



Vil mestre tunnelbranner

Statens vegvesen og DSB kartlegger ulykker, branner og hendelser i vegtunneler for å få bedre kunnskap og beredskapsinnsats. Erfaringene fra brannene i Oslofjordtunnelen og Gudvangatunnelen er viktige i dette arbeidet. Vegen og vi har vært med på en realistisk tunnelbrannøvelse.

Side 10-11 og 14-17

SIDE

4

KONTROLL:

Vegvesenkontrollører er vant til å høre ukvemsord ute på jobb.

SIDE

7

SEGWAY: Nye regler vil gjøre selvbalanse-
rende kjøretøy
lovlige innen juni.

SIDE

8

SKRED: Ny «para-
plyteknologi»
kjent i Alpene
testes som skred-
sikring i Norge.

SIDE

26

RUSSEBIL: 80
av 120 russe-
busser i Asker
og Bærum var på
gratis kontroll.



GODT NABOSKAP I NORD

Trafikksikkerhet, utbedring av E105 og framtidig transportnett i nord var blant temaene da regionvegsjefen og avdelingsdirektøren i Finnmark møtte sine kolleger i Murmansk før påske. Murmansk ligger 23 mil fra Kirkenes, og er med sine 300.000 innbyggere verdens største by nord for polarsirkelen. (Foto: Kari Karstensen)

FØRSTE VEGTUNNEL ELDRE ENN 1891

I jubileumsutgava av «Vegen og vi» står det på side 2 (jf. jubileumsquiz s. 44, spørsmål 7) at første vegtunnel i landet blei bygd i 1891 langs rv. 7 i Eidfjord i Hordaland. Men det blei bygd en vegtunnel i 1879 langs vatnet Øre på nåværende fv 455, 1 km sør for Kyrkjebygda i Åseral kommune i Vest-Agder. Den korte tunnelen blei sprengt bort da vegen blei utvida for asfaltering i 1970-åra. Ennå heter stedet Tunnelodden, seier Torfinn Normann Hageland.

LEDER:

Viktig om alt som ikke er viktig

«Enhver som fremmer planforslag, skal legge til rette for medvirkning»

Plan- og bygningsloven § 5-1

«**J**a, medvirkning er viktig. Men nå har det blitt for mye medvirkning. Alt er liksom blitt like viktig. Konsensus-tankegangen gir kvelningsfølelser og fører til at vi ikke får så gode veiprosjekter som vi kunne ha fått.

Dette kan vi gjøre oss tanker om etter å la lest kronikken i denne utgaven av Vegen og vi. Forfatteren er Arnt-Ivar Weum, seksjonssjef i Statens vegvesen Region øst. Weum har lang fartstid i Vegvesenet og bør være et menneske å lytte til.

Først av alt er det verdt å gi Weum et klapp på skulderen for at hans tydelige meningsytring- noe han altså velger å gjøre i full offentlighet. Det kan man gjøre enten man er enig eller uenig med resonnementene hans, debatten han bringer til torgs må vi kunne ønske velkommen. Vi vet at dette er et tema som daglig diskuteres rundt lunsjbord, i møterom og i kaffekroker over hele landet. Ikke bare innad i Vegvesenet, men ikke minst også utenfor etaten. Derfor er det flott at fagfolk fra etaten også benytter sin stemme for å bringe meninger og interessante momenter til torgs.

Kronikkforfatteren peker blant annet på de forskjellige fagmiljøenes kamp for gjennomslag i bestemte prosjekter. Til tross for tidsriktig involvering av rette fagfolk så kommer omkampene. Hvis man legger til grunn at dette stemmer, så er det åpenbart at vi også internt i etaten har en jobb å gjøre. Weum peker på mangelen på en overordnet strategi, på tanker om hva som er viktig og hva som må vike når en løsning til slutt skal velges.

Enten har Weum rett i det han antyder, at det finnes få «knagger» å henge valgene på. Eller så finnes de overordnede strategiene, men de etterleves ikke. Ikke nødvendigvis av motvilje. Kanskje er det snakk om et tolkningsrom som benyttes forskjellig. Kanskje er det manglende presisjonsnivå i formidlingen av hva som er riktig «knagg» i et gitt tilfelle. Slike ting er viktig å få luftet ut og «knagget» skikkelig. Uklarhet rundt slike ting sliter fort på både troverdighet eksternt og motivasjon internt.

Men det Weum, og mange med ham, dessuten ber om, er tydelige nasjonale føringer og prioriteringer, mindre klatting og mer ansvar. Med andre ord tydeligere, politiske føringer. Signalene som har kommet fra store deler av det politiske miljøet går nettopp i den retningen Weum etterlyser. Når dette forhåpentligvis blir enda mer tydeliggjort, vil det være grunn til å tro og håpe på at vi får et klarere skille mellom hva som er politikernes og fagfolkenes roller, og kanskje konsensus om at alt ikke trenger være like konsensuspreget.

Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



FØR OG NÅ:



SAGT I SOSIALE MEDIER:

Olav Torvund @olavtorvund 27. apr. @trafikkrapport 3 av 10 dødsulkker på sykkel skyldes dårlig sikt iflg Vegdirektoratet

Martin Årseth @MartinArseth 31. mar. Korleis er kontaktnonsane i internavisa til Statens vegvesen? «Eg likar kos framfor peisen og infrastruktur i skog og mark.»

Solenergiforeningen @norsksolenergi 4 t Vegvesenet vil bruke solenergi fra svart asfalt for å tine brudekker. Nå ser de etter den beste energilagringmetoden. <http://www.tu.no/kraft/2014/04/28/vegvesenet-vil-bruke-solenergi-fra-svart-asfalt...>

Statens vegvesen @Presserom 6 t Bekymringsfulle resultat: 24 % av godkjente kontrollorgan har så store mangler at de får advarsler eller blir ...

Tom Lund @xangolund 4 t @veivesenet Å legge fotgjengerfelt rett ved rundkjøringer er total miss! Det er utrolig mange kollisjonssituasjoner som skjer der!



VEGBILDET:

FULL RUSSEKULLE

Retten før mai du skjønne milde kommer er det full kulle på trafikkstasjonene der Vegvesenet tilbyr gratis sjekk av russebiler og -buser. Spenningen er til å ta og føle på mens kontrollørene er høyt og lavt for å sjekke at alt er i orden: Mange har investert mye tid og penger i bilen. Erik Dammen ved Risløkka trafikkstasjon er blant dem som sørger for at de nyutsprungne røde og blå kan rulle trygt inn i feiringa.

Foto: Henriette Erken Busterud

Bilturisme før og nå

◀ 1960

2013 ▶

Riksveg 27 over Ringebu fjellet er nasjonal turistveg og gir en storslått fjellopplevelse. Disse bildene er tatt fra like etter fjellet Muen og østover med Sølknkletten-fjellet i bakgrunnen. I 1960 var det like før bilturismen nådde folk flest, grusvegen var smal og fotograf Normann har øyensynlig plassert sin egen bil inn i bildet. Noen mener breddeutvidelsen for en del år tilbake har endret Snøddaldalens karakter, i alle fall har den rammet hytta som nå er borte. (Foto 1960: Normann, foto 2013: Håkon Aurlien)





TYSSETUNNELEN FORSINKET

Byggingen av Tyssetunnelen i Samnanger i Hordaland blir noe forsinket på grunn av dårlige grunnforhold. Åpningen som var planlagt mot slutten av dette året blir derfor utsatt til nærmere sommeren 2015. Tunnelen er litt over to kilometer og fører fv. 48 utenom tettstedet Tysse. Prosjektet omfatter også fem kilometer veg i dagen. (Foto: Synnøve Lien)

Skyllebøtter er daglig kost

Vegvesenets kontrollører er vant til noen skyllebøtter og ukvemsord. Det er en del av jobben, og noe de lærer seg å takle. Trusler og alvorlige situasjoner er heldigvis sjeldne.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Før påske ble en av Statens vegvesens kontrollører nesten påkjørt av en polsk sjåfør som prøvde å stikke fra en kontroll på Romerike. På Hedemarken prøvde en sjåfør å sperre kontrollører inne med sin avregistrerte bil – som etterpå ble funnet på tomgang av politiet full av sprit, øl og sigaretter. Og ved Narvik forsøkte en beruset fører nylig å skalle ned en av Vegvesenets kontrollører. Mannen ble lagt i bakken av politiet.

MYE MUNNHUGGERI. Stein Nesson har jobbet som utekontrollør i Sør-Trøndelag i åtte år. Munnhuggeri er daglig kost for han, det er noe de lærer seg å takle og glemme. Men i årenes løp har det også vært noen grove hendelser.

– Det verste er hvis noen nevner at de vet hvor jeg bor. Jeg vil jo ikke at familien min skal bli innblandet, sier Nesson. Han forteller om en episode da de på tur fra en kontroll fikk øye på en traktor med uregistrert henger. Sjåføren ville ikke stoppe, så de kjørte etter traktoren til en bensinstasjon.

– Vi så at sjåføren var en «gammel

bekjent», og han startet et skikkelig munnhuggeri. Det var såpass intenst og truende at jeg ventet et fysisk angrep. Dette var en veldig utrivelig situasjon, så vi ringte politiet. Det endte med at vi anmeldte forholdet som trussel mot offentlig tjenestemann. Jeg var senere vitne i tingretten i forbindelse med en «samlesak» mot denne mannen, forteller Nesson.

Statens vegvesen har rundt 150 utekontrollører – og i løpet av et år er det om lag 70.000 ulike kontroller. Ubehagelige opplevelser skjer ikke ofte, men ikke desto mindre er det alvorlig når noe skjer.

NULLTOLERANSE. -Innimellom er det dessverre slik at våre kontrollører kan møte på folk som ikke er riktig vel bevart. For den som opplever dette, er det forferdelig ubehagelig. Dette tar vi alvorlig, her har vi nulltoleranse! Vår hovedparole i slike situasjoner er at vi skal trekke oss tilbake og kontakte politiet, sier Arne Valdemar Nielsen som blant annet har ansvar for utekontroll i Statens vegvesen.

Han understreker at trusler mot offentlige tjenestemenn er uakseptabelt.



MUNNHUGGERI: Ukvemsord fra folk som blir stoppet i kontroll langs vegen er ikke uvanlig.

– Dette gjelder ikke bare trusler på kontrollstedet, men også i sosiale medier. Vi har eksempler på saker der våre folk har blitt truet på Facebook, sier Nielsen.

MYE DREIER SEG OM PENGER. I tungbilbransjen er det både pris- og tidspress. Da passer det dårlig å måtte laste om eller bli hentet av kranbil. Noen har heller ikke rent mel i fraktposen. Andre igjen er ikke klar over tekniske mangler på grunn av mange ledd.

– Det er klart at noen kan bli sinte når de stoppes – noen foretak må betale sekssifrede beløp for ting som ikke er i orden. Det kan fra tid til annen gå over styr for en som må betale flere titallstusen for overlast, sier Geir Christer Mjøsund som leder utekontrollen i Region øst.

– I Region øst har vi heldigvis ikke mange slike hendelser, alle vet at ting skal være i orden. Det er særlig utenlandske sjåførere som ikke er enige i våre avgjørelser. Det kan være ubehagelig når det kommer telefoner

TRAFIKKSIKKERHET:

Vegvesenet trenger entreprenører som tar sikkerhet på alvor

– Gode eksempler fortjener også sin plass. TT-Anlegg er et firma som tar sikkerheten på alvor på arbeidet langs vegen, sier Vidar Lindflaten i Statens vegvesen.

MANGLET KURS. For tiden holder de på med arbeider på fv. 420 Kjerlingland. Tidligere prosjekter er blant annet E39 Rige-Breimy og E18 Østerholteia.

Disse anleggene har vist en gjennomgående god sikring selv med ulike ansvarshavende fra sted til sted. Interessen for HMS er tydelig implementert i hele bedriften. Ved et av arbeidsstedene ble det oppdaget at 18 av 30 manglet kurs i

arbeidsvarsling. Bedriften tok affære med en gang og engasjerte egen kursholder. Nå har de selv kontrollen.

– De tok grep med en gang. Det bekrefter bare at de tar dette på alvor. De setter fokus på sikkerhet for arbeiderne sine likedan som for trafikantene, understreker Lindflaten.

PÅ STELL. Dårlig vær er ofte en

unnskyldning for at ting ikke er i forskriftsmessig stand. Selv da har firmaet alt på stell, slik dere kan se på video nederst på siden. Videoen er tatt under inspeksjon på fv. 420. Sikring og skilting er forskriftmessig satt opp og dokumentasjon er alltid i orden. – Dette kan de. Det er da det er moro å være på jobb, sier Lindflaten.

FAKTA

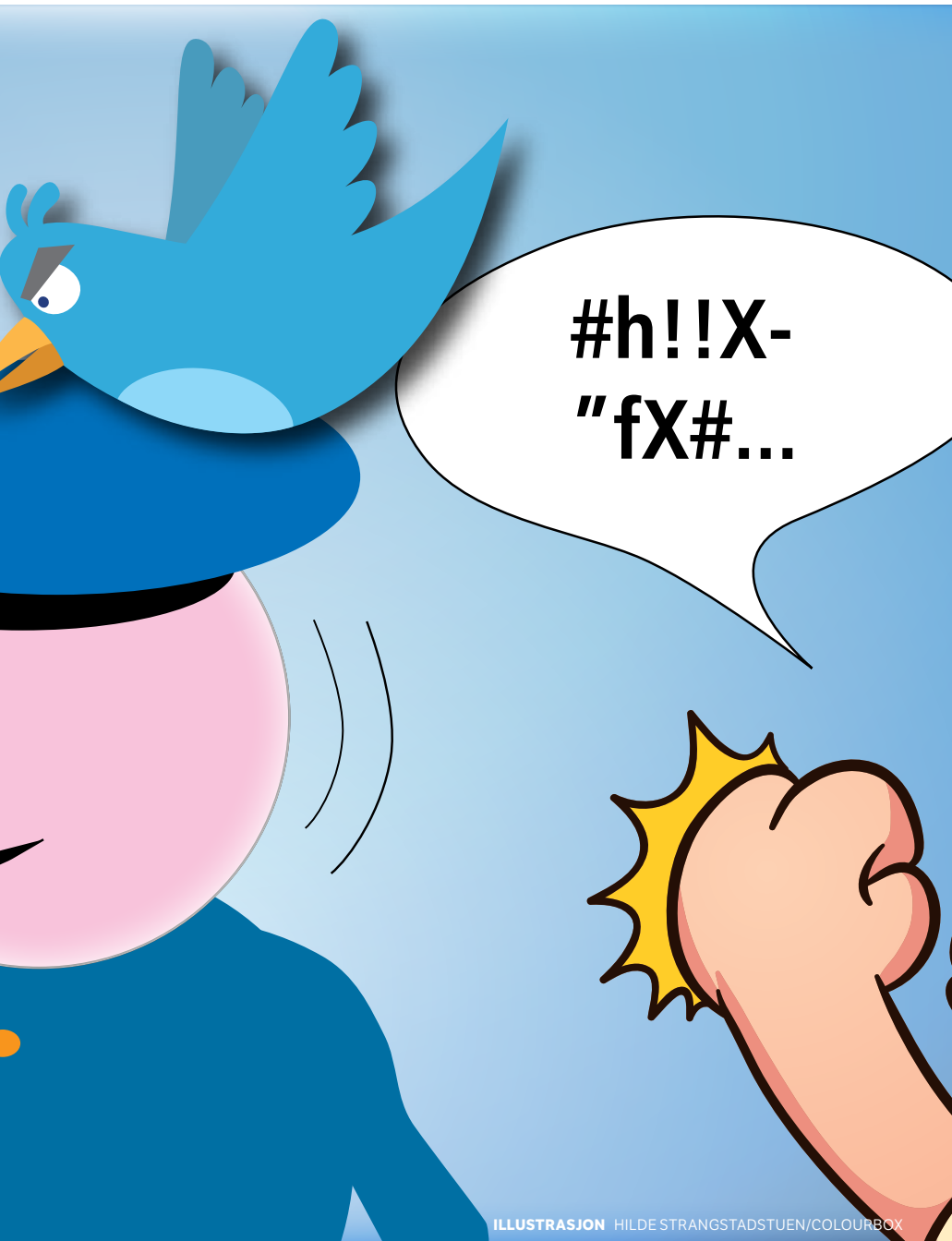
3

Tilbud er gitt på ombygging av Risøya bru i Tvedestrand kommune i Aust-Agder. Budene varierer fra 10,2 til 17,2 millioner kroner.



FORNEBUBANE FRA 5 TIL 10

Prisen på den planlagte Fornebubanen er doblet fra fem til 10 milliarder kroner det siste året, i følge NRK. Den nye kollektivsatsingen fra Bærums nyeste bydel (bildet) ved det gamle flyplassområdet og 8 kilometer inn til Oslo skal etter planen finansieres med 50 prosent av staten. (Foto: Kjell Wold)



ILLUSTRASJON HILDE STRANGSTADSTUEN/COLOURBOX

TRAFIKKSIKKERHET:



IKKE MØTEFRI: Mange steder på E18 i Drammen sør og Nordre Vestfold er ikke motorvegen helt møtefri.

TETTER HULL PÅ E18 FØR 110KM/T

Firefelts E18 sør for Drammen og i deler av Nordre Vestfold blir nå helt møtefri. 43 km nytt midtrekkverk skal sørge for det, før hastigheten økes til 110km/t til høsten.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

«De to første etappene av firefelts E18 fra Drammen og sørover i Vestfold ble bygd under andre tider og krav til trafiksikkerhet enn i dag, forteller overingeniør Odd Tandberg på drift og vedlikehold i Statens vegvesen Vestfold.

90-TALLET. Dagens E18-trasé fra Kobbervikdalen i Drammen til Gutu i Sande (åpnet 1994-95) og videre til Kopstad ved Horten (åpnet 2001) er noe ulikt utformet når det gjelder sikring mellom kjørebane. Noen steder er det en voll mellom kjørebane, noen strekninger har tradisjonelt midtrekkverk i stål og på enkelte strekninger wiretrekkverk.

INGEN MØTEULYKKER. Men på lange strekninger av E18 både i Buskerud og nord i Vestfold er det ikke midtrekkverk i det hele tatt. Med bare en grønn, åpen korridor mellom kjørebane har det skjedd noen ulykker der biler har kommet over i motsatt kjørebane. Heldigvis har få vært alvorlige, men dødsulykker har forekommet.

43 KILOMETER. – Det må vi gjøre noe med nå før hastigheten skal økes til 110km/t, forteller Tandberg. Det skal settes opp i alt 43 kilometer med nytt, tradisjonelt midtrekkverk i stål på hele strekningen fra Kobbervikdalen i Drammen til Gulli utenfor Tønsberg på begge sider av midtrabatten. Mesteparten av det nye midtrekkverket kommer på strekningen

Horten-Drammen. Tandberg regner med at arbeidet starter tidlig i mai og er ferdig etter planen i september.

SIKKERHET FØRST. – Det er veldig viktig at byggearbeidet får pågå etter gjeldende sikkerhets- og HMS-regler, mens trafikken går forbi. Derfor må vi stenge av venstre kjørefelt på hver side og sette ned farten til 50-70 km/t på de strekningene arbeidet pågår, sier Odd Tandberg. Jobben er beregnet å koste rundt 30 millioner kroner. ■



MIDTREKKVERK: Før 15. september skal 43 km midtrekkverk tette gjenværende hull på fire felts E18 fra Drammen mot Tønsberg, forteller Odd Tandberg i Statens vegvesen.

fra transportselskap, advokater og ambassader. Er det for eksempel noe galt med bremsene prøver de alle utveier i stedet for å bruke penger på å reparere. Noen tungbiler kommer også fra mer fattige land der det ikke er den største bevisstheten rundt trafiksikkerhet. De satser på at lasten kommer fram uansett, sier Mjøsund.

GODT RUSTET. Alle utekontrollørene er sertifisert og har deltatt på et omfattende studie med både teori og praksis. På time-

planen står også takling av uønskede situasjoner, og deltagerne har både rollespill og lærer om ulike faresignaler.

I Region øst er også alle kontrollørene på kurs om uønskede hendelser.

– Vi har lagd caser der de øver på å møte alt fra hyggelige familiefolk til narkomane og psykotiske personer. Det er viktig å være bevisst på hvordan en reagerer og lære hvordan en skal opptre så sikkert som mulig når en ikke vet hva en møter på, understreker Mjøsund. ■

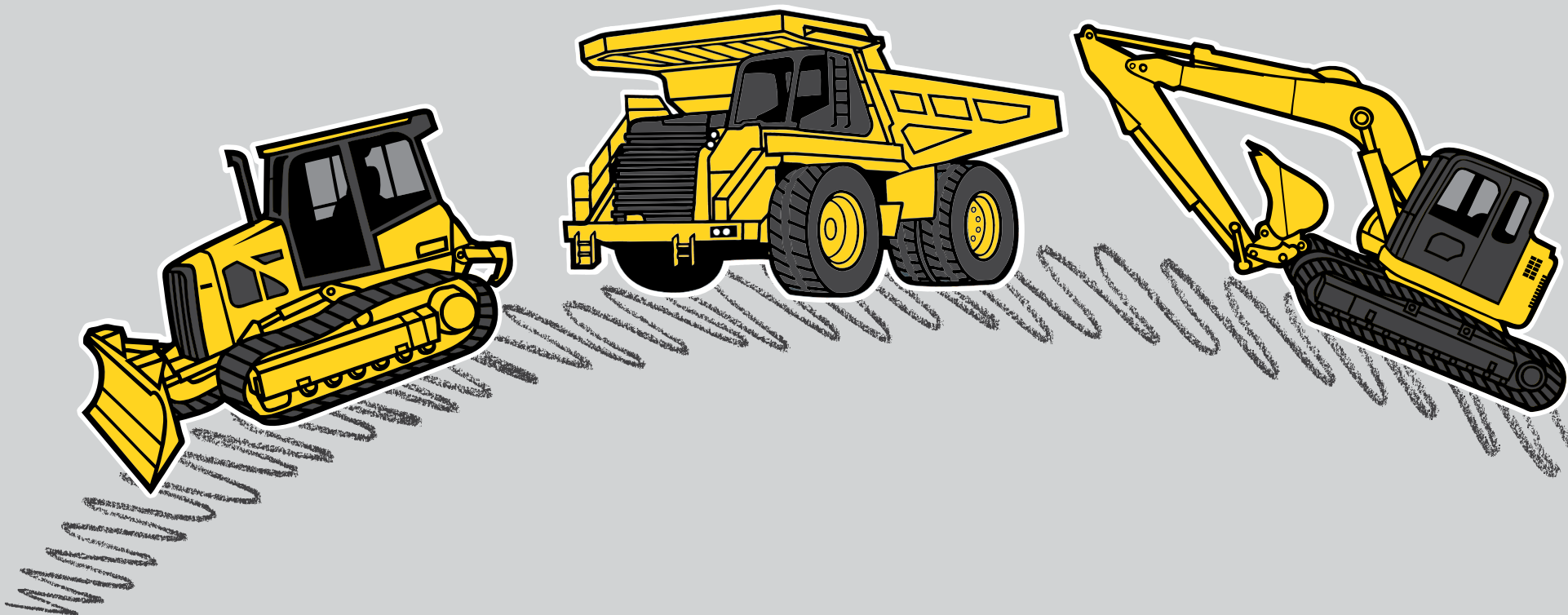
TEKST ELIN FYKERUD JOHANNESSEN FOTO VIDAR LINDFLATEN





NYE VEGER TIL TRESFJORDBRUA

Fire bud er gitt på bygging av nye tilstøtende vegger til den nye Tresfjordbrua i Møre og Romsdal. Budene varierer fra 67,3 til 87,9 millioner kroner. Tresfjordbrua blir 1,3 kilometer og ligger i Vestnes kommune. Sideveger på hver side av brua blir samlet litt over to kilometer pluss noe gangveg og fortau. (Foto: Anne Marit Øksenvåg Johansen)



MATERIALET GRAFÉN KAN ENDRE (VEG)VERDEN

Grafén er verdens tynneste og sterkeste material lagd av grafitt – som også er i blyanter.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJON JON OPSETH

Det er gjennomsiktig og leder elektrisitet bedre enn noe annet. EU skal bruke en milliard euro på å forske på dette stoffet. – Vegvesenet kan bruke grafén til å bygge et smartere,

sterkere og mer miljøvennlig vegnett. Det sier Mohammed Hoseini som blant annet jobber med forskning i Statens vegvesen. Det hele startet egentlig for nærmere ti år siden. Da klarte to fysikere å fange opp karbonatomer på bare et atomsjikt ved hjelp av en tape-bit og

grafitt, noe de fikk nobelpris for i 2010. For ett år siden var det ingen som snakket om grafén. Nå er det hot stuff i forskningsverdenen:

STERKT OG FLEKSIBELT. Grafén er like sterkt som en diamant. Men i tillegg til å være lett og sterkt er det også fleksibelt. Det gjør at det for eksempel godt egnert til dataskjermer.

– For å gi et bilde på hvor lett dette materialet er, så ville alle verdens nettbrett og dataskjermer veid 60 kilo hvis alle var lagd av grafén: En 15 grams bit, så stor som en liten bit av en sjokolade, er nok til å dekke et areal som fire fotballbaner. Med et C-atom tykkelse er det kun en overflate og ikke noe volum, noe som bidrar til å modifisere egenskapene

til de fleste materialer vi har fra før. Dette gjør det mulig å påvirke og løse både dagens og framtidens utfordringer. Dette kan altså lede til smartere og miljøvennligere vegnett med lengre levetid, sier Hoseini.

KAN REVOLUSJONERE VEGBYGGING:

Hoseini ramser opp en rekke muligheter for grafén i vegsammenheng: Grafén, som er 200 ganger sterkere enn stål, kan for eksempel forsterke betong. Det gjør at ei bru kan ha lengre spenn på grunn av lavere egenvekt. Lettere byggemateriale vil også gi mindre frakt og CO2 utslipp. Grafén er veldig følsomt og kan brukes i sensorer i vegdekker og i detektorer i tunneler. Materialet er transparent og leder elektrisitet 150 ganger raskere enn sili-

FOU:

Skanner tankene underveis

Forskere har sett på hjerneaktiviteten når unge menn tar beslutninger i simulerte trafikksituasjoner. Det skjedde i forbindelse med et dataspill i et laboratorium i Turku i Finland.

34 unge menn fikk scannet hjernen mens de skulle kjøre fra A til B raskest mulig. Underveis skulle de passere 20 lyskryss der de bestandig fikk gult. Farten var gitt, men de hadde en start og stoppknapp. Hvis det gikk bra gjennom første lyskryss på gult fikk de en tidsgevinst. Ble det en kollisjon måtte de vente noen ekstra sekunder. Målet var å se hva som skjedde i hjernen underveis og undersøke hvordan hjernen håndterer problemer for de som er risikovillige kontra de som ikke er det.

RISIKOTAKERE. Resultatet indikerer at lavrisikotakere vurderer og avveier mer før de tar beslutningen om å kjøre eller stoppe. Høyrisikotakere har en sterkere positiv opplevelse fra hjernens belønningssystemer, og er villige til å gamble. De er optimistiske og har større tro på å vinne og er villige til å ta sjansen. De har også en raskere reaksjonstid, utfordrer egen kapasitet og strekker strikken litt lengre, noe som trolig forklarer at de anatomiske nevralt forbindelsene mellom områdene i hjernen ser ut til å være bedre utviklet hos høyrisiko-

takere. Problemet er like fullt at den følelsesmessige drivkraften og belønningssystemene er så sterke. Videre at frontallappen, som er viktig for impuls kontroll og bremsemekanismer, fortsatt er umoden.

GRUNNKUNNSKAP. Å forstå tanker, følelser og handlinger knyttet til læring er viktig med tanke på å finne tiltak rettet mot unge mannlige førere som er ulykkesutsatt. Statens vegvesen har vært med å finansiere prosjektet som er gjort i samarbeid med Sintef, universitetet i Turku og

FAKTA

2

Bud er gitt på bygging av 1,5 km veg inkludert 870 m tunnel på fv. 7 i Granvin i Hordaland. Budene er på 220 og 257 millioner kroner.



BJARKØY/LANGSUND FÅR GRØNT

Troms fylkesting har gitt grønt lys for Bjarkøy og Langsundforbindelsen, to vegprosjekt på samlet rundt 1,5 milliarder kroner. De ligger i henholdsvis Bjarkøy og Karlsøy kommuner. Langsund må avvente Stortingsbehandling fordi det er et bompengeprojekt. Fylket håper på byggestart av begge prosjekter i løpet av kommende høst. (Foto: Giselle Jensen)

Vegvesenet kan bruke grafén til å bygge et smartere, sterkere og mer miljøvennlig vegnett. Mohammed Hoseini



FAKTA:

- lagd av kull, ligner grafitt
- gjennomsiktig
- fleksibel
- tykkelse med et atomsjikt
- 200 ganger sterkere enn stål
- gjør plast 30 prosent sterkere
- leder elektrisitet 150 ganger raskere enn silisium
- EUs største forskningsprogram handler om grafén
- Fysikerne Geim og Novoselov fikk nobelpris i 2010 for å ha klart å fange opp karbonatomer på bare et atomsjikt ved hjelp av en tapebit og grafitt.

sium, kan det også brukes til intelligente transportløsninger (ITS), smart vegbel-syning og bedre utnyttelse av fornybar energi.

– Foreløpig finnes det bare to kommersielle produkter med grafén: En tennis-rackert og en mobil, sier Hoseini, som er spent på hvordan og når dette kan tas i bruk av Vegvesenet.

EUS STØRSTE FORSKNINGSPROSJEKT.

Hvordan kan en klare å produsere og ta i bruk grafén som lages av kull – et stoff som finnes i ubegrensede mengder? Hvordan kan en utnytte dette fantastiske stoffet i IT, sensorer, energi og nye materialer? Grafén er det EU bruker mest forsknin-

gsmidler på – hele en milliard euro! Disse midlene kan også Vegvesenet søke om, via en avtale med Chalmers Högskola. Chalmers er også de som leder dette EU-prosjektet og samarbeider med over 70 forskningsinstitusjoner i 14 land. Hoseini er Vegvesenets kontaktperson mot Chalmers.

– Her har vi en stor mulighet. Via samarbeidsavtalen med Chalmers kan vi påvirke forskningen på grafén og få mer fokus innenfor vårt fagområde, sier Hoseini. Han legger til at de har igangsatt en mulighetsstudie om hvordan grafén skal kunne brukes av Vegvesenet. Resultat skal presenteres på Teknologidagene i oktober 2014 i Trondheim. ■

TEKST HERIETTE ERKEN BUSTERUD **ILL.FOTO** COLOURBOX

finske vegmyndigheter. Dagfinn Moe fra Sintef leder prosjektet.

– Det er behov for mer grunnforskning, og det er riktig å gå nye veier for å finne ut mer, derfor ville vi støtte dette prosjektet. Resultatene utfordrer helt klart videreutvikling av de pedagogiske metodene som skal virke på høyriskotakerne. Men det er for tidlig å si hvordan vi skal anvende resultatene, det må vi komme tilbake til, sier Torbjørn Tronsmoen som jobber med trafikant-adferd og føreropplæring i Statens vegvesen.



SEGWAY:



PÅ TUR: Mange har stiftet bekjenskap med Segway som turister, som her i New Orleans i USA. –Fra juni kan det være lovlig i Norge, sier Kurt Ottesen.

Gjør «ståhjuling» lovlig i Norge

– Vi er spent på svarene fra høringsinstansene.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«**E**r de enkle å forholde seg til kan de nødvendige regelendringer være gjort slik at selvbalerende kjøretøy er lovlige i løpet av juni, sier jurist og rådgiver Kurt Ottesen (bildet) i Vegdirektoratets kontor for kjøretøyteknikk.

HØRINGSFRIST. 9. mai går høringsfristen ut for å kommentere direktoratets forslag til regelverk for selvbalerende kjøretøyer. Forslaget har bakgrunn i en enkeltbeslutning i regjeringsforhandlingene om at kjøretøyet Segway skulle bli lovlig i Norge.



Samferdselsdepartementet har gitt et tydelig oppdrag og satt som premiss for regeltilpassingen at folk flest skal kunne kjøpe et slikt kjøretøy og bruke det på offentlige areal uten hjelm og uten egen ansvarsforsikring.

REGELVERK. –Utfordringen vår er at det ikke finnes regelverk for denne typen kjøretøy, og at justeringer for å tillate selvbalerende kjøretøy høyst sannsynlig vil føre til ønsker om å kunne bruke også andre typer elektriske kjøretøyer som vi ikke har i dag.

Helst skulle vi ha kjørt en helhetlig prosess, det ville ta tid og derfor tar vi nå mål av oss til å lage et regelverk som omfatter selvbalerende kjøretøy av

denne typen men ikke begrenset til merkenavnet Segway, sier Ottesen.

50 KG TUNG. Da forslaget ble sendt ut på høring sist i mars, vakte innholdet reaksjoner fra miljøer i og utenfor Statens vegvesen som hadde ønsket seg mer involvert. Et av disse er de regionale sykkelkoordinatorene, som er lite begeistret for å få motoriserte kjøretøyer på sykkelvegene. Vegdirektoratet foreslår at selvbalerende kjøretøy skal kunne benyttes på alle områder som i dag er tillatt for sykkel. Segway-kjøretøyet veier rundt 50 kg og kan oppnå en hastighet på over 20km/t.

– Vi som har utarbeidet dette forslaget har naturligvis vært oppmerksomme på de problemstillinger som kolleger har tatt opp med oss, blant annet om kjøring på sykkelveger, på fortau, om forsikringsplikt og hjelmbruk, påpeker Ottesen.

SIKKERHET. – I vurderingen av hvor man skal plassere denne gruppen kjøretøyer, har vårt mål vært at man skal søke en løsning der man ivaretar sikkerheten til både førerne av disse kjøretøyene og andre myke trafikanter (syklister, fotgjengere) samt at øvrig trafikk ikke skal bli for mye hindret. Videre er det også viktig å lage regler som er mulig å håndheve for politiet, sier Kurt Ottesen.

I høringsnotatet påpeker Vegdirektoratet at innføring av selvbalerende kjøretøy i Norge sannsynligvis vil kreve tiltak innenfor trafikkikkerhetsarbeidet for å kompensere for en sannsynlig økning i antall personskadeulykker. ■



E134-TUNNEL LYSES UT PÅ NYTT

Jobben med oppgraderingen av Svandalsflonattunnelen (bildet) på E134 på Haukelifjell lyses nå ut på nytt. Tunnelen er 1,05 kilometer lang og ble åpnet i 1968 da Haukelivegen ble helårsveg. Tunnelen ligger i Odda kommune i Hordaland. (Foto: Kjell Wold)

20 år til med høy sk



FORANKRES: Erdox forankrer snøen i stupbratte fjellsider over fiskeværet Nordvågen.

Dårlig skredsikring setter sinnene i kok, spesielt i vest og nord. Handlingsprogrammet 2014-17 øremerker 3,5 milliarder kroner til skredsikring på riksvegnettet. Planlagte investeringer på fylkesvegnettet er 2,6 milliarder.

TEKST OG FOTO GISELLE JENSEN

«**S** kulle vi sikre alle skredutsatte veger med høy risiko trengs 25-30 milliarder kroner, sier Randi Harnes, leder for Vegforvaltning og utvikling i Vegdirektoratet. Med dagens bevilgningstakt vil det ta 20 år å sikre alle de verste skredpunktene.

STORE PROSJEKTER. Til tross for økte bevilgninger til skredsikring etter 2010 står fortsatt mye igjen.

– Mange år med lave bevilgninger har ført til utsettelse av kostnadskrevende prosjekt. De må vi prioritere nå, sier Harnes. Skulle en sikre alle veger med høy risiko for skred trengs 25-30 milliarder kroner.

6,3 MILLIARDER. Skred har til alle tider vært en uforutsigbar og potensielt dødbringende kraft. De neste fire årene skal det brukes totalt 6,3 milliarder kroner på skredsikring av riksveger og fylkesveger i 12 fylker. Faktisk bruk av tilskudd til skredsikring i 2010-13 var mindre enn forutsatt. Forsinkede reguleringsplaner gjorde at flere fylker ikke klarte å bruke opp pengene de fikk tildelt. I vår varslet derfor samferdselsministeren om mulig omdisponering av midler mellom prosjekter i et fylke, men også midlertidig mellom fylker.

FRA ALPENE TIL MAGERØYA. For å sikre veger og bosettinger mot skred er mange ulike metoder prøvd ut. Det siste tilskud-

det er skredsikringsutstyret Erdox som ligner en oppslått paraply som hindrer snøen i å komme i bevegelse, slik at den holdes i ro til den smelter i vårsola. Den plasseres midt i løseområdet for skred og hindrer at skredet løsner. Akkurat nå prøves metoden ut på Nordvågenfjellet på utposten Magerøya i Vest-Finnmark. Systemet produseres i Italia og fungerer godt i Alpene.

STOR INNSPARING. Erdox er laget i lett og fleksibelt materiale. Hver «paraply» festes med en stang i bakken. Når flere kobles sammen utgjør de et gjerde.

– Vi har prøvd ut stålgerder i bratt og kronglete terreng før. De har vært kostbare, store og tunge. Det geniale med

Erdox er lett vekt og kun ett fundament for hver installasjon. Mye av kostnaden ligger i fundamenteringen, sier Ole Andre Helgaas, skredansvarlig i Region nord. Erdox kan gi innsparing på 30-40 prosent sammenliknet med tradisjonelt skredsikringsutstyr.

FLERE PRODUKTER. Erdox er bare en av en rekke nye skredsikringsprodukter som prøves ut rundt om i Norge for å gi folk et tryggere liv.

– Vi har en hel meny som utprøves. Et av dem er sprengningstårn som er veldig interessante og har gitt positive erfaringer. Røret inneholder gasskanoner og settes opp i fjellsida. Dette utstyret brukes mye i Alpene, forteller Helgaas. ■

FAKTA

3

firmaer vil bygge nytt planskilt kryss mellom E134 og fv. 771 i Tysvær i Tysse kommune. Budene er fra vel 78 til 92 millioner kroner.



TROLLSTIGEN FIKK NY PRIS

Turistvegen Trollstigen med blant annet Gudbrandsjuvet (bildet) vant nylig en ny pris i European Concrete Award 2014 i klassen «Building». Det skjedde i konkurranse med 18 andre nominerte byggverk i hele Europa. (Foto: Henriette Erken Busterud)

redrisiko



GENIALT: Det geniale med Erdox er lett vekt og kun ett fundament for hver installasjon., sier Ole Andre Helgaas fagansvarlig for skred i Region nord.

DUELLEN:

REINSTENGT RV. 7?

Skal rv. 7 over Hardangervidda være stengt de dagene villreinflokkene er i området?



Jan Ove Halsøy fylkesleder for Norges lastebileierforbund i Hordaland



Olav H Opedal leder av Villreinemnda for Hardangervidda-området

HVEM DER?

<p>1 Synes du det er riktig å stenge riksveg 7 over Hardangervidda i dager av gangen av hensyn til villreinen?</p>	<p>Nei, i utgangspunktet burde det være unødvendig å stenge en så viktig veg som rv. 7 over Hardangervidda i 2014.</p>	<p>Ja, det må me gjera inntil me har ei betre vegløy-sing som tillet at villreinen kan forflytta seg innan heile sitt område.</p>
<p>2 Hva mener du er det viktigste argumentet som taler for en stengning?</p>	<p>Det må være sikkerheten for bilister og for villreinen, ingen kommer godt ut av påkjørsel.</p>	<p>Det er ikkje berre trafikken som er problemet, men og brøytekantane. 70cm brøytekant og ein open riksveg 7 er ei effektiv sperre for at reinen kommer seg over og kan bruke områda nord for vegen.</p>
<p>3 Hva mener du er det viktigste argumentet som taler mot?</p>	<p>Riksveg 7 er en veldig viktig vegstrekning for lastebilnæringen. I dag er vi veldig avhengig av forutsigbarhet og regularitet fordi vi skal levere på avtale tidspunkter, det har vi ikke på rv. 7 over Hardangervidda.</p>	<p>Samfunnsinteressene knytta til open veg er store. Når rv. 7 er kortaste veg mellom Oslo og Bergen er det klart at det har store konsekvenser å halda den stengt.</p>
<p>4 Hva skal til for at du skulle endre oppfatning?</p>	<p>Det måtte være at vi fikk en annen veg som er like rask for å komme mellom vest og øst. Hardangervidda er fire mil lang, derfor er det vel utopisk å få til nok viltoverganger.</p>	<p>Eg ser ikkje for meg at eg kan endra oppfatning. Norge har eit særskilt ansvar for å ta vare på villreinen.</p>
<p>5 Hvor mener du hovedvegen mellom øst og vest bør gå?</p>	<p>Jeg forholder meg til at Stortinget har vedtatt at E16 skal være hovedvegen. Men mange bruker rv. 7 og E134 fordi disse rutene er kortere, det er viktig og derfor er dette en diskusjon vi må ta.</p>	<p>Eg trur me har behov for fleire hovedvegar mellom aust og vest. Den kortaste vegen mellom Oslo og Bergen går over Hardangervidda, ein tunnel fra Sysendammen og nord for Haugastøl vil løyse villreinkonflikta.</p>

Fylke	2014	2015	2016	2017	2014-2017
Akershus				54	54
Oppland	70	45	50	75	240
Telemark	25				25
Vest-Agder	15	55	71	15	156
Rogaland	60	29			89
Hordaland	109	132	57	10	308
Sogn og Fjordane	47	93	147	200	487
Møre og Romsdal	130	115	68	35	348
Sør-Trøndelag	39	17	63	50	169
Nordland	30	105	170	118	423
Troms	27	7	51	172	257
Finnmark	12	28	10	20	70
Sum	564	626	687	749	2 626



FEM BUD PÅ HUNDVÅGTUNNELLEN

Fem firmaer har lagt inn bud på bygging av Hundvågtunnelen i Stavanger. Den 5,5 km lange toløpstunnelen er del av Ryfast-prosjektet (kartet) som etter planen skal åpnes sent i 2019. Budene var på 1,1 til nesten 1,4 milliarder kroner. (Kart: Statens vegvesen)



RV. 23: Oslofjordtunnelen, bratt (7 prosent) og lang (7,3 kilometer).

Størst brannfare i bratte

De siste årene er det i snitt registrert om lag 30 branner og branntilløp årlig i norske vegtunneler. Nær halvparten av disse hendelsene skjer i bratte tunneler med seks prosent stigning eller mer.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Undersøkelser TØI har gjort for Statens vegvesen og DSB viser at 44 prosent av alle registrerte branner og branntilløp i vegtunneler har skjedd i kun 4 prosent av vegtunnelene. Det er snakk om i alt 41 bratte vegtunneler over 6 prosent, hvorav 31 er undersjøiske tunneler. De 10 bratte vegtunnelene som ikke er undersjøiske ligger i Region vest.

MANGE LANGE. I perioden 2005-2012 omkom 60 personer i vegtrafikkulykker i tunneler. Andelen drepte og hardt skadde i vegtunneler i Norge de siste åtte årene er likevel godt under gjennomsnittet for

antall drepte og skadde årlig på norske veger i dagen. Av landets 1100 vegtunneler ligger litt under halvparten, eller om lag 500, på det norske riksvegnettet. Halvparten av disse igjen (255) er tunneler lengre enn 500 meter.

Undersøkelser fra det siste tiåret viser at hele 299 tunneler ikke hadde ulykker i det hele tatt. Selv om andelen ulykker i vegtunneler er lavere enn på vegnettet for øvrig, er ofte skadegraden større og alvorligere når ulykker først skjer i tunneler. Om lag ¾ av alle vegtunneler i Norge er ett løps tunneler med toveis trafikk.

TETTERE SAMARBEID. Med bakgrunn i brannen i Oslofjordtunnelen i 2011 og

brannen i Gudvangatunnelen i fjor høst, har Statens vegvesen og Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap (DSB) denne våren arrangert fem regionale samlinger med lokale brannvesen og andre myndigheter for å øke kunnskapen og bedre samarbeidet mellom myndighetene og redningsetatene ved brann i vegtunneler. Beredskap, innsats og redning ved brann i tunneler var temaet for de fem heldagsseminarene som samlet stor interesse og oppmøte rundt i hele landet.

TUNGE KJØRETØY. Fagdirektør i Vegdirektoratets styringsstab Finn Harald Amundsen presenterte mange interessante funn i kartleggingen og analysen

av branner i norske vegtunneler de siste årene. Norge er ikke bare på verdenstoppen i antall vegtunneler (1100). Vi har også mange lange vegtunneler (255 over 500 meter) og mange ekstremt lange vegtunneler: 47 tunneler er over tre kilometer, 20 er lengre enn fem kilometer.

– Sannsynligheten for ulykker synker med utkjørt distanse innover i tunnelen, fortalte Amundsen.

De aller fleste tunnelulykkene skjer nemlig ved tunnelåpningen eller de første 50 meterne inne i tunnelen. I perioden 2008-2011 var det årlig i snitt 21,25 branner og 12,5 branntilløp i norske vegtunneler. Men i 2011 steg dette til 48.

Det er også et kjennetegn at det ofte er

FAKTA

77

personer som ikke brukte bilbelte døde i bilulykker i perioden 2005-2012, viser tall fra Statens vegvesen.



STORE TØRRMURER I ETNE

E134 i Stordalen i Etne får en av landet største tørrmur på rundt 15.00 kvadratmeter. Muren bygges langs det 4,4 kilometer lange europavegprosjektet i Hordaland. Arbeidet startet i fjor høst og det nye vegprosjektet åpnes høsten 2015. (Foto: Geir Brekke)



BOMPENGER:



BEHANDLING: Etter å ha leid et felles sentralt system for behandling av alle bompengepasseringer fra Q-Free ASA siden 2006, velger Vegvesenet nå å ha kontroll på systemet selv.

Tar kontroll

En ny nasjonal IKT-løsning tilpasset en bompengibransje i rivende utvikling, er i ferd med å se dagens lys. Kontroll og fleksibilitet er nøkkelbegreper.

TEKST BEATE VIKTORIA ØRBECK FOTO KNUT OPEIDE

«Utviklingen har vært rivende innen bompengibransjen de siste årene. Bompenger er nå nærmest blitt en premiss for å få satt i gang mange vegprosjekter rundt om i landet, sier Lars Erik Hauer, direktør i Veg- og transportavdelingen i Vegdirektoratet. I takt med økningen i antall bompengeprojekter og bypakker med bompenger, øker behovet for mer fleksibilitet og effektivitet.

FRA LEIE TIL EIE. Etter å ha leid et felles sentralt system for behandling av alle bompengepasseringer fra Q-Free ASA siden 2006, velger Vegvesenet nå å ha kontroll på systemet selv.

– Vi har valgt å eie den nye løsningen for å sikre at vi har mer kontroll på så vel utvikling som drift og vedlikehold av systemet, sier Hauer, som er prosjekteier. Leiekontrakten med Q-Free går ut i 2015. Planen er at den nye IKT-løsningen skal være på plass i løpet av sommeren neste år.

AUTOMATISERING OG SELVBETJENING. 20. desember i fjor ble det inngått en femårs kontrakt med IBM for leveranse, drift og vedlikehold av den nye IKT-løsningen, som har fått navnet AutoPASS Grindgut.

– Den nye løsningen som IBM skal levere, vil føre til lavere driftskostnader. Leveranse- og forvaltningskostnadene ser ut til å kunne bli redusert med om lag 30 prosent. Mer automatisering av arbeidsprosessene hos bompengeselskapene vil i tillegg kunne bidra til å redusere driftskostnadene ytterligere, sier prosjektleder Jo-Øyvind Andersen. Han sier løsningen fra IBM er basert på å bruke kommersielle programvarekomponenter innen saksbehandling, økonomi og transaksjons-

behandling, som også benyttes i mange andre bransjer. Det arbeides i tillegg med å få til bedre selvbetjeningsløsninger for trafikantene slik at de lettere kan få innblikk i egne passeringer og økonomi.

350 LÆRES OPP. Han leder en prosjektgruppe på om lag 30 interne og eksterne eksperter med IKT- og fagbakgrunn fra bompengibransjen. Før full idriftsettelse av løsningen skal opplæring og prøvedrift gjennomføres. I alt rundt 350 personer skal læres opp til å bli brukere av den nye løsningen.

– For å sikre at dette IKT-prosjektet, som har en samlet kontraktsverdi på rundt 190 millioner kroner, skal fungerer som planlagt, har vi knyttet til oss ekspertise fra konsulentselskapene A2 og KPMG. De vil gjøre en uavhengig kvalitetssikring av gjennomføringen av prosjektet, avslutter Hauer. ■

» Bompenger er nå nærmest blitt en premiss for å få satt i gang mange vegprosjekter rundt om i landet.

Lars Erik Hauer, direktør

vegtunneler

» Sannsynligheten for ulykker synker med utkjørt distanse innover i tunnelen, Finn Harald Amunsen, fagdirektør

tunge kjøretøy involvert i branner og branntilløp i de bratte vegtunnelene i Norge.

BEDRE DOKUMENTASJON. Statens vegvesen jobber nå i samarbeid med DSB for å bedre kartleggingen av ulykker, branner og andre hendelser i norske vegtunneler. Dette er viktig for å øke kunnskapen og bedre beredskapen og innsatsen ved fremtidige tunnelulykker. Erfaringene fra brannene i Oslofjordtunnelen og Gudvangatunnelen er svært viktige i dette kartleggings- og læringsarbeidet. ■



FINN HARALD AMUNSEN
(Foto: Knut Opeide)

NY VEGGLIVEG I VELLINGA

3,7 kilometer ny fv. 40 gjennom Bogstrandhøgda nord for Veggli i Numedal er i rute til åpning 15. oktober i år. Fylkevegen gjennom Rollag kommune i Buskerud har vært særdeles smal og svingete. Nå blir vegen rettet ut og bygd totalt om. Fra høsten av er dalens verste svinger historie. (Foto: Bente Espeseth)



KRONIKK:

”Det som slår meg i dag er at vi kanskje har for mye medvirkning.

Alt kan ikke være like viktig



Arnt-Ivar Weum er seksjonssjef i Statens vegvesen Region øst og har arbeidet med store vegplanprosesser i bl.a Stavanger, Kristiansand, Bergen og Moss.

Mange snakker om behovet for mer effektive planprosesser og for å redusere tiden fra ideen om et vegprosjekt kleskes til vegen åpnes for trafikk. Bør vi nå tørre å si ifra at alle hensyn ikke kan være like viktige?

Vi som arbeider i Statens vegvesen er klar over at vegplanlegging er en komplisert ferd som tar lang tid, at det er mange prosesser som er både lovpålagte og erfaringsbaserte. Mange av de ulike elementene på denne «planveien» er bra og nødvendig, for at alle sider av saken blir grundig belyst med målet om at de løsninger som til slutt velges er de beste.

Men teori og praksis er ikke alltid det samme, heller ikke innenfor vegplanlegging. Siden jeg var nyutdannet arealplanlegger fra Norges landbruksskole på 90-tallet, har ordet «medvirkning» betydd mye for meg. I mine første arbeidsår som saksbehandler i Kristiansand kommune, var jeg særs opptatt av bred medvirkning i alle planer jeg fikk på bordet, ellers lå utbygger eller planstiller dårlig an. Nå slår det meg at vi kanskje har fått for mye medvirkning.

Som grunntanke er det veldig bra at alle skal høres og tas med i planleggingen selv om en naturlig følge er at planlegging tar tid, ofte veldig lang tid. Men jeg spør meg mer og mer om planene virkelig blir så mye bedre av at alle skal mene noe om det meste. Hvem er det som skjærer gjennom og ser den viktige røde tråden i planen og fortsatt husker hovedhensikten med planen? Hvem sørger for at ulike hensyn blir prioritert og veiet mot hverandre, slik at alt ikke blir like viktig?

I store og små planer er mange fagfelt med i prosjektgruppene, vi jobber i dag mye med å trekke inn de riktige fagfolkene til rett tid i prosjektarbeidet. Likevel får vi mange kamper og omkamper på valg som går utover det ene eller andre faget. For en aktuell fagperson så er selvsagt dennes fag viktig og skal forsvares i prosjektarbeidet. Jeg ser likevel at vi ofte kommer opp i situasjoner hvor motstridende faglige meninger og valg ikke løses spesielt effektivt. Mye av dette skjer etter min mening fordi vi ikke har overordnede strategier og tanker om hva som er viktig, at hva som



DILEMMA: Hva gjør vi om det er behov for en gang- og sykkelveg frem til en bussholdeplass, men det står en verneverdig eik i vegen? Er alt like viktig, ender man som her. (Foto: Håkon Aurlien)

går foran andre ting når vi til slutt skal velge planløsning. Vi har få «knagger» å henge våre valg på.

Det at alt ser ut til å være like viktig i dag, gjør planlegging særs utfordrende. At vi samtidig skal bli så mye mer effektive og bruke mye mindre tid på planlegging, er en kabal jeg sliter med å få til å gå opp, faktisk så tror jeg den aldri vil gå opp. Tendensen i dag er at vi tar så mye hensyn til alle meninger og ytringer at den vegen vil bygges til slutt blir langt fra den optimale. Vi bruker mye mer tid enn nødvendig og ender med en vegløsning som både er unødvendig dyr å bygge og dyr å drifte etterpå.

Hvilke verktøy kan vi bruke for å bli mer effektive og velge gode vegløsninger?

En kan være at vi i større grad bruker statlig stadfesting av reguleringsplaner, slik det er hjemmel for i plan og bygningsloven. Det vil bidra til å bedre mye av det jeg snakker om her, uten at kvalitet eller medvirkning blir vesentlig dårligere, snarere tvert om.

Vi må også tørre å gjøre noen valg for å unngå runder på runder med diskusjoner, klager og klagebehandling, som ikke medfører økt kvalitet på planen. Vi må tørre å skjære gjennom og i mye større grad enn i dag bruke hovedmålene ved en plan som grunn god nok til å komme oss videre i en prosess basert på politisk besluttede overordnede strategier om retning og kurs.

Vi må få på plass nasjonale føringer for

hvor det skal satses på gode riksveger og fylkesveger, hvilke ruter skal velges, hvilke standarder skal legges til grunn, hvor kollektive reisemidler bør få høyest prioritet osv. osv. I dag diskuteres slike tema i hvert prosjekt med forskjellige resultater, noe vi ser som standardforskjeller og stykkevis og delt utbygging. Ingen ser ut til å ta det store ansvaret og å få dette på rett spor. Ofte ser alt ut til å være like viktig.

Så må vi kanskje bli tøffere på å fronte vegvesenets sektoransvar og faglige meninger utad, og våge å ta del i samfunnsdebatten omkring fremtidens samferdsel. Det er politikerne som skal bestemme men det er vi som skal tydeliggjøre konsekvensene av mulige valg, likt til alle. Og i den prosessen bør vi tørre å si at «alt er ikke like viktig». ■

FAKTA

8

Firmaer la inn bud før påske på bygging av 1,6 kilometer gang/sykkelveg langs fv. 107 på Jæren. Budene varierte fra 12,9 til 19,7 millioner kroner.



NATTFERJE SOMMERSTID?

Landets korteste ferjestrekning mellom Svelvik i Vestfold og Verket i Buskerud ønsker å utvide med nattavganger denne sommeren, melder fylkeskommunen. I dag har Svelvikferja avganger hvert 30. minutt fra 06.00 til 22.45. I perioden 1.juni-31.august 2014 ønskes kveldsavgangene utvidet til 01.45 hele uka. (Foto: Kjell Wold)

VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

”Dersom denne tendensen holder seg gjennom året, vil det bli vår aller største og beste jubileumsgave.

ALLE GODE KREFTER MOT TRAFIKKDØDEN

Jeg skvetter hver gang mobilen kvekker. Jeg er en av flere som får løpende SMS-varslar når en dødsulykke inntreffer på vegene våre.

Dette gjør at jeg har et delvis problematisk forhold til min mobil – som ellers er et helt nødvendig arbeidsredskap.

SMS. I fjor fikk jeg 188 SMS-meldinger om dødsfall i trafikken. Dette er 188 SMS-meldinger for mye. Dette var en økning på 43 i forhold til 2012, hvor 145 personer mistet livet. I årets tre første måneder mistet 33 drepte i trafikken, noe som er det laveste kvartalstallet siden 1950-tallet. I skrivende stund (29. april) har vi mistet sju mennesker så langt i april. I fjor mistet vi ni i april. Dersom vi unngår dødsulykker i de siste timene i april, fortsetter dette års positive utvikling. Dersom dette holder seg gjennom året, vil det bli vår aller største og beste jubileumsgave.

DETTE ER MER ENN TALL OG STATISTIKK.

Hver eneste en av disse dødsulykkene er en tragedie for dem som rammes – kjære som rives meningsløst bort. Tilbake sitter familie, venner og lokalmiljø i sjokk, sorg og bunnløs fortvilelse. Det finnes vel ikke en eneste familie som ikke direkte eller indirekte er blitt berørt. Og de som er blitt skånet for en slik erfaring kan enkelt tenke seg pinen.

Statens vegvesen har ansvar for at det utvikles ny kunnskap innen fagfeltet og vi

skal bidra til at utdanningsinstitusjonene gjennomfører programmer som sikrer faglig kvalitet og rekruttering. La det være ingen tvil – trafikksikkerhet er jobb nummer 1.

VISJON. Trafikksikkerhetsarbeidet er basert på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i vegtrafikken – nullvisjonen.

Statens vegvesen arbeider med en rekke trafikksikkerhets tiltak og kampanjer mot trafikkulykker. I mars lanserte vi nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2014-17 sammen med Politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, landets 19 fylkeskommuner og sju storbykommuner

20 PROSENT INNEN 2018. Planen inneholder 122 målrettede tiltak som skal bidra til at antall drepte og hardt skadde på norske veger reduseres. Det er satt ambisiøse mål. Nedgangen skal være minst 20 prosent innen 2018, mens det i 2024 skal det være maksimalt 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Dette målet innebærer nesten en halvering sammenlignet med dagens situasjon.

I planen lanserer vi flere nye trafikksikkerhetsgrep som er viktige bidrag for å nå målene. Men det er summen av tiltak som er denne planens virkelige styrke. Langsik-

tighet, samarbeid og systematisk arbeid fra flere aktører over tid er avgjørende. Alle gode krefter står nå samlet og opptrer koordinerte i dette arbeidet.

NULLVISJONEN. I 2000 hadde vi 1.593 drepte og hardt skadde på norske veger, i 2012 var det 844, så utviklingen har vært svært positiv. Men vi må videre, vi må strekke oss mot visjonen om null drepte og hardt skadde i vegtrafikken, og tiltakene i denne planen vil bringe oss enda nærmere.

Av de 122 tiltakene har vi i Vegvesenet ansvaret for 90 av disse tiltakene. I verk-tøykassa ligger 29 tiltak rettet mot trafikkantene, 26 vegtiltak, 15 tiltak rettet mot kjøretøy, 10 organisatoriske tiltak, sju tiltak på kontrollsidene og tre for å bedre arbeidet med ulykkesdata. ■

”I planen lanserer vi flere nye trafikksikkerhetsgrep som er viktige bidrag for å nå målene.



Vegdirektør:
Terje Moe Gustavsen

FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD



KARL SIGURD FREDRIKSEN:
(Foto: Kjell Wold)

SKAL VI BYGGE VEG UTEN INGENIØRER?

Regjeringen vil akselerere vegbyggingen og varsler ny finansiering og organisering, samt mer statsmakt i planfasen. Vel og bra, men det monner lite uten at oppmerksomheten rettes mot det mest kritiske: kompetansen.

Statlige og andre infrastrukturetater har i økende grad og gjennom år slitt med å rekruttere og beholde fagfolk med relevant teknisk-naturvitenskapelig utdanning. De sentrale lønnsoppgjørene i staten har skapt problemet.

Tekna i Statens vegvesen (Teknisk-naturvitenskapelig forening) har i årevis hatt hovedfokus på kompetansesituasjonen i vegsektoren, og her er vi godt samstemt, ikke bare med andre fagforeninger som for eksempel Norges ingeniør- og teknologiorganisasjon (Nito), men med vår egen etatsledelse. Når petroleumssektoren har støvsuget markedet for ingeniørtalenter i flere tiår, er det naturligvis uholdbart at virksomheter som er så utsatt i arbeidsmarkedet som vår etat, vinge klippes i alle lønnsoppgjør. Selvsagt skal det forhandles kollektivt innenfor gitte rammer. Men hvorfor skal 80 til 90 prosent av det årlige lønnsoppgjøret på individnivå låses høyt over etaten selv?

Dette gjør de såkalte lønnsforhandlingene innen etaten til et narrespill om smuler, der etatens lønnsvirkemidler i økende grad fjerner seg fra behovene. Til overmål lider også samspillet leder/ansatt.

Resultatet av dette historiske lønnsdiktatet er stor søkning til jobber utenom kjernekompetansen, men alvorlig svikt når det handler om å lede, organisere, planlegge, bestille og kontrollere bygging og vedlikehold av veger. Resultatet vil bli at vi bygger både dyrt og dårlig.

Uten en snarlig systemendring spår vi sterkt økende privatiseringspress!

UTBYGGING:

TEKST KJELL SOLEM

Små kostnadsavvik i store prosjekter

Kostnadskontrollen med norske vegprosjekter er bedre enn sitt rykte.

Hvis det er overskridelse på et prosjekt får du høre det. Men det interessante er gjennomsnittet for hele prosjektporteføljen, mener forskerne. I snitt treffer Vegvesenet godt på sine kostnadsanslag. I en ny rapport har James Odeck og Morten Welde undersøkt 29 vegprosjekt på 2000-tallet. Storparten av disse har vært gjennom en prosess med kvalitetssikring (KS2).

Prosjektene hadde i snitt en kostnadsramme på 1,6 milliarder. I gjennomsnitt kom prosjektene ut 6 prosent under kostnadsrammen som var lagt til grunn av Stortinget. I kroner og øre: 2,4 milliarder kroner mindre brukt.

Odeck er professor II ved NTNU og ansatt med forskning i Vegdirektoratet. Welde arbeider ved NTNUs forskningsprogram Concept.

I Vegvesenets metode er det to viktige begrep: Styringsramme og

kostnadsramme.

Styringsrammen settes vanligvis til P50, som betyr at det er like sannsynlig at prosjektet går over som at det går under. Kostnadsrammen, som er et større beløp, settes til P85, slik at det skal være 85 prosent sikkerhet for at anslaget står seg. I stort skal da ikke flere enn 15 prosent av prosjektene ende over kostnadsrammen.





Lærte å møte ilden

Gudrun Marie Sørumsbrenden er brannvernleder i Statens vegvesen og møtte bilbrann på alvor denne måneden. Ved Ifs sikkerhetssenter fikk hun og et 50-talls kolleger klar beskjed om å unngå brann for alt det er verd. – Røykgasser skal du rett og slett ikke ha i deg, det er farlig, formante branninstruktør Tom Olav Renholt.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

« **D**et er veldig greit å ha en praktisk erfaring med en tunnelbrann, sier Gudrun Marie Sørumsbrenden. Hun er brannvernleder for Grua-, Røste- og Lunnertunnelene på rv4 og E16 i Oppland og deltok på kurs sammen med kolleger fra hele landet.

Slukningsøvelsen i friluft viste hvordan man kommer til kort med et 6-kilos brannslukningsapparat når ilden først har tatt i. Men det var tunnelbrannen som gjorde mest inntrykk.

Ved sikkerhetssenteret i Østfold er det bygd en 100 meter lang betongtunnel. Da en bil ble satt fyr på inne i tunnelen fikk kursdeltakerne oppleve hvordan det var å se brannrøyken fylle tunnelen.

Det gikk raskere enn de hadde trodd. Fem minutter etter at brannen startet, var tunnelen fylt og de kunne ikke se noen ting.

BRANNRØYK: Brannrøyk er farlig å puste inn men alle hadde røykdykkerutstyr og verneklær på seg og ble bare en erfaring rikere. Slik var det ikke da et 60-talls mennesker ble fanget inne i Gudvangatunnelen i fjor eller ved brannen i Oslofjordtunnelen to år før.

– Når det brenner i en tunnel, må de som er der redde seg selv. Dette må Statens vegvesen legge bedre til rette for, sa Einar Morland. I Veggen og vi i september i fjor fortalte han og kona Laila sin historie. Nå fikk brannvernlederne et tankevekkende foredrag.

TILRETTELEGGJER: Gudrun Marie Sørumsbrenden har regelmessige øvelser med brannetatene for hennes tunneler og har opplevd en reell bilbrann. Brannen skjedde ved en tunnelmunning og brannmannskapene kom raskt til. Men Lunnertunnelen er fire kilometer lang og ved en brann midt inne i denne kan folk måtte redde seg ut til fots.

– Vi må hele tiden se på hvordan vi legger bedre til rette for trafikantene. Jeg opplever nok at vi kan bedre informasjonen til trafikantene om hvordan de bruker utstyret i tunnelen. Løfter de av røret på en nødtelefon vet vi hvor de er, det kan være en god hjelp for brannmannskapene, sier hun.

– Når vi setter opp beredskapsplaner sammen med brannetatene, forholder vi oss til et regelverk med minimumskrav. Men det er veldig nyttig for oss å kunne såpass selv at vi kan vurdere ønsker som kommer frem i diskusjoner med brannfolkene, sier Gudrun Marie Sørumsbrenden.

SPESIALKURS. Statens vegvesen er pålagt strenge krav til å planlegge for høy brannsikkerhet i tunnelene. Kurset nå er spesiallaget for etaten og inneholdt både teori og øvelser.

– Brannvernlederkurset er et viktig kompetansetiltak for brannvernledere og varabrannvernledere ved vegtunneler. Brannsikkerhet i tunnel er noe flere trenger praktisk kunnskap om, sier Torbjørn Tollefsen som var faglig ansvarlig for kurset. Han hadde selv bakgrunn fra sikkerhetssenteret da han begynte i Statens vegvesen som brannvernleder for bl.a. Oslofjordtunnelen. ■

1 - BRANN: Ett minutt etter antennelse.

2 - BRANN: Etter 3 minutter er tunnelbelysningen omhyllt av røyk.

3 - BRANN: Etter 5 minutter synker røyken, og videre fotografering er umulig.

4 - REDDE SEG SELV: – Statens vegvesen må legge bedre til rette for at folk kan redde seg selv, sa Einar Morland. Han og familien var på feil sted til feil tid 5. august i fjor da det brant i Gudvangatunnelen.

5 - GUDRUN MARIE SØRUMSBRENDEN fikk hjelp av instruktør Terje Haglund til å få på røykdykkerutstyret.

6 - MYE RØYK OG VARME: Ett 6 kilos brannapparat er sjelden nok til å slukke en vanlig bilbrann. Tom Olav Renholt instruerte, og ba Vegvesenets folk om å holde seg ute av røyken. – Den er farlig.

7 - 25 BRANNVERNLEDERE om gangen ble atskillig erfaringer rikere etter å ha opplevd bilbrann i en tunnel.







En mangfoldig reise

Den 12. januar startet en ryggsekk på en spesiell reise. I løpet av 150 dager skal ansatte i Statens vegvesen frakte sekken mellom 150 ulike arbeidsplasser i Statens vegvesen, i alle landsdeler og på all slags føre. Forhåpentligvis skal sekken ha reist på 150 ulike måter før den ankommer Norsk vegmuseum den 10. juni.



TEKST STEINAR SVENSBAKKEN / HÅKON AURLIEN

Jubileumsstafetten er et ledd i markeringen av at Statens vegvesen fyller 150 år og målet med stafetten er å vise fram mangfoldet i arbeidsoppgaver og geografiske steder til våre ansatte. Stafettpinnen er en ryggsekk. Ryggsekken kan være et symbol på den reisende nordmannen og den har vært med oss i uminnelige tider. Vi tar den med på reise, møter, bryllup og over alt vi ferdes i både hverdag og fest. I sekken ligger det en reisedagbok, litt sjokolade som byttes ut etter som den blir spist, refleksvest og en GPS som viser ferden gjennom landet. På vegveven kan en på første siden se bilder fra de siste etappene og her er det også link til kartet som viser ferden.

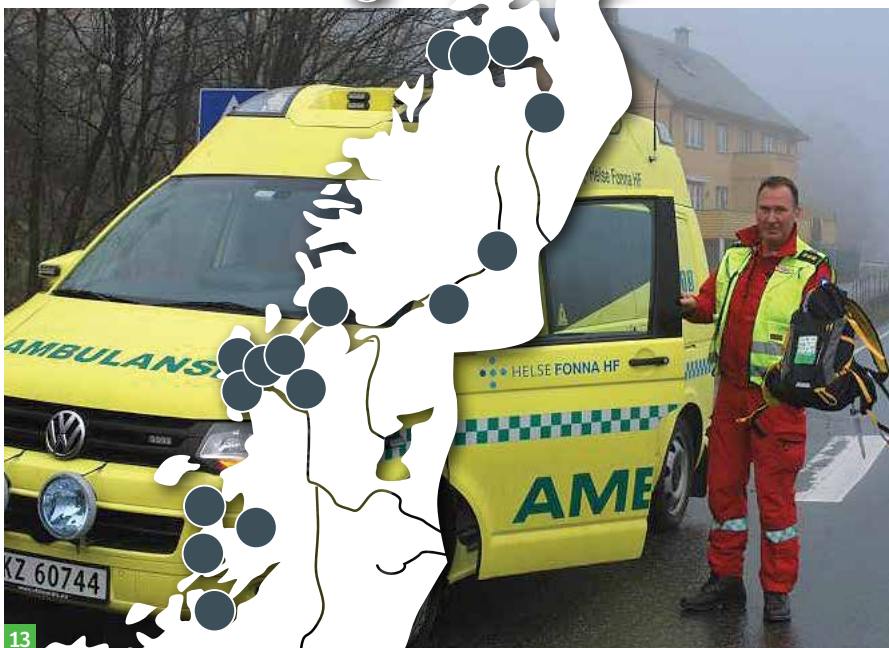
På disse sidene viser vi noen smakebiter fra stafetten fra den startet på Svalbard den 12. januar og til den nå har kommet over til Region sør på sin ferd sørover gjennom landet. Når dette nummeret av Veg og Vi sendes ut, er den på tur fra Kongsberg til Rjukan. Sekken har blitt fraktet med brøytebil og fisketrailer, på hesteryggen og i kano, med redningsskøyte og bilferge, buss og tog, til fots og på ski. Mange av våre ansatte har tatt den med på fritidsaktiviteter som kiting, dans og fjellturer. Mere om hele reisen vil alle som kommer få oppleve under fagsamlingene som arrangeres på Norsk vegmuseum i juni. ■

FAKTA

NOEN TRANSPORTMÅTER

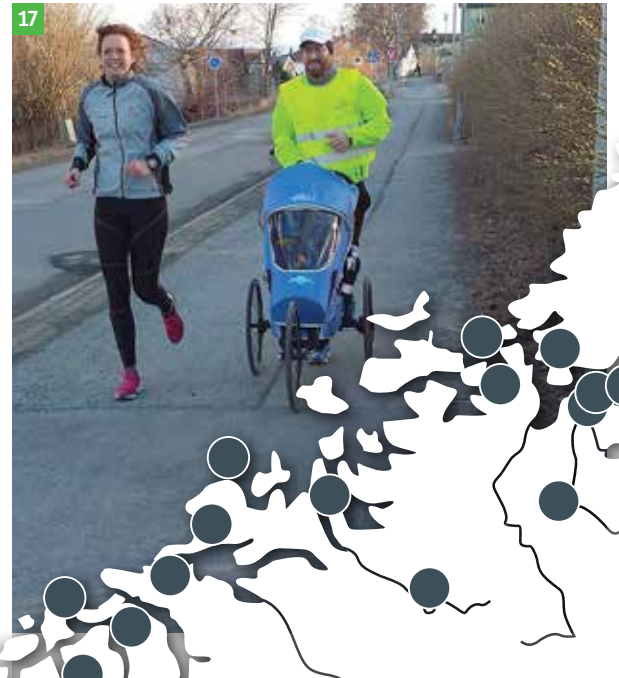
- Gange
- Løping
- Marsjering
- Langrennski
- Spark
- Skøyter
- Isvandring
- Sopelime
- Grottekryping
- Hundekjerre
- Rein og pulk
- Hest og slede
- Riding
- Sykkel
- Sparkesykkel
- Motorsykkel
- Veteranmoped
- Personbil
- Skolebil
- Elbil
- Vogntog
- Kontrollobil
- Veteranbil
- Brannbil
- Brøytebil
- Buss
- Snøfres
- Traktor
- Bilferge
- Øyhopping
- Kajak
- Padling i pumpe-
sump
- Redningsskøyte
- Fiskebåt
- Hurtigbåt
- Fly
- Fallskjerm
- Passasjertog
- Gruvetog
- Smelteverksvogn
- Trikk
- Heis
- Kran
- Vindeltrapp
- Propellski
- Rulleski
- Sluskebåre







16



17



18



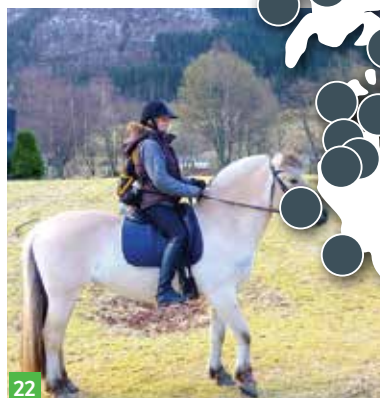
19



20



21



22



23

1 - LONGYERBYEN. Stafettstart på Svalbard, vårt nordligste ansvarsområde. På første etappe deltar Torbjørn Naimak, Martin Svendsen, Mona Grønås fra Statens vegvesen og Marit Kvalen fra Sysselemannen. Antall kilometer på skiltet er hele stafettruta. (Foto: Merete Ulvund)

2 - ALSTADHAUG. Sekken får skyss med fiske-skøyte på tur til kirken fra øyene på Helgeland. Her er det 100 år gamle «Dønningen» som leder an. (Foto: Torstein Hansen)

3 - VARDØ. Domen er kjent som samlingssted for hekser - i gamle dager. Her er det Anne Sofie Nilsen som dukker opp på sopelimen. (Foto: Marit Slungård)

4 - VERDAL. Vegsjefens slavekor kommer syngende med jubileumssekken på Stiklestad vegmuseum. (Foto: Gunn-Edel Skaget Skaget)

5 - STEINKJER. Det er lørdag og Terje Kristiansen og hunden Kaizer tar seg en skitur med stafettsekken. (Foto: Gunn Edel Skaget)

6 - MALANGEN. 14. januar kl 22.10. Jakten på Nordlyset FV 286 Mortenhals. (Foto: Kurt Magne Stormo)

7 - LØDINGEN. Sekken venter på ferga som kommer inn fra Bognes. (Foto: Tomas Rolland)

8 - ALTA. På tur opp til Bæskades som var en av de første vegene i Norge som ble laget med maskinell drift. 15 minus og 17 sekundmeter

vind satte både hunder og førere på prøve. (Foto: Knut Einar Lethigangas)

9 - HARDANGER. God utsikt over Hardangerbrua. Kristian Alver fra TK Voss henger trygt under Lars Haukom fra Voss fallsjermklubb. (Foto: Kristian Lauvås Alver)

10 - LAVIK. Sekken får her hjelp av maskinfører Kim Kyrkjebø til å komme seg inn på veglegget E39 Lavik ferjekai. (Foto: Gaute Strømme)

11 - NORDKAPP. Byggeleder Torkjell Johnsen med gjengen fra Brøyt i vei på E69. (Foto: Bjørn Arnulf Larsen)

12 - TRONDHEIM. Pumpesumpen i Strindheimtunnelen er byens dypeste punkt. 22 m under havnivå. Vegard Oppsahl har tatt sekken med på rotur for å plukke opp rask etter byggingen. (Foto: Emilie Gynnild)

13 - ODDA. Ambulansetjenesten er en av våre viktige samarbeidspartnere og her er det Leiv Vaberg som kjører en etappe i stafetten. (Foto: Reidun Bay)

14 - LEIKANGER. Helge Eidsnes har med stafettsekken i kajakk langs Sognefjorden, før Synnøve Husabø Cirotzki svømte ut og overtok sekken det siste stykket inn til land. (Foto: Ole Kristian Åset)

15 - KNARVIK. Marta Skarsbø er miljøbevisst og bruker bussen. (Foto: Svein Dortin Viken)

16 - PREKESTOLEN. Sekken på ettermiddagstur. (Foto: Oddvar Bjønnum)

17 - RANHEIM. Rask trilletur på vei til jobb med Margot Bolstad Lynum og Espen Bremseth. (Gunn-Edel Skaget)

18 - MØRE. Dagens fangst hos utekontrollen. (Foto: Hugo Skaug Larsen)

19 - ØRSKOGFJELLET. Berit Brendskag Lied har besøkt utekontrollen på fjellet og skal ta sekken frem til Ålesund. (Foto: Runar Inge Larsen)

20 - RYFYLKE. Elin Dalen-Rasmussen fraktet stafettsekken trygt frem på MC. (Foto: Oddvar Bjønnum)

21 - ULSTEINVIK. Vegard Bøe med sekken på arbeidet med den nye omkjøringsvegen. (Foto: Gunn-Edel Skaget)

22 - NORDFJORDEID. Fjordingen tar en etappe på ferden mot Førde. (Foto: Kay Roger Haugen)

23 - OPPDAL. Husk dette bildet fra bygginga av Ålbrua på Oppdal neste gang du kjører over en betongbru. Da vet du hva som er inni brua. (Foto: Geir Skjold-Johnsen)

24 - VIKEBUKT. Landkaret på den nye Tressfjordbrua der kontrollingeniør Svein Ove Trandal overleverte sekken til kontrollingeniør Paulos Wondimu. (Foto: Kristin Hermann)

25 - ASKØYBRUA. Pause for utekontrollen ved Bergen trafikkstasjon. Spreke kontrollører har meldt seg på i «Askøybrua Opp» - starter i 50 meters høyde under vegbanen og kommer i mål i 150 meters høyde. (Foto: Tom Børsild)

26 - HÅ BRU. Her stod Øystein Sunde fast og skrev sangen En danske med campingvogn. Som det står i teksten, her kan man hverken møtes eller snu. Harald Skare med Chevrolet 1974 modell og campingvogn Predom Safari. (Foto: Reidun Bay)

27 - TRONDHEIM. Vektkontroll på Sandmoen, dette var litt tungt. (Foto: Lars Erik Sira)

28 - ÅLESUND. Sensor Leif Atle Strand klar til førerprøve. Trotter Tracy håper å få godkjent sitt amerikanske bussførerkort for norske vegger. (Foto: (Gunn-Edel Skaget)

29 - BERGEN. Sjur Kleivdal og Karen Rørlien fraktet sekken gjennom Bergen sentrum på rulleski og rulleskøyter. (Foto: (Marius Slinde)

30 - TRONDHEIMSFJORDEN. Vi har flere ansatte som er frivillige i Redningselskapet og her har kolleger fått bli med ut på øvelse og berget sekken fra fjorden. Fra venstre: Arianna Minoretto (Svv), Erik Liland (Redningselskapet), Anne Mari Norheim (Svv). (Foto: Per Ståle Prestøy)

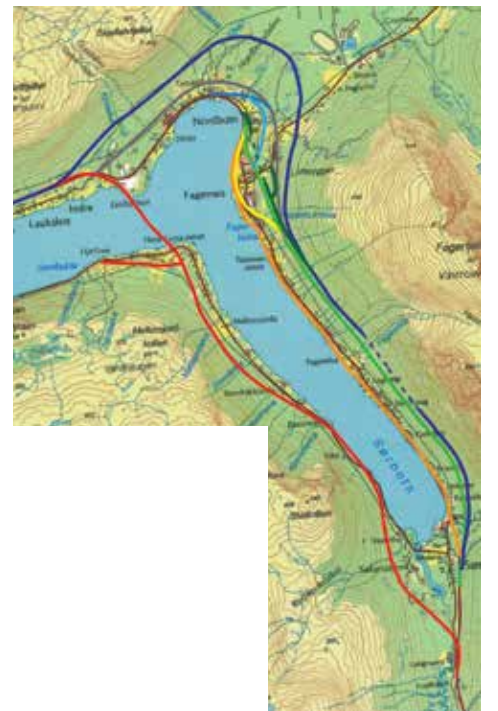
31 - HEMSEDAL. Vegvesenpensjonist Oskar Gjestemoen overtok stafettsekken fra Region vest til Region sør sist helg (Foto: Steinar Lund)



Å gå ett skritt fram og ett tilbake er lite tilfredsstillende i lengden.

Norgesmester i traséforslag

Ni forslag til ny trasé for ny E8 ved Ramfjorden er lagt på lokalpolitikernes bord i en planprosess som hittil har tatt 25 år. Som NRK dokumentaren «Status Norge» nylig viste er alle forkastet. Midt i stormen står Vegvesenets mann. Stein Johnny Johansen har ansvaret for prosjektavdelingen i Region nord.



TEKST OG FOTO GISELLE JENSEN ILLUSTRASJON: COLOURBOX

BAKGRUNN:

Han ble født i 1961 i Sørreisa, midt i Troms.

Han er sivil ingeniør fra NTNU. Den første jobben etter endt utdanning var i 1986 hos Barlindhaug AS der han var prosjektingeniør. I 1991 gikk han over til Vegvesenet på som planansvarlig for Hovedvegutbyggingen i Tromsø. Bortsett fra et kort opphold hos Barlindhaug Eiendom i 1997-98 har han holdt seg i Vegvesenet og gått vegen fra seksjonsleder og prosjektleder, via utbyggingssjef i Troms til distriktssjef i Midtre Hålogaland, utbyggingssjef i Region nord og nå som leder for prosjektavdelingen i Region nord.

møte med kommunens stadige omkamper om trasévalg framstår han overraskende mild og sval, til tross for ryktene om at han kan vise litt temperament.

– Det er jo viktig å unngå å bli irritert, sier han rolig. Men innrømmer at det er frustrerende med beslutninger som trekkes tilbake gang på gang.

– Å gå ett skritt fram og ett tilbake er lite tilfredsstillende i lengden, synes han.

STAT VS KOMMUNE. I kulissene bak uenighet og manglende vilje til beslutning ligger en annen konflikt, nemlig om lokaldemokratiet ved kommunestyret, eller staten skal ta avgjørelsen. Vanligvis er det kommunestyret som er beslutningsmyndighet i vegsaker. I saken om vegen langs Ramfjorden besluttet den rødgrønne regjeringen å gå inn med statlig plan for omsider å få satt punktum. I april i år trakk den nye samferdselsministeren tilbake denne beslutningen, og la igjen ansvaret for å vedta trasé tilbake til kommunestyret.

SYNES STATEN BØR OVERSTYRE. –I dette tilfellet har historien vist at man lokalt ikke har greid å bestemme seg for en vegtrasé, men stadig har tatt omkamper. Her mener jeg staten burde gått inn og tatt avgjørelsen. Jeg synes det blir feil at avgjørelser om utviklingen av hovedvegnettet og hovedinnsfartsåren inn til Nord-Norges største by kan overstyres av helt

lokale interesser og bli gjenstand for så mange omkamper, sier Johansen.

– Omkampene i Ramfjorden er et stjerneeksempel på at staten iblant må overstyre. Vegen inn til Tromsø er av nasjonal interesse, det er ikke bare en lokal sak, sier sjefen for utbygging av de store vegprosjektene i nord.

REVURDERER ET TIDLIGERE FORSLAG.

–Traséforslaget som nå ligger til behandling er ikke nytt, men ble lansert i 2007 da vi la fram en kommunedelplan med tre trasévalg – en østre trasé, en vestre og et Nordbotten alternativ, sier Johansen. I mars 2008 fattet kommunestyret vedtak om vestre trasé og bompengefinansiering. På bakgrunn av disse beslutningene startet arbeidet med reguleringsplan og prosjektet ble lagt inn i NTP 2010-2019 med påtenkt byggestart i 2013.

FULL STOPP FOR BOMPENGER.

Nettopp da de involverte omsider så konturene av en løsning besluttet kommunestyret vinteren 2012 først å si nei til bompenger, og senere å stoppe arbeidet med vestre trasé. De ville heller se på østre trasé på nytt. Men på østre trasé ligger det innsigelser fra institusjoner som Sametinget, Kulturretaten i fylkeskommunen og Fylkesmannen. Dermed var Vegvesenet sjakk matt.

AVGJØRELSEN HASTER – Det viktigste med å bygge ny E8 inn til Tromsø er bedre trafikksikkerhet, et bedre og tryggere

nærmiljø for dem som bor ved vegen og framkommeligheten. Strekingen har vært veldig ulykkes utsatt, det er store miljøutfordringer for beboerne og det er en lang sone med nedsatt fartsgrense. Den eksisterende vegen er for smal og kan ikke bygges ut fordi det mangler plass, sier Stein Johnny Johansen. Og problemene øker når trafikken vokser.

Han er oppgitt over lokalpolitikernes manglende evne til å holde øye på ballen når trasévalgene har vært oppe til debatt.

– Når det brygger opp til strid kan det se ut som de ikke lenger husker hvorfor denne vegen må realiseres raskt, sier han.

Da trasévalget ble behandlet i 2008 foretrakk Vegvesenet vestre trasé. Hovedsakelig fordi den blir to kilometer kortere og var uten innsigelser.

– Vi jakter alltid på å korte inn strekingene her i nord. Hvorfor skal vi bygge en veg som er lenger enn nødvendig, spør han.

AKKURAT NÅ: ØSTRE TRASE.

Siste utvikling i den snart 30 år lange historien er et kommunalt vedtak om å gå for østre trasé. Men det ligger inne flere innsigelser mot denne traséen som hindrer et planvedtak.

– Avklaring av innsigelsene er nødvendig for å få gjennom vedtak. Eventuelle avbøtende tiltak kan føre til at innsigelsene trekkes tilbake, eller at avsender revurderer. Prosessen går denne våren med sikte på en avklaring før sommeren, sier han. ■



Nasjonale turistveger har hevet kvaliteten på norsk arkitektur og satt en standard

Jan Olav Jensen, sivilarkitekt

SPRINGBRETT FOR ARKITEKTER

Å jobbe med Nasjonale turistveger er blant kremoppdragene for norske arkitekter. Da får de jobbe med spenstig arkitektur for en krevende og kvalitetsbevisst oppdragsgiver.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO BENT RENÉ SYNNEVÅG

Rundt 50 arkitekter har til nå jobbet med noen av landets mest spennende prosjekter, som også har satt Norge på arkitekturkartet.

– Vi er opptatt av å finne formgivere som kan tilføre noe nytt. Helt siden starten i 1994 har vi engasjert unge arkitekter uten lang erfaring, men med nye blikk og spenstige ideer, sier Grete Kongshaug i Statens vegvesen. Hun er blant annet sekretær for Turistvegseksjonens arkitekturråd.

176 SØKERE. Hele 176 unge formgiver-team meldte sin interesse da Statens vegvesen inviterte til prekvalifisering for nye stoppesteder langs turistvegene. – Det har vært en enorm interesse. I første omgang vil teamene bli invitert til å delta i tre idékonkurranser for tomter i Lofoten og på Senja, sier Kongshaug.

KJEMPEMULIGHET. Tyin tegnestue er blant de åtte teamene som ble valgt ut.

– De siste årene har Nasjonale turistveger vært den største muligheten for oss unge arkitekter. Disse var også «forsideprosjekter» på studiet. Vegvesenet har en gjennomføringsevne og et godt apparat rundt seg. Det gjør at vi unge får en mulighet til å få gjennomført ting og testet egne grenser på en trygg måte. Dette er en kjempemulighet som vi er veldig spente på, sier Andreas Grøntvedt Gjertsen i Tyin Tegnestue.

KVALITETSBEVISST OPPDRAGSGIVER. Carl-Viggo Hølmekbakk har jobbet med turistvegprosjektet siden starten – blant annet med anlegg langs Sognefjellsvegen. Han er også arkitekten bak Sohlbergplassen, Jektvik ferjeleie og «den nye» Vøringsfossen som kan bli en attraksjon i verdensklasse.

– Vi er et lite kontor, og disse prosjektene har selvfølgelig betydd svært mye både faglig og karrieremessig, hvis man skal bruke det ordet. Jeg har følt meg svært heldig som har fått jobbe med disse oppgavene og med en så kvalitetsbevisst oppdragsgiver, sier Hølmekbakk. Han synes

det er flott at Statens vegvesen gir oppdrag til unge arkitekter.

Også arkitekt Jan Olav Jensen, som blant annet har tegnet Gudbrandsjuvet, Juvet landskapshotell, Videseter foss og anlegg langs Sognefjellsvegen er fornøyd:

– Det har betydd mye for både oss og norsk arkitektur generelt. Nasjonale turistveger har hevet kvaliteten på norsk arkitektur og satt en standard – det har blitt en målestokk for byggherrer som vil gjøre det bra, sier Jensen.

VILLE HATT FLERE OPPDRAG. Arkitektene Todd Saunders og Tommie Wilhelmesen står bak den elegante utsiktsrampa Stegastein som svever 30 meter ut over furutoppene 640 meter over Aurlandsfjorden. Den er prisbelønnet og var i 2008 det mest viste bildet av Norge i utlandet. De unge arkitektene lyktes med å utforme et spektakulært utsiktpunkt på en ny måte.

– Dette er et prosjekt som jeg er stolt over å ha jobbet med. Allerede før det ble bygget var skissene våre i Wall-Paper. Det var positivt å jobbe sammen med Statens vegvesen – de var proffe, og det var en god prosess. Men jeg må være ærlig å si at jeg er skuffet over at vi ikke har blitt invitert til å delta i flere oppdrag for Nasjonale turistveger, sier Todd Saunders.

– Vi har tross alt en begrenset oppdragsmengde og prioriterer arbeidet med nye, unge formgivere. Men vi forstår at mange kunne ønsket seg flere oppdrag. Det er jo svært hyggelig å være så ettertraktet, sier Kongshaug.

KREMJOBBER. Arkitekt Morten Løvseth, som leder arkitekturrådet for Nasjonale turistveger, er ikke i tvil om at det er en kremjobb å få jobbe med turistveger.

– Det er det beste du kan få. Krav til kvalitet og estetikk på det som bygges er høyere enn hos noen andre offentlige oppdragsgivere. Vegvesenet er villig til å bruke den tida som trengs for å oppnå ypperste kvalitet, noe som vekker interesse. Vegvesenet er også de eneste som tør å satse på unge talenter, sier Løvseth. ■

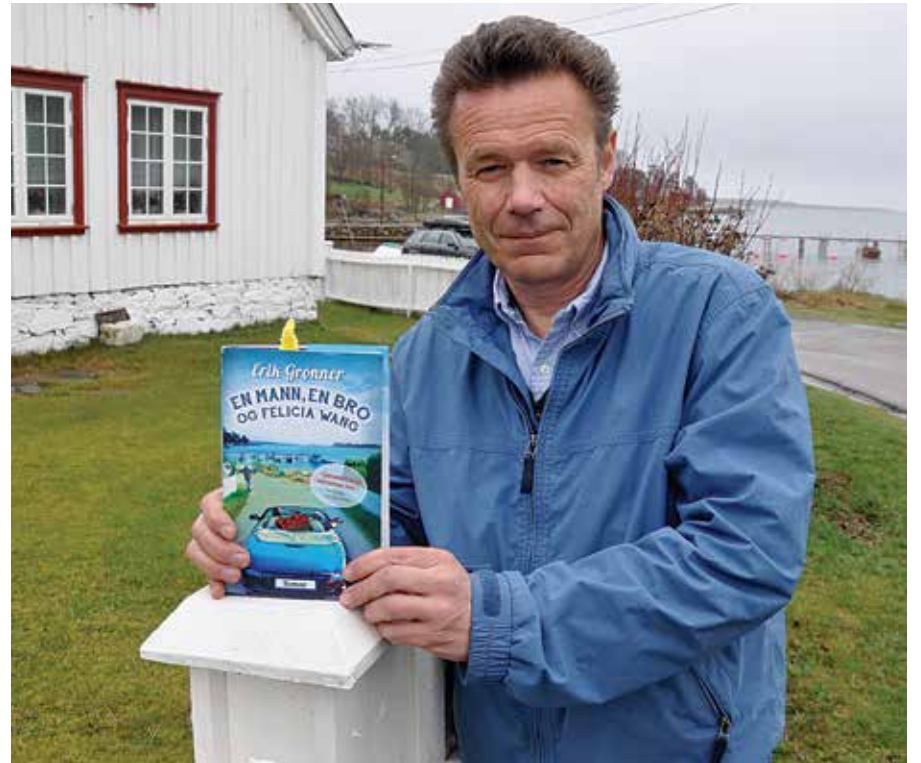


SPEKTAKULÆRT: Arkitektene Todd Saunders og Tommie Wilhelmesen utformet et spektakulært utsiktpunkt på

ARKITEKTER



en ny måte: Utsiktsrampa Stegastein svever 30 meter ut over furutoppene 640 meter over Aurlandsfjorden.



FORFATTER OG BRUBYGGER ERIK GRØNNER: Ideen til boken fikk jeg etter et lokalt møte om monstermaster.

NY OSLOFJORD- KRYSSING I ROMAN

Planene og debatten om ny vegforbindelse over Oslofjorden foregår ikke bare i virkeligheten - her og nå. Den er også hovedtema i Erik Grønners fjerde roman, «En mann, en bro og Felicia Wang».

TEKST KJELL WOLD FOTO HÅKON AURLIEN

Hovedpersonen i boken er den grafiske frilansdesigneren og einstøingen Urban, som har overtatt morens idyllisk beliggende hus ytterst i Portnerviken ved sommerparadiset Larkollen sør for Moss. Bokas andre hovedperson er prosjektleder Felicia Wang i Statens vegvesen som er ansvarlig for planleggingen av ny bro over Oslofjorden.

LANDFESTE PÅ TOMTA. Når det dumper et brev fra Statens vegvesen ned i postkassen til Urban om et informasjonsmøte om de nye broplanene, våkner engasjementet og motstandsviljen i Urban og hans nærmeste venner Margot og Werner. Saken blir enda mer delikat når det viser seg at ett av de mest realistiske alternativene for verdens lengste hengebro fra Larkollen i Rygge til Slagen utenfor Tønsberg kan få landfeste på østfoldsiden omtrent på dørstokken til Urbans strandhus.

SØT MUSIKK. At Felicia Wang både er vakker, spiller tennis som Urban, og attpåtil leier seg feriehus på Larkollen for å bli bedre kjent i lokalmiljøet, gjør at det fort brygger opp til mange spennende og morsomme møter - og konfrontasjoner. Boken er velskrevet og persongalleriet variert og fargerikt. Med sin bakgrunn som byggingeniør, brobygger og næringslivsleder har forfatteren tydelig førstehåndskunnskap om de aktuelle Oslofjordplanene og prosessen rundt det, som beskrives på en svært realistisk og levende måte.

MONSTERMASTER TIL BRO. - Ideen til boken fikk jeg etter et lokalt møte Statkraft holdt om monstermaster her i Østfold. Men istedenfor striden om kraftlinjer la jeg handlingen til de enda mer dagsaktuelle planene om ny kryssing av

Oslofjorden, forteller Erik Grønner i sitt hjem i, ja nettopp Larkollen. Ingeniøren og næringslivslederen som også er aktiv i lokalpolitikken i Rygge kommune, vedgår at han har et tosidig forhold til broer. Samtidig som han elsker broer og selv har vært med på å bygge flere av dem, blant dem Askøybroen og Nordhordlandsbroen, er han også opptatt av miljø og lokal bosetting langs Oslofjorden.

FORTETTING OG MILJØ. Forfatteren er som Urban opptatt av den sterke fortettingen og økende boligpresset som stadig spiser seg nærmere strandkanten langs hele Oslofjordbeltet.

- Siden boken om Urban, Felicia og Oslofjordbroen ikke gir et endelig svar på hva som skjer med dem og broen, på samme måte som de aktuelle oslofjordplanene heller ikke er avgjort ennå, kan vi vente oss en oppfølger, en bok nummer 2 om dette?

- Det har jeg ikke tenkt på ennå. Jeg er i gang med en ny bok, min femte, om et annet tema, men siden jeg bor her jeg bor og selvsagt er veldig opptatt av Oslofjordkryssingen, kan jeg ikke helt utelukke den muligheten en gang i fremtiden, smiler Erik Grønner lurt. ■

FAKTA

Erik Grønner, født 1957
Bosatt: Larkollen
Utdannelse: Bygningsingeniør
Yrke: Leder for Hesselberg Bygg AS
Bøker: Brent B - 2007
Klima X - 2009
Easy Raider - 2011
En mann, en bro og Felicia Wang - 2014

RUSSEBUSS TIL BEGJÆR OG TIL BESVÆR

«Hva er det de bruker så lang tid på nå da», sier noen nervøse og utålmodige russ, mens de slenger og henger utenfor Risløkka trafikkstasjon i Oslo.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

De har fulgt spent med når kontrollør Erik Dammen har undersøkt bussen fra alle bauger og kanter en halv-times tid. De ser Dammen diskutere med en kollega og tar en prat med sjåføren av bussen, og lurer nervøst på hva det kan være. Så forsvinner Dammen inn på kontoret med papirene for å fatte vedtak.

MYE PÅ SPILL. – Han er forresten veldig hyggelig han karen der, sier en av «Harry Shotter» gutta. De forteller at de er 30 stykker som eier bussen, og at de har rundt 500.000 dugnadstimer.

– Vi har jobbet sååå mye med bussen. Vi har tatt dette veldig seriøst og har prøvd å fikse på det vi måtte endre. Det er pinefullt å vente, dette er verre enn oppkjøring. Det er jo så mange som sitter og venter på hvordan det gikk, sier en av gutta, og spør om Vegen og vis utsendte har peiling på hvordan de ligger an.

Så kommer Dammen skridende og vinker gutta bort til seg. – Dette er i orden, gutter, sier han, og får en klem av lettet russ.

– Dette er både julaften, bursdag og nyttårsaften på en gang, utbryter en.

DAG- OG KVELDSTID. I likhet med andre trafikkstasjoner rundt om i landet tilbyr de gratis russebilkontroll både på dag- og kveldstid flere dager. I forkant har kontrollører flere steder vært på skoler og holdt foredrag for russen. Alle vil ominnrede bussen de har kjøpt, og siden det er mye penger og tid som investeres er det jo greit å få noen hint om hva som er lov og ikke. Statens vegvesen har også Facebook-sida «Russ på hjul» der russen kan stille spørsmål.

Rundt 120 russebusser ruller i Asker og Bærum, og om lag 80 svinger innom til gratis kontroll på en trafikkstasjon. Dette er en frivillig ordning, men rundt 20 busser blir også trukket ut til en «tvangskontroll».

– De som blir godkjent får et grønt oblat og et og skriv med bilder av hvordan den så ut ved godkjenning. Det gjør at det går raskere ved stikkontroller langs vegen og på russetreff. Siste helga i april er vi på trefet deres på Tryvann, forteller Dammen. På disse kontrollene hender det noen får kjøreforbud, blir anmeldt eller avskiltet slik at de må hentes med kranbil.

GJENGANGERFEIL. – En typisk feil er at de har såkalte kroner på taket som lett kan blåse av og som sjelden er lovlig: Disse må nemlig være godkjent av bilprodusenten. En annen gjenganger er at de har maling på vinduer som skal fungere som nødutgang. Denne malinga må bort, ellers knuses ikke ruta så lett som den skal. Videre er det ofte for korte bilbelter, sier Dammen.

– Ellers er det jo som så ofte ellers at en starter for sent med jobben. En vet at bussen ble godkjent for de som hadde den året før, men tenker kanskje ikke så nøye over at ombygginga ikke blir godkjent, slik at det blir merarbeid.

GLEDE OG FORTVILELSE. Heldigvis er det flest fornøyde fjes som ruller ut av trafikkstasjonen denne kvelden. Men hvert år er det alltid noen som ikke blir godkjent.

– Det hender sminken renner, ja, for å si det sånn. En får helt vondt av å se på dem. Og jeg skjønner dem så godt: De har satset mye tid og penger og gledet seg så til, også får de ikke lov til å kjøre. Noen får mangellapp både tre og fire ganger, sier Dammen og løper videre til neste russ som venter med buss. ■



LETTET OG GLADE: Etter fem hundre dugnadstimer med ombygging og fiksing av feil: Kontrollør Erik Dammen «Harry Shotter».

Det er pinefullt å vente, dette er verre enn oppkjøring, det er jo så mange som sitter og venter på hvordan det gikk. Magnus Kley



gir endelig Magnus Kley, Peder Berger Haukeberg og Fredrik Hammerstrøm lov til å rulle av sted med



FØRSTE TRAFIKK-OPERATØR AUTORISERT

28. april kunne Anne Karen Berget ved Vegtrafikksentralen i Porsgrunn smykke seg med tittelen autorisert trafikkoperatør.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Berget var den første av nærmere hundre vaktoperatører som skal ta praktisk og teoretisk prøve på trafikkoperatørstudiet før sommeren.

På timeplanen står det rundt 30 tema – alt fra geografi og klima til media og risikovurdering. Teorien må være bestått før operatørene blir satt på praktisk prøve.

SENSOR FORNØYD. I tre timer observerte sensor Espen Ødegaard fra VTS øst hvordan Berget taklet ulike oppgaver på en vanlig arbeidsdag. Han vurderte blant annet samarbeidsevner, kommunikasjon, håndtering av kunder, multitasking og evnen til å være proaktiv.

– Sånne operatører vil vi ha. Hun bestod testen og kan arbeidsoppgavene sine godt, sier sensor Ødegaard fornøyd.

BRA STUDIE. –Både teorien og praktisk prøve har gått over all forventning. Jeg var sjølsagt litt nervøs, jeg er jo ikke vant til å ha noen som sitter ved siden av meg når jeg jobber, sier Berget. Hun synes det har vært et veldig bra studie, sjøl om det har vært mye med jobb og kurs samtidig,

Den glade og nyautoriserte vaktoperatøren har jobbet på vegtrafikksentralene i Porsgrunn siden 2008, men har over 30 års erfaring fra Statens vegvesen.

Også Berget sin opplæringsansvarlig over to år i Porsgrunn, Ole Christian Leerstang, var spent.

– Dette er jo en milepæl. Det har vært morsomt å følge dette studiet, og vi har fått mange positive tilbakemeldinger fra deltagerne, sier Lerstang

ENDELIG! – Dette har vi ventet på, så dette er en stor dag for oss. Operatørene er navet i beredskapen vår. Nå er endelig den første ferdig med trafikkoperatørstudiet som skal gi våre medarbeidere god og lik skoloring. Våre operatører blir nå enda bedre rustet til å takle ulike hendelser. Videre skal de som ringer 175 bli behandlet likt om de ringer fra nord eller sør. Det sier Christian Røkke som har ledet arbeidet med å utvikle trafikkoperatørstudiet.

Autorisasjonen gjelder i fem år, så må den fornyes. Det kan komme krav fra EU om sertifisering av trafikkoperatører, så her er Vegvesenet i forkant. ■



FORNØYDE MED TRAFIKKOPERATØRSTUDIET: Opplæringsansvarlig Ole Christian Lerstang, sensor Espen Ødegaard, trafikkoperatør Anne Karen Berget, Christian Røkke som har ledet utviklinga av studiet og Jan Vidar Myrland, leder av VTS i Porsgrunn.

Siste



■ STEDET:

GOVDAVUOHPPENJÁRGA Landets lengste stedsnavnskiilt er trolig dette på vegen mellom Alta og Kautokeino i Finnmark, det er så bredt at tre stålrør må til for å holde det oppe. I dette området skiltes stedsnavn nå på samisk, tidligere var det her skiltet til Bredbuktnes som er en direkte oversettelse av det opprinnelige samiske navnet. Like ved er det skiltet til Maze som også er kjent som Masi, og til Skolebukta som også brukes på samisk språk. (Foto: Håkon Aurlien)

■ QUIZ:

20 spørsmål

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



SPØRSMÅL 11: Ny E6 og jernbane bygges nå med god utsikt til Mjøsa. Når blir siste del av E6 ferdig mellom Minnesund og Kolomoen? (Foto: Håkon Aurlien)

- | | | |
|--|---|---|
| 1 Hvor mange omkom på norske veier i årets tre første måneder? | 8 Hva er det foreløpige prisanslaget på ny veg og jernbane mellom Arna og Voss? | 15 Hvor lenge skal elektriske biler etter politisk overenskomst være avgiftsfrie? |
| 2 Hva var tallet for samme periode i fjor? | 9 Hva heter strekningen for siste etappe av fire felts E18 i Vestfold forbi Farrisvannet i Larvik? | 16 Hvilken eksosgass gir nå spesielle utfordringer mht luftkvalitet i storbyene? |
| 3 Hvilke typer dødsulykker har det vært flest av så langt i år? | 10 Hvilke øyer og veier omfattes Bjarkøyforbindelsen i Troms av? | 17 I 2012 var CO2-utslippet fra nye biler i Norge på 130 gram/km. Hva skal en EU-overenskomst være i 2020? |
| 4 Hvor mye penger går til skredsikring av fylkesveger i perioden 2014-17? | 11 Når blir siste del av den nye firefelts E6 langs Mjøsa nord for Minnesund tatt i bruk? | 18 Hvor mange nye kjøretøyer ble registrert i Norge i 2013, og hvor mange av disse var personbiler? |
| 5 Hvor mange fylker skal skredpengene gå til? | 12 Hva heter det store to-milliarders vegprosjektet som nå er satt i gang under Stavanger? | 19 Hvor mange kjøretøyer var det i Norge ved årsskiftet, og hvor mange av disse var personbiler? |
| 6 Når gikk startskuddet for årets Sykle til jobben aksjon? | 13 Hva heter prosjektet som skal gi fast vegforbindelse under Boknafjorden og Kvitsøyfjorden? | 20 Hva het Norges første vegdirektør etter opprettelsen av Vegdirektoratet 10. april 1864? |
| 7 Nasjonale turistveger har fått en ny internasjonal pris. Hvilken? | 14 Hva heter det elektriske enmannskjøretøyet som politikerne nå tillater i Norge? | |

■ I HANSKEROMMET:

Robert Olsen

Prosjekterer elektrotekniske anlegg, Bergen

1 Hva har du i hanskerommet?

Jeg liker jo lys da vet du, så jeg har lyspærer til bilen. Det ligger også en tysk bruksanvisning til bilen der og en leatherman. Om ikke lenge kommer det til å ligge våtservietter, vår første-fødte har meldt sin ankomst rundt 1. mai.



2 Spenning på jobb?

Jeg prosjekterer elektrotekniske anlegg – det vil si at jeg for eksempel planlegger belysning og beskriver hvordan entreprenørene skal utføre jobben. Jeg har vært her siden 2010 og liker meg veldig godt. Vi er ute på prosjekter både før, under og etter bygging, så jeg har fått sett det meste av vestlandet både på dag- og kveldstid. I Vegvesenet har vi også et eget nettverk for de som jobber med belysning som er artig å være med i.

3 Lysende fritid?

Jeg er utdannet elektriker, og brenner for belysning på privaten også. I stua har jeg Phillippe Hue? som kan brukes til å endre farge på lyset. Den kan faktisk styres via smarttelefonen og brukes til dimming også. I starten syntes kona det var litt tivolistemning i stua, men jeg har roet meg litt nå, he he.

4 Andre hobbyer?

Når en kommer til Bergen er det obligatorisk å gå i fjellet. Jeg hadde blodsmak i munnen første gang jeg gikk opp på et av de syv fjell, men nå er det en tradisjon. Ellers går det litt tid på forberede at det kommer en baby snart. Også liker jeg å se på filmer og leser en god del bøker.



Unormalt forbudt

158

Noen ganger er unormaliteten så sterk at den unormale jury, øverste myndighet for Vegvesenets håndbok 050, skiltnormalene, etterspør handling. Dette skiltet står ved enden av en fylkesveg ved Sponvika helt syd i Østfold, så vidt inne på privat grunn. Det er tydelig at noe er veldig forbudt og at motorsykler og biler er involvert, men det er ikke lett å se hva forbudet gjelder. – Det som er åpenbart er at skiltet bør bort, bemerker den unormale jury i unormalt strenge vendinger. Vegtrafikkloven § 5 fjerde ledd gir forbud mot private skilt som kan forveksles med offentlige trafikkskilt. (Foto: Håkon Aurlien)

SVARENE PÅ QUIZEN:

1 33 2 34 3 Møtekollisjoner, fotgjengerulykker og eldre trafikanter 4 2,63 milliarder kroner. 5 Akershus, Oppland, Telemark, V-Agder, Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, S-Tromsølag, Nordland, Toms og Finnmark. 6 24. april 7 Trolstigen fikk European Concrete Award 2014 i klassen «Building» 8 Om lag 33 milliarder kroner 9 E18 Bomstøstad-Sky 10 FV 867 og FV 125 og Bjarkøy, Sandsøy og Grytøya 11 Våren 2015 12 Eiganestunnele 13 E39 Rogfast 14 Segway 15 Til 2017 eller inn til landet har 70.000 ebiler 16 Nitrogendioxid 17 Høyst 95 gram/km. 18 286,667 kjøretøyer hvorav 176,019 personbiler 19 4,9 millioner hvorav 2,5 millioner personbiler 20 Christian Wilhelm Bergh

Veggen og vi

www.vegvesen.no/vegenogvi

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

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

Fagpressen

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

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

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

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

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

ABONNEMENT:
Mark S. Berger tlf. 22 07 36 92
epost: 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 29. april kl. 13.00.
Neste utgave kommer 30. mai 2014.

