2</b> Hva skal til for at du skulle endre oppfatning?</p>	<p>En OPS-kontrakt krever en viss størrelse på oppdraget for å sikre solide aktører. Små bevilgninger, redusert utbygging og liten/ingen vilje til å binde framtidige investeringer passer dårlig med OPS-modellen.</p>	<p>Så lenge Statens vegvesen klarer å være ledende på vegbygging bør tradisjonell organisering og ansvarsdeling være hovedregelen. Kompetanseforholdet kan endre seg og da vil det være naturlig å overføre mer av ansvaret og risikoen til private aktører.</p>
<p><b>3</b> Hvordan vil trafikantene merke om en veg blir bygd og vedlikeholdt som en OPS-veg?</p>	<p>Det skal og bør trafikantene ikke merke.</p>	<p>I prinsippet burde ikke trafikantene merke forskjell, men jeg ser ikke bort fra at bonusordningene i OPS-prosjektene betyr en bedre drift- og vedlikeholdsstandard.</p>
<p><b>4</b> Hva mener du er det viktigste argumentet som taler for OPS?</p>	<p>Det er muligheten til å få planlagt, finansiert og bygget samt drift og vedlikehold innenfor en og samme kontrakt. Risiko er tydelig plassert, bonus og trekkmekanisme stimulerer til høy driftsstandard og trafikksikkerhet. Dette sikrer kvalitet.</p>	<p>OPS bærer i seg et potensiale for overføring av gode løsninger fra andre bransjer. Blant annet ser vi at OPS-prosjektene har et sterkt fokus på gode livsløpsløsninger hvor drift- og vedlikehold er like mye vektlagt som utbyggingskostnader.</p>
<p><b>5</b> Hva mener du er det viktigste argumentet som taler mot OPS?</p>	<p>Finansiering er viktig del av konkurransen, men gir over 25 års nedbetaling store kostnader til renter og garantier. Norge bør som kapitalstat se på muligheten for å overta disse lån slik at finanskostnadene i OPS-prosjektene tilbakeføres til staten.</p>	<p>Det viktigste argumentet er for meg kostnader. OPS betyr overføring av risiko fra det offentlige til de private og det koster penger. Den tradisjonelle modellen er ikke til hinder for å få til løsninger som bidrar til at begge parter sparer penger.</p>

**SINDRE O. BLINDHEIM** seniorrådgiver Ålesund

–Realisering av ferjefritt Vestland er helt og holdent et politisk spørsmål. Verdien for samfunnet er udiskutabel, både lokalt, regionalt og nasjonalt. «Ferjefri E39: vegen til verdiskaping og vekst».



**GEIR UNDERBAKKE** rådgiver Stavanger

–Ja. Jeg tror at det er teknologisk fullt mulig, og at det nå også er politisk enighet om å sette av de ressursene som kreves for å få det til.







## NY PARSELL BU-BRIMNES

No er 2. byggjesteg på vegprosjektet rv. 13 Bu-Brimnes i Hardanger teken i bruk, ei ny dagline med rassikring over Bugjelet. Undervegs endra Statens vegvesen reguleringsplanen, med bygging av dagline i høg skjæring i stadenfor tunnelen. Resultatet er at trafikantane har fått ei ny, moderne veg med dels god utsikt mot fjord og fjell. (Foto: Geir Brekke)

2012-05-16 2:10:14 AM M 1/3

# 13 000 ELG DREPT PÅ TI ÅR



## TRAFIKANT OG KJØRETØY:

TEKST HANS CHRISTIAN ØSTREM ILLUSTRASJONSFOTO KJELL WOLD

### Etterutdanning av yrkessjåfører

**Kvaliteten på læresteder som tilbyr etterutdanning av yrkessjåfører varierer mye, viser tilsyn utført av Statens vegvesen.**

Samtidig viser tilsynene at mange av lærestedene holder god kvalitet. Fra og med 2008/2009 er det krav om at alle yrkessjåfører i EØS-området innen gitte frister må gjennomføre 35 timers etterutdanning. Den skal bidra til færre skader, mer trafiksikker kjøring, reduserte drivstoffgifter, økt kompetanse om kjøretøyenes tekniske utstyr, mer behagelig kjøring og flere fornøyde kunder.

– Det er 170 ulike læresteder for etterutdan-

ning i Norge i dag. Våre tilsyn i 2012 viser at mange læresteder holder god kvalitet i undervisningen. Dessverre har vi likevel vært nødt til å inndra 13 godkjenninger, tre steder har fått advarsler og syv steder pålegg om retting av mindre alvorlige feil, sier fagleder Rune Granum i Tilsynsseksjonen i Statens vegvesen Region øst. Region øst har landsdekkende ansvar for godkjenning og tilsyn med yrkessjåførutdanning i Norge. Granum mener at mange av undervisningsstedene er dyktige til å bruke erfarne instruktører og at det ofte er godt samsvar mellom teori og praktisk undervisning.

– Vi har oppdaget at enkelte fokuserer for

sterkt på f.eks. miljøvennlig kjøring og nytten av å holde jevn fart, men at de «glemmer» trafiksikkerheten. Vi har sett eksempler der tunge kjøretøy presser seg gjennom rundkjøringer for å holde jevn fart. Trafiksikkerhet må prioriteres først. Det gjelder å skape god balanse mellom de ulike kravene, sier Granum.

#### Hvordan velge rett utdanningssted?

– Vår erfaring er at de fleste tunge transportørene har egne bedriftsinterne kurs godt tilpasset virksomhetens utfordringer. Der hvor buss-sjåfører og lastebil-sjåfører må kjøpe eksterne kurs har vi nå utarbeidet en egen «tips-liste» som ligger på

våre nettsider på [www.vegvesen.no/Forerkort](http://www.vegvesen.no/Forerkort). Slik kan kjøperne av undervisning forberede seg på å stille de gode spørsmålene til lærestedet de vurderer å benytte før avtale inngås. Deltakerne bør stille større krav til kvalitet, mer dokumentasjon om innholdet i undervisningen, og be om opplysninger om rettigheter og plikter både for deltakerne og undervisningsstedet, sier Granum. De mest profesjonelle undervisningsstedene har god fremdrift i undervisningen, samtidig som det er satt av tid til refleksjon over egen kjøreadferd i trafikken. Hensikten med etterutdanningen er ytterligere profesjonalisering av yrkessjåførene og økt trafiksikkerhet, i følge Granum.



Firma ga tilbud på byggeplanlegging av E134 Gvammen-Århus i Telemark. Budene varierer fra 34,6 til 38,6 millioner kroner.



## FOLKEMØTE I NARVIK

Forslag til kommunedelplan med tunnel gjennom Narvik sentrum ble presentert på et folkemøte i januar. E6 i byen er den mest ulykkesbelastede delen av E6 i Nordland. Statens vegvesen vil derfor bygge tunnel for å lede mye av trafikken utenom sentrumskjernen. (Foto: Lisa Sundstrøm)

13.000 elg er drept av bil de siste ti åra. Vegen er et populært samlingssted for elg når det er kaldt og mye snø.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**D**et er ikke lett å være elg. Skogens konge får stadig mer oppdelt rike så det blir vanskelig å finne passende partner og beite. I tillegg blir det vanskelig å bevege seg når snøen laver ned eller det er kaldt. Da er det fristende å traske langs vegkanten. Det kan for eksempel komme flere hundre elg i løpet av vinteren fra Romeriksåsen og ned til E6 når det er mye snø. Og er det en annen elg eller god mat som lokker på andre sida av vegen, kan det få skjebnesvangre følger.

Hvert år er det i snitt 1300 elger som får et ublidt møte med bil. Erlend Røsten i Statens vegvesen forteller at de prøver å holde elgen på avstand, noe som ikke alltid er lett.

– Det er en høy bestand – rundt 120.000 elg trasker rundt om kring, så det er ikke lett å hindre ulykker. Men vi har prøvd å begrense antall påkjørsler ved å sette opp 5-600 kilometer viltgjerdinger langs vegen. Nå er det faktisk sammenhengende viltgjerdinger fra Svinesund til Hamar. I tillegg har vi hogd ut trær noen steder for å gi bedre sikt, særlig i Trøndelag, der problemet er størst. Vi har også hatt vinterfartsgrenser for å gjøre bilistene mer oppmerksomme på elg, sier Røsten.

Flest elg ble påkjørt i Nord-Trøndelag, Nordland og Hedmark. I tillegg til de 1300 elgene som blir påkjørt av bil hvert år, er det 650 som blir overkjørt av tog og 35.000 som må bøte med livet i jakta.

## BOMPENGER:



# KOSTER DET MER ENN DET SMAKER?

Riksrevisjonen har kommet med viktige innspill i bompengedebatten, noe som har ført til en del diskusjoner i medier og blant enkelte Stortingsrepresentanter. Det er blant annet hevdet at driftskostnadene har økt de siste ti årene, noe som ikke er tilfellet.

TEKST BEATE VIKTORIA ØRBECK FOTO KJELL WOLD

**F**ormålet med bompengebetaling er at de som bruker vegnettet skal bidra til å dekke en del av utgiftene for å bygge ny veg. 80 prosent av inntektene fra bompengebetaling går direkte til å nedbetale gjeld. Resten går til drifts- og finanskostnader.

**STORE VARIASJONER.** Ifølge prosjektleder Kari Johanne Hjeltnes i Vegdirektoratet, har driftskostnadene ligget på rundt 12 prosent i en 10-års periode, med en svak nedadtrekk fra 2009.

– Det er store variasjoner mellom de ulike selskapene. Bransjen er i konstant endring. Over en 10-års periode legges noen selskaper ned mens andre starter. Antall bilpasseringer varierer mellom selskapene. De minste med vel 110 000, de største med nær 113 millioner passeringer i året. I mange tilfeller har de store bompengeselskapene visse stordriftsfordeler. Derfor vil driftskostnadene variere noe fra år til år, sier Hjeltnes.

**ØKT BRIKKEBRUK.** Automatiske bomstasjoner gjør det enklere for trafikantene, bedrer trafikkflyten gjennom bomstasjonene og gir mer rasjonell drift av selskapene. Trafikkflyten er blitt merkbart bedre. Driftskostnadene har ikke gått tilsvarende ned. En av de viktigste årsakene er tap av inntekter og ekstraarbeid med innkreving

av penger for passering av biler uten brikke, spesielt utenlandske kjøretøy.

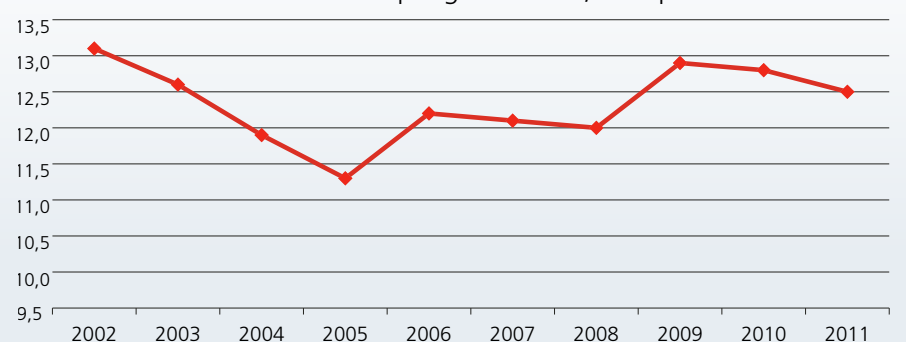
Det er fortsatt for mange biler som kjører uten brikke. Bare 1,5 millioner av cirka 3 millioner kjøretøy i Norge har installert brikke. Forslaget om å innføre obligatorisk brikke for alle kjøretøy over 3,5 tonn, som nå vurderes av Samferdselsdepartementet, er viktig for å redusere driftskostnadene.

**FÆRRE BOMSSELSKAP.** Forslaget fra Samferdselsdepartementet om færre bompengeselskaper, er sendt ut på høring. Formålet er å få samlet fagkompetansen og mer kontinuerlig og profesjonell styring av selskapene. Det vil ta noe tid før man ser resultatene av en sammenslåing. Omorganisering koster tid og penger.

For at bompengene ikke skal koste mer enn det smaker er det viktig at flere bruker brikke. Det gir mer rasjonell drift, som igjen bidrar til raskere nedbetaling av gjeld og igjen raskere nedleggelse av bomstasjoner.

**FRA RIKSREVISJONEN:** Grafen viser driftskostnadene fra 2002 til 2011 som andel av bompenginntektene vist i prosent. Tallene er hentet fra Riksrevisjonens undersøkelse av bompengesektoren, dokument 3:5 (2012-2013)

Driftskostnadenes andel av bompenginntekter, tall i prosent





## TUNNELUTREDNING

Utredningen «Moderne vegtunneler» berører ikke et så viktig tema som klimagassutslipp fra bygge- og driftsfasen. Det strider med utredningsplikten for offentlige utredninger, som sier at miljømessige konsekvenser skal vurderes. Det strider også med det øvrige arbeidet Vegdirektoratet gjør for å kartlegge kli-

makonsekvenser fra vegbygging. Vegdirektoratet har svart positivt på at det skal ses nærmere på framover. Etter hva vi forstår, er det stor uenighet i fagmiljøet om tunnelbyggingsmetodikken. Naturvernforbundet etterlyser en åpen diskusjon i fagmediene fram mot høringsfristen 15. februar.

**Holger Schlaupitz, Naturvernforbundet**

## ► KRONIKK:

**Gjennom sine trafikk og kjøretøyavdelinger (TK) har Statens vegvesen mye å hente på nye verktøy og metoder for god kommunikasjon og konflikthåndtering.**

# Konflikthåndtering ved TK



**Ole Andre Bråten**  
Spesialist i arbeids og organisasjonspsykologi, Orgsec

**S**tatens vegvesen driver en omfattende service og kontrollvirksomhet. En studie nylig gjennomført av Nasjonal overvåking av arbeidsmiljø og helse (NOA), viste at nesten 1 av 10 arbeidstakere i Norge den siste måneden har blitt utsatt for trakassering fra kunder og andre. Samtidig er vi i Eurotoppen når det gjelder voldstøvelse mot arbeidstakere. Arbeidsmiljøloven ble endret i 2006 for å demme opp for denne type utfordringer, uten at de har blitt mindre. Gjennom sine trafikk og kjøretøyavdelinger (TK) har Statens vegvesen mye å hente på nye verktøy og metoder for god kommunikasjon og konflikthåndtering. Jeg arbeider til daglig med organisasjoner som vektlegger disse områdene.

Landets trafikkstasjoner møter for det første et bredt spekter ulike kunder i skranken og god servicekommunikasjon er derfor en viktig oppgave. I møte med medarbeidere som arbeider innen TK, har jeg fått presentert hvor sentralt dette kan være. God servicekommunikasjon handler for det første om å ivareta omdømmet til Statens vegvesen. Som organisasjonens ansikt utad, har den enkelte her en viktig oppgave. Det første bud er her å være vennlig og imøtekommende. Dette kan virke selvsagt. Alle som har betjent en publikumsskranke vet imidlertid hvor krevende det kan være. I tillegg en positiv adferd som forhåpentligvis smitter over, er det avgjørende å utvise empati og lytte aktivt. En empatisk tilnærming, der man forsøker å se saken fra den andres perspektiv – kan redusere mange unødvendige misforståelser og uenigheter. Der man gjennom sin verbale og non-verbale kommunikasjon i tillegg formidler en profesjonell tilstedeværelse, står man på trygg grunn. Gjennom kommunikasjonstrening vil den enkelte medarbeider i skranken



**SERVICE:** Dette bildet er hentet fra Lillehammer trafikkstasjon. (Illustrasjonsfoto: Steinar Svensbakken)

ivareta organisasjonens omdømme på en god måte. Møtene med kundene vil også kunne bli langt mer positive. Det vil også kunne gjennomføre langt flere samtaler på kortere tid.

Det utøves for det andre en omfattende kontrollvirksomhet. Dette krever skjerpet fokus. Der man utøver autoritet, er det nemlig naturlig at man vil møte motstand. Autoritetsutøvelse kan være en naturlig del av enkelte møter i skranken, i hallen og under oppkjøring. Det er en sentral komponent under tilsyn hos verksteder, kjøreskoler og forretninger. Det er her særlig to utfordringer. For det første møter tradisjonelle autoriteter i dag mindre grad

av respekt. Det kan være en rekke årsaker til dette, som for eksempel en flattere samfunnsstruktur gjennom skolegang, utdanning og arbeidsliv. Forbrukernes rettigheter vektlegges også i dag i større grad. Dette stiller langt større krav til offentlig myndighetsutøvelse. Baksiden av dette er økt risiko for trakassering.

Dette er særlig aktuelt der vi bestemmer for andre. Her er taktisk kommunikasjon sentralt, der man formidler negativ informasjon med utgangspunkt i prinsipp vi ellers kjenner fra forhandlingssituasjoner. Strategien man her velger er avgjørende for utfallet. Det er sentralt å kunne utøve nødvendig autoritet uten at det nevnever-

dig øker konfliktnivået i situasjonen.

I tillegg til presenterte scenario er utekontroll en arbeidssituasjon der man i tillegg kan utsettes for voldelig og aggressiv adferd. Det følger av arbeidsmiljøloven § 4-3 at arbeidstaker ikke skal utsettes for trakassering og videre beskyttes mot vold og trusler. Jeg har selv som operativ politibetjent arbeidet med denne type kontrollvirksomhet og vet hvor raskt en situasjon kan endre seg. Man kan forebygge og forutsi situasjoner med voldelig og aggressiv adferd der man har kjennskap til praktisk risikovurdering. I min forskning har jeg funnet at denne type situasjoner kan utvikles hurtig der fører / passasjer er beruset, ruset, har enkelte psykiske lidelser eller et høyt stressnivå. En tidlig risikovurdering er her viktig. Man må her ha kunnskap om hvilke type påvirkning man skal se etter. Videre må man være mentalt forberedt på potensielle konfliktsituasjoner og hva man skal gjøre. Ett praktisk eksempel er en situasjon der en aggressiv fører kommer ut av bilen. Der man er mentalt og praktisk forberedt vil man effektivt mestre et bredt spekter konfliktsituasjoner.

Det stilles stadig større krav til trafikk og kjøretøyavdelingene. Det er her viktig å ligge i forkant med å tilføre kunnskapsbaserte verktøy og metoder for god kommunikasjon og konflikthåndtering. Dette er sentralt både for å ivareta Statens vegvesens omdømme og den enkeltes helse, miljø og sikkerhet. ■

**Der man utøver autoritet, er det nemlig naturlig at man vil møte motstand.**

## MINDRE FARLIG Å GÅ ENN Å KJØRE BIL

Av Mats Mikael Larsen, By- og kollektivplanleggingsseksjonen, Strategi-, veg- og transportavdelingen, Region øst.

Statens vegvesen hevder i rapporten «Null drepte og null hardt skadde» at gåing er 4 ganger så farlig som å kjøre bil per personkm. Påstanden er teoretisk sett korrekt, men samtidig teoretiserer vi oss vekk fra virkeligheten.

Grunnen er at vi bruker «risiko per personkm», som ikke er holdbart når vi sammenligner transportformer med ulik hastighet. Vi tar ikke hensyn til hvor lenge en person utsetter seg for risiko. Og tiden er en avgjørende faktor. Bakgrunnen for at vi bruker «risiko per personkm», er at vi ser på strekninger fra A til B. Men det forutsetter at fotgjengere alltid er villig til å gå like langt

som biler kjører, til tross for at det kan ta 10 ganger så lang tid. I virkeligheten vil folk velge andre transportformer på lengre reiser.

En offensiv fotgjenger kan gå én time om dagen, hvilket tilsvarer ca 5 km. Fotgjengere vil sjelden gå lengre enn dette, fordi tidskostnadene blir for høye. La oss si at en bilist også kjører én time om dagen, hvilket kan tilsvare ca 50 km. Selv om gåing har høyere risiko per personkm enn bilkjøring, så kjører bilen 10 ganger lengre enn fotgjengeren på samme tid. Dermed har bilisten høyere risiko enn fotgjengeren.

Trafikksikkerhetshåndboken til TØI viser

at bilkjøring er farligere enn gåing hvis vi tar utgangspunkt i «risiko per persontimer». Da tar vi med hvor lenge trafikanter eksponerer seg for fare, se figuren. Jeg spurte forskere i TØI hvorfor vi benytter «risiko per personkm» når det har slike svakheter. Svaret var at jeg absolutt hadde et poeng, spesielt når vi sammenligner fremkomstmidler med ulik hastighet, men at «risiko per personkm» på tross av dette har blitt en konvensjon.

«Risiko per persontimer» viser at det i realiteten ofte er et trafikksikkerhetstiltak å redusere veksten i biltrafikken til fordel for miljøeffektiv transport. Men konvensjonen

gjør at vi i stedet kan fortsette å tilrettelegge for vekst i bilbruken. Og det tilsynelatende uten å bryte med nullvisjonen. Vi bør samarbeide bedre om trafikksikkerhet og byplanlegging mellom enhetene i etaten. Statens vegvesen bør vise at gåing er miljøvennlig og gir bedre helse, men også at gåing er mer trafikksikkert enn bilkjøring. For når virkelighetens begrensninger gjør at gående nær sagt aldri vil utsette seg for like mye risiko som bilister gjør i løpet av en dag, eller et år, så er det villedende å påstå at gåing er farligere enn bilkjøring. Her gir «risiko per persontimer» oss en mer etterrettelig metode.



## EU-KONTROLL – BARE TULL?

Jeg leser Veggen og Vi med stor interesse og finner stadig mange gode artikler. Det har jeg mange ganger bestemt meg for å skrive til redaktøren. Men slike forsetter har lett for å bli glemt. Men så en gang kan det komme noe som påkaller protest – og da får sjelen ikke fred før protesten blir nedskrevet og innsendt. Sånn var det for meg da du i avisa for

november i år skrev om bilkontroll. Overskriften lød: «EU-kontroll – bare tull»

Ditt svar var entydig. Du syntes ikke at kontrollen var tull. Jeg er enig med deg, det var bare i overskriften det hadde lurt seg inn noe tull.

Kontrollen har navn etter vår avtale med EU og heter EØS-kontroll. Jeg er klar over at de fleste bilverksteder kaller

dette for EU-kontroll, bortsett fra iallfall mitt bilverksted som jeg har terrorisert til å kalle kontrollen med dens rette navn.

Og med dette fikk jeg både rettet en feil, og samtidig skrytt av Veggen og Vi. Takk skal du Vegdirektør!

Med vennlig hilsen Kai Ekanger, Oslo

## VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

### Ulykkesutviklingen innen HMS er uakseptabel

# Felles kamp mot dødsulykkene

På vegene går dødstallene nedover. Men i Statens vegvesens entreprisedrift går det dessverre motsatt vei.

**M**andag 21. januar omkom Christian Melle i forbindelse med anleggsarbeid på Dalsfjordsambandet i Sogn og Fjordane. Arbeidstilsynet gransker fortsatt saken – og jeg skal ikke spekulere på hva de kommer fram til. Det som er klart er at dumperen med Christian havnet i sjøen og utfallet ble fatalt.

På vegene går dødstallene nedover. Men i Statens vegvesens entreprisedrift går det dessverre motsatt vei. Dette er en skremmende utvikling, som er uakseptabel. Derfor setter vi nok en gang HMS på dagsorden. Vi har en økning i nesten alle typer skader. I 2012 mistet fire personer livet i forbindelse med vår drift. Dødstallene var fem i 2011 og fire i 2010. Når det gjelder personskade med mulig varig mén er det også en negativ utvikling: sju i 2012, seks i 2011 og fire i 2010. Ser man alle konsekvensklassene under ett, er skadetallene meget bekymringsfulle - med 256 skader i 2012, 251 i 2011 og 249 i 2010.

Jeg er glad for at hele byggebransjen er med på en felles dugnad for bedre HMS både innen drift av vegnettet og i anleggsvirksomheten. Vi opplever situasjonen som uakseptabel – og vil forsterke vår innsats som byggherre og oppdragsgiver. Det finnes dessverre ikke noen «quickfix», men noe av løsningen er systematisk

arbeid over tid, mer kunnskap, bedre dialog og forpliktende gjensidig samarbeid mellom alle aktører.

HMS vektlegges nå langt sterkere i våre fastsatte prosedyrer for samhandling før oppstart av kontraktsarbeidene. Underentreprenørene tas med i samhandlingsprosessen. Vi legger opp til en tettere løpende oppfølging, med inspeksjoner og prosedyrer for stans av farlig arbeid og oppfølging av de mest alvorlige hendelser (K4 og K5).

Vi har innskjerpet oppfølgingen av kontraktsbestemmelsen om at vi som byggherre kan nekte å godkjenne unde-

rentreprenør ved saklig grunn, for eksempel HMS-forhold. IK-system og HMS-resultater skal kontrolleres og vektlegges spesielt. Også kravet om at minimum 25 prosent av timeverkene i kontraktsarbeidet skal utføres av hovedentreprenøren skal følges nøyer opp.

Ved dødsulykker skal leder av den eller de berørte virksomhetene møte hos vegdirektøren for å orientere om hendelsen og hva som er gjort.

Vi i Statens vegvesen skal holde trykket oppe på HMS-arbeidet med uforminset styrke og engasjement i alle ledd. ■



Vegdirektør:  
Terje Moe Gustavsen

FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

## HMS-arbeid med uforminset styrke og engasjement i alle ledd.

### MILJØFARTSGRENSE FOR ALLE HELE VINTEREN?

NAF mener at en permanent redusert fartsgrense treffer upresist og gir for lite effekt i forhold til samfunnskostnadene. Vi begrunner det på følgende måte: Hvis asfaltsvevestøv fra privatbilene skal medføre helseproblemer, må den skape og/eller virvle opp konsentrerte støvmengder i høyder og lengder fra veien som gjør at den pustes inn av mennesker. Asfaltsvevestøv fra veitrafikken utgjør kun 2,4 % av svevestøvet (PM10) viser tall fra SSB. Av PM10 fra veitrafikken i byer utgjør salting og strøing en betydelig andel. Med 90 % piggfritt er Oslos biltrafikanter dertil best i klassen. Asfaltstøvet fra bilen utgjør med andre ord en liten andel av veistøvet og dermed også av samlet PM10 langs de aktuelle hovedårene i Oslo.

Privatbilene virvler opp støv, men ikke i mengder på høyder og avstander som gjør den i stand til å skape helsemessige problemer. Målinger av PM10 i syv cm høyde, altså rett bak bilen, gir ikke grunnlag til å påstå at de aerodynamiske bilene virvler opp konsentrert støv i ansiktshøyde hverken på fortau eller ved boliger mer enn 20 meter bort fra veien. Amerikansk forskning viser at en liten gruppe, ikke aerodynamiske kjøretøy (vogntog) står for mer eller mindre hele oppvirvlingen fra veien. Vogntog slynger støvet opp i været og opp mot 200 meter vekk fra veien. Dermed når det boliger, veier og sykkelstier i nærheten av hovedveien. Det kan man observere selv. Når et vogntog passerer pisker støvet i ansiktet og det føles som å bli truffet av en vegg. Bilene derimot flytter knapt på støvet som ikke har blitt vasket bort.

Miljøfartsgrensene er aktuelle langs tre- firefeltsveier i Oslo der folk i liten grad ferdes om vinteren. Tur- og sykkelstier er dessuten for det meste fysisk adskilt fra veien. Støv virvlet opp fra bilen vil med andre ord i liten grad nå frem til folk. NAF har i sin høringsuttalelse laget en samfunnsnytteeanalyse under premisset om at vi tar feil. Når hastigheten reduseres med 20 km/t i vinterhalvåret reduseres asfaltsvevestøvet, fra korte kjøretøy, til en samfunnsverdi på 4,6 mill. kr (11,2mill kr totalt). Trafikanter og næringsliv taper imidlertid 175 millioner kroner inklusiv reduserte ulykkeskostnader.

Med variabel miljøfartsgrense for lange kjøretøy blir svevestøvevinsten 9 mill. kr. mens tapet for trafikanter og næringsliv blir kun 6 mill. Tiltaket lønner seg for både miljøet og samfunnet og derfor anbefaler NAF dette.

Christer Tonheim, samfunnsøkonom i NAF

## SNARVEGEN OSLO – BERGEN

Aksjonsgruppa for Hardangerviddatunnelen og ordfører i Eidfjord Anved Johan Tveit, styremedlem i AS Hardangerviddatunnelen, møtte Vegdirektør Terje Mo Gustavsen og avdelingsdirektør Lars Aksnes og Lars Erik Hauer i Vegdirektoratet 7. januar. Vi presenterte ny rv.7 mellom Haugastøl (Hol kommune) og Maurseth (Eidfjord kommune), den såkalte Hardangerviddatunnelen og rv.7 Hønefoss til Granvin, med Tunsberg-tunnelen rv.13 Voss. Møtet var meget interessant og positivt.

Med rv.7 med Hardangerbrua (juni 2013), innkortinga mellom Sokna-Ørgenvika

(sommeren 2014) og en Hardangervidda-tunnel med en regularitet nær 100% som hadde vært åpen under orkanen Dagmar, vil rv.7 være den sikreste og korteste ferjefrie vegen mellom Oslo-Bergen. Rv.7 er i dag også den korteste vegen øst-vest med ferje og den mest økonomiske og kjøre.

Innsparing av 150 km ved kjøring rv.7 Hardangervidda tur-retur Oslo – Bergen vil gi en betydelig innsparing for næringslivet, ikke minst kjøre- og hviletiden i forhold til stamvegen E 16 over Filefjell. I regional plan for Hardangervidda 2011-2025 vedtatt av Buskerud, Telemark og Hordaland Fylkeskommune

des. 2011, er Hardangerviddatunnelen tatt inn som nytt prosjekt sammen med miljøtunneler på vidda. "Begge løsninger vil sikre villreinstrekk til alle årstider og forbedre sikkerheten og framkommeligheten til trafikantene. Valg av løsninger og realisering bør skje snarest mulig." Sitat slutt.

Ifølge dyreposisjonering.no står det nå flere tusen reinsdyr syd for rv.7 nord for Numedalslågen, det står også reinsdyr fra nordfjella på nordsiden av rv.7. Tenk når de en dag kan ta de gamle trekkrutene tilbake over rv.7 og vi får en utveksling av rein fra nord- og sydvidda. Vårt inntrykk etter møtet er at to av de viktigste faktorene for å bygge Hardanger-

viddatunnelen er verneområdene og bevaring av den europeiske villreinen med de verdier den representerer. Med Hardangerviddatunnelen vil alle dagens kjente problemer med vinterbrøyting av rv.7 være løst.

Rv.7 Hardangervidda blei i 2012 oppretta som Nasjonal Turistveg mellom Eidfjord i Hardanger og Haugastøl. Med de investeringer som nå blir gjort på rv.7 vil kostnaden med Hardangerviddatunnelen være gunstig i forhold til de andre vegprosjekt øst-vest som ønsker den samme regulariteten og avstand mellom Oslo-Bergen. Trafikken er som vann, den tar den letteste vegen.

Ivar Arne Lid for Aksjonsgruppa for Hardangerviddatunnelen



# Bygger tunnel døgnet rundt

De vet knapt forskjell på dag og natt, anleggsarbeiderne som nå sprenger ut lange jernbane- og vegtunneler langs Mjøsa i Hedmark. Tunneldrivingen pågår nesten kontinuerlig, etter ni måneder er de nå halvveis.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN







«**D**et går fint å jobbe slik vi gjør, men med årene blir det mer krevende å komme gjennom den dagen da vi snur fra ettermiddagstil morgenskiift, sier formann Urban Sundquist med et smil.

Svensken leder et av mange arbeidslag, 16 mann av de 165 som er engasjert i tunnelbyggingen bare i regi av Veidekke Entreprenør AS. Alle arbeider 12 intense dager i strekk, og har deretter ni dager fri. Så er det på igjen for å sprengne ut litt over fem meter tunnel pr skift. Arbeidsdagen er ti timer lang, to skift legger beslag på maskinene 20 av døgnetts 24 timer. De siste fire timene mellom kl 2 og 6 på natten foregår maskinvedlikehold eller lagene jobber overtid.

**STØYHENSYN.** Det er støy og rystelser som setter begrensninger på anleggsvirksomheten og de fire nattetimene skal være uten store sprengninger. Inne i fjellet kan de ellers i stor grad jobbe på uten å forstyrre naboene i det et særegne Mjøslandskapet. Ute er det stilt strengere krav, derfor er det bare tunnelbyggerne som arbeider tilnærmet kontinuerlig av de rundt 1000 mann jobber nå på Norges største anleggsprosjekt, ny E6 og jernbane langs Mjøsa.

Ved påsketider satte de i gang, tre entreprenørselskaper på hver sin drøye mil av veg- og jernbaneutbyggingen. Til høsten skal tunnelene være ferdigsprenget, så starter utrustningen. Vegtunnelene skal få betonghimling og teknisk utstyr og skal tas i bruk høsten 2014. Jernbaneverket trenger et år til før togene flyttes inn i jernbanetunnelene. De er fullprofilstøpt, en langt dyrere, men også langt mer varig løsning.

**GJENTAKELSE.** Tunnelsprengning er å gjøre det samme hele tiden. Eivind Stendal fra Tynset sitter i førerhuset på en enorm borerigg som borer sprengningshull inn i fjellet i et helt spesielt mønster. Etter tre og en halv time er alle hullene ferdig, og så bruker arbeidslaget to timer på å fylle hullene med sprengstoff og detonatorer. Alle mann må ut under selve sprengningen, deretter bruker de to og en halv time på å kjøre ut steinmassene og rundt halvannen time på pigging og sikring av fjellet. En ingeniørgeolog sjekker så fjellet før det sprøytes med et lag med betong. Og så er det bare å flytte boreriggen fem meter frem og starte boring påny.

Det blir enorme steinhauger når en stor jernbanetunnel og to vegtunneler sprenget ut i fjellet langs Mjøsa i Hedmark. Anleggsleder Christian Mikkelsen beregner raskt; til sammen er det snakk om en million kubikkmeter steinmasse fra jernbanetunnelen, tre kvart million kubikkmeter fra vegtunnelene. Noe brukes til en fylling for jernbanen ut i Mjøsa, noe til fyllinger. Noe blir lagt i deponi for fremtidig bruk andre steder.

Mens det bygges nytt langs Mjøsa går trafikken som normalt både på E6 og på jernbanen. De vegfarende har mye å se på når de reiser gjennom et intenst anleggsområde. Slik er det når rundt 15 millioner kroner blir til ny veg og jernbane hver dag. Og om et par år kan de igjen nyte landskapet og en praktfull utsikt mot Mjøsa. ■









7



6



5

- 1 BORING:** Eivind Stendal styrer boringen via dataskjerm og joystick fra førerhuset på en enorm boremaskin.
- 2 LADING:** Detonatorer og flytende sprengstoff fylles inn i borhullene.
- 3 MIDDAG:** Oscar Cederløf og Ulf Berjling er klar for middag. Linda Edland jobber skift i kantina, her er det mat å få fra 05-22 hver eneste dag.
- 4 SIKKERHET:** Prosjektingeniør Jens Kallestrup holder øyne på detaljene. Det er viktig for helse, miljø og sikkerhet i tunnelen.
- 5 PROBLEMLØSING:** Anleggsleder Christian Mikkelsen og elektriker Svein Arne Haugen blir enige om en teknisk løsning.
- 6 VEDLIKEHOLD:** Matej Brasic fra Slovenia vedlikeholder tungt tunnelutstyr.
- 7 VAKTSKIFTE:** Formann Urban Sundquist orienterer kollega Rolf Sandseter (bak) og bas John Lian om hva som er gjort i tunnelene de siste ti timene.





Nå ser vi antakelig effekten av mange års målrettet holdningsarbeid.

Bjørg-Anita Joki, Statens vegvesen



# TAKKER TRAFIKANTENE FOR **NULL DREPT**

Finnmark går inn i historien med ingen drepte i trafikken i 2012. Med det er Finnmark første fylke i landet uten trafikkdrepte siden den samlede årsstatistikken kom i 1939.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN PORTRETTFOTO ANNE SOFIE NIELSEN

«**D**et er all grunn til å takke trafikantene for deres valg i trafikken, sier Bjørg-Anita Joki som leder Finnmark vegavdeling i Statens vegvesen. Det vi ser nå har ingen enkeltårsak og skyldes nok en samlet innsats fra mange over lang tid. Men trafikanten er en viktig faktor for at vi har oppnådd et så godt resultat. Statens vegvesen og andre kan tilrettelegge for gode valg, men det er den enkelte trafikant som velger god eller dårlig atferd ute på vegene. Nå ser vi antakelig effekten av mange års målrettet holdningsarbeid, sier Bjørg-Anita Joki. Avdelingsdirektøren er glad for at 2012 viser et brudd.

– Finnmark har inntil i fjor ikke tatt del i den betydelige nedgangen i ulykkestallene vi har sett i hele landet, påpeker hun.

**NULLVISJON.** I de to andre nord-norske fylkene mistet 19 mennesker livet i trafikken i 2012, også det færre enn foregående år. Samlet ble 14 færre mennesker drept i trafikken i Nord-Norge i 2012 enn i 2011.

– Nullvisjonen er grunnlaget for vårt arbeid og resultatene i 2012 gir inspirasjon til videre innsats i trafikksikkerhetsarbeidet, sa regionvegsjef Torbjørn Naimak da de foreløpige tallene ble presentert ved nyttår.

Nullvisjonen dreier seg om en langsiktig visjon om at ingen skal bli drept eller varig skadd i vegtrafikken. Hvert av de siste 10 årene er mellom 18 og 27 mennesker omkommet eller blitt sittende igjen med varige alvorlige skader etter trafikkulykker i Finnmark. Så kom 2012 med ingen omkomne og fem mennesker som er blitt så alvorlig skadd at de trolig må leve med varige skader livet ut.

Bjørg-Anita Joki ser frem til den detaljerte granskning som skal skje så snart ulykkestallene er endelige. Tallet på null

drepte blir ikke endelig stadfestet før ut i februar, antallet varig skadde enda senere. Det skyldes at tallet på trafikkdrepte også tar med trafikkskader som fører til dødsfall innen en måned etter en trafikkulykke.

**UTFORKJØRING.** Men i Finnmark har trafikksikkerhetsmiljøet allerede startet granskningen.

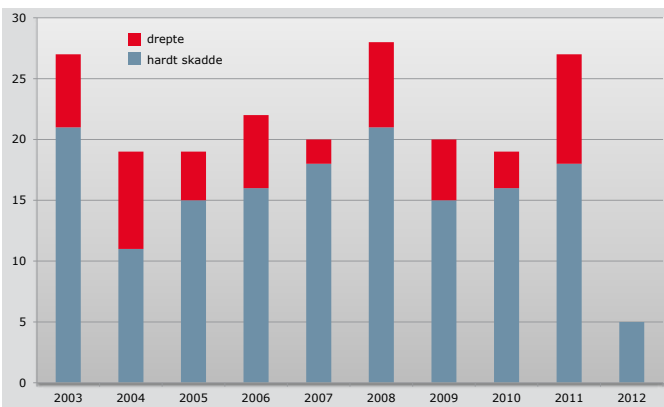
– Det ser ikke ut til at nedgangen er knyttet til en spesiell ulykkestype eller aldersgruppe. Foreløpig ser det ut til at ulykkesammensetningen er som i tidligere år, men at vi har lavere tall, sier hun.

– Sammenlignet med landet er vi for øvrig er vi spesielle ved at rundt halvparten av de alvorlige ulykkene er uforkjøringsulykker. I landet som helhet er den andelen på drøyt en tredjedel, forteller hun. Den nærliggende forklaringen er at Finnmark har lange avstander med relativt lav trafikk. Halvparten av de trafikkskadde er bilførere, en tredjedel





**BRUDD:** Finnmarkvegene, her E6 over Sennalandet, hadde ingen drepte i 2012 men også svært få ble varig skadd.



bilpassasjerer. Ungdomsulykkene dominerer, over 70 prosent av de tilskadekomne fra 2008-2011 var 18 og 19 år gamle.

**FORSKJELLER.** Og så er det stor forskjell fra kommune til kommune. Kvalsund kommune utmerker seg i negativ forstand med ti ganger så mange skadde pr innbygger som de seks kommunene med lavest ulykkesrisiko, Måsøk, Gamvik, Vardø, Alta, Nordkapp og Berlevåg.

– Sett over de siste ti årene har noen kommuner hatt en god utvikling, for eksempel Alta, mens andre har hatt en negativ utvikling, blant annet Kirkenes. Det kan godt hende at vi i Alta ser resultater av mange års holdningsarbeid som startet med å se på en problematisk mopedkultur. Vi må nok gå inn med selektive virkemidler ut ifra den situasjon som er i hver kommune. Like viktig er at vi klarer å samarbeide godt, at det er mange som jobber sammen med trafikksikkerhet der folk bor, sier Bjørg-Anita Joki. ■



**ULYKKER:** En alvorlig ulykke uten alvorlig personskade gir nyttig kunnskap om sikrere vegger.

## 20 FÆRRE DREPTE

148 mennesker mistet livet på norske vegger i 2012. Dette er 20 færre enn i 2011 og det laveste tallet siden 1950.

**Tekst** Kjell Bjørn Vinje og Håkon Aurlien **Foto** Håkon Aurlien

**F**or første gang i moderne tid er Norge best på trafikksikkerhet i Norden, målt etter dødsrisiko. Med 148 omkomne i trafikken fordelt på 5,02 millioner innbyggere kommer Norge for 2012 ut med en dødsrisiko på 2,95 pr 100 000 innbyggere.

Sverige hadde 296 drepte på 9,51 millioner innbyggere og kommer ut med forholdstallet 3,11. Danmark hadde 175 drepte og med 5,85 mill innbyggere blir forholdstallet 3,13. Finland hadde 254 drepte og med 5,41 millioner innbyggere gir det forholdstall 4,69.

Island mistet ni av 320 120 innbyggere i 2012 men tallet er for lite for statistisk sammenligning. I 2011 mistet landet 12 innbyggere i trafikkuulykker.

**BRA I NORDEN.** –Det er gledelig at Norge et kommet under tallet 3, det er en viktig milepæl. Men for alle som driver med trafikksikkerhetsarbeid det er hyggelig å se at alle de nordiske land har hatt en bedring fra 2011 til 2012. Dette sier Finn Harald Amundsen, i Vegdirektørens styringsstab.

Trafikkulykkesstatistikken er ikke endelig, de offisielle ulykkestallene fra Statistisk sentralbyrå kommer i mai, og slik er det også i de øvrige nordiske landene. Tallene over så vel drepte som skadde justeres opp på grunn av sent rapporterte ulykker eller ned etter ulykker som viser seg å være selvsvalgte eller skyldes sykdom. Siden nyttår er det foreløpige tallet for trafikkdrepte i Norge gått ned fra 154 til 148.

**RETT VEI.** – Ulykkestallene for Norge viser at vi er på rett vei, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen. Han understreker at 148 er for mange, langt mer enn tall og statistikk.

– Bak hver eneste ulykke er det en tragedie som rammer familie, kolleger, venner og lokalsamfunn, sier han.

Men det er tallene som gir grunnlag for grundig ulykkesanalyse og foreløpige prioriteringer.

– Kampen mot trafikkdøden bekjempes først og fremst med kunnskap. Vi rykker ut og analyserer alle dødsulykkene. Denne kunnskapen – om hva, hvem og hvorfor – legger et viktig grunnlag for arbeidet

videre. Vi må sette inn de tiltakene vi vet fungerer på de stedene hvor de gir dokumentert størst nytte. Det vil fortsatt bli jobbet systematisk på alle fronter, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

**NULLVISJON.** Fortsatt er det slik at møteulykker og utforkjøringsulykker dominerer ulykkesbildet.

– Å bygge nye trafikksikre vegger, midtrekkverk, siderekker og mer oversiktlig sideterreng, forsterka vegoppmerking og reduserte fartsgrenser, blir viktige virkemidler framover, sier Gustavsen.

Mens det er klart færre unge som har omkommet i 2012, er vegdirektøren svært bekymret over flere drepte fotgjengere.

– Risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken er historisk lav, men vi skal videre. Vi vil fortsette å gjøre det vi vet gir resultater og strekke oss mot nye og ambisiøse mål, sier Gustavsen. Han mener at tallene viser at nullvisjonen har effekt. Nedgangen er klart størst på de alvorligste ulykkene som gir død og varig skadde. ■

### FAKTA

Drepte pr 100 000 innbyggere. (2012-tall for Norden, 2011 tall forøvrig)

Norge	2,95
Sverige	2,11
Danmark	2,13
Finland	4,69
Storbritannia	3,39
Nederland	3,97
Tyskland	4,90
Italia	6,36
Frankrike	6,28
Sveits	4,06
Spania	4,46
Estland	4,46
Polen	10,96
USA	11,30



# KJØRER IKKE UTEN BELTE

I ti år har Statens vegvesen samarbeidet med fotballmiljøet i Nord Norge om sikkerhetstenking. I Alta Idrettsforening reiser ikke en fotballspiller på kamp uten å være sikret med bilbelte.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**D**et gjelder både i bil og i buss. Helst kjører de buss til bortekamper, på avstander som raskt kan dreie seg om 30-40 mil hver vei. Bilbeltet skal være på.  
– Spillerne har fått klar beskjed. Ser vi at de ikke bruker bilbelte på vei til en kamp, da må de ta med foreldrene på neste tur, smiler Tron Møller Natland.

**MOTIVERE.** – Nei da, dette er ikke straff for slik jobber vi ikke. Men det er en måte å motivere på og det på en måte som spillerne forstår, sier markedsjefen for Finnmarks største idrettslag.

Alta IF er opptatt av at spillerne både skal se seg selv og bli sett på som rollemodeller. Alle lagene spiller med teksten «Bry dæ i trafikken» på fotballdrakta. Fotballforbundet har

gitt spesiell tillatelse til å ha et allmenntilgjengelig budskap på ryggen. I de yngre klassene viser budskapet en klar retning.

**ROLLEMODELLER.** – I all spillerutvikling er vi opptatt av å utvikle mennesket, ikke bare fotballspilleren. Vi vil at spillerne våre skal være gode rollemodeller for andre. Ved å ta ansvar for seg selv tar de også ansvar for klubben, sier Natland.

Selv kom han til Alta for to år siden. Romsdalingen ble raskt begeistret for den kulturen som allerede var satt og hvor trafikksikker atferd er en grunnpilar.

– Det viktige er at vi har en god kultur sammen, sier at vi skal opptre som forbilder og også gjør dette i praksis hver gang vi skal reise av sted for å møte et annet lag. Vi reiser mye og langt og da snakker vi mye om sikkerhet i trafikken.

– Vi bevisstgjør sjåførene på at de ikke skal begynne å kjøre før alle er sikret, men jobber også med de enkelte

spillerne. Vi har valgt å ta en lederrolle i toppfotballen i Finnmark, det vil vi også vise i den måten vi reiser til møter med andre lag, sier Tron Møller Natland.

**LAVANGSDALEN.** For to år siden fikk klubben en alvorlig påminning da bussen de brukte til en fotballkamp i Tromsø kolliderte i Lavangsdalen fire mil fra Tromsø.

43 personer var på veg til en turnering da en personbil kom ut av kontroll og frontkolliderte med bussen. Bilføreren og en passasjer omkom i sammenstøtet. Bussen fortsatte i en skrens, passerte to andre personbiler og traff så en minibuss der tre mennesker omkom og fire ble alvorlig skadet.

Alle de 43 i bussen fikk en dramatisk følelsesmessig påkjenning. Noen fikk også lette og moderate skader. Hardest gikk det ut over de som ikke brukte bilbelte.

– Nå bruker alle bilbelte. Og på lange turer bruker vi for-







**FORBILDE:** Vegvesenets Ingunn Foslund og Alta Ifs Tron Møller Natland viser frem sikkerhetsbudskapet på draktene. Forbildeeffekten er viktig i Alta IF.

trinnsvis buss. Vi kjøper busstjenester for en halv million kroner i året. Når vi velger busselskap tar vi hensyn til både teknisk stand og hvordan sjåføren opptrer i trafikken, sier Tron Møller Natland.

**10 MILLIONER KILOMETER.** Bakgrunn for Vegvesenets samarbeid med de nordnorske fotballkretsene er at fotballen står for veldig mye transport, for noen år siden beregnet til 10 millioner kilometer kjøring i året. Og det er uten publikumstransporten.

Den viktigste målsettingen for Vegvesenet var å få en reduksjon i antall drepte og hardt skadde i den nordnorske vegtrafikken. En evaluering fra 2006 viste god effekt, deretter ble det lagt vekt på konkretisering og målbarhet av tiltak. I 2009 laget de fire fotballkretsene en reisepolicy, det holdes årlige trafiksikkerhetskurs for nøkkelpersonell i klubbene og trafiksikkerhetsbudskap er en viktig del av større fotballturneringer. Vegvesenet deltar på 16 fotballturneringer hvert år i Nord-Norge, stiller med Bråstopp og Veltepetter og snakker på høytaler. Alle får beskjed om å «bry dæ i trafikken». ■



**ALLTID PÅ:** Kristoffer Aune Olsen (nærmest) og Endre Ek Mannsverk, begge 15, bruker alltid bilbelte til og fra fotballen. Vegvesenets Ingunn Foslund og Alta Ifs Tron Møller Natland samarbeider om sikkerhetskultur og er opptatt av at den er reell.



**TRAFIKKULTUR:** Trafiksikkerhetskoordinator Kristian Øvernes er opptatt av dialog og refleksjon i utvikling av en mer trafiksikker trafikkultur i Finnmark.

## – Vi må møte folk der de er

– Det er viktig at vi møter folk der de er. Og folk er mange steder og i mange kulturer. Der må vi være, som samtalepartnere og for å påvirke holdninger til trafiksikre valg, sier Kristian Øvernes, trafiksikkerhetskoordinator i Finnmark.

TEKST HÅKON AURLIEN ARKIVFOTO GISELLE JENSEN

**I** ti år har Statens vegvesen vært med på Altaturneringen i august, en fotballturnering som samler svært mange unge og deres foreldre til intense dager med fotballspill og kulturutvikling. Dette har vist seg å gi gode resultater, og samarbeidet forutsetter.

**RISIKOKJØRING.** Men Alta hadde også ungdomsmiljøer preget av ganske så hard motorkjøring. Som prosjektleder ved Høgskolen i Finnmark, studerte Øvernes dødsulykkene med snøscooter fra 2002 til 2005 og fant ut at risikoen var veldig mye høyere på scooter enn i bil.

Et samarbeid ble innledet mellom etater, organisasjoner og brukerne. For tre år siden presenterte Vegvesenet et sikkerhetshefte for snøscooterbruk med gode råd. Det skal gi refleksjon. Til våren kommer et sikkerhetshefte for ATV-kjøretøyer.

**MØTER.** Senere kom kampanjen «Den trygge mopedfører» med tankevekkende plakater om savn, bekymring og konsekvens. Ungdom og foresatte ble samlet til temamøter.

– Vårt mål var at trafiksikkerhet ble et tema rundt middagsbordet, sier Kristian Øvernes.

– Vi får fortsatt meldinger om at det kjøres fort og hardt enkelte steder, jobben er ikke gjort, påpeker han.

**NYE OMRÅDER.** Statens vegvesen er stadig på utkikk etter nye risiko-målgrupper og satser spesielt der unge møtes.

Et samarbeid er innledet med Forsvaret på Porsangermoen. De har mange 18-19-åringere som både kjører egne biler over store avstander og som kjører store kjøretøy for Forsvaret. Garnisonen er veldig positiv til et samarbeid.

I Vadsø er hele 11 prosent av byens innbyggere flyktninger eller asylsøkere og en langt større andel har utenlandsk opprinnelse. Kommunen har gjort en veldig god jobb med å integrere de nye innbyggerne, mange av dem unge, og har bedt om et samarbeid med Statens vegvesen om sikkerhetsopplæring.

**ATFERD.** Det kalles populært «Trafikkatferd på norsk» og dreier seg om å bevisstgjøre om forhold som er viktige i en landsdel med lang natt vinterstid og lang dag sommerstid.

Alle kan forstå det «karamellsjokket» flyktningene opplevde som kom direkte til Vadsø fra en flyktningeleir i Afrika. De hadde mye å forholde seg til. Vegvesenets folk snakket med dem om enkle ting som var viktig for dem i trafikken, om å være synlige og å bruke refleks.

– Det handler om å engasjere folk i trafiksikkerhetsarbeid heller enn at de skal være mottakere av våre budskap, poengterer Kristian Øvernes. ■



Jeg vil at mine folk skal bruke mer tid på bilbeltekontroll, og da må de bruke mindre tid inne på trafikkstasjonene

# Bilbeltemammaen

I 2000 mistet Ingunn Foslund eldstesønnen i en trafikkulykke. Nå jobber hun for at færrest mulig skal bli drept eller skadd i Finnmark-trafikken. Vegvesenets trafikant- og kjøretøyleder i Finnmark tror på langsiktig holdningsarbeid, og på at flere bruker bilbelte.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**E**tter ulykken lovet jeg at jeg ikke skulle bli en overbeskyttende mamma for de andre barna, og det har jeg holdt. Det som skjer det skjer, barna mine er ikke mer utsatt enn andre selv om broren deres døde og derfor skal jeg ikke mase mer på dem enn på andre, sier hun.

**01 Pådriveren** Men hun maser gjerne på alle som bor i Finnmark. Litt færre enn ellers i landet bruker nemlig bilbelte. Hun gleder seg over at ingen ble drept på Finnmarkvegene i 2012. Også antallet alvorlig skadde gikk ned. Nå er det om å gjøre å holde tallene lave.

-Bilbeltet er en billig forsikring som virker, og det skal vi fortelle. Jeg vil at mine folk skal bruke mer tid på bilbeltekontroll, og da må de bruke mindre tid inne på trafikkstasjonene. De kan jobben sin, min oppgave er å støtte dem til å få gjort jobben mer effektivt slik at vi kan være mer ute og få enda tryggere trafikk i Finnmark, sier hun.

**02 Forandrer** Ingunn Foslund er veldig klar over at forandring tar tid. Da hun begynte i Vegvesenet i 1998 var det i forkant av en tung omstillingsprosess frem mot dagens regionorganisering.

-En utfordring i den prosessen var at Vegvesenet hadde vært gjennom flere omstillinger før, den siste i 1995, uten at folk faktisk hadde omstilt seg. Det var fortsatt alt for mye «vi» og «dem», alt for lite «oss» og felles oppfatning av at vi faktisk var til for brukerne våre, sier hun.

Hun er tydelig i lederstil, opptatt av empati og forståelse, men slår også fast at det ikke er et mål å være populær.

**03 Tilretteleggeren** -Jeg er en tilrettelegger for mine ansatte, de kan faget mens jeg skal få frem systemer og ressurser som gir dem mulighet til å gjøre en best mulig jobb, sier hun. -Jobben nå er å skape en felles kultur for alle i Finnmark. Jeg er heldig å ha dyktige folk med lang erfaring. Det er jeg veldig glad for. Vi skal få til jobben. Og vi har faktisk lyktes på trafikksikkerhetsområdet. Alle mine ansatte tar ansvar, sier de vil være ute på

veg eller delta på de arrangementer der vi stiller. Det er veldig bra, sier hun.

**04 Vegvesenet** I barndommen lærte hun mye om etatskultur. Hun er nemlig fjerde generasjon Foslund i Statens vegvesen. Oldefaren Karl Foslund ble i 1893 ansatt som den første vegoppsynsmannen i Finnmark. Bestefaren Simon Foslund var brøytesjåfør og faren Karl Sabba Foslund ledet maskinavdelingen.

Biltilsynet var en etat i etaten den gang og kulturen der møtte hun første gang 18 år gammel. Han som kontrollerte bilen hennes gjorde det klart at antall anmerkninger ville avhenge av hvor enige de var om kvinnens rolle kontra mannens. Slikt satte spor. Om slik opptreden ikke går i dag, preger den fortsatt etatens omdømme.

**05 Finnmarkingen** Ingunn er født i Stavanger, men kom til Vadsø et år gammel. Det første minnet overhode, også det sterkt, er av at bestemoren vasket henne i iskaldt elvevann som kur mot eksem.

-Det hjalp ikke, det var lokal skikk basert på overtro, men det var godt ment, sier hun i dag.

Empati og omtanke er viktig for henne. Da hun opplevde den store tragedien høsten 2000, var det godt å oppleve ærlige og oppriktige reaksjoner på hjemstedet.

-Det er veldig godt når folk kommer bort, legger en arm på skulderen din og sier «Jeg tenker på deg». Ikke mer enn det. Det er veldig mange som opplever triste ting, mange har merkedager. Noen har behov for å fortelle sine ting. Men når en står der og alt er mørkt, da er det beste du kan gjøre å vise at du bryr deg. Gjør det, oppfordrer hun.

**06 Moren** Hennes mørkeste dag var da sønnen Kurt Inge døde 16. september 2000. Han hadde fått bilsertifikat to måneder før, og skulle kjøre en bil fra Tromsø til Vadsø.

-Det var første langtur, han gledet seg masse, forteller hun.

De hadde telefonkontakt underveis, lørdag kl 18.30 ble siste gang. Han var i Kautokeino, skulle kjøre via Finland og inn i Norge igjen. De skulle snakke sammen igjen om et par timer.

Men hun fikk ikke kontakt, ringte i ett ut-

over kvelden og tok så kontakt med nødettene. Hun og mannen dro ut på leting. Etter mange timer fikk de en telefon fra Finland. Han var funnet død, var kastet ut av bilen under en utforkjøring. De måtte komme og identifisere han.

**07 Tydeliggjører** De hadde mange timer i bilen. På sykehuset fant de han alvorlig forslått, de fikk vite at han skulle obduseres før de fikk ham hjem. Det var hardt, men for familien var det en trøst å få vite at en pulsåre var revet av, og at han ikke hadde hatt det vondt. Da han kom hjem fra Finland var han stelt pent. Familien valgte å ta avskjed med åpen kiste, kirken var full av venner, og alle som ville fikk se ham.

Like etter leide Ingunn to busser for å ta guttens venner med til ulykkesstedet.

-Det var mange rykter som gikk, det var viktig å se selv. Alle som ble med var veldig glade for at de hadde fått være der, sier hun i dag.

Ulykkesetterforskerne kunne fortelle om helt normal kjøring inntil det gikk galt i en sving. Dette var ikke en typisk ungdomsulykke preget av fart og uvøren kjøring.

**08 Undrer** -Jeg var så forbannet for at han ikke hadde brukt bilbelte. Det brukte han jo alltid, han var en forsiktig gutt, og jeg kunne ikke skjønne hvorfor han ikke hadde hatt det på, sier moren.

Hun vet heller ikke om det hadde kunnet endre utfallet. Bilen tok nemlig fyr i rundkastet og brant opp.

-Men alle vet jo at bilbelte bedrer sjansene. Hvorfor brukte han det ikke? Han hadde vært innom tollstasjonen rett før, var kanskje opprømt etter å ha snakket med dem der. Kanskje hadde det stått en elg i vegen. Det får vi aldri vite. Det vi vet at han var urutinert. Det vi tror er at han hadde hatt maksimal uflaks.

-Hva gjør en slik opplevelse med et menneske?

-Den gjør deg ydmyk. Livet er skjært, jeg måtte innse at jeg ikke hadde full kontroll over livet mitt. Plutselig kan det skje noe som snur livet opp ned.

-Jeg får ikke noe svar når jeg er på graven hans på bursdagen og andre merkedager. Han er borte. Vi andre skal leve i fremtiden uten han. Slik er det bare. Da må vi ta vare på hverandre hver dag. ■

## FAKTA

**Ingunn Foslund** ble født i Stavanger i 1960, men har bodd i Vadsø siden hun var ett år gammel.

Hun har fått tre barn, eldstesønnen døde 18 år gammel, den andre er 27 og datteren er seks år. Hun har kjæreste og to bonusbarn. Ingunn er utdannet førskolelærer, studerte senere coaching og jobbet med omstillinger innen HVPU og barnevernet før hun begynte som personalleder i Statens vegvesen Finnmark i 1998.

I 2005 ble hun spurt om å delta i omstilling til det vi i dag kaller NAV i Vadsø og ble etter hvert nestleder i NAV Finnmark. Fem år senere kom hun tilbake for å lede en nyomdannet trafikant/kjøretøyseksjon med 25 ansatte fordelt på fem arbeidssteder opp til 90 mil fra hverandre.

## Ingunn i trafikken

**Hva slags bil har du?**  
Toyota Auris hybrid

**Hva slags musikk liker du best?**  
I bilen er radioen innstilt på NRK P1

**Hva slags transportform liker du?**  
Det er utvilsomt å kjøre bil. Men vi bruker mye fly i Finnmark.

**Liker du best å kjøre selv eller å sitte på?**  
Å kjøre selv, helt klart.

**Har du blitt stoppet i fartskontroll?**  
Ja, i Spania.

**Har du noen favorittvegkro?**  
Nei, men Essostasjonene i Finnmark har utrolig gode rosinboller. Aller best er de i Lakselv for der er de penslet før steking.







# «I praksis har vegene gått til i utkantstrøkene, mens regningen har gått til skattebetalerne i sentrale strøk»

– Valgordningen, politikerne og Finansdepartementet har begrenset og hindret norsk stamvegsatsing.

TEKST KJELL WOLD FOTO KNUT OPEIDE OG HENRIETTE E. BUSTERUD (PORTRETT)

**D**et mener forsker og samferdselshistoriker Knut Boge. Han jobber i dag som studieleder og førsteamanuensis ved Høgskolen i Oslo og Akershus (HiOA).

**HISTORISK PERSPEKTIV.** I Årbok for Norsk Vegmuseum 2012 har Boge skrevet kapittelet «Stamvegpolitikk i Norge, Sverige og Danmark etter 2. verdenskrig». Der setter han stamvegutbyggingen i henholdsvis Sverige, Danmark og Norge inn i et historisk, politisk perspektiv.

- Den norske valgordningen med overrepresentasjon av utkantstrøk
  - Rikspolitikere som ikke vil prioritere veginvesteringer i områder med mange innbyggere og stor trafikk (konfliktlinjen mellom sentrum og periferi)
  - Et Finansdepartement som er svært skeptisk til investeringer i samferdselsinfrastrukturer
- Dette er hovedårsakene til at Norge ikke har bygd ut et moderne stamvegnett mellom de største byene som våre naboland og ellers i Europa, sier Boge.

**Norge har i dag svært gode veger i områder med få innbyggere og liten trafikk**

*Knut Boge, samferdselshistoriker*

**NORGE LANGT ETTER.** Allerede i 2006 påpekte Boge i en doktorgradsavhandling at Sverige og Danmark mer eller mindre har fullført investeringene i sine stamvegsystemer mellom landsdelene og til de viktigste utenlandske markedene. En stor del av de svenske og danske stamvegene har motorvegstandard eller midtdeler. Samtidig viste han til at Norge fortsatt ligger langt etter på samme område. Kort fortalt er forklaringen ifølge Boge at norske veginvesteringer har vært styrt etter stortingspolitikeres distriktpolitiske agenda og politiske kost-/nyttevurderinger, i stedet for samfunnsøkonomiske kost-/nytte vurderinger eller faglige vurderinger som har vært hovedregelen i blant annet Sverige og Danmark.

– Dessuten har den norske vegplanleggingen vært styrt av Finansdepartementets årlige budsjetttrammer og trafikkprognoser fremfor det faktiske behovet for veg, mener Boge.

I Sverige ble vegutbyggingen i etterkrigsårene styrt av fagfolk og eksperter. I

Danmark styrte ministeren for offentlige arbeider utbyggingen av stamvegnettet frem til 1972, helt uavhengig av Folketinget.

**ETTER KRIGEN.** Den norske Stamvegplanen av 1937 ble gjennomført, men med noen forsinkelser på grunn av okkupasjonen 1940-1945. Etter krigen ville regjeringen Gerhardsen bygge landet. Industripolitikken generelt og den kraftkrevende industrien ute i distriktene spesielt fikk førsteprioritet. Stamvegplanen av 1947, som var en videreføring av Stamvegplanen av 1937, med utbedring og legging av faste dekker på de mest trafikkerte stamvegene, ble aldri fullført.

– Dette skyldtes blant annet sterkt reduserte vegbevilgninger, og politikere som prioriterte lokale fremfor nasjonale vegprosjekter, forteller Boge. Det første seriøse forsøket på å bryte dette mønsteret skjedde ifølge Boge i 1960. Da ble Trygve Bratteli samferdselsminister. Brattelis prioriteringer fra 1962 var først bygging

av innfartsveger til de største byene, dernest bygging av stamveger mellom landsdelene, og til sist bygging av lokale veger.

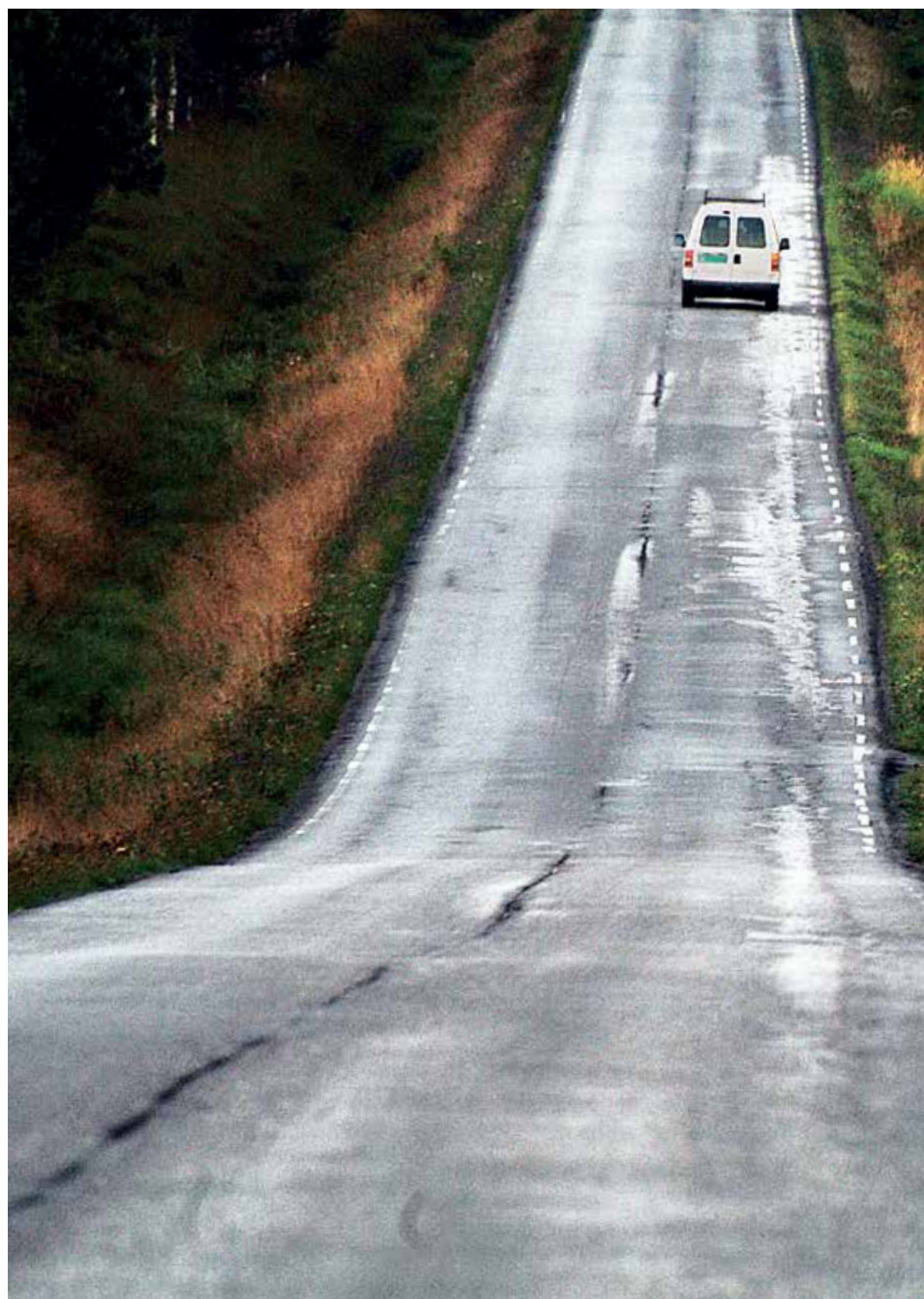
– Men da Regjeringen Borten kom til makten i 1965 ble igjen samferdselspoli-

tikk synonymt med distriktpolitikk. I 1971 vedtok Stortinget den første Norsk Vegplan.

Bygging av veger i tettbygde strøk og stamveger mellom landsdelene skulle utsettes til den såkalte tredje vegplanperioden fra 1978 til 1981, til tross for at de fleste bilene da befant seg i byer og tettbygde strøk. Det var også her trafikkveksten var størst. Stortinget prioriterte bygging av sekundærveger i utkantstrøkene, forteller Boge.

**VILLET OG PLANLAGT POLITIKK.** Han viser til at det var først langt utpå 1980- og 1990-tallet at vegmyndighetene begynte å få noe mer gjennomslag for behovet for å satse på stamvegutbygging mellom de største byene i Norge.

– Derfor kan en nok si at grunnen til at Norge i dag fortsatt henger langt etter for eksempel Sverige og Danmark, og mange andre land, på stamvegutbygging mellom de største og viktige byene, både er en planlagt og en villet politikk, sier Boge.



– En planlagt politikk med en valgordning som aldri har vært basert på prinsippet én person – én stemme som viktigste fundament. En villet politikk der by og land ikke har gått hand i hand på samferdselsområdet. Veger i byer og tettbefolkede regioner har i praksis måttet vike for veger i distriktene, fortsetter han.

Ifølge historikeren hadde Stortingets samferdselskomité svært stor makt over den geografiske fordelingen av veginvesteringene frem til 1971. Det samme året ble den første Norsk Vegplan vedtatt.

– Norsk Vegplan og senere vegplaner har gjort den geografiske fordelingen av veginvesteringene langt mer forutsigbar. Men den politiske og geografiske kjøttvekten har fortsatt stor betydning. Litt tabloid sagt,

så har i praksis vegene gått til velgerne i utkantstrøkene, mens regningen har gått til skattebetalerne i sentrale strøk, sier Boge.

**NÆRINGSPOLITIKKEN.** Han tror en av hovedgrunnene til den labre stamvegsatsingen etter 1945 var at daværende Ap-regjering valgte å frikoble vegpolitikken fra næringspolitikken, og at de prioriterte kraftkrevende industri som i hovedsak var basert på sjøtransport.

– Siden begynnelsen av 1980-tallet har næringer som er avhengig av vegtransport fått en langt mer sentral rolle i norsk økonomi enn hva som var tilfellet på 1950- og 1960-tallet, påpeker Boge.

– Ser du noe positivt i konsekvensene av de valgene som er tatt i norsk samferd-



# velgerne ingen har trale strøk»



selspolitikk de siste 50-60 årene?

– Norge har i dag svært gode veger i områder med få innbyggere og liten trafikk. Det er helt klart et gode for de som bor og ferdes i disse områdene. Dessuten er Norge på topp 4 i verden med hensyn til trafikksikkerhet, til tross for et mangelfullt stamvegnett, svarer han. ■

Samferdsels-  
historiker Knut Boge.



BEDRE VEGER: Motorvegutbygging i Albania

## – GODE VEGER MER ENN REISETID

–Kombinasjonen av reisetid/kjørehastighet og ulykkesnivå gir et godt bilde av kvaliteten på hovedveger og vegnettet i et land ut fra trafikantens behov.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

**D**et mener sivilingeniør Terje Norddal i Rambøll Norge.

Det var Rambøll som lagde rapporten i 2008-2009 om kjørehastighet på veg mellom byer i 13 forskjellige land i Europa på oppdrag for Opplysningsrådet for vegtrafikken (OFV). Rapporten forteller at kjørehastigheten mellom utvalgte byer i Albania er større enn mellom tilsvarende utvalgte byer i Norge.

### – Hvor representativ er målemetoden?

– Det vegnettet vi har beregnet, representerer nok i de fleste land det viktigste nasjonale hovedvegnettet med størst trafikk, men ikke vegnettet som helhet. I Norge inngår ca 3600 km av et offentlig vegnett på 94 000 km. I Albania inngår 670 km av et offentlig vegnett på 18 000 km. Det utgjør 3,7 og 3,8 % av vegnettet. Riksvegnettet i Norge er på 10 500 km. Rapportens nøkkeltall for Norge reflekterer nok den beste delen av det vegnettet som er statens direkte ansvar. Det samme er trolig også tilfelle i andre land.

### – Er det svakheter ved metoden?

– Metoden gir bare et bilde av det som faktisk er forsøkt målt og beregnet, nemlig km-vektet gjennomsnittlig kjørehastighet med personbil på korteste europaveg/hovedveg mellom de fire største byene i landet, supplert med ei vegrute til «andre enden» av landet. Det er flere potensielle feilkilder, men en klar fordel er at beregningene lett kan etterprøves. Jeg har ikke sett at andre har funnet svar forskjellige fra våre, sier Norddal.

De fant at gjennomsnittlig kjørehastighet på veg

mellom de største byene var noe høyere i Norge enn i Albania i 2008, og motsatt i 2009. Da var den økt i Albania og redusert i Norge. Norge kom lavest på lista i 2009 med 65 km/time der Tyskland og Frankrike topper både i 2008 og 2009 med 108 km/time. De har ikke undersøkt årsaken til forskjellene, heller ikke hva som har skjedd etterpå. Kjørehastighet gir bare et halvt bilde av reisetid. Reiselengde i forhold til teoretisk korteste mulighet, burde også inngå i beregningene. Et poeng som også er illustrert i rapporten.

### – Hvordan vurderes vegstandard?

– Etter vår oppfatning vil kombinasjonen av reisetid/kjørehastighet og ulykkesnivå gi et godt bilde av kvaliteten på hovedveger og vegnettet i et land ut fra trafikantens behov. I 2008 brukte vi Via Michelin til å beregne kjørehastigheter fordi den dekket aktuelle land. I dag gir Google eller andre ruteplanleggere kanskje et bedre grunnlag.

### – Hva synes du om debatten som har vært?

– Jeg har notert med interesse og litt forundring, at et par linjer i en rapport kan få så stor oppmerksomhet over tid. Jeg får lyst til å dra til Albania! I Norge har vi veg fram til nesten alle hus som benyttes jevnlig. Mange er genuint opptatt av at dette upraktiske landet trenger en god transportinfrastruktur. Veg med 88 prosent årlig persontransportarbeid er og blir den dominerende løsningen for persontrafikk innenlands. ■

### FAKTA

#### Rambøllrapport om reisetid i Europa

Rapport laget i 2008 av Rambøll på oppdrag fra Opplysningsrådet for vegtrafikken (OFV). Hensikten var å redegjøre for sammenhengene mellom funksjonelle krav trafikantene bør kunne stille til vegnettet og vegnormalenes krav til standard. Rapporten foreslår hvilke egenskaper ved vegsystemet som best reflekterer disse kravene. Det ble også foreslått definisjoner av disse egenskapene og drøftet ulike metoder for måling, særlig med tanke på framkomlighet, sikkerhet og komfort. Som eksempel på slik måling ble det gjort en beregning av kjørehastigheter på den antatt viktigste delen av hovedvegnettet i 13 europeisk land.



Sivilingeniør  
Terje Norddal i  
Rambøll Norge



# Smakfulle turistveger

Å reise langs de Nasjonale turistvegene skal være en opplevelse både for syn og gane. Nå skal kortreist mat lokke bilturistene bort fra langreiste burgere på bensinstasjonene.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**B**iffsnadder og burgere er hverdagskost når en kjører innom et sted for å få seg en matbit. Nå er det ønske om å heve kvalitetene på maten som serveres langs de Nasjonale turistvegene, slik at det står i stil med resten av opplevelsene.

**DET GENUINE.** – Poenget er å framheve det spesielle i matvegen for en strekning. Høyere kvalitet på maten skal gjøre opplevelsen langs turistvegen endre bedre, samtidig som det skal gi mer penger i kassa, sier Egil Ørjan Thorsen.

Han leder det tre-årige pilotprosjektet «Mat langs Nasjonale turistveger» som nå nærmer seg slutten.

Thorsen sier at dette ikke bare dreier seg om gourmetmat og fire retters middag. Dette handler om å servere noe som er genuint og enkelt for stedet og historien rundt. For å lykkes med dette er lokale råvarer alfa omega.

– Dette handler om en fellesopplevelse av natur, mat, vertskap og historie, påpeker Thorsen.

**SAKTE HURTIGMAT.** I midten av januar var et tjuetalls turistverter og kokker samlet i Mathallen på Vulkan i Oslo for å utvikle et av flere reiserutekonsept – Fast Slow Food

langs Nasjonale turistveger. Her skulle deltakerne trylle fram hver sin hurtigmatrett som de kan friste turistene med i sommer. Og ikke minst bli bedre kjent med hverandre og dele erfaringer og ideer.

– Det bør være like lett vint å få seg en lokal godbit som å kjøpe seg ei pølse på en bensinstasjon eller veikro. Og det må være et fast slow food-produkt som har en historie å fortelle. En må servere en porsjon storytelling. Og da må en få et godt samspill mellom lokale produsenter, bønder, foredlere og spisesteder, mener prosjektlederen.

**BACALAO OG BURGERE.** Først skulle de la seg inspirere og stimet rundt Morten Schakenda, som blant annet er kjent fra bakeriet i Lom. Han sto over grytene og delte tips, akkompagnert av fresende fisk og andre herligheter. Han jazzet opp bacalao, gourmetpølser og hjemmelagde burgere.

– Det enkleste er ofte det beste, ikke dill for mye. Tenk enkelt og bruk lokale råvarer av høy kvalitet, oppfordrer han.

Så skal deltakerne i ilden for å få sine planlagte ideer på bordet. Og når dagen er omme er det tallerkener med alt fra kebab med elg til sandwich med kje.

– Hvis folk klarer å gjennomføre dette blir det litt mer spennende å reise, sier Schakenda. ■

**VILT, RASKT OG GODT:** Elgburger lagd av Berit Bergheim og restaurantsjef Leon ved Grotli høyfjellshotell. (Foto: Tina Stafrén)

## FAKTA

### Mat langs nasjonale turistveger

- Treårig prosjekt opprettet i samband med Jordbruksavtala 2009, (Landbruk – og mat- departementet)
- Skal bedre kvaliteten på maten, fremme mangfoldet, skape levedyktige bedrifter og gi bedre opplevelser for turistene.
- Over 80 bedrifter deltar langs fem utvalgte pilotstrekninger i områdene Sognefjellet, Valdresflya, Rondane, Gamle Strynefjellsveg, Geiranger – Trollstigen
- Pilotprosjektet tar sikte på å utvikle en felles mal for mobilisering, organisering, kompetanseheving på økt kvalitet på mat, samarbeid mellom bedrifter, felles møtearena og kommunikasjon ut i markedet langs alle 18 Nasjonale turistveger
- Deltakere fra ulike deler av reiselivsbransjen skal lære av hverandre
- Tiltaksmidler fra departementet på seks millioner kroner
- Statens vegvesen støtter prosjektet med 750.000 kroner
- Har egen blogg [matlangsnasjonaleturistveger.no](http://matlangsnasjonaleturistveger.no)



## TURISTVEGKJØKKEN

Michael Claussen som jobber ved Lillehammer vegkontor vasker opp i solskinn med utsikt til Rondane hver dag.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**C**laussen la nemlig inn et bilde fra Nasjonal turistveg Rondane da han skulle pusse opp kjøkkenet.

– Jeg vurderte først fliser, men fant ut at jeg heller ville ha et bilde som ga litt horisont. Ideen fikk jeg fra en kjøkkenvisning der det var et figurativt mønster over kjøkkenbenken, forteller Claussen.

Han tok kontakt med sin kollega og habile fotograf Helge Stikbakke som jobber med Nasjonale turistveger for å få tips.

– Det sto mellom Rondane og et motiv fra Atlanterhavsvegen, men jeg er fornøyd med valget. Alle som har vært her er positive, men folk er jo stort sett høflige da, ler Claussen.

Hvordan føles det for fotografen å dekorere private gemakker?

– Det var en uventet, men artig arbeidsoppgave. Jeg hadde en formening om hva som kunne egne seg som panoramabilde og fant noen alternativer, sier Helge Stikbakke.

– Vår oppgave er å gjøre Nasjonale turistveger kjent. Hvis kolleger ønsker å bruke et bilde fra fotoarkivet vårt privat, så synes jeg vi skal være positive til det. Men som alltid ellers så skal en forhøre seg med fotografen om det er ok, legger Stikbakke til.

Så får tiden vise om det blir like populært med turistveger innendørs som utendørs. ■





**FAST SLOWFOOD:** Prosjektleder Egil Ørjan Thorsen, Torunn Ljøen fra Melchiorgarden, kokk Morten Schakenda og Ragnhild Frøysa fra Olabuda med dagens ideer til ny hurtigmat. (Foto: Henriette Erken Busterud)







## STEDET: GLUGGEN

Lier kommune, Buskerud, husmannsplass under Frogner kirke. – I vårt bustadnamnarkiv: «Husmannsplass under prestegarden, ligg i eit skogkratt ved vegen til kyrkja». Kan ha sammenheng med ordet glugg(e) liten åpning i vegg, dør eller tak. Navnet er over 300 år gammelt i følge Line Lysaker Heinesen, sekretær for stedsnavntjenesten for Østlandet og Agderfylkene. (Foto: Kjell Wold)

## QUIZ:

# 20 spørsmål

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

- 01** I hvilke byer starter/og ender prosjektet ferjefri E39?
- 02** Hvor mange fylker går E39 gjennom?
- 03** Hvor lang er denne vegstrekningen?
- 04** Hvor mange fjorder krysser E39?
- 05** I hvilket land starter E39?
- 06** Når antas det at opprustingen av E 105 Hesseng-Storskog i Finnmark skal stå ferdig?
- 07** På E8 gjennom Lavangsdalen kommer det nytt midtrekkverk som går mellom to kommuner. Hvilke?
- 08** Den nye Håloglandsbrua gir kortere veg mellom Narvik og Bjerkvik. Hvor mye kortere?



SPØRSMÅL 14: Hun forlater sjefsjobben sin denne våren. Hva heter hun?

## I HANSKEROMMET:



FOTO: Hilde M. Strangstadstuen

## 5 spørsmål til Per Arne Skartlien

**Prosjektleder for reguleringsplaner, Lillehammer - og rennleder for VM på ski 1.-2. februar**

### 1 Er det et dryss av sera-pulver i hanskerommet?

He he, nei det er nok et konservativt innhold. Der ligger det en gul vest, vognkort, brukerveiledning for bilen og et par barne-CDer. Og kanskje et par gamle fiskekort.

### 2 Hva går jobben din ut på?

Jeg styrer med reguleringsplaner. Nå går det i et broprosjekt ved Dombås, et gang- og sykkelprosjekt i Skjåk og en rassikringsjobb i Skåbu ved Vinstra. Jeg trekker i trådene og hanker inn informasjonen vi trenger fra de ulike fagområdene.

### 3 Hvordan er oppladningen til VM?

Vi er godt i gang både med det sportslige og usportslige arrangementet. Dette er gøy å være med på – det ser ut til å bli rekord med 220 deltakere og 40 frivillige. Det blir nesten litt olympisk sus over det hele - med Birkebeinerstadion, tidtakingssystem med brikker og bankett i Håkonshall.

### 4 Konkurreres det i mange klasser?

Det er tilbud til både dem som vil ta seg skikkelig ut og de som vil gå en kosetur. Det blir stafett for damer, herrer og mix. Videre 10 km klassisk for menn og 5 km for kvinner. I trimklassen er det bare tre kilometer, og her er det fritt fram for kostymer.

### 5 Er du i birkebeinerbanden også kanskje?

Jeg er med litt av og på. Jeg har et par merker, men med små barn blir det ikke så mye tid til å trene. Blir nok mer fisking enn fiskebein. Og så er jeg glad i sykling. Og bålpyring hele året.

### 09 Når er det planlagt at «nye» E16 over Filefjell skal stå ferdig?

**10** Den nye Varoddbrua i Kristiansand skal stå ferdig i 2017. Hvilken fjord krysser brua?

**11** Den nye Kåfjordbrua vest for Alta blir ferdig i august. Hvor mye kortere blir E6 da?

**12** 154 mennesker mistet livet i trafikken i 2012. Det er det laveste tallet siden hvilket år?

**13** Hvilket fylke hadde null drepte i trafikken i fjor?

**14** Hvem forlater sjefsjobben i Transnova denne våren?

**15** Hvem har Statens vegvesen nylig inngått en samarbeidsavtale med for tryggere trafikk blant eldre?

**16** Hvor mange eldre bilførere har mistet livet i trafikken de siste ti årene?

**17** Fra hvilken alder ble det mulig å ta førerkort for buss fra nyttår av?

**18** Hvor lang gyldighetstid har de nye førerkortene som nå er tatt i bruk?

**19** Hvem har skrevet sangen en skimter på baksiden av det nye førerkortet?

**20** Hvor mange har lastet ned appen «bil og henger»

01 Kristiansand (sør) og Trondheim (nord) 02 6 (V-Agder, Rogaland, Hordaland, S og Fjordane, M og Romsdal, S-Trøndelag) 03 Ca. 1100 km 04 Sju 05 Danmark 06 Høsten 2014 07 Balsfjord og Tromsø 08 18 kilometer 09 2017 10 Topdalsfjorden 11 Seks kilometer 12 1950 13 Finnmark 14 Eva Solvi 15 Norsk Pensjonistforbund 16 Over 200 17 18 år 18 15 år 19 Henrik Wergeland 20 150 000

## Unormal glattskilting

144

Fareskilt 156 «Annen fare» varslers om unormale farer og hva det dreier seg om skal stå på et underskilt. I Trondheim er det gjort på en måte som bekymrer den unormale jury, øverste myndighet for Vegvesenets håndbok 050, skilnormalene. Gul bakgrunn skal kun brukes ved vegarbeid, ellers skal skiltet ha hvit bakgrunn. Underskilt har normalt en sort kant og tekst skal skrives med vanlige bokstaver, ikke VERSALIER. Og om ikke det er nok mangler høyst iøyenfallende en bindestrek. Det som kalles «engelsk syke» har rammet den ellers dekorative gangbrua over Nidelva.

FOTO: Sturla Stavang

# Vegen og vi

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

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

Fagpressen

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

**Journalist**  
**KJELL WOLD**  
Mobil: 900 94 886  
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  
hilstr@vegvesen.no

**Grafisk designer**  
**KYRRE WEDVIK**  
Mobil: 909 30 425  
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  
Vegen og vi skal være en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skal bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme. Vegen og vi utkommer 11 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning. Redaksjonen avsluttet 29. januar kl. 13.00. Neste utgave kommer 28. februar 2013.

