



Lei av frekke utlendinger:

Vil låse fast farlige lastebiler

Tungbilinspektører ved Svinesund vil låse fast lastebiler som gir blaffen i kjøreforbud med en hjullås i stål. – Saken er ikke ferdigbehandlet ennå, men vi vil vurdere en prøveordning, sier Bodil Rønning Dreyer, direktør i Vegdirektoratets trafikant- og kjøretøyavdeling.

Side 24-25

SIDE

4

SIKKERHET:

Syklister og bilister skal bli gode busser i trafikken

SIDE

8

TRAFIKK:

120 trafikkoperatører blir nå autoriserte operatører.

SIDE

11

TUNNEL:

Prøveboring for ny Oslofjordtunnel starter i ferien.

SIDE

18

BEREDSKAP:

Flomvernet fra Frida i fjor fungerte i årets vårflom.



E18-INNSPURT I ØSTFOLD

Det går mot innspurten av firefelts E18 i Østfold (bildet). De to siste etappene, fra riksgrensen til Ørje og Knapstad-Retvet, er snart klare til byggestart. Traseene er på henholdsvis 6,4 (Marker kommune) og 6,2 kilometer (Hobøl og Ski kommune). Begge prosjekter planlegges åpnet i 2016. (Foto: Håkon Aurlien)

SIKRER MIDNESTUNNELEN

Midnestunnelen (bildet) på fv. 53 i Årdal i Sogn og Fjordane skal oppgraderes og sikres. Fire firma har lagt inn bud på jobben som også omfatter mindre utbedringer på sju andre tunneler i Årdal og Luster kommuner. (Foto: Heidi Ravnestad)



LEDER:

Krigen på veien

Vi må henge sammen eller bli hengt hver for oss.

Jan P. Syse

«**D**et heter seg at det foregår en krig på norske veier. Bilister står mot syklister. Vil det noen gang bli fred? Tidligere i år var jeg på Mallorca. Der ser det ut til at de har funnet veien som fører til fred. Men freden avhenger i stor grad av at alle respekterer retter og plikter.

På Mallorca er sykling blitt en viktig del av turistindustrien. Øyen har en topografi som gjør den ideell for den som liker å sykle, lett eller hardt. Her er fjell, og her er sletter, her er milevis med sykkelveier langs sjøen og sykkelutleie over alt. Myndighetene har lagt til rette for at sykling skal være en transportform å regne med, og det meste skjer i samspill med bilister som er godt vant med tohjulingene og tar nødvendig hensyn til dem.

Over alt opplevde jeg at bilistene var hyggelige og omtensomme. Men i én gate i en fjellandsby, der møtte jeg plutselig hissig bilister. De hyttet med nevene, gestikulerte og himlet oppgitt med øynene. Hvorfor skjønnte jeg først neste gang jeg kom inn samme sted: Gaten var enveiskjørt, noe jeg ikke hadde fått med meg.

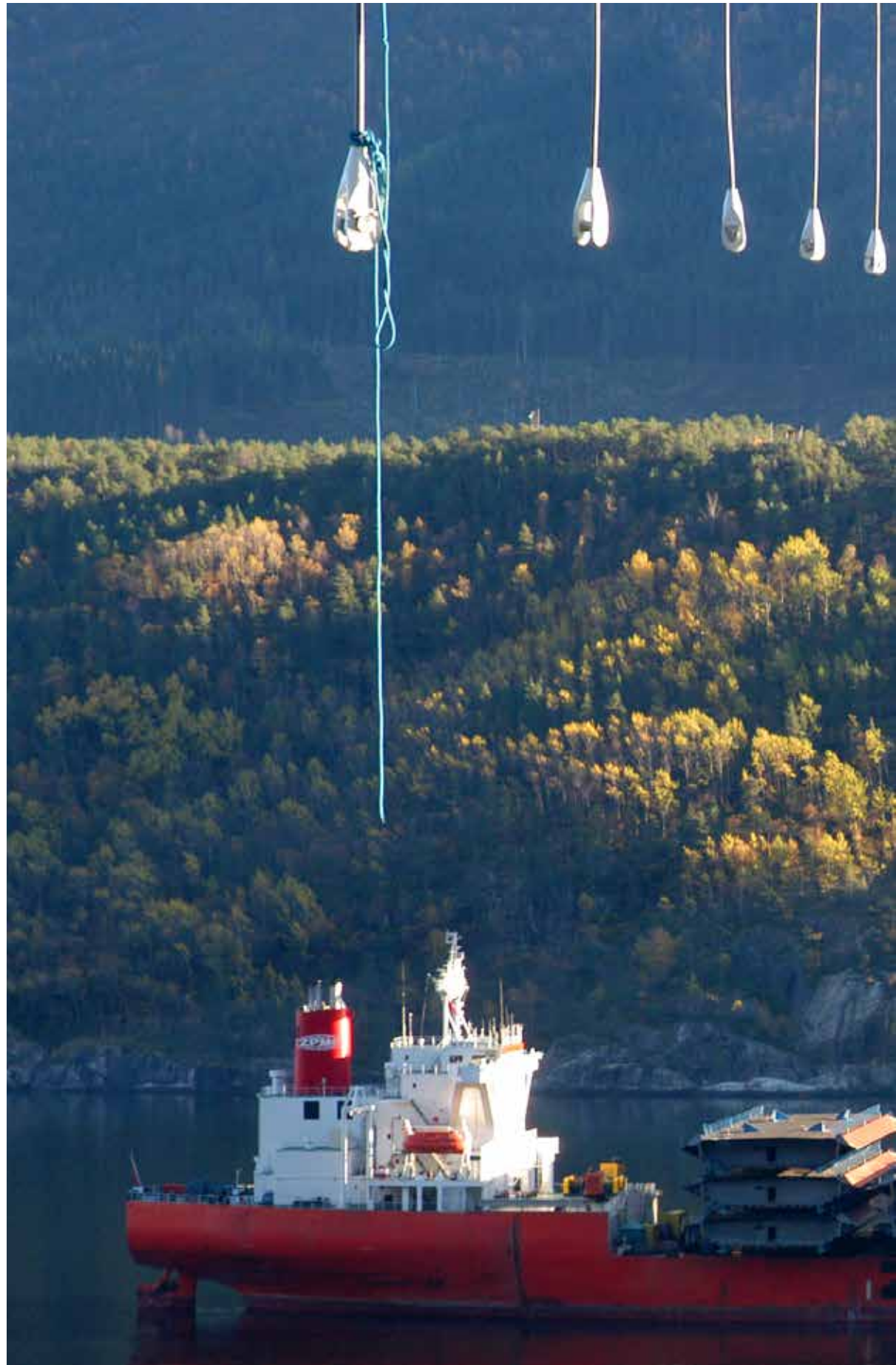
Kort fortalt: Bilistenes følelsesutbrudd var helt legitimt. Det de egentlig ber om er at du som sykler, du må følge trafikkreglene som alle andre. Følg reglene akkurat slik vi må følge dem, og vi ønsker deg velkommen som medtrafikanter, og vi tar deg på alvor som medtrafikanter. I dette tilfellet var regelen klar og entydig, og det var ingen grunn til å gå i krigen.

Men hva når reglene ikke er så tydelige? En konflikt er enkelt fortalt en kamp om å ha, eller få, rett. Hvis reglene er uklare, vil det være vanskeligere å bli enige om hva som er rett, og konflikten blir fastlåst. Hovedbudskapet i Vegvesenets samspillkampanje er at syklister og bilister har samme plikter rettigheter. I en rapport fra Transportøkonomisk institutt (TØI) pekes det på en rekke utfordringer i samspillet mellom syklister og bilister. Blant annet peker rapporten på at mye av samspillet er preget av usikkerhet knyttet til manglende klarhet og forståelse av regelverket.

Blant annet pekes det på at mange av vikepliktsreglene virker unaturlig. Forfatterne av rapporten kommer deretter med det som ikke kan tolkes som annet enn en klar anbefaling om å gjøre vikepliktsreglene enklere og mer lettfattelige: «Det er gode grunner til å anta at også endringer i regelverket vil kunne bedre samspillet i trafikken mellom disse trafikantgruppene», heter det blant annet i rapportens konklusjon.

Kampanjen bør være en glimrende anledning til å opplyse og bevisstgjøre både kjørende og syklende om retter og plikter. Men det kan også være en god anledning til å starte arbeidet med å gjøre vikepliktsreglene mer naturlige, logiske og intuitive enn mange opplever dem i dag.

Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



FØR OG NÅ:



SAGT I SOSIALE MEDIER:

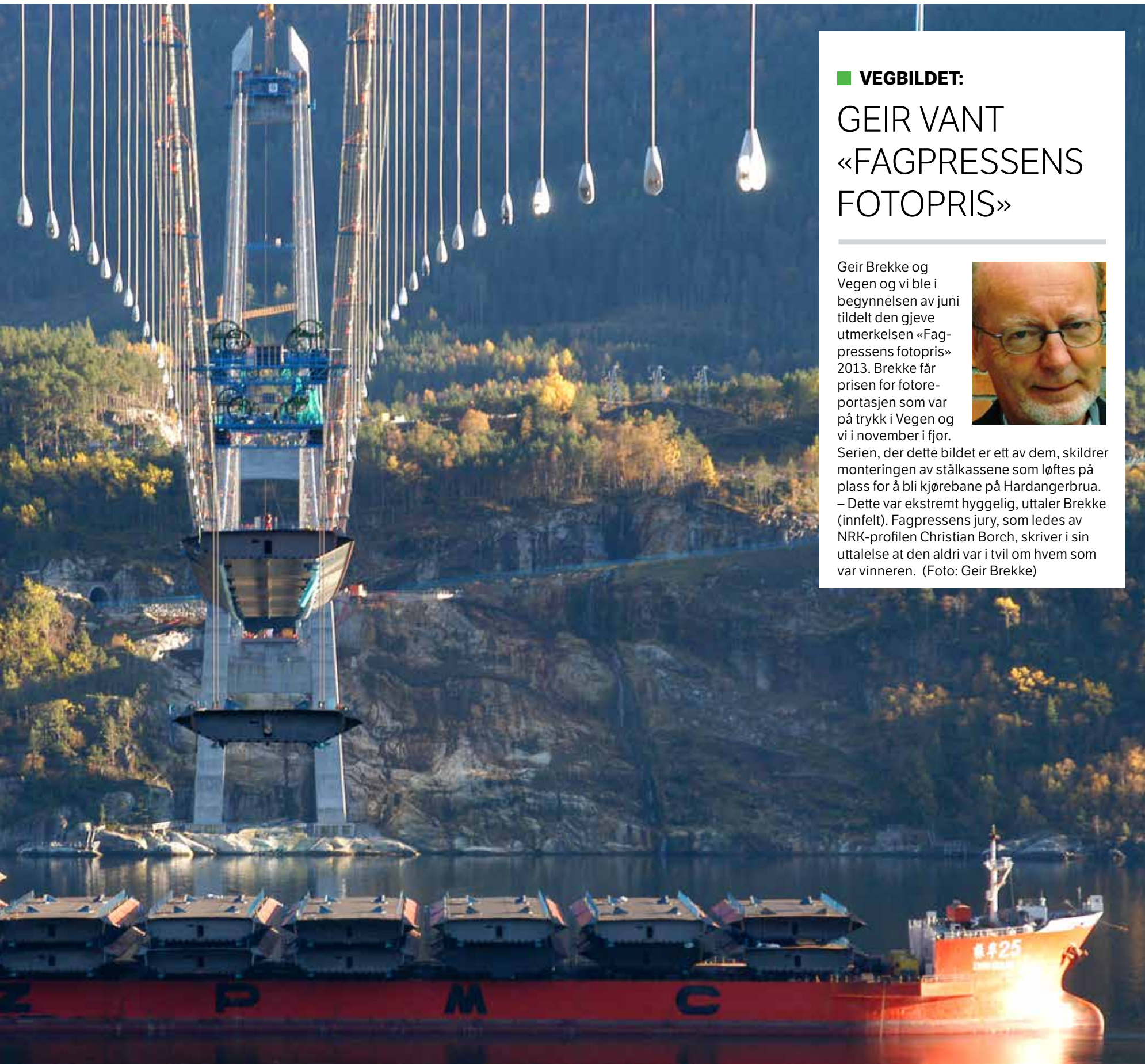
Emma Rustad Lyvik @emmarustadlyvik 14. jun
Selv om jeg ikke fikk lærlingplassen og livet er litt dritt, så vant i alle fall russebilen min de 10 000 kronene fra Statens vegvesen.

Marit Grimsrud @maritgrimsrud 14. jun
Fantastisk markedsføring av Statens vegvesen (@Presse-rom). Bilbelte på kino. #pr <http://www.youtube.com/watch?v=B3usaJEzYIs>

Lars Erik Bartnes @LeBartnes 2 t
40 prosent flere ansatte i vegvesenet, men ingen snakker om at omsetningen har økt fra 20 til over 50 mrd i dag. @#NTP @MaritArnstad

Anders Olsson @carlaolsson 29. mai
Vegvesenet kåret til Norges mest åpne etat. Heder også til Helse- og sosialdepartementet og Norsk kulturråd - Difi <http://www.difi.no/artikkel/2013/05/vegvesenet-kaaret-til-norges-mest-aapne-etat#>. [UaX5KMUkDsw.twitter ... #apps4norge](https://twitter.com/UaX5KMUkDsw)

Bjørn Chr. Finbråten @BCFinbraten 2 t
Statens Vegvesen med årets kuleste kampanjestunt «Bilbelter på kino!» YouTube



VEGBILDET:

GEIR VANT «FAGPRESSENS FOTOPRIS»

Geir Brekke og Veggen og vi ble i begynnelsen av juni tildelt den gjeve utmerkelsen «Fagpressens fotopris» 2013. Brekke får prisen for fotoreportasjen som var på trykk i Veggen og vi i november i fjor.



Serien, der dette bildet er ett av dem, skildrer monteringen av stålkassene som løftes på plass for å bli kjørebane på Hardangerbrua. – Dette var ekstremt hyggelig, uttaler Brekke (innfelt). Fagpressens jury, som ledes av NRK-profilen Christian Borch, skriver i sin uttalelse at den aldri var i tvil om hvem som var vinneren. (Foto: Geir Brekke)

Brua som består

◀ 1905

2012 ▶

Kroksund er sundet som skiller Steinsfjorden fra resten av Tyrifjorden i Holde kommune. Her går Kroksund bru, en moderne men trang betongbru som ligger på en 160 år gammel steinbru. Byggearbeidet startet allerede i 1806 men ble stanset av krig mot Sverige. En reisberetning fra 1840-årene forteller om en trebru som fløt i vannet. Men så ble det fylt ut stein og laget en flott steinbru. For noen år siden var det tale om å fjerne brua og fyllingen for å bedre vannkvaliteten i fjorden, men renseanlegg på land har gjort jobben og dermed blir brua liggende. (Foto: Håkon Aurlien)





HISTORISK SYKKELFELT

Steinkjer sentrum gjør seg attraktiv for syklister: For første gang i historien blir det nå sykkelfelt gjennom hovedgata. Sykkelkontakt i Nord-Trøndelag, June Stubmo, ser frem til at hovedgata i Steinkjer sentrum blir mer attraktiv for gående og syklende. (Foto: Nina Kjeøy)



Samspill på to og

NY SAMSPILLSKAMPANJE. Syklister og bilister må omgås med mer respekt og forståelse i trafikken.

En ny kampanje skal få syklister og bilister til å bli gode busser i trafikken: De skal dele vegen med mer respekt for og kunnskap om hverandre.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD **FOTO** KNUT OPEIDE

Statens vegvesen viser 19. juni en ny kampanjefilm på TV. I filmen sykler Tor Hushovd hovedrollen. Han ruller av sted og kommer opp i åtte farlige situasjoner som syklister ofte havner i. Men han kommer ut av det på en mirakuløs måte. Til slutt tar han av seg hetta og forvandles til en katt som har ni liv. Det var altså årsaken til at han overlevde situasjoner som ellers kunne gått galt. - De viktigste temaene i kampanjen er synlighet, blindsoner, blikkontakt og treningssykling. Det er lagd kortfilmer om disse budskapene som vil bli vist i samme reklamebolk på TV som hovedfilmen, forteller Signe Gunn Myre

(bildet) i Statens vegvesen som leder kampanjenarbeidet.

I tillegg til TV-filmene er det lagd webfilmer for hver av de åtte budskapene som kampanjen tar for seg. Disse ligger på vegvesen.no/delveien.

På denne siden har Statens vegvesen også lagd et spill som heter samspill. Der kan du velge en venn fra Face som er syklist eller bilist og ha en googlekamp på stedet der du er. I spillet scorer en poeng alt etter hvordan en takler situasjoner i trafikken.

FLERE SYKLISTER UTEN FLERE ULYKKER. Målet med kampanjen er at sykkelulykkene ikke skal øke når antall syklister

skyter i været. Trafikkøkningen som kommer i de største byene skal i følge Nasjonal transportplan skje til fots, på sykkel og med kollektivtrafikk, og sykkeltrafikken skal dobles innen 2023.

FØRE VAR. - Vi vil være føre var og bidra til at det ikke blir flere ulykker på sykler. For det er jo positivt at flere sykler, både for helse, miljø og kø. Men det er jo en fare for at det blir flere ulykker. Mange spør hvorfor vi ikke bygger flere sykkelanlegg. Vi kan ikke bygge oss vekk fra alle ulykker, men vi kan bygge kunnskap og positive holdninger, påpeker Myre. Hun legger til at det er viktig at ingen pekes ut som syndebukker – syklister og bilister skal være



FAKTA

4

Bud er gitt på oppgradering av holdeplasser langs fv. 309 på Nøtterøy i Vestfold. Budene varierer fra 5,3 til 17,7 millioner kroner.



MIDTREKKVERK PÅ E16

To kilometer midtrekkverk skal settes opp på en om lag to kilometer lang strekning av E16 i Hole (bildet) kommune i Buskerud. Det skjer på strekningen Vik-Steinsåsen. Tre bud er gitt på jobben som trolig starter i august og sluttføres i desember i år. Budene er fra 9,6 til 13,2 millioner kroner. (Foto: Kjell Wold)



fire hjul

– Vi kan ikke bygge oss vekk fra alle ulykker, men vi kan bygge kunnskap og positive holdninger

Signe Gunn Myre

GRUNDIG FORARBEID. Mye materiale danner basis for kampanjen. Det er gjort dypdykk i statistikk og analyser og TØI har lagd to rapporter. 132 syklister har skrevet sykkeldagbok. Alle dødsulykker på sykkel er dybdeanalysert, rapporter om de farligste situasjonene på sykkel er gått gjennom, det er sett på utenlandske kampanjer. 5000 bilister og syklister er også intervjuet for å se hva slags kunnskap som ville gjort samspillet bedre. – Ut fra dette plukket vi ut de åtte viktigste situasjonene, forklarer Myre.

I år blir også syklister og bilister spurt om kunnskaper og holdninger til de åtte temaene, en undersøkelse som skal gjentas jevnlig så lenge kampanjen pågår.

HUSHOVD TRÅKKER TIL. På spørsmål om hvordan det har vært å samarbeide med Hushovd svarer prosjektlederen: Det har vært veldig lett. Jeg tror han syntes det var gøy å bli spurt og svarte ja med en gang. Jeg tror dette er noe han brenner for og hadde lyst til å bli med på. Han strakk seg langt på opptakene som varte tre intense dager langt utover kveldene. Han takket for samarbeidet og sa han syntes det var gøy å samarbeide med så proffe folk rundt, så det var hyggelig, sier Myre. ■

UTBYGGING:



HER KOMMER SNARVEGEN OSLO-BERGEN

Hørt om Ørgenvika? Ikke det? Om ett år vil du ganske sikkert vite hvor stedet ligger når den nye snarvegen Oslo-Bergen åpner.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Det lille stedet (bildet over) ved den vakre innsjøen Krøderen ved inngangsporten til Hallingdal vil fra juni 2014 bli et nytt landemerke på sentrale Østlandet. Stedet danner start og endepunkt for den nye snarvegen på rv.7 mellom Ringerike og Krødsherad. Den gjør vegen mellom Bergen og Oslo 20 kilometer kortere.

– Prosjektet rv. 7 Sokna-Ørgenvika er godt i rute til åpning en gang i juni neste år, forsikrer prosjektleder Erik Furu- seth (bildet under) og byggeleder Helge Thorsby i Statens vegvesen. To ting gjør den 17 kilometer lange, nye vegen litt spesiell. Den ligger i helt jomfruelig

terreng og følger tett på Bergensbanen langs store deler av strekningen.

Ørgenvika var før oppstart av milliardprosjektet en smal stripe veg langs fjorden med noen få hus inntil og en skogkledd åsrygg innenfor. Nå er landskapet i fullstendig endret, og Ørgenvika vil bli satt på kartet for alvor. Gjennom vakre skoger og langs idylliske vann mellom Sokna og Brekkebygda på Ringerike ender den nye vegen i en 3,7 kilometer lang tunnel med utløp tett ved Krøderen. Kommer du med bil fra Oslo, vil du fra åpningen av Ørgenviktunnelen se rett ut på en vakker innsjø omkranset av Norefjell.





TS-TILTAK I SVELVIK

Svelvik sentrum skal oppgraderes med ulike trafikksikkerhetstiltak. Busslommer og flere fotgjengeroverganger utbedres og sikres med bedre lys, mens p- og trafikkforhold også utbedres ved ferjeleiet. Jobben til rundt 4-5 millioner kroner skal slutføres innen 1. november. (Foto: Kjell Wold)



Lager spa for humler

MÅ TA VARE PÅ LIVSVIKTIGE HUMLER: Biolog Astrid Skrindo fra Vegvesenet og humleekspert Atle Mjelde sjekker spirene som kommer under utlagt høy fra slåtteeng. Håpet er at humlene skal summe her om tre-fire år.

TRAFIKKSIKKERHET:

Baywatch for fotgjengere

På 90-tallet gjorde David Hasselhoff stor suksess med Baywatch. Nå håper Vegvesenet på like stor suksess med kampanjen «Urban Lifeguard».

– Dette blir annerledes, gøy, spennende og vil vekke positiv oppsikt. Kampanjen ser på trafikksikkerhet på en helt annen måte enn tidligere, sier en entusiastisk prosjektleder, Janne Schumann (bildet) ved vegavdeling Akershus. Hun har i et års tid jobbet sammen med PR-byrået Trigger og samarbeidspartnerne Oslo kommune Bymiljøetaten og Akershus fylkeskommune for å sy sammen kampanjen «Urban Lifeguard». På badestranda har man livreddere og badevakter for sikkerhetens skyld. Men som fotgjenger i trafikken hver dag, utsetter man seg for mer risiko enn de få

dagene man er på stranda. Hvorfor ikke ha vakter her også?

– Det handler om å sette dagsorden, og få folk til å tenke. Mange av oss tenker kanskje ikke så mye på at man kan utsette seg for risiko ved å krysse gata, sier Schumann.

– Det blir ikke riktig å si at det er direkte farlig å være fotgjenger i Oslo og Lillestrøm, men vi vil at folk skal ta frem barnelærdommen om å se seg om når man krysser vegen. Hands-free, surfing, musikk på øret og den urokelige troen på at et gangfelt er en usynlig mur som beskytter

mot alt - den er farlig. Det er viktig å presisere at ansvaret i all hovedsak ligger på bilistene, men det lønner seg å være oppmerksom.

– Det hjelper ikke å ha retten på sin side om man blir påkjørt, sier prosjektlederen.

Bud er gitt på første oppdrag i Askøypakken utenfor Bergen. Det gjelder parsell av fv. 563. Budene varierer fra 23,3 til 32,7 millioner kroner.



UTBEDRER GAMLE E18-TUNNELER

De tre Vallersverd tunnelene (bildet) på gamle E18, nå fv. 420, i Lillesand i Aust-Agder skal utbedres for anslagsvis 20 millioner kroner. Forskjæringer og tunnelportaler skal sikres, tunnelene skal vann og frostsikres. Jobben skal være ferdig rundt 1. november. (Foto: Kjell Wold)

Atle Mjelde har fått Statens vegvesen til å sverme for humler. De anlegger nå en vegkant der humler skal surre blant blomster så bestanden øker.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Humla har samme funksjon som bia. Og for å ta med blomsten og bia først. Humlene surret fra blomst til blomst og frakter pollen så det blir frø. Hvis dette ikke skjer, så blir det ikke frø, og heller ikke frukt og bær.

HUMLER VIKTIGERE ENN BIER. I mediene har det vært en del snakk om at bier er utrydningstruet rundt om i verden. Omlegging av landbruk, sprøyting og inngrep i naturen gjør at biene forsvinner. I Norge er humler nesten viktigere enn bier på grunn av klimaet. Humlene må derfor passes godt på. Men også flere humlearter er truet. Den viktigste årsaken er at blomsterenger, som humler er avhengige av for å overleve, forsvinner.

HUMLE-ENTUSIAST. Atle Mjelde er humle-entusiast som også har skrevet hovedfagsoppgave om humler. Han er med i foreninga «La humla suse» og er bekymret for at humlearter er i ferd med å forsvinne.

- Humlebestanden stuper over hele verden, men i Norge er det såpass mye urørt natur at det ikke er så ille ennå. Men en skal ikke lenger enn til Sør-Sverige og Danmark før det er dramatisk, opplyser Mjelde.

IDÉ KOM SUSENDE. I fjor holdt han et foredrag for 30 bønder som produserte rødkløver, men som ikke fikk frø fordi de ikke hadde de riktige humlene i åkeren.

- Etterpå fikk jeg en idé om å lage et prøvefelt med blomstereng for humler i vegkanten her langs fv 34 ved Randsfjorden. Jeg sendte en mail til Statens vegvesen. Det kom raskt svar, og det gikk ikke lenge før vi var i gang med planene, forteller Mjelde.

PRØVEFELT. For Vegvesenets Astrid Skringo, som er biolog, lot ikke humla suse ette at Mjelde tok kontakt. Siden en ikke får kjøpt frøblandinger med sted/egne planter og de vanligste engebloms-

tene, la de i fjor friskt høy fra slåtteeenger i nærheten utover et område på 100 kvadratmeter.

- Dette gjorde vi for å få frø fra høyet til å spire her. Nå spirer et tyvetalls planter, alt fra fioler og prestekrager til kløverblomster. Det vil nok ta 3-4 år før vi har ei skikkelig eng her, men da håper vi humlene kan kose seg, sier Skringo, og legger til at Vegvesenet også har et par andre slike felt med mål om å la humla suse.

SJEKKER HVER DAG. -Jeg er på feltet hver dag og kikker, sommer humleeksporten ivrig.

- Det virker som høyet har ligget fint. Det spirer bra, og vi håper det vil klare å utvikle seg frø, men det avhenger av fuktighet, og at jorda under er god nok.

HUMLEIMPORT ØDELEGGER. Mjelde forteller at gartnerier importerer humler for å få bestøvet tomater, jordbær og paprika også videre. Problemet er bare at disse humlene drar med seg sykdommer og bidrar til en genetisk forurensning. Han forteller også at humlebestanden i USA er ødelagt. Der begynte de med humleimport i 1990, og nå er bare fire prosent av den opprinnelige bestanden igjen. frø, men det avhenger av fuktighet, og at jorda under er god nok. ■

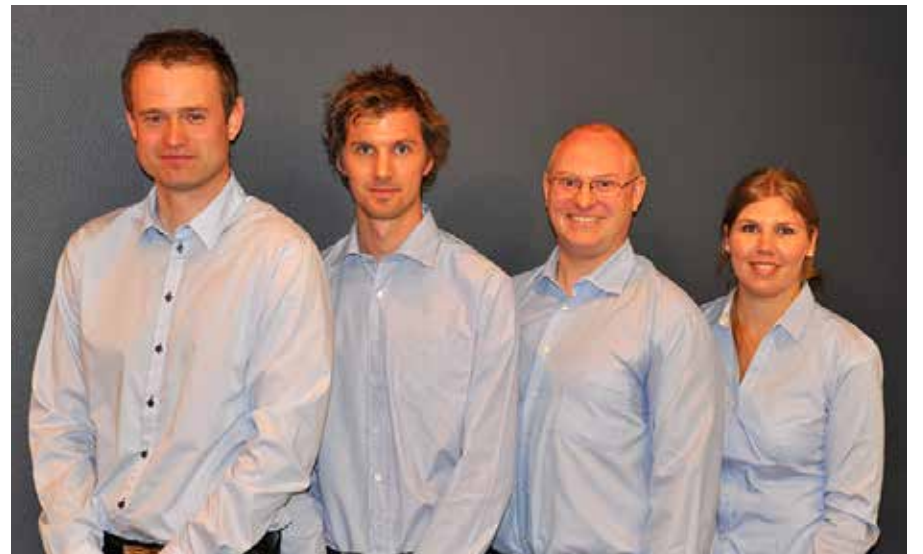
” Det vil nok ta 3-4 år før vi har ei skikkelig eng her, men da håper vi humlene kan kose seg.

Astrid Skringo, Statens vegvesen

TEKST OG FOTO HÅVARD WIKHEIM



STUDENTOPPGAVE:



SKREV OM OSLOFJORDTUNNELEN: Studenter fra maskinlinja ved Høgskolen i Oslo og Akershus: Kjetil Smeberg, Andreas Ramdahl, Erik Sparby og Julie Renate Tollefsen – gruppas prosjektleder.

IDEER OM VANN SOM KAN SLUKKE BRANN

Hvis en i et eventuelt nytt løp i Oslofjordtunnelen samler vann fra fjellet i basseng og bruker dette både som vaskevann og slukke vann, så kan en spare både tid, penger og liv.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Det foreslår fire studenter fra Høgskolen i Oslo og Akershus som har skrevet en bachelor-oppgave i forbindelse med eventuelt nytt løp i Oslofjordtunnelen. Statens vegvesen utreder nå både et brualternativ og et nytt tunnelløp for Oslofjordforbindelsen, og planene skal være ferdige neste sommer.

DET ENKLESTE ER DET BESTE. -Vi har jobbet etter prinsippet om at det enkleste ofte er det beste. Vår ide går ut på å bruke vann som allerede er i tunnelen til vaskevann og slukke vann. I dag hentes både vaskevann og slukke vann utenfor tunnelen, noe som koster både tid og penger. Ved en brann må for eksempel brannbiler gå i skytteltrafikk de fem kilometrene mellom tunnelen og brannstasjonen, sier Erik Sparby.

KOBLER SEG TIL VANN I TUNNELEN.

Ideen er altså å ha et basseng 250 meter inn fra hver inngangsportaler som samler vann fra fjellet (grunnvann). Derfra går det et rør med uttak hver 250 meter (ved hver nødutgang) som brannbiler og rengjøringsbiler kan koble seg til og dermed alltid ha tilgjengelig vann med riktig trykk. Det skal til en hver tid være nok vann til en titimers slukningsinnsats og vask av hele tunnelen, noe det i følge studentene vil bli med deres løsning.

BEREGNINGER For å kunne bruke vann i tunnelen er det krav til både til trykk, saltinnhold, volum og strøm. Studentene har gjort mange beregninger for vannmengder - som hvor lang tid det tar å fylle basseng, de har sett på trykkberegninger, sluk-

kevannsbehov ved brann, vannmengde for vask og tid for fylling. Vannanalyser og vannprøver fra tilsvarende basseng i dagens tunnel er godt innenfor grensen. Rensemeter for det forurensede vannet er også vurdert.

FØR OG ETTER. I dag tar en tunnelvask rundt 22 timer. Med studentenes metode skal det ta 13 timer. Vannmengden som brannmenn har til disposisjon er 1000 liter pr minutt, med ny metode ville det blitt 3000 liter pr minutt - som er mer enn Vann- og avløpsetaten kan levere.

- Det betyr raskere slukketid og mindre skader og fare for tap av liv. En slipper å kjøre de femten minuttene for å hente vann, en slipper å betale for vann, det blir lettere å rehabilitere etter en eventuell brann, og det er færre komponenter som kan ryke, forklarer Sparby.

GAVEPAKKE. - Dette er bare til å få gåsehud av, så genialt er det. Dette er rett og slett ei gavepakke fra Høgskolen i Oslo og Akershus. Spørsmålet er bare om dere vil åpne den, sa studentene ivrig, da de presenterte oppgaven. De syntes det har vært veldig artig å jobbe med oppgaven - som fikk toppkarakter.

IVRIGE. - Dette er en spennende oppgave fra ivrige studenter. Vi tar med deres ideer videre, så får vi se hva slags løsninger vi går for. Det sier Anne-Grethe Nordahl i Statens vegvesen som er prosjektleder for RV 23 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2. ■



NY E6 I ALTA

Regjeringen ga nylig klarsignal til oppstart av 13 km ny E6 mellom Halselv og Møllnes i Alta (bildet) kommune i Finnmark. Utbyggingen omfatter to tunneler og en innkorting av dagens E6 med om lag to kilometer. Anleggsstart blir trolig rundt årsskiftet 2013/14. (Foto: Håkon Aurlien)

Trafikkoperatører på skolebenken

Landets 120 trafikkoperatører fra nord til sør skal bygge opp en felles grunnmur av kunnskap. Etter rundt 20 dagsverk med trafikkoperatørstudiet vil de bli autoriserte operatører.

TEKST OGFOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Vi er innom 29 tema på studiet. På timeplanen står blant annet geografi, klima og meteorologi, media og kommunikasjon, sikkerhet og beredskap, trafikkteknikk, risikovurdering og samfunnssikkerhet.

Geir Kåre Bjørk

Vi tar en test etter hvert tema. På slutten av studiet blir det en test fra samtlige tema. Det blir også ei praktisk prøve der vi vil bli observert i jobbsituasjon for å se hvordan vi takler alt fra stress til samarbeid og service. Når vi er ferdige får vi en autorisasjon for to år.

Nils Jakob Aae

Det forventes stor trafikkøkning i storbyene, og vegtrafikkcentralene vil få en enda viktigere rolle for å få til en smidig trafikkavvikling. I tillegg blir det stadig flere tunneler og mer avansert overvåkningsutstyr langs vegnettet som skal betjenes. Trafikkoperatørstudiet skal bidra til ensartet og enda bedre informasjon om og styring av trafikken.

Christian Røkke



FAKTA

3

Firmaer konkurrerer om å bygge 2,6 kilometer gang/sykkelveg langs E39 i Nordfjordeide. Budene er fra 46,5 til 59,4 millioner kroner.



GEITERYGGTUNNELEN OPPGRADERES

Nesten 3,3 kilometer lange Geiterygg tunnelen på fv. 50 Hol-Aurland blir oppgradert videre i år og neste år. Tunnelportalene ble utbedret i fjor. Denne høsten skal det bygges tekniske rom. Fjellarbeid medfører om lag to måneders stenging. Resten av arbeidet skal gjøres våren 2014. (Foto: Kjell Wold)

Vegtrafikksentralene er navet i beredskapssystemet vårt, og det er viktig at trafikkoperatørene får god og lik skoleing. Hvis du ringer 175 og spør om noe skal du få samme behandling og informasjon om du snakker med en fra nord eller i sør, sier Christian Røkke.

Han har ledet arbeidet med å utvikle trafikkoperatørstudiet, som er ei blanding av e-læring, sentrale og lokale kurs. Studiet består av 29 fagtema, og deltakerne er godt i gang med pensum.

– Å jobbe som trafikkoperatør er såpass spesielt og sammensatt at en ikke kan rekruttere folk med passende utdanning og erfaring. Derfor har vi skreddersydd dette studiet, sier Røkke.

I EU kan det komme krav om å sertifisere trafikkoperatører. Nå er Vegvesenet i forkant hvis dette kommer.

«The accident caused extensive damage, not damages». Det gjelder å holde engelsktunga rett i munnen så det ikke blir misforståelser. Vi har både klar- og engelsk fagspråk på timeplanen – vi får jo en del telefoner fra utenlandske sjåførere også.

Kai Sundsby

Damages = skadeerstatning

–Jeg synes det er kjempefint at vi får muligheten til å gå operatørstudiet. Vi får spørsmål om alt mulig alt etter årstid, så det er fint å få en oppfriskning av ulike emner som er relatert til vegnett, klima, miljø og så videre.

Annie Merete Serup



FERJEFRI E39:



FERJEFRI E39: DDet er fortsatt 11 ferjestrekninger i igjen på E39 på Vestlandet.

–Mogleg på 20 år om ein satsar!

–Fullføring av ferjefri E39 på 20 år er ambisiøst, men samtidig fullt mogleg. Nøkkelen til å klare det ligg i å få fram plangrunnlag og planar raskt nok og etablere ein effektiv prosjektorganisasjon.

TEKST KJELL WOLD **FOTO** HÅKON AURLIEN

Det seier prosjektleiar for ferjefri E39 i Statens vegvesen Olav Ellevset. Han er positivt overraska over kor raskt E39-prosjektet blei politisk omtala i vår, allereie før forslaget til NTP 2014-2023 blei presentert. NTP-framlegget i april understreka regjeringas vilje og ønske om å gå vidare med det ambisiøse prosjektet for ferjefri hovudveg langs Vestlandet frå Trondheim i nord til Stavanger og Kristiansand i sør.

NY ORGANISASJON RASKT. – Det tyder både på stor politisk og samfunnsmessig vilje til å føre prosjektet vidare frå planfase til gjennomføringsfase. Det krev at vi får på plass ein prosjektorganisasjon for Ferjefri E39 så raskt som mogleg, og at kunnskapen og erfaringane frå to-tre års utrednings- og planarbeid vert brakt vidare inn i ein ny organisasjon så raskt og smidig som mogleg, seier Ellevset. Alle planar og utgreiingar som er gjort til nå om Ferjefri E39 tyder på at prosjektet vil ha stor økonomisk og samfunnsmessig verknad både lokalt, regionalt og nasjonalt.

OVER I NY FASE. – Vi kan trygt si at prosjektet ikkje berre vil bety store økonomiske utlegg i byggefase. Ved sidan av dramatisk å redusere transportkostnadane for landsdelen, vil det og på sikt generere inntekter av stor nasjonaløkonomisk og samfunnsmessig verknad. Vår viktigaste oppgåve nå i vekene og månadene framover er å få fram ein plan for gjennomføring som nettopp speglar uttalt politisk vilje til satsing for

å vidareføre prosjektet og bringe det over i ei ny fase. Nå må vi diskutere internt i Statens vegvesen og med departementet korleis vi best og raskast mogleg kan gå vidare slik at dei politiske elementa som ligg i dette blir tatt godt vare på, seier Olav Ellevset.

STORE VERKNADER. Før Ferjefri E39 leverer sin sluttrapport tidlig i løpet av året, er samfunnsverknadene av prosjektet noko av det som det jobbast mest med akkurat no. Utlyste oppdrag som startar opp går på verknader på norsk eksport, regional og nasjonal økonomi, og korleis etterspørselen etter til dømes flyreiser påverkast. På mesteparten av strekninga er det arbeid med korleis produktiviteten i næringslivet påverkast når felles- og arbeidsmarknader blir større, samt kva dette på lengre sikt og kan bety for omfanget av uføretrygd. Det er tidlegare avdekka at omfanget av uføretrygd er direkte avhengig av jobbtilbod i området.

NY TEKNOLOGI. – Arbeidet med livs-syklusanalyser og utslppsreknskap for heile strekninga har starta opp. Tidlegare har utslppsregnskap inngått i dei strekningane som har blitt konseptvalutgreia (KVU), men nå ser ein og på heile korridoren samla, seier Ellevset.

– Vi har allereie kommen langt på utvikling av ny teknologi for kryssing av breie og djupe vestlandsfjoradar. Prosjektorganisering og effektiv framdrift blir blant dei største utfordringane dei nærmaste månadene og åra, seier han. ■



BEDRE Å GÅ PÅ TROMSØBRUA

De 32 år gamle gangbanene på Tromsøbrua har gjort jobben. Nå skal de byttes ut. Brua åpnet i 1960, gangbanene ble påmontert i 1981. Det blir skiftet ut en gangbane om gangen. Fristen for å gi bud på jobben er 1. juli i år. (Foto: Giselle Jensen)

MC-test langs Kyst

I tre dager kjørte de motorsykkel langs Kystriksvegen.

TEKST NINA KJEØY FOTO NINA KJEØY OG TERJE OLAV HAFELL

Målet for sensorer og trafikklærere fra Nord-Trøndelag var å teste ut målene i en ny læreplan for MC. 14 trafikklærere fra flere trafikkskoler i Nord-Trøndelag, og tre inspektører fra Statens vegvesen i samme fylke, kjørte nylig vegen som er kåret til verdens åttende vakreste reise: Kystriksvegen som går mellom Steinkjer og Bodø.

NY LÆREPLAN. Bakgrunnen for turen var at det i år kom en ny læreplan for deg som skal utvide førerkortet fra mellomtung sykkel, A2, til tung motorsykkel, A. Endringen betyr at du må gjennom et helt nytt kurs på sju timer – et kurs som blir mulig å ta i 2014, ett år etter oppkjøring til mellomtung sykkel.

Hovedmålet med turen var å se på målene som er satt for utvidelseskurset, og gi tilbakemeldinger til Vegdirektoratet om erfaringene.

– Vi tyvstartet litt med denne turen. Det er viktig at trafikklærere og vi som skal vurdere opplæringa har felles forståelse av målene i læreplanen, sier inspektør ved trafikant- og kjøretøyavdelingen i Nord-Trøndelag, Terje Olav Hafell.



Terje Olav Hafell

LÆRERIK TUR. I puljer på tre og fire sam-

men kjørte de i strålende solskinn nordover til Mo i Rana. På det nye sjutimerskurset skal en lærer vurdere tre elevers kjøreferdigheter samtidig. Da er det blant annet viktig å vite hvor i gruppen det er mest hensiktsmessig å plassere seg.

Etter noen timer på sykkelen, var det øving på bane den andre dagen. Der terpet de på detaljer som krypkjøring, bremsing, unnastyring, sittestilling og blikkbruk. Den tredje dagen vendte de nesen sørover igjen.

– Vi fikk testa ut hvor ledsager bør ligge i løypa for å vurdere tekniske ferdigheter, og for å finne ut om målene er nådd. Vi fokuserte også på presis kjøreteknikk og fikk prøvd ut kommunikasjonsutstyret, oppsummerer Hafell, og legger til at alle i gruppene kunne snakke med hverandre underveis.

VIKTIG Å VÆRE TRYGG. Det å kjøre motorsykkel er en teknisk krevende prosess. Derfor er det viktig å kvalitetssikre opplæringa.

Leder for trafikantavdelinga i Nord-Trøndelag, Jens Børøsund, mener samkjøringsturer har et klart helse-, miljø- og sikkerhetsaspekt. God dialog og praktisk kjøring sikrer at alle parter er enige om hvor lista ligger, og at de forstår læreplanen på samme måte.

– Det er viktig at både lærere og sensorer er trygge på det de holder på med – og det blir enda viktigere nå på det nye kurset hvor en skal kjøre etter tre kandidater, sier leder for trafikantavdelingen i Nord-Trøndelag, Jens Børøsund. ■



PLASSERING: De kjørte i grupper på tre og fire personer. Noe av treningen gikk på hvor veileder bør plassere seg når man har med seg tre elever på tur, slik det vil være på utvidelseskurset.

■ UTBYGGING:

TEKST OG FOTO KARI HERMANRUD

Fire vil bygge ny riksveg 4 i Gran

Da budfristen på bygging av ny riksveg 4 mellom kommunegrensa Gran/ Lunner og Jaren i Oppland gikk ut, var det fire entreprenører som hadde levert inn tilbudspapirer.

Skanska Norge AS, AF Gruppen, NCC og Hæhre lå ganske nær hverandre i pris på denne store kontrakten.

– Vi er godt fornøyd med å ha fått inn fire tilbud på oppdraget. Det var flere enn fire firmaer som hentet ut tilbudspapirer, men fire tilbydere er vi fornøyd med, sier byggeleder Sturla Elvsveen (bildet). Prisene som ble levert på regionvegkontoret på Lillehammer varierte mellom 1,1 milliarder kroner som laveste tilbud fra NCC og 1,25 milliarder som høyeste tilbud fra AF Gruppen. Nå

skal Statens vegvesen kontrollregne på prisene og sjekke annen dokumentasjon før etaten kan inngå kontrakt med den entreprenøren som blir valgt. Planlagt byggestart er høsten 2013. Riksveg 4 skal bygges ut med fire kjørefelt og midtdeler på en strekning på 9,1 km mellom kommunegrensa i sør og Jaren i nord. I Gran sentrum skal trafikken gå i en 1,7 km lang tunnel. I tillegg blir det bygget ca. 10 km lokalveger og ca. 1,4 km ny gang- og sykkelveg. Prosjektet er planlagt å stå ferdig i 2016.



FAKTA

650 kilometer er samlet lengde på det offentlige norske vegnettet i 2013. Det fordeler seg på 10400 kilometer riksveger, 44300 kilometer fylkesveger og 38950 kilometer kommunale veger



NY E6 I OPPDAL

Nå er traseen for ny E6 rett utenom Oppdal sentrum (bildet) i Sør-Trøndelag endelig fastlagt. Prosjektet deles i tre jobber. Traseen er totalt tre kilometer og får tre rundkjøringer og flere bruer og kulverter. Hele veganlegget er beregnet å koste om lag 300 millioner kroner og skal stå ferdig høsten 2015. (Foto: Knut Opeide)

riksvegen



OSLOFJORDTUNNELEN TRINN 2:



Prøveboringer i ferien

Planleggingen av tunnellop nummer 2 under Oslofjorden er allerede godt i gang. Eksisterende tunnel er nylig scannet og før ferien starter boringer for prøvetaking av fjellet der ny tunnel kommer vel 20-30 meter sør for dagens løp.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Scanningen av eksisterende tunnel vi gjorde på nattetid i månedsskiftet mai/juni, var for å ta eksakte målinger av dagens trase. Målingene vil blant annet gi oss eksakte posisjoner for dagens tilfluktsrom, som planlegges brukt som rømningsveger over i det nye løpet. Vi regner med at tunnellop nummer to vil bli liggende helt parallelt med dagens tunnel og dermed få omtrent samme lengde, vel 7,4 kilometer, sier prosjektleder Anne-Grethe Nordahl i Statens vegvesen.

TVERRSLAG HVER 250 METER. Prøveboringene i sommer vil anslagsvis ta om lag en måned. Trafikken i tunnelen blir i liten grad påvirket av prøveboringer denne sommeren. Kun ved tilrigging av utstyr vil tunnelen kunne bli stengt i kortere perioder, men det vil fortrinnsvis skje nattetid. Det planlegges tverrslag som skal benyttes som rømningsstunneler mellom de to løpene hver 250 meter under hele fjorden. Tunnellop nummer to vil som dagens tunnel bli bygd med samme stigningsforhold (+7 prosent) som eksisterende tunnel.

FIRE FELTS VEG. I tillegg til nytt tunnellop skal rv. 23 Oslofjordforbindelsen også utvides til fire felt i dagsonen på østsiden av fjorden i Akershus, mellom bomstasjonen ved Måna utenfor Drøbak helt fram til E6 ved Vassum. En strekning på om lag seks kilometer. Det betyr at også de to tunnelene Frogntunnelen og Vassumtunnelen får nye løp.

OPPSTART I 2016. – Dersom fremdriftsplanen vi har med reguleringsplaner, KS2-behandling og endelig bompengeproposisjon til Stortinget går som forventet, kan vi trolig starte byggetrinn 2 sent på året i 2016, sier Nordahl. Men hun understreker at forutsetningen for oppstart av byggeprosjektet sent i 2016 og en åpning i 2019 er at alle planprosesser går på skinner.

For mer informasjon om prosjektet riksveg 23 Oslofjordforbindelsen Byggetrinn2, se linken <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/oslofjordforbindelsen> ■

STAMVEG:

Vil ha avklart fjordkryssinger

Styrelederne for tre planlagte fjordkryssinger av E39 i Møre og Romsdal går sammen og ber samferdselsministeren om avklaring om den framtidige stamvegen. I brev 10. juni fra Kristin Sørheim (Halsafjordsambandet), Einar Øien (Møreaksen) og Gunvor Ulstein (Hafast), ber de om ikke å vente på en avklaring om fjordkryssing i Nordfjord, melder Sunnmørsposten. De påpeker at det både i Stortingets spørretime og i media er kommet fram at det ikke vil bli noen avklaring om noen av de fire

fjordkryssingene på strekningen Skei i Jølster til Bergsøya på Nordmøre, før regjeringen er enige internt om Nordfjord.

– Vi mener dette er uheldig og stiller oss uforstående til hvorfor regjeringen ikke kan ferdigbehandle de KVVU-ene hvor avklaringsgrunnlaget er entydig. Vi kan ikke se noe grunnlag i KVVU eller KS1 som indikerer at en avklaring for de tre fjordkryssingene i Møre og Romsdal er avhengig av trasevalg for kryssing av Nordfjord, heter det i brevet.

”Dersom fremdriften vi har med ulike planer og utredninger før bompengeproposisjon til Stortinget, kan vi trolig starte byggetrinn 2 sent i 2016. Anne

Grethe Nordahl, prosjektleder



NY VANNLEDNING VED FARRIS

Tre bud er gitt på omlegging av vannledning ved Farrisvannet i Larvik i forbindelse med bygging av ny E18 Bommestad-Sky. Budene er fra 10,1 til 10,5 millioner kroner. Strekingen forbi Farrisvannet (bildet) er aller siste etappe av ny fire felts E18 gjennom Vestfold. (Foto: Kjell Wold)

KRONIKK:

Mange tar for gitt at støv fra veitrafikk er støv produsert av kjøretøy. Slik er det ikke. Salting og strøing utgjør en betydelig andel av svevestøvet.

Christer Tonheim, samfunnsøkonom i NAF

Ny lov om miljøfartsgrenser, men er Vegvesenet forberedt?

Samferdselsdepartementets lovforslag om miljøfartsgrenser åpner for mer målrettet utforming av miljøfartsgrenser. Det foreslås blant annet at miljøfartsgrensene også skal kunne utformes for kortere perioder rettet mot de mest forurensende kjøretøygruppene, som tunge kjøretøy. Det vil si en målrettet miljøfartsgrense. Dette er gledelig og i tråd med konklusjonene i NAFs analyse av miljøfartsgrensene i Oslo.

Slik som loven er utformet må beslutningstakerne både ta stilling til om man skal innføre miljøfartsgrense, og hvordan en eventuell miljøfartsgrense skal innrettes. For at beslutningstakerne skal få best mulig grunnlag for beslutningen, er det derfor nødvendig at Statens vegvesen (SVV) gjennomfører nytteanalyser av ulike utforminger av miljøfartsgrenser.

Denne type analyser stiller imidlertid større krav til å identifisere detaljerte miljøeffekter enn tidligere. Kan Vegvesenets samfunnsnytteberegningmodell, EFFEKT, takle denne typen nytteberegninger på en tilfredsstillende måte?

NAFS INNSPILL TATT TIL FØLGE. Det gleder oss at Samferdselsdepartementet oppfatter NAFs analyse som et viktig innspill til en innføring av miljøfartsgrense i Oslo.

Vår analyse begrunner blant annet at en målrettet miljøfartsgrense vil kunne ha tilsvarende virkninger på helse som en fast redusert hastighet for alle kjøretøy i vintersesongen. Målrettet fartsgrense vil dessuten kun gi en brøkdel av kostnadene for trafikanter og næringsliv.

Uansett utforming av miljøfartsgrenser må man selvfølgelig vaske og feie tettere opp mot forventede innersjønnsperioder.



DÅRLIG EFFEKT: Vegvesenets analyseverktøy EFFEKT er for dårlig når det skal brukes til å beregne miljøkonsekvenser, mener artikkelforfatteren. (Foto: Statens vegvesen/Knut Opeide)

EFFEKT SKJULER DE REELLE MILJØEFFEKTENE. Miljømodulen synes å basere seg på noe eldre støvproduksjonsdata. Verdiene som benyttes er fra 90-tallet da vinterdekk hovedsakelig hadde tunge, søyleformede stålpigge som stakk langt ut og ikke lot seg presse så lett inn i dekket. Det har imidlertid vært en betydelig utvikling av piggedekk siste 10-15 år. Nyere piggedekk har færre pigger. Piggene stikker ikke så langt ut og de presses lettere inn i dekket ved bar asfalt. Piggekroppen har dessuten endret form og er laget av lettmetall hvilket gjør dem betydelig lettere og mindre slagkraftige.

Samlet gjør dette at slitasjevirkningene på asfalten er betydelig mindre i dag enn for 15-20 år siden. Hvor gode piggene er, avhenger selvfølgelig av fabrikant og slitasje, men det betyr at EFFEKT overes-

timerer asfaltstøvet produsert med pigge fra personbiler.

Mange tar for gitt at støv fra veitrafikk er støv produsert av kjøretøy. Slik er det ikke. Salting og strøing utgjør en betydelig andel av svevestøvet fra veitrafikken i byene. Asfaltstøvet skapt av personbiler utgjør i dag en relativt liten andel av veistøvet og dermed også av samlet PM10 langs de aktuelle hovedårene i Oslo. En hastighetsreduksjon for personbiler vil således medføre en liten reduksjon i utslipp fra en relativt liten kildeandel.

EFFEKT SKILLER IKKE MELLOM KJØRETØY. EFFEKT baserer seg på gjennomsnittsverdier for produsert svevestøv fra større kjøretøygrupper. Oppvirvlingseffektene knyttet til redusert hastighet for mindre kjøretøygrupper synes imidlertid



Christer Tonheim, samfunnsøkonom i NAF

å være vanskelig/umulig å beregne i modellen. Dette er en nødvendighet i de fremtidige nytteberegningene på miljøfartsgrenser.

På den ene siden vil modellen overvurdere personbilens produksjon av asfaltstøv fordi den benytter gjennomsnittstall på for store kjøretøygrupper, og samtidig overvurderer piggedekkenes slitasjeeffekt. På den annen side vil skadevirkningene fra kjøretøy med høy oppvirvlingseffekt undervurderes, da oppvirvling i EFFEKT står i et fast forhold til støvproduksjon og dens andel av ÅDT. Den tar ikke hensyn til at det er de samme kjøretøygruppene som virvler opp støv fra alle kilder i veitrafikken. Man kan derfor ikke beregne de reelle miljø- og helseeffektene av hastighetsendringer knyttet til en liten gruppe, ikke-aerodynamiske kjøretøyer.

En tredje effekt av at modellen er konstruert for å måle totalutslipp, er at den ikke tar høyde for at negative helseeffekter opptrer i en større, og ikke lineær, sammenheng med høyere konsentrasjoner av svevestøv i forbindelse med gjentatte eller langvarige brudd på terskelverdiene.

BEDRE ANALYSER GIR BEDRE TILTAK

Kombinasjonen av disse svakhetene i EFFEKT er særlig uheldige da de forsterker hverandre. De reelle miljøgevinstene av målrettede miljøfartsgrenser vil dermed ikke bli synliggjort i modellen. Følgene er at Vegvesenet kan stå i fare for å få et feil tiltaksfokus.

Det er derfor nødvendig at SVV forbedrer miljømodulen i EFFEKT slik at den er i stand til å belyse de reelle miljøeffektene av målrettede miljøfartsgrenser på en bedre måte slik at kommunepolitikere får et bedre beslutningsgrunnlag til fordel for astmatikere, allergikere og samfunnet som helhet.

ANSATTE SVARER:

–Er vi godt nok forberedt til neste flom?

BJØRN R NYHUS OVERINGENIØR HØNEFOSS

–Ekstremvær er alltid utfordrende, men vi er godt forberedt til å takle det som kommer. Gode varsler om nedbør og flom fra NMI og NVE er gode hjelpemiddel til å planlegge innsats og gjøre nødvendige forberedelser. Byggherreapparatet og entreprenører er godt drillet på slike hendelser og det gjøres en stor innsats.



SIV KILSKAR SENIORINGENIØR HAMAR

–Vet ikke om vi noen gang kan være godt nok forberedt, flom er en uforutsigbar situasjon. Men vi tar med oss erfaringer fra forrige flom til neste flom og blir stadig flinkere. Jeg er stolt av alle kollegene som sto på døgnnet rundt. Er helt trygg på at vi kommer til å gjøre en god jobb også ved neste flom.



BJØRN ROMSÅS SENIORINGENIØR OTTA

–Kriserberedskapen er godt nok forberedt på en ny flom. Men det vil fortsatt bli skader og stenging av veg i forbindelse med ekstreme nedbørmengder og brå snøsmelting i vårløsningen.



FAKTA

7

Tilbud er levert på arbeidet med ombygging av 4,2 km av E8 i Skibotndalen i Troms. Budene varierer fra 109,6 til 141,6 millioner kroner.

FAKTA

17

September er fristen for å by på bygging av ny E18 bru ved Farriseidet i Larvik. Brua blir 570 meter lang og med hovedspenn på 120 meter.

VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

”Alle skal vite at dersom det er nødvendig står vi opp og slåss for våre rettigheter til å bli behandlet skikkelig og komme til orde i den offentlige debatten.

VI TÅLER MYE, MEN IKKE ALT!

Vi som arbeider i Statens vegvesen er vant med at pressen setter et skarpt søkelys på vår virksomhet – enten det er vegbygging, utekontroll, regelverk eller andre ting.

Vi er vant med å få mange klare tilbakemeldinger og av og til regelrett kjeft fra kunder og brukere. Det tåler vi! I tillegg til myndighetsoppgavene våre, er vi en statlig etat som er til for borgerne.

MEN NOEN GANGER er det behov for å sette foten ned. Et oppslag i Agderposten 14. mai 2013 er en slik anledning. Jeg reagerer sterkt når det fremsettes grove og udokumenterte anklager mot ansatte i Statens vegvesen. Det skjedde i en artikkel i Agderposten den dagen. Anklagene er grunnløse – og jeg er sterkt forundret over at beskyldningene blir offentliggjort uten at noen i Vegvesenet har blitt gitt anledning til å imøtegå dem.

ARTIKKELEN OMHANDLER en lokalt utviklet bremsestester basert på en kontrollteknikk som ikke er godkjent av Statens vegvesen. I artikkelen blir privatetterforsker Finn Abrahamsen intervjuet – og i artikkelen kommer det frem at Abrahamsen mener det kan bli aktuelt å politianmelde tjenestemenn i Vegdirektoratet. Videre antydes det at et motiv for den manglende godkjenningen kan skyldes egeninteresse blant ansatte i direktoratet. Uttalelsene bidrar til en mistenkeliggjøring av ansatte som jeg finner helt uakseptabel.

VI TOK DETTE OVERTRAMPET opp med Pressens Faglige utvalg (PFU). Vi klaget

både på bruk av overskrifter, tendensiøst innhold og ikke minst at vi ikke fikk anledning til samtidig å kommentere innholdet.

NÅR PFU FÅR EN KLAGE, sendes saken til de berørte med en anmodning om at partene vurderer om det er mulig å finne løsninger på saken. Agderpostens redaktør tok kontakt med meg med ønske om å finne en «minnelig» ordning. Fra vår side ga jeg uttrykk for at det var opptil ham, vi ville kunne akseptere en beklagelse avhengig av innhold og hvor synlig beklagelsen ble i avisen.

ETTER NOEN DAGER kom et stort oppslag med beklagelse i Agderposten. Og det må sies – når Agderposten beklager gjør de det skikkelig (en faksimile av artikkelen finner du, hvis du jobber i Vegvesenet, på Vegveven).

Beklagelsen er akseptert – og vi har trukket vår klage på avisa til PFU.

AGDERPOSTENS HÅNDTERING i etterkant var ryddig og skikkelig, og det er absolutt håp om at saken har etterlatt læring og ikke minst respekt for at avisene skal håndtere også offentlige virksomheter på en skikkelig måte. Som pekt på innledningsvis - vi skal tåle mye, men vi har grenser.

Vi får håpe at denne typen saker ikke blir hverdagskost. Men alle skal vite at dersom det er nødvendig står vi opp og slåss for våre rettigheter til å bli behandlet skikkelig og komme til orde i den offentlige debatten.

NÅR SOMMERFERIEN STÅR FOR DØREN, takker jeg alle for en meget sterk innsats hittil i år. Jeg håper alle nå slapper av og lader batteriene slik at vi kan ta fatt på nye, spennende utfordringer etter en velfortjent ferie!

God sommer!



Vegdirektør:
Terje Moe Gustavsen

FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD



SATS MER PÅ NORDISK TRANSPORTSAMARBEID!

Regjeringen foreslår i Nasjonal Transportplan 2014-23 økte årlige bevilgninger til samferdsel fra saldert budsjett 2013 med 16,7 mrd kroner i NTP-perioden samlet (+ 49 pst). Følges det opp i faktiske bevilgninger fra Stortinget, vil det gi et betydelig og etterlengtet løft for vedlikehold og investeringer over hele landet. Landsstyret mener at gjennomføringskraften i kommende budsjetter er avgjørende. Behovene for oppgradering av samferdselsnettet er enorme, og finansieringen av flere svært viktige prosjekter er fortsatt uavklart.

Fungerende kollektivtransport, tilrettelegging for gående og syklende og god infrastruktur er avgjørende for attraktive bo- og arbeidsmarkeder i hele landet, for regionforstørring rundt bysentraene, næringsutvikling, og for å nå målene om en klimavennlig utvikling av transportsektoren. Vi er tilfreds med at det legges opp til økt statlig forpliktelse til medfinansiering av kollektivutbygging i byområdene, og til at fylkeskommuner og kommunene selv skal avgjøre hvilke tiltak som er nødvendige å iverksette. Finansiering av økte driftsutgifter for fylkeskommunal kollektivtrafikk og fergedrift må bedres klart i forhold til NTP-forslaget. Fylkeskommunene må få dekket økte driftsutgifter som følge av et kollektivtrafikktilbud som sammen med sykkel/gange kan håndtere forventet persontrafikkvekst i byområdene.

Vi er glad for løftet på nesten 700 millioner kroner årlig i 2014-17 i fylkeskommunenes rammetilskudd til å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene. En varslet økning på 90 millioner kroner til ras- og skredsikring av fylkesvegnettet bidrar og til å styrke trafikksikkerheten. I forhold til vedlikeholdsetterslepet og ras- og skredsikringsbehovet på fylkesveiene, er beløpene likevel små. Vi støtter arbeidet med å forenkle og slå sammen bompengeselskapene, og at fylkeskommunene får en sentral rolle i det.

Vi mener at selv om godstransport langs veg fortsatt vil være næringslivets viktigste samferdselskanal, er det et stort potensiale for å flytte godstransport over fra veg til sjø- og bane. Landsstyret støtter en strategi med utvikling av logistikknutepunkter og effektive terminaler for både sjø- og jernbanetransport. Samtidig må transportårene enda sterkere ses i sammenheng med transportsystemet i Norden og Nordkalotten for øvrig. Vi oppfordrer Regjeringen til å ta initiativ til et mer forpliktende transportsamarbeid/planlegging sammen med nabolandene ved neste NTP-rullering.

KS Landsstyret

ANITA BRENDEN MOSHAGEN

SEKSJONSSJEF LILLEHAMMER

–Vi er så godt forberedt vi kan være til å håndtere neste flom. Hver flom er unik og må håndteres deretter. Krisberedskapen fungerte enda bedre i 2013 enn i 2011. Vi har nå god erfaring med effektiv gjennomføring både under selve flommen og etterpå.



HANS SANDLAND

SEKSJONSSJEF SKIEN

–Vi hadde en bra «øvelse» ved siste flom, der vi satte krisestab og høyna byggherberedskapen. Alle driftsentreprenørene og brufolket gjorde en god jobb og krisestaben følte det meste gikk greit. Ut i fra det og når alt etterarbeid er utført, er vi nå ennå bedre rustet til å møte nye utfordringer.



BJARNE MÆLUM

SENIORINGENIØR LILLEHAMMER

–Ja, vi forventer også god varsling før neste flom. Krisberedskapen skal da være like god eller enda bedre enn denne gangen. Våre driftsentreprenører skal også være godt forberedt. Men vi må forvente skader på vegene våre og oversvømte veger også neste gang.







Sykkelopplevelser i eget land

Mottoet hans er å sykle langt langsomt. Lukte, høre, kjenne, se. Oppdage verden i et tempo som passer de menneskelige sansene. Lars Erik Sira syklet den 650 kilometer lange Kystriksveien. Her er opplevelsen hans, i tekst og bilder.

TEKST OG FOTO LARS ERIK SIRA

«**P**å jakt etter spennende steder å sykle, leste jeg for mange år siden om Kystriksveien, en vei den lokale reiselivsnaeringa hevder er blant planetens vakreste turistveier. Jeg blei nysgjerrig. Kunne det virkelig være sant? Verdens vakreste vei kun noen timer unna? En drøm vokste gradvis fram. Jeg måtte dra og sjekke.

FRA BODØ TIL STEINKJER. Kystriksveien, som egentlig er en fylkesvei, er en flere hundre kilometer lang vei som begynner i Bodø og ikke ender før i Steinkjer, en vei som forbinder små og store steder i Nordland og Nord-Trøndelag, en vei som snirkler seg fram langs fjorder og gjennom tunneler, ofte avbrutt av korte og lange fergeturer.

SOM EN KJISJE. Så, Saltstraumen en tidlig junidag 2011: Været er som en klisjé henta fra de mest skrytete turistbildebøkene. Noen lyse, lette skyer forstyrrer ikke sola i nevneverdig grad. Termometeret viser tjuufem grader. Snøen ligger fortsatt på de høyeste fjelltoppene, i skarp kontrast til blanke fjorder. Endelig er jeg i gang. Drømmen er blitt virkelighet.

GLEDE OG VEMOD. 1100 kilometer, fire uker og en drøss med omveier seinere: Jeg ruller gjennom Steinkjers feriestille gater med kroppen full av motstridende følelser. Glede over snart å skulle møte igjen familien min. Vemod over å tenke på at en suveren tur er slutt. Jeg tenker på sjøfanga fiskemiddager, luftige fjelltopper med utsikt i verdensklasse, sjømennenes røverhistorier fra et liv på havet, besøket i verdensarven på Vega og all gjestfrihet og vennlighet jeg møtte underveis. Opplevelser er blitt minner.

Jeg sykler, altså er jeg. ■

Lars Erik sira jobber som kommunikasjonsrådgiver i Statens vegvesen i Trondheim. Bildene er Siras nylig utgitte reiseskildring «Langt langsomt – På sykkeltur langs Kystriksveien». Flere bilder, mer info om boka finner du på Siras sykkelblogg, www.sykkelopplevelser.wordpress.com.

1 - SALTSTRAUMEN: Måneder med venting er over. Turen er endelig i gang.

2 - SYV SØSTRE: På Helgeland viser syv vakre søstre seg fram i all sin prakt.

3 - SANDHORNET: Til topps, nesten tusen meter opp, i en landsdel innhylla i varm dis.

4 - LOVUND: Et hotell, en bar, mange halvliterer, enda flere inntrykk.

5 - STORVIKVATNET: Nedlagt fjellovergang, kanskje rasfarlig, men en berikelse for en syklist.

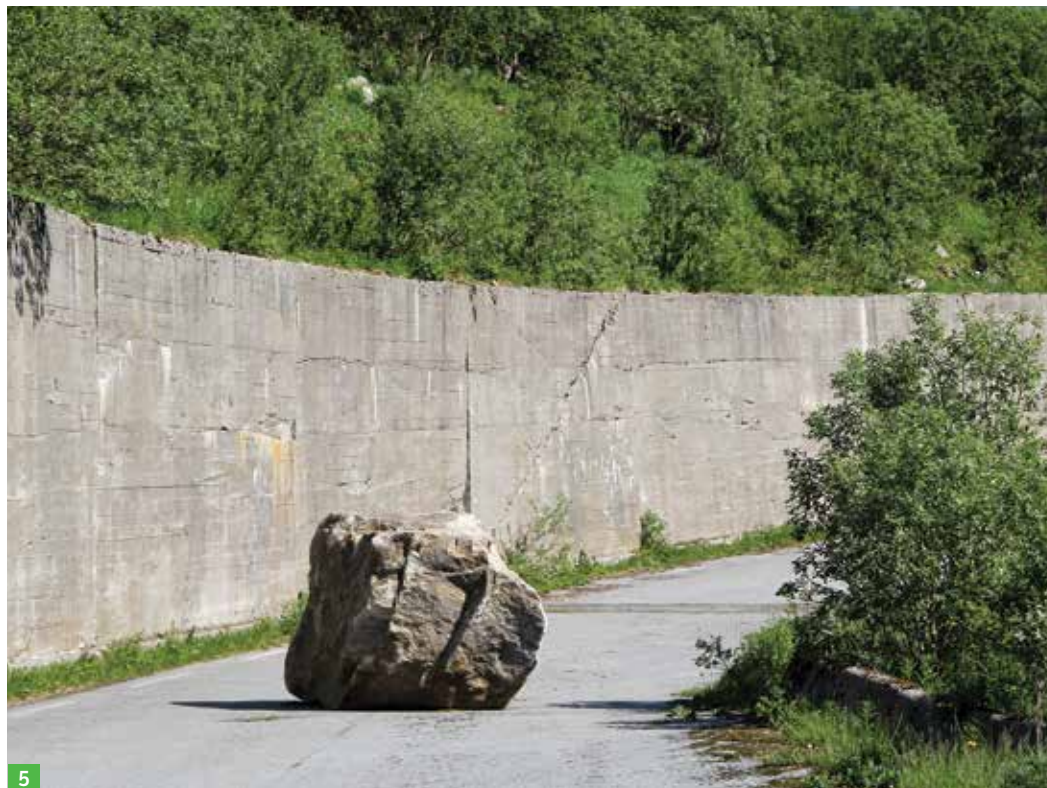
6 - TORGHATTEN: Norges mest populære hull, morsomt sted.

7 - STED UTEN NAVN: Den nordlandske humoren er synlig også uten folk til stede.

8 - OFFERSØY: Her kryr det av elg. Denne var jeg sammen med i fem minutter.

9 - BRØNNØYSUND: Delte meninger om sentrum av Brønnøysund faktisk er et sentrum.

10 - VIKNA: En og annen motbakke på en lang tur, kjennes godt i lår og legger.





Flomvernet fra Frida fungerte



FØR OG ETTER: Over Lerbergbekken etter flommen Frida - under Lerbergbekken i Øvre Eiker i dag.



SIKRET: Fjell er sprengt vekk for at Vesleelva i Øvre Eiker ikke skal ta nytt løp ved ny flom.

Flomvernet etter ekstremværet Fridas herjinger i midtre Buskerud i august i fjor holdt vann da en kraftig vårflom rammet Buskerud igjen i år.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

På under ett døgn tidlig i august 2012 falt det mer nedbør over tre-fire kommuner i midt fylket enn det som er gjennomsnittet for en hel måned. Det rammet spesielt kommunene Sigdal, Modum og Øvre Eiker med noen avstikkere til deler av Kongsvinger og Hof.

20 STENGT VEGER. –Buskerud holdt på å bli delt på midten da både riksvegen på østsiden av Drammenselva mellom Hokksund og Åmot og fylkesvegen på andre siden av elven stod i fare for å bli stengt i flere dager. Men etter iherdig innsats av entreprenørene og andre kunne rv. 35 åpnes før morgentrafikken kom, forteller seksjonsleder for drift og vedlikehold Odd Grette i Statens vegvesen.

HELL I UHELL. Det var et slags hell i uhell at størstedelen av sjokkregnet kom natten til 6. august. Dermed klarte Statens vegvesen og driftsentreprenørene med stor innsats akkurat så vidt å hindre at vegnettet brøt fullstendig sammen, selv om hele 20 veggstrekninger ble stengt i kortere eller lengre perioder det dramatiske døgnet.

40 MILLIONER I SKADER. –Problemet under Frida var ikke Drammenselva som under årets vårflom, men alle de små bekene og sideelvene til Drammensvassdraget. Her førte kolossale nedbørmengder på få timer til at svært mange småelver og bekker gikk over sine bredder og tok nye løp. Det gjenspeilet seg også på skadeomfanget på vegnettet, som i størst grad gikk ut over fylkesvegene, forteller Grette.

Frida var over på mindre enn ett døgn, men hadde påført vegnettet skader for over 40 millioner kroner. 35 av disse mil-

lionene ble brukt på ødelagte fylkesveger.

STØRRE DIMENSJONER. Etter Frida tok vegavdelingen i Buskerud fram de nye anbefalingene fra Klimaprojektet og satte i gang utbedringer og reparasjoner med vekt på å oppgradere og utvide dimensjoner på alt av grøfter, drenering, rør og stikkrenner.

– Vi doblet dimensjonene på de fleste bekkerør under vegger og plastret småelver- og bekkeløp på en helt annen måte enn før.

”Vi doblet dimensjonene på de fleste bekkerør under vegger og plastret småelver- og bekkeløp på en helt annen måte enn før. Odd Grette, seksjonsleder

UTBEDRET PÅ 14 DAGER. Skadene etter Frida var stort sett utbedret etter 14 dager. Da kraftig snøsmelting kombinert med regn satte ekstra fart i årets vårflom fikk deler av Buskerud kjørt seg på nytt. Men alle utbedringene som ble gjort etter Frida i fjor høst viste seg å holde vann nå. Det er ikke meldt om noen skader av betydning denne våren på alle de mindre vassdragene som ble herjet med av Frida i fjor høst, forteller en tilfreds Odd Grette. ■



”Alle rør og stikkrenner langs elver og bekker som ble skadet av Frida i fjor er kraftig oppdimensjonert nå. Og det ga ingen nye skader i årets storflom.
Seksjonsleder Odd Grette

FØR OG ETTER: Over Nesbekken etter flommen Frida - under Nesbekken i Sigdal i dag.

Reservebru for siste reis

28. juni skal kyllingoppdretter Asbjørn Engevold i Folldal sende av sted en lastebil med disse to og noen titusen til slakteklare kyllinger. Det hadde ikke gått uten den nye brua som Vegvesenets Sigmund Log med kolleger monterte sist uke.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Statens vegvesens reservebruberedskap kom Folldal kommune til nytte da elva Folla gravde seg under midtfundamentet for brua ved Grimsbu. Det stanset transportene fra et grustak og til og fra flere gårder som blant annet driver storstilt kyllingproduksjon.

Mest prekært ble det for Engevold som 28. juni skal sende de da 30 dager gamle kyllingene ut på siste reis. – Vi har to dager å gå på, får vi dem ikke av sted da får vi skikkelige problemer, forteller han.

Men det går bra. Sist uke ble en 42 meter lang reservebru montert over elva og da avisen gikk i trykken kunne de første lastebilene igjen komme over.

KAPASITET. Statens vegvesens bruberedskap er der for riks- og fylkesvegnettet og da himmelens porter åpnet seg og det var storflom på Østlandet, var det rasene og vegstengningene gjennom Gudbrands- og Østerdalen som fikk størst oppmerksomhet. Men kun et sted på riks- og fylkesvegnettet ble det behov for en reservebru, på E6 like syd for Lillehammer. Den var på plass på tre dager. Dermed kunne Gunnar M Haugen som leder reservebruvirksomheten svare ja da Arild Plassen, avdelingssleder for kommunalteknikk i Folldal, tok kontakt og ba om hjelp. Kunne Vegvesenet få på plass en reservebru for kommunen?

– Da jeg kom ut til brua forrige torsdag så jeg at midtpartiet hadde forskjøvet seg. Da var det bare å stenge med en gang og se etter alternative løsninger for de som er avhengig av brua, forteller Plassen.

NÆRINGSTRANSPORT. En brukonsulent ble tilkalt og han gikk god for at brua fortsatt kunne fortsatt tåle lettere trafikk. Dermed ble den åpnet for vanlige personbiler under 3,5 tonn. Men næringstransporten var rammet.

– Vi fikk raskt gruset opp en omkjøringsveg på nesten fire mil, skjønnte snart at

vi trengte en god midlertidig løsning, og da var en reservebru tingen, forteller Plassen.

MEN HVEM HAR SLIKT? Plassen tok kontakt med Forsvaret der han i sin tid selv arbeidet med reservebruer, men de har ikke lenger reservebruer for sivil trafikk. Så tok han kontakt med Vegdirektoratet. Dagen etter var montasjeleder Petter Husby på stedet, sammen valgte de bruløsning og så ble avtalen gjort. Montering (og demontering) av brua og leie i opptil et år vil koste kommunen ca halvannen million kroner.

TRAILERLASS. Utstyr ble hentet frem fra lagre i Steinkjær og Bjørkelangen og sendt avsted med fire trailere. Kommunen sørget raskt for avtale med naboene og lokale gravemaskinfirmaer fikk jobben med å legge 1000 kubikkmeter stein til et fundament på hver side. Alt kom fra grustaket, til den ene siden ble massene langet over via tre gravemaskiner. Så kom trailerne. Brumonteringen skjedde i regi av Petter Husby og Sigbjørn Log sammen med fire erfarne karer fra Aurskog-selskapet «Bygdeservice».

– Dette er Meccano for voksne, etter å ha bygd noen bruer vet vi hvordan jobben skal gjøres, sier Hjortleif Mosserud fra Hjellevøl i Akershus.

PUSTEROM. – Når brua er på plass igjen har vi god tid til å finne ut hvordan vi skal reparere den gamle. Muligens er det riktige å bygge en helt ny bru uten midtpillar, sier Plassen.

Brua som ble skadd er fra 1970 og ble da bygd av Hedmark vegkontor som fylkesvegbru for senere å bli nedklassifisert til kommunal bru. Men det har stått i hvert fall to bruer der før og pillaren som ble skadd er betydelig eldre, påbygd i 1970.

– Vi har ingen dokumentasjon på brua, muligens kan Vegvesenet finne noe i gamle arkiver, men nå har vi tid på oss til å finne en god fremtidsrettet løsning, sier Arild Plassen. ■



TIDSSTYRT: Sigbjørn Log og resten av Vegvesen temaet kom raskt i gang med å få på plass en reservebru.



BRUBYGGERE: Arild Plassen fra Folldal kommunen er glad for at Petter Husby og Vegvesenet stilte opp så raskt.



NASJONALE RESERVEBRUBYGGERE: Gunnar Magnus Haugen og Knut Næss sammen med syv faste monteringsledere, foran Tage Pålerud og bak han Ivar Viik og Sigmund R. Log, ellers fra venstre Per-Even Rønnaas, Petter Husby, Rolf Hoff og Bernt Berntsen.

Alltid bru-beredt

I midten av juni åpnet den landsomfattende bruberedskapen et nytt hovedlager på Holtemoen ved Bjørkelangen i Akershus.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Det var nestor for bruseksjonen i Vegdirektoratet, Knut Næss, som fikk æren av å markere åpningen av det nye 40-millionersanlegget. Og det gjorde han dagen før han offisielt gikk over i pensjonistenes rekke, 73 år gammel.

MER KOMPLISERT. Inntil for noen år siden besto Vegvesenets reservebruberedskap av brumateriell lagret flere steder i landet. Beredskapen besto av Knut Næss som ivaretok styrkeberegninger og planlegging/strategi i Vegdirektoratet og av to montasjeledere som bygde bruene raskt med hjelp av utvalgte ansatte i vegdistriktene. Dette ble litt mer komplisert etter at Vegvesenet mistet sine vegarbeidere i 2003.

KOMPETANSE. For seks år siden ga Næss klar beskjed om at Vegvesenet var i en sårbar situasjon med tanke på å få overført kompetanse til de som skulle ivareta Vegvesenets landsdekkende bruberedskap i fremtiden. Dette førte til beslutning om å bygge opp en noe større enhet med hovedlager ved Bjørkelangen. Gunnar Magnus Haugen ble ansatt som

ny fagansvarlig og montørgruppen utvidet til syv. Så gikk arbeidet i gang med å systematisere brumateriellet.

Noe ligger fortsatt lagret rundt i landet, men mer er nå samlet på det splitter nye hovedlageret rett øst for Bjørkelangen.

SIRLIG LAGRET. 40 millioner kroner er investert i et topp moderne lager og der ligger større og mindre brudeler sirlig lagret, alt på rett plass klart til å raskt løftes på tilhengere og fraktes avsted. Noe blir skrudd sammen før det sendes avsted, men sluttmonteringen skjer på stedet.

– God logistikk er viktig, for skal vi ha en reserveløsning på plass raskt er vi avhengige av å få med alt vi trenger med en gang, ned til den minste mutter, forklarer Gunnar A Haugen.

Haugen poengterer også betydningen av å kunne gå grundig gjennom brudeler etter at en reservebru har gjort jobben. Før delene er klar til ny bruk må de rengjøres og ikke minst kontrolleres mot sprekkdannelse.

– Bruene våre skal tåle høy belastning, da må vi vite at alle deler er i orden, sier han. ■

Stødig på gyngende grunn

Når det flommer over av oppgaver må Aud Margrethe Riseng stå støtt. Som Vegvesenets sjef i Hedmark må hun sørge for god flyt i trafikken. Folk må komme seg trygt fram uansett vær og føre.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Mobilen ringer. Det er beskjed fra Vegtrafikk-sentralen om at det har gått et steinras over E6. Heldigvis ikke i Risengs rike denne gangen. Skuldrene kan senkes en stakket stund igjen etter å ha vasset i oppgaver etter vårflommen.

KRISELEDER. – Vi var veldig godt forberedt på flommen nå i forhold til for to år siden, da vi ble tatt på senga. Nå hadde vi fått så mange signaler om isgang og små flommer, at vi bare satt og ventet på at det skulle skje noe. Det var bra, for det hele eskalerte fort, og det var ei lengre flomkrise enn sist. Heldigvis hadde vi hatt en øvelse på beredskapssystemet vårt tre uker før flommen, det er jeg glad for! I nesten ei uke hadde vi 30 veiger som var mer eller mindre stengt.

– Beredskapen fungerte bra. Driftsfolka våre var også raskt på pletten, slik at vi fikk gode rapporter. Trafikant og kjøretøy-folka kom også kjapt på banen, fikk omdirigert trafikken og informert. De på kommunikasjon håndterte media på en super måte - vi i kriseledelsen fikk nesten ikke en telefon og kunne konsentrere oss om andre ting.

Sjøl om flommen ble håndtert bra etter forholdene er Aud klar på at det er ting de kan bli bedre på.

– Vi har for liten krisestab over tid. Vi er egentlig tre ledd, men når noen er sjuke eller bortreist blir det for sårbart og slit-somt - 14 timers vakter går ikke i lengden. Til tider ble det også gitt uklare budskap - vi sa en ting, entreprenørene noe annet. Her må vi skjerpe oss og ta mer ansvar, påpeker Aud.

– Men ei slik krise gir faktisk energi også, så lenge det ikke går liv. Det er spenning hele tida, og du jobber under høytrykk. Alle vil bidra, og en får en slags utløsning i organisasjonen. Vi får virkelig drillet beredskapen, samlet og testet trop-pene. Du kan stole på Statens vegvesen i kriser, det er da vi virkelig får vist handle-kraft. Det gjør godt å få vist fram det!

STRATEGEN. Som leder for et vegrike har Aud hånd om det meste – drift og vedlike-hold, forvaltning, bygging - og hjertebar-net trafikksikkerhet.

– Som leder må du både være strateg og få andre til å yte, en veldig spennende kombinasjon. Å være leder i Statens

vegvesen kan også være ramme alvor. Det dreier seg til tider om liv og død. Jeg trenger ikke hoppe i fallskjerm for å kjenne på tyngdekraften, jeg får nok spenning på jobb jeg.

HUMØRSPREDEREN. Latteren sitter løst hos denne dama, som også har en liten cowboy i seg. Hun går ikke av veien for tull og tøys og originale tiltak. Et eksempel på sistnevnte var forslag fra medarbeidere om elggvir langs riksveg 3 i Østerdalen. Det skulle gjøre denne monotone vegen tryggere og triveligere, et tiltak som har fått mye medieomtale. Hedmarkingene har også spilt inn musikk-video om Vegvesenets verdier basert på Queen. Slike ting gir Aud energi – hun liker å utfordre både seg sjøl og andre.

– Jeg er mest faglig stolt når jeg lykkes med å få kolleger til å ta sjanser og tenke nytt for å løse vanskelige saker. Eller når en samarbeidspartner er negativ til våre tiltak, men endrer mening etter at vi har snakket sammen. Det er artig det!

DJEVELENS ADVOKAT. – Jeg er ikke detaljstyrende, men lar fagfolka ta seg av det de kan. Det er ledelse som er mitt fag. Men jeg kan være djevelens advokat og stille ubehagelige spørsmål rundt ting. Hvis mine medarbeidere ikke kan forklare meg hvorfor de vil gjøre ting, klarer de heller ikke å forklare det til en skeptisk journalist. Da kan jeg nok virke ganske provoserende og må ta en samtale til etterpå...

ROMSLIG. – Vi i Vegvesenet er veldig kritiske til hverandre, vi kan godt være litt

mer romslige. Det er ikke bestandig ting blir referert i avisa som det ble sagt. Skal vi bli mer synlig i samfunnsdebatten, må det være rom for å formulere seg på sin måte. Jeg tror vi av og til er så redde for å si noe galt, at vi heller lar være. Vi har så mye å bidra med, og jeg skulle gjerne sett flere kolleger i debatter på Litteraturhuset.

LYKKELIG STUDENT. Aud er i tastende stund akkurat ferdig med en 72 timers hjemmeeksamen i «Ledelse, makt og mening» som er del av en mastergrad på BI.

– Jeg fikk en drømmeoppgave – skulle analysere Kristin Halvorsens lederskap, sett i et maktperspektiv. Studiet er kjempeartig, rene luksusen å kunne fordype seg i dette. Det har nærmest vært ei indre reise. Ja, jeg har bokstavelig vært i ei boble, har sittet i lysthuset i hagen her på Hamar, kvitrer kandidaten.

SEKSBARNSMOR. Med mine og dine har Aud hatt seks søte små å ta seg av – som nå er mellom 7 og 23 år. Men tidsklemma har hun ikke kilt seg inn i.

– Jeg er rå på å prioritere. Mannen min sa her at Roma kunne falle uten at jeg ville ense det - fra lysthuset mitt. Men det er klart at det har vært travle tider med dugnader og foreldremøter, i tillegg til at jeg har vært håndballtrener i mange år. De første årene som leder gikk ut over nattesøvnen. Med årene blir en mer robust og trygg og innser at ingen lykkes i alt. Synd en ikke innser det før en nærmer seg femti, ler Aud, mens hun nok en gang må ta en telefon fra Vegtrafikk-sentralen... ■

BAKGRUNN:

Aud Margrethe Riseng ble født i 1965 og vokste opp blant traktorer og timotei i Solør, nærmere bestemt i Våler.

Etter gymnaset flyttet hun til Sarpsborg der hun gikk på ingeniørhøyskole for deretter å bli sivilingeniør ved NTH i Trondheim. Ved juletid i 1989 dro hun med daværende mann og barn i magen til Lakselv – dit gemalen var beordret av Forsvaret. Der fikk hun seg jobb som lærer og tok praktisk pedagogikk på si, og stortrivdes med folk og fe og natur. I 1992 vendte hun snuten sørover igjen – denne gangen var det tvangsflytting til Haslemoen. Samme år fikk hun jobb i Statens vegvesen og har vært der siden. De første ti årene skiftet hun stilling nesten hvert år: Hun startet med en utredningsjobb, så ble det Biltilsynet før hun gikk over til å jobbe med trafikksikkerhet. I 1997 ble hun distriktsleder: Først på Elverum, så Hamar, deretter var hun i vegsjefens stab et halvt år før hun ble leder for begge områdene. I 2003 ble hun distriktsvegvesjef, og fra 2010 har hun ledet Hedmark vegavdeling. Der har hun ansvar for 70 medarbeidere, 70 mil riksveg og nesten 400 mil med fylkesveg.

Tre kollegaer om Aud:

Aud er en strukturert, omtenkfull og bestemt teambygger med evne til å ta beslutninger.

TOM FJELLHEIM

Aud er slik en dyktig sjef skal være – hun motiverer, engasjerer, er til stede og responderer raskt – og er den sjefen jeg har ledd mest med.

MARIANNE MITTET SOLBRAA

Aud er en sjef som viser tillit og gir ansvar i praksis!

PER MAGNAR KLOMSTAD

TEGN TERJE:

Aud M. Riseng tegner vegdirektøren

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

DOMMEN:
Slett ikke verst!
Det er tegnet med stødig hånd.





” Du kan stole på Statens vegvesen i kriser, det er da vi virkelig får vist handlekraft

VIL LÅSE FAST FARLIGE BILER

Vegvesenets tungbilinspektører ved Svinesund er lei av å se sjåførere gi blaffen i kjøreforbud. Nå vil de låse fast kjøretøyene.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Kjøretøyinspektør Øyvind Grotterød vil nok ikke gjøre det akkurat som på bildet. Låsingen skal skje med en veldimensjonert hjullås i stål. Men han har et sterkt engasjement for å gå fysisk til verks.

– Vi kan ikke ha trafikkfarlige vogntog ute på vegene, de må vi ha mulighet til å stanse og å holde igjen inntil de kan tas til et verksted. Bare de siste månedene har vi hatt 4-5 tilfeller der vi har funnet alvorlige feil på vogntog, men der føreren bare har kjørt videre. Nå må vi få mulighet til å låse fast vogntogene fysisk, sier han.

I samtlige tilfeller har det vært snakk om utenlandske vogntog, der føreren har sett sitt snitt til å kjøre videre mens Vegvesenets inspektør har tatt med kjøretøypapirene inn for registrering.

I et tilfelle kom kollegaer av sjåføren innom noen dager senere og ba om å få med seg papirer som de oppga at sjåføren hadde glemt på stedet. Det fikk de ikke,

derimot en klar melding å videreformidle til sjåføren.

PRØVEORDNING. Forslaget om å ta i bruk hjullås er sendt til ledelsen i Statens vegvesen Region øst, som har sendt den videre til Vegdirektoratet.

– Dessverre er dette en sak som vi ikke har fått ferdigbehandlet, men jeg er positivt på prøveordningen, sier Bodil Rønning Dreyer, direktør for Vegdirektoratets trafikant- og kjøretøyavdeling.

OGSÅ SMÅBILER. Forslaget er også aktuelt for mindre biler. Få dager etter at 16 ombygde smuglerbiler sist måned ble beslaglagt og brakt til Svinesund, ble ni av bilene stjålet tilbake under et nattlig raid i Tollvesenets utendørs lager.

– Slike biler skal vi heller ikke ha på vegene, de var lastet så mye at de kan ha fått endrede kjøreegenskaper, sier Grotterød. Han kontrollerte bilene etter beslagleggelsen og konstaterer at samtlige var bygd om for å skjule overlast. ■



SMÅBILER: Ni av de 16 beslaglagte smuglerbilene Grotterød kontrollerte sist måned, ble stjålet tilbake.

HJERTESAK: Akkurat slik blir det ikke skje, Øyvind Grotterød vil ha en fysisk hjullås for å holde



STIKKER AV: Vegvesenets kontrollører opplever rett som det er at sjåfører stikker av når biler med totalvekt over 3,5 tonn blir vinket innom en kontrollstasjon.



”Vi kan ikke ha trafikkfarlige vogntog ute på vegene, de må vi ha mulighet til å stanse og å holde igjen inntil de kan tas til et verksted. Øyvind Grotterød

tilbake trafikkfarlige vogntog.



FELLES: Audun Storvik fra politiet, Ronny Lindesteg fra Statens vegvesen og Per Davidsen fra Arbeidstilsynet var med på tungbilkontrollen på Taraldrud kontrollstasjon.

Storkontroll

Nesten all tungbiltrafikk på veg inn mot hovedstaden ble vinket inn til sjekk på Taraldrud eller Mastemyr kontrollstasjoner forrige uke. 80 tungbilkontrollører fra Statens vegvesen i hele landet var med på en nasjonal felleskontroll.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

“Til bunn for alt ligger trafikkikkerhet, sier Ronny Lindesteg, her sammen med Audun Storvik fra politiets trafikkorps i Oslo og Per Davidsen fra Arbeidstilsynet. Alle de faste kontrollplassene var bemannet, og i tillegg kjørte patruljer langs mindre trafikkerte veger for å kontrollere tungbiler som ble kjørte der nettopp i håpet om å unngå kontroll.

– Det er nødvendig, vi vet at det går ut varsel på sms og sosiale medier så snart vi skilter kontroll ved Taraldrud, forteller Lindesteg.

203 BRUKSFORBUD. 568 tunge kjøretøy ble kontrollert. Av disse fikk 203 bruksforbud inntil feil var ordnet. 95 hadde tekniske feil, 19 såpass at eieren ble politianmeldt. 28 kjøretøy ble avskiltet på grunn av manglende forsikringer eller teknisk kontroll. 108 førere ble kontrollert for kjøre- og hviletid, 43 av disse hadde brudd etter regelverket og av disse

ble 16 anmeldt.

Vegvesenets mannskaper kontrollerer først og fremst kjøretøyet, at bremses er i orden, lasten innenfor grensene og at last er sikret. Kontroll med kjøre- og hviletid, fartsbegrensere og øvrige papirer er også viktige punkter. Politiet var til stede både for å følge opp forhold rundt tungbilførere, og også for å hente inn sjåfører som prøver å stikke av fra kontrollen. Arbeidstilsynet var med for å kontrollere at lovbestemte pålegg for å sikre at arbeidsmiljøet var ivaretatt.

– Med bakgrunn i flere ulykker vil Arbeidstilsynet nå øke kontrollen med at bakløftere på laste- og varebiler er systematisk vedlikeholdt og at sjåførene har fått opplæring, forteller Per Davidsen. Sammen med flere kolleger intervjuet han sjåførene på alle norske vogntog for bl.a å kontrollere arbeidsavtaler og at de følges opp av verneombud og bedriftshelsetjeneste. ■

Mener vi bygde best på

– Vegbyggingen ga mest igjen for pengene slik vi bygde på 80-tallet og frem til 1995, sier Sven-Ulf Thorbjørnsen og Egil Kristiansen. De to er blant Norges aller mest erfarne vegbyggere. Her forteller de om hvordan de har opplevd utviklingen siden de begynte med vegbygging for snart 50 år siden.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Sven-Ulf Thorbjørnsen og Egil Kristiansen er ytterst beskjedne på egne vegne. De ønsker ikke å bli oppfattet som mer enn det de er, to personer som i snart 50 år hver har bygd riks- og fylkesveger under ulike plan- og utbyggingsregimer. Men de har tanker, betraktninger og personlige meninger rundt de forskjellige regimene og tidsepokene, fra de begynte i Vegvesenet på 1960-tallet og frem til i dag.

I dag er begge byggeledere for Statens vegvesen på E18 i Indre Østfold, Kristiansen som ansatt og Thorbjørnsen som konsulent.

BYGDE LANDET. – 1960-årene var de store prosjekters tid, det var nok av penger og viktig å få bygd landet, minnes Sven-Ulf Thorbjørnsen.

Han startet som mange i Vegvesenet som «flisegutt» i 1965, dvs var den som

hjalp landmåleren med å sette opp pinner som viste hvor vegen skulle gå. Senere ble det teknisk utdanning og jobb som anleggsoppsynsmann 24 år gammel.

Egil Kristiansen hadde sin start i Vegvesenet i 1963, i maskinavdelingen, og arbeidet deretter med drift og vedlikehold før han begynte med vegbygging. Det gjorde han ekstra oppmerksom på å bygge riktig i alle detaljer.

Spesielt ble han oppmerksom på å forebygge at vann og frost kunne komme til og skade «overbygningen», grus/steinlaget under asfalten som bærer vegtrafikken.

BALAST. Ikke alle hadde samme kunnskapsmessige balast. Noen steder i landet ble det lagt asfalt nærmest oppå de gamle grusvegene. Det bidro til at Vegvesenet gikk systematisk inn i kvalitetssikringsprosjekter som tok effekt på 80-tallet.

De to vegbyggerne er begge dypt forankret i en holdning om høy faglig-

het som grunnlag for godt arbeid. De understreker at kvalitetssikring fortsatt er veldig viktig slik de opplever Vegvesenet. Men de er bekymret for fremtiden, opplever at markedskreftene rår og at økonomi og jus styrer for mye.

USYNLIG. – 90 prosent av innsatsen er usynlig for den jevne trafikant. Det som ligger under vegen, kanskje dypt nede, er helt avgjørende for hvordan det oppleves å kjøre oppå vegen, sier Egil Kristiansen.

I fjor sommer reagerte han (omtalt i Veggen og vi nr 3) på valg av byggemateriale for ny E18. Det startet en prosess som førte til at entreprenøren i våres ble pålagt å bytte ut 30.000 kubikkmeter masse på en tre kilometer strekning.

Kristiansen sa ifra ut ifra erfaring gjennom mange år men det skulle altså gå åtte måneder før en ekspertgruppe konkluderte likt med han og feilen ble rettet. Slik var det ikke da han midt på

90-tallet var byggeleder for en ny trefelts E6 syd for Sarpsborg. Han besluttet der og da hva som skulle gjøres, ikke ett sted skulle det bli stående vann som kunne fryse. Vegen ble både slett og varig. Da E6 senere ble utvidet til firefeltsveg var det bare å bygge et kjørefelt til på samme vis.

BEST MULIG. Når de to peker ut 80-tallets vegbygging som den beste for samfunnet, er det fordi målet så entydig var å bygge med riktig kvalitet, langsiktig og innenfor de budsjettene politikerne ga.

Planlegging etter vegloven ga en ryddig planprosess der samfunnets ulike interesser ble vektlagt i en hovedplanprosess som bestemte hvor vegen i prinsippet skulle gå, og så en detaljplanprosess som bestemte linja pluss minus et par meter.

Når planene var klare og bevilningene var gitt, gikk resten seg til under byggingen i regi av gode anleggsfolk så vel i Vegvesenet og i anleggsbransjen.



80-tallet

90 prosent av innsatsen vi gjør er usynlig for den jevne trafikant. Men det som ligger under vegen er helt avgjørende for hvordan det oppleves å kjøre.

Egil Kristiansen, byggeleder

KULTUR. - Det ble bra fordi vi hadde en kultur der alle var enige om å bygge godt. Fikk vi et problem hadde vi dyktige folk å konsultere på vegkontoret, hos konsulentene og hos entreprenørene. Ute på anleggene kunne vi sette inn de beste folkene til hver oppgave. Faglighet lå i bunn for alle, sier Sven-Ulf Thorbjørnsen.

Om lag en tredjedel av midlene ble i deres hjemfylke brukt blant ansatte i egne rekker, to tredjedeler på private entreprenører og det var høy oppmerksomhet på å utnytte pengene best mulig.

Vegsjef Thorleif Sagbakken hadde tidligere ledet det såkalte «Djupedalskontoret» i Oslo, et kontor etablert av Vegdirektoratet for å utvikle effektiv vegbygging, og hadde en enkel oppskrift: «Vet vi hva vi finner når vi graver i bakken, skal vi sette ut jobben til entreprenørene. Vet vi ikke hva vi finner, skal vi gjøre jobben med egne folk», formanet han.

Hensikten var å unngå konflikter om

arbeidsomfang og tilleggsarbeid og samtidig spore til effektivitet i det offentlige.

KOMPLISERT. Så kom to endringer i 1995 som kompliserte bildet. Den ene var at Vegvesenets anleggsfolk ble organisert i en intern «entreprenøravdeling» med maskiner og mannskaper som jobbet for vedlikeholds- og anleggsavdelingene.

- Vi fikk dobbel administrasjon, det kostet penger og i tillegg fikk ikke fagavdelingene kontroll med hvordan pengene faktisk ble brukt, sier Thorbjørnsen.

For Vegvesenets planleggere ble 1995 også et komplisert år fordi all vegplanlegging fra da av skulle skje etter plan- og bygningsloven og ikke lenger ut i fra veglovens bestemmelser. Stortingets hensikt var å gi de folkevalgte lokalt større innflytelse over det som ble bygd i kommunene.

De erfarne vegbyggerne vil ikke mene så mye om denne endringen.

- Vi bygger ut ifra ferdige planer, sier de.

Men de opplever at mye er blitt vanskelig og ikke minst at politiske beslutninger er blitt veldig detaljerte, noen ganger så detaljert at det går på bekostning av helhet.

IKKE EFFEKTIVT. Det de mener var direkte feil, samfunnsmessig sett, var å skille ut produksjonsavdelingen i 2003 og la det nye Mesta AS konkurrere om kontrakter helt på linje med de private entreprenørene. Det politiske ønsket var mer konkurranse og lavere kostnader, men resultatet mener de har vært det motsatte.

- Slik jeg har opplevd det, er det ikke effektivt å skulle planlegge og hente inn tilbud på alle detaljer ved en vegbyggingssjef. En anleggsleder bør ha folk som er der for å gjøre det som må gjøres for å bygge vegen riktig der og da, sier Egil Kristiansen som selv jobbet flere år hos en mindre entreprenør før han kom tilbake til Vegvesenet.

- Dette må ikke nødvendigvis være egne ansatte. Det burde være mulig i hver fall å engasjere en entreprenør til å ta det uforutsette og en annen til å ta det forutsette, påpeker Sven-Ulf Thorbjørnsen.

En hovedutfordring mener de er at det vegfaglige samarbeidet har fått lide, at Vegvesenet og entreprenørene nå er for mye kontraktsmotstandere.

- Begge parter bruker veldig mye tid på å avklare hva som er avtalt og ikke er avtalt, hva som ligger innenfor kontrakten og hva som er tilleggsarbeid. Det kan ikke være bra, påpeker Thorbjørnsen.

- For samfunnet har dette vært dyrt, men for meg personlig bra, legger han til.

Han fikk en sluttavtale ved omstilling av Mesta i 2004 og har siden arbeidet som konsulent for både Vegvesenet og andre. -Jeg er veldig glad for at jeg dermed kunne komme tilbake til Vegvesenets som jeg føler nærhet til, sier Sven-Ulf Thorbjørnsen. ■



KOMMENTAR: Var bedre

- Opprettelsen av Vegvesenets produksjonsavdeling i 1995 opplevde jeg å være resultat av et politisk press om å sette all drift ut i konkurranse mellom entreprenørene. Det var et pålegg Vegvesenet bare var nødt til å følge, sier Knut Lykken. Han ledet produksjonsavdelingen i Østfold fra 1995 som Kristiansens og Thorbjørnsens overordnede, og er nå pensjonist.

- Jeg er enig i deres vurderinger med hensyn til effektivitet i daglig bygging. Det er mest effektivt å bruke fast ansatte til å utføre mindre arbeid, alt uforutsett skaper konflikter. Det som er godt beskrevet bør settes ut blant entreprenørene, mener han.

ULIKE REGIMER (LENGST TIL VENSTRE):

-Vi bygde best fra tidlig på 80-tallet, da var alle opptatt av å bygge med riktig kvalitet, langsiktig og med mest mulig effektivitet innenfor de budsjettene politikerne ga, sier Sven Ulf Thorbjørnsen.

VEGÅPNING I 1996 (INNFELT): Egil Kristiansen sammen med (fra venstre) produksjonsleder Knut Lykken, utbyggingssjef Jan Ivar Hansen, vegsjef Thorleif Sagbakken, Råde-ordfører John Sørensen og prosjektleder Thorer Lie.

GRUNNSOLID: - 90 prosent av innsatsen vi gjør er usynlig for den jevne trafikant. Det som ligger under vegen er helt avgjørende for hvordan det oppleves å kjøre opp på vegen, sier Egil Kristiansen.



■ STEDET:

ANDOPEN ligger i Flakstad kommune i Lofoten, innerst i ei litt innestengt vik som i Nordland ofte omtales med ordet «hop». Navnet er sammensatt av fuglen «and» og «hop», navnekonsept Aud-Kirsti Pedersen i Kartverket mener at den forsvunne H-en skyldes at navn ofte blir dradd sammen i rask tale. (Foto: Håkon Aurlien)

■ QUIZ:

20 spørsmål

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



SPØRSMÅL 2: Elleve samferdselsministre var samlet da Samferdselsdepartementet feiret 50 år 1. september 2006. Men hvor mange samferdselsministre har vi hatt? (Foto: Håkon Aurlien)

- | | | |
|---|---|--|
| 1 Når ble det laget en egen transportplan for Finnmark? | 8 Hvor mange var direkte sysselsatt med å bygge veg og jernbane i Norge i 2011 i følge SSB? | 15 Andelen kjøretøy i Norge steg med 2,8 prosent i fjor. Hvilken kjøretøygruppe økte prosentvis mest? |
| 2 Hvor mange samferdselsministre har Norge hatt siden 1945? | 9 Hvor mange vegtunneler fins på det norske riksvegnettet? | 16 Vegvesenet inngikk nylig sin første langsiktige samarbeidsavtale med et utenlandsk universitet. Hvilket? |
| 3 Hvem av dem har sittet lengst? | 10 Hvor mange ferjestrekningen er det langs E39 i dag? | 17 Frem til 1824 ble de kalt «Kongeveier». Hva ble de kalt etter 1824? |
| 4 Hvor ligger Uttakleiv? | 11 I mars i år ble det registrert 10 735 nye personbiler i Norge. Hvor stor andel var dieselbiler? | 18 Blant de 10 mest solgte bilmerkene i fjor var fire japanske. Hvilke merker? |
| 5 Hvor mange fagforeninger er representert blant Statens vegvesen sine ansatte? | 12 Hvor stor var dieselandelen av nyregistrerte biler i mars 2012? | 19 Fem merker var tyske. Hvilke? |
| 6 Hvilken pris er Trollstigplatået nominert til i år? | 13 Er gjennomsnittlig CO2-utslipp for nyregistrert personbiler i mars i år, 118, 128 eller 138 g/km? | 20 Hvilket merke av de ti mest solgte var hverken tysk eller japansk? |
| 7 Hvor mange vogntog passerer riksgrensen Norge/Sverige via Svinesundsbrua hver dag? | 14 Ble det registrert færre eller flere biler med firehjulstrekk i mars i år enn mars i fjor? | |

SVARENE PÅ QUIZEN:

1 På 1970-tallet 2 29 3 Nils Langhelle (Ap) 6 år og 2 mnd (1945-52) 4 Nordstien av Lofoten, like nord for Leknes 5 22 6 Norsk Stålkonstruksjonspris 2013 7 Ca 2700 8 Om lag 7400 9 498 10 Sju 11 54,7 prosent 12 67,7 prosent 13 128 g/km 14 Fjere, 34,6 mot 28,1 prosent 15 ATV med 11,3 prosent 16 Chalmers tekniske høyskole i Gøteborg 17 Hovedveg 18 Toyota, Nissan, Mitsubishi og Mazda 19 VW, Ford, Audi, BMW og Mercedes 20 Volvo

■ I HANSKEROMMET:

Hanne Juul

Ansatt i Styrings- og strategistaben i Region sør, Arendal

1 Hva har du i hanske-rommet?

Der har jeg vel det som skal være der, som vognkort og sånn. Også har jeg litt gaffateip. Det er et risikoreduserende tiltak i tilfelle noe må fikses – på kort sikt...



2 Hvordan er det å jobbe med styring?

Jeg er blant dem som synes det er utrolig spennende å jobbe med styringssystemet. Det gir en god struktur for å forstå hva vi gjør og viser tråden fra det vi jobber med til daglig helt opp til overordnede mål. Det er mye gøyere å bygge en katedral enn å bare hogge gråstein! Akkurat nå jobber jeg med strategisk hovedplan for Region Sør. Ellers har jeg ansvar for resultatavtaler og å utvikle styringssystemet.

3 Har du styring på fritida?

Jeg er en kulturopplever og går masse på konserter. Jazz er min pasjon – som Nils Petter Molvær og Bugge Wesseltoft. Jeg er med og arrangerer Canal Street festivalen i Arendal for niende gang. Har gjort alt fra å være pressesjef til å lede konferansiergruppa og å representere de frivillige i styret. Ellers har jeg ei datter som er aktiv seiler, så jeg sitter mye i sikrings- eller følgebåt på regattaer rundt om kring i Sør-Norge.

4 Kultur på jobben?

Det er dessverre lite kulturopplevelser på jobben, kunne vært mye mer av det. Hadde vært kult hvis det plutselig ble en spontankonsert med lokale artister i kantina en fredag, vi har jo så mange bra musikere her i Arendal. I Region sør er det en gjeng ansatte som er flinke til å lage underholdning til ledersamlinger, men det er det jo ikke så mange som får oppleve.



Unormal overskilting II

149

Skiltøylen står inn i gamleveien rett før tunnelen til Ytterkleiv i Lofoten. Og sjelden har den unormale jury, vokter av Vegvesenets skiltnormal (Håndbok 050) funnet en mer gjennomført unormal. Skilt 306 «Forbudt for alle kjøretøy» betyr at en veg er stengt for all kjøring. Det er ikke anledning til å skilte unntak, ei heller «legitimert kjøring» hva nå enn det måtte bety. Fareskilt 114 «Rasfare» skal ikke ha underskilt om «Rasfare». Det skal maksimalt være to hovedskilt på en stolpe. Her er det tre. Rekkefølgen er slik at fareskilt skal stå over forbudsskilt. Her er forbudsskiltet på topp. Og om ikke det er nok: Trafikkskilt skal ikke dekke over hverandre. (Foto: Håkon Aurlien)

Veggen og vi

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

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

Fagpressen

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

Journalist
KJELL WOLD
Mobil: 900 94 886
kjell.wold@vegvesen.no

Journalist
HÅKON AURLIEN
Mobil: 951 13 750
Telefon: 69 24 37 01
hakon.aurlien@vegvesen.no

Grafisk designer
JORUNN G. EBBESTAD BRUN
Mobil: 412 33 404
Telefon: 32 21 43 41
jorunn.brun@vegvesen.no

Grafisk designer
HILDE M. STRANGSTADSTUEN
Mobil: 913 27 595
hilde.strangstadstuen@vegvesen.no

Grafisk designer
KYRRE WEDVIK
Mobil: 909 30 425
kyrre.wedvik@vegvesen.no

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



Statens vegvesen

GRAFISK PRODUKSJON:
Landsdekkende Grafisk senter, Statens vegvesen
Opplag: 15 300 Trykk: Mediatrykk AS
Veggen og vi skal være en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skal bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme.
Veggen og vi utkommer 11 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.
Redaksjonen avsluttet 18. juni kl. 13.00.
Neste utgave kommer 29. august 2013.



Trykk