



Nytt brøyteregime for sykkelveier i storbyer:



Ny vår for vintersykling

Når Vegvesenet nå inngår nye brøytekontrakter i storbyer vil kravene til sykkelveier være mye strengere enn før. – Det er like viktig å få fram syklistene som biler i byer, slår vegdirektør Terje Moe Gustavsen fast. Veggen og vi har vært i Trondheim og sjekket sykkelveinettet der.

Side 4-5

SIDE

6

MILJØ:

Vegvesenet får 400 000 i bot etter miljøutslipp.

SIDE

8

FORSKNING:

Hidra i Flekkefjord kan få verdens første rørbru.

SIDE

10

OSLOFJORD:

Nytt tunnellop bør legges 110 meter unna frysesonen.

SIDE

18

KOMPETANSE:

1300 vegvesenansatte trenger faglig påfyll de neste fire årene.



FØRSTE SPADETAK I HARSTADPAKKEN

Harstad kommune tyvstartet på Harstadpakken med å lage fortau langs St. Olavs gate. Selv om finansieringen av Harstadpakken enda ikke er vedtatt, har Harstad kommune valgt å forskuttere utgiftene og sette i gang med et av de kommunale delprosjektene i Harstadpakken. (Foto: Tomas Rolland)

BOMPENGER PÅ HELGELAND

Nå har innkrevningen på fv. 78 Hjartåsen utenfor Mosjøen startet. Første del av vegforbindelsen fra Mosjøen mot Sandnessjøen er nesten ferdig, og den første bomstasjonen i prosjektet er satt i drift. Den avgjørelsen er ikke alle enige i, og dermed har diskusjonen pågått i mediene. (Foto: Gunnar Nilsen)



LEDER:

Skall, skall ikke

Plikt er det man venter av andre.
Oscar Wilde

«**S**jablongen av en troppssjef i militæret er gjerne en stor, brysk fyr som brøler ut sine ordrer til soldatene. Min sjef da jeg var inne til førstegangstjeneste var en ganske liten og spinkel løytnant. Vi som var i troppen hans var enige om at han var alt annet enn den forestillingen vi hadde et befall i hans posisjon. Ikke bare fordi fysikken hans var annerledes enn bildet vi hadde skapt oss, men fordi han var så rolig. Og vennlig. Ikke påtatt, men naturlig rolig og vennlig. Han var også flink, veldig flink. Og så var han klok.

EN DAG var vi uten i skauen på en øvelse. Vi hadde satt oss ned for å ta en pause. Etter å ha skrelt appelsinen jeg hadde med meg, slengte jeg skallet i gresset foran meg. «Berger», sa løytnanten, «vær grei og plukk opp det der», sa han og pekte på appelsinskallet. «Hæ?», svarte jeg og så meg rundt. Vi var midt inne i skauen, mange kilometer fra folk og hus. Jeg kunne ikke skjønne at et appelsinskall i gresset skulle være et problem. «Og, dessuten, skallet råtner jo og blir til jord», fremla jeg.

LØYTNANTEN så på meg: «Berger, lukk øynene dine». Ordene lød som en beskjed, ikke som en ordre. Jeg lukket øynene og hørte sjefen si: «Vi er 40 mann her. Nå kan du se for deg hvordan det ville ha sett ut her hvis alle tenkte og gjorde som deg, hvis alle vi 40 kastet hvert vårt appelsinskall her. Hva føler du er din plikt akkurat nå?». Bildet var klart og tydelig. Jeg plukket opp skallet.

TROPPSSJEFEN var opptatt av hvordan man som lag oppnår resultater. Kortversjonen var at resultatet er summen av den enkeltes innsats. Han var opptatt av at hver enkelt av oss bidrar til en helhet.

I 2013 har vi fått et tilbakeslag hva gjelder antall trafikkdrepte. Jeg er ikke i tvil om at alle gode krefter nå vil jobbe knallhardt for å analysere hva som har skjedd, hvorfor det har skjedd og gjøre det de kan for at vi neste år ser tall som er mindre uhyggelige.

I DET STORE BILDET kan det av og til være vanskelig å se hvor min plass er. I sin spalte i denne utgaven av Vegen og vi peker vegdirektør Terje Moe Gustavsen på det store bildet, og gir oss alle en plass i det. Når sykkelvennene dine kjører på rødt lys, da stopper du. Når naboen som hadde fest i går setter seg i bilen litt for tidlig neste morgen, setter du foten ned. Når partneren din i passasjeretset hviler beina på dashbordet, da forteller du hvor skadelig det kan være hvis du krasjer.

HVIS DU ER I TVIL om hvilken nytte det har at du som enkeltperson står frem opp som et forbilde, så kan det være nyttig å lukke øynene og spørre seg: «Hvordan ville det sett ut hvis alle tenkte som meg?»

Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



FØR OG NÅ:



SAGT I SOSIALE MEDIER:

Roy Ulvmoen @raulvmoen 12. des Rett og slett en fantastisk kampanje fra Statens vegvesen <http://www.vegvesen.no/framtiljul> #framtiljul

Sverre Houmb @Houmb 13 Dec @Presserom Så snart dere slutter med veisaltning -> ødelegger bilbremses og avlærer sjåfører å kjøre på vinterføre Brøyt og strø med sand!

Hanne Gro Korsvold @hannekors 13 Dec Jeg vil sende en stor takk til @Presserom! Å sykle langs E18 i dag var en ren nytelse! Nysalta, snøfritt, privilegert! Takk!!

Einar @eingri 6 Dec @VegvesenVest @Presserom Lett å velge bilen fremfor sykkel og gange når sykkelveien er slik. Bedre på vei hjem? pic.twitter.com/UkSBcsCPPO

NRKbeta@NRKbeta 11 Dec Vegvesenet tilbyr kartene inn i NorgeDigitalt-samarbeidet som NRK er med i. De viser hovedsakelig NVDB og Kartverkets data



■ VEGBILDET:

HISTORISK VEG

Raveien gjennom Vestfold er en av mange historiske vegstrekninger i Norge. Fra Horten går vegen sørover mot Tønsberg og videre mot Sandefjord. Her fra et idyllisk parti ved Borre kirke få kilometer sør for Horten (Foto: Kjell Wold)

Forsøksvegen

◀ 1928

2013 ▶

I oktoberavisen fortalte vi om vegsjef Jens Munch som i 30-årene engasjerte seg for å få lagt faste vegdekker på hovedvegene. Allerede i 1928 gjorde han forsøk med bitumen blandet i grus. Bildet her er fra Meløs i Moss der forsøkene ble gjort på det som like etter ble betegnet riksveg 1. I 1932 presenterte han en nasjonal plan for faste dekker der entreprenører skulle stå for både arbeidet og stilte kapital. Vegdirektør Andreas Baalerud vendte tommelen ned, Munch var for tidlig ute. I dag heter vegen her riksveg 118 og det nye bildet er tatt av Tore H. Wiik som har studerer historien om riksveg 1 og har funnet igjen stedet. (Foto: Håkon Aurlien)





DEKK-INFO PÅ FEM SPRÅK

Vegvesentilsatte på utekontroll har informasjon klar på fem språk til de som ikke kjenner de nye reglene for vinterdekkstandard på tungbil i Norge. Inspektør Sveinung Bauge (bildet) i Odda viser ett eksemplar av dem her ved Seljestad kontrollstasjon på E134. (Foto: : Kjell Wold)



Klar bane for vinters

BRA OG DÅRLIG: Det var alt fra slush til bra brøyting da Odd Nygård og Øyvind B Mæhle fra Vegvesenet sjekket sykkelforholdene i Trondheim

På hovedsykkelnettet i storbyer skal det være bart om vinteren. – Det er like viktig å få fram syklister som biler i byer. Vi må påse at entreprenørene gjør brøytejobben de er betalt for, sier vegdirektøren.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

«**T**ronheim er en sykkelby, så syklistene må jo komme seg fram. Vi har fått en rød løper med sykkel felt gjennom byen, og syklistene vil vel helst at den skal være rød på vinteren også. Det er mer trykk fra syklistene enn bilistene når det gjelder brøyting, og det øker stadig, sier Øyvind Bernhard Mæhle. Han er kontrollingeniør hos Statens vegvesen i Trondheim og skal følge sykkelvegene med argusøyne.

VISER BILDER PÅ MØTER. Kontrollørene tar bilder av forholdene som de konfronter entreprenørene med på byggemøter. – Senest denne uka viste vi noen skrekke eksempler med opplagring av snø, andre

steder var godt ryddet fra «dør til dør» og veldig bra. Men kravene skal oppfylles over alt, understreker Mæhle. Han legger til at det uansett blir en læringsprosess når den første snøen kommer – det er ofte nytt mannskap eller nye veger som skal brøytes.

BEDRE FRA NESTE HØST. Som i andre byer varierer det om det er stat eller kommune som har driftsansvaret, alt etter avtaler og type veg. I Miljøpakken i Trondheim er Vegvesenet og kommunen enig om at ei mil med sykkelanlegg skal være bare: Fra Lerkendal, forbi Samfundet, over Elgeseter bru, gjennom Midtbyen, og ut av byen retning Værnes. Snøen skal brøytes og kastes bort, ikke saltes bort. Salt skal

bare brukes for å unngå holke.

– Vi utarbeider nå ny kontrakt som gjelder fra september 2015. Da blir det skjerpede krav, så da skal syklistene merke en forskjell, sier Mæhle.

NY STANDARD FRA 2013. I kontrakter som inngås fra 2013 er det nye krav til hvordan sykkelvegene skal driftes: Det skal ikke være glatt, ikke ligge løs snø og slaps, ikke være ujevnheter på mer enn to cm. Det skal ikke ligge snøhauger i sykkel felt, gangfelt eller bussholdeplasser og grus skal fjernes tidligere enn før. På hovedsykkelnettet i byområder kan og bør det være krav til bar veg.

VARIERENDE FØRE. Mange syklister

klager på vinterføre i både i Trondheim og andre byer. Vegen og vi tråkket til med en egen befarings og lå på hjul etter Vegvesenets Odd Nygård. Han jobber med sykkelsaker og sykler over ei mil hver dag. Værgudene var på vår side - de hadde sludde av gårde hele natta og hadde lagt ei tjukk vinterdyne over Stiftsstadene.

Riktig så idylliske forhold var det derimot ikke i sykkel feltet over Elgeseter bru.

– Her er det mye slush og vanskelig å sykle, ja. Klokka er ni uten at dette er i orden, så her har det ikke vært lett for folk å sykle på jobb. Nei, dette er nok for dårlig, sier Nygård. Da vi nærmer oss Lerkendal blir han derimot litt lysere til sinns: Her er det brøytet helt etter oppskrifta. Når vi

FAKTA

5

Bud ble gitt på avsluttende sikring av Hamramtunnelen (950m) på fv. 517 i Suldal. Budene varierer fra 72 til 86 millioner kroner.



SYKKELFELT PÅ FV. 582

En strekning på fylkesveg 582 (bildet) i Bergen skal få eget sykkelfelt. Strekingen på vel 430 meter ligger vest for Bergen sentrum mellom Lyngbø og Nygård. Jobben skal være ferdig våren 2015 og fire bud er lagt inn på jobben til rundt 20-25 millioner kroner (Foto: Geir Brekke)



FORSKNING:



LAGER SNØ OM NATTA: På vintersenteret på NTNU i Trondheim lager de snø om natta ved å sende vanndamp inn i en fryseboks, slik at snøkrystaller fester seg på fiskesnøre.

LAGER SNØ PÅ SNØRER

I Trondheim er det vinter hele året. I hvert fall på vinterdriftsenteret til Vegvesenet og NTNU. Der lager de snø om natta og forsker på hvordan en skal få det minst mulig glatt på dagen.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO ALEX KLEIN-PASTE

Vinter er viktig fag i Norge. Vi må få studentene interessert i dette og utdanne folk som kan mye vinter, sier nederlenderen Alex Klein-Paste. Han er så glad i vinteren at han likeså godt flyttet hit for noen år siden og tok en doktorgrad på vinterdrift. Nå er han leder for vinterdriftsenteret der sju studenter forsker på salting, friksjon og brøyting.

TO KILO SNØ PÅ EI NATT. For å forske på snø, må de lage snøen sjøl. Snøkanoner kan de ikke bruke, siden de spruter ut vann-dråper som fryser til små iskuler, Klein-Paste & co har derfor lagd ei snømaskin som simulerer det som skjer i skyene.

– Det er viktig at snøen vi bruker i forsøkene er lik fra gang til gang, så vi må lage den under like forhold, forklarer snø-doktoren.

I snømaskina sendes vanndamp via en vindtunnel inn i en fryseboks med 20 minusgrader. Der er det fisketråd som det vokser snøkrystaller på. Det ristes litt på snøene i ny og ned så snøkrystallene faller ned til det er nok snø til forsøket. På denne måten lages det en til to kilo snø på ei natt. I løpet av året nesten et par hundre kilo snø.

KJØLIGE KOLLEGER. Snø-doktoren har forfrosset seg mange ganger i kampens hete under forsøk i kulda.

– Når vi har mye klær på oss, og går ut fra kuldegradene blir vi varme – og enda kaldere når vi da går inn igjen. Men det merker en ikke så godt når en er konsentrert og interessert i det en gjør, sier snømannen.

MER TRAFIKK MINDRE SALT. Salting i snøvær og under anti-ising er noe det de

vil finne ut mer om – for å kunne gi gode råd til entreprenørene og minske saltbruken. Flere veger med høg trafikk og barvegstrategi gjør at de må finne ut mer om hvordan en bør salte for å redusere forbruket. De finner stadig ut mer om hvordan salt påvirker is, men trenger å vite mye mer om hvordan salt gjør isen svak så den løses opp under ulike forhold.

Oppvarming av fortau er derfor også noe av det de skal forske på. De prøver å lage en modell som skal beregne strømkostnaden for bruk av varmekabler ute om vinteren. De faktiske driftskostnader av oppvarming er ikke lett å forutse, og dette kan gi uhyggelige overraskelser. I Harstad måtte de for eksempel skru av fortauvarme da regninga kom.

TRENGER STØRRE SENTER.

– I dag forsker vi stort sett på vinterdrift av veg, men både fly og tog har utfordringer om vinteren. Vi håper å utvide vinterlabben vår fra neste år, men drømmen er et senter der vi kan forske på alle transportformer, påpeker Klein-Paste. ■

Det er like viktig å få fram syklister som biler i byer. Terje Moe Gustavsen

møter kontrollør Mæhle litt lenger borte er han også fornøyd: På denne strekingen er det absolutt akseptabelt i forhold til standarden som kreves - og de har vært ute tidlig nok.

Da vi har gjort kuvending og nærmer oss Nidarosdomen igjen dukker det opp en nyinvestering som Trondheim bydrift tester. En liten traktor som både brøyter, salter og koster sykkelfelt.

– Hadde vi hatt ti slike kunne det virkelig blitt bra!

MANGLER DATA. - I våre kontrollrapporter har vi ikke fått inn noen data for kontroller av brøyting og kontroll i Trondheim fordi de har en spesiell avtale med kommunen der. Det er beklagelig at kontrollene der ikke ligger inne

i det samme systemet som resten av landet, så både vi og de kan følge med på utviklingen. Jeg håper dette kommer på plass med ny kontrakt i 2015, eller helst før. Det sier Jon Berg – som har oversikt over kontrollvirksomheten på landsbasis.

SKJERPING. Vegdirektøren er klar på at Statens vegvesen må skjerpe kontrollen med entreprenørene.

– Vi må påse at entreprenørene brøyter sykkelfeltene godt nok og gjør jobben de er betalt for. Gode sykkelforhold om vinteren er helt nødvendig for å nå målet i NTP om en sykkelandel på åtte prosent. Det er like viktig å få fram syklister som biler i byer. Det står og faller på oss om entreprenøren gjør godt nok arbeid, påpeker Terje Moe Gustavsen. ■



STORJOBB PÅ E6

Reguleringsplanen for E6 Ranheim(bildet)-Værnes i Trøndelag skal nå lages. Asplan Viak fikk jobben til drøye 50 millioner kroner i konkurranse med fire andre tilbydere. Prosjektet gjelder utvidelse til fire felts E6 mellom Trondheim og Stjørdal, en strekning på nesten 23 kilometer. (Foto: Knut Opeide)

Sure penger for s



SØLVAKTIG: Svabergene ved Lillesand fikk ei sølvaktig hinne på grunn av aluminium og tungmetaller i avrenningsvann. Dette kom fra sulfidholdige bergarter som ble lagret i forbindelse med ny E18.

Ny E18 mellom Grimstad og Kristiansand ble bygd i et område med bergarter som gir sur avrenning. Utslippene ble større enn forventet. Vegvesenet har ryddet opp, men må belage seg på bot.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD **FOTO** ATLE HINDA/NIVA

Tretti åtte kilometer med ny E18 ble lagt gjennom et område med sulfidholdige bergarter som er spesiell i Lillesand. Underveis måtte det sprenges bort rundt to millioner kubikk med dette berget som kunne gi sur avrenning: Det kunne lekke aluminium og tungmetaller som er skadelige for vannlevende organismer. Denne bergarten er spesiell i Lillesand. Forholdet til Ytre Miljø er viktig i alle våre kontrakter.

Tre deponier ble bygd for å ha kontroll med avrenningen, og Statens vegvesen søkte om utslippstillatelse fra Fylkesmannen.

–Vi hadde også et omfattende miljøoppfølgingsprogram i anleggsfasen, og et tilsvarende program som nå vedvarer i driftsfasen, forteller prosjektleder Nils Ragnar Tvedt. Ytre miljø er viktig i alle Vegvesenets kontrakter.

SJØLIVET DØDE. Etter at vegen sto ferdig i 2009 var det ikke vanskelig å se noe ikke

var som det burde ved Kaldvellfjorden ved Lillesand. Svabergene fikk etter hvert ei sølvaktig hinne på grunn av aluminium og tungmetaller. Flere steder innerst i fjorden var sjølivet dødd ut på grunn av slam med tungmetaller. Fylkesmannen skjerpet dermed utslippskravene for blant annet aluminium.

VENTER 400.000 I BOT. Etter at de nye kravene kom startet Vegvesenet arbeidet med å rydde opp. Det ble bygd et nytt rensebasseng og gjort tiltak så regnvann

blir ledet utenom deponiene med fjell.

–Vi brukte fire uker lenger enn fristen på å klare å få lave nok målinger. Mulkten for høye verdier er 100.000 kroner i uka, og vi må nok belage oss på ei bot på 400.000 fra Fylkesmannen. Men nå er i hvert fall målingene under kravene som Fylkesmannen har gitt, slik at det ikke går utover miljøet mer, sier Tvedt.

VEGVESENET ANSVARLIG. Statens vegvesen som er byggherre får utslippstillatelse fra Fylkesmannen. Hvis ei grense for

FAKTA

200

Syklister ble stoppet på en kontroll i Trondheim nylig. UP delte ut sykkel-lykter i stedet for bøter til syklister uten lys.



NYE KRAV TIL TUNGBILDEKK

Sverre Våge (bildet) kontrollerer dekk på Seljestad. Fra 15. nov i år er det påbudt med vinterdekk på biler over 3500 tonn fram til 31. mars. For tunge kjøretøy er det fra 15. okt i Nord-Norge og fra 1. nov i resten av landet krav om dekk med minst 5 mm mønsterdybde. (Foto: Kjell Wold)

Surte vann



UTENRIKS:

VERDEN RUNDT

(foto Knut Opeide)

Luftforurensing

er betydelig farligere enn hva man hittil har trodd. -Mennesker dør selv med lavere grenseverdier enn de EU har fastsatt, sier Robert Beelen ved universitetet i Utrecht til forskningstidsskriftet Lancet.

En gruppe forskere har nå sammenlignet helsedata fra 360.000 mennesker i 13 europeiske land som er fulgt over i gjennomsnitt 14 år. Hjemmeadresser er koblet med data om luftforurensning og trafikkmengde, og det viser seg at dødsrisikoen er syv prosent høyere om man bor inntil en trafikkert kontra ikke trafikkert gate. Den største trusselen er ifølge forskerne det minste støvet, partikler med en diameter på mindre enn 2,5 mikrometer.

Oslo, Bergen og Tromsø er blant byområder i Norge som jevnlig opplever høyere konsentrasjoner av nitrogenoksider og svevestøv enn tillatt etter EU-standarden.



Et nytt apparat

som sjekker pupillenes størrelse og reaksjon er utviklet i Sør-Afrika og tatt i bruk i deres «Trygg hjem»-kampanje før jul. I en tre-ukers periode skal apparatet testes ut ved kontroll av sjåfører som er mistenkt for å være for trøtte til å kjøre bil eller påvirket av narkotiske stoffer.

Narkotiske stoffer som LSD og ecstasy øker pupillstørrelsen unormalt, mens herion og morfin har motsatt effekt. I begge tilfeller endres størrelsen lite av lys. Tanken er at det nye apparatet skal effektivisere kontrollen. I Norge undervises polititjenestemenn i hvordan de skal studere øyne ved mistanke om ruskjøring.

I fjor omkom 256 mennesker i juletrafikken i Sør-Afrika, i år planlegger de å kontrollere hele 200.000 sjåfører og disse må se inn i en linse mens apparatet reagerer endringer i pupillstørrelse. Landet har også laget system med brakke-domstoler som plasseres inntil kontrollstedene, trafikksyndere blir effektivt idømt straff på stedet. Sør-Afrika har 12 ganger så høy risiko for å omkomme i trafikken som Norge. I følge Verdens helseorganisasjon (WHO) hadde landet i 2010 31,9 omkomne pr. 100.000 innbyggere, Norge (i 2012) 2,9.

Samtlige nordiske land

hadde en økning i antallet trafikkdrepte i sommer sammenlignet med sommeren 2012. I Sverige omkom 92 mennesker i juni, juli og august, 7 fler enn sommeren 2012. I Finland omkom 86 (80 året før), i Norge 61 (39) og i Danmark 57 (45 sommeren 2012)

-Bensinprisen må økes

til minst 40 kroner literen om Sverige skal nå klimamålene, hevder det svenske Konjunkturinstituttet i en ny rapport. Regjeringen har satt som mål at kjøretøyflåten skal klare seg uten fossile drivstoffer innen 2030 og det innebærer drastiske kutt. - Det innebærer dramatiske tiltak og fører til så store kostnader at det kan være vanskelig å gjennomføre, sier KIs forskningssjef Eva Samakovlis til Dagens Nyheter. Miljøpartiet mener planer om fremtidige motorveger må legges bort, at Sverige nå må redusere behovet for transport, parallelt redusere energibruken på bilene og ta i bruk fornybare energiformer. Blant annet anbefaler de økt bruk av elektriske biler og tenker seg fordeler i en introduksjonsperiode slik Norge har gjennomført.

To tanzanianske bruingeniører

hadde sin arbeidsplass i Vegdirektoratet to uker i desember, som del av et institusjonelt samarbeid mellom Statens vegvesen og den Tanzanianske National Roads Agency (Tanroads). Siden 1995 har Statens vegvesen samarbeidet med Tanroads om utvikling av et bruvedlikeholdssystem basert på det norske, og nå er det i ordinær drift. Det innebærer at 5431 bruer på det nasjonale vegnettet i Tanzania har et systematisk inspeksjonssystem som gir regelmessighet i inspeksjoner og kunnskap om tilstanden for å foreta vedlikeholdsarbeider til rett tid.

En delegasjon fra Indonesia

besøkte nylig Norge for å ha møter med Statens vegvesen, norske firma, NTNU og Sintef. Bakgrunnen er at Statens vegvesen i fjor inngikk en samarbeidsavtale med Ministry of Public Works i Indonesia om tunnel- og undergrunnsteknologi. Avtalen skal fremme utveksling av kunnskap og erfaringer på området og samtidig legge til rette for at norske bedrifter skal kunne komme inn på det indonesiske markedet. Under Norgesbesøket var indoneserne innom flere tunnelprosjekter, deriblant E6 Øst i Trondheim, E16 Sollihøgda og Fellesprosjektet E6-Dovrebanen ved Minnesund.

Det islandske vegvesen,

Vegagerdin er fra 1. juli omorganisert og inngår nå i en veg- og havnemyndighet. 290 ansatte i vegvesenet ble sammen med 70 i havnemyndigheten, 43 i en flystyringsenhet og 56 i en trafikkstyringsenhet fordelt på en ny produksjonsenhet som beholder navnet Vegagerdin, og en administrasjonsenhet som heter Samgöngustofa. ■

Her har utslippskravene blitt skjerpet etter at kontrakta ble inngått, så det er nok vi som må betale regninga.

Prosjektleder, Nils Ragnar Tvedt

utslipp overskrides, er det derfor Vegvesenet som får mulkt og må betale.

-Dersom utslippene skyldes kontraktmessige forhold, ville vi ha tatt det videre med entreprenøren. Men her har utslippskravene blitt skjerpet etter at kontrakta ble inngått, så det er nok vi som må betale regninga, sier Tvedt. Verken Fylkesmannen eller Statens vegvesen var kjent med at denne bergarten var så vanskelig med tanke på utvasking av metaller.

OPS-PROSJEKT. E 18 mellom Grimstad og Kristiansand ble bygd som et OPS-prosjekt (offentlig og privat samarbeid). Agder OPS vegselskap har ansvar for finansiering, bygging, drift og vedlikehold. Det vil si at OPS-selskapet bærer risikoen, samtidig som det er bonus og trekkmekanismer. 38 kilometer firefeltsveg sto ferdig i 2009 etter bare tre års byggetid – som sparer 15 minutters kjøretid mellom de to byene. ■



NESTUNNELEN FORSINKET

Åpningen av Nestunnelen er forsinket. Statens vegvesen regner ikke med å åpne tunnelen før i januar 2014. Syv uker ekstra venting på ventilatorer fra Tyskland og forsinket levering av bredbåndssamband til tunnelen er blant årsakene. (Arkivfoto: Kjell Wold)



VURDERER RØRBRU TIL HIDRA

Vest-Agder fylkeskommune vedtok i november å vurdere rørbru som Hidra landfastforbindelse i Flekkefjord kommune. Hvis den blir bygget kan den i så fall bli verdens første rørbru.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD 3D-ILLUSTRASJON STATENS VEGVESEN

I juni 2012 la kommunen den planlagte undersjøiske tunnelen midlertidig på is ved å avlyse konkurransen om tilbud på undersjøisk tunnel fra april samme år. Fylkestinget vedtok å starte en helt ny prosess for å vurdere en ny fastlandsforbindelse til Hidra. Målet var da å starte bygging av en tunnel innen utgangen av 2013.

FYLKESVEG 469. Nå sier fylkestinget ja til å få vurdert om en undersjøisk rørbru, som er en av mange fjordkryssinger som vurderes i Ferjefri E39-prosjektet, kan være en bedre løsning for øya Hidra vest for Flekkefjord. Samtidig med vedtaket om å vurdere en rørbruløsning sa fylkestinget i Vest-Agder nå i

november ja til å utsette nåværende prosjekt fv. 469 Hidra landfastforbindelse. Fylkestinget sa også ja til å bidra med finansiering dersom et prosjekt med rørbru kan bli realisert.

FINANSIERING. Vest-Agder fylkeskommune ønsker å bidra i finansieringen med den tidligere vedtatte totalramme på rundt 420-430 millioner kroner. Kan rørbruprojektet ikke realiseres vil fylkeskommunen gjenoppta arbeidet med det opprinnelige prosjektet for fv. 469 Hidra landfast.

UNIK MULIGHET. – Vest-Agder fylkeskommune har her gitt det internasjonale bru- og tunnelmiljøet en unik anledning til å prøve ut en løsning som har vært inngå-

ende diskutert over mange år, sier prosjektleder for Ferjefri E39 Olav Ellevset.

Det er særlig Norge, Kina, Japan og Italia som har vært aktive med å utvikle rørbruløsningene teknisk og beregningsmessig. Men hittil er slike løsninger ikke bygget noe sted. Siden Høgsfjordprosjektet stoppet opp på begynnelsen av 90-tallet har miljøet vært på jakt etter et nytt sted å prøve ut teknologien. Kina har en tid vurdert å bygge en cirka 100 meter lang rørbru for gående og syklist i innsjøen Qiandao. Farvannet er imidlertid nokså beskyttet, og beskjeden ytre belastning vil gi lite respons i konstruksjonen.

GODT EGNET. – Med et spenn på cirka 400

meter og et relativt værutsatt sted, anser vi forholdene mellom fastlandet og Hidra som godt egnet for en slik utprøving. Her vil vi kunne måle hvordan røret reagerer på belastning fra strøm, bølger og dønning. De analytiske metodene som over tid er utviklet viser seg å samsvare godt med modellforsøk i basseng, men det er likevel ønskelig å kunne bygge de første konstruksjonene i mindre skala før de kan anses som aktuelle for større kryssinger, sier Ellevset.

Han understreker at Statens vegvesen ennå ikke har tatt stilling til ønsket fra Vest-Agder fylkeskommune, men at saken er til vurdering både i direktoratet og i departementet. ■

FAKTA

6

Seks bud er gitt på bygging av ny Lognavatn bru på fv. 351 i Åseral kommune i Vest-Agder. Budene er fra 7,2 til 13,7 millioner kroner.



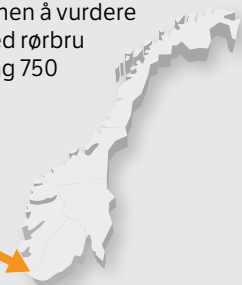
PRØVER 110 KM/T PÅ E18 I VESTFOLD

Statens vegvesen foreslår å åpne en 80 kilometer lang prøvetrekning mellom Eik i Buskerud og Bommestad i Vestfold for en fartsgrense på 110 km/t. Det kan skje når den nye parsellen mellom Gulli (Tønsberg) og Langåker (Sandefjord) på E18 står ferdig om et knapt år. (Arkivfoto: Kjell Wold)

FAKTA: Fv. 469

Fastlandsforbindelse fra øya Hidra i Flekkefjord har vært planlagt i over 40 år. Planer om 3,5 km undersjøisk tunnel ble lagt på is av Vest-Agder fylkeskommune i 2012 på grunn av økonomisk usikkerhet. Nå ønsker fylkeskommunen å vurdere en løsning med rørbru over det om lag 750 meter brede sundet til øya.

HIDRA



TUNNELSIKKERHET:



Gunnar Gjæringen

NØDTELEFONER: – Bruk nødtelefonene hvis du havner i brann i en tunnel, lyder et av ekspertenes klare råd.

Brenner for kunnskapsdeling

Med 20 trafikkklærere på tilhørerbenken foreleste brannmester Stein Kjellerød i Bergen Brannvesen og senioringeniør Gunnar Gjæringen om hvordan bilførere skal oppføre seg om det brenner i en tunnel. Et hett tema, med andre ord.

TEKST HELGE RONG FOTO KNUT OPEIDE

Målet med kurset var å gi trafikkklærerne kunnskap, som de igjen kan dele med sine elever.

– Begynner det å brenne i en tunnel har vi noen klare råd for hvordan trafikantene skal reagere. Vi tror det er lurt å begynne med de som lærer opp fremtidens bilførere, trafikkklærerne, sier Gjæringen.

GODT OPPMØTE. Sammen med brannmester Stein Kjellerød ved undervisningsavdelingen til Bergen Brannvesen har han kjørt kurset tre ganger, med godt oppmøte hver gang. Denne kvelden i lokalene til Bergen Brannvesen er det med trafikkklærere fra Bergensområdet, styret i Autoriserte Trafikkskulers Landsforening (ATL) med flere.

BRUK NØDTELEFONEN. Brann i en tunnel ble på nytt aktualisert da en lastebil stod i full fyr i Gudvangatunnelen i sommer.

– Erfaringene fra Gudvangauylkken viser at behovet for kunnskap om hvordan en oppfører seg ved slike hendelser er stort. Spesielt i de lange tunnelene, som det er en del av på Vestlandet, påpeker Gjæringen.

Senioringeniøren ved veg- og transportavdelingene i Statens vegvesen gløder for å få ut kunnskap til bilistene.

– Aller viktigst er det å få formidlet at bilistene må bruke nødtelefonene som er i tunnelene. Med en gang noen løfter av røret på en slik telefon går alarmen hos Vegtrafikksentralen (VTS). De får da opp nøyaktig beskrivelse av hvor alarmen er løst ut, noe som er til stor hjelp for redningsmannskapene, forteller Gjæringen.

TYNNER UT LUFTEN. De fleste norske vegtunneler har bare ett løp. Når tunnelene har en lengde på over 500 meter er det montert ventilasjonsvifter. Disse blåser luften i en bestemt retning.

– Ventilasjonen er livreddende i seg selv. Når du blander luft inn i røyken tynnes denne ut. Svart brannrøyk er mye farligere enn svart hvit røyk, opplyser brannmester Kjellerød.

GÅ I MOTVIND. Ekspertenes fremste råd til trafikanter som havner i en situasjon med brann i en tunnel er at en skal gå i motvinden.

– Må du gå fra bilen, så kjør den ut til siden og gå fra den med nøkkelen i. Om mulig skal du gå i motvinden. Normalt er trekken såpass sterk at det skal være greit å føle hvor det blåser fra. Ikke gå gjennom røykteppet, fordi om det er korteste vegen ut, understreker de to ekspertene.

I de aller fleste norske vegtunneler av en viss lengde er det montert nødtelefoner. Noen av disse står inne i nisjer, men Gjæringen advarer mot å søke tilflukt i disse.



HAR DU EN SMARTTELEFON KAN DU SKANNE QR-KODEN OG FÅ FLERE NYTTIGE OG LIVREDDENDE TUNNELBRANNRÅD.

Vest-Agder fylkeskommune har gitt bru- og tunnelmiljøet en unik anledning til å prøve ut en løsning som har vært diskutert over mange år. Olav Ellevset, prosjektleder Ferjefri E39



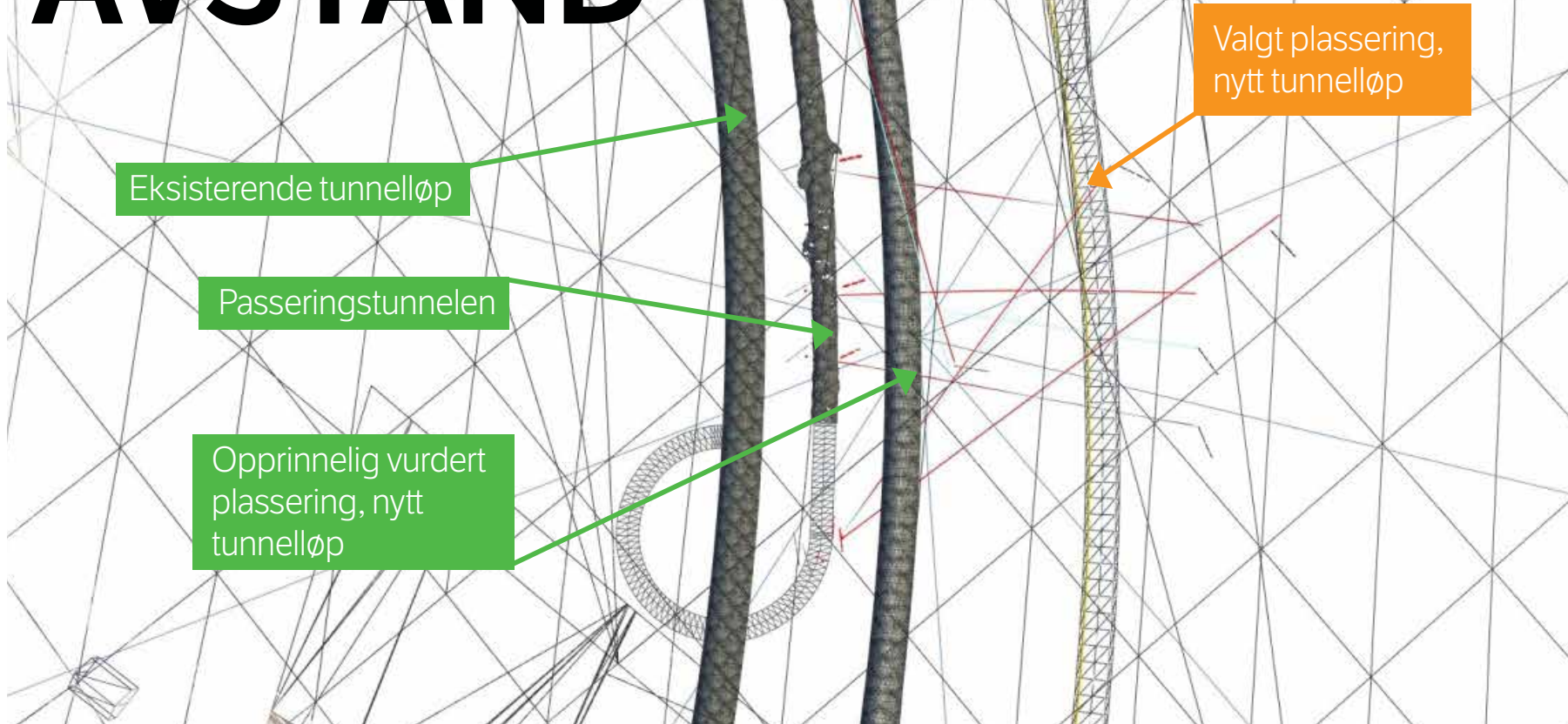
IDYLLISK: Øya Hidra ligger få kilometer utenfor Flekkefjord i Vest-Agder



NØDNETT I TUNNELER

Bud er gitt på klargjøring for digitalt nødnett i 20 tunneler i Sogn og Fjordane. Det inkluderer blant annet landets to lengste vegtunneler, Gudvangatunnelen (bildet) og Lærdalstunnelen. Budene på jobben er på 64,4 og 80,6 millioner kroner. Arbeidet skal være utført til november 2014. (Foto: : Kjell Wold)

DYPERE OG LENGRE AVSTAND



BILDE FRA 3D-MODELLEN: som viser plassering av nytt tunnellop i frysese-området. (kilde: ViaNova)

For å sikre at tunnellop nummer to under Oslofjorden ikke kommer for nær «spylerenne» og fryseseonen, vil tunnellop nummer to bli lagt dypere og lenger unna dagens tunnel enn normalt.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Det går fram av rapporten fra sommerens geologiske forundersøkelser under Drøbaksundet utført av Multiconsult. De anbefaler at en eventuell tunnel nummer to bør gå 4 meter dypere og leg-

ges hele 110 meter sør for dagens trase forbi Hurumsonen/fryseseonen og ellers i en avstand på vel 35 meter gjennomgående fra dagens tunnel under Oslofjorden. Løp nummer to blir derfor om lag 200 meter lenger enn dagens tunnel som er vel 7,2 kilometer.

110 METER FRA FRYSESONEN. Basert på de omfattende undersøkelser som er gjort mener konsulentfirmaet at den nye tunnelen får en avstand til dagens tunnel på om lag 110 meter i passeringen av Hurumsonen/fryseseonen. Det er en forutsetning at det nye tunnellopet skal komme ut på samme sted som eksisterende tunnel ved Storsand på Hurumsiden. Den nye tunnelen skal heller ikke være brattere enn dagens løp på 7 prosent. Stigningen på tverrforbindelsene (røm-

ningstunnelene) mellom de to tunnelene skal ikke overstige 5 prosent. På det grunnlag er det nye tunnellopet valgt å ligge vel fire meter lavere enn eksisterende tunnel.

FLERE UNDERSØKELSER. Selv om hovedarbeidet med de geologiske forundersøkelsene er utført i sommer og høst, pågår det fortsatt noen supplerende seismiske undersøkelser langs traseen for nytt tunnellop under Oslofjorden. Disse undersøkelsene er kon-

STATENS VEGVESEN I ENDRING:

Hoksrud i «løvens hule»

Mange ansatte var igjen etter ordinær arbeidstid da Bård Hoksrud besøkte Vegdirektoratet 12. desember.

HOKSRUD VAR INVITERT av Akademikerforeningene i Vegdirektoratet. Tema for møtet var regjeringens syn på Vegvesenets rolle i den fremtidige vegpolitikken.

KOM MED T-BANEN. Hoksrud kom til direktoratet med t-bane for å unngå rushtidsskøene i Oslo, og skapte god stemning da han fortalte om det til de 150-200 fremmøtte, i tillegg til mange ansatte som fulgte videooverføring av møtet fra ulike arbeidssteder i hele landet.

VEGSELSKAPET. Vegselskapet fikk mye plass både i presentasjonen hans og i

spørsmålsrundene etterpå. Han var forsiktig i formuleringene da han fortalte om hva slags rolle regjeringen tenker at vegselskapet skal få.

–Noen av oss har tenkt at selskapet skal ha utbyggings-, drifts- og finansieringsansvar for store vegprosjekter. Men det er ikke sikkert vi har alle de gode tankene om hvordan dette bør være. Han henviste til tilsvarende erfaringer fra Østerrike, og understreket at Norge må finne sin egen modell.

SAMARBEID. –Vi kommer til å ta med

blant annet vegseksjonen i departementet og dere for å få en best mulig løsning, og jeg tror selskapet vil innebære en revolusjon innen samferdselssektoren, sa han til de vegvesenansatte.

Regjeringen tenker seg at deler av årsavgiften skal gå til å finansiere det nye selskapet.

FAKTA

23

Ny riksveg 23 fra Lillesand i Lier til Dagslett i Røyken får nok en gang forsinket oppstart grunnet manglende reguleringsplan og finansiering.



POSITIVE TIL RUSHAVGIFT

En spørreundersøkelse gjennomført av Statens vegvesen viser at mange i Oslo-området er positive til at det skal være dyrere å passere bomringen i rushtiden, og billigere utenom rushtid. 6 av 10 er for tidsdifferensierte takster, såkalt rushtidsavgift. 8 av 10 synes det er riktig å innføre tiltak som reduserer forurensningen fra biltrafikken i perioder med dårlig luftkvalitet. (Foto: Knut Opeide)



Basert på de omfattende undersøkelser som er gjort mener vi at den nye tunnelen får en avstand til dagens tunnel på om lag 110 meter i passeringen av Hurumsonen/frysesonen. Rapporten fra Multiconsult

sentrert til områder der det også er påvist markerte svakhetssoner tidligere. De supplerende seismiske undersøkelsene skal være til hjelp for å plote svakhetssonenes beliggenhet og mektighet i forhold til nytt tunnellop. Men det forventes ikke at resultatene fra disse tilleggsundersøkelsene har betydning for endelig plassering av nytt tunnellop, understreker Multiconsult i sin rapport.

STYRT KJERNEBORING I JANUAR. For å verifisere valgt plassering av nytt tunnellop forbi frysesonen/Hurumsonen er det besluttet å iverksette boring av et styrt kjerneborhull ca 10 meter over planlagt heng (tak) i tunnelen, i passeringen av den mektige svakhetssonen under spylereana. Arbeidet med styrt kjerneboring vil ventelig starte i midten av januar 2014. ■

TEKST OG FOTO FLEMMING TRONSDEN



KONTROLL:



UTEKONTROLL: Ole Gunnar Anundsen fra tungbilgruppa i Vestfold/Telemark møtte justisminister Anders Anundsen på kontrollen.

Anundsen møtte Anundsen

I forrige uke var både Ole Gunnar Anundsen fra Skien trafikkstasjon og justisminister Anders Anundsen på tungbilkontroll i Larvik.

TEKST OG FOTO KNUT VEDELD HOVDE

Deg har jeg møtt på kontroll før, sa ministeren til Ole Gunnar, som nikket samtykkende og husket møtet med navnebroren. UP arrangerte denne kontrollen på Elveveien i Larvik i tilknytning til justisministerens besøk på UPs hovedkvarter i Stavern. For øvrig også statsrådets hjemkommune.

UP. Kontrollen var lagt til tidlig kveld, da vogntogene kommer opp mot E18 fra danskeferga. UP stilte mannsterke og var forberedt på alle kontrollvarianter fra førerkort til promille, teknisk og kriminalitet. Vegvesenet stilte noe mer beskjedent i antall, med Terje Nilsen og Ole Gunnar Anundsen fra tungbilgruppa i Vestfold/Telemark. Hovedsaken denne kvelden var å få vist kontroll og samarbeidet mellom Vegvesenet og UP for justisministeren og hans følge. Og Anders Anundsen var interessert, han fikk sjekke mønsterdybde og kjettinger med politifolk og TV2's kameramann på slep.

MYE BRA, FÅ FEIL. Kontrollen varte bare et par timer og Vegvesenets menn fant få mangler. Kun ett gebyr for manglende kjettinger ble skrevet ut, pluss noen andre småting. UP derimot, måtte gi en tysk varebil kjøreforbud for å ankomme

landet med sommerdekk, og i tillegg ha øvre Telemark som bestemmelsesmål.

STORFINT BESØK. Justisministeren tok seg også tid til en tur bak i Vegvesenets kontrollbil, og fulgte interessert med på alt som våre menn må sjekke opp og registrere i møte med en innkalt tungbiljåfør. Og sjåførene så også ut til å ta det hele positivt. De vi snakket med var like opptatt av at utstyret skulle være i orden, som øvrigheta denne kvelden. Det skal bli spennende å følge utviklingen utover vinteren. ■



INTERESSERT: Terje Nilsen forteller om kontrollrutinene til en interessert Anders Anundsen.

VINTERKJØRING MED TUNGBIL

Like sikkert som vinteren er det nye runder i media om vogntog som kjører ut og sperrer trafikken. Utfordringen er å komme trygt fram i bratte stigninger og over fjelloverganger. For at tungbiler kan takle slike vinterutfordringer trengs: Grunnleggende

kjøretøyspesifikasjoner, tilpassede spesifikasjoner og sjåførkompetanse. En to-akslet trekkvogn har dårligere framkommelighet enn en tre-akslet trekkvogn med drift på en aksel, kun hvis den tre-akslede har alternativ løsning for akselløft aksept-

KRONIKK:

«I EU undersøkes nå også om den støyinduserte opphopningen av stresshormoner i blodet fører til kreft. Ulf Winther, prosjektleder

Hilsen til den bråkete naboen

Først vil jeg benytte anledningen til å la Norsk forening mot støy være blant de første til å gratulere Statens vegvesen med 150 års-jubileum i 2014! Vår forening fullførte sitt jubileum i 2013. Vi er på veg ut av et jubileum, med et oppfrisket syn på vår rolle, og med mange oppmuntrende hilsener fra både samarbeidspartnere og kjære motstandere i støydiskusjonen.

For 50 år siden anså man i Norge at konsekvensene av støy så bekymringsfulle at Støyforeningen ble stiftet. Drivkreftene var innen helsesektoren, LO og Industriforbund, men også ingeniørforeningen var med å stifte foreningen. Arbeid med konsekvenser av vegtrafikkstøy ble tidlig en oppgave.

HONNØR FRA EKS-STATSRÅD I Støyforeningens jubileumsskrift finner vi blant annet en hyggelig oppsummering fra tidligere samferdselsminister Marit Arnstad, med honnør for foreningens rolle som vaktbikkje, våre impulser for å løfte støy som fag og pådriverfunksjonen for etatenes arbeid med støy og strengere støyforskrifter. Mens helseminister Bent Høie peker på Støyforeningens engasjement for å ansvarliggjøre myndigheter og synliggjøre helsekonsekvensene av støy. Det bidrar til styrket folkehelse.

HVORFOR BRÅKETE NABO? Marit Arnstad omtaler samferdselssektoren som bråkete, og vegsektoren bråker suverent mest. Norges 1,4 – 1,5 mill. støyplagete er først og fremst plaget av vegtrafikk. Trass i samfunns mål om reduksjon, fortsetter trafikkstøyen å øke. Er man Norges suverent mest bråkete nabo, og fortsetter å bråke ut. Folkehelsemeldingen som ble levert Stortinget i april, fastslår at støy fra trafikk er blant de miljøpåvirkningene som plager flest mennesker. Den argumenterer for at hensyn til folkehelse må tas inn også i vegsektorens samfunnsplaner.



STØYPLAGE: Mellom 1,4 og 1,5 millioner nordmenn er plaget av støy, først og fremst av vegtrafikk (Foto: Knut Opeide)

STØY OG SIGARETTTRØYK. Blant typiske helseskader er hørselsskader, søvnforstyrrelser, høyt blodtrykk, diabetes, hjerte- og karsykdommer, stress og angst, og en for tidlig død. I EU undersøkes nå også om den støyinduserte opphopningen av stresshormoner i blodet fører til kreft.

Mange trekker paralleller til utfordringene med å innse risikoen ved røyking. Man faller jo ikke omkull av en sigarett eller to. Helsa blir dårlig med årene. Det tok mange år å forstå dette. Nå er det på tide å få fart på støytiltakene!

Undersøkelser indikerer også en spesielt trist konsekvens av støy, nemlig at barn i særlig støyende bomiljøer risikerer å få svekkede kognitive evner og dermed reduserte livsutsikter. (jfr. Parma-erklæringen, Europas helseministre 2010)

STØYDREPTE? WHO's rapport Burden of disease from environmental noise (2011) beregner at i Europa tilskrives støy hvert 50. dødelige hjerteattakk. Forskeren Mette

Sørensen påviste i en undersøkelse fra Ålborg at menn over 64 år som hadde bodd sitt liv i et område med over 55 db som gjennomsnittsstøy (gul sone), var særlig utsatt for å få forkortet levetid sammenlignet med andre i mer stille områder. Dette er forkortelser av livet som ikke har dramatikken som kjennetegner trafikkulykker. Støydrepte trekker sitt siste sukk på sykehus, eldreinstusjoner eller i private hjem noen år for tidlig, etter år med sykdom og svekket livskvalitet. WHO anslår at summen av tapte leveår med god helse for Europas befolkning, utgjør 1 million hvert år! Fordi trafikkstøy øker mens antall trafikkdrepte over tid har hatt en nedadgående trend, kan man forestille seg en utvikling der den nedadgående kurven for dem som får forkortet sine liv i trafikkulykker møter kurven for dem som får forkortet sine liv på grunn av støy.

SAMFERDSELSDEPARTEMENTETS tildelingsbrev i forbindelse med statsbudsjettet for 2013 understreker det overordnede målet om miljøvennlig transportsystem, og sier om



Ulf Winther, prosjektleder Norsk forening mot støy

støy: «Innsatsen mot støy skal videreføres gjennom oppfølging av forurensingsforskriften, med videre utvikling av støysvake vegdekker og gjennom internasjonalt arbeid.» Tilsammen 19 ord. Forurensingsforskriften inneholder støymål både for innendørs støynivå og utendørs støynivå. Utendørs støynivå har vegvesenet gitt opp, mens arbeidet med å redusere støy innendørs pågår. Vegvesenet vil utføre støyreducerende tiltak på mer enn 300 boliger i 2014. Mer enn 13 000 mennesker står i kø for å få slik utbedring.

ER HJERTET MED PÅ JOBBEN? Har vegvesenet en kultur som er opptatt av trafikkstøy? Vi kjenner mange dyktige og engasjerte enkeltpersoner som arbeider med støy i Vegvesenet, men synes det er berettiget å spørre. Selv 150 år gammel kan vegvesenet minne om en motvillig tenåring når støyoppgavene skal løses. Noen av oss kjenner vegvesenet både utenfra og innenfra, og vet hvordan det ser ut når vegvesenet går inn for en sak. Støyutfordringene fortjener Vegvesenet på sitt beste!

Det handler om mer enn fysiske tiltak. Vi ønsker også at etaten gjør mer i kampen om gode holdninger. Det er mye ugjørt for å få frem forståelse og god praksis i trafikken. Vi nevner støykunnskap som krav ved opplæring av nye bilister. Vegvesenet som ledende aktør kan gi gode impulser til markedet ved å spesifisere støykrav til tunge kjøretøy i sine entrepriser. Vi etterlyser en oppfølging av miljømerkeordningen for bildekk. Er det gjort noe direkte for å fremme bilisters overgang til å bruke mer miljøvennlige bildekk? Andre europeiske land har gjort en god innsats. Det setter den mangelfulle norske oppfølgingen i relieff. Det er også generelt behov for mer transparens om hva etaten faktisk gjør på støysiden.

ANSATTE SVARER:

Etter flere år med færre antall trafikkdrepte, øker tallene igjen i år. Hvorfor, tror du?

ELLEN-MARIE STORE OLSEN FØRSTEKONSULENT KIRKENES

–Utekontrollører, bilbeltekontrollører og politiet bør ha mere kontroller, særlig ute i distriktene, der ulykene skjer. Vi hadde 0 drepte i Finnmark i 2012, vårt mål i 2011 og -12 var å ha bilbelte- og teknisk kontroll i alle fylkets kommuner. Kanskje det medvirket til lite ulykker og ingen dødsulykker.



PAUL HAAGENSEN INSPEKTØR KRISTIANSAND

–For lite mengdetrening. Trekantsamarbeidet mellom ledsager, elev og kjørelærer fungerer ikke.



THORSTEIN TROGSTAD SEKSJONSSJEF SKIEN

–Det kan ha mange og sammensatte årsaker. Det understreker viktigheten av å fortsette det systematiske arbeidet for å få ned ulykkestallene med forbyggende informasjonsarbeid, kontrollvirksomhet, analysearbeid og byggingen av møtefrie veier for å nevne noen tiltak.



MARGRETE VEFFERSTAD AVDELINGSINGENIØR MOSS

–Jeg tror det skyldes tilfeldige variasjoner og forhåpentligvis/ antageligvis er trenden fortsatt nedadgående. Det betyr jo ikke at vi skal la det gå ubemerket hen, men vi må fortsette å gjøre trafiksikkerhetstiltak der vi ser det virker!



ert i Norge. En tre-akslet trekkvogn med tandemdrift er ikke dårligere enn en tre-akslet trekkvogn med drift på bare en aksel og ikke hvis den siste ikke har alternativ løsning for akselløft. Framkommelighet handler om vektfordeling og friksjon. Enten må en øke vektandelen på drivende aksler eller fordele driften på flere aksler eller kombinasjonsløsninger.

Vil en forby to-akslede trekkvogner på noen veier, som UP-sjeften i Nordland foreslår, bør en også forby tre-akslede trekkvogner med drift på bare en aksel når bilen er uten alternativ løsning for akselløft. Noe av det handicap et kjøretøy, som f.eks. en to-akslet trekkvogn har kan kompenseres ved å tilpasse spesifikasjonene. Norske brukere av to-akslede trekkvogner har ofte, foruten optimale dekk, også montert On Spot kjettinger,

optimal svingskiveplassering/forbedret vektfordeling mellom trekkvogn og semitrailer og løft på traileraksel. Fordommer mot noen kjøretøykombinasjoner skyldes ofte hvor bilene har hjemmebase. Flere årsaker spiller inn, ikke bare grunnleggende spesifikasjoner. vinterkjøring er viktig for både framkommelighet og sikkerhet.
Per A. Danielsen, Product Manager, Volvo Norge AS

VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

Jeg både forutsetter og venter av hver enkelt av oss at vi er gode forbilder i trafikken.

TRYGG JUL FOR ALLE



Vegdirektør:
Terje Moe Gustavsen

FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Vi må ta vårt ansvar. Både som den viktigste trafikksikkerhetsaktør i Norge og vi ansatte som enkeltmennesker.

Skal tru om vi er her alle sammen på neste julaften også? Min gode venn Lars' mor pleide alltid å stille dette spørsmålet under julemiddagen. Både Lars og resten av familien følte nok at spørsmålet ikke akkurat bidro til den gode julestemningen. Men – hun spurte likevel – hvert år. Og heldigvis – som oftest er vi fulltallig også i år. Men noen stoler er tomme. Der det i fjor satt noen vi var glad i og som er revet bort i meningsløse ulykker. Noen sitter ikke rundt bordet fordi de er blitt hardt skadd og er innlagt i sykehus eller ikke er i stand til å delta i en julefeiring.

DETTE ER VIRKELIGHETEN FOR FLERE HUNDRE NORSKE FAMILIER. Og i 2013 er det flere enn i fjor. Riktignok er det «bare» 2011 og 2012 som kan vise lavere tall på trafikkdrepte enn 2013, men det er uansett et alvorlig varsel til oss. Om at den videre veien mot Null-visjonen vil kreve hardt arbeid og at vi ikke kan ta noe for gitt. Vi skal snu absolutt alle steiner for å hindre de alvorlige trafikkkulykkene.

VI MÅ TA VÅRT ANSVAR. Både som den viktigste trafikksikkerhetsaktør i Norge og vi ansatte som enkeltmennesker. Jeg både forutsetter og venter av hver enkelt av oss at vi er gode forbilder i trafikken, og at vi hele tiden er aktive trafikksikkerhetsambassadører, påpeker negative forhold og oppmuntrer til god trafikksikkerhet. Jeg håper at dere alle sender vårt flotte julekort til alle de du vil skal komme «Trygt fram til jul», og at vi alle gjør vårt ytterste – både i arbeid og fritid – for at ikke flere plasser skal bli tomme. Har du en smarttelefon kan du skanne qr-koden i bunnen av denne artikkelen og selv prøve ut det nye videojulekortet vårt.

Der det i fjor satt noen vi var glad i og som er revet bort i meningsløse ulykker.

Vi skal snu absolutt alle steiner for å hindre de alvorlige trafikkkulykkene.

2013 GÅR MOT SLUTTEN. Vi kan se tilbake på et år med meget høy aktivitet og sterk innsats. Jeg er takknemlig og glad for å få lov til å lede denne flotte virksomheten med så mange dyktige, interesserte og aktive medarbeidere. Vi kan alle se tilbake på 2013 med stolthet på det vi har oppnådd og ta fatt på 2014 med nye oppgaver, nye utfordringer og enda høyere aktivitet.

MEN FØRST ER DET JULE- OG NYTTÅRS-HELG. For de fleste en kjærkommen mulighet til fritid og avkobling. Men de siste julehelgene har vi ofte fått besøk av særdeles sterke og brutale gjester: «Yngve», «Dagmar» og midt i desem-

ber i år kom «Ivar». Vi vet at den neste ekstremværgjesten blir en kvinne. Hun kommer nok, men det hadde vært fint om hun utsetter besøket til etter jul. Skulle hun derimot komme i julehelga, er jeg helt trygg på at alle våre dyktige folk og entreprenørene vil være på plass for å gjøre jobben sin. Jeg har sett det mange ganger før, og er sikker på at det vil skje igjen. Men som sagt – jeg håper besøket utsettes og at alle sammen får en rolig og velfortjent julehelg. Jeg takker hver og en for innsatsen i 2013 og ønsker dere alle en riktig god jul og godt nytt år! ■



SCAN QR-KODEN MED DIN SMART-TELEFON FOR Å PRØVE UT JULEKORTET VÅRT

BEDRE KOLLEKTIV TILBUD:

Først et lite skritt, et fall, nytt forsøk, nytt fall, et skrittfremover,

så to trinn, deretter fire. Pjokken går. RiUtvikling av bærekraftig kollektivtransport har noen av de samme trekkene som utviklingen av gå-ferdighetene til småbarn. Vi ser et lignende mønster i utvikling av kollektivtrafikken mellom Østfold og Oslo. De siste årene har vi sett forbedringer i infrastruktur gi økt trafikk. Systemet har vært ustabil fordi økt trafikk overvelder infrastrukturen. Nye tog, busser og vedlikehold har forbedret punktlighet og komfort. Nytt billetteringssystem gjør turen mer brukervennlig og forutsigbar.

Jeg opplevde en nyttig og gledelig overraskelse som forbruker og trafikant nylig. Overraskelsen er basert på en nasjonal standard for elektronisk billettering system som Statens vegvesen, NSB og fylkene har

utarbeidet. I oktober introduserte NSB en billett som er annerledes enn noe som har blitt solgt i Østfold før. Den endrer livsstilen og gir en lettere hverdag samtidig som man kan ta bedre vare på miljøet. Hva er spesielt med billetten? Den er lett å kjøpe. Rettighetene forbundet med denne er også fleksible. NSB tilbyr nå periodebilletter med mulighet for reiser på Østfold kollektivtrafikks busser, Ruters busser, trikker, båter og NSBs egne tog. Billettene er kjøpt med et par tastetrykk på en smarttelefon. Jeg kjøpte min denne måneden mens jeg ventet på toget.

Med den samordnede billetten bruker jeg bussen mer enn før. Jeg er en løper og syklist, og min nye elektroniske periodebillett gir meg treningsfleksibilitet som jeg aldri har hatt før. Jeg kan løpe eller sykle langt og ta bussen hjem. Jeg kan også ta en tidlig buss til treningssenteret hvor tørt og isfritt utstyr er tilgjengelig. Bilen står

hjemme mer enn før. Jeg tar bussturer jeg ikke ville tatt før. Etter å ha betalt en fast pris lønner det seg å velge bussen foran bilen. Korte bussturer som syntes dyrt før, er nå svært økonomisk gunstig. Jeg sparer verdifulle minutter tidlig om morgenen på bussen på vei til togstasjonen. Bussen fungerer som en utvidelse av toget og kjører nesten til døra. Apper på telefonen gir både billettering og kollektivtrafikks avgangstider. Det er en genistrek å knytte kollektivreisen til smarttelefonen. Etter at smarttelefonen har fungert som reisepanlegger og billett, gir den tilgang til venner og moro, hele turen. Den gjør det mulig å lese dagens nytt på vei til jobben. For de som vil utvide arbeidsdagen sin gir den også mulighet for å jobbe. Med smarttelefon kan kollektiv reisen nå gi tid og overskudd til andre aktiviteter. Det er viktig fortrinn kollektivreisen har i forhold til å kjøre bil. En nasjonal standard for mo-

billettering, NSB, Ruter og Østfold fylke har gjort billetteringsinnovasjonen mulig.

Kan det gjøres enda bedre? Flere avganger er den beste starten. Rutetider som passer enda bedre til overgangene med tog og ferje. Andre transportsystemer for persontrafikken kunne inkluderes, for eksempel fergen fra Moss til Horten. Parkering nær jernbanestasjonen kunne også blitt inkludert. Wifi tilgang på flere tog, busser og ferjer vil dessuten gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt. Vårt kollektivtransportssystem likner pjokken som lærer seg å gå. Kollektivtransportssystemet er ennå ikke klart til å løpe forbi bilen som primær transport alternativ. Bilen gir effektiv dør til dør transport. Forutsatt at vi fortsetter dagens forbedringer vil vi til slutt se bærekraftig kollektivtransport rase forbi bilen i både service og tilgjengelighet.

Michael Baker



På biltur inni brua

Når Svein Fossen (t. h.) og Ola Håvard Hole i Statens vegvesen skal inspisere motorvegbrua i Drammen fra innsiden tar de bil. En spesialbygd tråbil med henger fra en av byens barnehager.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

«**F**or dem er tråbilen «moon car» ikke et leketøy, men et viktig verktøy for å få gjort inspeksjonen av den vestre brukassa i betong skikkelig. Den er nemlig så lav under taket at du må gå krok-bøyd for å få gjort jobben. Det kan by på fysiske utfordringer og smertefull ryggslitasje når landets lengste bru på nesten 1,9 kilometer skal inspiseres og detaljkontrolleres. Derfor månebilen.

– Jeg fikk ideen om tråbilen under byggingen av bru nummer to, da motorvegbrua gjennom Drammen ble utvidet fra to til fire felt tidlig på 2000-tallet, forteller daværende byggeleder, senioringeniør Ola Håvard Hole. Fire felts motorvegbru gjennom Drammen ved Drammenselvas utløp var ferdig i 2007, 32 år etter at den første tofelts motorvegbrua ble åpnet i 1975.

ETT OG FEM ÅR. De årlige inspeksjonene og den femårige hovedinspeksjonen av Drammensbrua er ikke gjort i en fei når den nyeste delen av brua, den vestre brukassa skal gjennomgås. I gamlebrua nedstrøms er drift- og vedlikeholdsjobben betydelig enklere. Her er brukassa så høy at du kan gjøre jobben i fullt oppreist stilling. Mellom de to bruene er det montert ei gangbru i nesten hele bruas lengde. Her får du best oversikt over den helt spesielle konstruksjonen på Norges lengste vegbru, innkledningen eller himlingen under brua.

INNKLEDNING. Som eneste bru i Norge er E18-brua kledd inn i en 4 millimeter tykk sandwich (aluminium-plast-aluminium) plate i sølvgrå farge. Brukåpa på drøye 40.000 kvadratmeter henger fastmontert under brua og ser nesten ut som en gigantisk flyvinge sett nedenfra. Sandwich-platene er 75 cm brede og ca 6 meter lange og er montert sammen i seksjoner på hver 18 meter og hengt opp under brua med maks fem centimeters avstand mellom hver seksjon.

ÅRLIG DUSJ. – Det for å hindre inntrenging av duer og annen fugl som forurenser. Himlingen skal også tåle trykk og vibrasjoner fra biltrafikken på toppen av brua (over 30.000 biler i årsdøgntrafikk) og det faktum at brua krummer og krenger hele veien gjennom byen og over elva, forteller Hole. Himlingen under brua vaskes utvendig med høytrykkspyler kun en gang om året. De snart sju årene brukåpa har vært på plass har den ikke mistet hverken farge eller glans med sitt vakre utseende. Den lyse, slanke konstruksjonen skifter stadig ansiktsfarge etter årstidene og ulike værtyper.

KJEDELIG BRA. –Det er gledelig at kapellet på brua også har fungert så bra som det har som beskyttelse for brukonstruksjonen, sier overingeniør Svein Fossen. Han er ansvarlig for bruvedlikeholdet og karakteriserer jobben med drift og vedlikehold av motorvegbrua i Drammen som nesten litt kjedelig, fordi det er så lite å gjøre med den tette og tørre konstruksjonen. Kuppet og fugene på brua rengjøres en gang i året. Stort mer enn det er det ikke å gjøre, forteller han.

LEVER LENGE. Da Veggen og vi var på tur inne i brua kunne vi selv se og merke at luften var ren innenfor den nesten helt vindtette himlingen, som kun var dekket med et tynt støvlag. Lyden og rystelsene fra trafikken på firefeltsvegen rett over hodene på oss var heller ikke avskrekkende, faktisk mye mindre øredøvende enn ventet.

– Både betongbrua og sandwichhimlingen holder i massevis. Brua er bygd for minst 100 års levetid og himlingen er montert med 15 års holdbarhetsgaranti. Slik som den ser ut til nå blir jeg ikke overrasket om den er like fin etter 25-30 år, sier Ola Håvard Hole. Før han og Svein igjen tar plass i månebilen og forsvinner sakte innover i den nesten to kilometer lange brukassa på nye undersøkelser. ■



1 - OPPREIST: I den gamle brukassa kan Ola Håvard Hole t.v. og Svein Fossen inspisere betongbrua innvendig i oppreist stilling.

2 - BRUKASSA: Her kommer de seg ut og inn når de skal inspisere de to brukassene.

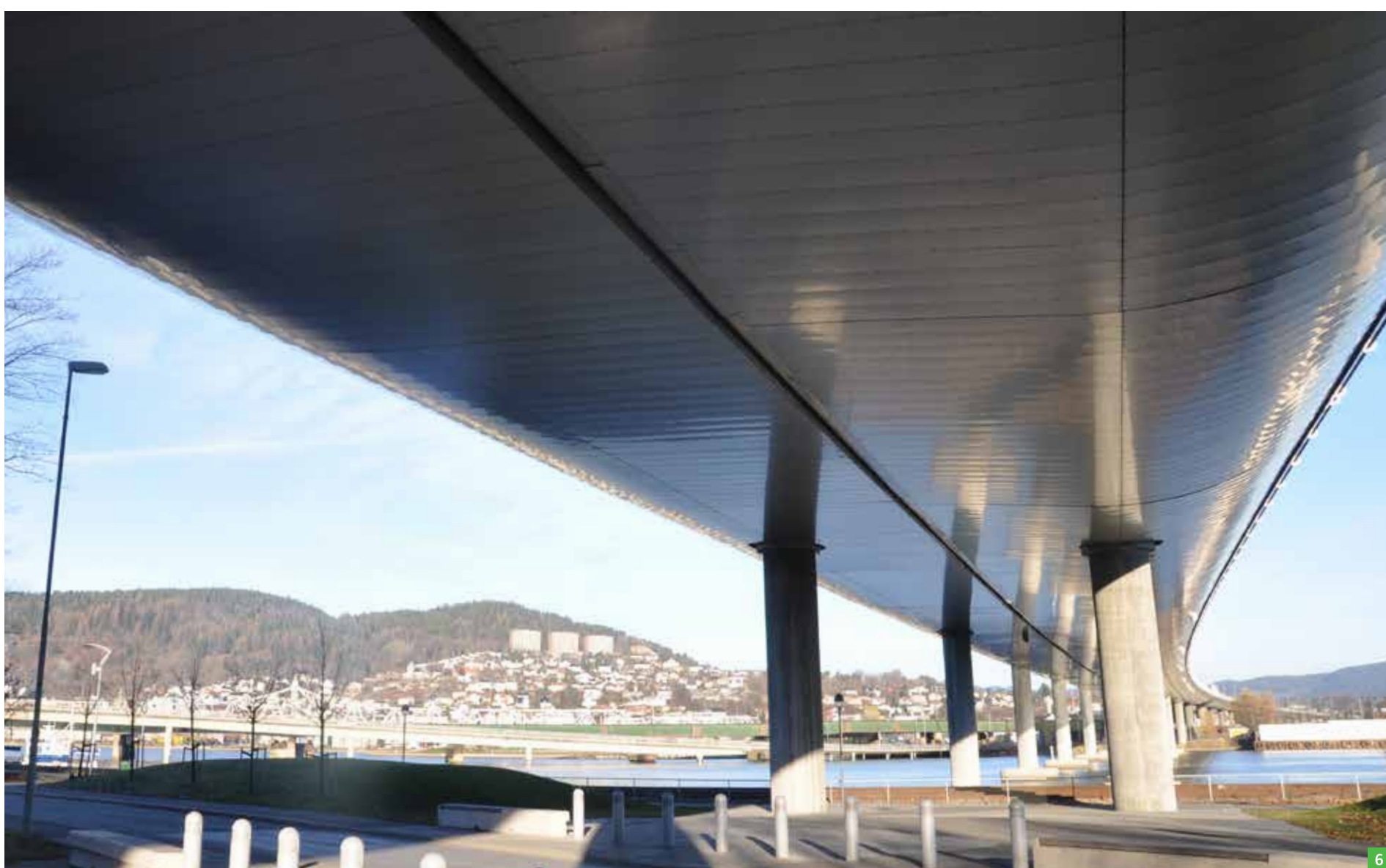
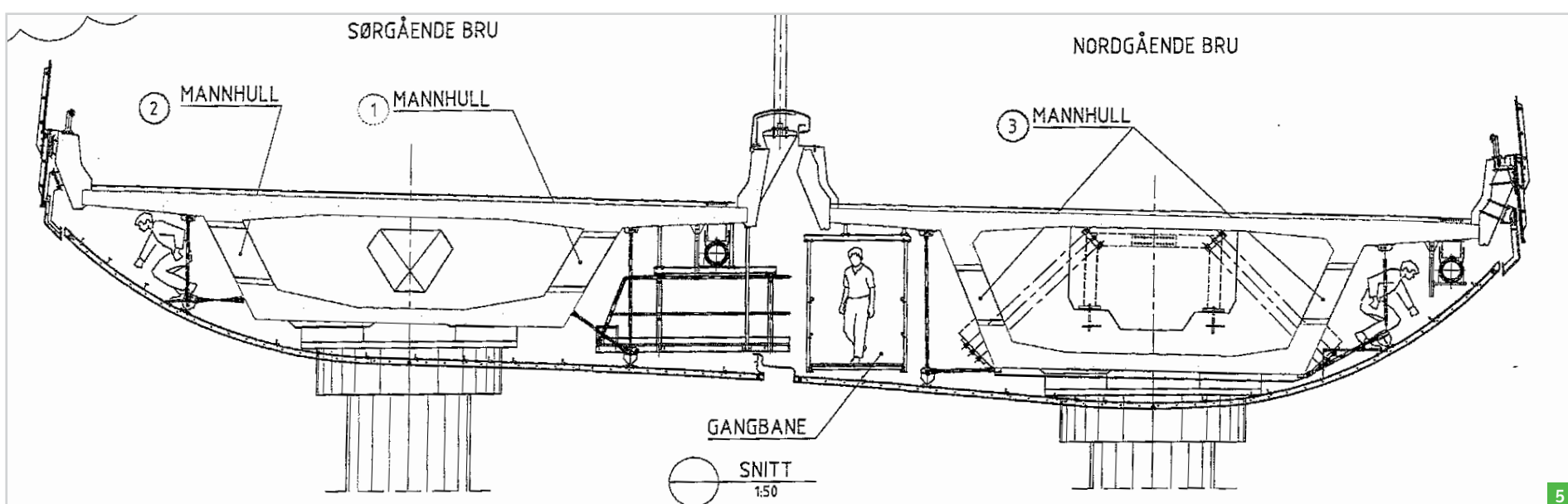
3 - GANGBRU: Mellom de to bruene går denne gangbrua for inspeksjon, den er trolig landets lengste gangbru, over halvannen kilometer lang.

4 - HIMLING: På hver ytterside av brua trenger lyset vakkert inn når det er solskinn ute.

5 - TVERRSNITT: Slik ser E18-brua ut tegnet i tverrsnitt.

6 - INNKLEDNING: Den sølvgrå kåpa under brua er nesten 25 meter bred og er totalt på 40.000 kvadratmeter.





Faglig utvikling

Mange på skolebenken

Stadig flere oppgaver og økte rammer gjør at Vegvesenet har et stort behov for kompetanse. En foreløpig analyse viser at 1300 ansatte har behov for faglig påfyll de neste fire årene.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

O dag er drøyt fire prosent av de ansatte på en eller annen form for opplæring hver dag. De neste fire årene skal Vegvesenet planlegge, beregne, bygge, kontrollere og styre også videre for rundt 150 milliarder kroner. I tillegg kommer alle oppgavene som skal gjøres for fylkeskommunene. Dette gir et stort kompetansebehov, og Vegvesenet må bruke og videreutvikle kompetansen mest mulig effektivt.

– Vi er en stor etat som jobber på mange ulike fagfelt. Ei ny kartlegging viser at vi har rundt 20 fagområder der vi kan få utfordringer. Vi får blant annet et stort behov for prosjektledere, byggeledere, planleggere og fagfolk på alt fra kollektivtrafikk og sykkel til vegteknologi og konstruksjon. Det opplyser Jane Bordal som er HR og administrasjonsdirektør i Statens vegvesen.

For perioden 2014-17 er behovet nesten 1300 plasser på interne opplæringsprogrammer og -tiltak i samarbeid med andre. Hvordan skal dere løse dette?

– Vi må bruke kompetansen vi har mest mulig effektivt. Ellers vil vi først og fremst forsøke å øke antall deltakere på de interne programmene vi har – som byggherrestudiet og ledelsesprogrammer. Vi vil styrke samarbeidet med høyskoler og universiteter: Det er viktig å opprettholde studietilbud og tilbud om etter- og videreutdanning. Flere nettbaserte studier vil også bli videreutviklet, sier Bordal. Hun legger til at endelig oversikt over kompetansebehov og forslag til tiltak vil bli klart i februar/mars.

Vegvesenet har et sektoransvar for kompetanse også – hva gjøres for bransjen?



Jane Bordal, HR- og administrasjonsdirektør

– Vi har et omfattende samarbeid med universiteter og høyskoler for å sikre rekruttering av folk med teknisk utdanning på bachelor og masternivå. Der bidrar vi blant annet med undervisning og masteroppgaver og studieturer. Videre gir vi forskningsoppdrag til næringslivet og andre statlige institusjoner. Vi har eksempelvis også

vært med å utvikle en erfaringsbasert master i veg og jernbane ved NTNU. Neste år vil tilbudet der blir utvidet med kurs i kollektivtrafikk og to videregående kurs innen bru og geoteknikk. Andre i bransjen kan også delta på vår opplæring. Alt i alt nyter hele samferdselssektoren godt av det jeg har nevnt her, sier Bordal. ■

Vi vil styrke samarbeidet med høyskoler og universiteter.

Jane Bordal,
Statens vegvesen



Ill. foto: Colourbox

EKSEMPLER FRA OPPLÆRINGS-MENYEN:

(tilbud av omfattende art på landsbasis)

- Trafikant- og kjøretøystudiet
- Trafikkoperatørstudiet
- Planleggerskolen
- Samferdselsskolen (15 studiepoeng hos NTNU) samhandlingskurs for byggherrer, entreprenører og rådgivere)
- Byggherrestudiet (30 studiepoeng hos NTNU).
- Tunnelstudiet (15 studiepoeng hos NTNU, åpent for bransjen)
- Erfaringsbasert master i veg- og jernbane (90 poeng hos NTNU – kan ta enkeltkurs)
- Ung-program (for nyansatte under 35)
- Lederutvikling for ledere

Ill. foto: Colourbox

Statens vegvesen har fagmiljø i toppklasse – noe som krever mye kompetanseutvikling. Dette gjør Vegvesenet gjennom alt fra kollegaveiledning og kurs på arbeidsplassen til e-læringskurs og mer omfattende opplegg i egenregi eller kurs og studier ved høyskoler og universitet.



ERFARINGSBASERT MASTER: Første kull foran hovedbygningen på NTNU i Trondheim (Arkivfoto: Henriette E. Busterud)

ERFARINGSBASERT MASTER – STADIG NYE KURSTILBUD

40 vegvesenansatte er i gang med erfaringsbaserte master i veg ved Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU). Opptakskravet er bachelor i teknologiske fag og minimum to års relevant praksis. Alle fagene på masterstudiet kan tas som enkeltkurs. Blant fagene er kost/nytte av samferdselsanlegg, strategisk planlegging av infrastruktur, trafiksikkerhet og trafikkteknikk, veg og miljø, ITS og trafikkmodeller, drift og vedlikehold, vegteknologi og veg- og gateutforming. Geoteknikk, prosjektering av bruer og betongteknologi for bruer. Alle kursene kan også tas som enkeltkurs – noe som mange har benyttet seg av.



Masterkurs i kollektiv til høsten

Ett av målene i Nasjonal transportplan (NTP) er at veksten i trafikken i byområder skal skje med kollektiv, sykkel og gange. For å nå målet er det behov for bedre kunnskap og samarbeid mellom aktørene. Statens vegvesen har derfor tatt initiativ til et nytt kurs i kollektivtrafikk som kan være en del av erfaringsbasert master. Vegvesenet, NTNU og Lund tekniske høgskole planlegger studiet, og det vil bli ei ukes samling i Trondheim og ei i Lund – som har lang erfaring med kurs i kollektivtransport. Studiet gir 7,5 studiepoeng.

Vegvesenet og fylkeskommunen planlegger også et to-dagers kurs i kollektivtransport i hver region i løpet av 2014. Der skal ansatte lære mer om hva som skal til for å få et attraktivt og godt kollektivtilbud. I forkant av dette skal ledelsen i Vegvesenet på et totimers kurs.



Ill. foto: Colourbox

Trafikant- og kjøretøystudiet

Alle de 1650 ansatte som jobber med trafikant og kjøretøy i Statens vegvesen skal innom en eller flere moduler på Trafikant- og kjøretøystudiet som startet 1. januar.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ARKIVFOTO KJELL WOLD

Både sensorer, de som jobber med tilsyn og utekontroll, hallkontroll og i skranken med førerkort og registrering er innom dette studiet. -Alle fagområdene har ei grunnutdanning. Dessuten er det tilleggsutdanning innenfor alle de aktuelle fagområdene. En del av utdanninga er regelstyrt – for sensorer er det for eksempel et EU-direktiv som stiller krav om utdanning, forteller avdelingsdirektør Bente Skjetne i Statens vegvesen. Med Trafikant- og kjøretøy-

studiet har de nå et tilbud til ansatte innen alle fagområder på TK.

KVALITET OG LIKEBEHANDLING. Målet med studiet er å bidra til at alle brukerne på trafikkstasjonene og langs vegen opplever likebehandling med god kvalitet. Om du møter en kontrollør eller tar førerkort i Alta eller Arendal, så skal du bli likt behandlet.

FLEKSIBELT. – Studiet er fleksibelt og målrettet, så vi hele tida har rett kompetanse i forhold til oppgavene vi skal gjøre. Skjer det

endringer på området, skal det være enkelt å vri utdanninga, sier Skjetne og legger til at de akkurat nå prioriterer de som jobber med førerkort i skranken og de som jobber med tilsyn på trafikantsida og sensorutdanninga. Disse gruppene har ikke hatt et sentralisert utdanningstilbud tidligere.

MYE NETTBASERT. Skjetne forteller at de prøver å holde utdanningskostnadene nede, så deler av studiet er nettbasert. Vegvesenet har avtale med Universitet i Agder og Høgskolen i Nord-Trøndelag som har

tilrettelagt mye av studiet, men utdanninga foregår ellers på flere steder i landet for å spare reise- og oppholdskostnader.

BARE POSITIVT. – Tilbakemeldingene fra studentene har vært positive. Jeg tror ansatte setter stor pris på å jobbe i en etat som tilbyr utdanning på høyskolenivå som gir studiepoeng. Vi gir dem et løft og en dytt i riktig retning. Det gjør jo noe med sjølfølelsen så en blir tryggere i jobben. Jeg er glad jeg jobber i en etat som er så opptatt av god kompetanseheving, sier Skjetne. ■



DELTAGERE: Kontrollører er blant dem som deltar på TK-studiet.

ANSATTE SVARER:

Hva er det viktigste du har lært?

MARIANNE RAMDAL NESSET
SEKSJONSSJEF, PLAN OG PROSJEKTERING,
SKIEN SAMFERDSELS-
SKOLEN

Det viktigste har vært å lære om de ulike aktørenes roller, så vi forstår hverandre bedre og kan samhandle bedre i prosjekter.



AMUND BACH STRANDEN
VEGPLANLEGGER, TRONDHEIM
REKRUTTERINGS-
PROGRAMMET

Det er hvordan Vegvesenet er organisert – om ulike avdelinger, regioner og faggrupper – som er det jeg visste minst om på forhånd.



MORTEN RANNE
AVDELINGSDIREKTØR,
VEGDIREKTORATET
MILLENIUM

Jeg har fått mange nyttige impulser og verktøy, men det aller viktigste er å bli kjent og forstå hvordan ledere fra regionene oppfatter sin hverdag.





GRUPPEARBEID: Tverrfaglig gruppearbeid på Samferdselsskolen. (Arkivfoto: Odd Erling Botn)

SAMFERDSELSSKOLEN

Dette er felles etterutdanning for veg- og banesektoren. Den skal gi bedre forståelse, kommunikasjon og samhandling på tvers av aktører og faser. Dette gjelder både for de som planlegger, bygger og drifter og vedlikeholder anlegg. Deltagerne er en blanding av rådgivere, entreprenører og byggherrer.

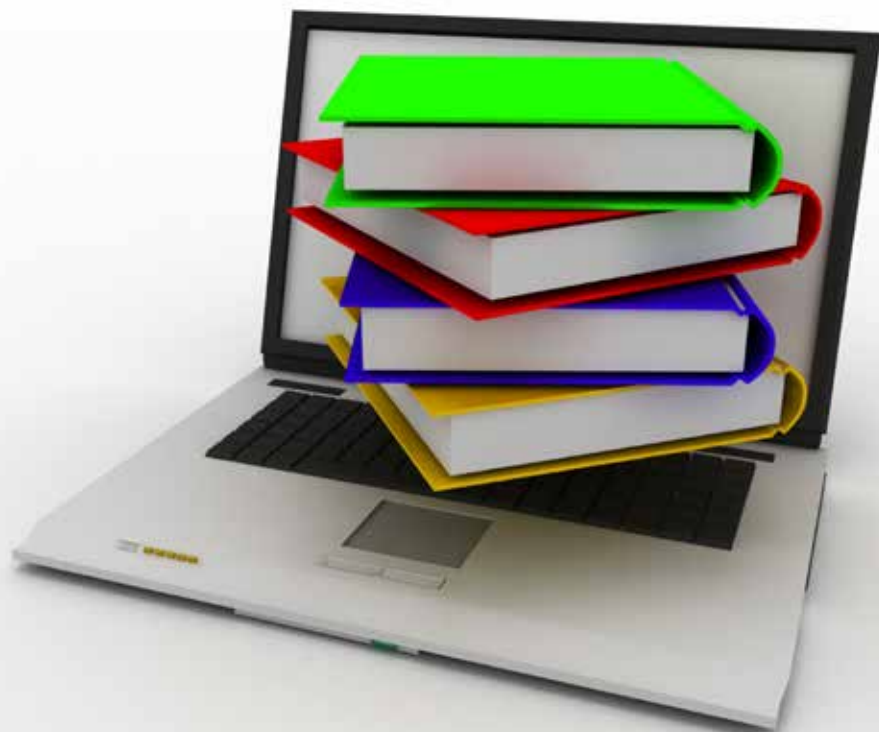


MOTTOK PRIS: Sebastian Nerem fikk masterpris fra Statens vegvesen på Bygg og miljødagen ved NTNU, høytidelig overlevert av Even Myhre ved Senter for kompetanseutvikling. (Foto: Inger Lise Sagmo)

STØTTER MASTERGRADER

I over ti har Statens vegvesen delt ut en pris på 20.000 kroner til beste mastergradsoppgave innen veg- og samferdsel ved UMB og NTNU. Dette skal motivere studentene til å skrive masteroppgaver av høy kvalitet som Vegvesenet kan ha nytte av – og som kan motivere til jobb i etaten.

Alle som skriver relevante masteroppgaver for Vegvesenet kan inngå ei avtale om dette og søke om støtte på 15.000 kroner. Bacheloroppgaver kan støttes med 7.500 kroner.



Ill. foto: Colourbox

MER UNDERVISNING PÅ NETT

– Vi har mye å hente på nettlæring. Vi har egen læringsportal, men den brukes mest til å legge ut læremateriall, gi beskjeder og levering av besvarelser. Her må vi legge til rette for enda mer deling og samhandling, sier Atle Røijen. Sammen med Birte Hatlehol har ansvar for læringsportalen i Statens vegvesen. Han sier det er stort potensial for å bruke nettet mellom samlingene. Neste år starter prosjektet framtidens læringsportal. Da skal Vegvesenet legge til rette for mer effektiv kompetanseutvikling.

– Ved at folk forbereder seg til samlinger på nett, får de også større utbytte av samlingene. Det er kursdeltakerens eget



Atle Røijen

arbeid som er det viktigste i læringen – ikke læreren, sier Røijen. Han legger til at undersøkelser viser at de fleste sitter igjen med under ti prosent av det som blir presentert på ei forelesning.

– Litt av et tankekors! – Vi bør alle ta utfordringen med å tenke nytt og legge til rette for smartere læring, sier Røijen.

TOVE YTTERDAHL BOLKAN

SENSOR, NAMSOS TRAFIKKSTASJON TK-STUDIET/GRUNNUTD. FOR SENSORER

Jeg har utviklet vurderingskompetansen min, særlig rundt det med kommunikasjon og vurdering både i teori og praksis, noe jeg har stor nytte av.



KURT GRUNDSTAD

BYGGELEDER, E6 HÅLOGALANDSBRUA BYGGHERRE-STUDIET

Jeg har bare jobbet her siden i vår, så for meg er det å se helheten i det vi jobber med og diskutere utfordringer med kolleger fra andre regioner.



Underviser studenter

FOTO TSEDAY DAMTEW

Statens vegvesen har samarbeidsavtaler med 16 høyskoler og universitet. 13 vegvesenansatte har en 20 prosents stilling for å undervise og veilede studenter. I tillegg kommer gjesteforelesere og sensorer.

Geotekniker Tseday Damtew er en av ti vegvesenansatte som underviser i vegteknologifag ved (UMB) Universitetet for miljø og biovitenskap. Hun er også fagansvarlig for «Vegteknologi, drift og vedlikehold» som ble et nytt fag i fjor, i tillegg til et nytt fordypningsfag på samme området.

– Jeg har både forelest om grunnforhold, arrangert forelesninger og koordinert Vegvesenets ressurser slik at studentene fikk mest mulig ut av faget. Vi har også to studenter fra fordypningsfaget som jobber med hver sin prosjektoppgave med veiledere fra Vegvesenet, sier Damtew.



Alltid (rød)glødedende

Sidsel Sandelien har sprudlet rundt i Vegvesenet i over 40 år. Hun har satt fargerike og faglige spor som pioner på mange områder. Nå gleder hun seg til å lede Vegvesenet gjennom 150-årsjubileet.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO STATENS VEGVESEN/PRIVAT MONTASJE KYRRE WEDVIK

Du hører henne før du ser henne. Hun kommer kvitrende i kjent stil – smilende, kledd i rødt og med magebelte. Spør du noen hvordan hun er vil du blant annet få høre at hun er en typisk bergenser, har godt humør, er optimistisk og omsorgsfull, løsningsorientert, kreativ og energisk.

FOREGANGSKVINNEN. Sidsel startet på arkitektlinjen på NTH, men da de kom til aktegning skjønte hun at hun hadde havnet på feil hylle. Hun startet på bygg i stedet – som første jente etter 1945. Etter studiet startet hun i Vegvesenet og ble ansatt under tvil: Det var uvanlig med en kvinnelig byggingeniør, men på grunn av gode karakterer – og ikke minst en diplomoppgave der hun hadde tegnet inn og analysert 400 trafikkulykker i Gudbrandsdalen, fikk hun jobb. Siden har hun fartet rundt i Vegvesenet i 44 år uten å være lei en eneste dag – bare litt spent i ny og ne.

I Vegvesenet har hun på mange måter vært en foregangskvinne. Hun var ikke bare den første kvinnelige sivilingeniøren. Hun var den første kvinnelige avdelingsdirektøren og etatsdirektøren – og har til tider kjempet for myke verdier i en mansnastion.

JUBILEUMSDAMA. Sidsel jobber nå i Styringsstaben i Vegdirektoratet og ser fram til Vegvesenets 150-års feiring neste år.

– I jubileumsåret skal vi skape stolthet og gjøre folka våre til gode ambassadører for vår spennende og mangfoldige etat, sier hun entusiastisk og ramser opp det som skal skje:

– Først er det en stafett som skal samle vegvesenlandet. Den starter på Svalbard og skal innom 150 steder på 150 dager med 150 ulike transportmåter – dette blir en form for dugnad. 10. april er det bursdagselskap og bløtkake i hele vegvesenriket. I tillegg blir det jubileumsprofil på et par store konferanser. I juni skal de ansatte på jubileumsdager på Vegmuseet – både for å få med seg den splitter nye utstillingen om Vegvesenets historie og et spennende faglig og sosialt program. De ansatte fordeles på fire samlinger slik at det ikke går minst mulig utover servicen for brukerne våre, sier Sidsel.

Et par aviser har skrevet om Vegvesenets jubileum og stilt spørsmål om penge-

bruken: Å sende over 6000 ansatte til Vegmuseet og Hafjell i to dager har sin pris om det er aldri så faglig. Men jubileums-sjefen er ikke i tvil om at dette er en lønnsom investering.

– Vi legger opp til et nøkternt arrangement. Budsjettet er på 30 millioner for hele jubileet, og det er mye penger. Men det er all grunn til å feire et 150-årsjubileum, noe politisk ledelse støtter. Vi er mange, så det blir store summer uansett hva vi gjør. Pengene vi bruker tar vi inn på andre administrative områder og samlinger vi ellers ville hatt. Vi får ingen ekstrabevilgning, understreker hun.

”Ansettelser er det viktigste vi gjør – vi må huske at når vi ansetter, så ansetter vi energi!”

FARTSHUMPENES MOR. Når en har jobbet over 40 år i samme vesen blir det en lang merittliste. Hvis en skal trekke fram en ting må det være trafiksikkerhet, som har vært hjertebarnet hennes hele vegvesenlivet. Det har skjedd en del på den fronten siden hun startet i 1970, da det var 560 drepte. Sidsel var blant annet med og sloss for påbud av bilbelte. Det var også hennes idé å innføre fartshumper og 30-soner, så hun har nok noen bunnpanner på samvittigheten. Det ble en trang fødsel for farts-humpenes mor.

– Jeg husker jeg kom gråtende ut av møte med Samferdselskomiteen som mente det holdt med å sette ned fartsgrensen og ikke ville ha humper. Jeg gråt av frustrasjon! Men nå har vi fått mange humper. Ellers er ledelse og hvordan en kan få det beste ut av folk og utvikle medarbeidere noe jeg har vært opptatt av hele tida. Ansettelser er det viktigste vi gjør – vi må huske at når vi ansetter, så ansetter vi energi!

EKTEFELLEDELT JOBB. Sidsel har ikke bare vært trofast mot Vegvesenet hele sin karriere, hun er gift med en vegvesenmann også. Hun var eneste hona i kurven med

500 menn på byggstudiet der hun traff ektemannen Bjørn. En periode satt de ved samme bord både hjemme og på vegvesenkontoret. Da det etter hvert kom tre søte små var Sidsel og mannen også blant de første i Norge til å ha ektefelledelt arbeidstid – og ble til og med forsket på.

– Dette var noe vi fant ut sammen. Vi fikk samme lønn og sjef, og Bjørn var like flink med unger og til å lage mat som meg. Vi hadde hver vår halve stilling i starten, men sjefen var den som bestemte hvem av oss som skulle være hjemme hvis vi måtte stokke dagene.

ORIENTERINGSLOPEREN. Sidsel begynte med bedriftsorientering i Vegdirektoratet på syttitallet og siden har hun løpt til skogs verden rundt – blant annet for å delta i veteranmesterskap sammen med mannen.

– Det er kjekt å kunne lese kart, og orientering er en veldig hyggelig hobby å dele med Bjørn. I sommer gikk turen til Italia. Vi startet med litt «høydetrening» i flere tusen meters høyde i Dolomittene før vi deltok på løp i Syd-Italia. Neste år skal vi til Brasil, sier Sidsel. Litt vondt i knærne har hun riktignok fått, men hun lar seg ikke stoppe av det. Hun drar stadig til fjells og skogs med eller uten ski. På hytta ved Lillehammer er hun så ofte hun kan, med eller uten en skokk med barnebarn.

”Jeg tror jeg det er «helsefarlig» å slutte brått.”

ILDSJELEN. Å være regionvegsjef og ukependle til Lillehammer var ingen åtte til fire stilling. Ulykker kunne tikke inn på mobilen hele døgnet, arbeidsoppgavene sto i kø. Men selv en ildsjel kan miste gnisten.

– Regionlederjobben krevde mye. Jeg trodde jeg hadde utømmelig med energi, men under omstillingen av Vegvesenet i 2003 kom jeg veldig nær den berømte vegg og måtte ta en time-out en periode. Behandlingen gikk ut på å gjøre alt sakte, jeg skulle ikke en gang løpe i skogen. Det var uvant for meg. Som leder var dette en nyttig erfaring. En lærer seg selv å kjenne

bedre, og det blir lettere å se symptomer når kolleger tøyser strikken for langt

SENIOREN. – Jeg var veldig bevisst på å slutte som sjef før jeg var 67. I den alderen vet omgivelsen at en er på oppløpssiden. Derfor bør en ikke sitte i tunge sjefsstillinger – synes nå jeg da. Samtidig tror jeg det er «helsefarlig» å slutte brått. Jeg er veldig fornøyd med å ha fått jobb i Styringsstaben med relativt ordnet arbeidstid og fri i helgene. I tillegg til jubileet får jeg jobbe med Nasjonale turistveger og samarbeidet med fylkeskommunen, Jernbaneverket og litt lederutvikling. Jeg er glad for at jeg fortsatt sitter et sted der det skjer mye. Jeg kan gjøre hva som helst, men det hadde nok ikke passet meg å bli plassert i et stille hjørne. ■

FAKTA:

Sidsel Sandelien ble født i Bergen i 1945 og bodde der til hun flyttet til Trondheim og startet på NTH i 1964. Først tok hun en måned på arkitektlinjen, men skiftet over til byggstudiet. Der var hun den første kvinnen etter krigen og andre i historien som tok byggstudiet. Diplomoppgaven hennes het «Riksvegen og tettstedet der hun registrerte dødsulykker i Gudbrandsdalen, og oppdaget tydelige ulykkespunkt.

Da hun var ferdig på NTH i 1968 jobbet hun litt på byplankontoret i Bergen før hun fulgte mannen til Finnmark og jobbet i et arkitektfirma i Alta et halvt års tid. Hun startet i Vegdirektoratet i 1970 hvor hun var fram til år 2000 – bare avbrutt av et studieopphold i USA. I løpet av disse 30 årene jobbet hun med trafiksikkerhet, miljø saker og planlegging. Hun var på mange områder en pioner, og i 1990 ble hun miljødirektør direkte under Eskild Jensen.

Fra 1995 til år 2000 var hun etatsdirektør i Vegdirektoratet for miljø og teknologi. I år 2000 ble hun vegsjef i Oslo – og i 2003 regionvegsjef i øst. Fra 2012 har hun vært fagdirektør i Styringsstaben i Vegdirektoratet – der hun blant annet har ansvar for Vegvesenets 150-års jubileum.



Foto: Knut Opsetide

Skriver bok om en va

Et vanskelig tema er i ferd med å få sin oppklaring når historikere nå gransker Statens vegvesen i 1940-1945. Var det kun de tyske okkupasjonsmyndighetene som brukte krigsfanger til vegarbeid i Nord-Norge under annen verdenskrig, eller hadde Vegvesenet et selvstendig ansvar?

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«**V**egvesenets historie om krigsdagene er et vanskelig tema fordi veldig mange har hatt problemer med å fortelle hva de kan ha opplevd, sier Geir Paulsrud, tidligere museumsdirektør i Vegvesenet.

FLERE ENN 2000 DØDE. Han er en av mange bidragsytere til en bok om Vegvesenet fra 1912-1960 som nå er under skriving og som skal være ferdig om et års tid. Midt i desember var femårsperioden 1940-45 tema for et eget symposium. Historikere presenterte fakta og teorier om hvordan det kunne bli slik at utenlandske krigsfanger og politiske fanger ble satt til vegarbeid i Nord-Norge, under konsentrasjonsleir-lignende forhold som førte til at over 2000 fanger døde.

SS-ANSVAR. De tyske okkupasjonsmyndigheter fikk skylden i ettertid, ingen Vegvesenansatte ble etterforsket. Det var SS-soldater som hadde ansvar for vakthold og forpleining for straffangene som skulle bygge fire vegger i Nordland og Finnmark.

Men det var Vegvesenet som bygde leirene inklusive vaktårn og det var Vegvesenets ingeniører som hadde arbeidsledelsen ute på anleggene. Det gnagende spørsmålet i ettertid var om nordmenn og ikke minst Vegvesenets ledelse burde ha gjort mer for å bedre fangenes hverdag.

– Det kan hende at tausheten i årene etter krigen, noe som måtte oppleves som en fortilse, har bidratt til å gjøre historien ekstra vanskelig for de som var involvert, sier Geir Paulsrud.

NÆRMERE ET SVAR. Det er historikeren Pål Nygård som er engasjert som forfatter av boka, han håper det skal bli mulig å komme nærmere et svar om hva som foregikk.

Han påpeker at tvangsarbeid på veg isolert sett var tillatt etter internasjonale konvensjoner, selvfølgelig forutsatt at fangene fikk god behandling. Etter krigen ble tvangsarbeid brukt som straff av krigsforbrytere.

– Kanskje var Baalsrud vel ivrig etter å få bygd ut vegnettet i Norge, sier Anders Fagerbakk, hovedfagsstudent ved NTNU. Han har i bokarbeidet fått tilgang til Baalsruds personlige notater fra hele vegdirektørperioden og går langt i å frita vegdirektøren for kritikk. Han har også dokumentert at de tyske myndigheter var svært godt tilfreds med samarbeidet med de norske vegmyndigheter.

VEGBYGGERE. Historikerne mener dette i stor grad skyldes at okkupasjonsmakten hadde en helt annen interesse for vegbygging enn det den norske regjering hadde vist gjennom 1930-årene.

Nygård forteller at daværende vegdirektør Andreas Baalsrud, vegdirektør fra 1919 til 1945, faktisk hadde en avtale om å møte statsråden den 9. april 1940 og der ville trekke seg i protest mot alt for lav prioritering av vegbygging i Norge.

Da okkupasjonen kom ble Baalsrud i stedet evakuert sammen med Kongen og hans følge, men snudde ved Elverum og fikk snart beskjed fra Nygårdsvollregjeringen om å holde «hjulene i gang». Så fikk han beskjed fra tyske myndigheter om at det skulle satses nærmest ubegrensede midler på vegbygging.

TILRETTELEGGER. Michael Stokke, historiker ved Narviksenteret, mener at Vegvesenet var en aktiv tilrettelegger for bruk av fanger til vegarbeid. Han mener Vegvesenet kunne ha hindret at fangene i det hele tatt kom til å arbeide under Vegvesenets ledelse, at Baalsrud og eventuelt de lokale formenn og arbeidere kunne ha satt foten



SKRIVER BOK: Når historikeren Pål Nygård (midten) skriver boka om Vegvesenet fra 1912-1960, har han mange med seg i å beskrive krigsårene som av mange oppleves som en vanskelig tid. Blant disse er Michael Stokke fra Narviksenteret (til venstre), Geir Paulsrud fra Statens vegvesen og Anders Fagerbakk fra NTNU.

ned. Han mener samtidig at intervjuer med tidligere vegoppsynsmenn bekrefter at de gjorde de beste de kunne i en svært vanskelig situasjon ute på arbeidsstedene. Han peker også på at norske vegarbeidere kun fikk positiv omtale fra de som overlevde, noen fikk i ettertid medaljer fra den jugoslaviske stat. ■

“**Det kan hende at tausheten i årene etter krigen har bidratt til å gjøre historien ekstra vanskelig for de som var involvert.** Geir Paulsrud, Statens vegvesen

nskelig tid



HISTORISK: Slik så det ut da Riksveg 1 ble bygd om i samme område på 1920-tallet.

SKRIVER BOK OM RIKSVEG 1

Riksveg 1 er i ferd med å få sin egen bok. I april lanserer Tore Wiik boka om Norges hovedveg mot utlandet fra 1928-65.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Mange tror at Riksvei 1 er Hurtigruten, men Hurtigruten «stjal» begrepet da Riksvei 1 og riksvei 50 ble omdøpt til E6 12. juni 1965, forteller Tore Wiik. Opprinnelig gikk Riksveg 1 fra Kornsjø i Halden til Akershusgrensen, så ble den forlenget til Oslo og var 150 km lang. Etter at Svinesundsbrua sto ferdig i 1946 ble det bygd ny veg fra brua til Riksveg 1 ved Berg og så ble denne del av Riksveg 1.

I juni 1965 byttet denne vegen navn til E6 og siden er mye lagt om. Men mye er også i behold, Tore Wiik har kartlagt den gamle strekningen, noen steder flere strekninger. Sammen med Geir Kristensen, Bjørn Buer og Per Johansen skriver han nå tekst og samler bilder mens Tom Arne Evensen bidrar med illustrasjoner til boka som kommer i april.

VIKTIG FOR FOLK. – Veg er viktig for folk, fra Norge valfarter folk til USA for å se Lincoln Highway eller Route 66, til Sverige for å se Riksettan. Men vi har jo Riksveg 1! Det er gjerne slik at folk har nostalgiske følelser for det de har opplevd i sin barndom og det er mange som i dag har barndomsminner fra kjøring på riksveg 1, sier Wiik.

Selv er han oppvokst i Indre Østfold og har sine barndomsminner fra riksveg 6 som er forløperen til dagens E18.

– Det spesielle med riksveg 1 er at mye av den gamle vegen er i behold men har en helt annen funksjon, helt fra privat

innkjørsel og gårdsplass til riksveg, sier han.

Han har brukt mye tid på å stedfeste gamle bilder, han har kjøpt inn en 1958-modell VW Boble som prosjektbil, og utstyrt den med moderne GSP-utstyr for å stedfeste hvor han er. Både befaringer og sosiale medier er brukt for å samle data og filmer er publisert.



Tore Wiik er primus motor for prosjektet «Riksvei 1 – tapt og funnet».

MUNCH. At landets første riksveg kom i Østfold i 1928, forklarer han med den legendariske vegsjef Jens Munch. Han hadde vært i USA og mente at Norge burde nummerere hovedvegene på samme måte i Norge.

– Han slo til i 1928 og bestemte at riksvegene 1-2-3-4-5-6-7-8 var hovedvegene i Østfold som Statens skulle ha ansvar for. I 1932 fant Vegdirektoratet ut at dette var noe man skulle innføre over resten av landet også, forteller Tore Wiik. ■

FAKTA: Organisation Todt i Norge

Bygging av veger og jernbane var viktig for Adolf Hitler, han utnevnte i 1930-årene Fritz Todt til «generalvegmeister». Todt skulle bygge veger og jernbane for å bygge sammen det stortyske riket og fikk sin egen organisasjon.

I Norge ble det straks etter okkupasjonen i 1940 etablert en gruppe bestående av folk fra Vegvesenet og Organisasjon Todt som skulle planlegge en firefelts motorveg fra Halden via Oslo til Trondheim, på tysk betegnet «Grosse Strasse des Nordens».

Det ble også satt i gang planlegging av en motorveg mellom Oslo og Stavanger og skissert planer om å bygge denne med titusener av krigsfanger som arbeidskraft.

I 1941 snudde prioriteringene, den tyske forsvarslinjen «Atlantikwall» skulle bygges til forbi Kirkenes. Alle krefter skulle nå settes inn på å bygge veg og jernbane i Nord-Norge.

Dødsdømte jugoslaviske fanger ble hentet til Norge, over 3400 ble sendt til fem leire og ble satt til vegarbeid under et svært hardt regime. Bare 1600 av disse overlevde krigen. Rundt 3000 sovjetiske fanger døde under tilsvarende arbeid på jernbaneanlegg.

I 1942-43 arbeidet norske vegarbeidere sammen med tvangsarbeiderne, fra 1943 ble gruppene adskilt på ulike vegstrekninger og Vegvesenet fikk kun arbeidsledelse for egne mannskaper.

Takk for god jobb, St. Ba

– Dette har vært en fin oppgave, litt uvant men veldig hyggelig. Det sier Marianne Madsen som i våres fikk i oppgave å ivareta helgenen St. Barbaras oppgaver ved utsprenghningen av tre E6- og jernbanetunneler langs Mjøsa.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Midt i desember var jobben gjort og hun fikk en rosa vernehjelm fra tunnelbyggerne som takk for god innsats.

– Det er godt å vite at arbeidet er gått bra både for de som startet jobben i mars og de som har fullført den, sier Marianne Madsen.

BESKYTTELSE. Det var som kone til Eidsvolds ordfører Einar Madsen hun i våres fikk den spesielle oppgaven. Fellesprosjektet i regi av Statens vegvesen og Jernbaneverket hadde engasjert det østerrikske selskapet Alpine Bau AG til å sprengte ut tunnelene. Etter østerriksk skikk starter tunnelarbeidet først når det er gjennomført en religiøs seremoni. Der påkalles St. Barbara for å trygge arbeiderne, hun er katolsk helgen til beskyttelse mot lyn, ild og plutselig død og skytsengel for blant annet tunnelbyggere og artillerister.

FELLESKIRKELIG. Lang Mjøsa ble seremonien i våres felleskirkelig, i samarbeid mellom katolske pater Andreas og den lokale sognepresten Terje Kjølsvik. Ordførerens kone fikk oppdraget med å følge opp St. Barbaras plikter i hverdagen. Det betød at hun rett som det var skulle komme innom og se at tunnelarbeiderne hadde det bra. Og det har hun fulgt opp. Hun har vært inne og sett hvordan fjellsprenghing foregår, og hun var innom med kaker til tunnelbyggerne.

KONKURS. – Jeg er blitt veldig godt tatt i mot og har lært mye om hverdagen for de som sprenger ut fjelltunneler, sier hun.

Da det østerrikske selskapet gikk konkurs i juni, på grunn av store tap andre steder enn i Norge, mistet de utenlandske arbeiderne jobben og både de og lokale underentreprenører mistet oppgjør for utført jobb.

– Jeg er ikke hyggelig når folk mister jobben. Men jeg er veldig glad for at jeg for noen uker siden fikk vite at samtlige av de rammede tunnelarbeiderne nå er i ny jobb i Tsjekkia og at de har det bra, sier hun.

NY JOBB. Konkursen ble derimot bra for de norske tunnelarbeiderne som

har videreført arbeidet, faktisk i et såpass tempo at forsinkelsen mer eller mindre er tatt igjen. Entreprenørselskapet Albert Hæhre AS var nemlig akkurat i ferd med å fullføre tre tunneler lenger nord, og hadde ikke ny jobb til tunnelarbeiderne, da det østerrikske selskapet gikk konkurs. Dermed kunne de overta på kort varsel.

Anleggsleder Rune Lien tror ikke den østerrikske seremonien vil få fotfeste i Norge.

– Men har vi fått hjelp av St. Barbara, er det både til å unngå uhell og til å ha jobb. Vi sto uten nye oppdrag og var i ferd med å sende utstyret vårt til lager da vi fikk beskjed om at vi skulle overta og fullføre ved Korslund, forteller han.

GLAD. Taale Stensbye leder den felles utbyggingen av fire-felts motorveg og dobbeltsporet jernbane langs Mjøsa og er veldig glad for å kunne markere slutten på en tunnelutsprenghing uten alvorlige hendelser.

– Jeg er veldig glad for at Hæhres folk fikk jobben med å fullføre tunnelene, at de har tatt igjen den tapte tiden og at de har unngått skader. Tunnelfolkene har gjort jobben sin samvittighetsfullt og unngått farlige situasjoner, men vi må vel også tro på en sammenheng med den spesielle velsignelsen som ble gitt til dette anleggsprosjektet, sier han.

2015. De to vegtunnelene ved Korslund hadde gjennomslag sist måned mens den noe lengre jernbanetunnelen hadde gjennomslag 11. desember. Nå er 7,6 kilometer vegtunnel i to løp sprengt ut, og 7,4km tunnel for dobbeltsporet jernbane.

Mye arbeid gjenstår etter selve fjellsprenghningen, tunnelene skal få endelig fjellsikring, det skal bygges veg/jernbane i tunnelene og monteres teknisk utstyr. Etter planen skulle 22 kilometer ny E6 tas i bruk om ett år men Alpine Bau-konkursen har forsinket prosessen med formell sikkerhetsgodkjenning av de to vegtunnelene i sydenden av Mjøsa. Dermed blir 20 kilometer tatt i bruk i desember neste år, men trafikantene må kjøre gamle E6 rundt Korslundtunnelen frem mot sommeren 2015 når også jernbanestrekningene er ferdige. ■



SISTE SALVE: – Takk for vel utført jobb, sa tunnelarbeidernes leder Rune Lien etter at Marianne Mad-



BYGGESTART: Marianne Madsen med Pater Andreas og sogneprest Terje Kjølsvik fra Langset etter vigslingen i våres. En figur av St. Barbara fikk plass ved tunnelportalen.



BYGGESTART: Marianne Madsen med Pater Andreas og sogneprest Terje Kjølsvik fra Langset etter vigslingen i våres. En figur av St. Barbara fikk plass ved tunnelportalen.

Barbara!



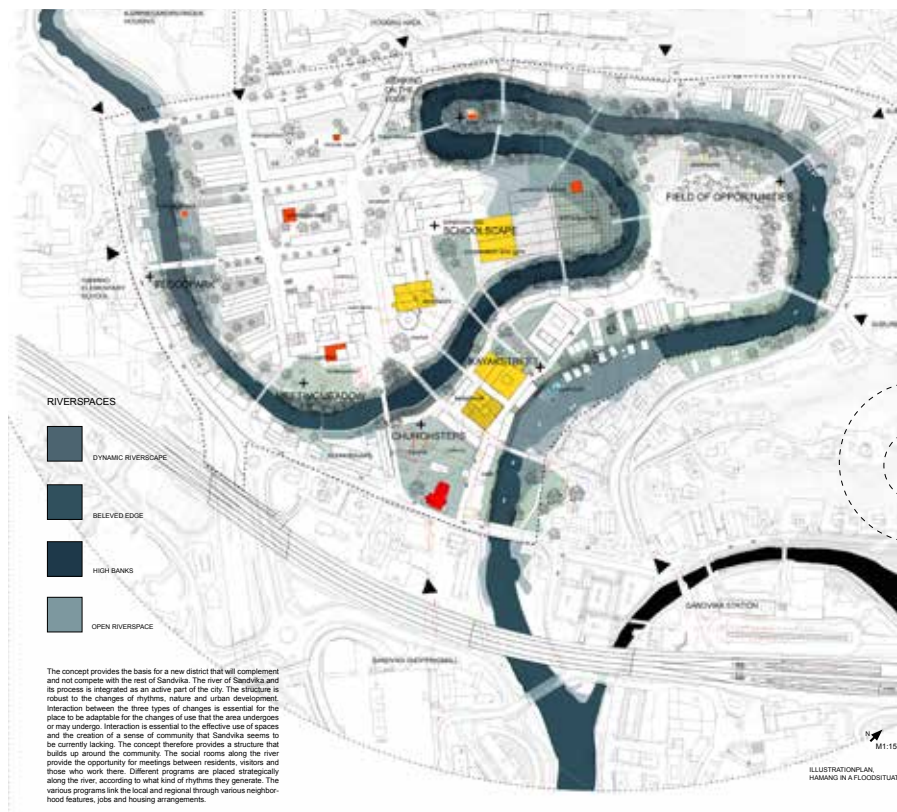
sen representerte St. Barbaras ved tunnelgjennomslaget.



KONTAKT: Marianne Madsen har lært mye om tunnelbygging, her med tunnelbyggerne (f. v.) Endre Rausand, Magne Egge, Gunnar Bernes, Sindre Flåstrand, Otto Kleiven, Jørn Klungnes og Per Inge Osgjelten.



GLADE: Prosjektleder Taale Stensby (midten) er sammen med ordfører Einar og Marianne Madsen glad for at tunneldrivningen skjedde uten uhell.



SPENNENDE: De to landskapsarkitektene vil bygge 18 bruer over Sandvikselva i tillegg til den ene eksisterende, og dermed fremme gange og sykling i Sandvika.

BRUER FOR MER GÅING OG SYKLING

Et arkitektforslag om å bygge 18 nye gang/sykkelvegbruer over Sandvikselva for å fremme gåing og sykling, er et av Norges tre vinnere i den Europeiske arkitekturkonkurransen «European».

TEKST HÅKON AURLIEN

Forslaget er laget av de to landskapsarkitektene Sigrid Urnes and Hanna Haukøya Storemyr, ut ifra en masteroppgave ved Universitetet for Miljø og Biovitenskap (UMB). Einar Lillebye ved Vegdirektoratets transportplanseksjon var hovedveileder for de to og mener studentenes arbeid kan bidra til å utvikle et bedre transportsystem i Sandvika.

– Dette er i tråd med nasjonale mål om å prioritere kollektivtransport, sykkelbruk og gåing fremfor bilen. Hvordan denne tilnærmingen kan videreutvikles og sees i sammenheng med omliggende hovedvegnett som for eksempel E18 og E16, er en utfordring som bør følges opp, sier Lillebye.

BARRIERE. I dag ligger E18 som er barriere mellom Bærums administrasjonsby og Oslofjorden, lokalt er det mange som vil legge E18 inn i fjellet og å «få tilbake» fjorden. Samtidig preges byen av omfattende intern biltrafikk. Vegvesenet har i Nasjonal Transportplan fått klare føringer for å bidra til at flere går og sykler på kortere turer.

De to landskapsarkitektene foreslår at bydelen Hamang blir en aktiv del av Sandvika, en ny bydel som supplerer og ikke konkurrerer med resten av byen. Utfordringene løses blant annet ved å knytte Hamangstletta sterkere opp mot tog- og busstasjonen og ved å bygge bruer over elva. Elvebredden skal bevisst brukes som et sosialt nettverk, kajakkklubben der har en klar rolle.



Landskapsarkitekter Sigrid Urnes og Hanna Haukøya Storemyr. (Foto: Privat)

SOSIAL INTERAKSJON. – Vinnerforslaget foreslår å bruke Sandvikselva som arena for sosial interaksjon og øke tilgjengelighet for sykkel og gåing både internt, i form av bruer over elva og internatkomstveger i området, og mellom Hamangstletta og Sandvika stasjon. Forslaget viser hvordan elvelandskapet kan utvikles for å bli en viktig ressurs og offentlig rom i byen, sier Einar Lillebye.

«European» er verdens største plan- og arkitektkonkurranse for yngre arkitekter, landskapsarkitekter og planleggere og arrangeres annethvert år. De to andre norske bidragene dreier seg om et forslag til utbygging rundt de historiske vernede sykehusbyggene på Dikemark i Asker, og et forslag til utvikling av Ås sentrum sør for Oslo. ■



■ STEDET:

GRENDA HØRTE ligger nær Gvarv i Sauherad kommune i Telemark. – Navnet Hørte er opprinnelig et elvenavn, laget til dyrenavnet hjort. Vi har dessverre ingen opplysninger om hvor gammelt navnet er, men et tilsvarende stedsnavn i Lier i Buskerud er belagt skriftlig første gang rundt år 1400, forteller 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.



SPØRSMÅL 13: Hva heter denne kontrollstasjonen langs E134 i Odda kommune? (Foto: Kjell Wold)

- | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 Hva heter europavegen over Haukelifjell? | 8 Hvor har skoleelever selv vært med å utforme lekeskur langs en skoleveg? | 15 Hvem har laget en prosjekt-oppgave om sikkerhetsstyring av vegtrafikken? |
| 2 Mellom hvilke to byer går E134? | 9 Hvor ligger Vegtrafikksentralen (VTS) i Nord-Norge? | 16 Hva er den nye samferdselsministerens favorittbil? |
| 3 Hvor mange dekar dyrka mark skal etter planen brukes til nye vegger i 2014? | 10 Hvor mye plussset den nye regjeringen på budsjettet for veg og jernbane for 2014? | 17 Hvilken bilimportør har Solvik-Olsen jobbet for? |
| 4 Hvor mange trebruer har Statens vegvesen ansvar for? | 11 Hvor mye energi brukes årlig til å lyse opp landets rundt 1000 vegtunneler? | 18 Hvor mange alternative kryssinger over Oslofjorden er nå utredet? |
| 5 Hvilken utenlandsk entreprenør skal bygge den nye Farrisbrua på E18 ved Larvik? | 12 Hvor mange kilometer av E6 i Gudbrandsdalen skal nå bygges ut i ett? | 19 Hva kalles broforslaget som nå er kommet fra kommuner ved Oslofjorden i Buskerud? |
| 6 Hvor lenge må Brevikbrua stenges for vedlikehold fra og med våren 2014? | 13 Hvor ligger kontrollstasjonen langs E134 i Odda? | 20 Hva kalles løse fjellmasser som er oppdaget i Eidettunnelen på E6 i Østfold? |
| 7 Hvor bygges Tyssetunnelen? | 14 Hva heter vegvesenkontrolløren ved Svinesund som er spesialist på digitale ferdsskrivere i bil? | |

SVARENE PÅ QUIZEN:

1 E134 2 Haugevassund og Drammen 3 1400 dekar 4 Tyske Bilfinger 5 Tyske Bilfinger 6 Etter planen i minst halvannet år 7 På fv. 48 i Hordaland 8 På Gran på Hadeland i Oppland 9 I Mosjøen 10 750 millioner kroner 11 Ca 100 millioner kWh, eller strømforbruket til en kommune med 5000 innbyggere 12 34 kilometer 13 Seljeset på vestsiden av Rødalstjøfallet 14 Poul-Erik Christensen 15 Torunn Garder og Kjell-Erik Stensby i Statens vegvesen 16 En amerikansk Dodge Viper 17 Møller US Import 18 15 19 Broen 3 20 Svelleleire

■ I HANSKEROMMET:

Mats-André Lied

Byggeleder for drift i Trondheim.

1 hva har du i hanske-rommet?

Svært lite, eg har ikkje bil – men lommer på jakka gjer nytten.



2 Hva jobber du med akkurat nå?

Vi avslutter eit sykkelvegprosjekt på 600 meter gjennom Heimdal sentrum. Elles er det ein del å gjere med Miljøpakken, både med sykkel og kollektiv og trafikksikkerhet. Eg håpar å få på plass ein rammeavtale slik at vi kan få bygd raskare der det er prosjektklare trafikksikkerheits- og sykkeltiltak.

3 Hva er det beste med å jobbe i Vegvesenet?

Mangfaldet i etaten er vel det som er det beste, du finner som regel ein eller annan som har utruleg mykje kunnskap om fagfeltet sitt og engasjementet er gløddande.

4 Har du en munter episode fra jobben?

Ein kveld vi var ute for reasfaltering var det mykje kø og noko kaotisk for bilistar og trafikkdirigentane. Medan eg stod langs vegen og kontrollerte var det nokre entusiastiske sjeler som gav tommel opp og slengkyss for ny asfalt. Av og til er ikkje det mykje som skal til.

5 Og hva gjøre en byggeleder etter jobb?

Enten trening, vere saman med venner og nytte bylivet. Har tidvis våre med på bedriftsfotball når dei manglar folk. Også er eg med i revygruppa her, og det er steikje kjekt! Vi har tradisjonell husfest her på Statens hus på nyåret. Eg kan ikkje seie så mykje om innslaga, men 150 års-jubileet er no eit stikkord. Årets tema for husfesten er «cowboy & bonde», så det kjem til å sette sitt preg på innslaga òg.



Unormal forbudt 154

154

Dette skiltet står foran en barnehage i Lars Vaages gate i Stavanger og er en klar unormal. Skilt 302 Innkjøring forbudt settes opp der man vil hindre kjøring, sykling er å regne som kjøring men forbudsskiltet kan utstyres med et underskilt som gjør unntak for sykling. Da skal det stå et «unntatt» under symbolet og det er uteglemt i Stavanger. Den normale jury, øverste myndighet for Vegvesenets skiltnormaler, bemerker at det normalt er ønskelig å få mindre biltrafikk forbi en barnehage, ikke mindre sykkeltrafikk som blir resultatet her. (Foto: Ingve Lygre Undheim)

Veggen og vi

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

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

Fagpressen

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

Journalist
KJELL WOLD
Mobil: 900 94 886
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
MICHELLE GIGI STOLTENBERG
Mobil: 930 82 787
michelle.stoltenberg@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



Statens vegvesen

GRAFISK PRODUKSJON:
Landsdekkende Grafisk senter, Statens vegvesen
Opplag: 15 300 **Trykk:** Mediatrykk AS
Veggen og vi skal være en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skal bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme.
Veggen og vi utkommer 11 ganger i året.
Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.
Redaksjonen avsluttet 16. desember kl. 13.00.
Neste utgave kommer 30. januar 2014.

