



Sparker i gang trygge fotballreiser

Norges fotballforbund (NFF) skal sammen med Statens vegvesen utforme reiseregler som NFF skal innarbeide i hele landet. Dette skjer takket være et langt og godt samarbeid mellom Statens vegvesen og fotballkretsene i Nord-Norge.

side 4 – 5

ILLUSTRASJON: KYRREWEDVIK/COLORBOX

SIDE

5

VINTERFØRE:

Et avfallsselskap i Bodø har nulltoleranse for dårlige dekk

SIDE

7

MILJØ:

Ny standard for brøyting skal gi mer børsting og mindre salt

SIDE

10

FERJE:

I 2006 trafikkerte to ferjer Moss – Horten. I dag går det fem ferjer

SIDE

14

VEG:

Haslemostrekka på rv. 2 i Glåmdal er landets lengste rette veg



DØGNVHIL PÅ E6

Statens vegvesen ønsker å etablere døgnvileplasser for om lag 100 tyngre kjøretøyer på ett eller flere steder langs E6 sør for Oslo. Derfor arrangerer etaten nå en konkurranse for private aktører langs strekningen for å få til dette.

(Foto: Knut Opeide)

TUNNELVIFTER IKKE NOK

Bedre ventilasjon i vegtunneler er ikke nok. Forskere ved Sintef mener det kreves mer dokumentasjon for å påvise hvilke effekter gode ventilasjonsanlegg har ved brann i vegtunneler, melder TU.no.

(Foto: Geir Brekke)



LEDER:

Ta deg en tur på kafé.

«Å mistenke veivesenet for å ha skjulte motiver for å tekkes visse politikere eller en viss næringsvirksomhet, virker lite gjennomtenkt»,

Morten Wang, redaktør Tønsbergs blad

«**E**tter at Vegvesenet i november i fjor la frem «Konseptvalgutredning for transportsystemet i Tønsberg-regionen», har debatten rast i lokalvisen Tønsbergs blad, både på avisens nettside og i papirutgaven. Et stort engasjement har også kommet tydelig til uttrykk på Facebook.

Det er et privilegium å kunne jobbe i en etat som steller med ting folk er genuint opptatt av. Kjerneoppgaven til Vegvesenet, å skape robuste transportløsninger, betyr enormt mye for veldig manges hverdag. Så ikke rart de, heldigvis, engasjerer seg

Fra sidelinjen kan deler av debatten i Tønsberg-området minne om et lokald Derby i fotball. Det er sterke følelser, et tydelige «fiendebilde», knuffing og harde taklinger. Men viljen til å vinne, og midlene man bruker er i hovedsak legitime og innenfor folkeskikkens uskrevne regler.

Men nylig så debattredaktøren i Tønsbergs blad, Morten Wang, seg nødt til å trekke frem det gule kortet. «Det glødende engasjementet i saken om ny fastlandsforbindelse er både forståelig og ønskelig, men aggresjonsnivået bør senkes.», skrev Wang i en kommentarartikkel 8. februar. Han lovpriser debatten og engasjementet. Men han mener den skjennes av fiendtlighet mot Tønsberg fra innbyggere i nabokommuner. Og, påpeker han, debatten skjennes av «en dyp mistro til veivesenets arbeid og motiver».

To uker før Wangs artikkel hadde avdelingsdirektør i Statens vegvesen Region sør, Tore Kaurin, tatt til motmæle mot et innlegg der det ble insinuert at Vegvesenets anbefaling var et resultat at «noen hadde snakket sammen». Kaurin tilbakeviste påstanden med saklig tyngde.

Også i fremtiden vil det, garantert, være sterke krefter i spill når nye transportløsninger legges på bordet. Det nye nå er blant annet at de gode innspillene, engasjementet, meningene og følelsene har fått flere, nye arenaer hvor de kan komme til uttrykk. Der man tidligere stort sett var prisgjitt den lokale avisredaktørens skjønn for hva som egnest seg for deg å lese, kan vi nå med største letthet hoppe bukk over redaktøren. Vi er alle blitt redaktører, vi kan alle starte vår egen mediekanal hvor vi fritt kan komme til orde med våre meninger og synspunkter. I dag er det oftere og oftere at dagsorden settes i de sosiale mediene, i medier som styres av deg og meg. Det er på Facebook eller Twitter at debattene oppstår, det er der de sterke meningene blir uttrykt, det er der de grensesprengende beskyldningene blir fremsatt. Og i dag er det fra de sosiale mediene den lokale avisredaktøren i større og større grad henter sitt stoff fra.

Dette kan virke skremmende for mange. Man har liksom ingen kontroll lenger. I stedet for å frykte dem, kan vi lære oss dem, bli trygge på dem. Dermed vil de fremstå mindre skremmende. De sosiale mediene, altså. Vi kan ikke overse dem, den innflytelsen de har fått på det offentlige ordskiftet vil befestes ytterligere. Der må også vi lære oss å ytre oss. Vi må lære oss de forskjellige kanalenes egenart. Klarer vi det vil vi se at her ligger det fantastiske muligheter til å komme i dialog med de som bryr seg om det vi holder på med. Se på de sosiale mediene som et kafébord der noen sitter og snakker engasjert om det du holder på med. Tenk så all right det kunne vært å få mulighet til å slå seg ned ved det bordet og få lov til å fortelle om hva du egentlig holder på med, hvorfor du jobber på den måten du gjør og hvilke muligheter og begrensninger du har. Sånne kafébesøk blir ofte hyggelige, de.

Derfor: Ta oppfordringen fra gruppen som har jobbet med sosiale medier i Vegvesenet: Kommuniser med brukerne der de er, nemlig i de sosiale mediene. Sagt på en annen måte: Ta deg en tur på kafeen og snakk med folk.

Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



FØR OG NÅ:



SAGT I SOSIALE MEDIER:

NRK Buskerudsendinga @buskerud

Har delt ut 2 000 bøter så langt: Hittil i vinter har Statens vegvesen kontrollert 37 000 tunge kjøretøy på de...

1001portails Norway @1001ptsNO

Vegvesenet skal tredoble andelen totalentrepriser (tu.no) <http://j.mp/1c0BVTc>

MRfylke @MRfylke I samarbeid med Statens vegvesen lanserer vi ein ny mobilapp som viser ferje- og hurtigbåtavgangar i heile fylket. <http://bit.ly/1oZTIGI>

Jørgen Hovind @jorghovind Nytt regelverk for #elsykkel på vei @Naturvern og @FIVH har sendt inn felles positiv uttalelse til Vegdirektoratet <https://provekjore.no/nytt-regelverk-for-elsyklar/> ...

Filip Rygg @filiprygg Da skal #beby behandle Trafikksikkerhetsplanen. Stor debatt om listen fra vegvesenet. Utsettelse avvist. Godt vi får vedtak i dag!

VEGBILDET:

DØLABRØYTING

Slik skjedde snøbrøytingen før bilens tid, med V-plog i tre trukket av en dølahoppe. Kusk og hesteeier Øistein Myren, flankert av Anne-Lise Rustadstuen og Laila Nordhagen, ledet det historiske opptoget ved Vegmuseet ved starten av fagseminaret Vintedagene som ble holdt ved Hunderfossen i februar. Norge var tidlig ute med fellesskapsregler for veghold, de første nedskrevne lover kom for 840 år siden og i år feires etableringen av Vegdirektoratet for 150 år siden. Det gikk 60 år til før vi fikk de første bilplogene. (Foto: Håkon Aurlien)



Ferger før og nå

◀ 1925

2014 ▶

MS «Bilfergen» er den eldste bilferga i Norge. Den ble bygd ved Nerhus verft i Ølve i Hardanger i 1925 og ble da satt i den nye ruta mellom Vestnes og Molde. Ferga kunne ta 4–5 biler, eller tre syvseter biler og det var ikke uvanlig at siste bil stakk ut over akterenten som på bildet til venstre. Og det er noe helt annet enn kapasiteten på «Moldefjord» som går i sambandet i dag. Allerede i 1934 ble «Bilfergen» erstattet av en større ferge på Vestnes-sambandet og i stedet satt i trafikk i sambandet Søsnes – Åfarnes over Langfjorden ved Molde. Med ferje her fikk de kjørende et alternativ til Molde – Vestnes om de skulle for eksempel til Åndalsnes. Dette sambandet ble nedlagt da Skålavegen ble åpnet i juni 1991. «Bilfergen» frakter ikke lenger biler men er bevart. (Foto: Fotograf i 1925: Ukjent. Nytt bilde: Håkon Aurlien)





FLERE KONTROLLPLASSER

I neste fireårs periode 2014 – 2017 skal det enten oppgraderes eller bygges 21 nye kontrollplasser og kontrollstasjoner (bildet) langs norske riksveger. Dette og mange andre trafikksikkerhetstiltak er høyt prioritert i Handlingsprogrammet. (Foto: Kjell Wold)

AVSPARK FOR SIKKER FOTBALLKJØRING

Millioner med mil kjøres til og fra kamper og trening. Nå har Norges Fotballforbund (NFF) og Vegvesenet kommet i mål med å øke transportsikkerheten i fotball-Norge.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJON KYRRE WEDVIK/COLOURBOX



SIKKER FOTBALLKJØRING: Norges Fotballforbund skal sammen med Vegvesenet utarbeide reiseregler for fotballfamilien.

Når NFF nå skal innføre en reisepolicy for hele organisasjonen, skjer det takket være et godt samarbeid mellom Vegvesenet og fotballkretsene i nord. Der har de i mange år vært opptatt av trafikksikkerhet.

REISEREGLER FOR ALLE KLUBBER. NFF innfører fra 2014 et nytt kvalitetsklubb-konsept. Dette innebærer også at det skal utarbeides reiseregler for alle typer vegtransport som skal formidles til hele fotballfamilien.

Eksempler på «reiseregler», som fotballkretsene bare har hatt i nord, er at sjåføren har ansvar for at alle bruker bilbelte og parkerer slik at han ikke må rygge. Andre eksempler er at det bare benyttes busser med belte og at spillere er godt synlige på tur. Nå skal det komme regler som gjelder for alle klubber.

– Vi håper reisereglene vil bli oppfattet som et positivt og samlende budskap internt i klubbene, og at de har gode prosesser rundt å formidle dette. Vi skal være stolte over å jobbe med trafikksikkerhet! I Finnmark bruker de fleste flere timer på veien enn på banen når det er bortekamper, noe som viser at vi er ei risikogruppe. Vi har ofte også dyrebar last med egne og andres barn, og vi har ingen å miste, verken på banen eller på veien. Trafikksikkerhet har derfor lenge vært et tema for oss i Finnmark. Det sier Roger Finjord, assisterende damelandslagstrener og primus motor i Finnmark fotballkrets.

STOR TYNGDE. Finjord mener NFF kan bidra med stor tyngde i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet.

– Gjennom våre klubber når vi barn, unge og voksne i hele landet. Vi kan ha kampanjer, lokale trafikksikkerhetsdager



Roger Finjord

og turneringer med sikkerhetsbudskap. Vi står foran en fantastisk trafikksikkerhetsmulighet – og vi har utrolig lyst til å lykkes!

GJENSIDIG GLEDE.

– Det har vært en stor glede å samarbeide med Vegvesenet. De har sett muligheter og vært innovative i forhold til videre samarbeid. De er alltid på tilbudssiden når vi har faglige spørsmål og er godt synlig på våre aktiviteter. Vi opplever en gjensidig glede og inspirasjon i samarbeidet, sier Finjord.

Henrik Lunde, fagansvarlig i NFFs utviklingsavdeling, er også positiv, og tilføyer at NFFs mål er å skape god aktivitet innenfor trygge rammer, og da er trafikksikkerhet en prioritert oppgave. Samarbeidet med Vegvesenet gir budskapet den faglige tyngden som er nødvendig for å få gjennomslag. Enkle, konkrete tips er et godt verktøy for å gi barn og ungdom trygghet til og fra aktivitet. De foresatte vil sette enda mer pris på klubben sin når de ser at også trafikksikkerheten tas på like stort alvor som den perfekte pasningen.

STOLTE. – Dette har vi god grunn til å være stolte av, sier Ann Synnøve Ellevoll i Statens vegvesen, Region nord. Sammen med kolleger har hun lagt gode pasninger for å få fotballmiljøet på sikkerhetsbanen. Det hele startet i Finnmark med en «brydæ-aksjon» i 2002. Etter hvert utviklet dette seg til et opplegg som gjaldt hele Nord-Norge, og i 2009 innførte fotballkretsene i nord en egen «Reisepolicy for fotballfamilien».

TRAFIKKSikkerhet:

TEKST KJELL WOLD FOTO BUSKERUD FYLKESKOMMUNE

Trafikksikkerhetspris til gode holdninger

Trafikksikkerhetsprisen 2013 i Buskerud er tildelt tyrkiske foreninger i Drammen for prosjektet «Trygg i Trafikken».

– Vi er lykkelige over å få en slik anerkjent pris, sier Selim Unsal som representerer Tyrkisk Unge Arbeidere- og Studentforening. Prisen er på 15.000 kroner og deles ut av Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) i regi av Buskerud fylkeskommune.

– Vi har et mål om å nå ut til 2.000 tyrkiske kvinner i Drammen. Det at vi når kvinnene skal også ha en virkning på deres menn og familier, sier Unsal. Prosjektet «Trygg i Trafikken» jobber for å spre informasjon om sikring av barn i bil og riktig sikring av last i bil, og er initiert av foreningene selv.

Prosjektet er et samarbeid mellom Tyrkisk Unge Arbeidere- og Studentforening, Senter for Integrering og Inkludering, Det Tyrkiske Samfunnet i Norge, Tyrkisk Kvinneforening og Det Islamske Kultursenter i Drammen.



GLAD VINNER: Selim Unsal er svært glad for å bli tildelt Trafikksikkerhetsprisen 2013 av Ana Maria Silva-Harper fra Fylkets trafikksikkerhetsutvalg.

21

store vegprosjekter over 500 millioner kroner blir åpnet for trafikk i perioden 2014 – 2017, går det fram av Handlingsprogrammet til Statens vegvesen.



NY RASTUNNEL PÅ RV. 7

En strekning av rv. 7 i Granvin kommune i Hordaland skal nå rassikres med ny tunnel på drøye halvannen kilometer pluss 850 meter ny veg. Tunnelen skal bygges ved Lussandberget (bildet) på nordsiden av Hardangerfjorden. Tilbudsfrist på jobben er tidlig april 2014. (Foto: Werner Harstad)

Vi står foran en fantastisk trafiksikkerhetsmulighet – og vi har utrolig lyst til å lykkes! Roger Finjord, NFF



Ann Synnøve Elvevoll

STILTE KRAV. Fotballkretsene i nord har fått tilskudd fra Vegvesenet mot at de har forpliktet seg til å lage aktivitetsplaner for sitt trafiksikkerhetsarbeid. Vegvesenet har stilt på «sidelinja» på fotballturneringer, der

de blant annet har tilbudt prøvetur med Veltepetter og Bråstopp, frontet bilbelte-kampanje og andre nasjonale kampanjer. De har også holdt trafiksikkerhetskurs for ledere, dommere og trenere. Målet er at de fleste som skal kjøres til fotballaktivitet i nord skal ha tatt et slikt kurs.

– Da vi i 2010 inngikk en ny avtaleperiode med fotballkretsene i nord var det viktig å få inn trafiksikkerhet som et

element i NFF sin handlingsplan. Roger Finjord har vært en av våre gode pådrivere her i nord sammen med Jo Are Vik i Troms fotballkrets. Disse har vært fantastisk engasjert i trafiksikkerhet, og har frontet denne saken på vegne av alle fotballkretsene i nord for å få den opp på nasjonalt nivå, forteller Elvevoll.

VIKTIG ROLLEMODELL. – Det er veldig viktig for oss at vi har fått NFF som rollemodell for idretten, siden de er det største sær-idrettsforbundet med 370 000 utøvere. Når NFF nå skal få på plass en reisepolicy for hele landet, så planlegges det i samarbeid med Statens vegvesen. Det er dokumentert at den atferd en lærer og forholder seg til i organisasjonsaktiviteter, ofte videreføres i det private. Ambisjonen vår bør være at vi på sikt skal få regler for transport i hele Norges Idrettsforbund, sier Elvevoll. ■

KONTROLLVIRKSOMHET:



RUTINER: Inspektør Tom Are Mohaug hos Statens vegvesen gjennomgår rutiner for kontroll av vogntog sammen med driftsleder Robert Pettersen i Iris Produksjon.



STØTTE: Administrerende direktør Leif Magne Hjelmseng (t.h.) i Iris Salten har full støtte fra inspektør Tom Are Mohaug når Iris nå nekte å laste vogntog som kommer på sommerdekk.

Nulltolleranse for dårlige dekk

Hos avfallsselskapet Iris i Bodø blir vogntog som ikke har godkjent dekk og kjettinger nektet ny last før de er skodd forskriftsmessig.

TEKST HÅKON AURLIEN FOTO ARNT E. PEDERSEN, IRIS

«**V**i er opptatt av å ivareta vårt samfunnsansvar, og vil gjøre vårt for å hindre ulykker med vogntog som kjører avfall fra oss. Vi vil ikke sende ut biler med avfall fra vår region som kan være potensielle dødsmaskiner, sier administrerende direktør Leif Magne Hjelmseng i Iris Salten. Selskapets folk har ved flere anledninger kontaktet politiet og Statens vegvesen etter at utenlandske vogntog har kommet til anlegget på Vikan med nedslitte sommerdekk på vinterføre. I desember innførte de nulltolleranse.

– Og det kommer vi til å fortsette med, sier Hjelmseng.

EFFEKTIVT. Inspektør Tom Are Mohaug fra Statens vegvesen tungbilkontroll, synes det er veldig bra at Iris nekter å laste de vogntogene som ikke har forskriftsmessig dekk og kjettinger.

– Det er en helt lovlig og effektiv måte å hindre ferdsel av vogntogene som aldri skulle beveget seg på norske vinterveier, sier Mohaug. Iris sender fra seg restavfall, plast, glass- og metalleballasje, trevirke, papp og papir og en rekke andre avfallsfraksjoner til ulike stoppesteder både i Norge og Sverige. I løpet av et år går 1600 vogntog ut fra anlegget utenfor Bodø.

– Å slippe dårlig skodde trailere på veiene er en risikosport. Den ønsker ikke vi å delta i, sier driftsleder Robert Pettersen som står for det meste av opplastingen.

– Klarer vi å hindre om så bare en ulykke med det vi gjør, er det verdt det, sier Pettersen.

NYE REGLER. Før aksjonen startet fikk han en grundig opplæring av Tom Arne Mohaug i hva han skulle se etter for å se til at vogntogene tilfredsstille de nye strengere dekkreglene som ble innført i høst.

– Det er langt fra alle som har fått med seg endringene i regelverket. At Iris nå går aktivt inn med kontroll er prisverdig. Selskapet bidrar til å få ut viktig informasjon, sier Mohaug.

Transportørene ble varslet om at Iris fra desember ville drive omfattende kontroll av at reglene ble overholdt. I de nye reglene heter det blant annet er det fra 15. november er påbudt med vinterdekk enten med pigg eller friksjonsdekk uten pigger. Videre skal mønsterdybden fra 15. oktober til 30. april være minst fem millimeter. Et vogntog skal også ha minst sju kjettinger. ■

UTBYGGING:

TEKST BJØRN EGIL GILJE FOTO JENS PETER HOLMSEN

Droppar dumperar

Ryfast er trolig det første tunnelprosjektet i Norge som bruker transportband i staden for dumperar til å frakte stein ut av tunnelen. Frå Solbakk i Strand kommune i Rogaland bygger Marti IAV Solbakk halvparten av den 14,3 kilometer lange Ryfylketunnelen, som blir verdas lengste under-sjøiske vegtunnel.





FÆRRE STØYPLAGER

Målet er å redusere antallet personer utsatt for støy fra vegtrafikk med 1450 personer i Handlingsprogramperioden 2014-2017. I dag er det beregnet at om lag 13.000 personer bosatt langs veger er plaget av støy fra vegtrafikken. (Foto: Kjell Wold)



MER BØRSTING OG MINDRE SALT

SNØSPRUT: Børsting kan bli løsningen for bedret vinterfremkommelighet for myke trafikantgrupper. – God friksjon er viktig og da bør vegene i størst mulig grad være uten snø og is, sier Eivind Stangeland som har gode erfaringer med «sort veg-strategi» for gang/sykkelveger i Stavanger.

Denne maskinen kan bli et daglig syn på gang- og sykkelveger langs hovedveger spesielt i byområdene. En ny vinterdriftsstandard legger opp til økt innsats for å få bort snø og is fra bussholdeplasser og gangvegene frem dit, og fra gjennomgående sykkelveger.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«På gang-, sykkelveg og fortau ligger det an til en langt større innsats i en ny og mer ambisiøs vinterdriftsstandard, sa Lars Erik Hauer, direktør for veg og transport i Vegdirektoratet, i en innledning da driftsfolk fra hele landet møtes til vinterdriftskonferanse ved Hunderfossen tidlig i februar.

–Vi snakker om mer brøyting og riktigere salting, vi skal kunne håndtere alle værforhold, være proaktive og reagere så snart vi ser behov, sa Hauer.

Han pekte på at Norge nå møter nye utfordringer i form av nye trafikantgrupper på vegene; vogntogførere med lite kjennskap til norsk vinterføre, privatbiler med for lav kompetanse på vinterveg, og flere helårssyklister.

MER SMÅVEGUTSTYR. Utstillingsdelen av konferansen hadde hovedvekt på utstyr til mindre veger, gang/sykkelveger og fortau. Bak dette lå en klar oppfatning i utstyrsbransjen om dreining av driftsinnsats fra tunge til lette trafikantgrupper, at Statens vegvesen sammen med fylkeskommunene vil stille økte krav til maskinell snørydding langs riks- og hovedvegene, og at kommunene vil gjøre det samme på sitt vegnett.

Stavangerområdet har vært en spyspiss i utvikling av bedret tilrettelegging for myke trafikantgrupper. Siden 2006 har Vegvesenet krevd barmarkstrategi i driftskontrakten for drøyt 125 km gang/sykkelveger langs riks- og fylkesvegnettet, og det vil de fortsette med.

BARVEG. – Hensikten er å gi fotgjengere og syklende bedre og mer forutsigbare

■ SYNTETISK DIESEL:

«Bydiesel» tilbake

Ved å fylle en naturgassbasert diesel på tanken i stedet for ordinær diesel, kan utslippet av nitrogendioksid (NO₂) reduseres med 60 prosent. Nå har Osломannen Marcus Rolandsen nådd frem i en rettstvist mot Toll- og avgiftsdirektoratet, og tar sikte på å igjen tilby GTL-drivstoffet til eiere av ordinære dieselmotorer.

– Det er helt feil å spre negativitet om dieselmotorer. Dieselmotoren er en mer energieffektiv motor enn bensinmotoren og det skal hjelpe oss i å nå nasjonale klimamål. Men dieselmotoren er ikke nødt til å gå på vanlig diesel. I byområder hvor dieselavgassene bidrar til helseskadelig luftkvalitet, kan dieselmotorer i stedet bruke et drivstoff som gir langt mindre utslipp av partikler og nitrose gasser, sa Marcus Rolandsen i en artikkel i Veggen og vi i januar ifjor.

Drivstoffet var tatt i bruk i flere kommuner og transportbedrifter da det ble stanset sommeren 2011 ved at toll- og avgiftsdirektoratet klassifiserte det som mineralolje. GTL-diesel er betydelig dyrere å produsere enn ordinær diesel, men avgiftslettelse som miljøvennlige drivstoff hadde jevnet ut prisen.

Rolandsen gikk til sak mot direktoratet og vant, men saken ble anket til Borgarting lagmannsrett som i januar konkluderte i hans favør. Nå er dommen rettskraftig.

FAKTA

7

bud er gitt på ombygging av Trø jernbaneundergang på rv. 7 ved Geilo. Budene varierer fra 24,7 til 37,9 millioner kroner.



MER GJENBRUK AV BETONG

Gordana Petkovic (bildet) ledet Statens vegvesens gjenbruksprosjekt. I en fersk rapport om bruk av gjenbruksbetong anbefaler States vegvesen økt bruk av knust betong i nye veier. Gjenbruksbetong kan være et godt vegbyggingsmateriale, går det fram av rapporten. (Foto: Henriette Erken Busterud)



HOVEDVEG: Under Vinterdagene presenterte Gjøvikselskapet Øveraaasen AS en ny maskin for snøfjerning på hovedveger. En roterende kost er et av fire steg, maskinen lanseres under mottoet «Sort uten salt».



Eivind Stangeland

forhold. God friksjon er viktig og da bør vegene i størst mulig grad være uten snø og is, sier Eivind Stangeland som er Vegvesenets byggeleder for drift i Stavanger.

–Etter lett snøfall, som vi har

mye av i vårt område, klarer våre driftsentreprenører å holde gang/sykkelvegene is- og snøfrie med kosting og uten å måtte bruke salt. I kulde må de bruke noe salt for å hindre isdannelse men forbruket blir mindre når vi har mindre fuktighet på vegen, sier han.

Han understreker at det er stor forskjell på forholdene i landet og at bar-markstrategi ikke vil være mulig å få til i store deler av landet.

–Men flere store byområder har klimatiske forhold som er såpass tett opp til våre at også de bør kunne ha en målsetting om bar veg på gang- og sykkelvegnettet vinterstid, mener han.

FORVENTNINGER. 2,7 milliarder kroner brukes årlig til drift av riks- og fylkesvegnettet i Norge. Halvparten går med vinterstid, to tredjedeler på is/snøryd-

ding og en tredjedel på strøing. I strid med klare utsagn og ønsker om reduksjon av saltbruken, økte den jevnt frem til 2010/11-sesongen men er nå gått noe tilbake.

Under konferansen ble en helt ny børstemaskin til bruk på hovedvegnettet presentert under slagordet «sort uten salt». Fra produsenten ble det i siste Vegen og vi stilt forventninger om at vegeierne, det være seg Staten, fylkeskommunene og kommunene, nå vil pålegge driftsentreprenørene å kjøpe inn mer utstyr for maskinell fjerning av is og snø.

–Dette er noe de enkelte regionvegsejefene avgjør for riksvegnettet, fylkeskommunene for fylkesvegnettet og kommunene for deres vegnett, understreker Torgeir Leland som koordinerer utviklingen av driftskontraktsystemet i Vegdirektoratet. Mål og virkemiddelbruken bestemmes ikke sentralt.

–Gjennom Vegvesenets SaltSmart-prosjekt er det gitt føringer for hvordan det skal være mulig å dempe saltbruken og sikre et godt nivå på vinterdriften ved økt bruk av maskiner. Nytt utstyr gjør at vegeierne nå har fått flere virkemidler til å løse utfordringen, sier han. ■

UTENRIKS:

VERDEN RUNDT

Menn med ADHD

har 45 prosent større ulykkesrisiko i trafikken enn andre menn, men den økte risikoen kan halveres ved bruk av medisiner. Dette viser en undersøkelse fra Karolinska instituttet i Sverige. Studien omfattet 17.000 personer, forskerne fant ikke statistisk holdbare data for sammenhengen mellom ADHD og ulykker for kvinner, derimot for menn hvorav anslagsvis to prosent har diagnosen for manglende konsentrasjon og impuls kontroll.

De canadiske

vegmyndigheter har installert mekaniske kabelskrapere på Port Mann Bridge like ved Vancouver, for å hindre is i å feste seg til kablene. Uddvallabrua på E6 i Sverige, Smälensbrua på E18 i Indre Østfold (bildet) og tre lignende skråstagbruer i USA har alle hatt samme problem; at snø fester seg til kablene og faller ned som klumper i mildvær og treffer biler på brua. Nå er forskere i Ohio i USA satt på oppgaven med å finne en løsning for Toledo Skyways Bridge.



Foto: Håkon Aurlien

Lange vogntog

på inntil 25,25 meter er mindre ulykkesutsatt enn ordinære vogntog, viser forskning fra Chalmers institutt i Sverige. Forskerne tar forbehold om at forskjellen kan forklares med bruk bare på hovedveger og at de lange vogntogene kjøres av erfarne sjåførere. De 25,25 meter lange vogntogene er nå tillatt på hovedveger i Sverige og Norge mens de fleste Europeiske land setter et maksimum på 18,75 meter. I Sverige foregår nå forsøk med 30 meter lange vogntog på inntil 90 tonn.

Selvlysende reinsdyr

kan bli det nye tiltaket for å redusere viltulykkene i Finland. I Rovanjemi har reineiere nå sprayet 20 reinsdyr med en lysreflekterende maling, slik at dyrene blir mer synlige når de beveger seg fritt langs vegene. Tanken er at bilistene dermed skal kunne unngå noen av de 3-5000 reinpåkjørslene som skjer hvert år. Det er kun hornene som er sprayet i første omgang men det kan også bli aktuelt med å gjøre pelsen reflekterende. Sitter refleksstoffet kan det være aktuelt med utvidede forsøk neste år.

Zambias

trafikkmyndigheter vil lære om det norske trafikksikkerhetsarbeidet, og spesielt om sammenhengene mellom vegutforming, lovgivning, opplæring, kampanjer og kontroller. Derfor besøkte en delegasjon på fire fra landets Road Transport and Safety Agency (RTSA) Norge for noen uker siden, hadde møter med Vegdirektoratet og var på befaring til Taraldrud kontrollstasjon.



Foto: Marit Due Langaas

Høyere parkeringspriser

er regnet som et godt virkemiddel for å begrense trafikk i storbyene. Men den rammer ikke alle, likevel vakte det atskillig oppsikt i England da en parkeringsplass i London sist måned ble lagt ut til salg for 400.000 pund, rundt 5 mill. kroner. Den er så stor at den rommer to biler og ligger like ved Kensington Gardens.

Førerløse biler

kan være på markedet i løpet av noen tiår, nå har de første bildesignerne startet arbeidet med å utforme hvordan bilene kan se ut når de ikke lenger har en førerplass. Selskapet Rinspeed har nå presentert en designstudie av en mellomløsning, en bil der ratet enkelt vipper til side når bilen styres av datamaskiner på en motorveg. De foreslår at forsetene snus rundt til et salonglignende miljø mens bilen kjører i 120 km/t.

6 av 10 bilister

er konsentrert om å kjøre bilen, fire er ikke. Det viser en studie av det britiske Institute of Advanced Motorists. De har noe overraskende funnet at eldre bilister er mer konsentrert om kjøringen enn de yngre. Halvparten av unge mellom 18 og 24 forteller at de ofte opplever at de har tankene helt andre steder enn på kjøringen. En tredjedel av tilfellene dreier seg om generell dagdrømming, resten av tankeflukten fordeler seg likt på stress, på tanker om hva man skal gjøre ved ankomst og på tanker rundt personlige relasjoner.

TEKST OG ARKIVFOTO HÅKON AURLIEN



NÅDE FREM: Marcus Rolandsen vil nå ta opp igjen salget av GTL-diesel til miljøbevisste dieselbilister.



STORJOBBS I SANDVIKA

Første anleggsjobb på ny E16 fra Sandvika (bildet) og nordover mot Wøyen i Akershus er lyst ut med anbudsfrist tidlig i mars. Strekingen i Bærum kommune er 3,5 km og er beregnet å koste nær 4 milliarder kroner. (Foto: Knut Opeide)



IKKE DYRERE: -Foreløpig har vi ingen indikasjoner på at økt byggherrestyring er dyrere enn ordinære driftskontrakter, sier Glenn Steenberg (midten) fra Dovre Group. I Setesdal brøyter lastebileier Gunnar Gautland Bygland-vegene styrt av prosjektleder Sigurd Wiberg (t.v) og byggeleder Pål Arnfinn Haugen. I Vesterålen (t.h) har Vegvesenets byggeleder Magne Berg har nå reelt ansvar, brøytes jåførene Jon Erik Eriksen (t.v) og Raymond Ingebrigtsen har store fullmakter til å vurdere behov for brøyting og strøing mens Jan Roger Olsen kjører tung vegskrape og styres direkte av Vegvesenet. (Arkivfoto)

Ikke dyrere med byggh

Mer detaljert styring av vinterdriften fra Statens vegvesens side er ikke dyrere enn å la entreprenørene bestemme selv. Ordningen gir økt fagkompetanse i Vegvesenet, men det kan bli større ulikheter i vegstandarden og større belastninger på brøytemannskapene.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Det kommer fram i en nylig utgitt rapport fra rådgivningsselskapet Dovre Group AS som er engasjert av Statens vegvesen for å evaluere fire forsøksordninger med utvidet byggherrestyring.

-Foreløpig har vi ingen indikasjoner på at kostnadsnivået er høyere i forsøksområdene enn i andre driftsområder, sa Glenn Steenberg i Dovre Group da rapporten for 2013 ble presentert under Vintervedlikeholdskonferansen på Hunderfossen tidlig i februar.

Konklusjonen skapte betydelig interesse. Det var nemlig argumenter om store kostnadsreduksjoner som lå bak da Stortinget for drøye ti år siden bestemte å konkur-

ranseutsette den daglige driften av landets riks- og fylkesveger.

VILLE ENDRE. Fra 2003 ble Vegvesenets vegarbeidere og alle gule maskiner flyttet over i det statlig eide entreprenørselskapet Mesta, riks- og fylkesvegnettet ble delt inn i drøyt 100 geografiske funksjonsområder og entreprenørselskapene konkurrerte om funksjonskontrakter med vinterdrift til fast pris over fire eller fem år.

Flere steder i landet viste det seg vanskelig å få reell konkurranse om kontraktene og i Vegvesenet måtte noen steder sette på flere kontrollører for å holde oversikten over tilstanden ute på vegnettet. Fra 2008 ble fastprisprinsippet endret ved at det ble gitt en viss kompensasjon ved økt behov

for brøyting og strøing.

I 2011 endret kontraktene navn til driftskontrakter. I alle regioner ble det satt i gang forsøk med inndeling av driftsområder i mindre geografiske områder egnet for små og mellomstore entreprenører, i noen skulle Vegvesenets byggeledere i større grad bestemme hva som gjøres ute på vegnettet.

300-700 ÅRSVERK. Byggherrekostnadene blir vesentlig høyere når Statens vegvesen må ha folk til å styre vegvedlikeholdet detaljert. Dovre Group anslår at Staten har behov for å ansette i 300 til 700 årsverk dersom tilsvarende byggherrestyring skal skje over alt. Men selv inklusiv byggherrekostnadene finner selskapet «foreløpig

ingen indikasjoner på at kostnadsnivået er høyere enn for andre driftsområder».

Selskapet slår fast at grunnkompetansen, hvordan drifte en hovedveg, har økt både i Vegvesenet og hos de lokale entreprenørene og at inndelingen i mindre kontrakter kan utvikle et helt nytt segment i entreprenørmarkedet.

VARSKO. Samtidig roper de i rapporten et alvorlig varsko, på to områder.

Ett dreier seg om kontroll med kvaliteten; i og med at Vegvesenet i større grad bestemmer hva som skal gjøres er det vanskelig å få en uhildet etterprøving av kvaliteten på arbeidet. «Undersøkelser av klager til Vegtrafikksentralene og intervjuer med tunge vegbrukere,

FAKTA

33

Store vegprosjekter blir startet opp eller videreført i perioden 2014-2017, går det fram av Handlingsprogrammet.



HJARTÅBERGTUNNELEN ER OPNA

Rasstengt veg førte til hasteopning av fv.651/E39 Hjartåberg-tunnelen i Volda. Eksisterande fv. 651 forbi Hjartåberget er rasutsett og i førre veke kom fleire steinar ned og treffe autovernet på strekninga. Då starta arbeidet med å få nye Hjartåberg-tunnelen førebels sikkerhetsgodkjent slik at han kunne opnast for trafikk. (Foto: Reidun Øverland)



Herrestyring

– Foreløpig har vi ingen indikasjoner på at kostnadsnivået er høyere i forsøksområdene enn i andre driftsområder.

Glenn Steenberg, Dovre Group



Glenn Steenberg, Dovre Group

større kvalitetsvariasjon internt i forsøksområdene, og dermed lavere forutsigbarhet om standarden», heter det.

Det andre dreier seg om sjåførenes arbeidsmiljø. «Intervjuer med entreprenørene tyder på at det er

høy arbeidsbelastning i utførende ledd om vinteren. Entreprenørene har sterke kostnadsincentiver for å begrense antall sjåførere som er nødvendig for å opprettholde 24-timer beredskap for en brøytebil.

Sammen med manglende kontroll fra Statens vegvesen, gir dette grunn til å se nærmere på etterlevelse av arbeidstidsbestemmelsene», heter det. ■



DOVRE GROUPS RAPPORT ER TILGJENGELIG PÅ WWW.VEGVESEN.NO, UNDER «FAG» OG SÅ «DRIFTS-KONTRAKTER»

DUELLEN:

JA ELLER NEI TIL BYGGHERRESTYRT VEGDRIFT

En foreløpig evaluering fra Dovre Group viser at det ikke er dyrere å styre vegdriften i offentlig regi kontra å overlate jobben til entreprenørene. Bør Vegvesenet bestemme detaljert hva som skal gjøres ute på vegnettet, slik det var før 2003?



Foto: NLF

Einar Endresen, leder av Lastebil-eierforbundet i Nordland



Foto fra Aust-Agder fylkeskommune

Bjørgulv Sverdrup Lund, fylkesordfører i Aust-Agder (fra Høyre)

HVEM DER?

<p>1 Synes du at Vegvesenet skal ha detaljert styring med hva som gjøres ute på hovedvegene i hverdagen?</p>	<p>Ja, jeg mener Statens vegvesen bør ha detaljert styring med det som skjer ute på vegnettet.</p>	<p>Nei, for landet som helhet er det riktig å overlate daglig drift til entreprenørmarkedet. Men jeg er for lokale tilpassinger, organiseringen i Setesdal virker bra og er nok godt egnet der entreprenørmarkedet er lite.</p>
<p>2 Hva mener du er det viktigste argumentet som taler for ditt syn?</p>	<p>En slik organisering gir direkte kontakt mellom den som gjør jobben ute på vegen og den som eier vegen, og det er bra for begge parter. I dag må de forholde seg til drifts-entreprenøren, et ekstra ledd.</p>	<p>Jeg mener Statens vegvesen har sin styrke på administrasjon og forvaltning, entreprenørene på det rent utførende. Skillet er viktig for at Vegvesenet forblir objektiv i å bedømme om jobben ute på veg gjøres riktig.</p>
<p>3 Hva mener du er det viktigste argumentet som taler mot?</p>	<p>Jeg kan ikke se noe som taler imot detaljert byggherrestyrt drift av vegene.</p>	<p>Ingen modell er feilfri i alle henseender, driftskontraktsystemet er sårbart med hensyn til lokalkunnskap og faglig kontinuitet blant de som skal ta vare på vegen for trafikantene.</p>
<p>4 Hva skal til for at du skulle endre oppfatning?</p>	<p>Det måtte være om driftskontraktsystemet ble brutt ned på så små kontrakter at små entreprenører kunne ta reelt ansvar og ha det som en ærressak å levere en god veg til trafikantene.</p>	<p>Jeg mener hovedprinsippet er riktig men at det det ikke hindrer andre løsninger det det er nødvendig for å sikre forutsigbarhet og kontinuitet.</p>
<p>5 Hva må til for å forbedre driftsorganisasjonen om den skal beholdes som i dag?</p>	<p>Det vil være en klar forbedring om den som sitter bak rattet får en reell handlefrihet til å gjøre jobben sin på en skikkelig måte.</p>	<p>Det tror jeg går på dokumentasjon og kunnskaps-overføring mellom Vegvesenet og entreprenørene. Der viktig at Vegvesenets folk har kunnskap om jobben de skal bestille.</p>



RESERVELEM I SJØEN

En av de to fergelemlen i Moss gikk i sjøen da en av de store fergene, Bastø 2, skulle legge til lørdag 22. februar. Festeboltene mellom kaia og lemme gikk tvert av, muligens på grunn av et tidligere sammenstøt. Mesta Industri er nå i gang med reparasjon. (Foto: Håkon Aurlien)

KREVENDE ØKNING I FERJETRAFIKKEN



FRA 2 TIL 5 FERJER: Bastø Fosen trafikkerer landets travleste ferjesamband mellom Moss og Horten.

Trafikkveksten på enkelte ferjesamband er så stor, og langt over den generelle trafikkveksten, at det byr på utfordringer å tilpasse tilbudet til den økte trafikken.

TEKST KJELL WOLD FOTO HÅKON AURLIEN

Derfor legges det i Handlingsprogrammet 2014-2017 opp til å vurdere kapasiteten i hvert enkelt ferjesamband individuelt ved nye kontraktutlysninger. Av landets 16 riksvegferjesamband er det spesielt rv. 19 Moss-Horten og E39 strekningene Mortavika-Arsvågen(Rogaland) og

Halhjem-Sandvikvåg(Hordaland) og Lavik-Oppedal(Sogn og Fjordane)som opplever sterk vekst .

UTFORDRINGER. Hovedutfordringene i ferjetrafikken i perioden 2014-2017 er at trafikkveksten i enkelte samband har vært langt høyere enn forutsatt da kontraktene med ferjeselskapene ble inngått. De fleste ferjekontraktene inn-

gås 11-13 år før driftsperioden går ut. Derfor blir det utfordrende å tilpasse tilbudet til den store trafikkveksten som kan komme i disse årene. På strekningen Moss-Horten er kapasiteten økt fra to til fem ferjer på mindre enn 20 år.

NÆRINGSBEHOV. Som grunnlag for konkurransene må det derfor settes større krav til trafikkvurderinger enn før. I tillegg vil det i hvert enkelt tilfelle vurderes bruk av opsjoner knyttet til kapasitet. Rammen på om lag 2,2 milliarder kroner er tilstrekkelig til å opprettholde dagens rutetilbud i riksvegferjedriften og til å dekke utgifter til økt tilbud i sambandet E39 Lavik-Oppedal (bildet) fra 2015. Ved vurdering av forbedret service vil økt frekvens på de mest trafikkerte strekningene prioriteres. Her blir det særlig lagt vekt på næringslivets behov. Men innenfor rammen i Handlingsprogrammet

er det lite rom for å øke tilbudet.

AUTOPASS. Det blir nå utviklet AutoPASS-løsninger for ferjer som en planlegger å kunne ta i bruk i 2016. Det vil bli vurdert ved hver anbudsutlysning om AutoPASS skal innføres for sambandet. Det er også aktuelt i inngåtte kontrakter dersom ferjeselskapene ønsker det. I perioden 2014-2017 er 10 samband planlagt utlyst på nytt med ny anbudsperiode: 1) Rv 19 Moss-Horten, oppstart ny anbudsperiode 1/1 2016, 2) Rv 13 Lauvvik-Oanes, 1/1 2016, 3) Rv 13 Hjelmeland-Nesvik-Ombo 1/1 2016, 4) Rv 4 Mannheller-Fodnes, 1/1 2016 5) Rv 55/rv 13 Hella-Vangsnæs-Dragsvik, 1/1 2016, 6) E39 Mortavika-Arsvågen 1/1 2017, 7) E39 Halhjem-Sandvikvåg 1/1 2017, 8) E39 Anda-Lote, 1/1 2017, 9) Rv 287 Drag-Kjøpsvik 1/1 2017, 10) E6 Bognes-Skarberget 1/1 2017.

UTBYGGING:

Ber Statens vegvesen utrede planlegging av ny rv. 7 over Hardangervidda.

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen utrede planlegging av ny rv. 7 over Hardangervidda.

I arbeidet med en såkalt konseptvalgutredning (KVU) skal en også vurdere forhold som gjelder øst-vest transport med jernbane. Spørsmål knyttet til villrein på vidda kan også være en del av utredningen.

MED DETTE åpner et KVU-arbeid også for å vurdere om en lang vegtunnel under en større del av Hardangervidda fra området Haugastøl i Hol kommune i Buskerud til i Eidfjord kommune i Hordaland som et mulig alternativ. Statens

vegvesen arbeider med en overordna utredning om øst-vest samband i Sør-Norge. Riksveg 7 er en del av den utredningen. Samferdselsdepartementet regner med at konklusjonene i en slik overordna øst-vest utredning vil kunne legge føringer for framtidig utvikling av riksveg 7.

–Vi mener samtidig at en konseptvalgutredning for riksveg 7 ikke kan vente, sier samferdselsministeren i en pressemelding.

Det blir derfor lagt til grunn at arbeidet med en konseptvalgutredning for riksveg 7 Hardangerviddakan gjennomføres parallelt med den overordna øst-vest utredningen, men at det likevel vil være naturlig å legge fram konseptvalgutredningen for riksveg 7 først etter at en har konkludert i øst-vest utredningen. På denne måten kan en få logisk, sammenhengende konklusjoner mellom de mer overordna øst-vest utredningene og konseptvalgutredningen, sier Solvik-Olsen.

FAKTA

4

Bud er gitt på oppgradering av pendlerparkering i Hønefoss. Budene varierer fra 10,6 til 12,5 millioner kroner.



107 KM NY 4-FELTSVEG

I følge handlingsprogrammet skal det i perioden 2014-2017 åpnes 107 kilometer ny firefelts veg i Norge. Om lag 25 km av dette er E18 Tønsberg-Sandefjord(bildet) som åpner til høsten. (Foto: Kjell Wold)

–Strekningen Moss-Horten har økt fra to ferjer i 2006 til fem ferjer i 2012. Edgar Barsjø i Statens vegvesen.



UTBYGGING:



RASKERE VEGPLANER: Samferdselsdepartementet har nå godkjent at 13 større vegprosjekt skal få unntak fra kravet om konseptvalutgreiing, her fra rv. 13 Vikafjellet.

13 vegprosjekt skal bli raskere ferdig

Unntaka vil seie at det no kan setjast i gang vidare planlegging av prosjekta etter plan og bygningslova utan at ein må gjennomføre konseptvalutgreiing.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Untaka vil seie at det no kan setjast i gang vidare planlegging av prosjekta etter plan og bygningslova utan at ein må gjennomføre konseptvalutgreiing, melder departementet.

MEIR EFFEKTIVT. –Ein slik meir fleksibel praktisering av regelverket er ein del av regjeringa sitt arbeid for meir effektiv og raskare planlegging av større utbyggingar i transportsektoren, seier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen.

EKSISTERANDE VEG. For større vegprosjekt der det i hovudsak er aktuelt med utbetring av eksisterande veg, bør ein i mange tilfelle gjere unntak for kravet om såkalla konseptvalutgreiing, KVVU. Det same gjeld for andre prosjekt der det ikkje ligg føre vesentlege problemstillingar knytt til val av hovudløyising eller såkalla konsept for prosjektet, meiner ministeren.

13 PROSJEKT. Desse 13 større vegprosjekta har fått unntak frå kravet om konseptvalutgreiing:

Riksveg 3 Rena-Sør-Trøndelag grense, Hedmark

E134 Stordalstunnelen vest-Aksdal, Hordaland

Riksveg 13 Strand-Røldal, Rogaland og Hordaland

Riksveg 13 Vinje-Vik, Hordaland og Sogn og Fjordane

Riksveg 13 Odda-Bu, Hordaland

Riksveg 13/rv 55 Vik-Sogndal, Sogn og Fjordane

E16 Nærøydalen, Sogn og Fjordane

E39 Førde, Sogn og Fjordane

E6 Bjerkvik-Setermoen-Nordkjosbotn, Nordland og Troms

E6 Nordkjosbotn-Storslett-Alta, Troms og Finnmark

Riksveg 92 Karasjokk-Glevdnegiukka/ riksveg 93 Riksgrense Finland-Alta, Finnmark

Arendal byområde, Aust-Agder

Larvik byområde, Vestfold ■

10 PÅ TOPP. De ti største ferjesambanda i Norge målt etter ÅDT kjøretøy i 2012:

- | | |
|------------------------------|------|
| 1) Rv19 Moss-Horten | 4793 |
| 2) E39 Mortavika-Arsvågen | 3733 |
| 3) E39 Halhjem-Sandvikavåg | 2513 |
| 4) Fv 60 Sykkulven-Magerholm | 2292 |
| 5) Fv61 Hareid-Sulesund | 2167 |
| 6) E39 Molde-Vestnes | 2125 |
| 7) Fv715 Flakk-Rørvik | 1861 |
| 8) Rv5 Mannheller-Fodnes | 1776 |
| 9) Rv13 Lauvvik-Oanes | 1711 |
| 10) Fv13 Stavanger-Tau | 1613 |

De ti største ferjesambanda i Norge målt etter antall personer (i tillegg til fører), ÅDT 2012:

- | | |
|-----------------------|------|
| 1) Moss-Horten | 4479 |
| 2) Mortavika-Arsvågen | 4299 |
| 3) Halhjem-Sandvikvåg | 3315 |
| 4) Stavanger-Tau | 2515 |
| 5) Molde-Vestnes | 2295 |
| 6) Mannheller-Fodnes | 2039 |
| 7) Flakk-Rørvik | 2004 |
| 8) Sykkulven-Mageholm | 1949 |
| 9) E39 Lavik-Oppedal | 1695 |
| 10) Hareid-Sulesund | 1521 |



TEKST OG FOTO KJELL WOLD





KOLLEKTIVKURS

– Som ledd i satsingen på kollektivtransport har Statens vegvesen i samarbeid med KS, laget et todagers kurs om kollektivtransport. Dette er et introkurs hvor du får kunnskap om gode tiltak for kollektivtransporten, forteller kollektivkoordinator i Region sør, Regine Merete Hildre. (Foto: Kjell Wold)

KRONIKK:

Jeg foreslår at finansiering av investeringer i stamvegnettet løftes vekk fra Storting, Regjering og Statens vegvesen og legges til Stamvegnettets finansieringsselskap as.



av **Dag Bjørnland**
professor i sosialøkonomi
og samferdselsforsker

Utbyggingssselskap for vegprosjekter

Regjeringen ønsker å etablere utbyggingssselskap for vegprosjekter. Foreløpig vet man lite om den påtenkte etableringen, og redaksjonen har spurt om jeg kan gi synspunkter ut fra min bakgrunn. Det gjør jeg hermed fordi egne analyser viser at Storting, Regjering og Statens vegvesen har forsømt anlegg og vedlikehold i vegnettet i årtier.

Ordet utbyggingssselskap kan oppfattes på flere måter, men jeg holder meg i denne kronikken til den finansielle siden og foreslår etablering av *Stamvegnettets finansieringsselskap as*. Betrachtingene kan imidlertid anvendes både på et fremtidig motorvegnett eller spesielle strekninger som motorveg mellom Bergen og Oslo over Haukeli.

INNHEMING AV FORSØMT VEDLIKEHOLD. I den siste nasjonale transportplanen har regjeringen oppgitt at etterslepet i riksveggenes vedlikehold er 30-45 milliarder kroner. Det kan være en fornuftig strategi for regjeringen Solberg å ta igjen det forsømte i løpet av 10 år, altså ved å bevilge omtrent 4 milliarder kroner ekstra om året. Det gir finansieringsbehov på 13,5 milliarder kroner til vegvedlikehold om året. Etter litt regning anslår jeg at finansieringsbehovet tilsvarende omtrent 3 kroner per mil trafikkarbeid (kjøretøykm) eller litt mer omregnet til kroner per liter forbrukt drivstoff.

VEGVEDLIKEHOLDET FORESLÅS FINANSIERT MED NOE AV AVGIFTENE PÅ DRIVSTOFF. Ved en drivstoffpris på 14 kr per liter og 50 % drivstoffavgift tar staten inn 7 kroner per liter. Etter mitt forslag er det bare nødvendig for Regjeringen å øremerke halvparten av drivstoffavgiftene til å finansiere hele det statlige vegvedlikeholdet innbefattet etterslepet. Konsekvensene for inflasjon og statsbudsjett blir ubetydelige.

NY FINANSIERINGSMÅTE FOR Å INNHEMTE FORSØMTE INVESTERINGER. Regjeringen Stoltenberg 2 etterlot seg et forslag til investeringer i riksvegnettet for 2014 på nærmere 21 milliarder kroner, herav 43 % eksternt finansiert



UTLØSING AV BOMSSELSKAPENE: – Det bør overveies om finansieringsselskapet skal løse ut alle bomselskapene i landet og overta innkreving av bompengene ifølge kronikkforfatteren. (Arkivfoto: Knut Opeide)

(bompenger). Mot slutten av 2007 opplyste vegdirektøren at det manglet 230 milliarder kroner for å få riksvegnettet opp på en god standard. Om opprustingen ble gjennomført i løpet av 30 år, mente veidirektøren at han trengte årlig 2,5 milliarder kroner mer i bevilgninger enn Stortinget var villig til. Jeg foreslår 15 år i etterfølgende regnestykke. Som eksempel antar jeg at det er behov for å øke budsjettet til 25 milliarder kroner fra 2014 i 15 år.

Investeringene som hittil er blitt gjennomført hviler på årlige stortingsvedtak, og dette har ført til utbygging stykkevis og delt, forsinket oppstart, ineffektiv anleggsdrift og systematisk forsømmelse av stamvegnettet. *Jeg foreslår at finansiering*

av investeringer i stamvegnettet løftes vekk fra Storting, Regjering og Statens vegvesen og legges til Stamvegnettets finansieringsselskap as.

Selskapet må finansiere prosjekter for 25 milliarder kroner årlig, og bør ha en betydelig kapitalbase. Styret bør ha medlemmer fra bank, forsikring, nasjonale organisasjoner, transport- og logistikkvirksomheter og med staten som betydelig minoritetsaksjonær, men uten mulighet for å blokkere for tiltak i kraft av egen aksjeportefølje. Selskapet bør fritt kunne låne for eksempel i pensjonsfondet. Hvorvidt selskapet skal kunne låne med statsgaranti, bør vurderes. Selskapet må ha evne til å tilbakebetale lån med lånerente på størrelsesorden 3 %, og

nedbetalingstiden bør være like lang som et prosjekts levetid, for eksempel 50 år.

Den mest effektive metoden for innkreving vil sannsynligvis være en elektronisk brikke, som alle bilister må ha, og som aktiviseres når man passerer automatisert registreringsutstyr. Faktura sendes elektronisk i ettertid. Utlendinger må kjøpe en tidsbestemt oblat ved innpassering basert på antatt kjørelengde (tid) i landet. Oblaten plasseres på vindusruten.

Det bør overveies om finansieringsselskapet skal løse ut alle bomselskapene i landet og overta innkreving av bompengene. Etter hvert vil naturligvis alle dagens lån være nedbetalt. Finansieringsselskapet blir således landets nasjonale bompengeselskap. Dagens mange bomstasjoner, bomselskaper og styre med deres til dels betydelige administrasjon blir således innløst av Stamvegnettets finansieringsselskap as. Datasystemet for styringen foreligger allerede ved Autopass, og Autopass registrerer automatisk kjørelengder ved inn- og utpassering av gitte parseller på stamvegnettet. Systemet er allerede beskrevet i Bjørnland (1989) *Vegen og Samfunnet*.

Det vil være prosjekter som verken kan forrente et lån på 3 % eller tilbakebetale lånet. Om prosjektet likevel anses som sosialt fornuftig, kan myndigheter gå inn med finansiering.

Det kan bli tidkrevende og ineffektivt om finansieringsselskapet skal ta opp lån for hvert prosjekt. Selskapet bør fra tid til annen ta opp lån som skal dekke finansieringsbehov for noen år fremover, for eksempel for 4 år eller 100 milliarder kroner. Det kan diskuteres om lån kan ordnes som rammelån og rente bare belastes for faktisk uttak. ■



FEIRET VINTERSYKLISTENE

Syklisterenes Landsforening og Miljøpakken gjorde stas på Trondheims vintersyklister fredag 14. februar. De hadde satt opp en stand på Kongsgårdsplassen ved Nidarosdomen. I morgentimene kom 60-70 syklister innom for en kopp kaffe, nysmurt kjede og en sykkelprat. (Foto: Lars Erik Sira)

VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

”Jeg får rett og slett et energikick av direkte samhandlinger, klar tale og direkte samspill. Det er jo dere som vet hva som bør gjøres for å gjøre jobben enda bedre.



FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Vegdirektør:
Terje Moe Gustavsen

KLAR FOR «NORGE RUNDT»

I skrivende stund er jeg på vei til Nord-Trøndelag. Der vil jeg treffe gode kolleger på trafikkstasjoner og vegavdeling i Stjørdal, Levanger, Steinkjer og Namsos.

Selv om det også blir en kort fellessamling sammen med stedlig leder, er det viktigste for meg å rusle rundt på arbeidsplassene og veksle noen ord med flest mulig.

JEG HAR SATT MEG ET HÅRETE MÅL:

Jeg skal besøke flest mulig arbeidsplasser i Statens vegvesen i løpet av jubileumsåret 2014. Hvor mange steder jeg får besøkt til slutt vil tiden vise, men uansett er målet å treffe så mange Vegvesen'ere som mulig.

IKKE FOR Å VISE MEG FREM ELLER FOR Å SE NORGE.

Men dette gjør jeg først og fremst for å snakke med flest mulig av dere, høre hva dere er opptatt av. Og ikke minst få med meg signaler om hva jeg og resten av ledelsen kan gjøre for at vi sammen skal gjøre en enda bedre og mer effektiv jobb framover.

DET BLIR IKKE FORMELLE BESØK MED HØYE SMØRBRØD OG BLØTKAKER.

Det får jeg nok av andre steder. Disse mulighetene vil jeg bruke til å møte så mange som mulig av dere som hver eneste dag står på for Statens vegvesen og gjør jobben. Regionvegsjefene, andre sjefer og småstressa kommunikasjonsrådgivere treffer jeg da ofte nok. Nå er det dere andre jeg vil ha dialog med.

DA JEG OVERTOK SOM VEGDIREKTØR

I NOVEMBER 2007 prioriterte jeg å reise mye rundt for å bli kjent med vegvesenet og dere som jobber her. Men etter hvert har en travel vegdirektør-hverdag tatt overhånd – og denne typen direktetreff er blitt sjeldnere. Jeg har savnet det – og dere. For å kunne best mulig sette meg inn i de ansattes utfordringer og hverdag må jeg være der det skjer – ute på arbeidsplassene. Jeg ønsker å se hvordan dere har det og høre om hva som rører seg i deres arbeidshverdag. Fortell meg hva dere er opptatt av, hva dere diskuterer i lunsjen.

JEG HÅPER AT DERE

TAR GODT I MOT MEG – og gir meg innspillene og ideene som kan gjøre Vegvesenet bedre. Ingen sak er for stor, ingen sak er for liten!

I JANUAR BESØKTE

JEG TRAFIKKSTASJONENE I DRAMMEN OG TØNSBERG og vegavdelingene i Buskerud og Vestfold. Det var både hyggelig og nyttig. Nå står Nord-Trøndelag for tur – og mange flere reiser er plottet inn framover. Noen av

reisene blir rene turneer for å møte flest mulig, mens andre besøk blir lagt opp i forlengelsen av møter og reiser som jeg allerede har planlagt.

DENNE TYPE DIREKTEKONTAKT GIR MEG MYE SOM BÅDE LEDER OG MENNESKE.

Jeg får rett og slett et energikick av direkte samhandlinger, klar tale og direkte samspill. Det er jo dere som vet hva som bør gjøres for å gjøre jobben enda bedre. Mange av de beste innspillene jeg har fått i mine år som vegdirektør har kommet etter slike treff og slik samhandling.

”Jeg har satt meg et hårete mål: Jeg skal besøke flest mulig arbeidsplasser i Statens vegvesen i løpet av jubileumsåret 2014.

Kanskje slenger jeg meg ned på lunsjbordet ditt neste gang. Er du klar? ■

NY HOVEDVEI MELLOM ØST OG VEST: NASJONSBYGGENDE OG SAMFUNNSØKONOMISK LØNNSOMT

Å bygge den raskeste, retteste og korteste hovedvei mellom Østlandet og Vestlandet – to av landets mest befolkningstette landsdeler – er samfunnsøkonomisk lønnsomt. En slik veisatsing kan gi en samfunnsøkonomisk bruttogevinst på nær 65 milliarder kroner over 40 år, viser ny rapport fra Oslo Economics.

Rapporten ble lagt frem på Den nasjonale Veikonferansen som Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) arrangerte i Bergen nylig. På oppdrag fra OFV har Oslo Economics beregnet den samfunnsøkonomiske nytten av bedre hovedvei mellom øst og vest. Analysene er foretatt ut fra Finansdepartementets veileder for samfunnsøkonomisk analyse.

65 milliarder i sparte transport-, miljø og ulykkeskostnader

Beregningene viser at dersom det bygges en veitrasé som kun er 30 prosent lengre enn luftlinjen mellom Oslo og Bergen - i tråd med OFVs anbefalinger - og som kan tilbakelegges i motorveishastighet, anslåes de samfunnsøkonomiske bruttogevinstene over 40 år til å ha en nåverdi på 64,6 milliarder kroner. Det er estimert nåverdi av reduserte transportkostnader for trafikken mellom ytre øst og ytre vest, mellom 2021 og 2060. Gevinsten inkluderer verdien av spart tid, lavere ressursforbruk, lavere karbonutslipp og færre ulykker. Også mindre utbedringer gir betydelig med gevinst i form av sparte transportkostnader, viser beregningene fra Oslo Economics.

Lønnsomt for Norge

Rapporten viser med tydelighet det OFV har hevdet lenge: At nasjonal transportpolitikk bør satse på én hovedtrasé mellom øst og vest, og kanalisere mest mulig investeringsmidler til denne og bygge ut fra byregionene. OFV håper rapporten vil bli et viktig dokument for regjeringen når den skal realisere motorveiplanen som er beskrevet i regjeringsplattformen.

Beregningene synliggjør at den samfunnsøkonomiske gevinsten øker med kortere trasé og bedre veistandard, og ved økt trafikk og en voksende andel tungtrafikk. OFV er overbevist om at selv når gevinsten av ny hovedvei mellom øst og vest balanseres opp mot blant annet utbyggingskostnader og klimaregnskap, vil dette være en lønnsom investering for Norge.

Store, lange prosjekter

Til tross for at analysene ikke er komplette, synliggjør rapporten at nasjonsbyggende veiprojekter som dette lønner seg. Derfor bør det for alvor satses på store, lange veiprojekter som knytter landsdelene og regionene sammen i et effektivt, sikkert og fremtidsrettet hovedveisystem. I en slik sammenheng er aksene mellom nord og sør, øst og vest helt sentralt. OFV ser frem til resultatet av strategisk utredning for øst-vestaksen som nå skal gjøres i Vegdirektoratet, og ser positivt på at Vegdirektoratet tar et nasjonalt grep på utredningen.

Av Øyvind Solberg Thorsen
direktør i Opplysningsrådet
for Veitrafikken



Norges rettes

Norges retteste veg er drøye syv kilometer lang, har et renommé som fartsetappe og en historie som marsjarena, men har ligget trygt og godt i 50 år. Nå er den feiret.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN



ste veg i 50 år

« **S**trekka er lang og rett, en utfordring å sykle, for ikke å snakke om å gå, sier Vegvesenets avdelingsdirektør Aud Riseng i Hedmark. I ungdommen var hun daglig trafikant på Norges lengste rette veg tre mil sør for Elverum. I 1994 løp hun OL-fakkelen over Haslemostrekka, forbi Haslemoen militærleir.

MANGE MINNER. Militærleiren er nå nedlagt, men mange tidligere soldater der har minner om Haslemostrekka som en fryktet marsjstrekning. Rett frem det øyet rekker i drøye syv kilometer, så tilbake og det hele en gang til ble til de 30 kilometer som var kravet til marsjmerket. Ikke alle fulgte reglene, mang en soldat har fått haik over strekka, noen med toget som gikk rett inn til.

Mange har også minner av å bruke Haslemostrekka for å se hvor fort bilen gikk. Strekka fikk et dårlig renommé. Men den ble ikke spesielt ulykkesutsatt. Statistikken for de siste 25 årene forteller om syv alvorlig skadd og 33 lettere skadde mennesker i trafikkulykker. Det gir en noe lavere risiko enn for andre deler av rv. 2. Rettstrekket er det eneste stedet i Glåmdal hvor det nå er tillatt å kjøre i 90 km/t.

JUBILEUMSMARKERING. Ordfører Kjell Kontterud i Våler kommune i Hedmark er opptatt av samferdsel, det samme er hans kollega Ørjan Bue i Åsnes kommune. Da regionrådet for Glåmdalskommunene møttes i februar, inviterte de også Statens vegvesen til en jubileumsmarkering for «Haslemostrekka». Det var 50 år siden ble den bygd om til slik den ser ut nå, og vegen har fungert bra. Aud Riseng fikk blomster og takk for at vegen holdes i god stand i de to kommunene.

Godordene delte hun med Jan H. Konttorp, som har mange år bak seg som driftsansvarlig for vegstrekningen. Han har en helt unik kunnskap om vegen, for det var hans far og onkel som bygde vegen slik den ligger i dag, en veldig stor jobb den gangen.

- Det var starten for entreprenørselskapet, det fikk en god start og et par år senere fikk de jobben med å legge om Haslemostrekka helt i syd. Da var jeg 12 år og fikk være med på sammenkobling av betongrekkverket, minnes han.

7,1 KM STREKKE. Vegen er lang, det tar tid fra du ser en møtende bil til du faktisk møter den.

Opprinnelig var den noe lenger og gikk gjennom tett skog. Vegen var kjent som særdeles humpete, spesielt i vårløsningen. Det tok tid å komme frem, Vegvesenet slet med å holde vegen farbar. Konttorp har funnet en beskrivelse av nærmest ødelagt veg under krigen da den tyske sendte rundt 30-40 av den tidens tunge lastebiler til krigsfangeleiren som senere ble til Haslemoen militærleir.

Fra tidlig på 1950-tallet ble det gjort flere reparasjonsforsøk. Et av forsøkene ledet frem til den store ombyggingen i 1963. Gamlevegen ble da gravd bort ned til et par meters dybde og jorden erstattet med sand hentet fra Glommas bredd. Så ble steinlaget lagt på igjen og så kom asfalt. Over 190.000 kubikkmeter masse ble flyttet, en stor jobb med den tidens maskiner. Poenget var å få drenert vannet ut gjennom sanden og unngå teleproblemer. Konttorp minnes tidligere vegsjef Østgårds formaninger; «Haslemostrekka er selvdrenerende så lenge dere holder grøftene åpne».

Det har holdt stikk. Haslemosletta på riksveg 80, som senere ble til rv. 3, så rv. 20 og fra i fjor heter rv. 2, ble en stabil og god veg. ■



ENTREPRENØRSØNN: Jan H. Konttorp er stolt av den snorrette vegen hans far bygde for 50 år siden, og som han selv har bidratt til å holde i stand. Lastebilen i bakgrunnen ble brukt i anleggsarbeidet, i dag eies den av Scania-importøren og ble kjørt til vegjubileet av Odd Kornstad.



SELVDRENERENDE: Det var voldsom gravejobb som ble gjort i 1963-64, denne skissen fra 1953 viser hvordan det ser ut under asfalten. Poenget var å få bort telefarlige masser og få drenert ut vannet.



1929-VEGEN: Haslemostrekka var ni kilometer lang og lå i tett skog da fotograf Wilse fotograferte den i 1929. Bilder fra ombyggingen på 60-tallet har vi ikke funnet.



LANG OG RETT: – Strekka er lang og rett, en utfordring å sykle, for ikke å snakke om å gå, sier avdelingsdirektør Aud Riseng.



FRAMTIDSVEG: Avdelingsdirektør Aud Riseng fikk blomster og takk fra ordførerne Kjell Konterud i Våler kommune og Ørjan Bue i Åsnes kommune. I bakgrunnen to lastebiler fra da vegen ble bygd, og atskillig yngre medlemmer av regionrådet for Glåmdalkommunene. De vil ha resten av rv. 2 bygd like bra.

Vegen og vi tok en prat med noen av de ansatte for å høre hva slags bakgrunn de har, og hvordan det er å jobbe her.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Spanjolen som vil bli pensjonist i Norge

Den arbeidsledige Teresa Gimenez satset alt på jobb i Norge. Hun gikk på norskkurs i Spania og lærte også om Kvikk Lunsj og matpapir. Nå jobber hun i Statens vegvesen, har anskaffet Volvo stasjonsvogn og ønsker seg hund.

Da Teresa var ferdig utdannet sivilingeniør i Valencia i 2012 var det helt umulig å få jobb i Spania. Under studiet hadde hun også studert ett år i Torino, men siden det var like vanskelig å få jobb i Italia, kunne hun ikke dra nytte av erfaringen derfra.

SENDTE TUSEN E-POSTER. – Siden jeg hadde studert i så mange år, ville jeg bruke utdanningen min, jeg var ikke interessert i å jobbe som servitør eller liknende. Jeg prøvde alt jeg kunne for å få jobb: Jeg forbedret engelsken min og søkte jobb i Sverige, Norge, Danmark, Finland og Holland. Tipper jeg sendte rundt tusen e-poster til bedrifter jeg hadde lest om på nettet som kunne trenge ingeniører, men jeg fikk nesten ingen svar. Jeg prøvde også å søke «Europastipendet» Leonardo, som er en slags trainee-ordning der det ikke er bedriften som betaler.

NORSK SPRÅKBAD. Situasjonen var vanskelig, men så kom Teresa over en annonse om norskkurs på «Nordic House» i Alicante.

– Jeg tenkte «hvorfor ikke», kanskje det var en god plan for å få seg jobb i Norge. Det var et veldig intensivt kurs. Vi lærte norsk 15 timer hver dag, 33 dager i strekk uten fridager. Det var ikke mulig å snakke noe annet enn norsk, så dette ble som et norsk språkbud; Vi snakket norsk når vi spiste og vi så på norsk TV. Vi hadde bare en halvtime hver dag da vi kunne snakke spansk og ringe til venner og familie, forteller Teresa.

MAKRELL I TOMAT OG MATPAKKE. På kurset lærte de også litt om norsk kultur. De spiste brunost og makrell i tomat til frokost, grøt til middag og lærte at nordmenn bare spiser Kvikk Lunsj på tur.

– Vi måtte lage matpakker også, og lærte at dere i Norge bruker matpapir, ikke aluminiumsfolie som vi ville ha brukt. Språket var litt frustrerende i starten, når alt skjer på norsk og en ikke en gang vet hva et glass heter. Det var en utfordring, men nå går det bedre. Det jeg føler jeg ikke har fått til helt er å «syng» riktig på norsk, kvitrer spanjolen.

ET KALDT EVENTYR. Teresas betalte Nordic House for å hjelpe henne med å finne jobb. Hun fikk til slutt jobb i en privat bedrift som driver med trehus i Kristiansund. – Jeg kom hit i januar i 2013, og det var som et slags eventyr. Jeg måtte bo på en campingplass, og det var kjempekaldt. I begynnelsen var det litt vanskelig, selv om jeg var bra forberedt. Jeg fikk tilfeldigvis en venninne fra Alicante, og det var godt å få en å snakke med.

VILLE JOBBE MED VEG. Teresa følte ikke hun fikk brukt utdanningen sin skikkelig i Kristiansund, hun ville heller jobbe med veg. Hun søkte nye jobber, og valget sto mellom å være vegplanlegger i Ålesund kommune eller i Statens vegvesen på E134 ved Drammen. – Siden jeg hadde en kjæreste som også ville jobbe i Norge, valgte jeg Statens vegvesen, siden jeg antok det var lettere for ham å finne jobb i Drammensområdet, sier Teresa.

– Jeg startet som planlegger på E134 og skal være kontrollingeniør under byggingen. Jeg trives veldig godt både på jobb og i Norge. Jeg har rett og slett fått drømmejobben! Kollegene er kjempehyggelige og inkluderende, og vi har et fantastisk arbeidsmiljø.

VENNER VANSKELIGST. – Mitt inntrykk er at det er litt mer stress i Spania, der må en produsere og produsere hele tida. Her er det tid til å tenke og vurdere mer før en tar beslutninger.

Kollegene mine er også veldig hjelpsomme når jeg spør om råd. Det som er vanskelig er å finne venner utenom jobb – alle har sine faste grupper de er sammen med.

BLIR I NORGE. Kjæresten til Teresa har også fått seg jobb her. Nå har de kjøpt seg Volvo stasjonsvogna og Teresa vil prøve å få seg en hjemløs hund fra Spania. Hun har også lyst til å jobbe i en organisasjon for hjemløse dyr på fritida.

– Med Volvo og hund blir jeg vel snart integrert, he he. De fleste spanjoler jeg kjenner vil flytte tilbake til Spania når ting blir bedre der, men vi vil gjerne bli pensjonister her. Så får vi heller ta oss noen turer til Spania og kjøpe med litt skinke – for maten savner vi. ■



Ejero Abdulahi Logomo

– Jeg er utdannet ingeniør fra Etiopia og jobbet i fem år i vegmyndigheten i en region der med store vegprosjekt. I 2005 kom jeg til Trondheim og tok etter hvert en master i prosjektledelse på NTNU før jeg startet som kontrollingeniør i Trondheim i fjor. Synes jeg har det veldig bra her. Drømmen min er å lære norsk så godt og å få så mye erfaring at jeg kan jobbe med det samme som i Etiopia. Noe av det som er ulikt fra å jobbe i vegvesenet i Etiopia og her er at sjefene der ofte hadde politisk bakgrunn. I Etiopia har vi flere helligdager, og da er det bestandig fri og fest med kolleger eller familien. Et eksempel på en slik fest er når det er skifte i ny årstid (regntida er slutt) i september og oktober – da feires det ofte på jobben også.



Erika Klein

– Jeg kommer fra Hamburg og er utdannet landskapsarkitekt. Under studiet var jeg utvekslingsstudent på Ås og hadde sommerjobb i parkvesenet i Ålesund. Etter studiet jobbet jeg i Maastricht, Tromsø og sør for København før jeg startet i Multiconsult i Trondheim i 2008. Jeg startet i Vegvesenet i fjor, og her har jeg hatt mange spennende oppgaver. Nå jobber jeg mest med Miljøpakka og tiltak for dem som går og reiser kollektivt. Sammenlignet med Tyskland tror jeg vi har mer ansvar og tillit her. Det er også mer akseptert å ha barn og familie ved siden av jobben her, selv om de kommer etter på det der også. I Tyskland er vi ikke så høytidelige på jobbfester. Er det fest her er det ofte fine klær, der bommet jeg på min første jobbfest i Norge. I februar har vi cowboyfest her på Statens hus, så da er vel antrekket gitt.



Perica Benic

– Jeg kom til Norge fra Bosnia i september 1993 og utdannet meg til ingeniør, men før krigen jobbet jeg i handelsbransjen. Jeg startet i Vegvesenet som byggeleder på brubygging i Trondheim for ett år siden, og nå følger jeg blant annet opp to bruer i Røros kommune og ei i Holtålen kommune, som ble tatt av flommen i august 2011. Jeg har vært i Norge i 20 år og har både jobbet som entreprenør på betong i Reinertsen AS, og Doka Norge, et firma som jobber med forskalingsystemer. Grunnen til at jeg valgte å starte i Vegvesenet er at jeg ønsket meg erfaring fra byggherresiden. Jeg liker meg godt i Vegvesenet og håper jeg en dag kan bli prosjektleder for et stort broprosjekt.





Monika Iwona Mrowiec

Min store drøm var å gjøre det bra på universitetet i Polen og flytte til Norge – både fordi det er spennende med andre kulturer og fordi jeg har ei søster her. Jeg fikk beste karakter på diplomoppgaven min, og var veldig glad da jeg fikk jobb som sivilingeniør i Statens vegvesen i 2011. Nå jobber jeg med kontroll og godkjenning av brukonstruksjoner i Vegdirektoratet. Jeg har vært med på å prosjektere ny bru over Sognefjorden i forbindelse med E39. Det var spennende, men nå har jeg ansvar for ei bru på 40 meter i Skibotn ved Tromsø. Der gjør jeg alt, så det er liksom babyen min nå. Det blir vel eventuelt barnabarna mine som kan kjøre over Sognefjorden. Under studiet jobbet jeg med konstruksjoner på en byggeplass. Jeg tror det er enda mer stressende å jobbe på anlegg i Polen enn her – det er stort press fra sjefer. Noe som er fint her, er at det ikke så stor forskjell på ansatte og sjef – det gir en bedre atmosfære. I Polen måtte jeg si «Mr. Boss», her kan jeg si Bjørn eller Børre.



Vikas Thakur

– Jeg kommer opprinnelig fra India og kom til Norge i januar 2004. Jeg husker den dagen veldig godt. Det var masse snø, noe jeg aldri hadde sett før. Jeg hadde lært om norsk geoteknikk, som har bidratt til grunnleggende prinsipper, gjennom mastergraden min fra Mumbai. Dette inspirerte meg til å reise til Norge. I 2007 fullførte jeg doktorgraden ved NTNU på temaet kvikkleire – et materiale som ikke finnes i India. Nå har jeg vært i Vegvesenet i rundt fem år, og jobber først og fremst med kvikkleirerelaterte utfordringer i forbindelse med vegbygging. Jeg leder også delprosjektet om kvikkleire i etatsprogrammet Naturfare - Infrastruktur, Flom og Skred (NIFS). Norsk arbeidskultur er mye mer åpen og inkluderende enn i India. Her er det for eksempel med arbeidssamtaler og arbeidsmiljøundersøkelser – det er ikke vanlig i India. Her i Norge er også trivsel på jobb viktig – dette er noe flere andre land kanskje burde fokusere mer på.



Bjarke Jansen

– Jeg er sivilingeniør og arkitekt og studerte først i Aalborg på AAU, så i Delft på TU. Etter studiet drev jeg eget arkitektfirma i tre år og jobbet for en av Danmarks største prosjektutviklere og ferdighusleverandør. Deretter jobbet jeg litt i Tyskland før jeg fikk jobb i Alta kommune i 2010. For ett og et halvt år siden startet jeg i Vegvesenet på Lillehammer. Her arbeider jeg med samordnet areal- og transportplanlegging, særlig i by og tettsteder. Noe av det jeg jobber med er ny hovedtrasé for sykkel gjennom Gjøvik. Det er mange «rutiner» vi må gjennom i prosjekter, noe som kan virke litt mystisk når en ser det fra utsida. Men når jeg nå jobber på innsida skjønner jeg litt mer hvorfor ting tar så lang tid. Jeg trives veldig godt, og har det veldig gøy på jobben. Jeg opplever det er ganske likt å jobbe i Norge og Danmark, men jeg tror det er mer romslighet for å være sosial her, noe som er viktig for miljøet. Er også veldig fornøyd med kontoret som jeg deler med en god kollega – vi har tapetsert en vegg for å gjøre det litt triveligere.

” **Noe som er fint her, er at det ikke så stor forskjell på ansatte og sjef – det gir en bedre atmosfære. I Polen måtte jeg si «Mr. Boss», her kan jeg si Bjørn eller Børre.**
Monika Iwona Mrowiec, Statens vegvesen

Mohammed Hoseini

– Jeg er opprinnelig fra Iran, men kom til Sverige i 1987 der jeg tok master- og doktorgrad på Chalmers Tekniska Högskola. Jeg jobbet som forsker og prosjektleder for flere områder i 12 år ved Sveriges Tekniske Forskningsinstitut. Deretter fikk jeg et utfordrende tilbud om å lede et prosjekt med partner fra Lockheed Martin og Naval Research Laboratory. Fra 2008 jobbet jeg for Fras Technology og for tre år siden startet jeg i Vegdirektoratet. Her jobber jeg med FoU-oppgaver – blant annet det spennende prosjektet Ferjefri E39. Jeg trives veldig bra med varierende oppgaver og dyktige kolleger. Dette har vært en spennende og lærerik reise. Jeg opplever Norge som mer åpent og et land med gode forutsetninger for dem som ønsker å satse på karrieren. Det er større forskjell i arbeidskulturen i Norge og Sverige enn jeg hadde forventet – det er mer tilpasning enn jeg trodde. Noe jeg ikke har klart å venne meg til ennå er å ta med matpakke på jobb.



” Vi må huske på at de ansatte er vår viktigste kapital. Vi må gi dem interessante arbeidsoppgaver og ikke slite dem ut.

Humanisten

Tom Hedalen leder ett av landets største vegprosjekt – E134 mellom Øvre Eiker og Kongsberg med en prislapp på fire milliarder. Men han rekker også å være styreleder i Human-Etisk Forbund som har 80.000 medlemmer.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD MONTASJE KYRRE WEDVIK

«Jeg har ikke noe problem med å stå opp klokka fire om morgenen, jeg trenger normalt ikke mer enn tre-fire timer søvn. Men jeg kan betro deg at det ikke er mye gøy på TV klokka tre om natta. Ikke er det joggetid heller, så da får jeg jo gjort unna andre ting. Heldigvis har jeg gode gener og takknemlig hud slik at jeg ikke får rynker av lite søvn, ler Hedalen.

STYRELEDEREN. Noen ekstra timer kan jo være greit å ha når en sjonglerer så mange baller i luften som Hedalen: I tillegg til en krevende prosjektlederjobb, sto han på 60 timer i januar for Human-Etisk Forbund. Han er også styremedlem i foreningen «Retten til en verdig død», har vært leder i Drammen Venstre, nestleder i Buskerud Venstre, medlem i forstanderskapet til Sparebanken Øst og styret i Naturvernforbundet i Drammen. På spørsmål om han muligens kan ha et snev av en bokstavadiaagnose, svarer han at den i så fall er kontrollerbar.

ETT AV LANDETS STØRSTE. E134 skal legges utenom Kongsberg sentrum. Hedalen har ansvar for å forvandle fire milliarder til rundt 13 kilometer motorveg fra Øvre Eiker til Kongsberg, inkludert 8 km tunnel og diverse sideveger, innen høsten 2018. Naturverneren har også møtt på to salamanderdammer og safranfingersopp underveis, men har angivelig ikke møtt seg sjøl i døra når det gjelder miljø.

– Men det er mange kulturminner rundt gruvebyen Kongsberg, så vi har hatt et utgravningsprosjekt. Ellers er vi tett på skoler og barnehager, og vi krysser jernbanen fire steder, så det blir mye koordinering i løpet av en hektisk byggeperiode på fem år.

FRA VUGGE TIL GRAV. Hedalen leder humanistiske seremonier og reiser land og strand rundt for å følge folk både til alters og til graven. Konfirmasjoner har han også. I vår holdt han hovedtalen

under humanistiske konfirmasjonsseremonier i Oslo konserthus med 4500 tilhørere. Sjøl konfirmerte han seg i kirken – fordi han hadde en søster som skulle konfirmeres samme år. Moren orket ikke to selskap, men det gikk ikke mange dager etter konfirmasjonen før unge Hedalen meldte seg ut av statskirken. Og noen år seinere inn i Human-Etisk Forbund.

BEST PÅ BEGRAVELSER. Selv foretrekker han å tale i gravferder framfor bryllup, og ledet blant annet «Mor Utøyas» begravelse. Han mener han har evner til medfølelse som kommer mer til nytte for personer i sorg enn i giftemål.

– Det å være til stede og kunne hjelpe noen som har mistet den de var mest glad i føles givende. Det er selvfølgelig mye trist, så jeg må prøve og distansere meg. Jeg kommer også inn i mange ulike familieforhold. En gang ble jeg slått også, men sinnet var jo egentlig ikke rettet mot meg.

EN VERDIG SLUTT. Foreningen «Retten til en verdig død» er han også med i. Dette synes han er en vanskelig sak. – Folk som har en uheldelig og smertefull sykdom bør ha rett til å bestemme selv når livet er over. Men dette er et etisk vanskelig dilemma: Har du rett til å avslutte livet på en verdig måte, trenger også enkelte hjelp til å klare det. Sjøl kunne jeg ikke ha hjulpet noen til å ta sitt eget liv, sier Hedalen.

MÅ SE HELE MENNESKET. Bakgrunnen fra Human-Etisk Forbund kommer til nytte i en jobb med personalansvar. Som prosjektleder har han 20 medarbeidere som snart blir til 35. – En må kunne se hele mennesket, noe jeg tror jeg har lært meg i årenes løp. Jeg er god til å «catche» hvordan folk har det og hva de egentlig mener. Empati er også noe jeg alltid har scoret bra på i personlighetstester. Minuset med det er at det kan være vanskelig å ta avgjørelser som kan såre et annet menneske, men det må en leder av og til gjøre. En leder må også lære og sette grenser:

En kan ikke ta personlig ansvar hvis en ikke klarer å hjelpe ansatte som har problemer på hjemmefronten også.

FRA EKSPERT TIL POTET. Geologen, med erfaring både fra konsultantselskap og kommunen, har innsett han har blitt en potet. Nå er det medarbeiderne som vet best.

– Jeg jobber lite med faget mitt og har kommet til et punkt der de fleste er flinkere enn meg faglig. Jeg vil ikke være proppen i systemet, så de må sjøl ta de riktige beslutningene på sitt fagfelt: Jeg kan ikke bestemme hva slags bolter som skal brukes. Slik må det være når vi skal omsette for fem millioner om dagen og må ta avgjørelser på løpende bånd. Derfor har vi jobbet mye med å skape en felles forståelse for hva vi skal oppnå.

– Ut i fra min erfaring fra det private og kommunen har Vegvesenet mange med høy kompetanse som er villige til å stå på når det trengs. Det er bra for en leder, men vi må også huske på at de ansatte er vår viktigste kapital. Vi må gi dem interessante arbeidsoppgaver og ikke slite dem ut.

PING PONG. På brakka på Skolleborg ved Kongsberg er det ofte en runde bordtennis i lunsjen. Veggene er dekorert med egenprodusert kunst, og de som jobber der har også vært på matlagingskurs.

– Det er viktig å ha noen sosiale aktiviteter. I år skal vi prioritere ting som kan bidra til økt sikkerhetsforståelse og bedre ergonomi. Derfor fikk vi på plass bordtennisbord. Et slag bordtennis gir energi, tar lite tid og er et bra avbrekk fra stillesitting, sier Hedalen.

21. februar, på hans 47-årsdag var Hedalen på Stortinget sammen med biskopene og lederene for tros- og livssynsamfunnene. Der var det et seminar om religionsfrihet i forbindelse med grunnlovsjubileet. Han lovet å lese korrektur på denne saken da det var oppstandelse kl. 04.00. Og det gjorde han. ■

BAKGRUNN:

Tom Hedalen ble født på Lillehammer i 1967. Etter gymnaset startet han hos Mustad & sønn – på kjemisk metallurgisk laboratorium. Hedalen hadde nemlig bestemt seg for å bli kjemiker, og testet fiskekroker og -snører i ett år. I stedet for kjemi ble det til at han valgte geologi på NTH. Da han var ferdig der, gikk han ett år på universitetet i Lund der han tok geofysikk og miljøgeologi.

Sin første jobb fikk Hedalen på Sintef i Trondheim der han i hovedsak jobbet med HMS under jord. Deretter gikk turen til Vegdirektoratet som leder for prosjektet «Bedre byluft». Fra 2000 til 2006 var han i Drammen kommune og jobbet blant annet med luftkvalitet og drift og vedlikehold. I 2006 startet han i Rambøll og var med i prosjekteringsledelsen for OPS E18 Grimstad – Kristiansand. Og for tre år siden ble han prosjektleder for E134 Damåsen – Saggrenda fra Øvre Eiker til Kongsberg.

Hedalen er også med i Nordisk vegforum (NVF) og har et stort sosialt engasjement på flere områder. Han er styreleder i Human-Etisk Forbund og har tidligere vært engasjert i Venstre og Naturvernforbundet lokalt.

TEGN TERJE:

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



DOMMEN: Ikke dårlig – her er det både en skarp strek og et skarpt blikk.





FULL FART ETTER SYTTI

Harald Norem har passert sytti år, men er i fullt driv som ekspert på skredsikring, noe som er gull verdt. Sjøl er han bekymret over at det er flere med spesialkompetanse som har begrenset kunnskap om vegfag.

TEKST OG FOTO HERIETTE ERKEN BUSTERUD

Harald Norem er blant annet kjent som en pionér innen snøskredforskning. Han startet i Vegvesenet i 1975 og kom tilbake til etaten for fem år siden. I mellomtida hadde han både jobbet hos Norges Geotekniske Institutt, Sintef og vært professor ved NTNU – og har dermed møtt Vegvesenet fra flere sider.

VEGVESENET FØRST. -Jeg var nok den eldste på nyansattkurset da jeg startet her igjen som 65-åring, ja, sier Norem.

-Det er lurt å skifte jobb, alle parter trenger det. Men jeg tror det er best å være i Statens vegvesen først. Konsulentene spiser ofte de ansatte. Når de kan noe godt, tjener de bra på det, og det blir mindre variasjon i oppgaver, sier Norem.

MÅ KJENNE HVERANDRES FAG. Norem er bekymret over at Vegvesenets ansatte har mindre kunnskap om vegfag enn før. Det mener han blant annet skyldes at Vegvesenets «produksjonsselskap» ble gjort om til Mesta og at prosjektering av vegger i stor grad gjøres av konsulenter.

En annen viktig årsak mener han er at nye fagområder har gått på bekostning av kjernefag.

SNAKKER FORBI HVERANDRE. -I Statens vegvesen har mange nesten ikke hørt om vegfag. Arbeidsgiveren vår har et stort ansvar for at vi har et felles verdigrunnlag, så vi får større forståelse for hva kolleger driver med. Det er mange viktige møter der vi snakker forbi hverandre og står på hvert vårt fag, fordi vi ikke snakker samme språk. Skal vi kommunisere godt, må vi kjenne litt til hverandres fag. Jeg er imponert over alt de lærer i traineeordningen vår, men den er det jo bare noen få forunt å få, sier Norem.

Han er også bekymret over at studentene kan bli så spesialisert at de blir mindre egnet til å samarbeide.

MÅ KLARE OG FORMIDLE. Norem påpeker at det ikke holder å ha kunnskap, en

må kunne formidle. Han husker godt da han for mange år siden satt sammen med en arkitekt en hel dag for å diskutere den estetiske utformingen av et skredoverbygg.

-Arkitekten var flink til å tegne, men vi klarte altså ikke å kommunisere til hverandre det vi ville ha fram. Om kvelden laget Arnfinn Ansok og jeg en pappmodell av overbygget. Da vi kunne diskutere ved å peke på og forandre modellen forsto vi hverandre bedre.

SLIPP DE UNGE PÅ DYPT VANN. Norem har i årenes løp vært veileder for rundt 50 masterstudenter. Han er opptatt av at både disse og nyansatte skal få prøve seg.

-Masterstudenter må få bruke kompetansen sin, slik at de lærer. Masteroppgavene skal ikke brukes som gratis arbeidskraft hos oss, understreker Norem.

Sjøl fikk han mye tillit som nyutdannet. Da det var valgt en trasé til en fjellovergang i foreslo Norem at det skulle settes opp vindmålere og gjøre snømåling for å finne ut hvor det ble mest drivsnø. Vegsjefen la ikke skjul på at han syntes dette var en dum idé, men ga den nyansatte lov. Takket være Norems initiativ, fant de ut at det ble mye mer drivsnø i traseen de først hadde valgt enn på et alternativt sted, slik at veggen ble lagt der.

-Det å få så mye tillit som ung ingeniør skulle jeg ønske andre fikk også, sier Norem.

SKRIVER HÅNDBØKER. De tre dagene Norem er på jobb hver uke bruker han i hovedsak til å skrive. Han reviderer blant annet håndbøker, noe han synes er en fin måte å avslutte karrieren på.

-Jeg jobber med fire håndbøker – om høgfjellsveger, snøskred, flom- og sørpeskred og drenering. Sistnevnte har for øvrig ikke vært revidert siden 1965. Jeg får også spørsmål fra unge kolleger som lurere på ting, noe jeg setter stor pris på. I det hele tatt føler jeg meg veldig ønsket. Jeg er imponert over hvor godt jeg har blitt tatt i mot som senior! ■



FULL FART ETTER SYTTI: Skal jobbe til de er 72: Jan Otto Larsen og Harald Norem har blant annet

– Det er mange viktige møter der vi snakker forbi hverandre og står på hvert vårt fag. Harald Norem, Statens vegvesen



betydd mye for utviklingen av skredfag. De har fulgt hverandre faglig i mange år, og avslutter begge karrieren i Vegvesenet.



E18 MOTORVEGBRUA I DRAMMEN: Del av Vegpakke Drammen som ble sterkt forsinket og aldri fullført

INNSIGELSER I HVER FJERDE VEGPLAN

Statens vegvesen fremmer noe over 200 arealplaner til vegformål årlig. I 27 prosent av planene kommer det innsigelser.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Det kommer fram i en kartlegging om bruken av innsigelser Statens vegvesen gjennomførte våren 2013. Kartleggingen utført av Knut Sørgaard og Tord Thorshov ved seksjon Planlegging og grunnnerv viser at de aller fleste innsigelsessakene blir løst uten behov for mekling hos Fylkesmannen. Kun to prosent av sakene havner der. Og de siste tre årene har kun to planer havnet i Miljøverndepartementet for avgjørelse.

667 av Vegvesenets egne planer ble vedtatt uten behov for mekling. 11 gikk til mekling. – Når ni av disse lot seg løse, viser dette at de aller fleste saker lar seg løse før departementet får saken, sier Sørgaard. – Kanskje er det ikke så galt at vanskelige vegsaker blir avgjort av Miljødepartementet en gang i året. Arealkonflikter handler ofte om politiske valg, og er saken prinsipiell så hører saken gjerne hjemme på høyt politisk nivå.

FÅ TIL MEKLING. Undersøkelsen viser også at av de nesten 12.000 kommunale arealplansakene som Statens vegvesen behandlet i perioden 2010-2012 fremmet Vegvesenet innsigelser i 5,5 prosent av sakene. Også her blir langt de fleste sakene løst før mekling. Bare 0,25 prosent av rundt 12.000 saker endte med mekling hos Fylkesmannen og bare åtte saker (0,07 prosent) ble avgjort i Miljøverndepartementet. Kartleggingen viser at Vegvesenets innsigelser i vesentlig større grad blir løst før mekling enn andre etaters innsigelser. – Jeg vil hevde at innsigelser i vår sektor kanskje ikke bidrar til så store forsinkelser i planarbeidet som mange samfunnsaktører synes å hevde, sier Sørgaard. – Uansett skal vi lete aktivt etter arbeidsformer som kan bedre kommunikasjonen tidlig i planarbeidet og slik trolig redusere omfanget av de innsigelsene som ikke nødvendigvis er prinsipielle.

– Vi antar at årsaken til at mange innsigelser tilsynelatende lett lar seg løse i hovedsak skyldes at mange av Vegvesenets innsigelser er knyttet til formelle

eller tekniske forhold som lettere lar seg løse enn tilfellet er for mer reelle eller prinsipielle arealkonflikter, sier Knut Sørgaard.

SEKTORANSVAR. – I arealplanlegging skal Statens vegvesen både ivareta rollen som forvalter av veger og for sektoransvaret. Det er ikke alltid lett å skille disse to oppgavene. Undersøkelsen viser at om lag 55 prosent av innsigelsene vi som etat fremmer er knyttet til sektoransvaret. Det varierer en del mellom regionene hvor stor denne andelen er, forteller Sørgaard. Den er høyest i Region nord med 79 prosent og lavest i region sør med 39 prosent. Det er usikkert hvorfor dette varierer så mye, men det viser nok at det er behov for å klargjøre hva som menes med sektoransvar.

ULIKE ÅRSAKER. Den vesentligste årsaken til at Statens vegvesen fremmer innsigelser er trafikkikkerhet. Utover dette er variasjonene mellom regionene store. – Dette skyldes trolig dels at forholdene er ulike, men også at det er ulike holdninger til hvilke hensyn som skal være tungtveiende i planlegginga, tror Sørgaard. Årsakene til at andre fremmer innsigelser mot Vegvesenets planer varierer enda mer mellom regionene enn i saker der Vegvesenet fremmer innsigelser. Her er det selvsagt også regionale forskjeller i natur- og kulturforhold som bidrar til hvor høy konfliktgraden er. Det er viktig å legge til at variasjonene internt i andre etater med innsigelsesmyndighet nok er større enn i Vegvesenet. Så i den grad variasjonene skyldes ulikheter i kultur og holdninger tror vi det er det et allment fenomen.

GOD DIALOG. – Undersøkelsen viser at det i all hovedsak er god og tett dialog med fylkeskommunene i planarbeidet, sier avdelingsdirektør i Statens vegvesen Vegdirektoratet, Gyda Grendstad. Noen fylkeskommuner ønsker selv å ivareta også sektoransvaret langs og nær fylkesveg. Her er det behov for tydeliggjøring av Vegvesenets ansvar, heter det i rapporten. ■

GEOFONEN SOM VARSLER SKREDET FØR DET KOM

Geofonen på fv. 37 ved Tinnsjøen i Telemark varslet skred og vegskiltet begynte å blinke før det store snøskredet ved Prestura raste over Tinnsjøvegen mandag i forrige uke.

TEKST KJELL WOLD FOTO AUDUN LANGELID OG HEIDI BJORDAL

Det bekrefter VTS i Porsgrunn og ingeniørgeolog Audun Langelid i Statens vegvesen, som var på befaring på rasstedet kort etter at raset gikk. Dermed ble ingen biler eller personer tatt av snøskredet som var 50-60 meter bredt og 3-4 meter dypt.

TRE RAS. Telemark har tre slike geofonanlegg for detektering av ras langs rasfarlige strekninger i fylket. De to andre er fv. 362 ved Rauland langs nordsiden av innsjøen Totak i Vinje kommune og på fv. 806 ved Byrte i Tokke kommune. Geofonstasjonene ble tatt i bruk på slutten av 1980-årene og ble også prøvd ut andre steder i landet. I dag er det bare de tre i Telemark som fortsatt er i drift. Og i løpet av de siste ukene har to av geofonstasjonene varslet snøskred og (kanskje) reddet liv.

DETEKSJON. Geofonanleggene består av geofoner montert på bakken som tar opp vibrasjoner og seismiske signaler forårsaket av skredene. Geofonene er plassert

strategisk i skredløpet og generer et signal som trigger et varsellys nede ved vegen når skredet går. Det gjør at rød lampe på fareskilt nede på vegen blinker før raset kommer. De fleste anleggene har 4 geofoner plassert et stykke oppover i skredløpet. Geofonene er montert på bolter boret i fjellet og koblet sammen med kabler oppover i terrenget.

500 METER. –Geofonanlegget ved fv. 37 i Telemark på grensen mellom Notodden og Tinn kommune har geofoner montert hele 500 meter oppover i skredløpet og like lange kabler som går ned til vegen og koblingsskapet. Anlegget ved Tinnsjøen ble montert på 1990-tallet. De nederste 170 meter av kabelen er nedgravd, forteller ingeniørgeolog Audun Langelid i Statens vegvesen. De analoge rasvarslingsanleggene som har vært testet i Norge de siste tiårene er av gammel teknologi og har hatt noe variabel kvalitet. Nå kan det bli aktuelt å gjøre forsøk med digital rasvarsling etter modell fra blant annet Sveits og andre europeiske land. ■



EKSOS: Svevestøv fra biltrafikk er et stort helseproblem i større norske byer. (Foto: Knut Opeide)

STRENGERE GREN- SER FOR SVEVESTØV

Svevestøv er helseskadelig ved langt lavere nivåer enn før antatt. Miljødirektoratet, Statens vegvesen, Helsedirektoratet og Folkehelseinstituttet anbefaler at grensene for tillatt mengde svevestøv i lufta skjerpes.

Nye forskning viser negative helseeffekter ved langt lavere konsentrasjoner av svevestøv enn dages grenseverdier for tillatt nivå i uteluft.

–Lokal luftforurensning er et betydelig helseproblem for mange mennesker. Veitrafikken er største kilde til svevestøv. Mindre bilkjøring, mer kollektivt, sykkel og gange er det mest effektive tiltaket for å redusere svevestøv, sier direktør Ellen Hambro i Miljødirektoratet

LAVERE GRENSENER. Nyere forskning viser negative helseeffekter ved langt lavere konsentrasjoner av svevestøv enn dages grenseverdier for tillatt nivå i uteluft.

–Lokal luftforurensning er et betydelig helseproblem for mange mennesker. Veitrafikken er største kilde til svevestøv. Mindre bilkjøring, mer kollektivt, sykkel og gange er det mest effektive tiltaket for å redusere svevestøv, sier direktør Ellen Hambro i Miljødirektoratet

BEHOV FOR EFFEKTIVE TILTAK.

Nytte-kostnadsanalyse av tiltak som kan redusere svevestøv er gjort for Oslo, Bergen og Trondheim. Det fins effektive tiltak for å redusere nivåene av svevestøv i alle tre byene. Forbedret støvfjerning, kombinert med støvbinding og redusert bruk av piggdekk og fartsreduksjon vil redusere nivåene av støvpartiklene (PM10) i alle byene. Andre tiltak som i tillegg reduserer de minste støvpartiklene (PM2,5) er ettermontering av partikkelfilter på bygg- og anleggsmaskiner og utskifting av gamle vedovner til

rentbrennende ovner.

BØR IVERKSETTES. Både kommuner og eiere av veianlegg er ansvarlig for å sette i verk tiltak.

– Samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltak bør iverksettes. Det er viktig å sikre at helsebelastningen fra veitrafikk ikke blir større enn nødvendig, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen i Statens vegvesen. Det har også blitt vurdert om grenseverdiene for andre komponenter som bidrar til forurensning, helseskadelig luft bør skjerpes inn. For NO2 er dagens grense lav nok til at folk er beskyttet fra negative helseeffekter dersom grensene blir overholdt. Det er heller ikke blitt vurdert som nødvendig å skjerpe andre grenser i denne omgang.

[http://www.miljostatus.no/Tema/Luftforurensning/Lokal-luftforurensning/Lenke-til-rapporten «Grenseverdier og nasjonale mål»](http://www.miljostatus.no/Tema/Luftforurensning/Lokal-luftforurensning/Lenke-til-rapporten-Grenseverdier-og-nasjonale-mal) ■

FAKTA:

Trygge nivåer

Dagens tillatte grenser for konsentrasjon av svevestøv ligger betydelig over nivåene Verdens Helseorganisasjon sine retningslinjer for god luftkvalitet og Miljødirektoratet/Folkehelseinstituttet sine nylig reviderte luftkvalitetskriterier, som beskriver nivåer av partikler i lufta slik at den er trygg for alle.



■ STEDET:

SOMMERDALEN skiltet fra fv. 98 på østsiden av Porsangerfjorden i Finnmark og der er det ikke akkurat sommerlig nå. Aud-Kirsti Pedersen, navneansvarlig i Kartverket, forteller at stedet har det samiske navnet Geassesadji som betyr «Der det før var sæter», det vil si at dette stedet har hatt sesongbruk. Stedet ligger sørvendt og lunt godt inne i Porsangerfjorden, trolig var dette spesielt gunstig sted for dyrehold. (Foto: Håkon Aurlien)

■ QUIZ:

20 spørsmål

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



SPØRSMÅL 16: Hvor stor andel av de omkomne brukte ikke bilbelte? (Arkivfoto: Knut Opeide)

- 1 Statens vegvesen feirer et jubileum i år. Hvilket?
- 2 Hva står bokstavene UAG for i sammenheng med trafikk-sikkerhet?
- 3 Hvor ble Vegvesenets vinter-vedlikeholdskonferanse nylig avholdt?
- 4 I hvilket fylke ligger tettstedet Bostrak?
- 5 Hvilken by i Nord-Sverige er spesielt godt tilrettelagt for vintersykling?
- 6 Hvor i Norge ble brøyteplod- produsenten Øveraasen AS etablert for 90 år siden?
- 7 Øveraasens nye roterende børstemaskinen for vegvedlikehold er utviklet for et helt annet marked, nemlig?
- 8 Hva kalles «lappen» som kan brukes for å f.eks. trappe ned førerretten for eldre bilførere?
- 9 Hvor mange biler ble registrert i Kina i 2013, og i Norge?
- 10 Hvor mange bomstasjonsprosjekter ble avvirket sist i januar som følge av en bevilgning på 500 mill. kr fra Stortinget?
- 11 Hvor i landet ble en nesten ferdig motorvegstrekning brukt som skiarena i januar?
- 12 Hvor i landet er NRKs serie «Brøyt i veg» om brøytemannskapenes hverdag tatt opp?
- 13 Hvorfor må vegene helt i nord brøytes nesten kontinuerlig?
- 14 Hva slags ulykker granskes av Vegvesenets ulykkesanalysegrupper (UAG)?
- 15 Hva er hensikten med UAG-gruppene?
- 16 Hvor stor andel av de som dør som passasjerer i en bil bruker ikke bilbelte?
- 17 Hvor i landet har Statens vegvesen satt i gang et forsøk med å låse fast tungbiler som ikke er godt nok skodd?
- 18 Hva er spesielt med fergesambandet Moss – Horten sammenlignet med andre fergesamband i Norge?
- 19 Hvor mange alternativer utredes nå for en fast vegforbindelse over Oslofjorden til erstatning for ferga?
- 20 Hvilken stillingstittel brukes på Vegvesenmannen som holder kontakt med naboene til nye E6 i Gudbrandsdalen?

■ I HANSKEROMMET:

Tor Inge Hellander

Seksjonsleder for drift og vedlikehold i Finnmark

1 Har du skihansker i hanskerommet?

Nei, det er nok ingen skihansker der, men en skismurning kan det av og til være. Jeg har bare det vanlige i hanskerommet – som vognkort og instruksjonsbok.



2 Har du smurt for Størmer Steira?

Jeg trente Kristin fra hun var 11 til 16 år, så jeg har smurt skiene hennes noen ganger ja. Det var en stor dag da Kristin tok bronse i OL, det er jo artig når de en har trent gjør det godt. Jeg var også med landslaget som smører for tre år siden på worldcup og har smurt for team Nord-Norge, Skiforbundets regionslag, og for Finnmark skikrets. Det har blitt en del turer hit og dit, men nå reiser jeg ikke med landslaget mer, det er ikke forenlig med jobben min.

3 Går det som smurt på jobb også?

Ja, akkurat nå kjører jeg fra Alta til Vadsø, det blir jo mye farting her oppe. Jeg er midlertidig leder for prosjekt Vadsø, ett av investeringsavdelingens tre prosjekt. Men til vanlig jobber jeg med drift og vedlikehold og trives veldig godt. Sliter riktignok med litt utfordringer med forfall og etterslep på vegnettet.

4 I full drift utenom jobb?

Jeg går litt på ski sjøl også, men ikke mange skirenn. I fjor ble det bare ett – men til gjengjeld et på 92 kilometer. Videre er jeg med på sidelinja i Alta der jeg hjelper juniorløperne med skiteknikk. Ellers blir det mye fiske både sommer og vinter. God ferskvannsrøye er favoritten. Den er best å lage på bål ute, med fløte, sjarlottlök, salt og pepper – det enkleste er det beste!



Unormal attraksjon

156

Generelt blir Vegvesenet kritisert for alt for lite skilting til attraksjoner langs vegnettet. I Oppland er det annerledes, der skiltes det fra fv 34 til både Fluberg kirke, Fluberg bru og Fluberg stasjon. Kirken og brua har en god del trafikk, men stasjonen mistet sin aktualitet da Valdresbanen ble nedlagt for 25 år siden. Stasjonsbygningen ble solgt og er nå en godt skiltet privatbolig. – Normalt skal skilt legges ned sammen med stasjoner, heter det fra den unormale jury, øverste myndighet for Vegvesenets håndbok 050 Skiltnormalene. (Foto: Håkon Aurlien)

SVARENE PÅ QUIZEN:

1) 150 års jubileum for opprettelsen av Vegdirektoratet 2) Ulykkesanalysegrupper 3) Hundertfossen 4) Telemark 5) Umeå 6) Gjøvik 7) Fyplasser 8) Grønt førerkort 9) 22 millioner, 1 på hver 54 kineser og 142.000, 1 på hver 35 nordmann 10) Fire 11) Mysen i Østfold 12) Helt nord i Finnmark 13) Snøen er tørr, og blåser frem og tilbake 14) Alle dødsulykker 15) A forhindrer lignende ulykker 16) 40 prosent 17) Vest-Agder 18) Det er det største målt i trafikkmengde 19) Tre, bru over Oslofjorden ved Filvit eller tunnel eller bru mellom Moss og Horten 20) Nabokontakt

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
MICHELLE GIGI STOLTENBERG
Mobil: 930 82 787
michelle.stolteberg@vegvesen.no

Grafisk designer
KYRRE WEDVIK
Mobil: 997 59 197
kyrre.wedvik@vegvesen.no

www.vegvesen.no/veggenogvi

ABONNEMENT:
Mark S. Berger, tlf. 22 07 36 92
mark.berger@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 25. februar kl. 13.00.
Neste utgave kommer 27. mars 2014.

