



## Test av godkjente vinterdekk for tungbiler avdekker:



FOTO: BARD NONSTAD

# Dramatisk forskjell i bremselengde

Bremsetesten viste at den ene tungbilen stoppet etter 47 meter. Den andre stoppet først etter 91 meter. Begge bilene hadde godkjente dekk. – Vi må slutte å fokusere så mye på vintervegstandard og friksjon, og heller øke fokuset på betydningen av gode dekk, sier Ivar Hol fra Vegavdelingen i Møre og Romsdal.

**Side 10-11**

SIDE

4

**SIKKERHET:**

Marianne Østenseth overlevde trafikkulykke på Dovrefjell.

SIDE

6

**VILT:**

Prisen på 5500 hjorteviltulykker årlig er nær en milliard.

SIDE

18

**SPRÅKPRISEN:**

To års intenst språkarbeid ga gjev klarsprakspris.

SIDE

26

**BRU:**

Utredet kombinert veg- og jernbanebru over Oslofjorden.



## SKREV HISTORIE PÅ DALSFJORDBRUA

Ordførarane i Askvoll og Fjaler fekk fredag 1. mars vere dei første som fekk gå tørrskodde over Dalsfjorden, i ei flott markering av at catwalken på Dalsfjordbrua no er ferdig. - Dette er ein historisk dag, seier Askvoll-ordførar Frida Melvær. (Foto: Ole Kristian Åset)

## JENS OPNAR T-FORBINDELSEN

Karmøytunnelen og den nye vegen frå Hellevik på Fosen til Raglamyr i Haugesund er ferdig. I mai opnar statsminister Jens Stoltenberg T-forbindelsen. Fortsatt er det mykje arbeid som står att før snora kan klippast 29. mai. (Foto: Rune Stumo)



### LEDER:

Jeg kan ikke fordra diskusjoner av noe slag. De er alltid vulgære og ofte overbevisende.

Oscar Wilde

# Klar tale om vinterdekk

**S**tatens vegvesen har vunnet Klarspråk-prisen 2012. Vi stiller oss i den lange rekken av gratulanter. Det er uten tvil et imponerende arbeid som er lagt ned for å komme så langt som prosjektet har kommet. Prosjektleder Marte Spets sier i denne utgaven av Vegene og vi: «Dette handler like mye om å endre holdning som skrivestil». Alle vet hvor krevende det kan være å endre holdninger. Når vi kan konstatere at klarspråk-prosjektet i stor grad har lyktes med å endre holdninger, er det grunn til å la seg imponere. Ikke bare av de som har prosjektet som jobb, men ikke minst over alle de fra forskjellige fagmiljøer som har blitt involvert, åpnet opp for nye impulser latt seg overbevise og på den måten åpnet opp etaten på en måte som kommer samfunnet rundt oss til gode.

**PROSJEKTET HANDLER** på mange måter om å utfordre. Utfordre etablerte sannheter, etablerte arbeidsformer, etablerte tankemønstre og etablerte omgangsformer.

**I DENNE AVISEN** kan du lese at man i Region midt har testet bremselengde på tungbiler med forskjellige typer dekk som er godkjente for norske vinterveger. Resultatene er oppsiktsvekkende. Forskjellen på bremselengde mellom to godkjente dekk er opp til 44 meter ved oppbremsing i 70 kilometer i timen.

**Måten vi velger å uttrykke vår enighet og uenighet på, definerer oss langt på vei som mennesker**

**ER DET EN FORBINDELSE** mellom denne bremsetesten og Klarspråk-prosjektet? Nei, det er vel å trekke det vel langt. Men leser du uttalelsene fra Ivar Hol i reportasjen om bremsetesten på side 10 og 11, kan vi dra en parallell. Språket hans er vel klart nok, men ikke minst er det klar tale fra Hol. En av hans kommentarer til de dramatiske testresultatene lyder: «Jeg har nok mange i driftsmiljøet med meg når jeg mener at vi må slutte å fokusere så mye på vintervegstandard og friksjon som vi gjør i dag og heller øke fokuset på betydningen av gode dekk».

**DET ER IKKE URIMELIG** å anta at noen vil være faglig uenig med Hols tilnærming til utfordringen. Jeg legger til grunn at han uttrykker sin faglige overbevisning, og jeg legger til grunn at han lytter til dem som måtte ha andre og avvikende synspunkter. Hvorvidt han har rett, eller tar feil, har jeg ikke grunnlag for å uttale meg om.

Det jeg synes vi alle skal legge merke til er at han våger å utfordre. Og det er her likheten til Klarspråk-prosjektet åpenbarer seg. Hol peker nemlig på et tankesett i egen etat, og stiller spørsmål ved om det etablerte er det rette. Mulig det vil vekke vonde følelser hos noen, men i møte med Hols synspunkter bør fornuften råde. Ikke fordi han nødvendigvis har rett, men fordi måten vi velger å diskutere på kan vise seg å bli verdifull i seg selv. Måten vi velger å uttrykke vår enighet og uenighet på, definerer oss langt på vei som mennesker.

God lesning!

**MARK S. BERGER**  
Ansvarlig redaktør



### VEGBILDET:

## ADOPTERT HOVEDVEG

Mange klager over søppel langs vegene, i USA er dette løst ved en ordning der privatpersoner, organisasjoner eller firmaer påtar seg å rydde søppel annenhver måned mot å få navnet sitt på et skilt langs vegen. Nå finnes ca 150.000 avtaler i hele USA og om lag en halv million kilometer veg er adoptert. Bildet er fra Florida og her har en studentgruppe påtatt seg ryddejobben. Ikke et papir er å se. (Foto: Håkon Aurlien)



### FØR OG NÅ





## SAGT I SOSIALE MEDIER

**Espen M. Kvalheim** @marzhal

Kva tenkjer vegvesenet på når dei har tungtransportkontroll midt i rushet midt i eit trangt kryss som for tida er eit anleggsområde? #stord

**Prinsen** @prinsmagnus. Hvem har egentlig skylden for de dårlige veiene? Konsulentfirmaene, vegvesenet eller entreprenørene? @Presserom #uland #veistandard

**Knut Opeide**: #klarspråk-prisen til Statens vegvesen: Det er jo en litt mannhaftig etat, så jeg trodde først det var Karspråkprisen de hadde vunnet....

**NRK Rogaland** @NRKRogaland

Bli med på 3D-tur gjennom Ryfast: Statens vegvesen har laget en animasjon av hvordan det kommer til å bli å kj... <http://bit.ly/ZTTmLU>

**Marte Spets** @martespets

Uklart språk i brev fra Vegvesenet? Si fra til vegdirektøren på klarsprak@vegvesen.no. Les kronikken hans her: <http://tinyurl.com/c7ah9mq>



◀ 1943

2013 ▶

**Snøfresen fra 1943.** Noen fjelloverganger i Norge snør igjen om vinteren men de fleste holdes åpne og til det trengs solid brøyteutstyr. En av de første «stormaskinene» i Norge er denne snøfreseren, produsert i Schwarzwald i 1943 og brukt av den tyske okkupasjonsmakten i Norge under andre verdenskrig. Den ble etter krigen overtatt av Statens vegvesen Sogn og Fjordane og brukt blant annet ved åpning av vegen over Sognefjellet. I 1992 ble den gitt til Norsk vegmuseum, pusset opp i 1993 og igjen i 2010-11, og holdes i original stand. Det gamle bildet er fra Sognefjellet, på det nye er det Svein Simenstad som demonstrerer snøfreseren.







## HARDANGERBRUA OPNAR I AUGUST

Hardangerbrua opnar for trafikk i august. Statens vegvesen arbeider vidare med endeleg opningsdato. Ut frå ei samla vurdering av framdrifta pr. 1. mars, har Statens vegvesen konkludert med at det ikkje kan sleppast trafikk på brua før arbeidet er ferdig. (Foto: Geir Brekke)



**LEVER:** Marianne Østenseth hadde marginene på sin side torsdag 6. desember 2007. Nå lever hun hjemme på gården i Heidal sammen med sønnen og samboeren Stian Olsen.

# Englevakt på Dovrefjell

Noen ganger har du marginene på din side. Det hadde Marianne Østenseth torsdag 6. desember 2007. Reiselivsstudenten var på veg til Trondheim for å ta en eksamen på BI. Hun likte å kjøre seint om kvelden. Det kjentes trygt å legge seg bak en trailer som i jevn fart kunne brøyte veg gjennom vintermørket.

**TEKST PER KOLLSTAD FOTO GEIR OLSEN, GO-MEDIA**

**D**enne kvelden tok hun ikke igjen noen store kjøretøy i bakkene opp fra Dombås. Det er styggvær på Dovrefjell. Gradestokken ligger på noen plussgrader.

Regnet gjør isen speilblank. Sand og grus blir vasket bort. Det er tåkete og liten sikt. Marianne snegler seg over fjellet i 40-50 kilometer i timen.

Er det sneglefarten som skal berge livet hennes om noen minutter?

28 åringen forteller om den alvorlige trafikkulykken i godstolen hjemme på gården i baklia i Nedre Heidal. På fanget ligger Vemund på tre måneder lykkelig uvitende om mammas drama på E6 for fem år siden. Midt i mot er samboeren Stian Olsen med i samtalen.

**TRAILER MED LIMTRE.** På veg over fjellet i retning Dombås kommer en trailer fullastet med limtre. Den skal til møbelfabrikken i Lom. Det er første turen alene for 18-årin-

gen bak rattet. Snart skal han miste kontrollen på det speilblanke vinterføret.

Trailersjåføren skal jobbe febrilsk for å få rettet opp kjøretøyet. Det hjelper ikke. På veg ut i grøfta lever hengeren sitt eget liv. Sidelengs soper den E6.

Han registrerer ikke den møtende Audien med Marianne bak rattet. En tankbilsjåfør som kommer til ulykkesstedet ringer etter hjelp. Kvinnen fra Heidal husker ikke kollisjonen.

**NYE PIGGDEKK.** Det siste hun minnes er at hun passerer Hondyrju før Fokstugu. Hun kjører en eldre Audi, men har nye og gode piggdekk. Hun vet ikke om hun registrerte traileren som var ute av kontroll, og rakk å bremse ned farten.

Når bil og trailer faller til ro, har draget på vogntoget flerret av taket på bilen til Marianne. Bergingsmannskapene kommer til det som skal være det styggeste bilvraket de har sett. Likevel tar ikke livet til den unge kvinnen fra Heidal slutt. Englevakten må ha

vært på jobb denne sene desemberkvelden på Dovrefjell.

**OMFATTENDE SKADER.** Hun knuser den ene ankelen. Hun punkterer en lunge og brekker tre ribbein. Den ene kneskålen deler seg i to, men det er hodeskadene som skal bekymre legene på St. Olavs sykehuset mest en times tid senere. Hun har tre brudd på hjerneskallen. Legene holder henne i koma i fire døgn.

Det dårlige været gjør at luftambulansen ikke kan lande på ulykkesstedet. Marianne blir fraktet med ambulanse ned i Drivdalen. Der møter sykebilhelikopteret som kjører Marianne til sykehus i Trondheim.

Der blir hun til midten av januar. Så bærer det videre til rehabilitering på Munkvoll utenfor Trondheim. Sakte får hun delvis kreftene tilbake igjen.

Etter hvert blir hun erklært 50 prosent ufør. Hun krummer nakken og begynner på ny utdanning. Nå er drømmen å starte sin egen interiørbutikk.

**MERKET FOR LIVET.** Marianne er merket for livet etter ulykken. Det er særlig hodeskadene som setter henne tilbake. Hun blir fortere sliten, og sliter med hukommelsen. Likevel er hun ikke bitter hverken på lastebilsjåføren eller vegmyndighetene.

– Det er vanskelig å sikre gode kjøreforhold når grusen regner bort. Det kunne gått så mye verre. Jeg kunne blitt 100 prosent ufør eller mistet livet. Det er bare å se på han her i armene mine, så blir jeg glad, sier hun.

**KJØRTE ETTER FORHOLDENE.** Men hvordan kunne hun overleve det voldsomme møtet med traileren på Dovrefjell?

– Østenseth hadde marginene på sin side. Likevel var det nok viktig at hun kjørte etter forholdene og holdt lav fart. Når ulykken først skjedde kom hun forholdsvis raskt under kyndig hjelp hos ambulansesepersonell, og senere på sykehuset, sier Kjell Seim, leder av trafikksikkerhetsseksjonen i Statens vegvesen, Region øst. ■



**FAKTA**

3

Bud er gitt på bygging av 1,8 km gang/sykkelveg langs fv. 54 på øya Torget i Brønnøy kommune. Budene er fra 15,8 til 21,5 millioner kroner.



**ÅRETS ANLEGG**

På Byggedagene i Oslo 6. mars vant E18 Sky-Langangen kåringen Årets anlegg 2012. Prosjektleder Jørn Rinde i Statens vegvesen mottok prisen i konkurranse med 150 anlegg. Vegprosjektet i Vestfold vant finalen med trioen E39 Kvivsvegen, Geitvika-Grodås og Turistvegprosjektet Trollstigplatået i Rauma, Møre og Romsdal. (Foto: Kjell Wold)

**Det kunne gått så mye verre. Jeg kunne blitt 100 prosent ufør eller mistet livet**

Marianne Østenseth



**ULYKKEBILEN:** Vraket av bilen til Marianne Østenseth. (Foto: Vidar Heitkøtter, GD.)

**FAKTA**

I seks helsides annonser i avisa Gudbrandsdølen Dagningen forteller trafikkkofre sine sterke historier om seks alvorlige trafikkulykker, og livet etter ulykkene. Her gjengir vi en av historiene. De øvrige kan hentes ned på [www.vegvesen.no/tenkom](http://www.vegvesen.no/tenkom). Gudbrandsdølen Dagningen er den største avisa i Hedmark og Oppland med et opplag på 25.000 og har vist et sterkt engasjement for trafikkikkerhet i mange år.

**FAGLITTERATUR:**

**NORGE HAR LAVEST RISIKO**

147 mennesker mistet livet ved ulykker på norske vegger i 2012. Dette er 21 færre enn i 2011 og det laveste tallet siden 1950. Norge er nå av de aller beste land i verden på trafikkikkerhet, målt etter dødsrisiko.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Det er gledelig for alle som arbeider med trafikkikkerhet i Norge, sier Finn Harald Amundsen, trafikkikkerhetsrådgiver i Vegdirektørens stab. -At vi er kommet under tre omkomne pr 100.000 innbyggere, er en viktig milepel for oss. Det er også veldig hyggelig å se at alle de nordiske land har hatt en bedring fra 2011 til 2012, sier han.

**LAVEST PÅ 60 ÅR.** Rett over nyttår var kunne vegdirektør Terje Moe Gustavsen slå fast at dødstallet på norske vegger i 2012 var det laveste i moderne tid. Med et foreløpig tall på 154 omkomne for 2012 var Norge tilbake på samme tall først på 50-tallet, til tross for en tidobling av trafikkmengden.

-Ulykkestallene for Norge viser at vi er på rett vei, sa vegdirektøren. Men han understreket at det var hver eneste ulykke var en tragedie som rammer familie, kolleger, venner og lokalsamfunn.

Da Statistisk sentralbyrå denne uken presenterte de endelige 2012-tallene, var det offisielle dødstallet redusert til 147. Politiet og helsevesenet har konkludert med at syv av de som omkom på vegene mot slutten av året, døde ved selvmord eller av sykdom. I løpet av året var en rekke slike trafikkulykker fjernet fra ulykkesstatistikken. Alle land holder dødsfall pga selvmord og sykdom utenfor den offisielle ulykkesstatistikken. Bakgrunnen er at de vanskelig kan bekjempes med ordinære trafikkikkerhetstiltak.

-Vi arbeider nå for å skaffe oss en oversikt over omfanget av slike ulykker, forteller Finn Harald Amundsen. Det skyldes at disse dødsfallene i mange tilfeller rammer uskyldige medtrafikanter. I noen tilfeller vil de kunne beskyttes ved fysiske tiltak langs vegene.

**1,24 MILL I VERDEN.** Sist uke presenterte Verdens Helseorganisasjon (WHO) sin «Global Status rapport» for trafikkikkerheten i Verden. Rapporten uttrykker bekymring over at det samlede dødstallet i verdens trafikk ser ut til å være stabilisert på 1,24 millioner drept mennesker hvert år.

Rapporten dokumenterer stor forskjell på ulykkesrisikoen fra land til land. De nordiske land er på topp sammen med Storbritannia og Nederland og deretter mellom-europeiske land. Det farligste trafikkland i verden er i følge WHO den Dominikanske Republik fulgt av Thailand, Venezuela, Iran og Irak, som alle har 10-15 ganger høyere dødsrisiko i trafikken enn Norge.

Vegtrafikkulykker er nå den åttende største dødsårsak i verden og den største

enkelstående dødsårsaken for aldersgruppen 15-29 år. Verdens Helseorganisasjon er bekymret over økende dødsrisiko i mange land. Uten et krafttak vil trafikkulykkene øke til å bli den femte største dødsårsak innen 2030.

**TRAFIKKIKKERHETSTIÅR.** I 2010 vedtok FN's hovedforsamling å gjøre 2011-2020 til et tiår for trafikkikkerhet. Det har ført til økt forskning, i mange land til faktiske tiltak. WHO slår fast at det samlede dødstallet i verden ikke har gått ned siden 2010, men peker på at antallet kjøretøyer er økt med 15 prosent uten at det har gitt økning i dødstallene. Det innebærer relativt sett en redusert ulykkesrisiko.

88 land med en samlet befolkning på 1,6 milliarder har redusert dødstallene siden 2007, men 87 land har hatt motsatt utvikling og utviklingen har vært spesielt vanskelig i en del afrikanske land. Bare 28 land, med 449 millioner mennesker, har ifølge WHO tilfredsstillende lovgivning for å begrense ulykker som skyldes høy fart eller fyllekjøring, eller manglende hjelmebruk (for motorsyklister), bilbelte eller barnesikkerhet.

WHO peker på at drøyt en fjerdedel av alle omkomne er myke trafikanter; fotgjengere eller syklist. Organisasjonen mener økt sikkerhet for fotgjengere, syklist og motorsyklister er en kritisk faktor for å redusere global trafikkdød.

**FAKTA:**

Trafikkdrepte pr 100.000 innbyggere for utvalgte land. (2012-tall for Norden, 2010 tall for øvrig (fra WHO))

Norge:	2,9	Litauen:	11,1
Sverige:	3,1	Polen:	11,3
Danmark:	3,1	USA:	11,4
Finland:	4,7	Portugal:	11,8
Storbritannia:	3,7	Argentina:	12,6
Malta:	3,8	Albania:	12,7
Nederland:	3,9	Tanzania:	12,7
Sveits:	4,3	Russland:	18,6
Tyskland:	4,7	Angola:	23,1
Irland:	4,7	Sør Afrika:	31,9
Israel:	4,7	Iran:	34,1
Japan:	5,2	Venezuela:	37,2
Frankrike:	6,4	Thailand:	38,1
Estland:	6,5	Den Dominikanske Republik:	41,7
Østerrike:	6,6		
Italia:	7,2		
Belgia:	8,1		





## NY STORJOBB PÅ FILEFJELL

En ny storjobb på E16 Filefjell nærmer seg utlysning. 20 kilometer veg fra Varpe bru i Vang til Smedalsosen (bildet) en nær seks kilometer lang tunnel. Prisanslag er mellom 600 millioner kroner og en milliard. Jobben skal starte neste vår og være ferdig høsten 2017. (Foto: Kjell Wold)

# Viltulykker koster 900 millioner i året

Rundt 5500 hjortevilt blir drept på vegene hvert år. Prislappen for dette nærmer seg en milliard.

TEKST HENRIETTE E. BUSTERUD ARKIVFOTO H.CORNELIUSSEN, FEDRELANDSVENNEN

**H**jortevilt omfatter elg, hjort og rådyr. I følge Statistisk sentralbyrå er det i snitt 1300 elg, 700 hjort og 3500 rådyr som blir påkjørt hvert år. Det er når snøen laver ned og det er kaldt at ulykkene skjer – da trekker dyrene ned til vegen der det er enklere å gå og skaffe seg mat.

**MANGE KOSTNADER.** Erland Røsten i Statens vegvesen har regnet på hva viltulykkene koster. Basert blant annet på tall fra forsikringsbransjen beløper materielle skader seg til 350 – 400 millioner kroner pr år. 50-70 personer skades hvert år, mens 1-2 blir drept - som koster samfunnet rundt 200 millioner kroner årlig.

I snitt veier et påkjørt dyr 145 kilo, og samlet verdi av viltkjøttet er mellom 200 og 250 millioner kroner. Det meste av kjøttet går tapt, men noen få steder er det avtaler mellom Viltnemda og lokale bedrifter om å kjøpe skadet vilt.

**TILTAK OG ETTERSØK.** Vilttiltak inkluderer både kommunenes, Jernbaneverkets, Vegvesenets og Direktoratet for Naturforvaltnings innsats. For Vegvesenets sin del er dette først og fremst viltgjerd (5-600 kilometer), hogging av kantskog og faunapassasjer. – Etter en ulykke stikker mange elg til skogs. Disse må ettersøkspersonell i kommunen sørge for å finne igjen og eventuelt avlive. Dette er noe som kan ta mye tid og er kostnadskravende, sier Røsten.

Det er til en hver tid rundt 120 000 elg og et noe lavere antall hjort som trækker rundt i skogene.

– Det viktigste er å være veldig oppmerksom der det er fare for elg og tilpasse farten, sier Røsten. ■

**Det viktigste er å være veldig oppmerksom der det er fare for elg og tilpasse farten.**

Erland Røsten



**ESTIMERTE TALL:** Kollisjoner med hjortevilt koster samfunnet årlig mellom 800 og 950 millioner kroner.

## MILJØTILTAK:

– Vegvesenet må klima-nudge vegene.

Hva har tissende menn, tallerkener, rotete loft og Gunhild Stordalen (bildet) felles? Vegvesenets Klimadag viser hvordan små uventede sammenhenger kan gjøre verden bedre.

En dråpe kan være nok til at glasset renner over. Slik er det for klimaet også. Ofte er det lite som skal til for å få til store endringer. En god idé og et lite nudge er kanskje alt som trengs.

– Et nudge er et vennlig dytt i riktig retning, og forhåpentligvis kan det bli årets nyord, forklarer Stordalen som innleder sitt foredrag med et bilde av en flue i et pissoar.

**MINDRE SØL.** – Ved å lime på en flue i flyplasspissoarene i Amsterdam, fikk menn på reise noe å sikte på, og dermed gikk sølet ned med 80 prosent. Et typisk

nudge, forteller Stordalen som inviterer Statens vegvesen ansatte til å bli nudgere.

Et lite nudge fungerer ofte bedre enn store holdningskampanjer, pisk, gulerøtter og støtteordninger. Billigere og enklere er det også.

**RASJONELLE.** – Myndighetene forutsetter gjerne at vi mennesker er rasjonelle. Mens forskning viser at vi i virkeligheten sjelden opptrer særlig rasjonelt, forteller Brinchmann Eie.

– Å nudge kan derfor være et viktig bidrag til å redde



**FAKTA**

**3** bud er gitt på utbedring av 13,5 kilometer av ny fv. 715 i Leksvik i Nord-Trøndelag. Budene er fra 160 til 166 millioner kroner. Vegen skal være ferdig høsten 2015.

**MÅ STABILISERE KVIKKLEIRA**

For å bygge ny bru i Harran i Nord-Trøndelag, må området rundt først stabiliseres for 65 millioner kroner. Aldri før er det brukt så store summer på å stabilisere kvikkleire på et enkelt-prosjekt, forteller prosjektleder Tone Melhus Romstad. Det har vært utfordrende å flytte store masser i ustabil område. (Foto: Nina Kjeøy)

**FAKTA****VILTREGNSKAP FOR 5500 PÅKJØRTE HJORTEVILT (ESTIMAT)**

Personskader	200 millioner
Materielle skader inkludert forsikrings-utbetalinger	350-400 millioner
Verdien av tapt viltkjøtt	200-250 millioner
Ettersøking, opprydning og vilttiltak	50 millioner
<b>Sum</b>	<b>800-900</b>



**FROSSENT.** Byggeleder Egil Kristiansen reagerte tidlig på alt for mye finstoff i steinlaget under den nye E18 øst for Mysen. Nå fjernes de øverste 40cm, som er frosset til en kompakt masse og må pigges opp.

## Forebygger telehiv

Nærmere 30 000 kubikkmeter sprengstein lagt ut over en strekning på tre kilometer er telefarlig og må graves bort før entreprenøren Veidekke bygger videre på den nye E18 i Indre Østfold.

**TEKST OG FOTO** HÅKON AURLIEN

**S**lik vegen ble bygd kunne det ha oppstått telehiv etter at vegen åpner i høst, sier prosjektleder Elin Bustnes Amundsen.

– Vi er ikke enige men Statens vegvesen har gitt oss pålegg om å fjerne 40cm sprengningsmasse og å erstatte dette med maskinkult. Dette er et arbeid vi nå har satt i gang, sier Veidekkes prosjektleder Knut Magnus Hvidsten.

**FINSTOFF.** Statens vegvesen byggeleder Egil Kristiansen reagerte med en gang da entreprenøren startet å legge ut steinmasse i den nye veglinja i juni ifjor. Han har bygget nye vegger i 40 år og er kjent for nøyaktig oppfølging slik at vegen blir stabil over år. Steinmassene som ble lagt ut inneholdt etter Kristiansens oppfatning alt for mye finstoff, såpass mye at massen ville holde på fuktighet som kunne gi telehivproblemer vinterstid. Entreprenøren mente massene holdt mål ut ifra kontraktens ordlyd og fortsatte utleggingen.

– Vi tok prøver i høst som viste at det var for mye finstoff, men entreprenøren ville ha en ny vurdering og den kom nå i januar. Etter dette konkluderte vi med å be entreprenøren ta av 40 cm av det som var lagt ut før de går videre med å legge på det øvre bærelaget, forteller Elin Bustnes Amundsen.

**ISLINSER.** Det springende punkt var om

massen inneholdt så mye finstoff at steinen flyter i subbus, eller en åpen steinmasse med kontakt mellom steinene. Forskjellen er viktig; i en åpen masse vil fuktighet som trenger gjennom asfalten fortsette videre nedover mens en lukket masse vil holde på vannet. Med frost i vegbanen vil det danne seg islinser vinterstid og det vil gi telehiv i asfaltoverflaten 1,1 meter høyere oppe.

– Finmaterialene er konsentrert i øverste del av det utlagte laget (15-30 cm). Dette vil fungere som et tett lag hvor vann som trenger ned gjennom vegoverbygningen vil kunne bli stående. Dette laget bør fjernes og erstattes med drenerende materialer av tilfredsstillende kvalitet, konkluderte professor Ivar Horvli og sjefsingeniør Geir Berntsen etter å ha vurdert kvaliteten på forsterkingslagsmassen.

**ANSVAR.** Da E18 vest for Glomma ble tatt i bruk for tre år siden, oppsto telehiv som delvis skyldtes byggefeil, delvis for dårlig drenering. Bedret drenering på sidene har gjort at situasjonen nå er betydelig bedre, men ansvarsforholdene er ikke avklart og kan bli avgjort i retten. Det er heller ikke enighet nå om hvem som skal ta merutgiften nå på flere millioner kroner.

– Det er for tidlig å si om dette vil forsinke åpningen av vegen, sier Veidekkes prosjektleder Knut Magnus Hvidsten. ■

**TEKST OG FOTO** HENRIK VESTERAGER EBNE

klimaet, i hvert fall hvis store aktører som Statens vegvesen bidrar, sier Gunhild Stordalen og Benedicte Brinchmann Eie fra GreeNudge som var til stede under Klimadagen 2013.

**ANTI-NUDGE.** Stordalen understreker at det er viktig å få med Statens vegvesen og andre myndigheter på å nudge fram endringer.

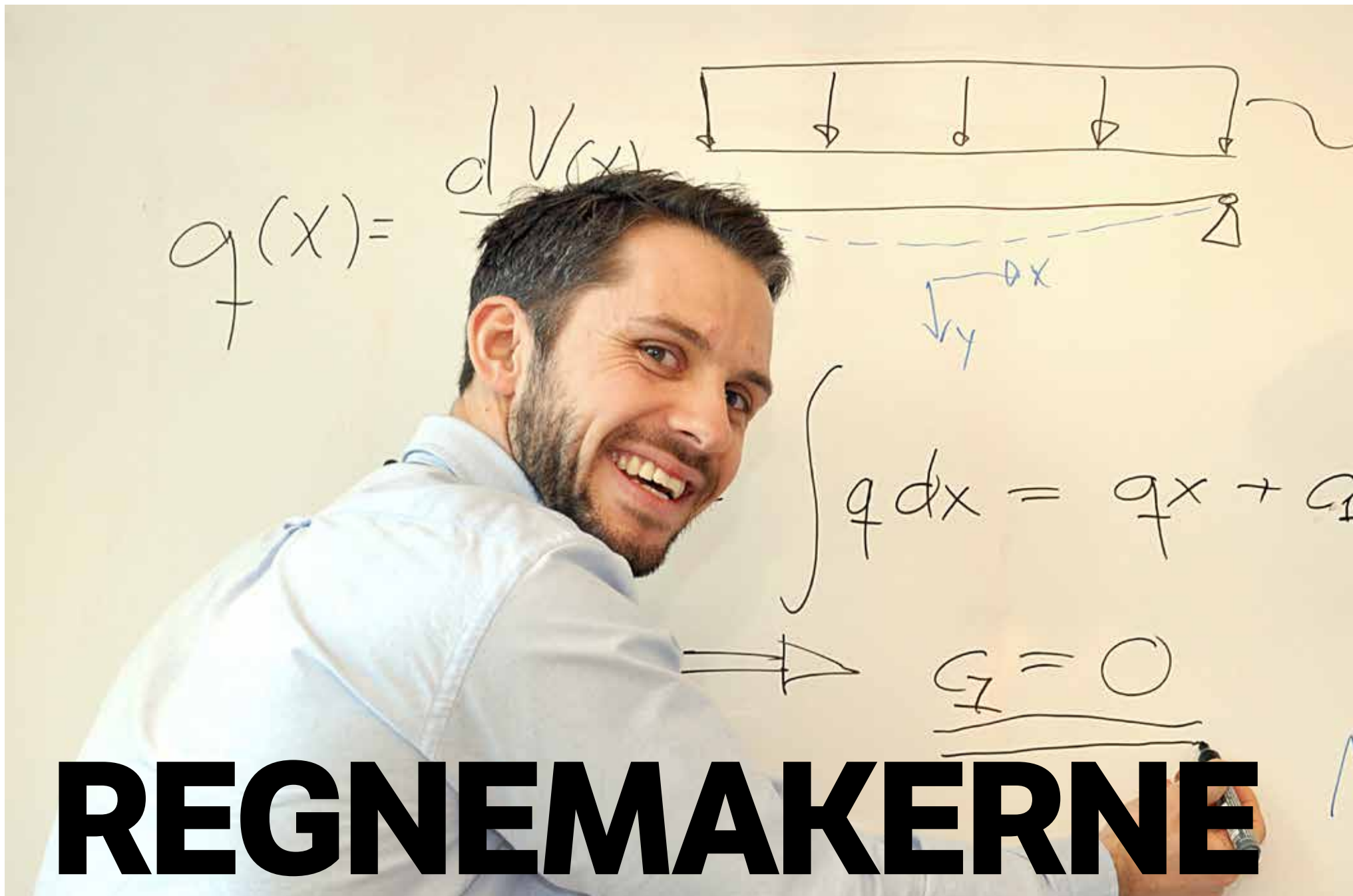






## NYE KONTROLLPLASSER I OSLO

Utekontrollseksjonen åpnet i mars to nye kontrollplasser for tunge kjøretøy i Oslo. Den første på Alnabru, den andre på Maritim ved Sjølyst. Her overrekker Aage Kristiansen nøkkelen til kontrollhusene til politioverbetjent Harald Klementsens fra Oslo politikammer. (Foto: John Reidar Westby)



# REGNEMAKERNE

Når Gyldendal nå lanserer sin nye mattebok for lærere på videregående bruker de to sivilingeniører fra Vegvesenet.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**H**enning Lotherington og Kristian Berntsen skal holde motivasjonsforedrag for mattelærere på videregående når Gyldendal har fagdag i Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger.

**INGEN ANING.** – Da vi selv gikk på videregående løste vi matteoppgaver uten at vi ante hva de kunne brukes til. Ved å vise hva vi jobber med i Bruseksjonen i Vegdi-

rektoratet håper vi lærerne kan få bedre innsikt i dette. Vi håper også bruksempler kan motivere elevene til å fordype seg i ingeniørfag, sier de to sivilingeniørene.

**DERIVERE, INTEGRERE...** I foredraget vil de blant annet vise hvordan de ved å derivere og integrere kan beskrive hvordan ei bru kommer til å oppføre seg. For eksempel hvordan kreftene tas opp når brua beveger seg i vinden.

– Dette er forbi det videregående stadiet, men det er

basert på det samme som vi lærte der, sier Berntsen og Lotherington.

**VISJONER OG DRØMMER.** – Som eksempler skal vi bruke Kåfjordbrua i Alta og Dalsfjordbrua i Sogn og Fjordane som vi jobber med nå. Vi vil også fortelle litt om våre visjoner og drømmer, som Ferjefri E39. Vi føler oss veldig heldige – det er ikke mange som får jobbe med så spennende prosjekter! ■

**SKAL INSPIRERE LÆRERE:** Henning Lotherington og Kristian Berntsen skal vise regneeksempler fra bru-prosjektering på Gyldendals fagdag for mattelærere.

## ► PÅSKETRAFIKKEN:

### Bedre trafikkinfo i påsken

Statens vegvesen utvider kapasiteten for å kunne gi trafikantene god og løpende informasjon om veg- og trafikkforhold i hele Norge i påsken.

Vegvesenets fem vegtrafikksentraler er bemannet døgnet rundt. De vil ved hjelp av kameraer og tellepunkter i vegbanen, innmelding fra entreprenører og trafikanter sørge for god informasjon om trafikk- og kjøreforhold over hele vårt langstrakte land. Via automatisk oppdatering av vegmeldinger på Vegvesen.no, NRK tekst-tv og automatisk telefonsvarer kan trafikantene holde seg løpende oppdatert.

– For å sikre best mulig trafikkavvikling på de viktigste vegstrekningene kan det bli aktuelt å tvangsdirigere trafikken på alternative kjøreruter for å slippe de store

problemerkene med kø i mange timer, spesielt knyttet til hjemfart 1. og 2. påskedag.

Vi ber alle bilister om å respektere alternative omkjøringsmuligheter, sier Therese Thowsen i Statens vegvesen. Tett samarbeid med de største radiokanalene gjør at Statens vegvesen får riktig og oppdatert informasjon ut til trafikantene så fort som mulig. Det vil bidra sterkt til en effektiv levering av informasjon til bilister om kødannelser, hindringer og anbefalte omkjøringsveger.



**FAKTA**

**2** firmaer konkurrerer om jobben med å utvide 4,5 km av rv. 22 mellom Lillestrøm og Fetsund fra to til fire felt. Budene er på 446 og 481 millioner kroner.

**KAKE FOR ROGFAST**

Tidlig i mars vart det kjent at Regjeringa går inn for å bygge Rogfast, ferjefri kryssing av Boknafjorden. Da vart det feira med kake i Rogaland. Tor Geir Espedal er leiari for prosjektet. (Foto: Rogaland fylkeskommune)

**PERSONAL:**

**NTL:** F.f.v Styremedlem Gro Vedeler (Vegdir), leder Kåre Herland (Region vest) og sekretær Helge Rong (Region vest) 2.r. varamedlem Torhild Finsrud (Region sør) og kasserer Tone Grindstein (Region nord). B.f.v.: Styremedlem Gunn Strømsheim (Region øst), studieleder Birger Schjøberg (Region nord), nestleder Inger Sigrindnes (Region sør) og varamedlem Reidun Svendsen (Vegdir). (Ragnhild Grytdal (Region midt), Per Erling Sæther (Region nord) og Marianne Amundsen (Region midt) var ikke tilstede.

## NTL inn i varmen

Tjenestemannsorganisasjonen NTL er som femte store fagforening for vegvesenansatte nå tatt inn i varmen og har fått såkalt partsrett etter Hovedavtalen.

**TEKST** KJELL WOLD **FOTO** HERIETTE ERKEN BUSTERUD

«**D**et er viktig å delta ved det store forhandlingsbordet når viktige SVV-saker avgjøres. Vi får tidligere informasjon og reell innflytelse på alle viktige saker for etaten, sier Inger Sigrindnes, nestleder i NTL.

Alle fagforeninger i etaten er part etter Hovedtariffavtalen (HTA), uansett medlemstall. Alle organisasjoner blir invitert til HTA ute i driftsenhetene og møtene på etatsnivå i Vegdirektoratet. HTA handler blant annet om lønnsforhandlingene. Kun de organisasjonene som organiserer mer enn 10 prosent av de tilsatte er part etter Hovedavtalen (HA). Kun de store organisasjonene blir invitert til HA møtene i driftsenhetene og på etatsnivå.

Sentralt i HA er medbestemmelse i større viktige saker for etaten og tilsatte, som for eksempel omorganisering.

– Så vidt vi vet er det kun Tekna, NITO, Forbundet for ledelse og teknikk (FLT) og Parat som har vært parter etter HA. Ved siste telling nå i 2013 har NTL fått så mange nye medlemmer at NTL også blir part etter HA. Det er første gang på mange ti-år at en ny organisasjon får partsrett etter HA i Statens vegvesen, sier Inger Sigrindnes.

– NTL har aktivt satset på verving av nye medlemmer. I 2010 hadde NTL 400 medlemmer. I januar 2013 var medlemstallet i NTL økt til nærmere 700. Da var partsretten sikret. ■

## Færre pigger av!

Oslo er for andre året på rad landets flinkesteste piggfrie-by. I hovedstaden kjører 86 prosent piggfritt. Utfordrerer Bergen jager like bak. Nasjonalt er trenden klar – færre pigger av!

– Selv om tallene vipper litt fra år til år har veksten av bruk av piggfrie dekk stoppet opp. Trolig betyr prisen på piggedekkgebyret mindre for folks økonomi, sier Pål Rosland i Statens vegvesen. Fortsatt er piggfriandelen i en del byområder for lav. Vegvesenet er særlig bekymret for utviklingen i Trondheim. Bruken av piggedekk har en negativ helse- og miljøeffekt.

Vegvesenet teller piggedekk og beregner piggfriandel i 17 byer. Etter flere

år med bergensk dominans på piggfri-toppene, er Oslo-bilistene nok en gang landets beste piggfrie-brukere med 86 prosent. Bergen med 85 prosent, Asker/Bærum med 82, Drammen med 81 prosent, Fredrikstad/Sarpsborg 79 og Stavanger/Sandnes med 75 prosent følger på plassene bak. I Ålesund (+10 prosent), Skien/Porsgrunn (+8), Fredrikstad/Sarpsborg (+6), Drammen (+4), Stavanger/Sandnes (+3), Bergen (+2), Lillehammer (+2), Tromsø (+1) og Oslo (+1) er det flere som bruker piggfrie dekk enn i fjor. Hamar (-10 prosent), Kristiansand (-10), Trondheim (-6) og Asker/Bærum (-2) har alle hatt nedgang i bruken av piggfrie dekk.

**TEKST OG ARKIVFOTO** KJELL WOLD







## SKREDVAKT DØGNET RUNDT

13. mars etablerte Statens vegvesen Region midt en skredvakttelefon for geoteknikere og ingeniørgeologer. Nummeret er 73 58 27 11. Seksjonsleder Per Olav Berg (bildet) tror den nye beredskapsordningen døgnet rundt blir bra. Foreløpig er det en prøveordning for 2013 og 2014. (Foto: Knut Opeide)

**STORE FORSKJELLER:** En dekktest i Trysil nylig avdekket store forskjeller på godkjente dekk for tungbiler. (Foto: Bård Nonstad)

# Stor forskjell på vi

SKANN QR-KODEN I BUNN AV SAKEN OG SE VIDEO AV TESTEN

Tungbil-dekkene på begge bilene var godkjente for bruk på norske vinterveger. Bremsetesten viste at den ene bilen stoppet etter 47 meter. Den andre stoppet først etter 91 meter.

TEKST SOLVEIG OTERHALS LANDSVIK FOTO BÅRD NONSTAD

**D**ekktest på tungbil ble gjennomført i februar og viser svært store forskjeller på nye og brukte dekk med hensyn til bremselengde. Selv om alle dekkene var godkjent for bruk på norske veger.

**NYE OG BRUKTE DEKK.** I dekktesten ble det brukt to identiske Scania-lastebiler fra 2013. Den ene bilen ble utstyrt med splitter nye dekk, den andre ble utstyrt med godt

brukte dekk med en mønsterdybde på cirka seks millimeter. Totalt ble det utført rundt 100 bremsinger fordelt på to dager. Alle nedbremsingene ble gjort fra en fart på 70 km i timen.

**47 MOT 91 METER.** Testingen foregikk på en bane i Trysil med godt vinterføre som utgangspunkt (friksjon,  $\mu=0,34$ ). – Det største spriket vi hadde var en bremsing der bilen med nye dekk stoppet etter 47 meter og bilen med slitte dekk

stoppet etter 91 meter, forteller Bård Nonstad ved Vegteknologi seksjonen i Vegdirektoratet i Trondheim.

**UBEREGNELIGE TUNGBILER.** Foreløpige testresultater indikerer store forskjeller i bremselengde på dårlig dekk kontra gode dekk. Bremselengden for dårlige dekk var omtrent 20 prosent lenger enn for gode dekk. Bilene ble også testet fullt lastet, og da var forskjellen enda tydeligere. Sivilingeniør Kine Nilssen fra Sintef er med som uavhengig part for å kvalitetssikre testopp- legget og lage rapport.

– Bremselengde har betydning for trafikksikkerheten. Der bilen med gode dekk akkurat vil kunne stanse for en hindring i vegen, vil bilen med dårlige dekk kunne treffe hindringen med en hastighet på 30 kilometer i timen. Dette sier oss at selv på godt vinterføre er variasjonen som dekkene skaper med på å gjøre tungbiler trafikksikkerhetsmessig uberegnelig, sier Nilssen.

**TESTET OGSÅ PERSONBILER.** Det ble også gjort 50 bremsetester med vanlige personbiler. Resultatene fra disse testene er ikke klare ennå, men en gjennomgang av tallene fra første testdag viser i snitt en forskjell på syv meter mellom nye og godt brukte vinterdekk.

Ivar Hol fra Vegavdelingen i Møre og Romsdal er en del av prosjektgruppa som har tatt initiativ til testingen. Han mener testene viser at det er på tide å sette søkelyset på tilstanden på dekk og hva dette har å si for trafikksikkerhet og fremkommelighet på vinterføre.

– Jeg har nok mange i driftsmiljøet med meg når jeg mener at vi må slutte å fokusere så mye på vintervegstandard og friksjon som vi gjør i dag og heller øke fokuset på betydningen av gode dekk, sier han.

Hol er fornøyd med at Vegdirektoratet går inn for å påby vinterdekk og øke kravet til mønsterdybde fra tre til fem millimeter, men mener at dette ikke er nok.

## UTBYGGING:

### Sveitsarar lågaste på Ryfast

Marti Contractors Ltd hadde lågaste tilbod på den første store Ryfast-kontrakten.

**MELLOMTITTEL.** Åtte firma vil bygge første del av Solbakk-tunnelen. Prisane varierer frå 1,31 milliardar til 1,69 milliardar kroner. – Prisane er som venta, og det er vi godt nøgde med. Nå skal vi kontrollrekne tilboda, så får vi sjå kven som får kontrakten, seier prosjektleiar Gunnar Eiterjord.

**ENTREPRENØREN** som får første store Ryfast-kontrakt

skal bygge den eine halvdel av den 14,3 kilometer lange Solbakk-tunnelen, frå Solbakk til Hidle. Tunnelen skal ha to løp, så totalt er det tale om rundt 14 kilometer med tunnel. Her er tilboda som blei levert innan fristen måndag 4. mars:

1. Marti Contractors Ltd 1,312 mrd. kroner



**FAKTA**

**7** Firmaer vil sette opp midtrekkverk på E134 Darbu-Damåsen i Øvre Eiker kommune i Buskerud. Budene er fra 18,6 til 22,5 millioner kroner.



**DOLMSUNDBRUA PÅ ANBUD**

29. april er fristen for tilbud på Dolmsundbrua på fv. 714 fra Dolmøya til Hitra i Sør-Trøndelag. Brua blir 462 meter med hovedspenn på 190 meter. Den er prosjektert av Bruseksjonen i Vegdirektoratet. Brua avløser Vettastraumen bru sommeren 2015 og korter dagens trase med vel seks kilometer. (Kart: Statens vegvesen)

# nterdekk

**Vi må slutte å fokusere så mye på vintervegstandard og friksjon som vi gjør i dag og heller øke fokuset på betydningen av gode dekk.**

Ivar Hol, Vegavdelingen i Møre og Romsdal

– Mønsterdybde er bare en av flere egenskaper ved dekk som kan ha innvirkning på veggrep og bremselengde. Hardheten på gummiblandingen (shore) har også mye å si. Vi ser at en del dekk blir mye hardere og får dårligere veggrep over tid, mens andre dekktyper holder seg myke. Dette er ting vi bør skaffe mer kunnskap om slik at vi kan styre trafikantenes dekkvalg i større grad enn i dag, mener Hol.

**HARD GUMMI ER DÅRLIGERE.** Hol forteller videre at prosjektgruppa tidligere har gjennomført dekktester som gikk på fremkommelighet.

Disse testene viste en klar tendens til at dekk med høyere hardhet (shore-verdi) gir lavere trekraft, og dermed dårligere framkommelighet. Ved å øke aksellasten viser målingene en markert økning i trekraft (opptil +56 %). Økningen er størst med gode dekk (tilstrekkelig mønsterdybde og myk gummi) og med aksellast

innenfor det dekket maksimalt skal kunne bære. Dekk med lite mønster og hard gummi ser ut til å ha vesentlig dårligere egenskaper til å mobilisere trekraft gjennom økning av aksellast.

– Det vil si at kjøretøy med gode dekk får hjelp av lasten til å sikre bedre veggrep og framkommelighet, mens biler med dårlige dekk ikke får denne effekten av lasten i tilsvarende grad, forklarer Hol. ■

**QR-KODE:** Har du en smart-telefon kan du skanne denne koden og se video fra bremstesten på Trysil.



**TEKST BJØRN GILJE**

2. Kruse Smith/Risa 1,348 mrd. kroner
3. AF Gruppen Norge 1,360 mrd. kroner
4. NCC Construction 1,480 mrd. kroner
5. Skanska Norge 1,483 mrd. kroner
6. Strabag Sverige 1,529 mrd. kroner
7. Implenja Norge 1,629 mrd. kroner
8. Veidekke Entreprenør 1,693 mrd. kroner.

Kontrakten er den første av dei store entreprisane i Ryfast og Eiganestunnelen. Før påske blir andre halvdel av Solbakk-tunnelen lyst ut. Etter det står Eiganestunnelen for tur. Den kontrakten kjem før sommarferien.

**TUNNEL:**

## – Må ikke gjøre samme feil igjen!

– Vi står foran en omfattende oppgradering av svært mange vegtunneler i Norge i årene framover. Da er det viktig at vi lærer av tidligere erfaringer og ikke gjør samme feil igjen.

**TEKST OG FOTO** KJELL WOLD

**D**et sier senioringeniør Gunnar Gjæringen ved Byggherreseksjonen i Statens vegvesen Region Vest.

**OMFATTENDE.** Etaten står foran en omfattende oppgradering av våre tunneler opp mot NTP, Tunnelforskrift og El-forskrift. Derfor er det viktig å synliggjøre noen viktige punkter ved inngangen til en ny tiårsperiode med nasjonal Transportplan (NTP 2014-2023).

- Registrering av behov med kostnader ble utført i 2010.
- Det er gjort en ny vurdering basert på gitte krav i Tunnelforskriften.
- Kostnadstallene fra 2010 er justert til 2014 tall med mva og KPI.
- Region Vest har mer enn halvparten av alle vegtunneler i landet – ca 600 tunneler.
- Vestlandet og nordover er de regioner som har størst behov. Vi bygget tunneler i en tid da vi satte behov for tunnel-/vegutløsning foran krav til utforming og andre tekniske krav. Det har vært en stor utvikling innen tunnelfaget. Forståelsen for å bygge for et langsiktig behov med krav til lang levetid har først fått fokus i de seinere år.
- Tilgjengelighet i arbeidsperioden vil bli krevende.

**FRAMTIDSRETTET.** –Det er viktig at tunnelene som ligger på TEN-T vegnettet (Hovedsakelig Europa-veger) får en oppgradering som samtidig gir en sikker og framtidrettet løsning. Tunnelene må nå få en utforming og en standard i henhold til gjeldende krav, sier Gjæringen. Han mener det er viktig med risikoanalyser for å påvise behov og tiltak dersom det ikke

blir full utbedring. Oppfølging av krav i hhv Tunnelforskrift og El-forskrift vil kreve svært omfattende og krevende arbeid. Rett standard?

– Vi må tørre å stille spørsmål om vi får bygget rett standard nå. Skal vi måtte leve med for trange og lave tunneler selv etter at oppgraderingsarbeidene er ferdig?



**GUNNAR GJÆRINGEN**

**STUDIE AV FORFALL.** –For store deler av dette vegnettet må vi innse at det er nye tunneler i nye traseer som må bygges dersom vi skal kunne si at vi bygger for framtiden. For ikke å havne i den situasjonen vi har nå, må vi gjøre en studie for å avklare hva det er som har gitt oss dagens forfall og oppgraderingsbehov. Denne studien må gjøres for å sikre at vi ikke gjør de samme feilene på nytt, mener Gjæringen. ■

**Skal vi måtte leve med for trange og lave tunneler selv etter at oppgraderingsarbeidene er ferdig?**

Gunnar Gjæringen, senioringeniør





## DET ER FANTASTISK Å GÅ!

Hele livet har jeg gått, i regn og sol, i varme og kulde, sommer og vinter. Jeg går til jobben tre-fire dager i uka en time hver dag. Det er fem-seks alternative ruter. Den første starter med en bratt gangveg. Her ryddes det nokså raskt, men blir svært glatt og krevende å gå. Ruta fortsetter på fortau langs fylkesveg der det ryddes. Men ofte blir et lag nysnø liggende, eller brøytepløgen legger inn fra kjørebanelen. Det er tungt å gå i. Alternativ to starter med en snarveg, som er helt gjengrodd, og oversett av kommunen.

## ► KRONIKK:

– Vi skal produsere et faglig grunnlag. Regjeringen definerer politikken. Det har forskjøvet makten over den innledende delen av planprosessen fra lokalt til sentralt nivå

Kronikkforfatter kronikkforfatter osv.



EVA PREEDE, sjefarkitekt i Statens vegvesen, region sør og GUNNAR RIDDERSTRÖM, partner i konsultantselskapet Citiplan

# KVU ga maktforskyvning

**K**valitetssikring av kostnadsoverslagene på store prosjekter er vi blitt vant til. Det ble innført etter en del heftige overskridelser på 1990-tallet. Konseptvalgutredninger (KVU) er et resultat av evalueringen av ordningen. Evalueringen viste at ordningen fungerte, men at det av og til var «feil» løsninger som var planlagt. Planleggerne hadde ikke brukt nok tid på det som innenfor prosjektteori kalles «tidligfasevurderinger». Vi hadde ikke sjekket ut om prosjektet var det beste for samfunnet sett i en større sammenheng, hvilke ressurser det ville kreve, og hvilke konkrete effekter det ville gi. Det er dette som nå er formalisert som en egen prosess. Det kan neppe tolkes som en tillitserklæring til oss planleggere.

**MAKTEN FORSKJØVET.** Tanken bak ordningen er enkel. Når det skal planlegges store statlige prosjekter (pr i dag definert som over 750 millioner kroner) skal det først gjøres en vurdering av hva behovet er (behovsanalysen), hva en vil oppnå (samfunns målet), hvordan det kan oppnås (konseptene) og hvilken effekt det gir (den samfunnsøkonomiske analysen). Enkelt? I teorien ja, i praksis er det litt verre.

Ordningen «eies» av Finansdepartementet. Beslutningen om videre planlegging tas i regjeringen. Vi skal produsere et faglig grunnlag. Regjeringen definerer politikken. Det har forskjøvet makten over den innledende delen av planprosessen fra lokalt til sentralt nivå. Definisjonen av hva utfordringene er, hva som skal oppnås, og hvordan, blir i praksis tatt i en dialog mellom Statens vegvesen og departementet. Tidligere skjedde det gjennom kommunedelplanene, og det var kommunestyrene som tok den endelige beslutningen om løsning. Nå er det staten som utreder og regjeringen som vedtar.



**GNISNINGER.** Denne maktforskyvningen har selvfølgelig ført til gnisninger med de lokale politikerne. De forventes å delta i den statlige prosessen, men stenges ute i den avgjørende fasen – når anbefalingen til regjeringen skal skrives. Protestene om et demokratisk underskudd har vært til dels høylytte. Argumentet for dagens ordning er at konseptvalgutredningen er et faglig produkt som skal definere handlingsmuligheter (konseptene) og måle hvor gode disse er (den samfunnsøkonomiske analysen). Det argumenteres med at for tett dialog med lokale aktører (politikere, næringsliv og andre interessenter) gjør det vanskelig å være faglig nøytral. Det er nok delvis riktig. De prosjektene det gjennomføres KVU for er ikke «nye». De har vært tenkt på, argumentert for og av til også planlagt i lang tid. Det vanligste spørsmålet fra de lokale politikerne da vi startet med KVUer var «Hvorfor må vi gjøre dette? Vi vet jo hva vi vil ha!».

**«BUNDET MANDAT».** Prosessen har gitt andre perspektiver, både på behov, mål og konsept. KVUene er en viktig arena for statlig politikk. Enkelte lokale politikere forstod også raskt at KVUene var et «vindu» inn til departementene og regjeringen. Lokale utfordringer ble synlige og ga mulighet for påvirkning via politiske kanaler. Utfordringen for Statens vegvesen er at den videre planleggingen gjennomføres med «bundet mandat». I byområdene, hvor det skal innføres bompenger, skal lokale politikere ta en politisk beslutning basert på en løsning de selv bare indirekte har vært med på. For Statens vegvesen regionalt er det en utfordrende oppgave å håndtere en prosess som skal koordinere statlige beslutninger og føringer med lokale behov, ønsker og utfordringer.

Derfor snakker vi mer og mer om «politisk bærekraft». Det er en erkjennelse av at gjennomføring av bypakkene

vil kreve beslutninger på tvers både av stortings- og kommunevalg. Ett manglende vedtak kan sette prosessene tilbake med flere år, og skape et vesentlig merarbeid i organisasjoner som allerede er belastet til bristepunktet. Vi må skape løsninger og prosesser som kan overleve både kommunevalg og stortingsvalg hvis vi skal klare å gjennomføre de løsningene som er vedtatt. Konseptene som skal gjennomføres er også en kilde til bekymring. Planleggingen og gjennomføring av vegprosjektene kommer til å gå greit.

Der finnes det kapasitet og kompetanse. Utfordringen er å gjennomføre gang-, sykkel- og kollektivtiltakene. Disse er ofte mer konfliktfylte enn vegprosjektene, fordi de skal etableres i et byområde hvor hver kvadratmeter er «brukt» allerede. Hvis dette ikke håndteres på en god måte risikerer vi at bypakkene blir til vegpakker. Det blir neppe tatt godt imot på statlig nivå.

**FUNGERER DET? JA!** En stor faglig utfordring i arbeidet med KVUene er trafikkberegningene som gjennomføres med den regionale transportmodellen (RTM). De er grunnlaget for samfunnsøkonomiske analysen. Svarene vi får har alltid vært, er, og vil nok antagelig alltid bli, kritisert. Kanskje med rette. Mens Finansdepartementet er opptatt av å måle samfunnsnyttien i kroner og øre er de lokale politikerne opptatt av å måle effekten i samfunnsutvikling.

Fungerer ordningen? Sett fra en planleggers synsvinkel. Ja! Vi anbefaler andre løsninger enn før. Prosessen gir et bredere perspektiv på hva behovene er og hva vi kan oppnå. Oslo kommune har innført systemet og tenkemåten for kommunale prosjekter - det er neppe av kjærlighet til byråkratiet. Utfordringen er å finne riktig nivå, strømlinjeforme prosessen, og spare på de knappe planleggingsressursene som finnes. ■

## ► ANSATTE SVARER:

– Tunnel nummer to eller bru over Oslofjorden ved Drøbak?

### WENCHE LINNOM Rådgiver Tønsberg

– Jeg vil helt klart velge meg bro! Er ikke glad i lange tunneller, verken i fjell eller vann så for meg er det et veldig enkelt valg. Estetisk kan dessuten ei bro fremstå som et flott landemerke.



### OLE KRISTIAN SVARTEDAL overingeniør Moss

– Jeg tror bro vil være den beste løsningen. Har ikke grunnlag for å gi en faglig vurdering, så dette er kun min personlige mening. En vakker bro som portal ved innseilingen til Oslo er ikke å forakte?



### INGUNN FOSS seksjonssjef Drammen

– Før jeg vil mene noe om hva «skattepenge mine» skal brukes til, vil jeg vite noe mer om både de ikke-prissatte og de prissatte konsekvensene.





Alternativ tre bruker jeg ofte, det korteste alternativet. Her må jeg følge fylkesveg et stykke uten fortau. Strekingen er bratt, med stor trafikk. Begge vegkantene er fylt av snø etter brøyting. Mellom hjulspor og snø er det en hard skråkant det er vanskelig å balansere på. Når vegbanen er glatt er jeg utrygg på biler som kommer mot. Der trives jeg dårlig. Fjerde alternativ er dels i naturområde og boligområde, bare

egnet for gående, men rask og trivelig. «Førstevalg» om sommeren. Trist at gangstiene gror igjen så fort. Femte alternativ er fortau langs kommunale vegger. Det lengste alternativet liker jeg godt, lyst og trivelig, ofte brukt om vinteren. Rydding og strøing av fortauene gjøres, men ofte sent. Resultatet er ikke godt. Når det er ryddet, virker det som ingen lenger tenker på om fortauet. Risiko for fall og

personskade ved å gå til jobb er dobbelt så høy ved gange som med bil. Sannheten om mine gangveger er en skam! Skal flere gå, da må kommuner, fylke og Statens vegvesen snakke sammen og aksjonere på et helt annet nivå enn i dag. Gående skal glede seg, ikke bekymre seg! Mulighetene til forbedring er mange, og lette å se – for oss som går!  
Torstein Nilsen, Statens vegvesen, Region Sør

## VEGDIREKTØREN HAR ORDET:



FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

VEGDIREKTØR:  
Terje Moe Gustavsen

# Klart og godt!

Terje, du snakker som ei bok! Det er mer enn 20 år siden min gode kamerat Morten sa dette til meg etter et innlegg fra talerstolen. Men jeg glemmer det aldri. Det var godt ment. Han ville gjerne at jeg skulle bli bedre.

**L**ikevel syntes jeg det var litt vanskelig å ta inn over meg der og da. Kritikk, om den er aldri så velment, er ikke lett. Noen sier at jeg tåler kritikk, bare den er saklig. Underforstått; jeg synes det er vanskelig med usaklig kritikk. Etter min mening er det bare tull. Det er den saklige, velmente og konstruktive kritikken som er krevende. Den usaklig ser jeg vanligvis rett og slett bort fra.

Har det da hjulpet noe, har jeg på det muntlige området kommet ut av bøkenes verden? Det får jo andre bedømme, men jeg har i alle fall ikke hørt noen gi melding om at jeg fortsatt snakker som ei bok. Derimot får jeg temmelig ofte positive tilbakemeldinger på min måte å snakke på.

Denne lille historien beskriver to viktige ting: Det er alltid mottakerne av et budskap som har eneretten på om det er klart og forståelig og framføres på en god måte. Og tilbakemeldinger er avgjørende for endringen, ikke minst endringsviljen. Både de litt mer kritiske meldingen og ikke minst de positive tilbakemeldingene.

Klart Språk-prisen for 2012 er en fantastisk tilbakemelding. Den er en seier for et viktig, målrettet, men også morsomt arbeid gjennom flere år. Prisen gir en velfortjent tilbakemelding til Statens vegvesen. Det er virkelig mange som fortjener

ære og ros, men jeg tar likevel sjansen på å nevne tre; prosjektleder Marte Spets og kommunikasjonsdirektør Sissel Faller, samt Ina P. Jensen – som var prosjektets første leder. De har jobba systematisk i flere år, inspirert og dytta på alle oss andre. På den måten har vi fått konkrete og gode resultater.

## Det er alltid mottakerne av et budskap som har eneretten på om det er klart og forståelig og framføres på en god måte

Når vi sender ut de nye brevene, forstår flere med en gang det vi sier. Vi irriterer folk mindre, flere får kunnskap om sine rettigheter og plikter og vi får mindre arbeid. Snakk om vinn-vinn. Alle tjener på det. Derfor er det helt åpenbart at vi må gjøre mer av det. Både de gode resultatene og prisen forplikter til enda mer innsats. Vi må ta tak på alle våre områder, ikke bare på det skriftlige området. Vi må

gå igjennom brevmaler, alle våre nettsider, presentasjoner, ja alt vi skriver og sier. En kjempejobb som aldri tar slutt.

ELM («alle» vet jo at det er Etatsledermøtet i Statens vegvesen – ikke sant?) har bestemt at Klart Språk-prosjektet ble avsluttet som eget prosjekt ved årsskiftet. Ansvaret for klart språk nå ligger på alle i Statens vegvesen og ikke minst på alle lederne.

Jeg venter at alle blir med på å videreføre det flotte klarspråk-arbeidet. Det er viktig og morsomt. Det handler i bunn og grunn om folks demokratiske rettigheter og plikter. Og det er morsomt fordi vi får så mye fint ut av det. Gode kommentarer og tilbakemeldinger og god oppmerksomhet. Og kanskje nye priser?

PS. Forsto du med en gang det jeg skrev?

## TRYGT FRAM SAMMEN

I Veggen og vi nr. 2-2013 ser jeg at Vegvesenet har fått nytt slagord, «Trygt fram sammen». Slagordet gjenspeiler arbeidet med å lage trafiksikre løsninger for å få gods og folk trygt og effektivt fram på veg, i følge Vegdirektoratets kommunikasjonsdirektør. Det er grunn til å reflektere rundt begrepene trygghet og sikkerhet. I pressen kreves ofte tryggere vegger og tryggere biler. Samferdselsministeren vil også ha tryggere vegger. Hva betyr det egentlig? De som arbeider med trafiksikkerhet skiller mellom sikkerhet og trygghet. Det er ikke det samme. Noen ganger kan målene være i konflikt med hverandre. Sikkerhet betyr fravær av skader eller ulykker. En sikker aktivitet fører ikke til ulykker eller skader. Trygghet derimot er en følelse av sikkerhet. Jeg føler meg for eksempel trygg når jeg kjører på en motorveg, eller når jeg flyr fordi jeg tror ikke det skal skje en ulykke. Følelser er det bare mennesker som har. Biler og vegger har ikke følelser. En sikker veg derimot bør etterstrebtes, fordi vegen bidrar til at det ikke skjer ulykker. Det fører igjen til at trafikantene føler seg trygge.

Bilførere, fotgjengere og syklistene som føler seg helt trygge kan til tider handle på en måte som skaper ulykker. Å ferdes i trafikken krever stor årvåkenhet. Det er det samme for en skihopper. De får ofte spørsmål om hvordan det føles å stå på toppen, om de er nervøse. De svarer ofte at de er litt nervøse, men at man må være det for å yte sitt beste. Sånn er det i trafikken også.

Det er selvsagt ikke noe mål å skape utrygghet, men det blir galt ikke å skille på utrygghet og usikkerhet. De som bør gå foran og lære opp trafikantene er Vegvesenet. Når begrepene ikke skilles kan det skape gale prioriteringer. På et møte for noen uker siden hevdet en stortingsrepresentant fra Høyre at partiet vil satse sterkt på trafiksikkerhet, med hovedvekt på bl.a. rassikring. Jeg forstår at folk er redd for ras, med det er et spørsmål om utrygghet. Nesten ingen dør i trafikken på grunn av ras. Trygghet er viktig. Derfor skal vi drive rassikring, men å bruke trafiksikkerhetsmidler til rassikring blir feil.

Heldigvis dør færre i trafikken år for år. Vi måler ikke hvor utrygge trafikantene er. Er slagordet «Trygt fram sammen» meningsfullt? Nullvisjonen er ledende for Vegvesenet med mål å fjerne dødsfallene i trafikken, altså øke sikkerheten. Den sier ingenting om følelser eller utrygghet. Kanskje slagordet r derfor heller bør være «Sikkert fram sammen», i tråd med nullvisjonen.

Richard Muskaug

### ROBERT DAHL SEIELSTAD overingeniør Moss

– Personlig velger jeg bru fremfor tunnel. Bru åpner for mulig samspill med jernbane. Dagens tunnel kan brukes som omkjøringsvei.



Istedenfor bru ved Drøbak burde ny bru erstatte ferje Horten-Moss..

### ASTRI LILLEENGEN overingeniør, Drammen

– Lange bratte tunneler er en sikkerhetsrisiko, Oslofjordtunnelen er mye stengt. Det taler for bru, selv om bru blir dyrere. Sparte kjøre- og tids-, drift- og vedlikeholdskostnader sammenlignet med tunnel.



### IVAR JON TUNHEIM seniorrådgiver Tønsberg

– Både bru og tunnel kan nok konstrueres som funksjonelle transportåre. Men i det lange løp blir tunnel dyrere å drifte og vedlikeholde. Det taler for bru.







**LEONARDO DA VINCI GANGBRU:**  
Strekker seg over E18 sør for Oslo,  
fanget inn av Santina Crolla.





# Brulagt land

Rundt 17.000 riks- og fylkesvegbruer tråkler landet sammen til ett rike. Bruer som henger og bruer som krenger. Bruer med stag over og bruer med troll under. De fester øyer til fastlandet, svinger seg over fjorder og fører oss over til noe annet. Nå er noen av de «beste» bruene foreviget i ei forbilledlig bok.

**TEKST** HENRIETTE ERKEN BUSTERUD



«**D**et er viktig at bruer er i harmoni med omgivelser, de er ofte store og dominerende konstruksjoner. I tillegg til andre tekniske krav må vi også stille krav til estetisk utforming av bruene våre, sier Børre Stensvold, bruansvarlig i Statens vegvesen.

Med denne boka vil Statens vegvesen bidra til å oppfylle regjeringens ønske om god arkitektur. Boka er både ei diskusjons- og lærebok, og stikkord fra innholdet er estetikk og miljø, bruas forhold til omgivelsene, geometri og trafikantenes opplevelse. Det står også hvordan en ikke skal utforme ei bru.

«Veivesenet er en etat som i de senere årene har vist omhu for estetiske verdier. Det er denne tospråklige boken på norsk og engelsk et vitnesbyrd om. Styrkeprøver mellom gjenstridige landskap og ukuelig broringenører er en del av norsk kultur og norsk teknikk» sto det i Aftenpostens omtale av boka.

Boka er ført i pennen av Knut A. Selberg og Rolf H. Gulbrandsen. Vesna Randjelovic, Jan G. Teigen og Eldar Høysæter i Statens vegvesen har ledet arbeidet med boka, som kan kjøpes i bokhandelen. ■

**1. RAFTSUNDET BRU:** Del av E10 i Lofoten. Slank og fin med stor seilingshøyde for Hurtigruten. (Foto: Werner Zellien)

**2. FREDRIKSTAD BRU:** En av kongerikets største stålbuer – bygd på 1960-tallet. (Foto: Santina Crolla)

**3. SKANSEN JERNBANEBRU:** Vernet jernbanebru i Trondheim, samme tegner som på Golden Gate. (Foto: Werner Zellien)

**4. GIMSØYSTRÅUMEN BRU:** Svinger seg i Lofoten. Ei stor bru i et storslagent landskap. (Foto: Statens vegvesen)

**5. SKARNSUNDBRUA:** Krysser Trondheimsfjorden like ved Mosvik. Prisbelønnet og beundret. (Foto: Johan Brun)

**6. YPSILON GANGBRU:** Har fått flere priser, er også sett som motiv på kumlokk i Drammen. (Foto: Santina Crolla)

**7. SVINESUNDBRUA:** Forbinder to gode naboer. (Foto: Santina Crolla)











” Dette handler like mye om å endre holdning som skrivestil. Marte Spets, prosjektleder

Hvordan merker brukerne klarspraksarbeidet?





# KLAR PRISVINNER

I to år har hundre ansatte jobbet med klarspråk. 500 har vært på heldagskurs. Resultatet er to millioner som får nyskrevne brev fra Statens vegvesen. Og en klarspråkspris.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ORDSKY JON OPSETH

«**A**rets vinner har arbeidet systematisk med klarspråk gjennom flere år og har vist imponerende gjennomføringsevne. Klarspraksarbeidet er solid forankret på alle nivåer i organisasjonen, og vinneren har klart å integrere klarspraksarbeidet i den daglige driften på en forbillig måte» sto det i juryens dom da statens klareste organ skulle kåres. Det var en stolt kommunikasjonsdirektør som mottok prisen av statsråd Rigmor Aaserud i Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet.

– Denne prisen inspirerer oss til å fortsette det gode arbeidet vi har startet opp. Vi skal bli enda klarere og tydeligere i framtida, sa kommunikasjonsdirektør Sissel Faller i sin takketale. Hun er glad det nå har blitt en annen holdning og språkkultur blant ledere og ansatte i en stor fagetat med mye stammespråk.

– Der er veldig artig å få denne anerkjennelsen, sprudler Marte Spets som har ledet klarspråkprosjektet i Vegvesenet. For dem har denne prisen vært ledestjerne under hele arbeidet, og Spets er stolt over å havne i godt selskap med tidligere dyktige vinnere.

– Jeg har også inntrykk av at det er mange i språkfamilien som unner oss prisen, så det er hyggelig, sier hun.

**STOR DUGNAD.** Spets synes det mest inspirerende har vært å få ulike faggrupper til å enes om tekster, tross ulikt ståsted. Og nettopp det å involvere alle berørte når nye brev skal utformes har vært en viktig del av prosjektet: Både de som kan faget, jurister, de som sitter i skranken på en trafikkstasjon og brukerne har sittet rundt samme bord.

– Det går raskt å skrive om et brev dersom du gjør det alene. Men vi ville ha med alle på den nye måten å skrive på og har brukt flere måneder. Dette handler like mye om å

endre holdning som skrivestil, sier Spets.

**SPRÅKFEIDER.** En dansk professor sa på utdelingen av prisen at det er like vanskelig å få folk til å endre språk som å slutte å røyke. Å pirke på andres språk kan gå på stoltheten løs, og det er ikke til å legge skjul på at det har vært noen språkfeider i løpet av skriveprosessene. I tillegg har datasystemene til Statens vegvesen sine begrensninger.

– Vi kan for eksempel ikke bruke kulepunkter, mellomtitler eller endre overskriftene i enkelte av brevene våre av en eller annen merkelig teknisk grunn, sier Spets.

**POSITIV SPRÅKBØLGE.** Spets forteller at tekster som kommunikasjonsrådgivere får sendt fra fagavdelinger har blitt bedre: Fagfolk uttrykker seg annerledes enn for et par år siden. Det har også blitt enklere og større forståelse for at det er viktig å jobbe

med språk i ulike fagenheter.

Men alt er ikke bare rosenrødt. I juryens dom heter det også at vinneren likevel fremdeles har et stykke igjen når gjelder stil, rettskrivning og formverk i noen av tekstene sine. Språket er klart, men ikke helt korrekt.

**EFFEKTER.** Vegvesenet får også ros av juryen for at de har målt effekter av språkarbeidet. Med bedre språk får Statens vegvesen 40 prosent færre henvendelser fra brukere, et tydelig tegn på at de skjønner mer enn før. Dermed slipper både ansatte og brukere å kaste bort tid på unødige spørsmål.

– Vi har undersøkt effekten av at vi har klarere brev. Det sparer det norske folk for til sammen 90 ukesverk i året. Og Statens vegvesen har spart over en million kroner på å sende ut unødige brev, sier Spets. ■

## ANSATTE SVARER:

### BJØRN FREMSTAD

Trondheim trafikkstasjon

Lettere innhold gjør at brukerne i større grad oppfyller de forpliktelser/anmodninger i brevene. Vi merker at det er flere som betaler om registreringsavgift på trafikkstasjonen før kjøretøyet tas i bruk av ny eier.



### KIRSTI BJØRKLUND

Drøbak trafikkstasjon

– Vi fikk denne mailen fra en kunde: «Jeg fikk varsel om betaling av omregavgift. Der stod det: Takk for salgsmeldingen, og videre en hyggelig tekst. Vil bare si jeg synes det var veldig hyggelig og det gav meg et smil. Avgiften betalte jeg med en gang»



### BENTE KARIN TRANA

Publikumstjenester Steinkjer

Blant annet gjennom ny ordlyd i brev vi sender ut. Vi har mottatt hyggelige hilsener fra brukere med takk for en publikumsvennlig tone, og at dette er et godt eksempel til etterfølgelse for andre offentlige etater.



### ELIN LEIN JOHNSON

Steinkjer trafikkstasjon

For vår avdeling, trafikant og kjøretøy, er det flere brev til våre brukere som er forbedret. De får tilsendt brev fra oss som tydelig sier hva som må gjøres videre i saker, for eksempel ved kjøp av kjøretøy.







## Hurra!

- 1.000.000 har fått enklere vognkort
- 800.000 har fått tydelige brev om EU-kontroll
- 500.000 har fått klarere omregistreringsbrev
- 140.000 fikk klart svar på at søknad om førerkort var mottatt
- 100.000 fikk nytt brev om bilen må avskiltes
- 60.000 mottok et bevis om rett til å øvelseskjøre som de forsto
- 3-4000 som må avstå eiendom til staten har fått velskrevne brev
- 600 sider på vegvesen.no er blitt lettere å forstå
- 500 ansatte er kurset
- 6500 ansatte har fått retningslinjer for klart og tydelig språk
- Klarspråksblogg, klarspråkside på intranettet og klarspråkkurer, og mye mer



**KAKEFEIRING:** Vegvesenet feiret med marsipankake.



**ØNSKET Å TAKKE:** Petter Brevik skrev takkebrev til Statens vegvesen. (Foto: Privat)

### Ros til Vegvesenet!

Jeg mottok nylig en påminnelse / spørsmål om jeg hadde glemt EU-kontrollen for bil

Tonen i brevet var høflig og ikke "skutt blir den som . . ." Dette er et godt eksempel til etterfølgelse av andre offentlige etater.

De faktiske forhold var at jeg hadde glemt kontrollen. Varsel fra NAF hadde sviktet, og jeg har vært utenlands flere måneder. Dessuten visste jeg at bilen er i meget god stand (nye bremses, endelegg og hovedservice i løpet av sommeren). Kontrollen var gjennomført i dag, helt uten merknader av noe slag (NAF sender selvsagt rapporten).

Igjen, takk for en publikumsvennlig tone i påminnelsen!

12/12-2012

Statens vegvesen!

Ja, jeg hadde fullstendig glemt EU-kontrollen! Tusen takk for vennlig påminnelse. Skal nok få det ordnet innen den nye fristen.

Riktig god jul alle sammen!

Med hilsen  
Solbrig (74)



FOTO: HENRIETTE E. BUSTERUD



KLARSPRÅK FOR GRUNNERVERV: Dagfinn Løyland med nyskrevne brev (Foto: Henriette Erken Busterud)

## Klart språk ved grunnerverv

**H**vert år kjøper Statens vegvesen grunn fra rundt 3000 personer, inkludert mellom 50 og 100 boliger. Dette er store inngrep i folks liv – og desto viktigere er det å sende brev og kjøpekontrakter som folk forstår. To kjøpekontrakter og tre brev ble gjennomgått faglig og språklig av folk fra ulike fagfelt. Det har ikke vært lett å skrive både juridisk korrekt og forståelig på dette litt kompliserte fagområdet.

– Alle i skrivegruppa syntes det er viktig med klart språk. Men mange var mer skeptisk til å omformulere setninger på eget fagområde enn andres på grunn av spesielle hensyn. All ære til de som har ledet klarspråksprosjektet og fikk oss til å bli enige, det har ikke vært lett, sier Dagfinn Løyland som jobber med grunnerverv i Statens vegvesen. Han legger til at de nå jobber med å bedre andre skriv på dette området. ■

### Jurister på språkkurs

**FØLGER MED:** Jurister i Statens vegvesen på klarspråkkurs, f.v. Hilde Haugen, Haaken Gran, Kirsti Jørstad Bjørnaas og Elisabeth Sanneland. (Foto: Henriette Erken Busterud)





# Skal få sykkeltallene til værs

Nasjonal sykkelkoordinator Marit Espeland skal få dobbelt så mange til å sykle i de største byene. Ikke rart hun må ha stål i ben og armer.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**M**arit Espeland har tråkket rundt hele livet. Hun vokste opp på Hamar i en familie uten bil. Da hun var 18 gikk hun tur retur Hamar-Oslo et par ganger om dagen. Som togvertinne med vestlandslelse og kaffe som niste.

Nå skal hun altså få sykkelsatsinga til Statens vegvesen på skinner. Og det er ingen liten jobb: Om seks år skal åtte prosent sykle på landsbasis. Det vil si at sykkeltrafikken må dobles i byer og tettsteder pluss at mange flere må sykle om vinteren. Er det mulig å få til mon tro?

**OPTIMIST.** Espeland mener ja. Men hun mener det ikke hjelper å snakke om miljø og helse for å få folk til å sykle. Her må det handling til.

– I byer vil folk flest først og fremst sykle for å komme seg fort fram. Derfor må vi gjøre det så effektivt så folk velger sykkel framfor bil. For å få til dette er det viktigste å bygge sammenhengende sykkelvegnett. Målet er å bygge 50 mil med sykkelveger før 2019, sier Espeland – og ramser opp andre tiltak: Flere sykkelekspressveger, skille gående og syklende der det er mye trafikk, lavere fartsgrense i byer og mer forkjørsrett for syklistene. Kart, sykkelpumper og sykkelparkeringshus ved holdeplasser og knutepunkt og gratis sykkel på buss, bane og tog.

– Der mange pendler inn til de store byene, og vi venter stor befolkningsvekst, bør vi få firefelts for syklistene: Også de som sykler i tretti-førti kilometer i timen må kunne passere hverandre sikkert, påpeker sykkelkoordinatoren.

– Vi har gjort det for enkelt å bruke bil. Mange må bruke bil, men det er jammen mange som ikke trenger det også. Halvparten av bilreisene er i snitt under to og en halv kilometer! Vi må gjøre det vanskeligere å bruke bil i byer ved å ha høyere avgifter og færre parkeringsplasser. Men før en gjør det må en ha et godt tilbud for syklende på plass. Det er slik sykkelbyene i utlandet har lyktes – og en del av sykkelbyene her er på god vei.

**VINTERSYKLER.** For å nå sykkelmålet må det sykle mange flere om vinteren også. Ildsjelen Espeland sykler de sju kilometrene på jobb om vinteren også. Hun har tro på å få flere på to hjul vinterstid.

– Vi får ikke gjort noe med kulda, men vi kan gjøre noe med underlaget vi sykler på. Vi må ha sykkelveger som er godt driftet om vinteren. Vi har hatt drift og vedlikehold som tema på regionsamlinger for

sykkelfolk fra stat og kommune. Vi har også arrangert en tur til Gävle i Sverige for å lære av det de gjør der. I denne byen bor det nesten 100.000, og en fjerdedel sykler året rundt. De har vinterkampanjer for å få flere til å sykle på vinteren. Det har de forresten nylig hatt i sykkelbyen Lillehammer også.

**OPPMUNTRER.** På spørsmål om hvordan hun ville fått flere kolleger til å sykle svarer hun.

– Hvis flere sykler, øker helsa og en får mer energiske ansatte, så det er en vinnvinn situasjon. Derfor bør det bli enda bedre sykkelparkering her i Vegdirektoratet, det er litt trangt nå. Der kunne vi også hatt færre parkeringsplasser. I Helsedirektoratet var det ti gratis plasser til 5-600 ansatte, ellers kostet det 240 pr dag. Bedre garderobeforhold og sykkelusj bør vi også få. Vi som sykler kan også oppmuntre en god kollega og tilby oss å være sykkelguide og legge opp ei fin sykkelrute.

**KOORDINATOR.** Som tittelen indikerer, har Espeland mange tråder hun skal trekke i. Hver region har en sykkelkoordinator, og hver vegavdeling har en sykkelkontakt. Jobben min er å følge opp vår nasjonale sykkelstrategi med andre sykkelaktører. Statens vegvesen drifter også Sykkelbynettverket der 15 fylkeskommuner og 78 kommuner er med.

– Dette er en viktig arena for å nå alle som jobber med sykkel og utveksle ideer og erfaringer og øke kompetansen. For å nå målene og vedta planer om sykkelveger er vi avhengige av felles innsats og det gode samarbeidet mellom Vegvesenet, Fylkeskommunen og kommunene.

**DIREKTORATSDAME.** Tidligere jobbet Espeland i Helsedirektoratet med å få flere i form. Der fulgte hun opp handlingspla-

nen for fysisk aktivitet og sykkelstrategi i samarbeid med Vegdirektoratet.

– I Helsedirektoratet ble det mer å snakke om helsefordeler med å være i fysisk aktivitet. I Vegvesenet har vi virkemidler. Det er inspirerende å påvirke samferdselspolitikken samtidig som vi kan gjøre tiltak.

Espeland er glad vegdirektøren gikk ut i media og oppfordret til at flere barn skal sykle der det er tilrettelagt.

– Det var veldig kult at han ville si det. Vi jobber nå med noen prosjekter om hva som skal til for at flere barn og unge skal sykle mer. Hvis vi får flere barn og unge til å sykle eller bli fulgt av foreldrene på sykkel, så er det et stort potensial for å få mange av de korte bilreisene over på sykkel. Det ville vært en drøm om foreldrekjøringa hadde blitt halvert, det ville hatt mye å si for helse og lokalmiljøet, påpeker Espeland.

**FRANKOFIL.** Espeland er frankofil. Hun har fordypet seg i fransk for næringslivet og forviller seg gjerne i franske fjell i ferier. Hun liker seg både høyt og lavt – klatrer, padler og kjører telemark. Sykkelturer har hun også vært på der, og i Paris bruker hun bysykkel, som er et godt utbygd konsept der. Fransk vin har hun også nese for, det vil si hun har visst ikke så mye peiling. Men de edle dråper smaker i hvert fall godt og presenteres på fransk, så det får holde.

**SYKKELGROSSIST.** Sykkelentusiasten har seks sykler. Tre i Oslo og tre på hytta på Helgøya i Mjøsa. Hun har aldri klart å kvitte seg med syklene sine fordi hun synes de er så utrolig fine. Den hun er mest glad i er en rød Brompton sammenleggbar sykkel som hun raskt bretter sammen så hun kan ta den med seg.

– Den minner meg om min aller første røde kombisykkel. ■

## FAKTA

Marit Espeland trillet ut i 1969 i Odda, men ble nesten umiddelbart flyttet til Hamar, som i følge henne er en perfekt by å sykle i. Etter gymnast fløy hun fra familiens lune rede og landet i Paris som au pair. Deretter gikk turen til Bergen hvor hun tok fransk for næringslivet ved Handelshøyskolen. Siden hun ikke helt visste hva hun ville gjøre etterpå jobbet hun først i matbutikk, deretter i et firma som importerte maling og ventiler til skips- og oljeindustrien.

I 1995 satte hun seg på skolebenken igjen. Denne gangen ble det Blindern med sosialantropologi mellomfag, deretter grunnfag samfunnsgeografi og mellomfag i by og befolkningsgeografi. I 2000 startet hun som rådgiver i Boliglaget USBL der hun var rådgiver for 30 boligselskap i Oslo.

Fra 2004 til 2010 jobbet hun i Helsedirektoratets avdeling for fysisk aktivitet, og tok deler av sin Master i folkehelsevitenskap. Aktiv transport og betydningen av fysiske omgivelser, å få folkehelse inn i kommunenes planarbeider og mer tid til å spise matpakka og fysisk aktivitet i skola var blant oppgavene. Hun samarbeidet også med Statens vegvesen om nasjonal sykkelstrategi og oppfølging av handlingsplan for fysisk aktivitet. Et foredrag med Alf Støle om Vegvesenets «gåbok» inspirerte henne til å jobbe i Statens vegvesen. Da drømmejobben som nasjonal sykkelkoordinator ble utlyst i 2010 tråkket hun til.

## Tre kollegaer om Marit:

Marit har både lidenskap, engasjement for og kompetanse om syklistene – dessuten er hun selv en racer i rødt!  
**Ingrid Øvsteng**

Hun har et likandes vesen. Jeg ser henne for meg med røde kinn og et bredt smil på en høy og værblåst fjelltopp – med en varm kakao og appelsin.  
**Einar Lilleby**

Marit er flink, ambisiøs og en veldig god venn både på og utenfor jobb.  
**Sari Wallberg**

### TEGN TERJE:

## Marit tegner vegdirektøren

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

### DOMMEN:

Jeg tolker dette som at jeg må ta sykkelutfordringen på strak arm. En sterk strek!







” Der mange pendler inn til de store byene, og vi venter stor befolkningsvekst, bør vi få firefelts for sykklistene.  
Marit Espeland





# Vil temme snøskredene

**MÅLER I TROMS:** Snømålermast på Henrikstind (1166 moh.) i Lavangsdalen i Troms. Fv. Silje Haaland og Ole-André Helgaas i Statens vegvesen.

Hver vinter stenges veger i Nord-Norge på grunn av stor snøskredfare, og mange bygger isoleres mens man venter på at faren skal gå over. Nå vil geologene ta av seg silkehanskene – skredene skal temmes.

**TEKST OG FOTO** TOMAS ROLLAND **FOTO** OLE-ANDRÉ HELGAAS

**F**or mange lokalsamfunn får stengte veger på grunn av skred og skredfare alvorlige konsekvenser. De har ofte ingen reelle omkjøringsmuligheter, og blir derfor isolert fra resten av samfunnet.

**VENTE OG SE.** Når veger stenges på grunn av høy skredfare går man inn i en fase der man observerer – og venter. Man venter på at noe skal skje, og man venter på bedre værforhold som gjør at skredfaren blir mindre. Ofte kan ventetiden bli lang, og konsekvensene for lokalsamfunnene deretter.

– I Norge har vi en kultur for å la naturen ordne opp selv, sier Ole-André Helgaas. Han er skredsakkyndig i Statens vegvesen, sitter i Nasjonalt skredforum og er en av Vegvesenets fremste eksperter på snøskred. I stedet for å vente på noe som kanskje ikke

skjer, vil han nå gå mer aktivt til verks og utfordre naturkreftene. Han mener løsningen kan være å bruke mer midler på såkalt aktiv skredkontroll.

**I Norge har vi en kultur for å la naturen ordne opp selv.** Ole-André Helgaas, skredsakkyndig

**SPRENGER.** Aktiv skredkontroll innebærer å sprengne ned potensielle snøskred, før de blir så store at de kan true fremkommeligheten på vegene.

Metoden er foreløpig bare et prøveprosjekt i Statens vegvesen, men er allerede godt innarbeidet i blant annet alpelandene i Sør-Europa, og i USA og Canada.

Aktiv skredkontroll gjennomføres på to måter. I spesielt skredutsatte områder kan man montere faste installasjoner midt i rasområdet. Via fjernstyring kan man deretter sette av eksplosjoner, enten ved hjelp av gass eller sprengstoff, når forholdene er riktige.

En annen, og mer fleksibel måte, er å bruke et helikopter med en trykkbølgekulde hengende under. Trykkbølgekulen blander gass og luft som antennes, og lager en kontrollert eksplosjon.

**SUKSESS.** Er snøen moden kan dette ofte være nok til at skredet løses ut.

– Det er likevel viktig å huske på at suksess ikke kan måles i antall skred vi klarer å sette

i gang. Løses ikke skredet ut er det en be-kreftelse på at skredet kanskje er mer stabilt enn man har antatt, og at vegen derfor kan åpnes, sier Helgaas.

En viktig del av det å drive med aktiv skredkontroll er overvåking og vurdering.

– Skredkontroll handler om å kombinere to lite eksakte ting: kunnskapen om været og kunnskapen om snøen, forklarer Helgaas.

**SJEKKER VÆRET.** Geologene følger hele tiden værmeldingene, og sammen med erfaring kan dette gi et godt grunnlag for å vurdere graden av skredfare. I tillegg har man begynt å montere snømålere på en del rasutsatte punkter, og geologen kan til enhver tid hente inn data om snødybde fra disse mastene via mobiltelefon.

Mange av de verste strekningene er allerede sikret med fysiske tiltak som tunneler,





**GLAD:** Seksjonsleiar i Fjordane, Margot Åsebø, er glad for at arbeide med å byggje oppatt vegen til Otterdal snart skal starte.

#### FAKTA

- Statens vegvesen tester skredutløseren DaisyBell, som er et system som flys opp med helikopter til løsnemåttet evt. snøskred. En eksplosiv gass lagres i en metallkjegle, og antennes over snødekket. DaisyBell er med godt hell brukt en del i Alpene, og er i Norge testet på Vestlandet, i Troms og Finnmark.
- For å bruke helikopter er man avhengig av to ting: Å kunne fly nærme nok til snømassene, trykkbølgen må løses ut 2-4 meter over snøen. Er det for bratt kommer man derfor ikke til. I tillegg fungerer dette bare på områder hvor det er samlet mye snø.
- I tillegg er det ofte dårlig vær som gjør at skredfarlige situasjoner oppstår, og da er det ikke mulig å fly med helikopter.

## Snart anleggstart i Otterdal

Sidan stormen «Dagmar» vaska vekk 1700 meter av vegen 1. juledag 2011, har bygda Otterdal i Hornindal vore veglaus. I mai startar arbeidet med å reparere vegen.

**TEKST OG FOTO** HEIDI RAVNESTAD

**F**ire entreprenørfirma la inn anbod på arbeidet med å byggje oppatt fv.664. Lågst var K.A. Aurstad med 21,5 millionar. No skal tilboda kontrollreknast, og kontrakt vort tildelt i løpet av nokre veker.

– Vi har jobba hardt for å bli ferdig med prosjektering og planlegging av dette prosjektet, og eg er svært glad for at arbeidet snart skal starte, slik at innbyggjarane i Otterdal får att vegen til bygda si, seier seksjonsleiar i Statens vegvesen, Margot Åsebø.

**IS PÅ VATNET.** Bygda Otterdal ligg langs Hornindalsvatnet. Ein skulle kanskje ikkje tru at storm på eit innlandsvatn kunne gjere slik skade, men her snakkar ein om Europas djupaste innsjø, over 500 meter på det djupaste.

Når stormen piskar opp vatnet vert bølgekrafta enorm, og resultatet av desse kreftene fekk vi oppleve jula 2011. 1700 meter veg vart vaska vekk av vatnet, og sidan då har båt vore einaste motoriserte framkomstmåte frå den vesle bygda til kommunesenteret Grodås. Denne vinteren fraus Hornindalsvatnet, og dermed forsvann også dette alternativet. I november skal innbyggjarane igjen kunne køyre bil heilt heim. Dei har då vore utan veg i nærmare to år.

**RASFARLEG.** Vegen til Otterdal er delvis bygd på fyllingar i vatnet, og går langs stupbratte fjellsider. Her kjem det ned både stein og is i vinterhalvåret. På grunn av rasfaren ynskte innbyggjarane i Otterdal og Hornindal kommune helst ein tunnel på staden.

Etter diskusjonar i fylkestinget vedtok politikarane at vegen skulle byggjast oppatt til den standarden den hadde før stormen, utan tunnel. Vedtaket kom 12.juni 2012, og Vegvesenet starta prosjektering direkte etter dette. På grunn av rasfaren i området kan ikkje arbeidet med å byggje oppatt vegen starte før i april-mai. Av same grunn må arbeidet avsluttast i november.

**MØTEPLASSAR.** – Vegfyllinga skal plastrast og flaumsikrast mot vatnet slik at nye stormar ikkje tek med seg vegbana, forklarar Åsebø.

Stormen tok med seg mange av dei gamle steinfyllingane, og materiale til å byggje oppatt desse skal hentast frå eit steinbrot i nærleiken. Møteplassar skal reetablerast der dei var, vegen skal asfalterast og det skal setjast opp rekkverk på heile strekningen. ■

– Eg er svært glad for at arbeidet snart kan starte.  
Margot Åsebø, seksjonsleiar

skredoverbygg og skredvoller. Likevel er det et faktum at det til nå har blitt registrert over 600 skredpunkt i Nord-Norge – og det blir stadig nye.

I følge Helgaas er det helt urealistisk å tenke at vi skal bygge oss ut av problemet.

– Vi må erkjenne at vi bor i et alpint landskap, og at vegene våre derfor nødvendigvis må gå langs fjell. Det er helt urealistisk at vi skal klare å sikre alle disse områdene med fysiske tiltak, sier Helgaas.

Mens det i dag brukes store summer på å bygge fysiske skredsikringsstiltak, brukes det nesten ingenting på aktive tiltak.

Helgaas understreker at bruken av aktiv skredkontroll ikke er et mirakelmiddel, men at det kan være et billig, effektivt og fleksibelt verktøy i kampen mot naturkreftene.

– Det vil gi oss et nytt verktøy i verktøykassa, sier Ole-André Helgaas. ■



# Mulig kombibru over Oslofjorden

Slik kan en av flere bruløsninger som nå skal utredes over Oslofjorden bli seende ut. Denne løsningen innebærer både veg- og jernbanetraffikk.

TEKST HÅKON AURLIEN ARKIV BØRRE STENSVOLD



**D**et kommer frem i arbeidet med en konseptvalgutredning (KVU) for en fast forbindelse over Oslofjorden, som erstatning for landets mest trafikerte fergesamband mellom Moss og Horten.

Utredningen skulle opprinnelig være ferdig denne høsten, men er nå utsatt til sommeren 2014. Nå skal utrederne også vurdere løsninger der Oslofjordtunnelen tas ut av bruk. Det var ikke med i det opprinnelige mandatet fra Samferdselsdepartementet.

**KURANT BRU.** Den foreslåtte bruløsningen, som presenteres på bildet over, er en 2,5 kilometer lang kombinert veg- og jernbanebru med et 1500 meter langt hovedspenn 80 meter over havflaten. Den kan åpne for nye byområder, gjøre Oslofjordtunnelen overflødig og avlaste hovedstaden for både veg- og jernbanetraffikk.

– Brua er kurant å få til teknisk sett og vil kunne bidra godt til å løse flere av samferd-

selsproblemer i hovedstadsområdet, sier Ove Solheim. Han er delprosjektleder i KVU arbeidet.

Mandatet nå åpner også for større helhetsløsninger. En kombinert veg- og jernbanebru over fjorden sør for Drøbak kan skape en ringbane mellom Vestby og Spikkestad, med stasjoner for Drøbak og nye boligområder på Hurumlandet. Der er vide kystnære områder blitt liggende ubebygde. Nå trengs de for å huse en økende østlandsbefolkning.

**ØST-VEST OG LOKALTRAFIKK.** En vegbru videre over Svelvik og tilknytning fra E6 i Vestby til E18 ved Sande kan gi den øst-vestforbindelsen for vegtrafikken som ikke ble bygd da Oslofjordtunnelen sto ferdig, og som fortsatt mangler.

Et jernbanespor fra Vestby til Spikkestad kan gi både Drøbak og nye byområder en togforbindelse mot hovedstaden. Der kan jernbanetunnelen, som i dag en flaskehals, avlastes for godstrafikk.

Solheim understreker at ingen konklusjoner er trukket, verken om bru kontra tunnel, plassering eller kombinasjonen veg/jernbane. Nå pågår tekniske vurderinger av hva som er mulig å få til, deretter skal de ulike alternativene prissettes.

**FERGEERSTATNING.** – Skal vi bygge en fast vegforbindelse mellom Moss og Horten, er det mulig å bygge både tunnel og bru, mener Solheim.

En vegtunnel blir lang, den må dypt ned og hver nedstigning vil bli over fem kilometer lang, og dermed vil den i praksis gå helt fra E6 i Østfold til godt innover mot E18 i Vestfold. En bru vil få svært krevende fundamentering og vil bli fra 6,5 til 9 kilometer lang, avhengig av om den går via Jeløya.

Jernbaneløsninger mellom Moss og Horten tror han det er veldig vanskelig å få til.

**SMALERE.** Men bare noen kilometer nord for Moss er Oslofjorden langt smalere og det gir andre muligheter. En Oslofjordbru

med et hovedspenn kan tenkes plassert hvor som helst i Drøbakrenna, den rundt 15 km lange smale fjordstrekningen fra Nesodden til Son/Filtvedt.

Skal den bygges med et tårn midtveis blir mulighetene noe mer begrenset. Foreløpig har Solheim funnet to grunner som kan være egnet.

– Det har vist seg at vi må til med nye geotekniske undersøkelser. Oljevirksomheten har gitt Norge god oversikt over hva som ligger på havbunnen utenfor kysten av Norge, men ikke i Oslofjorden. Bru- og særlig tunneløsningene er helt avhengig av sikker viten om hvor det er fast fjell, sier han.

**80 METER.** Kystverket krever 80 meter fri høyde under en bru, noe som kan utelukke en flytendre brukonstruksjon. En annen utfordring er at brutårn må bygges solide nok til å klare en skipspåkørsel. Uhell kan skje. For Oslofjordens vedkommende er det snakk om å kunne motstå skader ved påkørsel av et skip på 40.000 tonn i ti knops fart. ■





**KOMBIBRU:** En bru for veg og jernbane over Oslofjorden ved Vestby/Hurum kan bygges lik Tsing Ma Bridge i Hong Kong.



**SKRÅSTAG:** En Oslofjordbru kan også utformes som denne for Fehmarn-stredet mellom Danmark og Tyskland (Illustrasjon: Cowi AS)

## – Vil bety mye

En mulig ny fjordkryssing vil få stor betydning for både bosettings- og næringsutvikling i Oslofjordregionen.

TEKST KJELL WOLD ARKIVFOTO HÅKON AURLIEN

**E**n fjordkryssing som kombinert vei/jernbanebro vil bety mye for utviklingen av transportbehovet mellom vest- og østsiden av fjorden, også for trafikken mellom utlandet og fylkene vest for Oslofjorden, sier Ole Haabeth, fylkesordfører i Østfold og leder i «Østlandssamarbeidet» som omfatter de åtte fylkeskommunene på Østlandet.

– Det er viktig å få grundige analyser slik at plassering blir riktig på akse Moss-Drøbak. Store infrastrukturtiltak styrer veldig mye av utviklingen av nærings- og bosettingsetableringen. En slik fjordkryssing vil utvilsomt også være svært styrende for utviklingen, sier Haabeth.

**MER KOLLEKTIV.** – Ved å samarbeide kan vi utnytte mulighetene veksten gir. Vi må regne med å bo tettere enn før. Transportutfordringene må løses av kollektivtilbud, gåing og sykling, sier Ellen Grepperud. Hun leder et plansamarbeid inngått mellom Oslo kommune, Akershus fylkeskommune (sammen med alle kommunene i Akershus) og Statens vegvesen om en regional plan for

areal og transport i Oslo/Akershus.

Plansamarbeidet ser nå på alternative utbyggingsmønstre og transportsystem i Oslo/Akershus. I tillegg utredes muligheten for å etablere en eller flere nye byer. Konklusjonene skal være klare våren 2014.

**NYE BYOMRÅDER.** Plansamarbeidet finner det interessant å få belyst i hvilken grad alternativene kan kombinere gode næringstransportløsninger som avlaster Oslo-navet, med miljøvennlige persontransportløsninger som knytter bolig- og arbeidsmarkedet i Osloregionen tettere sammen. I tillegg kan ny kryssing, særlig med jernbane, utløse nye attraktive byutviklingsområder og/eller styrke eksisterende byer langs fjorden.

– Ny tung infrastruktur er en stor drivkraft for arealutvikling. Det er for tidlig å si hvilke konkrete effekter det kan gi. Det vil avhenge av både plassering og transportform på kryssingen.

Statens vegvesen Region øst skal blant annet se på regionale virkninger av ulike alternativer. Vi er spent på resultatene, sier Grepperud. ■



**MANGE ALTERNATIVER:** Landets travleste riksvegfergesamband kan erstattes med en bru eller tunnel mellom Moss og Horten, eller av en bru lenger nord som også får med et jernbanespor. Her er flere alternativer som nå er under utredning.



**ØSTLANDSSAMARBEIDET:** – En fjordkryssing som kombinert vei/jernbanebro vil bety mye for utviklingen av transportbehovet mellom vest- og østsiden av fjorden, sier Ole Haabeth som leder Østlandssamarbeidet.





## STEDET:

**Dorras** [ligger i Kvænangen kommune i Finnmark] Navnet har bakgrunn i det samiske adjektivet doaris 'tverr-' og i bøydd form (genitiv) har ordet forma doarrá-. Tverrelva vil heite Doarráohka på samisk. I dette tilfellet etterleddet som må ha funnes i det samiske navnet, falt bort slik at bare forleddet Doarrá- er tilbake i ei lydlig tilpassa form, Dorras, i norsk, forteller Aud-Kirsti Pedersen i Kartverket. (Foto: Håkon Aurlien)

## QUIZ:

# 20 spørsmål

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



SPØRSMÅL 15: Hvilket fotballag spilte han for? (Foto: Henriette E. Busterud/Montasje: Kersti Magnussen)

- 1 Når ble fjellovergangen mellom Eidfjord og Geilo åpnet?
- 2 Hvilken riksvei var stamvei mellom Gol og Hønefoss frem til 2009?
- 3 Når ble den første veien beregnet for hjultransport bygget i Norge?
- 4 Mellom hvilke to steder gikk denne veien?
- 5 Hva er kallenavnet på denne veien?
- 6 I 1967 overtok amerikanske Chrysler et fransk bilmerke. Hvilket?
- 7 I 1979 overtok et fransk selskap Chrysler Europe. Hvilket selskap?
- 8 Peugeots varebil Expert har både en fransk og en italiensk «tvilling». Hvilke?

- 9 I 1986 ble Lancia Y 110 lansert. I Frankrike og Italia hadde bilen et annet navn. Hvilket?
- 10 Hva er navnet på den største bilprodusenten i India?
- 11 Tatagruppen er i dag mest kjent for bilproduksjon. Men hva produserte selskapet opprinnelig?
- 12 Hvor lang er rv. 23 Oslofjordtunnelen?
- 13 Når ble planer om bru over Oslofjorden ved Drøbak vurdert første gang?
- 14 Hvor mange trækker nå til i Sykkelløftet i Stavanger?

- 15 På hvilket lag spilte atferdsforsker Dagfinn Moe ved SINTEF i sin tid fotball?
- 16 Hvilken bru på E134 i Telemark har skapt avisoverskrifter denne vinteren?
- 17 Mellom hvilke to byer går E134?
- 18 Hvor mange spørsmål får Statens vegvesen hver dag om kjøretøy og førerkort?
- 19 Hvilke spørsmål kan du få besvart på Vegvesenet telefon 02030 frem til klokken 19.45 på ukedager?
- 20 Hvilken gruppe spiller låten «Toyota'n til Magdi»?

## I HANSKEROMMET:

### Christine Holtan Bøgh

Leder blant annet FoU om klima og luft med kontor i Vegdirektoratet.

#### 1 Hva har en nyansatt i hanskerommet?

Der er det ganske traust: Vognkort, servicehefte, gul vest, introduksjonsbok til bilen. Det ligger også en penn og notatbok der som stort sett brukes til å skrive handlelister på tur til hytta. Annet stæsj har ikke noe der å gjøre, det har jeg i veska mi.



#### 2 Hva slags bakgrunn har du?

Jeg er ressursgeograf og har sett flere sider av samferdsel gjennom jobber i NLF, Volvo Lastebiler Norge, NAF og Ruter. Hele veien har jeg jobbet med miljø, samfunnspolitikk og kommunikasjon som henger sammen. De siste ti årene har jeg sittet i ulike lederstillinger, blant annet som kommunikasjonsdirektør i Ruter. Nå gleder jeg meg til å jobbe mer med fag igjen. Å komme hit er litt som å komme hjem. Jeg er stolt over å få jobbe i en etat som er så viktig og som har et tydelig miljøansvar!

#### 3 Hva står på oppgavelista?

Gjennom FoU skal vi få fram ny kunnskap slik at en kan løse både klima- og lokale luftutfordringer samtidig. For eksempel kan lavere utslipp av CO2 gi høyere utslipp av NOx, så vi må finne ut hvordan vi får ned begge parallelt. Litt av kunsten blir å finne ut hvordan transport kan bidra til bærekraftig utvikling.

#### 4 Inntrykket så langt?

Jeg har samarbeidet med Statens vegvesen gjennom ulike jobber. Inntrykket fra innsiden er at det er mye høy kompetanse og mange fagområder. Det er spennende å være et sted med mange forskjellige mennesker med ulik bakgrunn, og jeg har blitt veldig godt mottatt.

#### 5 Og når du endelig har fri?

Da har jeg to barn som skal følges opp med lekser og på basketball – har spilt litt sjøl også. Høst og vinter er vi mye på fjellet, om sommeren mye på hytta på Hvasser. Jeg er vokst opp i Sandefjord og liker meg på sjøen. Er også glad i å lage mat etter eget hode. Gode fiskeretter med god vin til er favoritten, særlig hvis jeg kan lage av fersk fisk og skaldyr.



## Unormal vikeplikt

146

Vikepliktskiltet er viktig for trafikksikkerheten. Det forteller kjørende at de skal vike for trafikk i begge retninger på en kryssende veg og brukes foran kryss, rundkjøringer og gang/sykkelveier. Det brukes også ved avkjørsler der det er tvil om hvem som skal stanse for hvem. Utformingen er helt unik og med veldig få unntak skal det stå alene. Den som ser dette symbolet skal vite å vike for andre kjørende. Det gjelder også ut ifra Alta lufthavn der flyplassieieren Avinor har satt opp sin egen versjon. Den unormale jury, beskytter for Vegvesenets håndbok 050 «Skiltnormalene» har vurdert skiltingen. I en enstemmig kjennelse heter det at tilleggsteksten «Vikeplikt» ikke gir reell tilleggsinformasjon og dermed er egnet til å forvirre. (Foto: Håkon Aurlien)

### SVARENE PÅ QUIZ:

1 1939 2 Riksvei 7 3 Mellom 1625 og 1630 4 Mellom Høksund og Kongsberg 5 Sølveien 6 Talbot 7 Peugeot 8 Citroën Jumpy og Fiat Scudo 9 Autobianchi Y 110 10 Tata 11

# 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**  
**HILDE M. STRANGSTADSTUEN**  
Mobil: 913 27 595  
hilde.strangstadstuen@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 19. mars kl. 13.00.**  
**Neste utgave kommer 25. april 2013.**

