



## VIL OBDUSERE ALLE TRAFIKKDREPTE:

« Tenk å  
få vite  
at faren din hadde en hjernesvulst  
som gjorde at han mistet kontrollen  
i stedet  
for å  
tro at  
han  
tok  
livet  
sitt. »

Både Statens vegvesen, leger i ulykkesanalysegruppene og Statens havarikommisjon for transport mener at alle som dør i trafikken bør obduseres. Rettsmedisiner Arne Stray-Pedersen mener obduksjon kan gi viktig informasjon, blant annet til pårørende.

**Side 4-5**

**SIDE**

**6**

**SYKKEL:**

Planer om 80 km sykkel-ekspressveger innen 2023.

**SIDE**

**8**

**FORSKNING:**

Senioren som vil øke kompetansen i betongfaget.

**SIDE**

**14**

**VTS:**

20 år siden de første vegtrafikk-sentralene (VTS) ble åpnet.

**SIDE**

**24**

**HISTORIE:**

Store motorvegplaner fra 1960-tallet smuldret bort.



### PRESISERING OM MOSS – HORTEN

På side 27 i siste avis kunne man få inntrykk av at det slås fast at Norges travleste fergesamband, Moss – Horten, skal erstattes av en fast forbindelse. Beslutning er ikke tatt, foreløpig har Regjeringen kun bedt Statens vegvesen om å utrede alternativer for en fast forbindelse over eller under fjorden til erstatning for fergesambandet.

### KLART SPRÅK

Vegvesenet fikk nylig Klarspråkprisen 2012, men denne teksten var nok ikke av de som ble vurdert av juryen. Dette skiltet kan vel kalles klart språk, men meningsytringen er høyst privat og stammer fra rv. 4 litt sør for Varpet kontrollplass i Oppland. (Foto: Kjell Gunder Hilden)



#### LEDER:

# «Harry» å ikke sykle?

«For å forlenge sykkelsesongen er vinterdriften særlig viktig»

Nasjonal Transportplan 2014-2023, kap. 9.6 Regjeringens sykkelstrategi

«**D**a jeg vokste opp gikk vi eller syklet de to kilometerne til skolen i et av Bergens forsteder. Litt for ofte hutret vi oss gjennom regn og slaps. Med utstyr vi ville ha ledd av i dag. Samtidig kunne vi med lange og lengtende blikk se andre skolebarn som suste forbi der de satt inne i foreldrenes varme og lune biler. Far eller mor kjørte gjerne til jobb og svippet like godt poden innom skolen på veien. Forskjellen på de som måtte gå eller sykle til skolen, og de som ble kjørt, var ikke bare en forskjell i komfort. Det var også et sosialt skille.

**Et av de store spørsmålene** i den nylig fremlagte Nasjonal Transportplan (NTP) er hvordan vi skal få tilfredsstillt det økende transportbehovet som vil komme som en naturlig følge av forventede befolkningsveksten, særlig rundt de store byene. Svaret som gis i NTP er «Regjeringen har som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal ta med kollektivtransport, sykkel og gange».

**Høsten 2012 fikk Civitas i oppdrag** fra Samferdselsdepartementet å belyse hvordan det er mulig å lykkes med å øke sykkelandelen i befolkningen. I den 133 sider lange rapporten «Klimaeffekt av økt sykling og gåing, og suksesskriterier for økt sykling» oppsummeres funnene og anbefalingene. Til de som fryser ved tanken på at det er mulig å få mange til å sykle vinterstid; ifølge Civitas-rapporten er det fullt mulig: «Byer med hardt vinterklima kan også oppnå høy sykkelandel, slik som Umeå. En kan altså oppnå høye sykkelandeler der de stedlige forholdene ikke er optimale for sykling.», heter det i rapporten.

**Interessant er det også å legge merke til** at Civitas trekker frem «sosial aksept» som ett av flere suksesskriterier for å få til en høy sykkelandel. «Sykkeltkultur og sosial aksept er viktig for å få en høy sykkelandel. ... Det bør derfor utvikles en aktiv sykkelkultur som det brede lag i befolkningen kan assosiere seg med, slik at det blir vanlig og sosialt akseptert å sykle i dagliglivet».

**Snudd på hodet:** Hvis det å sykle, eventuelt gå eller bruke kollektiv, blir sett på som det sosialt aksepterte – vil ikke da det motsatte bli sosialt uakseptabelt? Vil vi om ti år se på det at folk som i utgangspunktet er fullt ut i stand til å gå eller sykle, likevel velger å kjøre bil de få kilometerne til jobben som sosialt uakseptabelt? Eller at det vil ses på som sosialt uakseptert å bile barna til skolen i nabolaget?

**Da jeg vokste opp i Bergen** ville de fleste helst bli assosiert med det å bli kjørt i bil til skolen. Inntrykket var at de fleste foreldre også foretrakk å identifisere seg som privatbilist, og ikke som kollektivreisende, syklist eller fotgjenger.

**Et ofte brukt og folkelig begrep** som brukes for å beskrive det sosialt uakseptable er «harry». De som velger de korte og unødvendige bilturene, de bilturene vi kunne ha gjort med gange, sykkel eller kollektiv, kan altså ende opp med å bli stigmatiserte. De korte og unødvendige kjøreturene kan bli de nye «harryturene».

Mark S. Berger  
Ansvarlig redaktør



### FØR OG NÅ



## SAGT I SOSIALE MEDIER

**Ketil W. Aanensen @ketilwaa @sportsjourn**  
Veivesenet har nulltoleranse for snø. Jeg sykler på Veivesenets og kommunal sykkelvei. Påtakelig forskjell.

**Hege Yli Melhus @hegeym Lottogevinst vs #trafikkulykke** - hva er sannsynligheten? "Ulykken skjer ikke meg". Tankevekkende fra @veivesenet.

**Andreas Gustavsén @AndreasGustavs6**  
Det ikke jeg veit om kø, det vil du ikke vite! #Vegdirektoratet #Trafikkteknikk

**Linda T Kristiansen @LindaTK 2t**  
Flott signalvarslingssystem for syklist i tunnel #Senja #Vegvesenet #Sykkelturisme pic.twitter.com/acrqgUIVUo

**Dagbladet Nyheter @db\_nyheter** Vegvesenet mistet førerkort-bildet av Dan Børge, han måtte kjøre 53 mil for å ta nytt.

### ▶ VEGBILDET:

## PÅ SPORET ETTER VÅREN

18–21. mars ble den årlige vårsamlingen for målebiler avholdt i Fredrikstad. Samlingen hadde som mål å klargjøre bilene som skal måle dekketilstanden på vegene, og sikre at målingene fra alle bilene gir de samme måleresultatene.

Vegvesenets målebiler beregner blant annet spordybde, ujevnheter, tverrfall, høydeprofiler, tekstur og sprekkdannelser. 13 biler fra Statens vegvesen deltok, og det ble kjørt sju teststrekninger med tre overfarer på hver strekning.

I tillegg til dekkemålinger er det to kameraer i målebilene. Disse kameraene leverer vegbilder til ViaPhoto. Bildet viser Håvard Langmo fra Region nord i måling på fv. 381. (Foto: Sigurd Skjelmo)

## På ferjetur i Ryfylke

◀ 1965

2012 ▶

En vestlandstur innebærer fortsatt å ta ferge over mang en vakker fjord. «Jøsenfjord-Ferjen» var den første bilferja i Hjelmeland kommune og første turen var 14. juli 1965. Postkortet her er trolig tatt samme år. Ferga trafikkerte strekningen mellom Tøtlandsvik i sør og Vindsvik i nord helt fram til 1. juni 1990. Sambandet ble da flyttet til det noe kortere Hjelmeland–Nesvik, og inngår nå i Nasjonal turistveg Ryfylke. (Foto t.h.: Werner Harstad)





## EUROPAS MEST MODERNE VTS

Den nye Vegtrafikksentralen i Porsgrunn åpnet rett før påske. Den regnes som den mest moderne i Europa. 20 år etter den første vegstasjon i Bamble, er VTS flyttet for andre gang. – Vi er veldig fornøyde, sier de første på vakt, Kristin Våsjø, Anne Berget og Ellen Lunde Rennesund. (Foto: Tor A. A Gundersen)



# Vil obdusere alle traf

Obduksjon gir verdifulle svar på årsaker til ulykker. Viktige svar både for pårørende, politiet og de som skal forebygge ulykker. I dag blir bare halvparten av de trafikkdrepte obdusert.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ARKIVFOTO KNUT OPEIDE

**B**åde Statens vegvesen, leger i ulykkesanalysegruppene og Statens havarikommisjon for transport mener at alle som dør i trafikken bør obduseres.

**VIL HA EKSAKT DØDSÅRSAK.** I følge rettsmedisiner Arne Stray-Pedersen ved Folkehelseinstituttet er det i dag bare rundt halvparten av de trafikkdrepte som obduseres. Det er politiet som anmoder om rettsmedisinsk obduksjon, og dette blir gjort med tanke på rettslige skritt. Stray-Pedersen mener det er viktig at alle ofre i trafikkuulykker obduseres for å få eksakt dødsårsak – uten obduksjon kan også andre prøver bli mangelfulle eller misvisende.

Hvis sjåføren har skyld i ulykka og dør, blir det sjelden obduksjon. Stray-Pedersen

mener det er viktig å finne ut hva som faktisk skjedde med føreren i slike ulykker også.

### FRA SJØLMORD TIL HJERNESVULST.

– Et typisk eksempel kan være en mann som kjører i fronten på en lastebil på tørr, bar veg og dør. Jeg har ved obduksjon i et slikt tilfelle påvist at sjåføren hadde en hjernesvulst. Forskjellen for pårørende er enorm. Tenk å få vite at faren din hadde en hjernesvulst som gjorde at han mistet kontrollen i stedet for å tro at han tok livet sitt, påpeker Stray-Pedersen. Slik informasjon kan også ha betydning for forsikringsutbetaling.

Rettsmedisineren forteller at selve obduksjonen tar rundt tre timer. Alle skader undersøkes og fotograferes, og en ser etter tegn på sjukdom. Det blir også gjort ekstra analyser av prøver og brukt mikroskop.

**BØR HA EGEN POTT.** – Det er nå så få trafikkdrepte at alle bør obduseres. Statens vegvesen undersøker alle dødsulykker systematisk, men mangler altså ofte viktig informasjon om hva som faktisk skjedde. Det burde bevilges en egen pott for dette. Det vil koste mindre enn en million kroner å obdusere de trafikkdrepte som ikke undersøkes i dag, inkludert transportutgifter til begravellesbyråer. Og det er kapasitet til å gjøre det, mener Stray-Pedersen.

Men det er politiet som betaler regninga, og dermed er obduksjon noe som må prioriteres blant andre presserende oppgaver.

**NESTEN ALLE I SVERIGE.** Håkan Lundin, som er regional samordner for ulykkesutredning og – analyse i det svenske Trafikverket, forteller at nesten alle trafikkdrepte obduseres i Sverige. Noen obduseres ikke av religiøse grunner. Videre er det noen

som dør på sjukehus som bare får en patologisk undersøkelse av spesifikke ting ut i fra skadene. Som i Norge er det politiets oppgave å bestille obduksjonene.

– Også når det kan se ut som sjølmord blir folk obdusert. Det er viktig å utelukke kriminelle handlinger og sykdommer. Vi går gjennom alle ulykkene med rettsmedisinerne og får også tilgang til obduksjonsrapportene, opplyser Lundin.

**MISTER VERDIFULL KUNNSKAP.** Rolf Mellum, som leder vegavdelingen i Statens havarikommisjon for transport (SHT), sier det er viktig å få avdekket om helseforhold kan ha bidratt til at en ulykke har skjedd.

I tillegg vil en obduksjon kunne påvise om trafikanter dør som følge av indre skader, utvendig «vold» eller av naturlige årsaker og sjukdom. I dag ber kommisjonen politiet om at det blir gjort en obduksjon

## FAKTA

3 tilbud er gitt på bygging av 2,1 kilometer gang/sykkelveg langs E16 (tidligere rv. 35) på Jevnaker i Oppland. Budene varierer fra 15,7 til 17,9 millioner kroner.



## OPPGRADERER I OPPEDAL

Det spriker i tilbudene fra fire firmaer som vil oppgradere Oppedal fergeleie på sørsiden av Sognefjorden. Laveste bud er 42,4 millioner, det høyeste 25 millioner mer. Knutepunktet på E39 trenger ny fergekai som skal stå ferdig i desember 2014. Da settes en tredje ferge inn i sambandet. (Foto: Geir Brekke)



# fikkdrepte

## TRAFIKKSIKKERHET:



**OVERLASTET:** – En moderne varebil tåler de lastene den er bygd for med god margin. Men disse bilene var lastet så mye at de kan ha fått endrede kjøreegenskaper, sier inspektør Øyvind Grotterød.

## VIL STANSE FARLIGE SMUGLERBILER

Grovt overlastede biler kan få endrede kjøreegenskaper og være direkte trafikkfarlige. Både ulykkesbilen fra dødsulykken i Lier 11. april og 16 smuglerbiler tatt i Østfold helgen etter viser seg å være ulovlig bygd om for å skjule grov overlast.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**E**n moderne varebil tåler de lastene den er bygd for med god margin. Men disse bilene var lastet så mye at de kan ha fått endrede kjøreegenskaper, sier inspektør Øyvind Grotterød ved Svinesund kontrollstasjon.

Han kontrollerte 16 biler som ble tatt i en større tollaksjon midt i april, alle grovt overlastet med smuglervarer, og konstaterer at samtlige var bygd om.

**VIL BESLAGLEGE.** - Dette er det største beslaget av denne typen noen gang, 19.000 liter øl, 1700 liter brennevin og 320.000 sigaretter, sier kontorsjef Wenche Fredriksen ved Svinesund kontrollsted. Tidligere er smuglerbiler levert tilbake og tatt i nye kontroller, nå er det avdekket storstilt smugling av alkohol og tobakk til Norge i mindre biler og påtalemyndighetene er innstilt på å beslaglegge og destruere kjøretøyene. -Vi har flere eksempler på at biler som er brukt til smugling er tilbakelevert og så er brukt til smugling igjen, forteller Wenche Fredriksen.

Vegvesenets kontrollgruppe ved Svinesund i dag kun i oppgave å kontrollere tunge kjøretøy som kommer inn over grensen, men det ønsker Tollvesenet nå å gjøre om.

-Vi vil gjerne at Vegvesenet tar seg av alle typer tekniske kontroller. Vi er lokalisert på et felles statlig kontrollområde og her må vi utnytte kompetanse best mulig, sier Wenche Fredriksen.

**TRAFIKKFARLIG.** Det er et ønske Øyvind Grotterød har stor forståelse for.

- Trafikksikkerhetshensyn tilsier helt klart at vi ikke skal ha slike biler på vegene, sier han.

For to år siden ble det for første gang oppdaget smuglerbiler kamuflert for å tildekke overlasten. I et tilfelle var trekklosser montert mellom bakakselen og karosseriet for å holde bilen plan. Bilen skulle ikke se ut til å være lesset ned.

Senere er mer avanserte metoder brukt; samtlige biler stanset i Østfold, og ulykkesbilen fra Lier, har forsterkede fjærer bak, noen ved hjelp av luftputer montert inn i fjærene. Men akslene er de samme. En bakaksel dimensjonert for 1200 kg nyttelast kan få feil hjulvinkele om den lastes med 3000 kg.

**KJØREEGENSKAPER.** Endrede kjøreegenskaper på grunn av overlast og ombygging kan ligge bak dødsulykken på E18 i Lier, da en smuglerbil støtte sammen med et vogntog slik at begge krysset midtdelene og traff flere møtende biler. Føreren, en polakk bosatt i Oslo, er nå varetektsfengslet med en siktelse for uaktsomt drap.

Flere av smugler bilene var utstyrt med falske norske kjennetegn, fra norske biler av samme merke og samme farge. Tollvesenet antar at smuglerbilene skulle kjøres til mottakere i store deler av landet.

I vinter kjørte to smuglerbiler av vegen på Golsfjellet og det er mistanke om at forklaringen også her var endrede kjøreegenskaper pga overlast og ulovlig ombygging. ■

”**Tenk å få vite at faren din hadde en hjerne-svulst som gjorde at han mistet kontrollen i stedet for å tro at han tok livet sitt**

Arne Stray-Pedersen, rettsmedisiner

i noen av ulykkene som de undersøker – rundt 5-10 per år.

- Når trafikkdrepte ikke obduseres, kan vi miste verdifull kunnskap om helseforhold som kan bidra til å forebygge ulykker og skader på personer. Dermed kan vi konkludere og gjøre sikkerhetstiltak på feil grunnlag. En kan for eksempel anta at det er forhold ved vegen/kjøretøy som utløste en ulykke, mens en obduksjon kan påvise at det var et forhold knyttet til helse, påpeker Mellum.

SHT har også undersøkt en dødsulykke der en blodprøve viste at fører hadde promille, mens senere undersøkelser avdekket at alkoholen ble dannet etter at døden inntraff. Dette viser hvor avgjørende en obduksjon kan være.

**MÅ LÆRE.** - Vi er interesserte i å lære slik at vi kan forebygge nye ulykker, ikke for-

dele skyld. Obduksjon gir viktig kunnskap om ulykkesårsaker og skademekanismer. Vi har med leger i ulykkesanalysegruppene, og deres bidrag blir viktig for å få en helhetlig forståelse av hvorfor det ble ei dødsulykke. Det sier Cecilie Waterloo Lindheim som leder arbeidet med ulykkesanalyser i Statens vegvesen.

Hun forteller at ei forskrift kan være veien å gå for å sikre at alle trafikkdrepte obduseres. I tiltaksplanen for trafikkikkerhet for 2014-17 jobbes det for at alle trafikkdrepte skal obduseres, pluss at det skal tas utvidet blodprøve av alle involverte førere.

Statens havarikommisjon for transport har gitt Samferdselsdepartementet råd om at alle bør obduseres, og denne saken behandles nå. ■



## SJETTE SANS FOR HARDANGERBRUA

Opningsmarkeringa for Hardangerbrua før snorklipping i august vil skje i Vallavik, der bakkane gir eit naturleg «amfi», med innsyn mot ei scene på ei flatt, tidlegare kontorområde under bruarbeidet. Statens vegvesen har skrive kontrakt med selskapet «6.sans» frå Oslo om idear, innhald og gjennomføring av opningsarrangementet. (Foto: Geir Brekke)



# 80 kilometer med sykkel-ekspressfart

**EKSTRA HØG STANDARD:** Illustrasjon fra den planlagte sykkelvegen Stavanger – Forus – Sandnes. (Illustrasjon: Tolleiv Ree/Multiconsult)

Slik kan «sykkel-motorvegen» mellom Stavanger og Sandnes bli seende ut. Nå skal det satses stort på sykkel-ekspressveger i og rundt de store byene i Norge.

**TEKST OG FOTO** HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

«**V**i håper å være godt i gang med 80 kilometer sykkel-ekspressveger de neste ti årene, sier Marit Espeland, nasjonal sykkelkoordinator i Statens vegvesen.

I London har de Cycle Superhighways. I Danmark Cykelsuperstier. Og nå kommer Norge etter. Det snakkes om sykkelstamveger og sykkel-ekspressveger, høgstandard sykkelveger og sykkelveg med fortau. Uan-

sett hva en kaller det: poenget er at en kan sykle raskt og effektivt over lengre strekker uten å måtte stoppe for biler.

**EFFEKTIV.** – En sykkel-ekspressveg har lite eller ingen kryssende trafikk, og syklistene vil bli prioritert i lyskryss. Videre har disse høy standard og god bredde med midtstripe så en kan passere hverandre sikkert og i fart opp til 40 kilometer i timen, forklarer Marit Espeland.

Disse sykkelvegene er forbeholdt syklist-

ter, men noen steder planlegges fortau ved siden av. Sykkel-ekspressveger er først og fremst aktuelle å få på plass der det er pendelruter ved innfartsveger til de største byene. Men også tverrforbindelser i byene er viktige – som for eksempel i Kristiansand.

**ULIKE FASER.** Espeland understreker at det er ulikt hvor langt en er kommet i arbeidet – noen starter utredninger i år mens andre har stukket spaden i jorda. Men nedenfor er strekninger og delstrekninger som det skal jobbes med de neste ti årene.

Stavanger – Forus – Sandnes E 39	15 km
Bergensområdet	15 km
Fredrikstad – Sarpsborg	(ca) 15 km
Kristiansand øst-vest	20 km
Slependen – Lysaker E 18	
Vestkorridoren	8 km
Fra Klemetsrud til Oslo grense	2,7 km
Trondheim øst	4,2 km

**GODT ALTERNATIV.** – Vi må få flere til å sykle hvis vi skal få folk fram i storbyene i framtida. Da må vi gjøre det mer attraktivt å sykle, og sykkel-ekspressveger er ett av flere tiltak. Når en kan sykle med god fart uten stadig å måtte bremse opp for kryssende trafikk, så er det virkelig et alternativ til bil. Sykkeltrafikken i byene skal øke fra 10 til 20 prosent, så vi må stå på for å bedre forholdene, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

**ÅTTE KILOMETER LANGS E18.** En åtte kilometer lang sykkel-ekspressveg er et viktig element i vestkorridorprosjektet i Bærum.

– I forslaget vårt kommer det en cirka åtte kilometer lang sykkel-ekspressveg fra Slependen vest for Sandvika til Lysaker – delvis langs sjøen ved E 18. Det er penger i NTP-forslaget, og vi håper på oppstart om tre-fire år.

Dette avhenger sjølsagt av framdrifta på E18, men vi sender i hvert fall forslag til kommunedelplan over til kommunen nå i

## MILJØTILTAK:

### Sykkelstøtte til Røren skole

Røren barneskole i Øvre Eiker i Buskerud har fått 16.000 kroner av fylkeskommunen i trafikksikkerhetsmidler til sykkeløype og sykkelprøver.

Fylkeskommunen har for 2013 bevilget i alt 370.000 kroner til 16 ulike trafikksikkerhetstiltak i fylket. Grendeutvalget og FAU ved Røren skole fikk støtte til flere sykkeltiltak, men avslag på søknad om støtte til skolepatrolje, sykkellykter og refleksvester. Det skal også gjøres forbedringstiltak rundt parkeringsproblemer ved skolen, som Veggen og vi omtalte i fjor høst. Foreldreutvalget svarte på vegdirektørens spalte i etatsavisen i fjor høst om gåing og sykling til skolen. Vegdirektøren vil at flere går eller sykler til skolen og at færre foreldre kjører barna.

FAU ved Røren skole skulle ønske at virkeligheten ved skolen var slik at de fleste skolebarna trygt kunne gå eller sykle til skolen. Men slik er ikke trafikforholdene ved denne skolen, mener utvalget. I en reportasje fra skolen i fjor skrev Veggen og vi om stor trafikk og utrygg skoleveg spesielt for den yngste delen av de rundt 350 elevene som sogner til skolen. Nå har Buskerud fylkeskommune gitt det første bidraget til bedre trafikksikkerhet ved skolen. Øvre Eiker kommune jobber også med forbedringstiltak. På sikt ønsker skolen en gang- og sykkelveg langs fylkesvegen forbi skolen.

**FAKTA**

**3** firmaer vil rive brukonstruksjoner på fv. 557 ved Sarpsborg. Jobben starter i sommer og pågår til neste vår. Budene er fra 21,3 til 31,3 mill. kr.



**MILJØGATE I ULSTEINVIK**

Fv. 61 gjennom Ulsteinvik på Sunnmøre skal bli miljøgate. Tre firma ga bud på fra 41 til 47 millioner kroner for jobben med å utbedre og bygge om snau en kilometer veg. To kryss blir rundkjøringer, gangfelt blir opphøyde samt gate-lys og beplantning skal stå ferdig mot slutten av 2014. (Foto: Knut Opeide)



**Når en kan sykle med god fart uten stadig å måtte bremse opp for kryssende trafikk, så er det virkelig et alternativ til bil**

Marit Espeland, nasjonal sykkelkoordinator

slutten av april, sier Øivind Luke, Statens vegvesens sykkelkontakt i Akershus.

**STAVANGER TIL SANDNES.** På Nord-Jæren har de planer for en 15 kilometer sykkelveg med ekstra høy standard langs E39. Det blir blant annet ingen kryssingspunkt med andre trafikkanter – og mange sykkelveger vil bli koblet på underveis. 300 meter er allerede bygd.

– Dette blir den første av sitt slag i Norge. Det blir en slags motorveg for syklister. Prosjektet er ikke finansiert ennå, men vi antar at de første ni kilometrene er ferdig regulert i 2014, sier prosjektansvarlig Matthew Millington i Statens vegvesen.

På industriområdet Forus jobber det i dag 40.000, men dette tallet vil øke til 60.000 i 2040, og det er ikke vegkapasitet til å takle veksten.

**ØST TIL VEST I KRISTIANSAND.** Målet er at sykkelekspressvegen mellom øst og vest i Kristiansand skal stå ferdig i 2020. Foreløpig er det bare en kilometer av strekningen som er utvidet til 3,5 meter sykkelveg og 2 meter fortau.

– Vi skal også bygge noen nye traseer og en del planfrie kryssningspunkt i løpet av et år, sier Øystein Holvik, miljøvernssjef i Kristiansand kommune og deltaker i prosjektgruppa for sykkelekspressvegen.

**FØRST SYD FOR OSLO.** I Oslo er det en sykkelekspressveg på kartet fra Klemetsrudkrysset til Oslo grense syd, men her blir det ikke oppstart før tidligst i 2017. I Oslo har de allerede noen sykkelruter der en kommer fortere og bedre fram, og Statens vegvesen vil først prioritere å få ferdig et sammenhengende hovedsykkelnett og utbedre dette.

– Men vi vet jo at folk vil ha sykkelekspressveger, så vi har i tankene hvor de skal gå. Men med unntak for en mulig oppstart av Klemetsrudplanen så ligger de ikke inne i planene for de neste fire årene, forteller sykkelkontakt Jon Øivind Johannsen i Statens vegvesen avdeling Oslo.

I følge Johannesen er tanken å få en vestover langs E18, en sydover langs Mosseveien og en nordover, muligens gjennom Groruddalen. ■

**GODSTRANSPORT:**



# Skjebnetid for gods på bane

– Hvis ikke punktlighet og regularitet på godstransport på bane blir bedre er det fare for et alvorlig systemskifte.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

**D**et sa direktør i Cargonet AS Bjarne Wist på en konferanse om godstransport på bane i Oslo i forrige uke. Med en nedgang i andelen gods på bane fra 17 prosent i toppåret 2008 til 10 prosent i dag må det gjøres viktige grep for å gjenskape tilliten til jernbanen som godstransportør, mener mange i norsk industri.

**KRYSSING.** Dobbeltspor er viktig også for bedre godstransport på bane, dessuten må det bygges 20-25 lengre kryssingsspor samtidig som utvidelsene og moderniseringen av Alnabruterminalen i Oslo bør skje raskt. NHO Logistikk og Transport, Cargonet, Spekter og Norsk Industri presenterte en fersk undersøkelse på konferansen med vekt på hvilke grep som må til for å gjenskape tilliten til jernbanen og snu den nedadgående trenden for gods på bane. Bakteppet er nemlig alvorlig, viser rapporten.

**FRA BANE TIL VEG.** De største kundene av godstransport med tog har de siste årene vært nødt til å flytte en million tonn gods fra bane til veg. Årsakene er svekket punktlighet og forutsigbarhet for leveringskvaliteten. Manglende drift, vedlikehold og fornyelse av infrastruktur og terminaler er hovedforklaringen på den negative utviklingen.

**8 GREP.** Godsbransjen ønsker åtte konkrete tiltak på kort sikt for å snu denne trenden:

- Øke midler til drift og vedlikehold og styrke beredskapen på linjenettet.
- Rask utbygging av nye kryssingsspor.
- Bedre prioritering av godstog på Østlandet.
- Rask utbygging av Alnabruterminalen.
- Ansvarsregime for punktlighet og forutsigbarhet.
- Bedre samhandling mellom Jernbaneverket og togselskapene for å fremme kundeorientering.
- Kompensasjonsordning som dekker kvalitetskostnader.
- Nye organisasjonsformer, blant annet statlig drift av godsterminaler og bruk av markeds- og konkurransevirkemidler som fremmer produktivitet og effektivitet.

**SYSTEMSKIFTE.** – Hvis ikke disse tiltakene gjennomføres vil det være en fare for at jernbaneselskapene ikke kan opprettholde sine markedsandeler for godstransport med tog eller ta del i den kommende veksten i transportarbeidet. Dermed blir det vanskelig å bidra til de politiske mål om at jernbane skal ta en større del av godstransporten som i dag går på veg, mener Bjarne Wist i Cargonet AS.

TEKST KJELL WOLD





## ELEKTRO 1

Fem elektrobud er nå gitt på hver av tre vegtunneler på Fellesprosjektet mellom veg (E6) og jernbane (Dovrebanen) langs Mjøsa (bildet). Budene varierer fra rundt 40 til nærmere 55 millioner kroner. Jobbene skal være ferdig senhøsten 2014. (Foto: Håkon Aurlien)



# Må gjenoppbygge betongkompetanse

**KVALITETSSIKRER:** Rolf Valum, innleid assisterende byggeleder på den nye Kåfjordbrua vest for Alta i Finnmark, ser det som viktig å spre praktisk kunnskap om bygging av store

– Norge har tapt en hel generasjon med betongkompetanse. Nå trengs et krafttak for å sikre landet folk som kan bygge store konstruksjoner i høyfast betong, sier Rolf Valum.

**TEKST OG FOTO** HÅKON AURLIEN

**70**-åringen har siden i fjor sommer arbeidet for Statens vegvesen som innleid assisterende byggeleder på den nye Kåfjordbrua på E6 vest for Alta i Finnmark. Han er veldig glad for at Statens vegvesen der har satset på betong som

byggemateriale. Det har gitt ham mulighet til å bidra som mentor for de yngre kontrollingeniørene, folk som trenger praktisk erfaring i å skape solide byggverk i kvalitetsbetong.

**VERDENSLLEDENDE.** – Dette er en erfaring få har i Norge i dag fordi det de siste 20 årene har vært bygd alt for få store

byggverk i høyfast betong. Før var Norge verdensledende, men nå er kompetansen mangelfull, sier han.

Valum var i 1970- og 80-årene involvert i det meste av store betongprosjekter i Norge, som innleid konsulent for entreprenørene som bygde store bruer for Statens vegvesen eller enorme betongunderstell for oljevirksomheten i Nordsjøen. Fra midten av 90-tallet har han arbeidet mye utenlands, de senere årene mest for Aker Solutions/Kværner og et østerriksk entreprenørselskap. Høsten 1991 gikk det nemlig galt under uttøying av understellet til Sleipner A-plattformen. Den 110 meter høye tanken verd 1,8 milliard kroner gikk til bunns i Gansfjorden og måtte bygges på nytt.

–Det var et uhell, en kritisk vegg var bygd for svak, men etter det ville ingen bygge betongunderstell lenger, forteller han.

**TAPTE MOT STÅL.** Et nytt understell ble bygd i rekordtempo, flere bestilte tanker

ble fullført, men uheldet reduserte betongens anseelse i forhold til stål og det slo også over på brubyggingen. Fortsatt ble det bygget betongbruer, han var selv med på byggingen av Raftsundet bru, både Drammensbrua og Sannesundbrua har fått sine tvillingbruer bygd i betong og Smålensbrua over Glomma i Indre Østfold er bygd som Kåfjordbrua. Nå gleder han seg over den nye Sandsfjordbrua som skal bygges i Rogaland. Og han håper at Norge igjen kan bli ledende på betongteknologi.

**KVALITETSBYGG.** Valum har ikke behov for å pensjonere seg, men innser at han som 70-åring ikke kan fortsette så mange årene. Tromsøvingen synes det er veldig hyggelig å være med på å bygge en flott betong-skråstagsbru i Alta og vil gjerne bidra til at den nye brua får høy kvalitet og blir et varig landemerke.

–Mitt bidrag er kunnskap om bygging i høyfast betong og metodikk for kvalitets-

## ▣ BEDRE ARBEIDSMILJØ:

### Fremtidens anleggsrigg

Med god planlegging og enkle grep har Statens vegvesens anleggsrigg for utbygging av E6 i Gudbrandsdalen blitt mer kontor enn rigg, uten at den er blitt dyrere enn en standard brakkerigg.

På få dager ble et moderne prefabrikkert kontorbygg løftet på plass og der skal det stå inntil ny E6 er ferdig frem til Otta. Rigger i Åmillom i Ringebru er på 1200 kvadratmeter. Her skal 40 vegvesenansatte ha sin faste kontorplass i byggeperioden. 15-20 kommer til å arbeide her på deltid.

– Fem milliarder skatte kroner skal styres herfra, og det skal vi gjøre på beste måte, sier prosjektleder Øyvind Moshagen.

De første anleggsarbeidene på E6 Frya-Sjøa starter så smått i april, ved Teigkampen, men de to hovedentreprisene kommer i gang i juni og nærmere høsten. Bygginga av Frya-Sjøa skal være ferdig i 2017.

**Åmillom:** Kristin Nustad styrer hverdagen på «fremtidens anleggsrigg» i Ringebru



**FAKTA**

**4** firmaer ga bud på elektrojobben på E18 Gulli-Langåker mellom Tønsberg og Sandefjord i Vestfold. Budene er fra 44,4 til 57,3 mill. kroner.

**ELEKTRO 2**

Hele seks elektrofirmaer kjemper om jobben med elektroinstallasjoner på fv. 78 Toventunnelen (bildet) i Nordland. Både norske og utenlandske firmaer ønsker jobben i den 10,7 km lange tunnelen og to andre mindre tunneler. Budene varierer fra 43,2 til 62,3 millioner kroner. (Foto: Jan Fredrik Eliassen)



konstruksjoner i høyfast betong.

sikring. Brua skal bygges for 100 års levetid, da er det helt avgjørende å ha på plass de riktige kontrollrutinene, sier han.

Han er opptatt av dokumentasjon og sporbarhet på alt som blir gjort, først og fremst på at det byggherre og entreprenør er enige om faktisk blir gjort. Alt skal kunne etterprøves.

– Ønsker entreprenøren å gjøre et avvik fra det vi har avtalt, skal de spørre oss først. Det er viktig for Statens vegvesen, for det er Vegvesenet som skal ta vare på brua i fremtiden, understreker han.

**BYGGHERRESTRYRING.** Byggingen ved Kåfjord er delt inn i 15 ulike entrepriser, noen små og egnet for lokale entreprenører, en stor kun egnet for en stor entreprenør.

Det østerrikske entreprenørselskapet Alpine Bau vant anbuds konkurransen for selve skråstagsbrua, 135 meter lang og opphengt i et 74 meter høyt bæretårn.

Stålstagene kommer fra Italia, resten er i betong produsert i Alta.

– For østerrikerne var det en ny opplevelse å støpe betong i sterk kulde, nede i minus 40 grader. Det går fint, bare man forbereder seg riktig. Derfor måtte vi bruke mye tid på å gå detaljert gjennom arbeidsprosedyrene med dem. Det er noe vi har gjort med alle entreprenørene. Mindre entreprenører har ikke alltid inne de dokumentasjonsprosedyrer som Statens vegvesen krever. Det er noe vi må hjelpe dem med å få på plass, sier han.

– Det de lokale entreprenørene har, og som er spesielt for norske entreprenører, er en kultur med flat organisasjon og tradisjon for å ta ansvar. Slik er det ikke blant internasjonale entreprenører, det er en kulturforskjell Statens vegvesen må være klar over og innrette seg etter.

– I tillegg er språk et stort, og etter min oppfatning, underkommunisert problem, sier Rolf Valum. ■

**TEKST OG FOTO** HÅKON AURLIEN

**TRAFIKKOPPLÆRING:**

**BRUBYGGERE:** Bjørn Hols Lien, Yngve Nærø, Trygve Digre Berg, Nina Roksrud og Lene Kristensen lærte brubygging av Runar Baune.

## Lærer å inspirere til teknologikunnskap

Teknologinteressen fikk et solid løft da et tyvetalls Altalærere midt i april fikk en kursdag i brubygging i regi av Statens vegvesen, Universitetet i Oslo og Høgskolen i Finnmark.

**TEKST OG FOTO** HÅKON AURLIEN

**D**e lærte om design og teknikk, men også om brubygging for å skape kontakt mellom mennesker.

– Den artigste kursdagen noen gang, kom det spontant fra en av ungdomsskolelærerne.

**BYGGETEKNIKK.** I løpet av en kort og effektiv kursdag lærte de grunnleggende byggeteknikk, om hvordan bruer må bygges for bære både seg selv og de som skal over. Lettfattelig teori ble kombinert med praktisk demonstrasjon, de fikk se dataprogrammer de kan ta i bruk i skoledagen og ikke minst fikk de prøve selv.

Det gjorde de ved å konstruere en bru som skulle være både praktisk, pen og holdbar, og å så lage en modell som så skulle vise sin styrke. Konkurransesementet var avgjort til stede, modellene ble bygd i grupper, presentert og bedømt, og så tatt med hjem som konstruksjoner som hadde gitt lærdom. Noen er slik at de kan foredles til en bru i full størrelse for nærmiljøet.

Nå skal lærerne gjenta brubyggingen i sine respektive skoler. Målet er å skape interesse blant ungdom for tekniske fag og bidra til at flere tar utdanning den veien.

**TRENGER TEKNIKERE.** – Norge trenger langt flere ingeniører og teknikere i fremtiden enn det skolene kommer til å levere fra seg, i alle fall slik prognosene nå tegner. Det er en kjensgjerning vi må gjøre noe med som viktig samfunnsak-

tør, sier Olav Beier i Vegdirektoratet.

Statens vegvesen har i flere år samarbeidet med Naturfagsenteret ved Universitetet i Oslo om tiltak for å få flere unge til å ta en vegfaglig utdanning.

Et tiltak er kurs for ungdomsskolelærere, der målet er å få dem til å påvirke elevene til å velge tekniske fag, tekniske ingeniørfag eller praktiske yrkesfag.

Etter læreplanen fra 2006 kom valgfaget «teknologi og design» inn i grunnskolen, men uten at lærerne hadde et reelt innhold å fylle faget med. Nå har samarbeidet Vegvesenet er involvert i ført til ferdige skoleopplegg som de står fritt til å ta i bruk.

**TEORI OG PRAKSIS.** Runar Baune, høyskolelektor ved Universitetet i Oslo, mener at valgfaget gir en veldig god mulighet til å forene teori og praksis, noe som er viktig for at dagens unge kan trekkes mot et teknisk yrkesvalg.

Som rådgiver ved en ungdomsskole i 16 år så han hvordan lærerne ikke bare var avhengig av styring gjennom departementets læreplaner, men like mye praktisk hjelp til å fylle gode intensjoner med innhold.

– Matematikk, naturfag og teknologi har vært knyttet til teoretiske begreper, nå er det mer oppmerksomhet om å vise hvordan teorien kan anvendes, poengterte han.

Frem mot åpningen av den nye Kåfjordbrua i september har Alta-skolene en gyllen mulighet til å se praktisk anvendelse i form av skolebesøk på anlegget. ■



## STORPROSJEKT I HUNDORP

Tre firmaer kjemper om storkontrakten i Gudbrandsdalen på 18 kilometer ny E6 ved Hundorp (bildet). Prosjektet omfatter blant annet en 4,3 kilometer lang Hundorptunnel og ny bru over Lågen. Budene er fra snau 1,5 mrd til nær to milliarder kroner. Jobben skal slutføres høsten 2016. (Foto: Håkon Aurlien)

**LEDER:** Regionvegsjef i midt Berit Brendskag Lied skal lede arbeidsgruppen for effektiviseringsprogrammet.



# Skal effektiviseringsprogrammet gi en gevinst på en milliard kroner over ti år for å få mer veg for pengene.

I neste NTP-periode (2014–2023) skal transportetatene effektivisere sine virksomheter. For Statens vegvesen er målet å ta ut en gevinst på en milliard kroner over ti år for å få mer veg for pengene.

TEKST KJELL WOLD FOTO KNUT OPEIDE

«**D**et blir krevende, men veldig interessant. Vi må sette oss realistiske mål for hvordan vi skal jobbe og planlegge smartere. Tidsbruken må ned på mange områder, sier regionvegsjef i midt Berit Brendskag Lied som skal lede arbeidsgruppen for effektiviseringsprogrammet. Det starter 1. mai og skal være ferdig ved årsskiftet, sa vegdirektør Terje Moe Gustavsen, da NTPs program for effektivisering i transportetatene ble presentert for de ansatte.

**MER PÅ VEG.** – Vi får enda mer å gjøre de neste årene, men vi må vokse først og fremst der det gir mer produksjon på veg. – Bedre rammebetingelser og mer bruk av statlig planlegging er noen av de virke-

midlene som skal tas i bruk for å nå effektiviseringsmålene. Alle må være villige til å endre arbeidsoppgaver. Det er viktig å bruke ressursene enda bedre enn i dag, sa vegdirektøren. Effektiviseringsoppgavene som identifiseres skal med i Handlingsprogrammet.

**SEKS HOVEDOMRÅDER.** Effektiviseringsprogrammet skal gi konkrete tiltak på seks hovedområder og omfatte alle kostnader etaten selv kan påvirke. Det gjelder anleggsmarkedet, byggherrefunksjon, planlegging, trafikant og kjøretøy, forvaltning av riks- og fylkesveger og administrasjon og interne støtteprosesser. Ressursene som frigjøres gjennom effektiviseringstiltak skal omdisponeres slik at en størst mulig del av de bevilgede midler brukes til å utvikle det nasjonale transportsystemet.

**POSITIVE FAGFORENINGER.** Fagforeningene i Statens vegvesen hilser effektiviseringsprogrammet velkommen. Leder for ingeniørene i TEKNA, Karl Sigurd Fredriksen, sier dette: – Vi er opptatt av at etaten skal fungere optimalt. Kontinuerlig effektivisering styrker kompetansen og er viktig for trivsel og arbeidsglede. Utfordringen er å få



Karl S. Fredriksen

med nok kunnskap i bredde og dybde om kostnads- og resultatstrukturene, slik at tiltak virker som forutsatt. Rekruttering er vår største effektivitetsutfordring og klart best som kontinuerlige prosesser, ikke skippertak, sier han.

**REDD RÅKJØR.** Olaf Tisjø i Norsk Arbeidsmandsforbund mener tiltakene også må gjelde ledelsen slik at organisasjonen ikke blir topptung. – Samarbeid med Jernbaneverket om planlegging og gjennomføring av prosjekter er positivt.



Olaf Tisjø

Vi advarer mot «effektiviseringen» for praktiske førerprøver hvor fastsatte møter, fagdager og samkjøringer utgår til fordel for praktiske førerprøver. Det går ut over sensorenes muligheter til faglig utvikling og kollegasamtaler. Et råkjør på sensorene kan føre til sykemeldinger. Slik «effektivisering» støtter vi ikke, sier han.

**MINDRE BYRÅKRATI.** –Offentlig tilsatte er hele tiden underlagt krav om effektivisering. En effektiviseringsgevinst på 10-15 prosent i NTP-perioden forutsetter god dialog med organisasjonene for å sikre en god prosess. Vi tror ikke på mer rapportering.



Inger Sigridnes

Det blir mer byråkrati og økte internadministrative kostnader. NTL vil se om det er mulig å overføre noen av de arbeids- og ansvarsområdene som i dag utføres av personell som er vanskelig å rekruttere og beholde til andre stillinger som etaten lettere rekrutterer.

**FAKTA**

**4** bud er gitt på bruvedlikehold i Aust- og Vest-Agder de neste to årene. Budene varierer fra 27,2 til 33,3 millioner kroner.



**RASTEPLASS VED HARDANGERBRUA**

Det er kome fire anbud på bygging av rasteplass ved Hardangerbrua på Bu. Det er Byggservice med 3,1 mill., AF Gruppen 3,4 mill., Mesta 3,5 mill. og E.Opedal & Sønner 4 mill. kroner. Tilbudet omfattar også service-bygg og møblement. Huset blir om lag som på rasteplassen i Mørk-hølen i Samnanger. (Foto: Geir Brekke)

# Effektivisere milliard

Ett tiltak bør være å bli mer selvforsynt med arbeidskraft for å gi større og reell konkurranse mellom private aktører, sier Inger Sigrudnes i NTL Veg.



**KUNDEN I SENTRUM.** Jannike Hansen i Parat ser frem til det arbeidsgruppen legger frem. Parat er veldig fornøyd med at Berit B. Lied skal lede dette arbeidet. – Effektivisering på TK-området er snakk om nye løsninger. Her må Statens vegvesen tenke på

Jannike Hansen

kunden, slik at det blir enklere for dem å komme i kontakt med oss. Det er positivt at svar-tjenesten nå er oppe og går. Kundene vil ha selvbetjeningsløsninger for å finne de opplysningene de trenger via internett. Det må prioriteres. Å samle flere små prosjekter under ett er veldig bra og vil minke kostnadene til planlegging, prosjektering og gjennomføring, sier Parat-lederen.



**TK-BEKYMRING.** Alf Edvard Masternes i FLT er glad vegdirektøren inviterte fagforeninger med partsrett til møte før NTP ble lagt fram. – Det er riktig og viktig å se på oppgaver og hvordan vi kan jobbe smartere i hele

Alf E. Masternes

etaten. TK-Smart og å samle IT under egen ledelse er eksempler på dette. Det er viktig med en grundig og ansvarlig prosess for å få effektiviseringsgevinster. En felles utfordring nå er at NTP signaliserer sterkt økte vegbevilgninger mens det internt varsles om innsparinger og stengning av tjenestetilbud til brukere av trafikant- og kjøretøypgaver til sommeren. Vi tar utfordringen og vil bidra til å forme etaten til beste for trafikksikkerheten, sier Masternes.



**BLIR KREVENDE.**

– Lotten ved å være statsansatt er at politikerne noen ganger benytter seg av sin rett til å bestemme. Kravene om interne innsparinger samtidig som vi skal levere mer enn noen gang blir utfordrende. NITO er løsningsorientert

Siw Tyldum

og konstruktive og vil også denne gang gå i dialog med ledelsen for å finne de beste måtene å møte politikernes krav på, sier Siw Tyldum i NITO.

– Kravet om effektivisering gjør det enda viktigere enn før å rekruttere riktig kompetanse og at etaten får mulighet til å konkurrere med omverden om ingeniørene. Dagens lønnsnivå og forhandlingsystem i staten blir en stor utfordring i konkurransen om de beste hodene, mener Tyldum. ■

**MILJØTILTAK:**



## Flytter dyrka mark fra E18 trasé

Dyrka mark fra E18-prosjektet i Akershus og Østfold blir flytta til nærmeste egnede sted nær traseen som skal reguleres og bygges ned.

**TEKST** KJELL WOLD **ARKIVFOTO** HÅKON AURLIEN

**D**et forteller prosjektleder Elin Bustnes Amundsen (bildet) i Statens vegvesen, som leder prosjektet E18 Ørje-Vinterbro gjennom deler av Østfold og Akershus.

**DYRT, MEN MULIG.** En fersk rapport fra Bioforsk om flytting av oppdyrket jordsmonn for reetablering av jordbruksarealer i tilknytning til vegbygging, konkluderer med at dette er fullt mulig, men svært kostbart.

Hovedfunnene i rapporten er i tillegg at matjord og såkalt B-sjikt bør tas av og legges ut hver for seg. Tykkelse bør være 20+30 cm for eng og 20+80 cm for åker. Dren bør planlegges og utføres samtidig med jordflytting. Tiltak mot ugressetablering og svartlistearter bør iverksettes. Utstyr og rutiner bør velges slik at komprimeringsskader unngås. Og at det er viktig at de som planlegger og utfører dette bør

ha kunnskaper om kritiske faktorer.

**FÅR KONSEKVENSER.** – Vi er glade for at rapporten nå er offentliggjort. E18-prosjektet har hele veien vært klar over at flytting av matjord er et møysommelig arbeid, noe rapporten bekrefter. Dyrka mark har fått stor verdi og et høyt politisk fokus og dette må vi ta konsekvensene av.

– Vi vil i første omgang flytte dyrka marka til nærmeste egnet sted. De egnede stedene ligger nær den trase som nå skal reguleres og bygges ned. Når det gjelder kostnader er dette en del av det store bildet og ser av rapporten at flytting av dyrka mark er kostnadskrevede, sier hun.

I og med at det nå er sterke politiske føringer rundt nedbygging av dyrka mark, må samfunnet ta konsekvensene av dette. ■

**TRAFIKKSIKKERHET:**

**TEKST** KJELL SOLEM **FOTO** KJELL WOLD

### Vil ha vinterdekk på tungbiler

Vegdirektoratet vil ha krav om minst 5 mm mønsterdybde og vinterdekk på tunge kjøretøy – både trekkvogn og tilhengere.

– Norge har en helt særegen topografi og spesielle vinterforhold som gjør det nødvendig å gå lenger enn andre nordiske land når det gjelder regelverk for vinterutrustning, sier Ylva Christiansen Sundt i seksjon for trafikantadferd i Vegdirektoratet.

Spørsmålet om krav til vinterdekk og større mønsterdybde var ute på høring i fjor høst med 19. desember som høringsfrist. Reglene finnes i forskrift om bruk av kjøretøy (bruksforskriften) § 1-4.

– Økt bruk av vinterdekk og økt mønsterdybde er konkrete tiltak som i sammenheng med andre vintertiltak

skal bedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten på norske vinterveger, sier Christiansen Sundt.



## FULL INTERCITY-UTBYGGING HASTER

Østlandsfylkene er fornøyd med en tverrpolitisk forståelse av å løse jernbaneutfordringene på Østlandet. Vi er også tilfreds med at det legges opp til prosjektfinansiering. Men vi er ikke fornøyd med at Regjeringen i NTP ikke setter en klar sluttdato for

dobbeltspor for hele intercity-triangelet. Regjeringen går inn for at dobbeltspor til Hamar, Fredrikstad og Tønsberg skal stå ferdig i 2024 og Sarpsborg innen 2025. Ytre triangel til Halden, Lillehammer og Skien tas sikte på fullføring i 2030.

## KRONIKK:

**”** I arbeidet med universell utforming møter jeg mange som tror at det handler om «kun den ene rullestolbrukeren». Randi K. Øverland, Statens vegvesen Region øst

# Hvorfor sitte inne når alt håp er ute?

**D**ette er slagordet til TareTeksum, som deltok i «Ingen grenser». Han og mange andre er avhengig av at de som planlegger uteområder sikrer at det er trygt å ferdes utendørs, i naturen, på landeveien og i byområder. Det gir en mulighet til å kunne være aktiv, selv om kroppen har noen begrensninger. Statens vegvesen bygger mye av uteområdene i Norge – vegsystemet skal være trafikksikkert, gi trygg transport og opplevelser. Vi vet at det er mange sårbare grupper i trafikken: barn, et økende antall eldre, og mange med funksjonsnedsettelse. I dag er 640.000 over 67 år i Norge og vil passere en million omkring 2030. Et tilgjengelig transportsystem vil være helt nødvendig for at flere skal kunne reise og delta i hverdagsliv og arbeid.

**MANGE ER BERØRT.** I 1973 fikk USA en lov som sa at uteområder, bygg og informasjon skal kunne brukes av alle mennesker (Design for all). Det gjaldt unge og eldre – spesielt alle soldatene som kom hjem fra Vietnam. Mange hadde skader på syn, hørsel, noen hadde amputasjoner eller lammelser. Sterke ungdommer kom i en situasjon hvor det ikke lenger var enkelt å ta seg fram. For at så mange som mulig skulle kunne fortsette et vanlig liv, ble god utforming en naturlig del av samfunnsplanleggingen. Gode løsninger for de som trenger det, ble også en standardheving for folk flest. Kollektivtransporten ble tilgjengelig. Arkitekturen fikk en ny dimensjon. 40 år senere fikk Norge et tilsvarende lovverk. Flere ser at endring er nødvendig, nyttig og lønnsomt. Det viser seg at når man planlegger riktig fra starten, koster det ofte ikke så mye mer. Mange flere vil kunne benytte seg av blant annet kollektivtransporten. I arbeidet med universell



**FOR ALLE:** Universell utforming dreier seg om mer enn «bare den ene rullestolbrukeren», skriver artikkelforfatteren. For eksempel er en holdeplass som er universelt utformet, slik som denne ved Glommaringen i Østfold, gir muligheter for alle mennesker til å kunne ta offentlig transport. (Foto: Amund Hareland)

utforming møter jeg mange som tror at det handler om «kun den ene rullestolbrukeren».

**ANSVARET TIL VEGVESENET.** Hvordan vi bygger og drifter preger det enkelte menneskets liv. Statens vegvesen har sektoransvar for universell utforming. Det betyr at vi må fremme dette både i egen virksomhet og i samarbeid med kommuner, fylkeskommuner og andre. Tilgjengelige og godt driftede veier og gater for gående og trillende forebygger ulykker og skader, og gjør hverdagen lettere. Redusert syn og bevegelsesevne vil kunne føre til at enkelte ikke lenger kan kjøre bil. Eldre trenger betydelig mer lys for å være en tryggere sjåfør. Belysning bidrar til at flere tør å gå, sykle og ta kollektivtransport. Vegsystemet

met må være logisk, trafikksikkert og lett å «lese» for bilisten.

Aktive innbyggere gir en bedre folkehelse. Istedenfor å trekke fram de dårlige eksemplene, bør vi lære av alle de som har tatt i bruk ny kunnskap og fått til gode løsninger. Dette inspirerer og motiverer i arbeidet mot et mer tilgjengelig samfunn. Miljøverndepartementet har samlet mye bra på [www.universell-utforming.miljo.no/](http://www.universell-utforming.miljo.no/)

**TRANSPORT.** Nye transportmidler med trange trapper er i dag utenkelig. Transportselskap ønsker å holde tidsskjema - å kunne gå/trille raskt inn og ut er en fordel. Vi med tung bagasje, vogn, rullator eller problemer med balanse, rygg eller bekenløsning er glad for å slippe trapper.



**Randi K. Øverland,** rådgiver for universell utforming og trafikksikkerhet, Statens vegvesen region øst

Holdeplasser, rasteplasser og fotgjengerfelt som er synlig og har god informasjon, er tryggere og lettere å bruke. Offentlig transport erstatter bilisme og avlaster klimaproblemene, spesielt i byene.

**ARBEID.** På 1970-tallet var det få barn, få eldre og svært mange yrkesaktive. Vi går nå inn i en tid med svært mange eldre og relativt få yrkesaktive. For at de som ønsker det skal kunne delta i arbeidslivet, skal arbeidsplasser være bygget slik at det ikke er hindringer for å kunne delta. Møterom, auditorier og kantine må ha godt lyd miljø. Planfri tilgang til kontorer gjør det lettere for rullestolbrukeren og det blir lettere å flytte hyller og utstyr. Renholderen sparer ryggen ved å kunne trekke vasketralle og mopp mellom korridor og kontor.

**REISELIV.** Mange velger å gå av med pensjon i begynnelsen av 60-årene og være pensjonist i 30-35 år. Et aktivt liv, både fysisk og sosialt fører til bedre helse. Mange er avhengige av offentlig transport til møter, arrangement og reiser. Transport og destinasjoner med god tilgjengelighet er bra både for kunden og for næringslivet.

**BOLIG.** Det bygges flere tilgjengelige leiligheter, og i tiden som kommer vil en stor kundegruppe av eldre etterspørre dette. Mange ønsker å flytte mens de enda er spreke - ikke når krefter og helse ikke lenger er til stede. Der hvor det bygges boliger, må det også finnes kollektivtilbud. Aftenposten skriver i 2012 at hver fjerde nye bolig mangler kollektivtilbud, selv om dagens regler sier noe annet.

Regjeringen har en visjon om at Norge skal være universelt utformet i 2025. Vi har alle et stykke å gå, og vi må gå i riktig retning. ■

## ANSATTE SVARER:

– Hvordan kan vi bli mer effektive og jobbe smartere?

### FRANK BERNTSEN

avdelingsdirektør, Bodø  
– Det er mange veier til effektivisering. En «syretest» på rett ressurssbruk er for hver oppgave å spørre: Hvem mottar resultatet (er det en kunde)? Må oppgaven gjøres? Er det andre som bør utføre oppgaven? I tillegg bør vi forenkle byråkratiet i etaten fra «nice to know» til «need to know»



### KARI AAMOT

avdelingsdirektør, Oslo  
– God møtekultur; gode forberedelser (trenger jeg å være med på alle møter jeg innkalles til?!), presist oppmøte og møtedisiplin, vurdere omfang av arbeidet som et grunnlag for prioritering opp/ ned/vekk. Alle oppgaver tar ikke like lang tid, alle oppgaver kan ikke ta like lang tid!



### ARNFINN ERIKSEN

senioringeniør, Oslo  
– På TK-siden bør vi satse på videreopplæring av ansatte for raskt å takle endringer av arbeidsområder og omstillinger. Fortsette å utvikle systemer som hjelper oss å velge riktige kjøretøy og førere for kontroll. Da kan vi bruke ressurser der det gir best resultat på trafikksikkerhet, konkurranseforhold og arbeidsmiljø.



Vi mener det bør settes en konkret dato for fullføring av hele triangelet når Stortinget behandler meldingen i juni. Dagens jernbanekapasitet er sprengt. For å unngå at all trafikkvekst tas på sterkt trafikkerte veier, er det viktig å forplikte seg til å fullføre triangelet raskest mulig.

Vi er ikke fornøyd før dobbeltsporet er kommet helt fram til Halden, Skien og Lillehammer. Da kan vi også flytte mer

gods fra veg til bane. Regjeringen innfører en ordning hvor prioriterte prosjekter får en mer forutsigbar og sikker finansiering innenfor dagens budsjettssystem. Intercity nevnes som en konkret kandidat til å organisere på denne måten. Det er bra at en nå legger opp til en mer helhetlig gjennomføring av store samferdselsprosjekter. Vi er utålmodige etter å få dobbeltspor på hele intercity-triangelet. Det bør derfor

være et minimumskrav at en klart sier fra at strekningene skal stå ferdig senest i 2030.

**Ole Haabeth (Ap), leder for Østlandssamarbeidet,**  
Nils Aage Jegstad (H) nesteleder for Østlandssamarbeidet

## VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

**Vi har blitt mange flere i Vegvesenet. Og flere vil det bli. Men de siste års sterke vekst skal dempes. Vi må alle bli mer effektive.**

# NTP – Store penger – store oppgaver

Endelig – etter mye arbeid og lang venting – Nasjonal Transportplan 2014 – 2023 er lagt fram. Og den var verd å vente på.

**R**egjeringen legger opp til å bruke 508 statlige milliarder i de neste 10 årene. I tillegg kommer nesten 100 milliarder kroner fra bompenger. Statsinnsatsen økes med nesten 50 prosent når 10 årsperioden ses under ett. Fordi innsatsen trappes opp gjennom 10-årsperioden, vil investeringsnivået på vegsiden doubles i 2023 i forhold til 2013.

**Bymiljøpakkene for ni byområder** skal gi grunnlag for avtaler mellom staten og byene og fylkeskommunene. Dette skal bidra til at veksten i persontrafikken skal skje kollektivt, ved gåing eller sykling. Til sammen nesten 17 milliarder kroner er avsatt til bymiljøpakkene. I tillegg kommer belønningsmidler, slik at det blir til sammen om lag 26 milliarder kroner til bymiljøpakker i 10-årsperioden.

**Til drift og vedlikehold** av vegnettet er det avsatt om lag 97 milliarder kroner. Det er i samsvar med vårt planforslag. Også disse midlene trappes opp i løpet av 10 år. Det innebærer at forfallet på riksvegnettet stanses tidlig i perioden, og deretter vil de årlige vedlikeholdsmidlene bidra til å redusere forfallet.

**Forfall, eller rettere sagt innsats** for å redusere forfallet, innføres som ny investeringspost under programområder. Tilsammen avsettes om lag 10 milliarder i planperioden. Til programområder

ellers er det avsatt betydelige midler, ikke minst til gang-/sykkelveger og til trafiksikkerhetstiltak.

**Maks 500 drepte og hardt skadde** er målet ved utgangen av 2023. I 2012 var det i underkant av 800. Å redusere til 500 blir en krevende oppgave, men når vi ser de siste årenes positive utvikling må det bli mulig!

**Det legges opp til mer effektiv** planlegging, samtidig som det innføres en ny budsjettordning med såkalte «Særskilt prioriterte prosjekter». For vegvesenets del er det aktuelt at utviklingen av ferjefri E 39 og utbyggingen av E10/rv 85 skal inngå i denne ordningen.

**Gjennomføringen** av Nasjonal Transportplan vil gi oss og anleggsbransjen sterk vekst og svære oppgaver. Vi har i lang tid hatt en god dialog med bransjeaktører og bransjeforeninger. Ved en kombinasjon av utvikling av den norske anleggsbransjen og gjennom utenlandske aktører, føler jeg meg trygg på at det både blir tilstrekkelig kompetanse og kapasitet i anleggsbransjen.

**Den nye transportplanen** fortsetter de siste årenes sterke vekst i våre oppgaver. Vi har blitt mange flere i vegvesenet. Og flere vil det bli. Men de siste års sterke vekst skal dempes. Vi må alle bli mer effektive og bidra til at vår interne vekst blir lavere enn veksten i oppgavene.



**Vegdirektør:**  
Terje Moe Gustavsen

FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD



**KOLLEKTIVSATSNING:**  
Fra Bybanen i Bergen.  
(Arkivfoto: Knut Opeide)

## KS OM NTP: RIKTIG RETNING – FORTSATT UTFORDRINGER

Retningen er riktig. Mange av kommunesektorens krav har fått gjennomslag. Nivået på viktige satsinger for økt kollektivtrafikk og vedlikehold er likevel for lavt til at regjeringens egne mål kan nås. I tillegg til økte investeringer i kollektivtrafikk, utbygging av gang- og sykkelveier og økt vedlikehold av fylkesvegnettet gir NTP-forslaget gledelige signaler om sammenhengende utbygging av riksveier både nord-sør og øst-vest og på utbygging av jernbanen. Likevel vil det dessverre fortsatt være store udekte behov både innen kollektivtrafikk og vegvedlikehold, og vi vil ikke ha nådd våre målsetninger om et fullt funksjonelt veg- og jernbanelnett ved utløpet av planperioden.

Fylkeskommunene trenger økte økonomiske rammer hvis de skal kunne få gjort noe med etterslepet i vedlikeholdet av fylkesvegene, som er beregnet til 45-75 milliarder kroner. Regjeringens forslag om å sette av ti milliarder kroner i tiårsperioden til økt vedlikehold og 7,5 milliarder til økt rassikring av fylkesveger er derfor en helt nødvendig start. Vi er svært glad for satsingen med de nye bymiljøavtalene, men det er også behov for mer robust finansiering av driften av kollektivtrafikken, i tillegg til investeringer i økt kapasitet. Kommunesektorens krav om at det inngås avtaler mellom staten, kommunene og fylkeskommunene om forpliktende og mer likeverdige bypakker har i stor grad vunnet gjennomslag i NTP-forslaget. KS' storbynettverk mener det er viktig at bykommunene selv må få kontrollere hvilke tiltak som må iverksettes for å nå målene i slike avtaler. Det vil fortsatt være store udekte behov innen kollektivtrafikk og vedlikehold i de store byene med de økonomiske rammene som foreslås i meldingen.

**Styreleder KS,**  
Gunn Marit Helgesen.

### INGRID M. HEGGEBØ LUTNÆS

seniorrådgiver, Oslo

– Gode prosesser i kvalitetssystemet som er kjent og i bruk vil bidra til en effektiv, riktig og lik saksbehandling. Å gi medarbeiderne tilbakemeldinger på en slik måte at kollegaen din blir motivert til å gjøre enda bedre jobb neste gang er vanskelig, men viktig.



### HANNE HERMANRUD

avdelingsdirektør, Stavanger

– Et stort spørsmål med mange svar og innfallsvinkler. Her noen mulige områder:  
1. Et kvalitetssystem som bidrar til at oppgaven utføres til rett kvalitet første gang.  
2. Systematisere spagettiorganisasjonen; tydeliggjøre oppgaver/ansvar/arbeidsform  
3. Redusere tidstap i IKT-løsninger/driften.



### EINRIDE NORMAN HORSTAD

avdelingsdirektør, Leikanger

– Bli bedre på planlegging og gjennomføring. Spesielt mellom de ulike enhetene som er involvert i prosjektene våre. Vi må bli flinkere til å prioritere kjerneoppgavene. Økt vekt på benchmarking og erfaringsutveksling mellom driftsenhetene som sikrer at vi hele tiden søker etter «beste praksis».





**PÅ LUFTA I VEST:** Siv Fossåskaret fra NRK og Roger Lemme frå VTS vest. (Foto: Synnøve Lien)

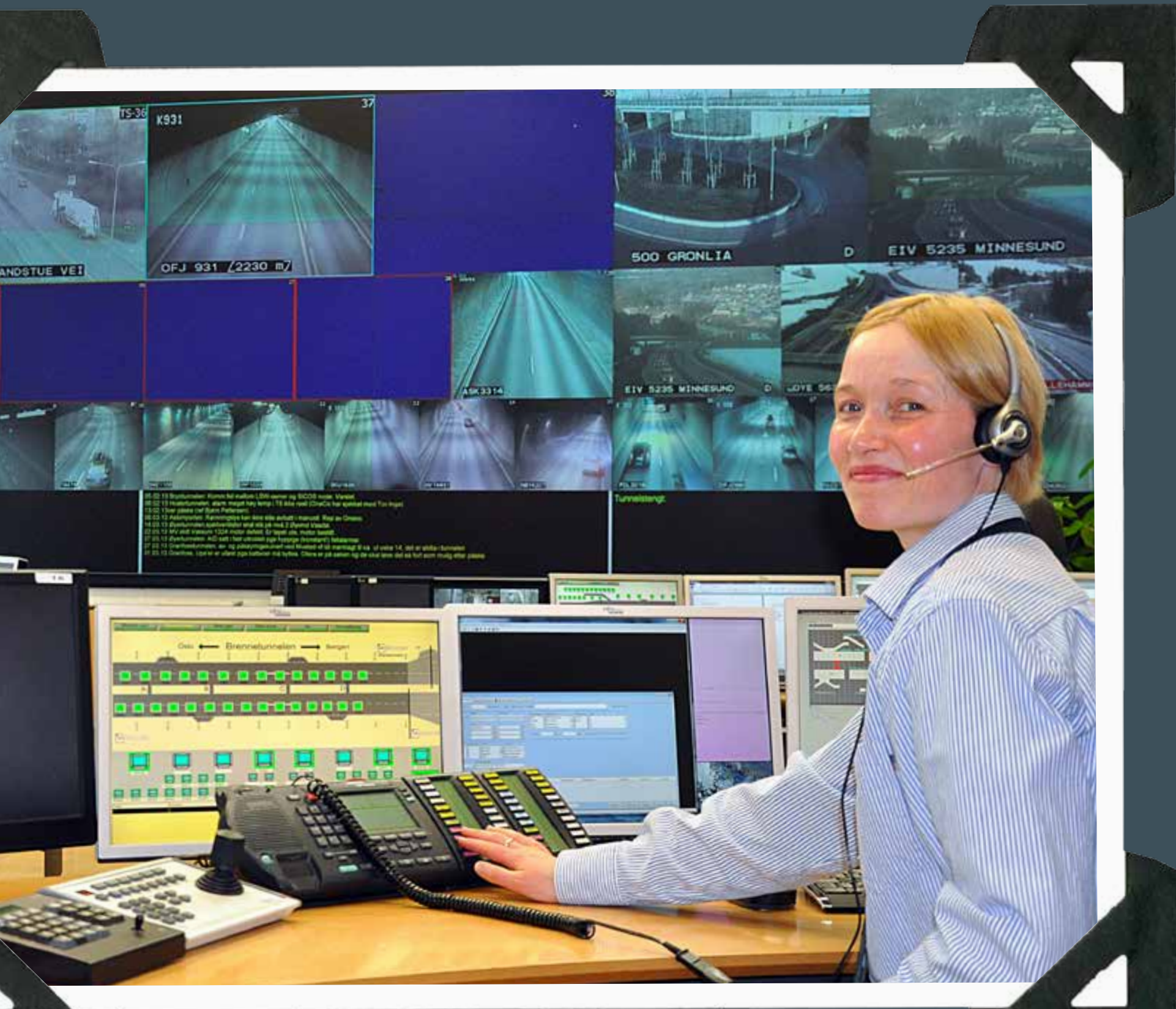
**NYE LOKALER I PORSGRUNN:** Kjersti Hovemoen, Kristin Våsjo og Jan Ove Grave. (Foto: Tor Arvid Austråt Gundersen)



**FEIRING:** Leder av VTS øst Peder Tømmervåg og Terje Moe Gustavsen smaker på jubileumskaka. (Foto: Henriette E. Busterud)

**PÅ TRÅDEN TIL 175:** Kristian Fauskan gir råd og tips (Foto: Henriette E. Busterud)





FULL KONTROLL: Neel Irgens på VTS øst (Foto: Henriette E. Busterud)

# Alltid på vakt

Trafikkoperatørene følger vegnettet med argusøyne døgnet rundt for å sørge for god trafikkavvikling. De kvitrer i morgensendinger på radio og står støtt i TV-ruta når det stormer som verst på fjellet.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD MONTASJE KYRRE WEDVIK



**FRA 2006:** Kai Gundersen og Aud Fjerdingsby på VTS'en i øst.  
(Foto: Hilde Marie Braaten)



**VTS MIDT:** Pål Olufsen og Lena Sjøvold på VTS'en i Trondheim  
(Foto: Henriette E. Busterud)

**FRA MOSJØEN:**  
Bente Nyland på vakt.  
(Foto: Jo-Anders Karlberg)







**ANNO 1991:** Kjell Levik, Olav Søfteland, Kjersti Leiren Boag og Jan Edvard Isachsen. (Foto: Statens vegvesen)



**TUSENVIS MED KABLER:**

Tidligere leder av VTS øst, Arnulf Wibe (Foto fra 2002: Henriette E. Busterud)



**TIL DE TUSEN HJEM:** Nils Jakob Aae hos VTS øst intervjues av TV 2. (Foto: Henriette E. Busterud)

År er det 20 år siden de regionale vegtrafikksentralene ble åpnet, og de er plassert i Oslo, Porsgrunn, Bergen Trondheim og Mosjøen. 140 trafikkoperatører rundt om i landet står på døgnet rundt i skiftordning. Ved hjelp av tre tusen overvåkingskameraer, de fleste i tunneler, og et avansert varslingsystem har de god oversikt på skjermene sine. Operatørene overvåker 500 tunneler og 600 mil med veger og kan både stenge og åpne tunneler, kjørefelt og fjelloverganger. De kan for eksempel også styre vifter i tunneler i tilfelle brann, slik at røyken går riktig veg.

Vegmeldingssentralene har et tett forhold til media - trafikkmeldinger er alltid godt stoff. Både P4 og NRK har flere ganger installert seg på vegtrafikksentralene når det er inn- og utfartstrafikk for å sende direkte. Trafikkoperatørene er også godt drillet i å være på lufta, og det hører en når de blir intervjuet.

På vegtrafikksentralen i Oslo tar de også imot trafikkbeskjeder fra de andre sentralene rundt om i landet. De sender dem videre til riksdekkende media og legger dem ut som trafikkmeldinger på vegvesen.no og tekst-TV.

Hvert år er det 700.000 personer som

ringer 175. Mange for også råd fra en trafikkoperatør eller gir dem tips om hendelser langs vegen.

De ser deg hvis du får motorstopp i Festningstunnelen i Oslo, slik at de straks kan sende ut en vaktbil. De ser hvor det danner seg glanekøer, hvor det er stengte fjelloverganger – og hvor det er omkjøringsmuligheter. Det er ikke mye som slipper unna trafikkoperatørens våkne blick. ■

Karl Sigurd Fredriksen er ivrig syklist, hele året. I hele vinter har han tråkket seg til og fra jobb. Gjennom tekst og bilder dokumenterer han her hvordan de siste månedene på sykkelsetet har artet seg. Og han har også noen tanker om hvordan enda flere kan bruke sykkel vinterstid.

# Vintersykling for alle!

TEKST OG FOTO KARL SIGURD FREDRIKSEN

**VINTERSYKLING ER TRIVELIG!** Sykkelveger fulle av lapper og humper, blir om vinteren lettjørte og komfortable, snø og is jevner det meste. Nysnø renser lufta og demper støyplogen fra bilene. I kalde vintermåneder kommer vi ofte fram rene, pene og tørre – der man sommerstid blir våt, nedstøvet – eller innsauset i seig, svart asfaltskitt (fra slutten av november) – inntil snøen kommer og rensker opp. Og er vi heldige med vegvalget, gir vinterlandskapet de herligste naturopplevelser, med et mangfold av lys og stemninger, i tussmørke eller i sol og glitter – der vi ruller fram for egen maskin. På jobb kommer vi friske og opplagte. Blodomløp i kroppen gir sågar omløp i hodet, påstår leger. Sykling er en underholdende og meningsfull mosjonsform som forlenger livet med gode år, forsinker alzheimer og slanker helsebudsjettene – ja, kanskje oss selv også! Og nå skal det bli en transportform!

**MEN HVORFOR ER DET IKKE SKJEDD ALLEREDE?** 6 % av alle reiser foregår på sykkel resten av året, men bare 1,1 % i månedene desember – mars (blant oss over 12 år). Til og fra arbeid er sykkelandelen litt høyere, 1,7 % desember-mars, ca. 7,5 % resten av året. Ved Arendalskontoret vårt, har jeg observert 4 syklist i vinter, en kvinnelig kollega ble påtruffet i 17 minus... Kontoret med 200 ansatte bekrefter altså statistikken, førsteklasses sykkelparkering og garderobertil tross. Lar norske kvinner og menn seg skremme av noen kulde-

grader? Tilsynelatende. For i den finske byen Oulu med 200 000 innbyggere og en sykkelandel på 21 % på årsbasis, sykler halvparten av syklistene året rundt, til tross for normal januarstemperatur på under 10 minus. Mange gir seg heller ikke under 20 minus. Byen var i vinter vertskap for verdens første internasjonale vintersykelkongress. En «top 10 ranking» av 60 byer med over 50 000 innbyggere i 12 land, ble servert. Sverige og Finland kapret de ti første plassene – Norge var ikke i nærheten. 10 svenske byer skilte med egne strategier for økt vintersykling.

**HAR OLJEPENGENE GJORT OSS PYSETE?** Med 12-13 års sykling året rundt og siste vinter i frisk erindring, deler jeg her noen tanker om vår beskjedne vintersykling og hvordan sykling kan bli en transportform. Jeg håper at nabolandenes kan gi meg litt troverdighet, da råd fra en som representerer et 1 % reisemiddelvalg ellers kunne være lite å bry seg om. De fleste av dere som har lest så langt, vil jeg anta enten føler ansvar for at det skal bli mer av det året rundt, eller sykler en god del om sommeren. Mange ser på vintersykling som noe nær en ekstrem sport, og rister på hodet av at dette skulle være noe for folk flest. Så jeg håper dere er med videre:

**1 Kleskompetanse er nøkkelen.** I kulda kreves mer påkledning enn på skitur, men i dette er vel vi nordmenn minst på høyde med svensker og finner? Behovet er individuelt – og lange treningsturer krever noe annet enn kort transport med lite svette. Flere tynne lag er mer praktisk enn få tykke – og ull er et stikkord. Som ellers gjelder at spesialutstyr kan gi best komfort. Min erfaring er at hender og føtter trenger ekstra omtanke om turen varer over 10-15 minutter, men jeg trenger tykke votter når andre har tynne hansker...

**2 Vintersykkelen MÅ ha piggdekk!** Sykkelpigger sliter ikke asfalt og sjenerer verken med støy eller forurensning, tvert imot...! Det er litt tiltak å skifte dekk to ganger i året, men koster en bagatell på et sykkelverksted. Et ekstra hjulsett med piggdekk kan være en mellomløsning. De beste piggdekkene er finske – så de trenger nok slike der også! Selv har jeg egen sykkel til vinterbruk, en med store hjul og mange gir (trippelkrank). Sykkelvegene krever pr. i dag ekstra lave gir, dessverre, noe som burde vært overflødig. Godt lys foran og bak må til, og gjerne refleksbånd rundt leggene.

**3 Parkerings- og garderobeforhold** er det som veldrevne virksomheter av noe omfang kan bidra med: Kald, men innendørs sykkelparkering og varm garderobe med god klestørk og skap til kontorantrekket. Ut i kulda med våte klær er pyton! Dusj må det og være, de som sykler langt blir svette. Disse står gjerne for en stor andel av syklete kilometer og den største miljøgevinsten. Her er også flere av pådriverne for tilrettelegging og utvikling! Her tror jeg SVV ligger godt an, minst på nivå med en arbeidsplass i «norre» Finland!

**4 Elsykler har et stort potensiale,** et paradigmeskift for individuell transport er like om hjørnet – særlig om vinteren. Motbakker blir flate og aksjonsradius større, svetten mindre. Man kan kle seg for vær og vind i vanlig kontortøy, evt. med noe utenpå – uten å «måtte» dusje. Litt mindre mosjonseffekt kompenseres med flere turer og større trivsel! Her burde Statens vegvesen være den selvsagte pioner! Lån ut sykler – på visse betingelser.

” I den finske byen Oulu med 200 000 innbyggere og en sykkelandel på 21 % på årsbasis, sykler halvparten av sykkelistene året rundt.

(?)



OPPLEVELSE: Til og fra jobb gir størst opplevelse uten bil!



BRØYTING: Litt snø brøytet inn på sykkelvegen. Grensetilfelle for brøyting? Frister til bilbruk! (Ansvar: kommune)



FORTAU: Fortau på senvinteren. Sentral gate med stor trafikk. Ytterligere kommentarer overflødig. (Ansvar: Statens vegvesen)

FOTO: COLOURBOX

5

**Så er det vegen.** Trygghet og forutsigbarhet er nøkkelen her som ellers. Syklister skal også rekke møter og avtaler. Så dessverre, min begeistrede innledning var nok ikke et helt komplett bilde. Om vinteren er bilvegene mer utrygge, og gang- og sykkelvegene desto viktigere. Men vinterdriften, Statens vegvesens og kommunens, er ikke påregnelig. En må sågar tåle å velte - selv veltet jeg to ganger i vinter på samme tur, det kom nysnø på et par blanke, ustrødde ispartier i kurve (ansvar: Statens vegvesen). **Snøbrøyting** er stikkordet. Sykkelfelt har jeg lite erfaring med, men bilene fyller dem fort med snø og slaps, er jeg fortalt. Uten jevnlig skraping blir dette farlig! Mange tror kanskje det skal være slik? Men alle kan ringe 175 og si ifra.

Min reise til jobb er 11x2 km to-tre ganger i uka, mest langs en av to hovedinnfarter til en by med drøyt 40.000 innbyggere. 175 brukes jevnlig, allikevel tror jeg nok at en av fire vinterturer stykkevis stiller krav til kraft og balanse som de færreste vil godta. Et finbrøytet **fast** og godt underlag kan gjerne tåle 2-3 tommer med nysnø uten å bli problematisk. Men når det i lange strekk ligger igjen en tomme med halvfast snø etter traktoren blir det svært tungt. Om bilvegen brøytes etter gang- og sykkelvegen, og så dynkes med saltsprut fra bilene, oppstår en sleip, uframkommelig masse. Mildvær og ny kulde, og tykke snølag forvandles til langsgående spor og rygger av is. Selv fylldig strøing kan ikke da avverge balansekunster som fordrer solid lårhals! Men bedre brøyting vil betale seg ved mindre strøing - og feiing. Vesentlige forbedringer bør ikke nødvendigvis koste all verden. Strengere driftskontrakter kommer gradvis fra i år, men er det nok? Vi må nok også være klarere både innad og utad på hva brukerne forventer, og skjerpe kontrollen. Skulle min strykkarakter føles urimelig på noe vis, finnes dessverre «trøst» i nasjonale brukerundersøkelser, her snakkes neppe om lokale fenomener.

6

**Bedriftskulturen må bidra!** Vi har kimer til flott sykkelkultur i Statens vegvesen. Men det er nok flere enn jeg som fornemmer at bilkulturen står et hakk sterkere. Et flertall bor langt fra kontoret og mange er uten reelle alternativ til bil. Men dersom ledere flest ikke har tid til å sykle, gir det signaler, de tunge rollemodellene blir få. Paradokset er at med lite tid til å pleie helsa, kan i noen tilfelle nettopp sykling til jobben være løsningen! Heller ikke hadde det skadet med litt fler med sykkel erfaring blant planleggere og byggherrepersonell. Men hvordan oppnå dette - på helårsbasis? Se da er vi tilbake til sykkelveggenes harde vinterrealiteter!

### SYKLING SKAL BLI EN TRANSPORTFORM I STØRRE BYER!

Til tross for mål om sammenhengende sykkelnett og mer sykling i 20-30 år, har sykkelandelen gått ned i Norge. Men for første gang har Stortinget nå vedtatt at **trafikkveksten** i byene skal tas ved hjelp av kollektivtrafikk, sykkel og gange. Og Statens vegvesen har igjen foreslått å doble sykkelens andel av alle reiser fra 4 til 8 %. Men forståelsen av hva som skal til er neppe god nok. En hel transportform kan ikke tas bort 3-4 måneder i året! Statens vegvesen har ansvaret for å få orden på dette. Og begynner vi med oss selv, kan 150 kolleger, frivillig registrert i «Aktiv til jobben», med 25 000 km syklet eller gått i januar og februar - være et bra grunnlag. Dette enkle, men avanserte systemet kan vise oss hvem som kan og hva som virker: f.eks. at Bodø leder vintersyklingen - og at Kristiansand er langt framme, vill og våt sørlandsvinter til tross!

**Sykling er helse og trivsel i videste forstand:** å la være er farlig - de fleste kan utsette både sviktende helse, sykdom og død!

” Vi har kimer til flott sykkelkultur i Statens vegvesen. Men det er nok flere enn jeg som fornemmer at bilkulturen står et hakk sterkere.

” Alle kan ringe 175 og si ifra.



**VED BRYNSENG:** Vegdirektoratets fysiske nærhet synes ikke å hjelpe... (Ansvaret: ukjent)



**BRØYTING:** Bratt bakke med blank, bulket is i kurve. Flere klager til tross, nyåpnet, fylkeskommunal veg til flere 10-talls millioner har vært nær uframkommelig i hele vinter på grunn av snø og is. (Ansvaret: kommune)



**LITE FRISTENDE:** Et slikt syn frister ikke mange fra bil til sykkel! (Ansvaret: kommune)

FOTO: COLOURBOX

# 50 års fartstid

Ikkje mange kan sjå tilbake på så mykje som 50 år hjå same arbeidsgjevar. Langt får alle kan sjå tilbake på 50 år i arbeidslivet. Fanastrilen Kåre Sandal har nådd bae milepælane, men no er det slutt.

TEKST OG FOTO HELGE RONG

**F**redag 22. mars stempla Kåre seg ut for siste gong, 51 år etter at han byrja i Statens vegvesen. Som son av ein vegvaktar fekk den unge Kåre prøve seg som vegarbeider allereie våren 1961.

-Den gong fekk eg væra til ut på hausten same år, smiler Sandal, som allereie våren året etter var på plass igjen. Og sidan har han vore tilsett i Statens vegvesen. Då han rusla ut døra på Spelhaugen i Bergen for siste gong som tilsett, var det nokså nøyaktig 52 år sidan han møtte på Veggarasjen på Midtun, berre nokre hundre meter frå barndomsheimen.

**SPADDE SLAM.** Mange av dei som har tilnærma like lang fartstid i Statens vegvesen som Kåre Sandal har byrja på same stad, med vedlikehaldsoppgåver. Mellom

oppgåvene dei første åra var det eit stykkje arbeid som var særst tungt.

-Vi hadde ikkje mykje utstyr til å suge kummane tom for skitt i den tida. Massane måtte stakas laus spas ut for hand. Og massane kunne være knallharde, minnes Sandal, medan han ristar lett på hovudet.

-Er mykje enklare i dag. Berre og setje slangen ned og trykke på ein knapp. Men, eg trur ikkje kummane vert like godt tømt som då vi spadde ut driten, seier Sandal med eit lurt smil.

Han var og med i den tida der ein la all asfalt for hand.

I 1964 steig Kåre i gradene. Då vart han sett bak rattet på ein Volvo Viking lastebil. I fem år køyrde han rundt på alskens vegar i heimfylke med grus, eller med brøyteskjæret monteret.

-I den tida var det framleis mykje grusvegar. Eg har køyrt ut mange båtlass med grus på vegane i Hordaland, mimrar Sandal, som i 1969 søkte avskjed frå Vegsentralen. Han hadde fått jobb på trafikkavdelinga. Dei neste sju åra jobba han med å male striper på veggen og sette opp skilt.

-Plastmalinga og maskinene var komen, men overgangsfelta måtte vi male for hand, fortel Sandal.

**ANLEGG.** I løpet av dei 51 åra sidan han byrja på full tid i Statens vegvesen, har Sandal hatt to avbrot frå aktiv teneste. Hausten 1976 reiste han og fleire andre frå Hordaland vegkontor til Stavanger for å ta utdanning. Nesten eit år seinare kunne han byrje som oppsynsmannsassistent, med papir frå elementærteknikken på baklomma.

-Vi fekk jo til og med løn for å ta skulen, humrar Sandal.

Hans fyrste anlegg var i Masfjorden, og fram til våren 1982 jobba oppsynsmannsassistenten fleire stader.

Våren 1983 reiste han til Libanon, men det var nok med ein periode i FN-teneste. Vel heime frå FN-tenesta gjekk Sandal attende til oppsynsmannsjobben, med teneste på fleire anlegg i Bergensområdet.

**KONTORMANN.** 1991 byrja eit nytt kapittel i det sandalske vegvesenlivet. Planavdelinga hadde behov for ein medarbeidar, som skulle arbeide med skiltplaner.

- Skilt er vel noko eg har jobba med i heile min vegvesen-karriere, så stillinga på planavdelinga var særst passande for meg.

Og sidan har eg vore der. Heldigvis er det slik i den jobben at ein får kome ut av kontoret ein del. Utan slike synfarinngar hadde det ikkje vore like greitt å halde ut i så mange år, trur Sandal. Han vedkjem seg at det har vore tankar om å byte arbeidsgjevar i løpet av åra.

-I den tida eg tenkte på å byte beite dukka det ikkje opp nokon jobb som freista. Heldigvis, humrar Sandal, som i løpet av si lange vegvesen-karriere har fått mange vener på arbeidsstaden.

**HV-MANN.** Kåre Sandal har gjennom heile sitt vaksne liv vore heimevernsmann. Tre månader på rekruttskulen var han borte frå arbeidsplassen. Elles har det vorte ei og to veker i året på øvingar. Før aldersgrensa innhenta han i HV kom kapteinsstjernene på plass på skuldrane. Offiseren Sandal har framleis gode kjensler for Heimevernet.

”**Mon tru om nokon har laga kaffi i dag, er nok blant dei tankane han vil ha i sitt hovud.**”

Tobarnsfare og bestefaren til tre var i ein periode særst aktiv med å dra med folk på lokale mosjonsløp, og på turar til ulike fjelltoppar. Skålatårnet i Sogn og Fjordane står fram som ein favoritt, saman med den berykta Stoltzekleiven i Bergen. Beina er ikkje like samarbeidsvillig som dei var, så no nøyer Sandal seg med å gå turar i meir lett terreng.

Elles har han møtt grytidleg kvar morgon. Sandal er mellom dei som kjempar om å være først på kontoret kva einaste morgon. Kollegaene kan difor alltid rekne

med at kaffien er klar når dei kjem. Truleg er stillinga som kaffikokar utlyst internt, mogleg som ledig arbeidsområde.

Og medan andre kokar kaffi på morgonkvisten, kan det godt hende Sandal kosar seg under varmare himmelstrok. Som pensjonist har

han og kona bestemt seg for å nytte tida dei får til å reise ein del i verda. Medan han ligg og kikkar på stjernene ein eller annan stad i verda, vankar det nok ein tanke eller to til dei som sit att på kontoret i Fyllingsdalen.

- Mon tru om nokon har laga kaffi i dag, er nok blant dei tankane han vil ha i sitt hovud. ■

## TRE OM KÅRE

-Eg savner Kåren sitt gode humør og støyende latter. Formkurven hans nådde toppen klokken seks om morgenen, med fallende tendens utover dagen.

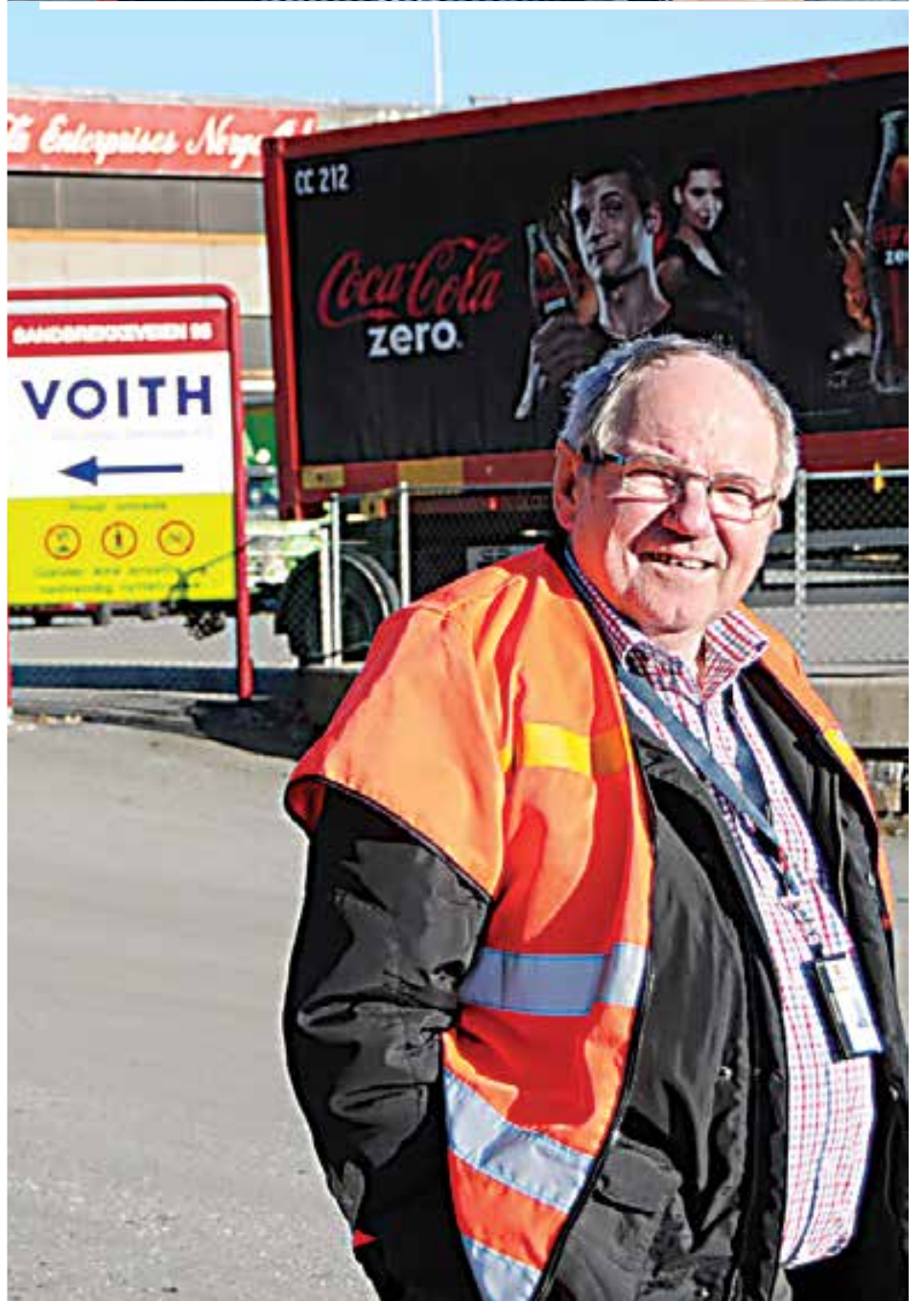
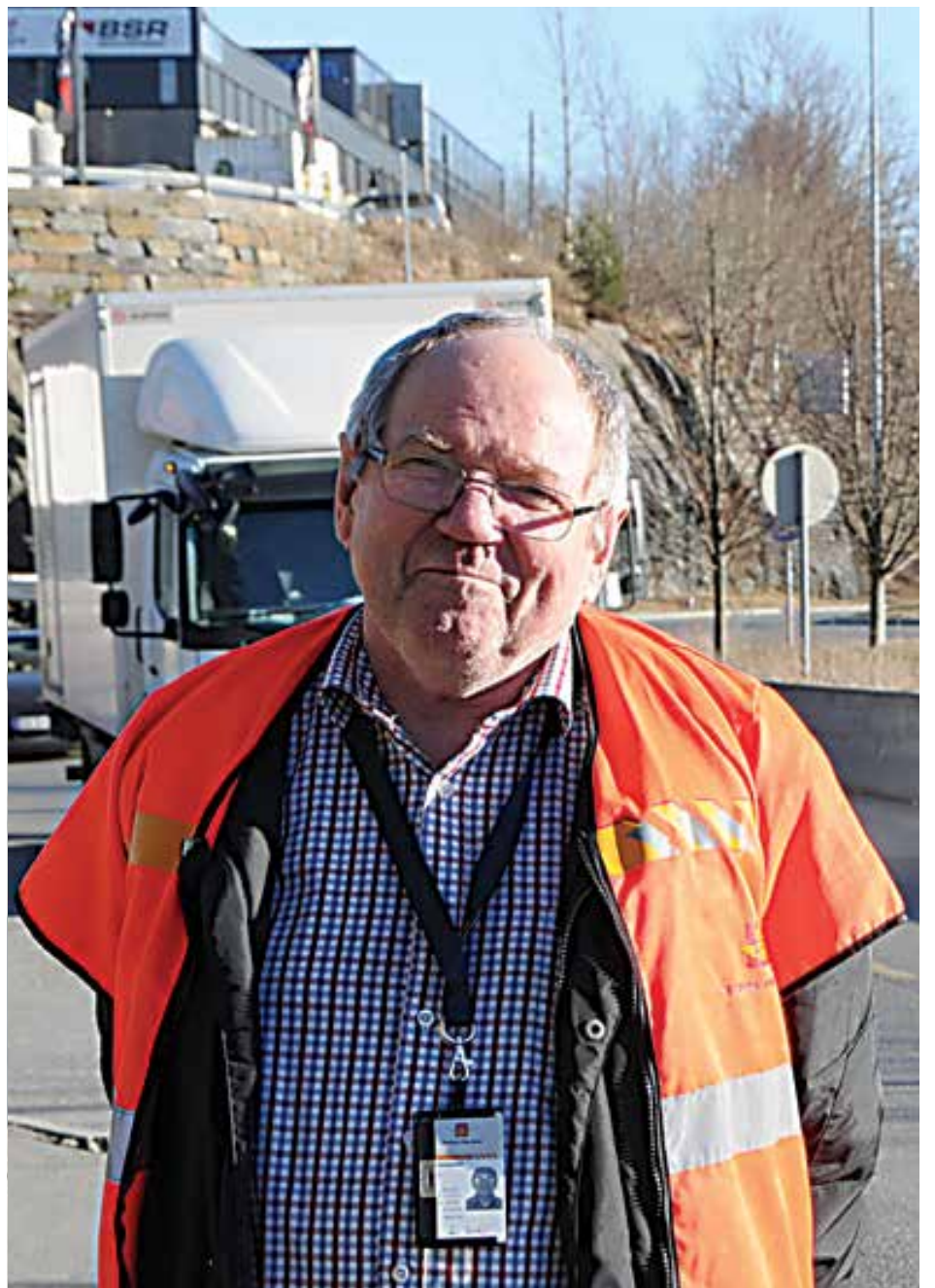
**Roald Gulbrandsøy**

-En mann er en suksess hvis han står opp om morgenen, legger seg om kvelden og Innimellom gjør hva han har lyst å gjøre. I din nye tilværelse Kåre, vær en slik. Lykke til!

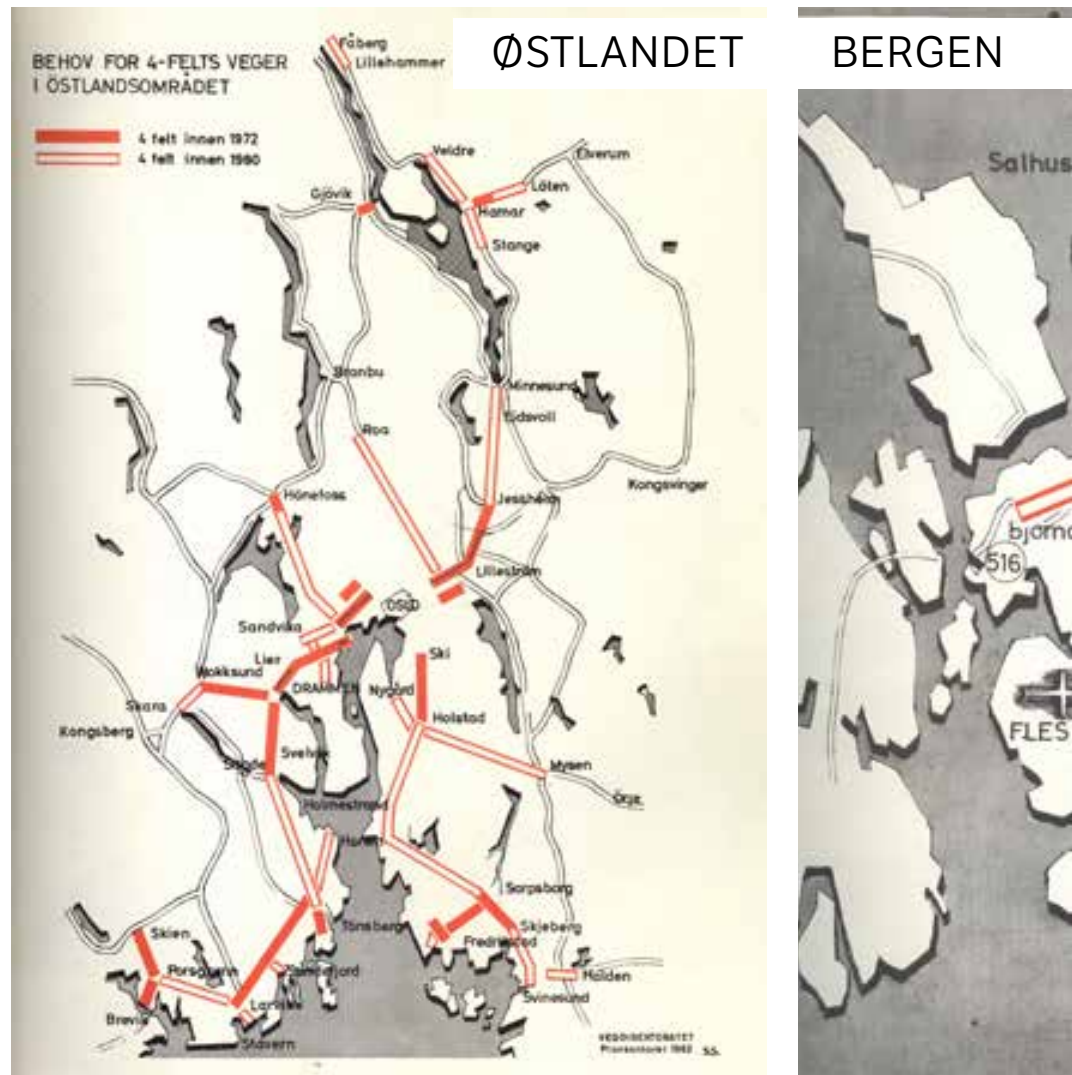
**Svein I. Holmedal**

-Kåren kan du stole på, har han sagt at han kommer – så kommer han. Som regel et kvarter for tidlig, og da blir du møtt med et glis, og – e' dette nokke tid å komme på. Har du behov for hjelp, i jobb eller privat så stiller han alltid opp. En fantastisk venn og kollega.

**Trond Atle Karlsen**



Slik var  
planen for  
motorveger  
i Norge



NORSKE MOTORVEGER: Slik skulle motorvegnettet i Norge se ut, ifølge Djupdalskontoret.

# SLIK BLE PLANE

– Norsk motorvegutbygging og norske stamvegplaner ble pulverisert og satt flere tiår tilbake med den første Norsk Vegplan (NVP) i 1970, sier Theodor Borchgrevink.

TEKST KJELL WOLD

**I** dag er han 90 år, men han husker fortsatt godt tiden da det forelå store planer og bred enighet om hvordan Norge skulle få et moderne motorvegnett. Historien kjenner han fra innsiden. Borchgrevink var fra 1967 til 1982 driftsdirektør i Statens vegvesen.

**DET GYLNE TIÅRET.** Men alt i 1963, da han kom tilbake fra USA etter å ha jobbet med amerikanske motorveger, ble han satt til å lede det som het motorvegkontoret for Oslo-området, det såkalte Djupdalskontoret. På den tiden, som ble kalt det gylne tiåret, var det bred politisk enighet om at Norge skulle få et nasjonalt motorvegnett.

– Her samlet vi alle planer om framtidig motorvegutbygging ut fra Oslo og resten av landet i tett samarbeid med Transportøkonomisk Institutt (TØI) som var tekniske og økonomiske rådgivere. Melodien var at motorveger og stamveger skulle bygges ut på amerikansk og europeisk vis. Det vil si i rekkefølge og sammenheng etter der behovet, folketallet og

trafikkmengden var størst. Og dette var det bred politisk enighet om i 1960-årene, forteller Borchgrevink.

**VEGKLATTING.** Han er enig med historiker Knut Boges fremstilling av norsk vegpolitikk etter krigen. Knut Boge sa i Vegen og vi i januar i år blant annet at «en valgordning med overrepresentasjon fra utkantstrøk og rikspolitisk nedprioritering av veginvesteringer, er blant hovedårsakene til at Norge ikke har bygd ut et moderne stamvegnett mellom de største byene». Borchgrevink mener det store bruddet med denne optimistiske og fremtidsrettede linjen fra 60-tallet kom med den første Norsk Vegplan (NVP) i 1970. I de første fireårige vegplanene hadde nemlig fylkene landet rundt fått stor medvirkning og innflytelse. Og det endte etter Borchgrevinks mening med flere tiår med vegklattung utover det ganske land.

**SKUFFET OVER SLUTTRISULTATET.** Det er sivilingeniør og tidligere TØI-forsker Nils Skarra enig i. Han bygget opp og ledet sekretariatet for Vegplanko-

**”Vegdirektoratet burde tatt det opp med Regjeringen og vært mer modig og tydelig på hva vi mente og hvorfor vi tenkte og planla som vi gjorde.**

Theodor Borchgrevink, tidligere driftsdirektør

miteen og Vegplanrådet de første 3 årene fra 1964. I vegplanarbeidet ble det også etablert åtte arbeidsgrupper med eksperter og fagpersoner innen alle sider av veg- og trafikkfag.

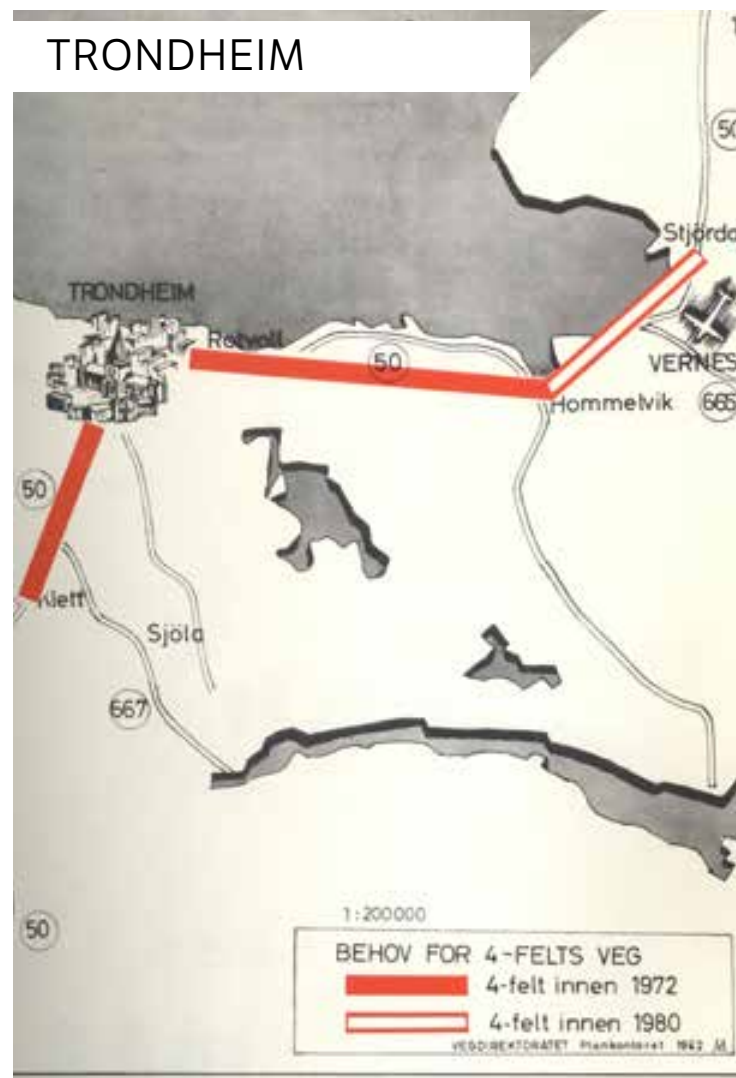


**THEODOR BORCHGREVINK** ledet på 1960-tallet kontoret i Statens vegvesen som skulle sørge for at det ble bygget et nasjonalt motorveg- og stamvegnett i Norge. Her forteller den nå pensjonerte driftsdirektøren om de store vegplanene. Og om hvordan de falt i grus. (Foto: Privat)

– Mange faglige tilrådinger vi la til grunn i NVP-arbeidet ga ikke de forventede resultater. De budsjettammer som Vegplan-komiteen måtte tilpasse seg i 1969 tvang oss til å utforme de første 4 årsplaner på en måte som underestimerte fordelene av forbedringer i vegstandard og trafikforhold, sier Skarra.

**DISTRIKTPOLITIKK.** I NVP-arbeidets kontaktgrupper med vegkontorene i fylkene erfarte Skarra og fagkollegene





Illustrasjonene er hentet fra kontorets tillegg til budsjettproposisjonen for 1963. Det var bred politisk enighet om planen, men den skulle etter hvert mer eller mindre smuldre bort.

# PLANE OVERKJØRT

**Mange faglige tilrådinger vi la til grunn i NVP-arbeidet ga ikke de forventede resultater.**  
Nils Skarra, sivilingeniør og tidligere TØI-forsker



**NILS SKARRA** (Foto: Kjell Wold)

tidlig at det ble vanskelig å få plass til både transport-økonomiske og distriktspolitisk motiverte veginvesteringer med de bevilgningsrammer Finansdepartementet fastla. Vegplankomiteen ble utnevnt av Regjeringen i juni 1964.

Opprinnelig skulle arbeidet ta tre år. 30. juni 1969 la Vegplankomiteen og Vegplanrådet fram sin innstilling som Stortinget endelig godkjente i 1970. NVP1 ble delt inn i to fireårsperioder for tiden 1970-73 og 1974-77 og en avsluttende langtidsplan på 12 år for perioden 1978-1990.

**14 PROSENT IGJEN.** Det foreslåtte investeringsprogrammet var på henholdsvis 3 milliarder (70-73) og 3,8 milliarder (74-77) for de to første fireårs periodene, men omfattet hele 250 vegstrekninger spredt utover hele landet.

– Det viste seg at bare vel 14 prosent av de vegparseller Stortinget godkjente i

den første fire års NVP sammenfalt med de som ble beregnet som transportøkonomiske lønnsomme, sier Skarra.

Han støtter Borchgrevinks syn på at mange av de gode vyene og planene som ble laget på 1960-tallet, både ved Djupdalskontoret (motorvegplaner) og i NVP mer eller mindre smuldret opp utover på 1970 og 80-tallet.

**OSTEHØVEL.** – Istedenfor å prioritere veginvesteringer der behovet var størst, i Oslo og rundt de fem-seks største byene, brukte man ostepøl og fordelte vegpenger noen lunde likt utover hele landet.

– Deretter fulgte flere tiår med stykkevis og delt vegutbygging. Ettervirkningene av det sliter vi dessverre fortsatt med i dag, sier Borchgrevink. At både ledere i vegetaten



og andre fagpersoner som jobbet tett med disse vegplanene den gangen ikke fikk mer gjennomslag for sine meninger og faglige råd forklarer både Borchgrevink og Skarra med lojalitetsbånd.

**LOJALITET.** – Hva tenkte du den gang da motorvegplanene fra 60-årene ble vraket i tiårene som fulgte, Borchgrevink?

–Jeg tenkte nok mitt. Den gang følte jeg lojalitet til mine overordnede, vegdirektøren og hans nestsjef. De fant seg vel i å bli overkjørt på den måten.

– Hva tenker du om dette i dag?  
– Jeg synes nok Vegdirektoratet den gang burde tatt det opp med Regjeringen og vært mer modig og tydelig på hva vi mente, og hvorfor vi tenkte og planla som vi gjorde. ■



# Ny utstilling på veg

Det er bare tida og vegen til Vegmuseet åpner ny basisutstilling i juni neste år. Der vil de ta deg med på en fengende reise der du svinger innom alt fra vikingtida og maskiner til sekstitallets bildrøm.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

ILLUSTRASJON KVORNING DESIGN OG KOMMUNIKASJON

«**D**et er et privilegium å få lage ei utstilling som en halv million kommer til å se de neste ti årene. Det sier Berit Hole og Anne-Mette Nielsen ved Vegmuseet - med skrekkblandet fryd. Sammen med det danske firmaet Kvorning design kommunikasjon skal de fylle nesten tusen kvadratmeter.

**FENGENDE.** -Vi må holde folk våkne, så vi legger opp til ei fengende utstilling der det skjer mye - og hvor det også blir brukt litt humor. Her skal det bli mye opplevelse og mindre tekst. Og ikke minst vil vi at du skal bli kjent med historien gjennom mennesker, sier Nielsen og Hole.

De legger opp til at det skal være en interaktiv opplevelse der de besøkende vil bli involvert på ulike måter. For eksempel vil du i middelalderen møte alt fra en pilegrim til en tyske håndverker som snakker om hvordan det var den gang - iscenesatt av skuespillere på film.

**KRONOLOGISK.** Anne-Mette Nielsen forteller at det vil bli ei kronologisk utstilling som går fra vikingtida til framtida:

- Dette er jo ei utstilling om vegens plass i samfunnet og samfunnets utvikling på grunn av vegene. Politikere har tatt valg om verdier og prioriteringer rundt vegen som har fått store konsekvenser for folk. Og dette viser vi også i utstillinga. Vi starter i steinalderen, da det overraskende nok også var tråkk i innlandet og fortsetter reisen helt fram til framtida.

**ARVESTOFFET.** For tida jobber Nielsen og Hole med å få tekster og bilder på plass,

mens produksjonen av sjølve utstillinga starter over sommeren. Den forrige utstillinga sto i 20 år, så det gjelder å tenke framover også.

- Historien er arvestoffet vårt og en billett til framtida. Det er ikke ei lukket bok - alt henger sammen, sier Hole.

**INSPIRASJON.** Før arbeidet startet, var noen fra museet på studietur til blant annet Rockheim og flere museer i England - som transportmuseet i London.

- Det er veldig nyttig å hente inspirasjon - og vi har lært mye både av gode eksempler og å se hva som ikke fungerer så bra med formidlingen. Ellers har det boblet over med ideer, både på museet, hos Kvorning og på workshops der kolleger har kommet med innspill til hva folk skal oppleve på museet, sier Nielsen.

**NY STANDARD.** - Jeg tror denne utstillinga nærmest vil sette en ny standard for museal formidling i Norge, sier museumsdirektør Geir Atle Stormbringer begeistret.

- Dramaturgi, fortellergrep og pedagogisk grensesnitt reflekterer cutting edge knowhow. Kvorning har ei lang merittliste og er nå blant de beste aktørene i Europa på design og produksjon av utstillinger. De er kjente for å levere helhetlige konsepter der hele utstillingsrommet blir iscenesatt. Jeg er sikker på at denne utstillinga vil løfte oss til en høyaktuell formidler av teknisk industrielle kulturminner, sier Stormbringer. ■

**ÅPNER I 2014:** Norsk vegmuseum åpner ny og fengende utstilling i 2014 på nesten 1000 kvadratmeter.



”Jeg tror denne utstillinga nærmest vil sette en ny standard for museal formidling i Norge. Museumsdirektør Geir Atle Stormbringer



**SØPPELRYDDER:** Fredrik Michelsen og Enebakkselskapet Havaristen har sørget for å holde fem kilometer av fylkesveg 155 fri for søppel i ti år. Ordfører Tonje Olsen vil nå rydde flere veger på samme måte.

## Vil adoptere «Adopt a highway»

Enebakk-ordfører Tonje Olsen vil adoptere det amerikanske «Adopt a Highway» for å holde vegnettet i kommunen fritt for søppel. – Et flott system, som kan gjøre til at vi blir den ryddigste kommunen i landet, sier hun.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Over ti år har Enebakkselskapet Havaristen tatt ansvar for en ukentlig rydding i sommersesongen av fem kilometer fylkesveg 155 fra Oslo inn i Enebakk.

Ordføreren er full av lovord og nå vil hun utvide ordningen til å omfatte flest mulig av kommunens hovedveger.

**FORLØPENDE.** Vegvesenets driftsentreprentør har avtale med Statens vegvesen om å rydde større søppelgjenstander langs fylkesvegen fortløpende, men tilfeldig plast og papir blir liggende og blir fjernet i en årlig aksjon rett før 17.mai.

Adopsjonsordningen innebærer at også det mindre men godt synlige søppelet blir fjernet fortløpende.

Det mener ordføreren er viktig.

– Er det ryddig fra før er terskelen atskillig høyere for å kaste mer søppel. Dette er noe vi vet fra skoler, rådhus og parker, sier hun.

**INSPIRERT.** Styreleder Fredrik Michelsen i Havaristen tente på ideen da han for mange år siden besøkte søsteren i USA og så søppelfrie veier med det spesielle «Adopt-A-Highway»-skiltet.

Han tok kontakt med vegsjefen i Akershus som mente tiltaket var positivt og burde få prøve seg. Michelsen fikk laget to skilt som ble satt opp ved endene av adoptivstrekningen. De to første sommersesongene ble en ungdom engasjert til ukentlig rydding, senere en pensjonist.

– Jeg blir flau på landets vegne når jeg ser hvordan det ser ut langs vegene mange steder i Norge. Det er en stor oppgave å holde dette landet fritt for søppel, ved å adoptere en vegstrekning og rydde langs den kan hver av oss, enten vi er enkeltpersoner, firma eller foreninger, gjøre en konkret innsats for å holde det rent og trivelig rundt oss, sier Michelsen.

– At det blir renere og ryddigere rundt oss, kommer alle til gode, både de vefarende og de som bor rundt her. For firmaets del opplever vi at adopsjonen fører til goodwill og positiv omtale i nærmiljøet, sier Michelsen.

**SAMFUNNROLLE.** Ordfører Tonje Olsen forteller at Enebakk har jobbet godt for å få et godt fungerende næringsliv, og tror firmaene vil vise sin samfunnsrolle ved å adoptere vegstrekninger slik Michelsen har gjort.

– Vi har engasjerte mennesker i lokalsamfunnet vårt, og det er mange som er flammende opptatt av vegene. Vi lever litt spredt i en utkant og da blir vegene veldig viktige, sier hun. ■

«ADOPT A HIGHWAY» brukes for å holde en halv millioner kilometer amerikanske veier søppelfrie, her en strekning i Florida.





## STEDET:

**Spåkenes** ligger i Nordreisa kommune i Finnmark. Navnet har norskspråklig opphav, og i norsk finnes verbet «spåke» med betydninga «å strekke seg». Dette neset har en lang og utstrakt form, så man kan tolke navnet som «det utstrakte neset» eller «neset med lang utstrekning», sier 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 2: Hardangerbrua under bygging i 2012. Brua åpner i år, men når? (Foto: Geir Brekke)

- 1 Hvem skal åpne T-forbindelsen på Vestlandet 29. mai?
- 2 Når åpner Hardangerbrua?
- 3 Hvem fikk prisen for årets veganlegg 2012?
- 4 Hvor mange trafikkdrepte pr. 100.000 innbyggere hadde Norge i 2012?
- 5 Hva var tilsvarende tall for Albania i 2010?
- 6 Hvor mange hjortevilt blir drept på norske veier årlig?
- 7 Hvor mye koster dette samfunnet årlig?
- 8 Hvor lang er den nye vegstrekningen på E16 Filefjell som nå skal utbedres?

- 9 Hva er start og endepunkt for denne strekningen av E16?
- 10 Mellom hvilke to steder gikk det ferge over Oslofjorden før rv. 23.
- 11 Hva heter øya i Oslofjorden rett nord for Oscarsborg der det flere ganger har vært planlagt en bruforbindelse via?
- 12 I hvilken kommune i Finnmark ligger stedet Dorras?
- 13 Hvem er både fylkesordfører i Østfold og samtidig leder for de åtte fylkene i Østlandssamarbeidet?
- 14 Hvem vil temme skredene i Nord-Norge i følge Veggen og vi nr. 03/13?

- 15 Hvem er prosjektleder for utbedringen av den stormødelagte veggen fv. 664 i Otterdal i Hornindal?
- 16 Hvilket dyr har stukket kjepper i hjulene i to år for et vegprosjekt mellom Bergen og Os?
- 17 Hva kalles det amerikanske systemet der frivillige rydder søppel fra hovedveggen?
- 18 Hvor mange bruer er det på riks- og fylkesvegnettet i Norge?
- 19 Hva heter jernbanebrua i Trondheim som er tegnet av samme mann som tegnet Golden Gate Bridge.
- 20 Hvor høy passasje mener Kystverket det må være under en eventuell bru over Oslofjorden?

1 Statsminister Jens Stoltenberg 2 August 2013 3 E18 Sky-Langangen mellom Larvik og Porsgrunn 4 2,9 5 12,7 6 Om lag 5500 7 Om lag 900 millioner kroner 8 Om lag 20 km 9 Varpe bru i Vang i Valdres og Smedalsosen i Lærdal 10 Drøbak i Frogn (Akershus) og Storsand i Hurum (Buskerud) 11 Håya 12 I Kvæsnangen 13 Ole Haabeth (Ap) 14 Ole-Andre Helgås i Statens vegvesen 15 Margot Åsebø i Statens vegvesen 16 Øyentstikker 17 Adopt a Highway 18 ca 17000 19 Skansen jernbanebru 20 80 meter

## I HANSKEROMMET:

### Finn Eirik Rostad

Kontrollingeniør på Saltenpakken i Bodø



#### 1 Hva har du i hanskerommet?

Der har jeg vognkort, manual for bilstereo og en defekt bryter til å kontrollere varmen i førersetet. Jeg pleier også å ha skademeldingsskjema der, men det måtte jeg fylle ut i forrige uke da ei gammel dame rygget inn i sida på meg.

#### 2 Hva kontrollerer du da?

Jeg er kontrollingeniør på Tverlandsbrua, ei firefeltsbru med gang og sykkelveg rundt 15 kilometer fra Bodø. Jeg sjekker at entreprenøren holder seg til tegninger og planer, både teknisk og når det gjelder HMS. Her er det stor aktivitet, det har vært opp til hundre på jobb, så jeg finner alltid noe å sette fingeren på av små og større ting. Vi må kontrollere fundamentene i sjøen også, så vi sjekker både til lands og vanns.

#### 3 Kuriositeter på anlegget?

Hm... Ja, vi hadde internrevisjonen på sikkerhetskontroll her. Da fikk vi pålagt å ha kodelås på brakkeriggen. Før kom entreprenørene stadig innom for å diskutere ting, men etter at vi fikk lås har det blitt mindre av det. Litt dumt at det må være sånn, da men. Hver gang de ringer på så spilles skjebnesymfonien. Det var tross alt den beste av melodiene vi kunne velge blant. Men ellers er det en god tone på anlegget her!

#### 4 Full kontroll på fritida også?

Ja, med fire gutter fra 7 til 13 år, så er det nok å gjøre og kjøre til. Men det siste året har jeg fått meg en ny interesse: modellfly, -bil og -helikopter. Det er stadig full rulle, og dette synes jo gutta er artig. Vi har også en liten båt ved en gammel familiegård i nærheten av Misvær. Jeg er glad i å fiske og trekker opp både laks og sjøørret, og ikke minst kveite til julemiddagen!



## Unormal særskriving

147

I Rødberg i Buskerud starter oppstigningen til Dagalifjellet. Men slik er ikke fjellet skrevet på skiltet som forteller at fjellovergangen er åpen. «Dagali fjell» er en særskriving, resultat av det som på skolespråket kalles «engelsk syke» der ord som henger naturlig sammen skrives i to selvstendige ord. Slik skal det ikke være på skilt som blir bestilt og hengt opp i regi av Statens vegvesen. Den unormale jury, beskytter for Vegvesenets håndbok 050 «Skiltnormalene» er enstemmig i sin dom; dette er en unormal. Sammensatte navn skal skrives sammensatt uansett om det er snakk om Dagalifjellet, Jessheimkrysset eller Svinesundsbrua.

# 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 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 23. april kl. 13.00.  
Neste utgave kommer 30. mai 2013.

