



Fersk rapport om sykkelulykker



FOTO: KNUT OPEIDE

Slik skjedde 71 dødsulykker

Den ferske ulykkesrapporten gjennomgår alle dødsulykker med sykkel mellom 2005 og 2012, og peker på hva som bør gjøres for å unngå fremtidige ulykker. Rapporten viser blant annet at dårlige vegforhold ofte går igjen.

Side 6

SIDE

4

KJØRETØY:

Enklere kjøretøy-godkjenning gir mer tid til annet ts-arbeid

SIDE

10

ELDRE:

Stadig flere eldre dør i trafikken, viser ulykkesanalyse

SIDE

24

MC:

Effektiv og billig autovern-skinne redder mc-liv

SIDE

26

BRU:

Vegvesenansatte tok klatrekurs for å bli bruinspektører



STØRSTE, IKKE FØRSTE

Som observante lesere sikkert så, snek det seg inn en korrekturfeil i forrige avis i reportasjen fra Vestlandet om landets største batteridrevne ferge. Vi kom i skade for å skrive at det er den første i sitt slag, men det riktige skal altså være at det er den største i sitt slag. (Foto: Geir Brekke)

FOSDAL TIL FYLKESKOMMUNEN

Avdelingsdirektør Paal Fosdal har takka ja til stillinga som assisterande fylkesrådmann i Sogn og Fjordane fylkeskommune. Fosdal har sidan 2010 vore leiar for styrings- og strategistaben i Region vest og fast stedfortredar for regionvegsjefen. 18. september er hans siste dag, han tek til som ny assisterande fylkesrådmann 1. desember 2014. (Foto: Geir Brekke)



LEDER:

Sykkelulykker

Sank de små dråper av kunnskap du kan få, og betrakt dem som en stor skatt.

Christine de Pisan

Regelverket for vikeplikt fungerer ikke. Det slår forfatterne av rapporten «Temaanalyse av sykkelulykker, 71 dødsulykker i vegtrafikken 2005-2012» fast. Uttalelsen, bygger på resultatene fra den nevnte rapporten en rapport som omtales i denne avisen.

Når en ulykke skjer, er det sjeldent enkelt å peke på én enkelt årsak. En ulykke er som oftest en sammensatt rekke av forskjellige faktorer. Overholdelse av vikeplikt, eller mangel på sådan, kan være en slik faktor.

I sykkelrapporten kommer det frem at den vanligste individfeilen er at vikepliktsregelen ikke blir fulgt. I 60 prosent av dødsulykkene viser det seg at syklisten ikke hadde overholdt vikeplikten. Skulle du av en eller annen grunn ikke overholde vikeplikten er det ikke dermed sagt at du automatisk forulykker. Andre forhold vil ofte spille en rolle for hvorvidt en ulykke skjer eller ikke. Du kan faktisk tro at du overholder vikeplikten fordi du ikke ser det du ifølge reglene skal vike for. Rapporten slår nemlig fast at brudd på vikeplikten ofte skyldes at trafikantene rett og slett ikke ser hverandre. Kombinasjonen av disse forholdene kan være dødelig. Totalt er dårlig sikt er en medvirkende årsak til 1 av 15 dødsulykker. Når man ser kun på sykkelulykker snakker vi om at manglende sikt spiller en rolle i hele 1 av 3 dødsulykker.

Når det gjelder vikepliktsreglene mener rapportforfatterne at de ikke fungerer. Reglene oppleves ikke umiddelbart logiske, og de er lette å misforstå. «Reglene bør endres eller konsekvent tydeliggjøres bedre med nye former for skilt og oppmerking», sier de.

Rapporten konkluderer med at i mange av sykkelulykkene, som ved ulykker ellers, spiller menneskelige feil en viktig rolle. Men rapporten peker altså samtidig med all mulig tydelighet på at Vegvesenets egne rutiner og systemer ikke alltid er gode nok. Det slås blant annet fast at det er først når vi gjør noe med egne rutiner og systemer for sikring vi virkelig kan forebygge ulykker.

Vi vet at de nevnte problemstillingene allerede er på dagsorden i flere miljøer i Vegvesenet. Ulykkesrapporten viser hvor viktig det er å holde trøkket opp i dette arbeidet og vi bør kunne føle oss trygge på at rapportens anbefalinger vil bli tatt på alvor i tiden fremover. Endring av vikepliktsreglene jobbes det allerede med. Guro Ranes, leder for trafikksikkerhetsseksjonen i Vegdirektoratet, gjorde det nylig klart overfor VG at det nå er kommet et prinsippvedtak om at alle riks- og fylkesveier utenfor tettbygde strøk bør være forkjørregulerte. Selv om vedtaket, når det blir innført, i seg selv ikke er de eneste saliggjørende vil det være en svært viktig brikke i det puslespillet man må legge for å skape en enda tryggere trafikkhverdag for syklister og andre trafikanter.



Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



FØR OG NÅ:



SAGT I SOSIALE MEDIER:

NRK Trafikk Oslo @NRKTrafikkOslo 11. jun.
Vi gratulerer våre venner i Statens Vegvesen @Presserom med 150 år og ønsker god feiring på Lillehammer denne uka!

Stig Skjøstad @StigSkjostad 4. jun. Avdeling av minnestein for Norges første veidirektør Bergh 1851-1873. Gratulerer med dagen Statens vegvesen. pic.twitter.com/wYDSkiWhnP

Linda H, Helleland @Lindacath 4. jun. Veientusiaster på tur med 150 års jubilaranten Statens vegvesen. Gratulerer med dagen @Presserom @ketilso pic.twitter.com/7t8rLHAizB

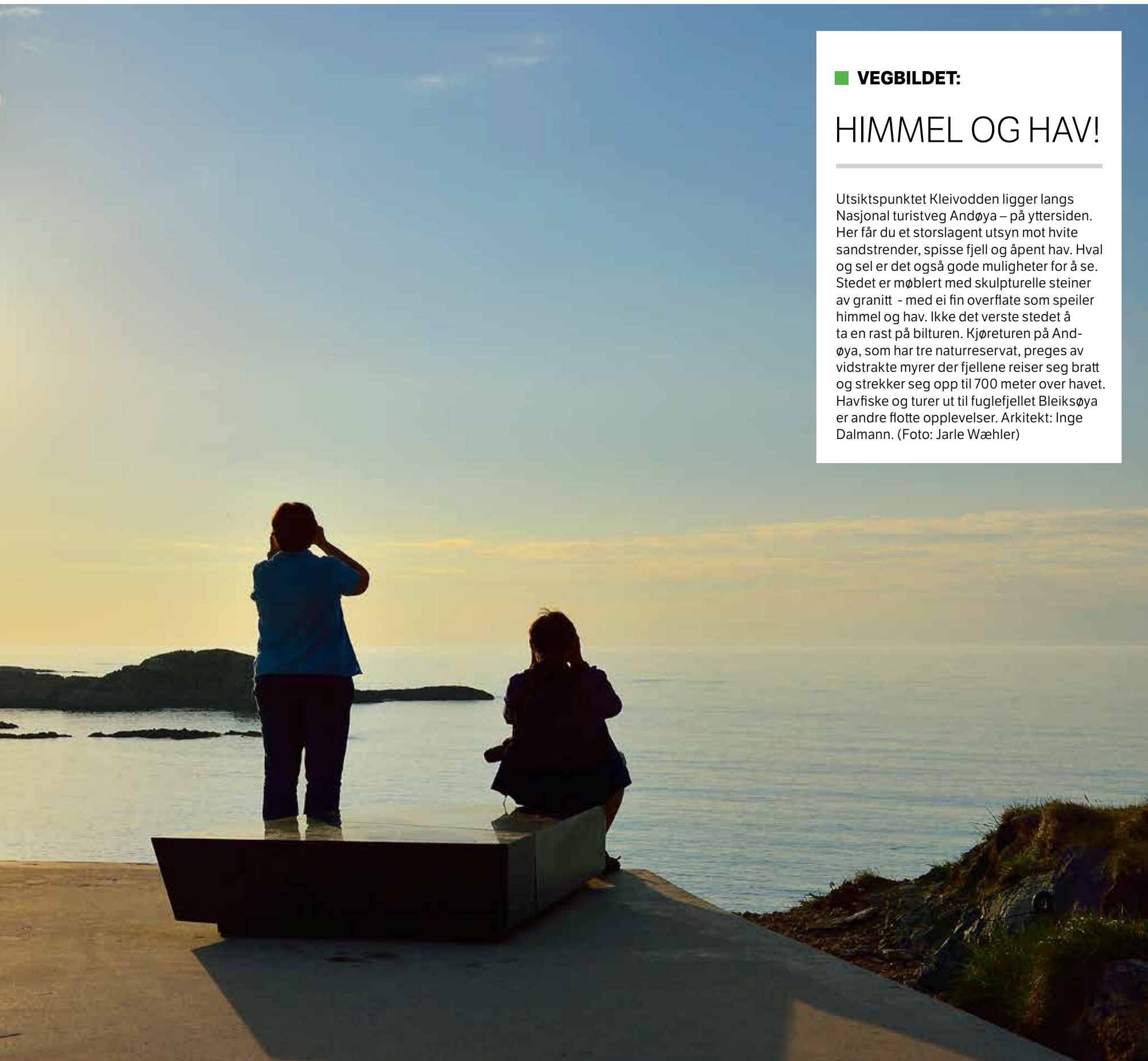
Martunee @Martunee 9. jun. Når man har leieboere som har skiltfetisj og man finner en haug skilt i hus og hage, kan man da ringe veivesenet og gi de tilbake? Maria Solheim @maria_solheim

Maria Solheim @maria_solheim 10 t
Du er nå nummer 67 i køen #imponerende #StatensVegvesen

VEGBILDET:

HIMMEL OG HAV!

Utsiktspunktet Kleivodden ligger langs Nasjonal turistveg Andøya – på yttersiden. Her får du et storslagent utsyn mot hvite sandstrender, spisse fjell og åpent hav. Hval og sel er det også gode muligheter for å se. Stedet er møblert med skulpturelle steiner av granitt - med ei fin overflate som speiler himmel og hav. Ikke det verste stedet å ta en rast på bilturen. Kjøreturen på Andøya, som har tre naturreservat, preges av vidstrakte myrer der fjellene reiser seg bratt og strekker seg opp til 700 meter over havet. Havfiske og turer ut til fuglefjellet Bleiksøya er andre flotte opplevelser. Arkitekt: Inge Dalmann. (Foto: Jarle Wæhler)



Bastøtrafikk før og nå

◀ 1988

2014 ▶

I 1988 sto bildet til venstre i «Vestfolderen», avisen for Statens vegvesen i Vestfold, og det i anledning at det var snakk om å bygge en tunnel til Moss. Ferga heter «Bastø 2» og den gangen gikk to ferger over fjorden. 26 år senere er en nyere Bastø 2 en av fem ferger i sambandet, og vegvesenet nærmer seg en konklusjon i en konseptvalgutredning om fergefri kryssing av Oslofjorden. I Moss er utålmodigheten stor, der merkes fergetrafikken godt i bybildet. (Foto: gammelt bilde ukjent, nytt bilde: Håkon Aurlien)





ANLEGGSTART PÅ FILEFJELL

Ordførarane i Vang og Lærdal markerte nyleg oppstart på strekninga Varpe Bru–Smedalsosen på E16 Filefjell. Dei tok eit symbolsk spade-stikk på grensa mellom Oppland og Sogn og Fjordane, før dei fekk sjå store maskiner i arbeid. (Foto: Ole Kristian Åset)

FRIGJØR KONTROLLKAPASITET TIL VIKTIGERE ARBEID

Statens vegvesen åpner nå for flåtegodkjenning av ikke typegodkjente kjøretøyer. Det vil frigjøre kapasitet ved landets trafikkstasjoner til kontroller som er langt viktigere for trafiksikkerheten.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«**F**orenklingsarbeidet er resultat av innspill som er kommet fra Vegvesenets regionenheter, bare noen enkle detaljer gjenstår før vi kan ta de i bruk nye rutiner, sier Bjørn Inge Olberg i Vegdirektoratets trafikkant og kjøretøyavdeling.

TRAFIKKSikkerhet – Og det er veldig bra, sier Stein Erichsrud ved Tønsberg trafikkstasjon. Han har en spesialistrolle for godkjenning av ambulanser og andre spesialkjøretøyer, og er opptatt av å praktisere smidighet uten å gå på akkord med trafiksikkerheten som er regelverkets hensikt.

Erichsrud fant en løsning da Enebakkselskapet Enger transport i fjor høst byttet ut 30 av sine 95 tankcontainerbiler. Etter systemet måtte de først kjøre hver enkelt bil til en trafikkstasjon for kontroll og registrering, og så en gang til for ADR-kontroll etter en ventetid på opptil to uker. Slik var praksis. Selskapet klaget

i et brev til vegdirektøren og Erichsrud ble bedt om råd. Siden bilene var helt like, men hadde to motorstørrelser, mente han at det holdt med en full teknisk kontroll av en av hver type og så samsvars- og identitetskontroll av resten. Dette var helt i tråd med bestemmelsene, men ikke med rutinene og nå blir disse endret.

JA SOM UTGANGSPUNKT – Det er ikke alltid det vi gjør kan ende med et «ja» men det skal være vårt utgangspunkt. Vi er jo faktisk her for å hjelpe folk, påpeker Stein Erichsrud.

Han har hver eneste nye ambulanse innom til kontroll før de sendes til livsviktig innsats landet rundt. Den historiske årsak er at nesten alle ambulanseinnkjøp skjer via Vestfoldskaper, en rest fra forgangen ambulansebygging. En annen er at ambulansebygging nesten alltid er snakk om spesialbygg som skal tilfredsstille ønsker fra lokale helseforetak.

Erichsrud og hans kolleger er blitt gode på å beskrive for leverandørene hva som skal til for

at foretakenes ønsker kan løses på en måte som tilfredsstiller tekniske og sikkerhetsmessige krav. Dette har ført til at de også er blitt en spesialistenhet for kjøretøyer til politiet og andre statsetater.

KOMPROMISSER Stein Erichsrud synes det er viktig å se regelverk i en helhet der regelverkets egentlige hensikt avgjør og ikke ordlyden.

– Noen ganger må vi kompromisse mellom hensyn til tekniske standarder, personbeskyttelse og samfunnsikkerhet. Et regelverk kan aldri fange opp alle nødvendige behov for tilpassinger, derfor må noen foreta et godt skjønn og det er vi blitt gode på i Tønsberg, sier Erichsrud.

Et tett samarbeid med Politiet har ført til at det nå er utviklet en god og trygg måte å montere store nettbrett i tjenestebiler. –Det er en virkelighet at nettbrett kommer som arbeidssverktøy i biler og da må vi finne en god løsning for sikker montering, sier Erichsrud. ■



POSITIV: – Med et «ja» som utgangspunkt trafikkstasjon.

ARKITEKTUR:

Utstilling om statlige hverdagsbygg

På Design og arkitektursenteret (DogA) i Oslo vises nå statlige hverdagsbygg. Statens vegvesen har også flere bidrag, og utstillinga er gratis og står ut september.

I utstillinga Arbeid pågår! Fellesskapets arkitektur og landskap, presenteres hundre prosjekt som er bygd for fellesskapet. Alt fra togstasjoner og motorveger til kraftverk og kulturbygg vises med nye øyne.

STATLIG SAMARBEID. Utstillingen er et bidrag til Grunnlovsjubileet 2014. Den er et samarbeid mellom Norsk design- og arkitektursenter, Norsk form, Statsbygg, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket, Avinor og Norges vass-

drags- og energidirektorat.

Statens vegvesen presenterer følgende:

- Nasjonal turistvei Varanger
- «Veien i landskapet» med blant annet Smaalenene bru
- Etatens satsing på kollektivtransport med eksempel fra Bybanen i Bergen
- Byutvikling i Drammen
- Gang- og sykkelbrua i Tjensvollkrysset utenfor Stavanger
- Carl Berners plass i Oslo
- Miljøgata i Lom

- E6 fra Gardermoen til Minnesund med rasteplasser og trebruer

VISER HVA EN FÅR TIL SAMMEN.

– Denne utstillinga handler ikke bare om å vise hva hver enkelt etat har bygd, men hva slags steder vi lager sammen, sier Maja Cimmerbeck i Vegdirektoratet - som hadde ideen til å lage ei slik utstilling. –Vi bygger for hundre år framover. Da må vi tenke på kvalitet for dem vi bygger for fra dag en og få til et godt samarbeid på tvers, sier Cimmerbeck.

FAKTA

3

anbud er gitt på bygging av ny Venås bru og utbedring av rv. 52 i Hemsedal. Budene varierer fra 20,8 til 32,3 millioner kroner.



6000 ÅR GAMLE MENNESKERESTAR

Arkeologar er godt inni andre sesong med utgravingar der Statens vegvesen skal utvide vegen i Sømmevågen og mot Stavan-ger lufthavn, Sola. Nå har dei funne restar etter eit menneske som levde for 6000 år sidan. – Dette er spennande, seier vegvesenet sin prosjektlei-er for Sømmevågen-utbygginga, Odd-Magnar Nerland. (Foto: Undi Agnethe Torstensen)



et får vi folk i god stemning, vi får en trivelig arbeidsdag og alt for mye å gjøre, sier Stein Erichsrud ved Tønsberg

TUNNELER:



TUNNELSIKKERHET: Høgskolestudenter med god tunnelide: F.v. Christine Svalestad, Daniel Høgås og Thomas Kirkhus

2 x sølv for ny tunnelovervåking

Andre plass både i fagjuryens og publikums kategori. Det ble resultatet av en bacheloroppgave om tunnelsikkerhet tre studenter ved Høgskolen i Buskerud og Vestfold nylig har laget.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Trioen Christine Svalestad (26) fra Barkåker, Daniel Høgås (25) og Thomas Kirkhus (35) fra Horten dro i land de gjeve utmerkelsene for et helt nytt overvåkingsystem for vegtunneler. Tunnelview, eller TMS, som står for Tunnel Monitoring System, er et elektronisk system med såkalte induktive sløyfer i vegbanen som skal oppdage unormale hendelser i tunnelen. Bacheloroppgaven som de tre studentene har brukt drøye tre måneder på er utviklet i samarbeid med Statens vegvesen i Vestfold og VTS i Porsgrunn.

BILLIG. –Systemet sørger for overvåking og alarmhåndtering. Det er rimelig nok til at det også kan ettermonteres i eldre tunneler, forteller Thomas Kirkhus. Det var brannen i Gudvangatunnelen på Vestlandet i fjor høst som satte studentene på ideen om en slik oppgave.

–Vi har fått uvurderlig hjelp og veiledning fra flere hold i Statens vegvesen, sier Daniel Høgås. Christine Svalestad som har utdanning som flysystemtekniker fra Luftforsvaret, sier at deres TMS-ide for vegtunneler ikke bare er billig i innkjøp, men også har lang levetid og lave drifts- og vedlikeholdskostnader.

Statens vegvesen finner Bakkenteigen-studentenes tunneloppgave så interessant, at den blir tatt med i vurderingen i det oppgraderingsprogram for tunneler på det norske hovedvegnettet som vi nå er pålagt av EU å utføre innen 2019.

SAMARBEID. Studentene tok kontakt med Reidar Jørgensen og Finn Erling Berg ved Vegavdelingen i Vestfold og videre til Morten Myrland på VTS i Porsgrunn. Slik fikk studentene interesserte og engasjerte veiledere i utviklingen av sitt produkt.

–Vårt automasjonssystem fungerer som en metalldetektor som kan avdekke unormale hendelser i trafikken og gi automatisk varsel til VTS. Systemet baserer seg på såkalt Programmerbar Logisk Styling, som brukes i VTS sine systemer.

Studentene mener dette systemet kan oppdage hendelser i tunneler raskere enn med den kameradetektering som fins i en del moderne tunneler i dag. Derfor håper trioen at Statens vegvesen også kan finne bruk for deres TMS-system en gang i fremtiden. ■

Det er rimelig nok til at det også kan ettermonteres i eldre tunneler.

Thomas Kirkhus

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD



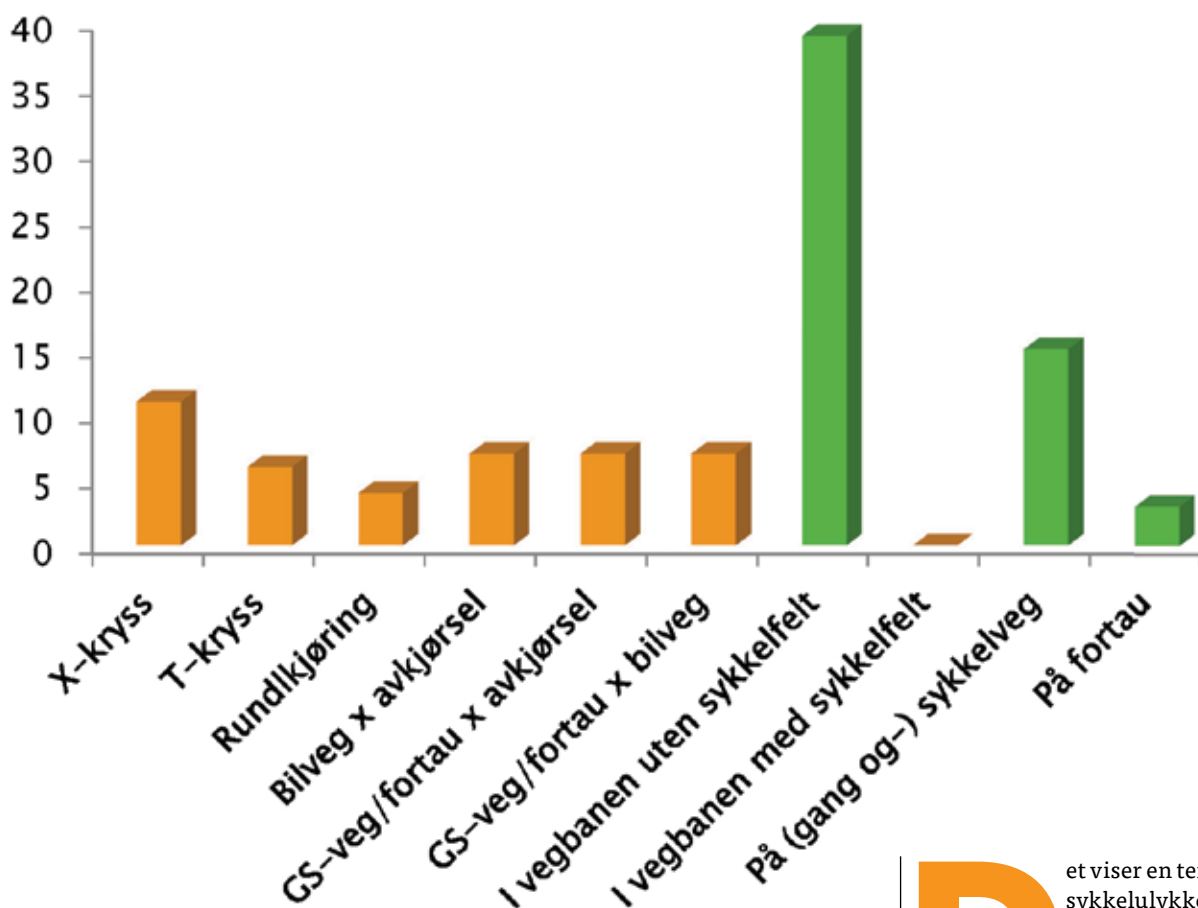


NY ATTRAKSJON PÅ ATLANTERHAVSVEGEN

4. juli åpner attraksjonen Eldhusøya på Nasjonal turistveg Atlanterhavsvegen. Statens vegvesen har bygd nytt servicebygg og en svevende utsiktssti i nyskapende arkitektur. Eldhusøya er den største rasteplassen på Atlanterhavsvegen. (Illustrasjon: Nasjonale turistveger)

71 syklister drept på åtte år:

DÅRLIG VEGLØSNING I TO AV TRE ULYKKER



Ulogisk og lite lettlest vegløsning. Dårlig sikt og lite sammenhengende tilbud til syklister. Det er viktige momenter som går igjen i to av tre dødsulykker med syklister.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Det viser en temaanalyse av sykkelulykker i perioden 2005-2012 Statens vegvesen har laget. Ulykkesrapporten (Nr. 294) er åpen og tilgjengelig for alle. I to av tre ulykker er forholdet med vegen og omgivelsene vurdert som medvirkende årsak til ulykke og/eller skadeomfang, viser rapporten.

Forfattere er fire vegvesenansatte i Region sør, Anette Krekling, Vibeke Schau, Arild Nærum og Runar Hatlestad.

ULIKE NIVÅ. Analysene av 71 vegtrafikku-lykker med drepte syklister avdekker feil på såkalt individnivå i 87 prosent av ulykkene. I 68 prosent av ulykkene er også lokale forhold medvirkende årsak, mens organisatoriske for-

hold er medvirkende i 65 prosent av ulykkene.

–I analysearbeidet har vi prøvd å forstå hvorfor trafikantene begår feilhandlinger. Har de misforstått eller feilvurdert situasjonen? Eller har trafikanten vært ufokusert eller uheldig? Dreier det seg om bevisste regelbrudd eller risikotaking? I læringsøyemed er det særlig interessant å spørre hvorfor dette skjer, sier Anette Krekling i Statens vegvesen.

ULOGISK. I 35 prosent av ulykkene er vegløsning funnet ulogisk og vanskelig å lese for trafikantene. Problem som går igjen er dårlig og lite sammenhengende tilbud til syklende og ulike typer sikhindringer.

–Når trafikantene misforstår eller feiltolker omgivelsene tyder det på lite samsvar mellom utformingen og trafikantenes forut-



FARLIGE KRYSS: Mange alvorlige sykkelulykker skjer ved kryss.

TRAFIKKSIKKERHET:

Flere svakheter å lære av

I analysen er det lagt vekt på å avdekke organisatoriske feil og svakheter. Blant hovedtemaer som analysegruppa mener har stort potensiale for læring og systemforbedringer er dette:

Manglende trafikantperspektiv ved planlegging, høyresving og syklister i blindsonen, anleggsvirksomhet, usammenhengende sykkelvegnett, sykling i tunnel, lite tilrettelagte krysningspunkt, uheldig geometrisk utforming av kryss, sykling på fortau, konflikter mellom myke trafikanter, usynlige kryss, uheldig utforming av avkjørsler, uheldig utforming av vegutstyr og konkurransesykling.

FORMIDLING. –Vi belyser temaene ved å formidle «ulykkeshistorier» og vise

hvordan vi tror de involverte trafikantene opplevde situasjonen illustrert med bilder og figurer. Av hensyn til taushetsplikten har vi fjernet sensitive opplysninger og anonymisert ulykken. Vi håper det gir større innsikt enn tradisjonelle oppsummeringer og statistiske fremstillinger, sier Anette Krekling.

ANDRE FORHOLD. Teknisk tilstand ved kjøretøy er i liten grad medvirkende årsak til ulykkene. 7 av dødsulykkene skjedde i forbindelse med anleggsvirksomhet. 7 av dødsulyk-

kene skjedde i forbindelse med sykkelritt eller sykling i felt under trening. 46 av de drepte syklisterne syklet uten hjelm. 25 av dem kunne mest sannsynlig overlevd ulykken med hjelm. 11 prosent av dødsulykkene skjedde i gangfelt. I 3 av dødsulykkene kolliderte syklister med en annen syklist. Skadepotensialet ved ulykker mellom myke trafikanter har muligens vært undervurdert tidligere. I 10 av dødsulykkene (14 prosent) befant syklister seg i blindsonen til et tungt kjøretøy.

BLINDSONER. –Blindsoner er et

FAKTA

4

anbud er gitt på utbedring av fv. 24 i Hedmark på en 7 km strekning. Budene er fra 31,6 til 47,4 millioner kroner.



TRÆLDALTUNNELEN SPRENGT FERDIG

Lørdag 31. mai var det gjennomslag i Trældaltunnelen, og jobben med å sprengne seg gjennom 1050 meter med fjell er ferdig. Jobben på E6/E10 i Narvik kommune i Nordland startet i november 2013. I tillegg til tunnelen skal det støpes en tunnelportal i hver ende. Tunnelen skal etter planen åpnes for trafikk tidlig neste år. (Foto: Line Vestnes).



ulykker skjer i kryss, forteller Anette Krekling t.v. og Vibeke Schau i Statens vegvesen

setninger. I slike tilfeller må vegmyndighetene ta ansvar for å gjøre omgivelsene mer logiske og lettlete, sier Vibeke Schau. Den mest vanlige individfeilen er at vikeplikten ikke overholdes. I tre av fem tilfeller var det syklisten som ikke overholdt sin vikeplikt.

–Vikeregulverket fungerer ikke. Ingen informasjonskampanjer kan bøte på at det ofte er vanskelig å skille kryss fra avkjørsler. Vi forventer at syklistene skal opptre som bilister, men bruker svært få virkemidler for å hjelpe dem til å forstå og tolke omgivelsene.

Kryssutforming må være logisk og vikepliktforhold lettlete, også på gang- og sykkelveg. Reglene bør endres eller konsekvent tydeliggjøres bedre med nye former for

skilt og oppmerking, mener Krekling. Ofte skyldes brudd på vikeplikten at trafikantene ikke ser hverandre eller ser hverandre for sent.

SIKT. Dårlig sikt mellom trafikantene og uklare eller ulogiske vikepliktforhold er en kritisk kombinasjon. Dårlig sikt er medvirkende årsak i 1 av 3 sykkel dødsulykker. Sammenlignet med snittet av alle dødsulykker er tallet bare 1 av 15.

–Vegetasjon er det klart vanligste sikt-hinderet. Etter en ulykke blir det ofte ryddet opp på det aktuelle stedet. Men det er først når vi tar tak i egne systemer og rutiner for siktrydding at vi kan få bukt med dette problemet og virkelig forebygge ulykker, sier Schau. ■

UTENRIKS:

VERDEN RUNDT

ET TRE ÅRS PROGRAM

for å bedre innsamlingen av ulykkesdata internasjonalt skal nå gjennomføres i samarbeid mellom det internasjonale transportforum (ITF) og den internasjonale bilorgansisasjonen FIA. Om lag 1,3 millioner mennesker dør i trafikkulykker hvert år i hele verden og 50 millioner blir alvorlig skadd. I følge FN kan dødstallet øke til over 2 millioner innen 2020 med 80 millioner alvorlig skadd. Bedre ulykkesdata er første skritt for å få på plass konkrete tiltakspakker. Norge er i dag et av de sikreste land i verden målt etter antall drepte og alvorlig skadde i trafikken.

INTERNASJONALE FORSKERE

er enige om at været vil bli hardere og fuktigere fremover, men hvor dramatiske konsekvensene av de globale klimaendringer vil bli, avhenger av hvor godt vi er forberedt på de klimaendringene vi vet vil komme. Det er stikkord for en film laget i et samarbeidsprosjekt som Statens vegvesen inngår i (og som kan sees på <http://vimeo.com/90204303>). I Norge er fire samfunnsområder pekt ut som spesielt sårbare; samferdsel, bygg- og anlegg, vann- og avløp samt landbruk. Statens vegvesen og Jernbaneverket har gjennomført et forskningsprosjekt som har foreslått konkrete endringer i vegbygging og drift, blant annet økt kapasitet på stikkrenner og kulverter. Årsaksforholdene bak flommen som rammet bl.a E6 i Kvam i Gudbrandsdalen i 2013 er godt beskrevet i filmen.



CHILE

har nå bestemt seg for å bygge en drøy to kilometer lang hengebru for å knytte øya Chiloe til fastlandet helt sør i landet. Byggingen skal skje i samarbeid mellom flere store internasjonale selskaper men først skal brua prosjekteres over to år og i det arbeidet skal det norske konsultantselskapet Aas Jakobsen få en viktig rolle. Dette er en direkte følge av at Statens vegvesen arrangerte en brukonferanse under et statsbesøk til Chile i 2008.

KINA

tar sikte på å fjerne seks millioner eldre forurensende kjøretøyer i løpet av året, og det for å begrense luftforurensningen i flere store byer. Landet har 240 millioner kjøretøyer på vegene og kraftig vekst i biltrafikken. I byer hvor det fyres med kull gir bilbruken store tilleggsutfordringer med luftkvaliteten. Nå pålegger myndighetene drosjer og andre flåteeiere å gå over til naturgassdrevne eller elektrisk drevne biler og samtidig oljeselskapene til kun å selge de reneste bensin- og dieselskvalitetene i byene. Myndighetene går også tungt inn med støtte til produksjon av elektriske biler.



DEN AMERIKANSKE

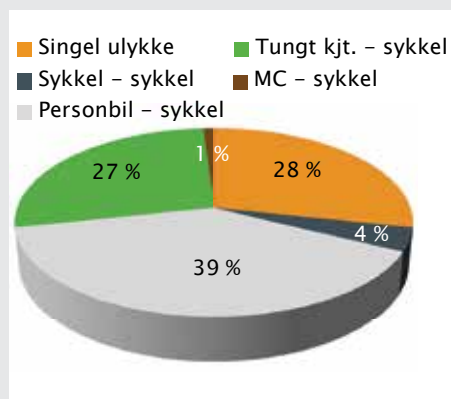
elbilprodusenten Tesla har besluttet å slippe fri deres patentbeskyttede teknologi til andre produsenter for dermed å bidra til at også de store bilprodusentene satses elektrisk. Teslaier Elon Musk peker på at de store bilprodusentene fortsatt selger under en prosent «fossilfrie» biler. Selskapet ligger teknologisk et hestehode foran andre produsenter og selger nå om lag en tredjedel av sin produksjon i Norge. Det skyldes Stortingets klimaforlik som i første rekke innebærer avgiftsfrihet frem til 2017 eller 70.000 kjøretøyer.

I ENGLAND

skjer 13 prosent flere småulykker på en fredag den 13. enn på en gjennomsnittsdag. Dette konstaterer det britiske forsikringselskapet Aviva etter å ha analysert forsikringsdata fra de siste ti årene. Tallene er i tråd med en enkel studie foretatt av Vegvesenet i Østfold for noen år tilbake. På den tradisjonelle ulykkesdatoen, som har sitt navn fra attentatet på Julius Cæsar i år 44, skjer det i Norge nesten fire prosent flere ulykker enn på andre fredager.

TEKST KJELL WOLD

sikkerhetsproblem vi ikke klarer å bygge oss ut av. Selv om vi kan gjøre mye med vegutformingen for å redusere risikoen, må vi redusere de store blindsonene som store kjøretøyer har, både foran, bak og på siden. Vi må stille strengere krav til kjøretøyene. Trafikanter flest er ikke klar over problemet. Rapporten gir mange anbefalinger til hva som kan gjøres bedre, både med vegplanlegging, krav til kjøretøyer og trafikantoppøring, sier Vibeke Schau.





STOR BJARKØYINTERESSE

Det er stor interesse for å bygge tunnel under Kvernsundet i Troms som del av Bjarkøyforbindelsen. Åtte bud er gitt på å bygge en 3,3 kilometer lang undersjøisk tunnel mellom Grytøy og Bjarkøy. Budene er fra 440 til 593 millioner kroner. (Foto: Giselle Jensen)

I Indonesia bor det 253 millioner mennesker fordelt på 6.000 øyer. Men de har ikke en eneste vegtunnel. Norsk tunneleksperter håper på oppdrag i verdens fjerde mest folkerike land.

TEKST OG ILLUSTRASJONSFOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Statens vegvesen sitter i styret til Norwegian Tunneling Network (NTN) som markedsfører norsk tunnelteknologi i sørøst-Asia. Foreningen har 21 medlemmer – alt fra byggherrer, universitet og forskningsfirma til konsulenter, entreprenører og leverandører.

For tre år siden hadde NTN sitt første seminar i Indonesia i samarbeid med den norske ambassaden og Ministry of Public Works i Indonesia. Der holdt norske tunneleksperter, blant annet fra Vegvesenet, presentasjoner.

STOR INTERESSE. Indoneserne fikk høre om norsk tunnelteknologi, hvordan Vegvesenet driver tunneler og om håndtering av kontrakter. De fikk også informasjon om hva slags utdanning vi har og muligheter som underjordsanlegg gir. Indoneserne var veldig interesserte og stilte mange spørsmål.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING.

– Dette var utgangspunktet for at vi i 2012 signerte en Memorandum of Understanding med Ministry of Public Works der. I ettertid har vi vært der to ganger, og de har hatt fire delegasjoner til Norge med tunneler på agendaen. forteller seksjonsleder Kjersti Dunham i Statens vegvesen.

HOSPITERER I VEGVESENET. Nå i mai og juni har to sivilingeniører fra Vegvesenet i Indonesia hospitert i Vegdirektoratet, nemlig geolog Susy Kartika Ariestianty og bygningsingeniør Hardiansyah Putra.

– Dette har vært veldig interessant, sier Ariestianty. – Vi har blant annet hørt om overordnet tunnelbygging, drift og vedlikehold og blitt vist rundt på Bjørvikprosjektet og Fellesprosjektet E6-Dovrebanen.

De to har også vært på E16 og sett på planlegging. I Holmestrand på rv. 4 har de sett på bygging. I tillegg har de møtt mange norske

firmaker med ulik tunnelkompetanse.

MULIGHETENES LAND. Indonesia er veldig rikt på gass og olje og mineraler – og det er et svært land med masse mennesker og store trafikkutfordringer: I Jakarta er det rushtrafikk hele døgnet. De har et stort behov for bedre kommunikasjon både på land og mellom øyene. To norske firmaer har allerede kommet med forslag om nye tunnelloesninger i Jakarta som kan bidra til å løse både rushtrafikk og de stadige oversvømmelsene i byen. Et tredje norsk firma, Geofrost, har også etablert seg i Indonesia det siste året.

– Vår spesialitet er grunnfrysing, og det kan brukes i Indonesia for å fryse løsmasser og drive mer rasjonell tunneldriving. Siden Indonesia ikke har kompetanse på dette markedet selv, ser vi en mulighet for å selge oss inn., sier daglig leder av Geofrost Anne-Lise Berggren.

STARTER OM FÅ ÅR. Dunham forteller at indoneserne har planer om å bygge sine to første vegtunneler: en i løsmasse og en i fjell.

– De er veldig optimistiske og mener de skal ha dem klare om få år. Indonesia lager nå sine egne retningslinjer for tunnelbygging. De har sett på våre spesifikasjoner og har fått både håndbøker og informasjon om kontraktsforhold. Dette ønsker de å bruke når de prosjekterer og bygger, sier Dunham.

– Vi vil bidra til at indoneserne øker sin tunnelkompetanse og være døråpner for norske firma som vil etablere seg der. I første omgang er det kunnskap om utdanning, spesifikasjoner for vegtunneler og byggherrekompetanse de vil vite mer om, sier Dunham.

For fire år siden undertegnet Norge og Indonesia en avtale der Norge lovet opp mot en milliard US dollar dersom Indonesia reduserer sine utslipp fra avskoging. Kanskje disse midlene kan brukes til bygging av infrastruktur? ■



TUNNELKUNNSKAP FRA NORGE TIL INDONESIA: Kjersti Dunham med sivilingeniørene Susy Kartika Ariestianty og Hardiansyah Putra.

TRAFIKKSIKKERHET:

Tester nytt fartsskilt

En ny type variabelt fartsgrense-skilt prøves nå ut på fv. 325 mellom Horten og Tønsberg i Vestfold.

Via lokal styring kan en ny type fartsgrenseskilt som testes ut ved en skole på Jareteigen i Tønsberg skifte fra 60 til 70 km/t og tilbake til 60 km/t igjen. Ideen er utviklet av Arne Skauge Johannessen i firmaet LSA AS i samarbeid med Petter Akerholt i BD Samferdsel.

ÅTTE TIL FIRE. –Ideen er utviklet over flere år. Teknologien fungerer nå så godt at jeg har foreslått dette prøveprosjektet overfor Statens vegvesen, forteller skilttoppfinneren Arne S Johannessen. Vanlig skilting på denne strekningen ved skolen har vært 60 km/t med et tekstet underskilt

som forteller at hastigheten gjelder hverdager mellom 08.00 og 16.00.

STOR TRAFIKK. –Det er mye trafikk på denne lokalvegen der hastigheten på større deler av strekningen er 70 km/t, forteller Reidar Jørgensen i Statens vegvesen. Fartsmålinger viser at det gamle 60 km/t-skiltet med underskilt 08.00-16.00 i svart blir oppfattet forskjellig. Mange bilister tror at dette gjelder hele uka, men faktum at svart tekst kun gjelder mandag til fredag. 60 med underskilt dekkes til i skolens ferier.

ETT ÅRS PRØVE. Bjørn Skaar i Vegdirektoratet synes det nye skiltet er interessant å få testet ut. –Skiltene bør være i drift et års tid og bli skikkelig testet spesielt i vinterhalvåret før vi kan trekke en endelig konklusjon. Prøvene jeg har sett virker interessante. Kanskje dette er en teknologi som også kan brukes på fartsgrenseskilt vi bruker ved arbeidsvarsling, sier Skaar. I tillegg til fysisk test av skiltene en hel vinter er det også viktig å følge opp med fartsmålinger på strekningen for å se hvordan den nye skiltingen innvirker på fartsnivået her, sier han.

FAKTA

5

anbud er gitt på bygging av kollektivfelt langs deler av E39 ved Rige vest for Kristiansand sentrum. Budene varierer fra 36,8 til 46,8 millioner kroner.



E6-TUNNEL OPPGRADERES

Nordbyttunnelen på E6 i Akershus sør for Oslo skal oppgraderes. Seks firma slåss om jobben med bud fra 35 til 60 millioner kroner. Tunnelen har to løp, er snaue 4 kilometer lang og ligger i Ås og Frogn kommuner. (Foto: Kjell Wold)



ianty og Hardiansyah Putra fra Indonesia som hospiterer i Vegdirektoratet.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD



TEST: Ny type fartsskilt testes her på fv. 325 i Vestfold. F.v. Arne Skaug, Johannessen i LSA, Reidar Jørgensen og Sture Thomassen i Statens vegvesen og Petter Akerholt i BD Samferdsel.

DUELLEN:

JA OG NEI TIL 110

Da samferdselsministeren besøkte motororganisasjonen MAs landsmøte i juni, satte han også opp fartsgrensen på E6 like ved hotellet. Det skapte debatt.



Ann-Cathrin Becken, Styreleder i MA Rusfri Trafikk og livsstil



Børre Skiaker, generalsekretær i Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA)

HVEM DER?

1 Er du enige i at fartsgrensen skal økes fra 100 til 110 km/t på de beste motorvegene?

Nei jeg mener at å øke fartsgrensen til 110 km/t skaper fare for flere ulykker. Dette er ikke et steg i riktig retning. Vi vet gjennom ulike rapporter og forskning av rus og fart dreper og skader mest i trafikken.

Ja, KNA har i lang tid ment at fartsgrensene for fordel kan tilpasses forholdene i større grad enn det som har vært tilfelle til nå.

2 Hva mener du er det viktigste argumentet som taler for en økning?

Jeg ser ingen argumenter som taler for økning av fartsgrensen til 110 km/t.

Det er faglige argumenter om veiens utforming, bileres kjøreegenskaper og sikkerhet, og om førernes dyktighet. Men den som ikke er komfortabel med å kjøre i 110 bør kjøre langsommere, det er jo ingen plikt å kjøre i 110 km/t selv om det er tillatt.

3 Hva mener du er det viktigste argumentet som taler mot?

Det viktigste argumentet imot er at vi har en nullvisjon om antall drepte og hardt skadde i trafikken og derfor ikke må gjøre ting som øker risikoen for at noen blir drept eller hardt skadd. Å øke hastigheten er et steg i feil retning.

Det er at vi ikke har et tilstrekkelig godt utbygget system med variable fartsgrenser og informasjonstavler som varsler førerne om forhold som tilsier at farten bør reduseres.

4 Hva skal til for at du skulle endre oppfatning?

Jeg ser ikke i dag noe som skulle få meg til å endre oppfatning. Visjonen om ingen drepte eller livsvarig skadde i trafikken mener jeg overgår andre argumenter.

Da må vei, bil og førerferdigheter bli så dårlig at det er uforsvarlig å kjøre i 110 km/t. Alternativt at statistikkene etter hvert tilsier at dette er uforsvarlig, men det har jeg ingen tro på at vil skje.

5 I hvilken grad mener du bilføreren bør ha ansvar for å velge fart etter forholdene?

Alle sjåfører/bilførere har eget ansvar for å tilpasse kjøring og fart etter forholdene. Hver og en av oss har ansvar for å bidra til en tryggere trafikk for alle.

I stor grad. Dette står i vegtrafikkloven, og ideelt sett bør bilførerne ha større fokus på å unngå farlige situasjoner og skader enn å følge med på om hastigheten er over eller under en absolutt bestemt grense. Det er jo ulykkene vi skal forebygge.



FORETAKSSTRAFF ETTER STILLASKOLLAPS

Statens vegvesen er ilagt en foretaksstraff på sju millioner kroner etter stillaskollapsen på Nye Rotvollhaugen bru ved Leangen i Trondheim 8. mai 2013. To personer omkom. Statsadvokaten ila en foretaksbot på sju millioner til både Statens vegvesen Region midt som byggherre og til Reinertsen som hovedentreprenør. (Foto: Scanpix)

Flere eldre dør i tr

Færre unge mennesker blir drept i trafikken. Samtidig øker dødstallene blant «godt voksne» og eldre.

TEKST MARK BERGER FOTOARKIV TORE BRAATEN

«**V**i vil fremover holde et ekstra godt øye med denne trafikantgruppen, sier Guro Raner, leder for Trafikksikkerhetsseksjonen i Vegdirektoratet.

FØRERFEIL DOMINERER. Sammen med vegdirektør Terje Moe Gustavsen la hun nylig frem årsrapporten for Vegvesenets ulykkesanalysearbeid for 2013. Rapporten viser at førerfeil og høy fart er fortsatt de viktigste forholdene som bidrar til dødsulykkene på norske veier. Møteulykker og utforkjøring dominerer.

–I nesten 70 prosent av disse ulykkene med førerfeil har dette vært avgjørende eller i stor grad medvirket at dødsulykken inntraff. Det som oftest går igjen er manglende informasjonsinnhentning og feil beslutning hos fører. Selv om det har vært en positiv utvikling er fortsatt unge under 25 år innblandet i hele 34 prosent av dødsulykkene, sier Gustavsen.

LIKER IKKE UTVIKLINGEN. Analysene avdekker samtidig en trend som viser at flere eldre blir drept i trafikken, mens antallet unge trafikkdrepte er nedadgående.

- I 2005 ble 40 personer mellom 25 og 34 år drept i trafikken
- I fjor ble dette tallet nesten halvert. 21 personer mellom 25 og 34 år ble da drept.
- I fjor var det flest omkomne i aldersgruppen 45-54 år og 55-64 år. Henholdsvis

32 og 30 personer ble drept i disse aldersgruppene., mot 27 og 23 i 2005.

- Dødstallene i aldersgruppen 65-74 år er også økende. Det samme gjelder for gruppen som er eldre enn 85 år.

–Det er for så vidt forventet at flere eldre blir drept i trafikken ettersom befolkningen blir eldre og eldre. Men det er en utvikling vi ikke liker og vi vil jobbe for å få ned ulykkestallene også i denne gruppen fremover, sier Raner. Siden 2005 har Vegvesenet rykket ut og kartlagt, undersøkt og analysert dødsulykker på norske veier. I fjor ble 170 ulykker med til sammen 187 trafikkdrepte undersøkt.

VEGENS BETYDNING. Forhold knyttet til vegen og vegmiljø har blitt vurdert å være medvirkende faktor i 24 prosent av dødsulykkene i 2013.

–I 2013 hadde vi ingen ulykker hvor vegen eller vegmiljø har blitt vurdert å være av såkalt avgjørende betydning. Men hvordan vegmiljøet er utformet, er i større grad med på å avgjøre utfallet når ulykken først er ute. Det er særlig sideterreng, som fjellknauser, steiner og trær i vegens nærområde, som bidrar til alvorlige konsekvenser. Dette er noe som det arbeidets aktivt med i regi av våre regioner, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

Vegvesenets undersøkelser viser at kjøring i ruspåvirket tilstand har blitt vurdert å være en utløsende eller sterkt

medvirkende faktor i 16 prosent av dødsulykkene. Tretthet eller avsovning bak rattet har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 15 prosent av ulykkene, mens sykdom hos trafikanten kan ha spilt inn i 17 prosent.

FLEST MØTEULYKKER. Ulykkesbildet på norske veier i 2013 domineres av utforkjørings- og møteulykker med 72 prosent av ulykkene og 74 prosent antall omkomne. I 2013 mistet 20 fotgjengere livet, noe som utgjør 11 prosent av dødsulykkene. 41 prosent av dødsulykkene skjedde i 2013 på riksveg, mens 48 prosent var på fylkesveg, 10 prosent på kommunal veg og en prosent på privat veg.

BILBELTEBRUK. 33 prosent av alle omkomne i bil i 2013 brukte ikke bilbelte, som likevel er en forbedring i forhold til tidligere år. Tre av 10 syklister som mistet livet brukte ikke hjelm.

Hele rapporten kan du lese på vegvesen.no. Har du en smarttelefon kan du skanne qr-koden på denne siden og komme direkte til rapportens hjemmeside. ■



SCANN QR-KODEN FOR Å LESE MER PÅ VEGVESEN.NO



DØDSULYKKE: UAG-folk på jobb etter en dødsulykke

UTBYGGING:

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Plan for Oslofjordtunnel trinn 2

Statens vegvesen har nå utarbeidet forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning for rv. 23 Oslofjordforbindelsen trinn 2 til vertskommunene Frogn i Akershus og Hurum i Buskerud for behandling.

Det omfatter utvidelse av dagens Oslofjordtunnel med nytt løp nr. 2 sør for dagens løp mellom Verpen ved Storsand i Hurum til Måna nord for Drøbak i Frogn kommune. Kommunene legger selv ut planene til offentlig ettersyn.

Det forventes å skje på forsommeren i år. Alle berørte grunneiere vil da få varsel fra sine

kommuner. Varaset blir også annonsert i lokalaviser og på kommunenes hjemmesider. Offentlig ettersyn betyr også at Statens vegvesen vil invitere til åpne informasjonsmøter der planforslaget blir presentert.

Etter gitt høringsfrist skal planen behandles i den enkelte kommune. Reguleringsplanen inneholder detaljer om vegens utforming og beskriver hvilke arealer Statens vegvesen trenger til den framtidige vegen og hvordan områdene inntil vegen er tenkt brukt.



FAKTA

7

firmar vil bygge nytt kryss på Hamremoene i Krødsherad i Buskerud mellom gammel rv. 7 og fv. 280. Budene er fra 16,5 til 26,8 millioner kroner.



VALGTE KVIVSVEGEN OG INDRE TRASE

Regjeringen har valgt indre trase på strekningen Skei i Jølster i Sogn og Fjordane til Volda i Møre og Romsdal og følger dermed Vegvesenets anbefalinger. Alternativet var Stigedalen fra Anda-Lote, som i dag er et ferjesamband. – Dette er et viktig skritt for å sikre god framdrift i arbeidet med ferjefri E39, sier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen. (Foto: Reidun Øverland)

afikken



e på fv. 283 i Nedre Eiker i Buskerud i 2006.

TURISTVEGER:

Reisehåndbok om Nasjonale turistveger

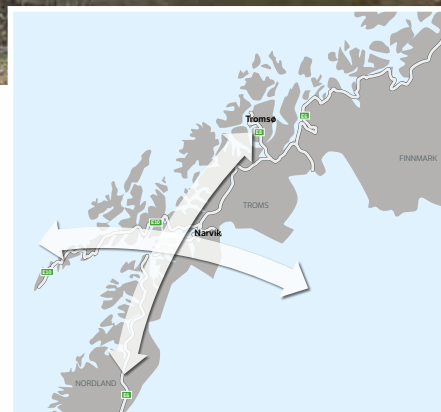
«Norges vakreste bilturer» er tittelen på NAF sin nye bok. Den tar deg med på ei reise langs våre 18 Nasjonale turistveger, som kan by på over 2000 kilometer med opplevelser

Hver av de 18 turistvegene, fra Varanger i nord til Jæren i sør, har fått sitt eget kapittel i denne boka på rundt 250 sider. Der beskrives vegene med rasteplasser, utsiktspunkt, arkitektur og kunst,

landskapet, og de fleste attraksjoner og opplevelser underveis. Boka er lagd i samarbeid med Turistvegseksjonen. – Dette er en nyttig guide når du ferdes langs de nasjonale turistvegene. Boken er rikt illustrert. Det er enkle kart som viser hvor vegene går, og hvor turistvegstoppene ligger, sier Trine Kanter Zerwekh i Statens vegvesen.



KVALITET: Geolog Finn Sverre Karlsen foreleser om fjellkvalitet i forbindelse med at det vurderes å lage en mindre tunnel der Tjeldsundbrua treffer Hinnøya.



KART: Midtre Hålogaland ligger midt i krysset der E6 krysser nord-sør, og E10 går øst-vest. Hålogalandsvegen er et av flere prosjekt som jobber med å bedre kommunikasjonen langs disse aksene.

Vil ha rekordrask planlegging

Hålogalandsvegen blir det største samferdselsprosjektet noen gang planlagt i Midtre Hålogaland i Nord-Norge. Rask og effektiv planlegging skal sikre byggestart i 2018 og ferdig veg innen 2025.

TEKST OG FOTO TOMAS ROLLAND

Prosjektet omfatter oppgradering og nybygging av 159 kilometer veg gjennom syv kommuner og to fylkeskommuner, til en pris på 4,4 milliarder kroner. Hensikten er å bedre fremkommeligheten og redusere reisetiden på E10/rv. 85/rv. 83 mellom Sortland, Harstad og Evenes. I NTP 2014-2023 nevnes Hålogalandsvegen som et særskilt prioritert prosjekt. Det skal vurderes å bruke statlig plan for å sikre rask og effektiv gjennomføring.

KREVENDE. Regionvegsjef i Region nord, Torbjørn Naimak, ønsker at planarbeidet skal være ferdig i 2018. Han vedgår at det blir krevende, men tror det lar seg gjennomføre.

–Vi har ambisiøse planer og må nærmest sette verdensrekord i planlegging. Vi går i gang med et omfattende planarbeid. Prosjektet vil berøre mange. Alle som bor eller har interesser i området vil bli berørt av planprosessen. Det satses på å kjøre brede og gode prosesser for å sikre god medvirkning, sier Naimak. Han understreker at selv om vi effektiviserer og legger opp til å bruke kortere planleggingstid, skal det ikke gå på bekostning av

kvalitet og medvirkning i planarbeidet.

STATLIG PLAN. Statlig plan innebærer at vedtaksmyndigheten overføres fra kommunen til staten, men at planarbeidet ellers følger samme behandlingsregler som for en «vanlig» kommunal planlegging. Statlig plan vurderes brukt når: Det er viktig med rask gjennomføring av planprosessen, det er større prosjekt som berører to eller flere kommuner, og der det er stor uenighet mellom kommunene i valg av løsning, det er store konflikter mellom lokale, regionale og nasjonale interesser og når det er et ønske fra lokale myndigheter at planen behandles som statlig plan

Strekningen omfatter kommunene Evenes, Skånland, Harstad, Kvæfjord, Tjeldsund, Lødingen og Sortland, samt fylkeskommunene i Nordland og i Troms. Representanter fra politisk ledelse var nylig invitert til et dialogmøte med Statens vegvesen, der muligheten for bruk av statlig plan ble luftet med representantene. Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) tar stilling til om det skal brukes statlig plan. Søknaden fra Statens vegvesen sendes i løpet av sommeren. ■

VEGOPNING I AUSTEFJORDEN

Laurdag 14. juni var det offisiell åpning av fv.651/E39 Hjartåberget og Årset-Geitvika. Det var samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen som kuttet snora. Åpninga gjekk føre seg på rasteplassen ved Hjartåelva. – I tillegg til snorkuttinga var det korpsmusikk og andre kulturelle innslag, talar og enkel servering til alle fram møtte, sa prosjektleiar Oddbjørn Pladsen. (Foto: Reidun Øverland)



KRONIKK:

”Jeg har studert UAG-rapporter fra hele perioden blant annet i temaanalyser av sykkelulykker og vegarbeidsulykker. De siste års rapporter viser en tydelig vilje til konstruktiv og selvkritisk læring.

Statens vegvesen dømt skyldig i læring



Ann Karin Midtgaard, seniorrådgiver i Analyseenheten i Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap, DSB.

Det er én ting som bekymrer meg etter VGs massive kritikk av «de hemmeligholdte ulykkesrapportene». Det er ikke at det nedsettes et granskingssutvalg eller at noen skal få innsyn i rapportene. Det som bekymrer meg er at Vegvesenet skal la seg skremme til å bli mindre selvkritiske og lærende i ulykkesanalysearbeidet.

Det ville vært å skru klokka ti år tilbake i tid. Til en tid da det bare var legitimt å peke på trafikantfeil som ulykkesårsaker. Overfladisk ulykkesgranskning peker på «operatørfeil» som årsak til ulykker. Den siste utløsende handlingen er den mest synlige og enkleste å finne. Trafikanten kjørte for fort, mistet kontrollen over bilen, kom over i motgående kjørefelt osv.

DET ER BEHAGELIGERE å se etter andre synde bukker enn å rette blikket mot seg selv. Det er både vanskelig og smertefullt å se etter feil i egen organisasjon. Vanskelig fordi feilene er mindre synlige. Det kan mangler ved en håndbok, uheldig praksis som har fått utvikle seg eller prioriteringer av ressurser som kunne vært annerledes. Det krever både mot og innsikt å spore ulykker tilbake til slike «organisatoriske feil»; feil som kan føre til uheldige forhold på vegen og sammen med trafikantfeil føre til ulykker.

SLIK JEG KJENNER STATENS VEGVESEN etter å ha jobbet i etaten fra 1996 til 2012, var ikke Vegvesenet helt på det selvkritiske sporet da UAG-arbeidet startet i 2005. Arbeidet var preget av kulturen som «sakkyndig» i retten og av å finne åpenbare feil – og helst bare en. Det var enkelt å ha trafikantfeil å peke på. Etter hvert ble motivet for ulykkesgranskningen i større grad læring. Hva lærer Statens vegvesen mest av: Utpeke eksterne synde bukker (som retten likevel tar seg av) eller rette søkelyset mot eget arbeid? Jeg har studert UAG-rapporter fra hele perioden blant annet i temaanalyser av sykkelulykker og vegarbeidsulykker, og de siste års rapporter viser en tydelig vilje til konstruktiv og selvkritisk læring.

JEG TROR UAG-ARBEIDET startet fordi tiden og SVV var moden for det rundt 2005. Tradisjonell trafikantfeil-granskning ikke var nok. Etter hvert satte UAG-arbeidet sitt preg på Statens vegvesen slik at organisasjonen ble mer selvkritisk og åpen for egne feil. Jeg vet at det har vært kjempet mange harde kamper i etaten om selv-innsikt og hvor ærlige man skulle være i en rapport, selv om den var intern. Mange



DØDSULYKKE: E18 i Bamble i Telemark høsten 2010. (Foto: Kjell Wold)

har fått økt forståelse for vegforholdenes betydning for at trafikantene gjør feil og at ulykker får alvorlige konsekvenser – en innsikt som fører til man gjør en bedre jobb for å redde liv i trafikken.

Det er denne læringen jeg er bekymret for etter den harde medfarten UAG-arbeidet har fått i VG. Rapportene har kunnet være så selvkritiske og ærlige fordi UAG har stolt på at de ikke skulle brukes mot noen. Hensikten har aldri vært å plassere skyld – det er rettsvesenets jobb. Hensikten har vært å få fram de komplekse forklaringene bak hver ulykke, der trafikantfeilene bare er siste ledd i kjeden. Jeg er redd for at Statens vegvesen lar seg skremme til å gå tilbake til den gamle, trygge praksisen med å forenkle virkeligheten og bare peke på trafikantfeil. Å peke på seg selv er farlig hvis det tolkes som «skyldig». Ingen ønsker å henge ut egne kolleger, sjefer og fagmiljøer.

VG SPØR I ET OPPSLAG hva som er vitsen

med læring når det ikke fører til tiltak. En masteroppgave som jeg var veileder for i 2010, gjennomgikk foreslåtte tiltak og oppfølgingen av dem i ca to hundre UAG-rapporter i Region sør. Gjennomgangen viste at ca 40 prosent av tiltakene var gjennomført (187 av 431 forslag til tiltak). Gitt at samtlige tiltak var vurdert av ledelsen, er en gjennomføringsgrad på 40 prosent antakelig fornuftig. Det ble ofte foreslått to lokale tiltak etter hver ulykke og halvparten av disse var nok ikke økonomisk realiserbare eller hadde tilstrekkelig effekt ved en nærmere vurdering.

SETT UTENFRA er det ikke vanskelig å forlange full åpenhet om ulykkesgranskninger. Man er nødt til å forstå arbeidet innenfra for å se hvorfor rapportene ikke har vært offentlige. Jeg vet at politiet har fått tilgang til mange rapporter og dette er selvsagt riktig da vi må stole på at de klarer å skille mellom læring og skyld. Jeg tror imidlertid at tiden er inne for større åpen-

het rundt rapportene og ser for meg tre mulige løsninger.

- 1 Rapportene unnlater å peke på egne organisatoriske feil, blir rundere og mer tannløse.
- 2 Det skrives en intern versjon for egen læring og en ufarlig ekstern versjon.
- 3 Rapportene blir enda bedre til å forklare ulykker som systemfeil og ikke individfeil. De må vise at det er komplekse sammenhenger mellom veg, kjøretøy og trafikanter bak hver eneste dødsulykke.

JEG HÅPER AT DET SISTE alternativet blir valgt. Det vil ytterligere utfordre ulykkesanalysearbeidet i Statens vegvesen uten å redusere læringen. Det første alternativet vil i mine øyne være bortkastet tid og det andre alternativet veldig komplisert. Det siste alternativet kan føre analysearbeidet på offensiven igjen og ikke minst: Bidra til at andre får ta del i innsikten som UAG-arbeidet gir! ■

”Det er denne læringen jeg er bekymret for etter den harde medfarten UAG-arbeidet har fått i VG.

SOLVIK-OLSEN KJØRER NORGE PÅ LANGS

– I sommer skal jeg kjøre E6 fra Oslo til Kirkenes. Jeg setter meg bak rattet for å erfare, lytte og lære, sier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen.

–Vegnettet binder Norge sammen, og det er viktig for meg å se med egne øyne hvordan tilstanden er på denne hovedstrekningen. Jeg skal på turen møte fagfolk innen

veg, jernbane, havn og luftfart. Jeg ønsker også innspill og erfaringer fra folk som bor langs strekningen, næringsliv, transportører, organisasjoner, lokale politikere og andre som ønsker å bidra på turen.

Kjøreturen blir delt i to etapper, og blir gjennomført i juni og juli.



VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

”Selv om vi er «en gammel eik» er jeg trygg på at vi vil «drive fram nye, livskraftige blader» i framtida.



FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Vegdirektør:
Terje Moe Gustavsen

150-ÅRS JUBILEUM - FORTID OG FRAMTID

Vi feirer 150 år. Med jubileumsdagene på vegmuseet har vi knyttet fortid og framtid sammen i skjønn forening.

Vegvesenet er ikke hvem som helst - vårt bidrag har vært en av de mest sentrale forutsetningene for utviklingen av Norge til slik vi kjenner vår nasjon i dag.

I SKRIVENDE STUND er jeg på den tredje av fire jubileumssamlinger. Alle jeg har møtt har gitt strålende tilbakemeldinger. Vi føler alle at vi har fått innblikk i historien og ikke minst bygget samhold og pågangsmot for framtidens utfordringer.

leumsår - og dette markeres med store og små begivenheter gjennom hele året og over hele landet. «Som gammel kan du si hva du vil, for det kan ikke ødelegge din framtidige karriere», skrev den kanadiske forfatteren Margaret Atwood. Vegvesenet er en gammel institusjon og kan vise til en ærefull fortid. Denne skal selvsagt feires, men Vegvesen-jubileet handler mest om framtida. Dette jubileet brukes aktivt for å sveise oss sammen, gjøre oss forberedt på hva framtida vil bringe og videreutvikle en allerede god og sterk Vegvesen-kultur.

alutnyttelse for å nevne noen. I tillegg vil vi drive en offensiv forsknings- og utviklingsarbeid for å finne og bruke de beste metodene for vårt arbeid. Våre kunder og brukere stiller nye krav til oss, noe som også skiftende politiske myndigheter gjør. Selv om vi er «en gammel eik» er jeg trygg på at vi vil «drive fram nye, livskraftige blader» i framtida.

JEG ER GLAD OG STOLT over engasjementet og pågangsmotet som så mange viser i de forskjellige markeringene av jubileet. Alt fra den sporty måten dere har

”Statens vegvesen vil få viktige oppgaver også i årene som kommer. Og vi vil fortsatt ha en viktig funksjon. Men dette krever også en omstilling fra vår side.

HAR MYE å være stolt over: 150 år som samfunnsbygger. Vi har bygget veger, tunneler, bruer og annen infrastruktur som har gitt vekst og velstand. Vi står bak et omfattende og sammenhengende vegnettet som muliggjør bosetning over hele landet, vi bidrar næringsvirksomhet og verdiskaping og vi har et av de mest trafikksikre vegnettene i verden. Alt dette har vi gjort i et land med en topografi, geografi og klima som kanskje er mest krevende i verden.

HELE 2014 er Statens vegvesens jubileum.

«**JEG VET OM EN GAMMEL EIK**, den skal være ni hundre år, men verken størrelsen eller alderen hindrer den i å drive fram nye blader hvert år», skrev tjekkiske Karel Capek.

VI VET AT STATENS VEGVESEN vil få viktige oppgaver også i årene som kommer. Og vi vil fortsatt ha en viktig funksjon i samfunnet. Men dette krever også en omstilling fra vår side. Vi er ikke lenger en ren vegetat - vi er tillagt viktige oppgaver knyttet til miljø, klima, folkehelse, kollektivtransport og effektiv are-

tatt den relative enkle innkvarteringen på jubileumsdagene til den enorme kreativitet som jubileumsstafetten viste. Jeg er også uhyre stolt av våre som står fram med flotte og profesjonelle presentasjoner. Ansatte som har skaperkraft, initiativ, evne til å engasjere og glede og ikke minst evne til å omstille seg til nye utfordringer har skapt vår stolte historie. Jeg er trygg på at det også vil gi oss en spennende og god framtid.

Gratulerer med 150-årsjubileet!

”Jeg er glad og stolt over engasjementet og pågangsmotet som så mange viser i de forskjellige markeringene av jubileet.



Faksmilie fra Aftenposten 5. mai.

NY FORBINDELSE OVER OSLOFJORDEN

I forbindelse med vedlagte artikkel i Aftenposten 5.mai, har TØI fremkommet med alternativer for kryssing av Oslofjorden. Alle må være enige om at broer er bedre og hyggeligere enn tunneller. Dagens oslofjordtunell er bare trist, dyr og i tillegg lite effektiv. Av forskjellige grunner er den stadig vekk stengt. På grunn av overbelastning og andre gode grunner snakkes det nå om en ekstra tunell, eller kanskje bro. Jeg vil meget sterkt anbefale en ny bro, og jeg har ved flere anledninger foreslått en bro cirka 2,6 kilometer syd for Oscarsborg og cirka 1 kilometer nord for Elle fyrlykt.

Her ligger en grunne på cirka 30 meter midtjords. Her må det med dagens teknologi la seg gjøre å bygge et brokar, slik at en ny hengebro kan bygges med to spenn på 900 meter. Storebelt-broen har et midtspenn på 1600 meter, og i Japan finnes verdens lengste hengebro på 1900 meter. Det burde derfor være enkelt å bygge to spenn på 900 meter. Nettopp på nevnte sted er dessuten åssidene på begge sider så høye at det faller naturlig å bygge en så høy bro at den ikke hindrer skipstrafikken. Dessuten vil en høy bro gjøre at det ikke vil bli særlig høydeforskjell mellom tilførselsveier og brospenn. Det måtte selvfølgelig bygges nye tilførselsveier.

På vestsiden vil det være naturlig å la denne gå i en mindre bro over Svelvikstrømmen, og videre til Sande på E18. Antakelig bør både veiene og broene bygges med fire felt pluss gang- og sykkelvei. Gående og sykklister kan ikke ferdes i tuneller så også derfor er broer å foretrekke. Antakelig vil det også være billigere både å bygge og vedlikeholde bro fremfor tunell. Å bygge en bro kan beregnes ganske nøyaktig prismesig, mens en tunell alltid vil by på overraskelser. Driftsmessig koster en bro minimalt, mens en tunell krever både lys, ventilasjon og pumper for å få ut lekkasjene. I tillegg kreves vakthold med tilgang på nødhjelp til enhver tid. Det kan ikke være tvil om at en bro vil være å foretrekke, og kjøredistansene vil også være gunstige som vist på vedlegget, illustrert med en enkel strek på vedlagte «kart».

Reidar A. Berg, 0281 Oslo



Jubileumsd

IBOKS: Trivelige trøndere foreviget av en jubileumsfotoboks i en stillestående jeep, foran fra venstre Lillian Valan, Jon Einar Lien, Gerd Johanne Hestnes, Elin Grimslund og Emilie Gynnild. Bak fra



agene

venstre Harald Inge Johnsen, Anne Mari Norheim og Erik Østmo



VELKOMMEN: Sidsel Sandellen og Merete Ulvund klar til å ta i mot gjestene

Etter å ha spurt rundt hundre om hva de syntes om jubileumsdagene, kan svaret oppsummeres i et enstemmig «knallbra». På menyen sto en fin blanding av faglige og sosiale ingredienser – og all logistikk og servering gikk på skinner. Godt gjort med så mange gjester! Dagen startet med samling i storteltet med bildespill fra jubileumsstafetten og film om Statens vegvesens historie. Deretter slo Petter Skjerven an vegvesentonen og hadde publikum i sin hule hånd et par timers tid. I løpet av denne seansen var det også en paneldebatt med kjente gjester som snakket om løst og fast rundt Statens vegvesen. Til slutt var det utvalgte ansatte som entret scenen og holdt et kort fengende foredrag om jobben sin. Så ventet middag, fest og dans. Dagen etter var det faglig tapas, det vil si ulike stands der en kunne lære mer om hva kolleger jobber med.

– Jeg har virkelig kost meg under disse to første rundene på jubileumsdagene, selv om de har vært hektiske. Det å se så mange fornøyde vegvesenansatte på et brett er en stor glede. Jeg ble stadig stoppet av folk som ønsket å takke og fortelle meg hvor fornøyde de var med program, logistikk, mat med mere. Og den takken skal gå videre til Ingvild Kjos og hennes flotte prosjektgruppe, jubler Sissel Sandelien som var øverste sjef for årets store feiring.

– Vi har ønsket at samlingene skal gi økt motivasjon og stolthet over å jobbe i etaten vår. Dette håper jeg vi har lykkes med. For de ansatte i Statens vegvesen er våre viktigste ambassadører. ■



- 1 - LETTEDE FOREDRAGSHOLDERE:** Anita Wisth, Marthe Lang-Ree, Hege M Davey Bakken, Linda Botten, Ingebjørg Wikstrøm (Foto: Henriette E. Busterud)
- 2 - DAGENS BRØD:** Suppe til folket. (Foto: Håkon Aurlien)
- 3 - FULL FART:** Kokken hadde mange munner å mette (Foto: Henriette E. Busterud)
- 4 - GOD KONTROLL:** Prosjektleder Ingvild Kjos (Foto: H. E. Busterud)
- 5 - SANG:** Vegdirektøren med bandet «Grus» fra Region øst (Foto: Henriette E. Busterud)
- 6 - FULL FART:** Trangt om plassen på dansegulvet (Foto: Håkon Aurlien)
- 7 - HJERTEFOTO:** Birgitte Akerhaugen beundret ATK-kunst (Foto: Håkon Aurlien)
- 8 - VM I KUBBESPILL:** Tore Bjørnø setter muligens inn vinnerkastet (Foto: Håkon Aurlien)
- 9 - FRA FOREDRAG:** Petter Skjerven hadde et lydhørt publikum (Foto: Henriette E. Busterud)
- 10 - SHOW:** Konferansier Petter Schjerven og vegdirektør Terje Moe Gustavsen instrueres av billedprodusent Hermann Gran (Foto: Håkon Aurlien)
- 11 - TETT I TELT:** Helge Stabursvik bød på teltkonsert (Foto: Håkon Aurlien)
- 12 - MANGE I TELT:** 4300 ansatte deltok, fordelt på fire samlinger (Foto: Henriette E. Busterud)
- 13 - TEKNIKKINTERESSE:** Tore Braathen og Ole A Flatmark med fotodrone (Foto: Håkon Aurlien)
- 14 - OPPLADET:** Margot Lynum Bolstad og Mona Kristin Myhre (Foto: Henriette E. Busterud)
- 15 - ERIK JØLSGAARD X 2:** Erik til venstre jobber i Lillehammer, fetter Erik (Jørgen) i Trondheim (Foto: Aurlien)



Sekken vei videre 150

12. januar startet en ryggsekk på en spesiell reise. I løpet av 150 dager skulle ansatte i Vegvesenet frakten den mellom 150 ulike arbeidssteder, på 150 ulike måter, før den kom frem til jubileumstreffene på Vegmuseet. I april-avisen viste vi glimt fra turen, her er bilder fra de siste ukene og inn.



17. mai var sekken med Nils Erik Bogsrud og Erik Furuseth til Eidsvoldsbygningen. (Foto: Per Kollstad)



Per Morten Lund syklet sekken til Hadeland. (Foto: Nils-Erik Bogsrud)



Stein Bruno Larsen, Espen Aasheim og Ole Kristian Haug hadde sekken med på ny rv4 ved Lygna. (Foto: Themba Mthembu)



Øystein Skotte tok den med på biltur over Valdres-flye (selvbilde).



Vidar A. Holen og sekken i skuffa på ny E6 i Gudbrandsdalen (Foto: Roar Holten)



Anita Libekk hadde sekken med på bilbeltekontroll utenfor Elverum. (Foto: Arne Skybak)

Kristin Trøen tok sekken på bruvandring i Elverum. (Foto: Arne Skybak)

Syd for Elverum stanset sekken en bil med ulovlig fargede frontlys. (Foto: Geir Thomas Finstad)

Ved Gulli bru ved Kongsvinger, bru 105 over landets lengste elv. (Foto: Georg Ståle Bredholt)

Sekken krysset «Silly walk»-fotgjengerfeltet i Ørje på Trond IB Olsens rygg. (Foto: Tore Mortensen)



16



17



18



- 16 - FAGLIG TAPAS:** Fagstoff på markedsplassen. (Foto: Håkon Aurlien)
- 17 - VAFFELKØ:** 50 plater med verdens største vaffel ble satt til livs (Foto: Henriette E. Busterud)
- 18 - EL-SYKKEL:** Ida Stensbråten Harildstad demonstrerte (Foto: Håkon Aurlien)
- 19 - FØLG OPPSKRIFTEN:** Merete Godøy, Halvard Gjerde og Susanne Cordt-Hansen (Foto: Henriette E. Busterud)
- 20 - HUSK FRAVÆRSMARKERING:** «Call-girls» Doris Bratt og Unn L Skonnord (Foto: Henriette E. Busterud)
- 21 - VELTEAMBUPETTER:** Stein Erichsrud demonstrerte veltesimulator (Foto: Håkon Aurlien)
- 22 - QUIZ:** Det var quiz på flere stands. (Foto: H. E. Busterud)
- 23 - FARLIG FOTOGEN:** Mari Torvik Sletnes (Foto: H. E. Busterud)
- 24 - DYKTIG STEINARBEIDER:** Rene Kierstein (Foto: H. E. Busterud)
- 25 - KVALITETSMUFFINS:** Pyntet etter Gøril Pedersens plan (Foto: Henriette E. Busterud)



19



Oddbjørn Eikeland og sekken på Gamle Svinesundsbrua. (Foto Arne Lerhol)



Golf i Rygge sammen med Lars Erik Holmsen. (Foto: Jon Øyvind Reme)



Arnt-Ivar Weum kjørte sekken til Konvensjongården i Moss. (Foto: Håkon Aurlien)



Innom Skjellfoss i Hobøl der landets første vegdirektør ble født i 1814. (Selfie-foto: Håkon Aurlien)



I Drøbak var sekken med på oppkjøring i utrykningskjøring sammen med sensor Torbjørn Ekrem (Foto: Halvor Andre Kvarme)



20



21



22



23



24



25



Hunden Snorre bar sekken over Leonardo Da Vinci brua utenfor Ski, godt hjulpet av Torbjørn Ekrem (Foto: Halvor Andre Kvarme)



Drøbakansatte tok sekken over kongevegbrua Bjølstad bru. (Foto: Håkon Aurlien)



Jubileumsgeneral Sidsel Sandelien tok sekken på tur langs Alnaelva (Foto: Bjørn Sandelien)



Mary-Ann Breisnes overlot sekken til Erik Andre Foss på Risløkka trafikkstasjon (Foto: Cecilie Foss)



Hanne B. Haldorsen passerte Operaen på vei fra Vegtrafikk-sentralen. (Foto: Siri Bjørkedal Ringstad)

20



26



27



28



29



30



31

Ny utstilling på Norsk vegmuseum

den kronologiske utstillinga «Tida og vegen» fra vikingtida til framtida blir du tatt med på ei historisk reise der du svinger innom alt fra middelalderens vegfar til 1700-tallets kongelige befalinger om framkommelighet for embetsmenn til sekstitallets bildrøm. Den viser vegens plass i samfunnet og hvordan den påvirket samfunnets utvikling, og du får se og høre både om de som bygde og brukte vegen: Du møter blant annet både på et pilegrimsfølge og skyssfolk fra attenhundretallet.

De besøkende kan ta en overfladisk runde i utstillinga, eller grave seg dypt ned i materien – her er det noe for en hver smak. Det er lagt vekt på innlevelse og opplevelse for publikum. Her kan du ta på, se og lytte: Mange fiffige virkemidler er tatt i bruk i utstillinga som dekker rundt tusen kvadratmeter.

Det har vært intens jobbing for museets ansatte i ett og et halvt år. Det anerkjente danske firmaet Kvorning Design og Kommunikasjon står bak utforminga. ■

26 - FRA LUFTA: Liv i leiren på kveldstid (Dronefoto Ole A Flatmark)

27 - ARBEID PÅGÅR: En av standene (Foto: Håkon Aurlien)

28 - GRO TVEITAN (fra venstre), Kristin Berglund, Britt Waag, Caroline Hauge, Marianne Bjørnholdt og Hege Fehn fra Skien trafikkstasjon (Foto: Håkon Aurlien)

29 - STOR OG LITEN: Godstransport (Foto: Henriette E. Busterud)

30 - FAST FISK FRA NORD: Eirin Blix serverte tørrfisk (Foto: Henriette E. Busterud)

31 - FRA IMPONERENDE BORD: Dampede slirekneblader fylt med brunsnegler. (Foto: Henriette E. Busterud)

32 - FRA UTSTILLINGSÅPNING: Minister i dollarglis. (Foto: Pål Brandtzæg)

33 - TIDA OG VEGEN: Veghistorien presentert på tusen kvadratmeter. (Foto: Henriette E. Busterud)

34 - EGNE MODELLER: Geir Paulsrud x 2. (Foto: H. E. Busterud)

35 - I GODT (HAGE)SELSKAP: Museumsdirektør Geir Atle Stormbringer og Sidsel Sandelien. (Foto: Henriette E. Busterud)



Sekken fikk en strekk av Jan Inge Senne-set og Ragnhild Hellesvik ved asfaltlaboratoriet i Oslo. (Foto: Geir Andersen)



Kjapt besøk i Vegdirektoratet. (Foto: Ørjan Mathis Tvedt)



Sekken ble stoppet i kontroll av «Statens Bilsakkyndige» på Jessheim (Foto: Tom Wilson)



På kajakkstur utenfor Hamar med Oddny Gudmundsdottir og Trond Elveos. (Foto: Knut Reistad)



Trond Olsen og Stig Floberg-hagen hadde sekken med på sykkelritt ved Mjøsa



32



33



34



35



På ridetur til flere av toppene rundt Sjusjøen.
(Foto: Kerstin Bjurgren Aaseth)



Kjell Arne Jøndal overlot sekken til Magnus Larsson ved Mjøsbrua.
(Foto: Per Kollstad)



Nest siste etappe: Arild Evensen sparkesyklet sekken inn til hoppbakken i Lillehammer, vegdirektøren overtok og satte kursen opp i tårnet. (Foto: Per Kollstad)



Et raskt hopp til Vegmuseet ved Hunderfossen sammen med vegdirektør Terje Moe Gustavsen
(Foto: Håkon Aurlien)

Vedlikehold er like viktig som bygging av nye veier.
Christian Wilhelm Bergh, første vegdirektør

Sørget for vei i vellinga

Christian Wilhelm Bergh var ikke bare den første vegdirektøren. Han var blant de første som tok til orde for et skikkelig vedlikehold og innførte vegplanlegging i tre nivå. Mye av det han sa er like aktuelt i dag som for 150 år siden.

TEKST BUSTERUD & PAULSRUD FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Jeg hører flere har sitert meg i jubileumstaler i år. En gang uttrykte jeg nemlig at god kommunikasjon er den første betingelse for et lands framgang til velstand og kultur. Og det var jo ikke så dumt sagt, sier Bergh fornøyd.

MEST OG BEST ERFARING. 16. april for 150 år siden ble Berghs vegassistentstilling i Indredepartementet omgjort til et vegdirektørembete, noe som var veldig viktig for Bergh. Som vegassistent hadde han nemlig ingen politisk innflytelse på lovverk, og han ville ha et ord med i laget.

–Jeg har alltid ment at de som har fagkunnskap også må ha makt – politikere har ikke greie på den slags. Og i all beskjedenheter må jeg si at jeg var den som hadde best og mest erfaring med vegbygging her i landet. Jeg hadde den høyeste tekniske utdanninga fra Krigsskolen, og da jeg var Ingeniørkaptein i Forsvaret jobbet jeg med en rekke bruer rundt om i landet. Som vegassistent hadde jeg også prosjektert to strøkne chausseer. Mine folk måtte rapportere fra alle veganlegg, så jeg hadde god oversikt.

UVILJE MOT VEGETAT. Bergh forteller at det hadde vært en lang kamp for å få anerkjent vegfaget – det var uvilje mot å få opprettet en sjølstendig landsdekkende vegetat. De høye herrer mente at vegene hadde jo alltid vært der i en eller annen form. Og etter at Ljabruschauseen (Gamle Mossevei) og Gudbrandsdalchauseen sto ferdig var det ikke behov for et vegdirektørembete: Det var jernbane og dampbåt som var det store.

SATTE BREDE SPOR. Ett av Berghs første oppdrag som ung ingeniøroffiser var å prosjektere vegen mellom Christiania og Moss – Ljabruschauseen på slutten av 1840-tallet. Der fikk han gjennomslag for nye prinsipper for vegbygging, som maksimum stigningsforhold på 1:20.

–Jeg forsto fort at vi måtte bygge flatere og bredere veger så færre hester kunne kjøre større lass. Jeg var også opptatt av at det skulle bli en stabil veg med bærelag og solide skrånninger som var enkel å vedlikeholde.

VEDLIKEHOLDETS FAR. – Vedlikehold er like viktig som bygging av nye veger, sier Bergh. Han påpekte at manglende vedlikehold fort reduserte vegenes transportevne, og at det blir dyrere jo lengre man ventet.

–Derfor gikk jeg inn for et systematisk vedlikehold med fast ansatte vegvoktere som kunne sitt fag i stedet for å bruke jordeiere som hadde dette som pliktarbeid. Men dette ble dessverre ikke innført i større omfang før etter 1920.

ORDNING OCH REDA. Bergh var en temmelig autoritær leder, men han sørget for ordnede forhold for de ansatte og lot sine dyktige fagfolk prøve seg administrativt. Han innførte blant annet arkiv og faste kontorrutiner på Veiasistentkontoret. Kvalitetsikring var han også opptatt av – det var nøye vurderinger av trafikkforhold, transportevne, utstyr, lengdeprofil, bredde, bygningsmåte, rentabilitet, vurdering av alternative linjer og vegplaner i tre nivåer. Bergh bygde rett og slett en struktur som holdt seg i hundre år.

PÅ HELSA LØS. Bergh var mye på befaringsområder som vegassistent, og det var mange strabasiøse turer. Tidlig ble det også studieturer til Sverige og Tyskland som gjorde store framskritt på veg og jernbane, noe han også var opptatt av.

–Helsa skrantet fra 1862 – jeg hadde stadig plager i rygg og bryst. Jeg fungerte til tider så dårlig at jeg hadde sykepermisjon i tre år. Det var faktisk i denne perioden jeg ble utnevnt til vegdirektør også. Da var jeg nødt til å overlate en del oppgaver til assistenten min, Hans Hagerup Krag. Han ble utnevnt til kontorsjef i 1866 og vegdirektør etter meg i 1874.

STILT I SKYGGEN. Den framsynte og dyktige Bergh fikk altså system på planlegging, bygging og vedlikehold som faktisk var aktuelt fram til 1970.

–I ettertid ser jeg at jeg på mange måter har blitt stilt i skyggen av min etterfølger Hans Hagerup Krag. Han var riktignok en karismatisk og handlekraftig type som var vegdirektør i tretti år. Men han fikk en flying start og mye gratis takket være meg – han fikk jo alt opp i hendene: Det var tross alt jeg som var arkitekten bak politikken han satte ut i livet, bedyrer Bergh.

Bergh påpeker at et tydelig tegn på dette er at Krag fikk en staselig statue til minne om seg. Han står på sokkel i nærheten av Holmenkollen og skuer utover hovedstaden.

–Jeg fikk bare en simpel bauta som har blitt flyttet litt rundt i Gudbrandsdalen før den ble plassert på Vegmuseet i forbindelse med jubileet nå i juni. Denne bautaen var en takk for at jeg hadde planlagt 140 km veg i detalj oppover Gudbrandsdalen.

TOPPLØNN OG PRISER. – Jeg får trøste meg med at jeg hadde høyere lønn enn både jernbanedirektøren, kanaldirektøren og havnedirektøren. Og Stortinget ga meg tillegg i lønna to ganger, noe som ikke var vanlig. Dessuten fikk jeg en pris i København og høstet ros på en utstilling i London for mitt opplegg med overordnet plan, prinsipplan og detaljplan.

GIFT MED FRASKILT. Bergh giftet seg med en fraskilt dansk prestedatter. Det sømnet seg naturlig nok ikke på den tiden, men en mann i hans posisjon lot seg ikke stoppe av det.

–Jeg ble betatt av denne flotte damen som jeg traff i min bekjentskapskrets. Hun var søster til en av Kristianias store tekstilfabrikkeiere. Dessuten var hun for alltid ferdig med sin første mann.

HENGER FORTSATT MED. Er du på møte i auditoriet i Vegdirektoratet kan du ta en kikk på maleriet av Bergh. Han følger med på det som skjer med et våkent blikk.

–Jeg konstaterer blant annet at dagens vegdirektør sliter med det samme som meg – et altfor stort etterslep i vedlikeholdet og behov for bedre veger.

–Og så må jeg nesten legge til at jeg fortsatt har draget på damene. Ane Cecilie Røed i Vegdirektoratet har faktisk fattet så stor interesse at hun har gravd seg ned i alt som er nedtegnet om meg. I forbindelse med min 200-års dag 9. september, skriver hun en utdypende artikkel i årbok for Norsk vegmuseum som kommer på slutten av året. ■





”**Det er en billig investering for å sikre enda en trafikantgruppe**

Bjørn Rikard Kirste

REDDDET LIVET OG HELSA

Denne underskinna på autovernet reddet både livet og helsa til Even Elseth fra Siljan. Nå håper han Statens vegvesen gjør flere slike trafikksikkerhetstiltak for MC-førere andre steder i landet også.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Elseth var på veg hjem fra Skien til Siljan på fv. 32 da han mistet veggrepet og ble slengt i asfalten og traff autovernet. Men litt fortumlet kunne han raskt reise seg igjen og kjenne at han kom uskadet fra velten og sammenstøtet med autovernet. Det kan han takke underskinna i polyetylen for.

USKADET. –Det var midt på dagen og været var fint. Vegbanen var tørr og jeg har kjørt denne svingen tusen ganger før uten problemer, forteller han. Men midt i svingen skjer det at fremhjulet på sykkelens hans plutselig slipper og han deiser i bakken.

–Det hadde ikke gått like bra om ikke sikkerhetsskinna på undersiden av autovernet hadde vært der, sier Elseth. Han er glad for å ha reddet både livet og helsa. Han har flere kolleger i MC-miljøet som ikke har vært like heldig. De sitter nå i rullestol. Elseth kom helt uskadet fra fallet på nullvisjonsvegen i Telemark. Han håper Statens vegvesen følger opp ts-tiltakene som ble gjort på fv 32 i 2007 og 2008 også andre steder i landet.

TAKKNEMLIG. Elseth er en svært erfaren mc-kjører og har i yngre dager også drevet med mc-sport som konkurranseutøver. Han tror det må ha vært en oljeflekk eller noe annet glatt i vegbanen akkurat der ulykken skjedde. Han er takknemlig for at det gikk bra med han selv og glad for de mange ts-tiltakene Statens vegvesen har gjort på veger i Telemark de seneste årene. Nå etterlyser han bedre ts-oppfølgning rettet mot mc-førere også i resten av landet. Han håper sin egen historie kan gi et lite bidrag til at denne innsatsen intensiveres.

Bjørn Richard Kirste i Statens vegvesen Telemark sier at disse sikkerhetsskinna på fv. 32 og de andre vegene i Telemark som nå



POLSTRING: Slike støtabsorberende puter er det montert mange av på stolper langs fv 32

har fått dette utstyret er en billig investering.

BILLIG TILTAK. –Det er en billig investering for å sikre enda en trafikantgruppe. Ulykken til Elseth har alene gitt tilbake de pengene vi har lagt ned i denne nullvisjonsveien for mc, sier Kirste. Etter at mc-vegen fv. 32 ble offisielt innviet i 2008 har Telemark fulgt opp med lignende tiltak på en rekke andre veger i fylket som fv.360 Notodden-Gvarv, E134 ved Notodden og på fv. 353 og fv 356 i Grenlandsområdet. Sikkerhetsskinna har også kommet inn i den nye rekkverksnormalen fra 2013, Det står i håndboka at underskinne bør monteres på veger med en del MC-trafikk i de kurvene som er for krappe. ■



REDDET SKINNET: Her kunne det gått riktig galt for Even Elseth, men denn underskinna reddet

FAKTA:

Fv. 32 Skien–Siljan

- Fv. 32 Skien–Siljan ca 10 km
- Landets første nullvisjonsstrekning for MC åpnet i 2008.
- TS-tiltak for mc: Underskiner på autovernet(rekkverket).
- Forlenging og avslutning av vegrekkverket på en trafikkisikker måte.
- Siktrydding og siktsprenging i innerkurve.
- Flytting av lysmaster fra ytter- til innerkurve.
- Flytting av skilt og polstring av stolper med støtabsorberende puter.
- Flytting av skilt.
- Utslaking av skråninger og overganger mellom grøft og avkjørsel.
- Pigging av fjell og farlige bergnabber.



A



trolig livet og helsa hans.

ELEKTRO:



LØST GÅTEN: Vidar Sandquist fant løsningen på kondensproblemet i koblingsboksen i lysstolpene.



Lys idé mot lysfeil

En av etatens Petter Smart-er har nå løst gåten med jordfeil på vegbelysning vinterstid. Den var både enkel og billig.

TEKST KJELL WOLD **FOTO** KJELL WOLD/VIDAR SANDQUIST

«**V**i har i mange år slitt med ganske hyppige utfall av gatelys spesielt på vinteren på grunn av kondens. Nå tror jeg vi er nær en løsning på det irriterende problemet, sier overingeniør og elektroingeniør i Region sør, Vidar Sandquist i Tønsberg.

NY VEG. Det var da han oppdaget problemet igjen kort etter åpningen av den splitter nye vegen på E18 mellom Sky i Larvik og Langangen i Porsgrunn i 2012, at han gikk mer systematisk til verks for å finne svaret på gåten.

–Jeg synes det var merkelig at selv på de nyeste veganleggene med det nyeste og beste utstyret også på vegbelysning, så fortsatte det gamle problemet med utkobling av vegbelysning, forteller Sandquist.

LECAKULER. Og Vidar Smart fant løsningen på kondensproblemet i koblingsboksen i lysstolpene: Fuktigheten trekker inn i stålstolpene nedenfra i bakken. Det fikk han stoppet enkelt med å

fylle lekakuler i bunnen av stolpene som hindret fuktigheten fra bakken.

– Fylling av Leca kuler fungerer godt i eksisterende lysmaster, men det har kommet produkter på markedet i dag som gjør dette på en enklere måte, når masten blir montert, forteller Sandquist.

KRYMPESKRITT. –Det er også viktig at det blir benyttet krympeskritt på tilførselskablene i lysmasten, da disse ellers vil fylle seg med vann og bli ødelagte.

Det er også viktig å gjøre tiltak slik at det ikke kommer vann inn i kablet i byggeperioden. Enden må tettes med endehette, smokk. I tillegg fikk Sandquist byttet ut klemmene i koblingsboksen med andre og mer solide. Og dermed var det gjort, kondensproblemet og lysutkoblingen ble borte. Nå håper han at ideen blir spredd landet rundt slik at vegbelysningen kan fungere bedre om vinteren også i ruskevær og under skiftende vinterforhold langs veger i hele landet. ■



HØYTHENG

Tre brueksperter klatrer til topps i jobben hver dag. Høyt henger de, og blide er de, der de sjekker helsetilstanden på 20 bruer på Vestlandet.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Kristian Berntsen, Elin Spildo og Henning Lotherington fra Vegdirektoratet har fått stål i bein og armer. Siden de startet med inspiseringen i mai har det blitt mange tusen trappetrinn for å komme seg opp i brutårn.

– Ofte må vi gå fire ganger opp ei vindeltrapp på 70-80 meter opp til brutårnet – den første gangen med 30 kilo utstyr. Vi må også trekke opp 200 meter tau langs betong. Så de to første ukene var knallharde, sier Henning. De er to uker på – med 11 timer jobb hver dag, og har så ei uke fri.

KONSULENTJOBB FØR. Tidligere ble denne jobben gjort av konsulenter. Men da Henning hadde sommerjobb i Vegvesenet i 2009, var det noen som fanget opp at han og Kristian klatret på fritida, og foreslo at de kunne ta over denne jobben.

– Vi har tatt klatrekurs og blitt sertifisert i tauteknikk og inspeksjon av overflatebehandling av stål, forteller Kristian.

Sivilingeniørene bruker blant annet speil, kamera og rissmåler når de sjekker bru-konstruksjonene. I september skal rapporten over tilstanden være klar. I følge inspektørene ser det stort sett bra ut selv om flere bruer kunne hatt godt av et malingsstrøk.

PASSER PÅ HVERANDRE. – Vi har vært på samme kurset og vet hva vi kan. Vi er flinke til å passe på hverandre. En av de andre sjekker alltid sælene og vi snakker gjennom ting og scenarioer. Vi har backup hvis vi feilvurderer eller et tau ryker, forklarer Elin. ■

1 - TETT SAMARBEID: Henning Lotherington, Elin Spildo og Kristian Berntsen. (Foto: Henriette Busterud)

2 - SJØLPORRETT: Inspeksjon av bærekablene på Osterøybrua – (Foto av og med Henning Lotherington)

3 - SIKRING OG SOLING: Elin Spildo nyter sola og sikrer Henning under inspeksjon av bærekablene på Osterøybrua. Foto: Kristian Berntsen.

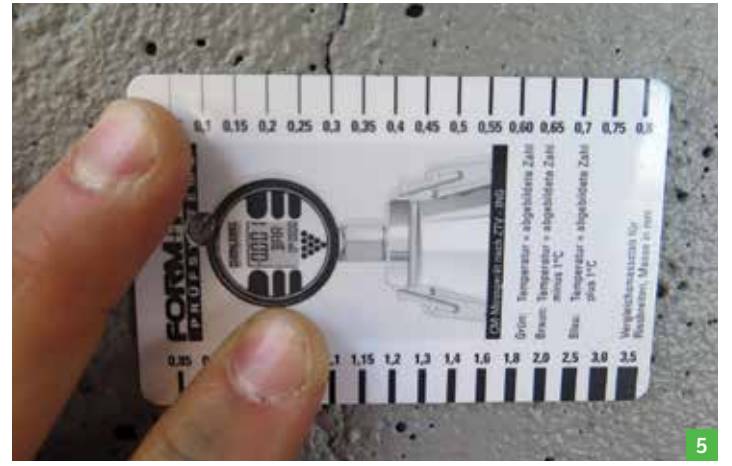
4 - INSPISERING: Henning Lotherington inspiserer bærekablene på Osterøybrua. Foto: Kristian Berntsen.

5 - SER ETTER SPREKKER: Måling av rissvidde.

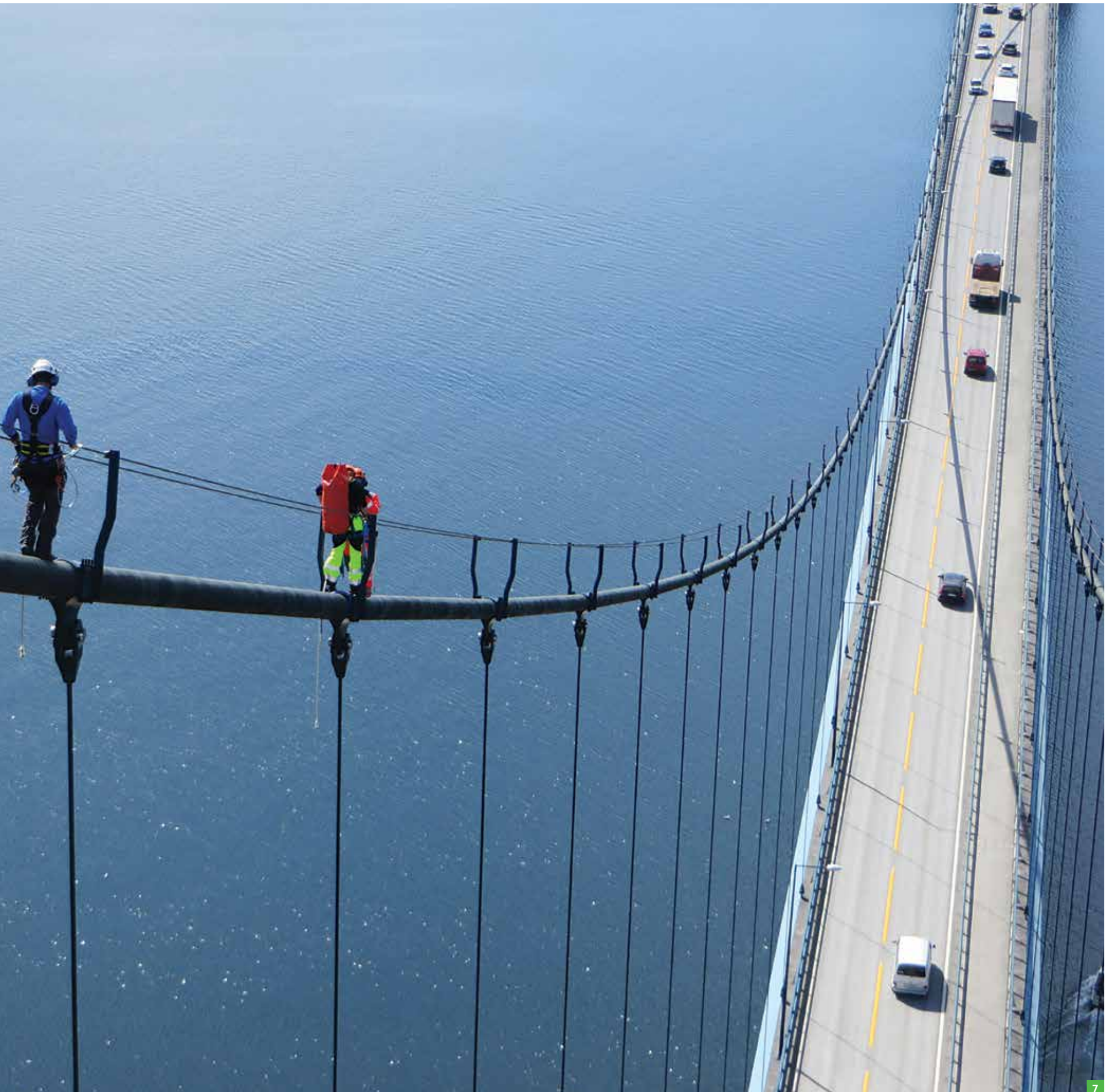
6. SJEKK AV TÅRNBEIN: Henning Lotherington inspiserer tårnbein på Osterøybrua. Foto: Kristian Berntsen.

7 - KLARGJØRING FOR RAPPELL: Sikringsleder Stein Falsen Møller nærmest tårn, Elin Spildo har tausekken på ryggen og gjør seg klar til rappell. Kristian Berntsen rigger opp taufeste. Foto: Henning Lotherington.





ENDE JOBBER





■ STEDET:

PYTTE ligger i Rygge kommune i Østfold. Der stedsnavnskiilet står er det ingen pytt å se. – Men ifølge Kåre Hoels oppslagsverk «Bustadnavn i Østfold» kommer bruksnavnet Pytten fra bestemt form av ordet pytt, liten vannsamling «dam». Navnet er tidligst belagt på et kart fra 1822, sier Line Lysaker Heinesen, sekretær for stedsnavntjenesten for Østlandet og Agderfylkene. (Foto: Kjell Wold)

■ QUIZ:

20 spørsmål

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



SPØRSMÅL 2: Hvor gikk denne ferja over Oslofjorden før rv. 23 Oslofjordtunnelen åpnet i 2000? (Foto: Kjell Wold)

- | | | |
|---|--|--|
| 1 Hva er forkortelsen for ulykkesanalysgruppene i Statens vegvesen? | 8 Det har nylig vært gjennomslag i en tunnel på E6 i Nordland. Hvor? | 15 Hvilket trippeljubilium ble markert i Kvinnherad i mai? |
| 2 Mellom hvilke steder gikk det en bilferje over Oslofjorden før Oslofjordtunnelen åpnet? | 9 Hvilken vegstrekning i Vestfold kan bli bomfri 6-7 år tidligere enn beregnet? | 16 Hvem er vertskap for verdens største tunnelkongress (WTC) i juni 2017? |
| 3 Horten-Moss er kjent, men det krysser en ferje til over Oslofjorden lenger sør. Mellom hvilke to byer? | 10 I hvilket land må 63.000 brukere rehabiliteres de nærmeste årene? | 17 Hvor gammel er Risøybrua i Haugesund? |
| 4 I hvilket fylke ligger vakre Skarnsundet bru? | 11 Hvilket land ble i 2008 verdens største bil og varebilmarked? | 18 Brua fikk nylig nok en pris. Hvilken? |
| 5 Hvor ligger Ivarsflottunnelen? | 12 Hvilken amerikansk delstat har Statens vegvesen hatt et langvarig samarbeid med? | 19 Hvor er landets største tetthet av elbiler? |
| 6 Hva er høyeste tillatte fartsgrense på en del motorveger i Danmark? | 13 Når åpner ny rv. 7 mellom Sokna og Ørgenvika i Buskerud? | 20 Hvilken vegstrekning hadde 14 meter høye brøytekanter nå i vår? |
| 7 Hvilke tre byer ble nominert til årets trafikksikkerhetspris? | 14 Hvilke byområder har nylig fått midler til kollektivsatsing? | |

■ I HANSKEROMMET:

Hans Richardsen

Jobber med transportmodeller og nytte-kostnadsanalyser i Bodø

1 Hva har du i hanskerommet?

Der har jeg et kart over nord-Sverige, noen barneleker, et par arbeidshansker, diverse parkeringskvitteringer og tomme kaffekopper.



2 Hva jobber du med om dagen?

Akkurat nå jobber jeg med å utvikle transportmodulsystemet for rutevise utredninger til NTP. Jeg skriver også om bompengeprojekter i nord – Stortinget skal snart behandle en stortingsproposisjon om dette.

3 Og du serverte faglig tapas på Lillehammer?

Ja, vi hadde en stand der vi fortalte om Region nord som et internasjonalt vegvesen: Vi grenser jo til tre nasjoner og sørger for et vegnett som for eksempel frakter 2,5 milliarder fiskemiddager sørover hvert år. Ellers har det vært veldig ålreit her! Jeg har truffet mange kjente på kryss og tvers i landet, og det har vært opplegg og servering.

4 Hva gjør du på fritida?

– Jeg er firebarnsfar, så da sier det seg sjøl at det meste av tida går med til å følge opp dem og deres fritidsaktiviteter. Men på jobben er jeg i hvert fall quiz-master hver fredag, også drar jeg i gang litt på revysiden av og til.

5 Bra miljø på jobben da?

Ja, her er det trivelige å jobbe, og mange flinke folk. Det er mange unge ansatte, og vi ha jo blitt ganske internasjonale på kontoret etter hvert også. Dette bidrar til et bra arbeidsmiljø.



Unormal hump

160

Noen ganger blir vegen ujevn av seg selv, kan det skape fare ved for høy fart skal vegeieren sette opp fareskilt 108 «Ujevn veg». Noen ganger lager vegeieren en hump helt bevisst for å dempe farten, da skal det skiltes med fareskilt 109 «Fartshump». Forskjellen er at skilt 108 har to humper og en dump, 109 bare en hump. Skiltet her er satt opp på en kommunal veg i Sarpsborg, kun humpestrekningens lengde er korrekt satt opp. Hovedskiltet er forvekslet og underskiltet har helt unødvendig tilleggsksten «Fartsdempere». Slike ord kan deles med en bindestrek, men deles det som her er det snakk om særskrivning. Den unormale jury, beskytter for Vegvesenets håndbok 300 «Skiltnormalene», konkluderer entydig med at skiltet er en unormal. (Foto: Aurlien)

SVARENE PÅ QUIZEN:

1 UAG 2 Drøbak i Frogn (Åkershus) og Storsand i Hurum (Buskerud) 3 Sandefjord og Strømstad 4 Nord-Trøndelag 5 På rv. 13 i Suldal i Rogaland 6 130 km/t 7 Bodø, Alta og Ski 8 Ved Kråkmo i Hamarøy kommune 9 Rv. 19 fra Horten til Undrumsdal på E18 10 I USA 11 Kina 12 Minnesota 13 27 juni 14 Trondheim, Oslo, Bergen, Stavanger, Kristiansand og Grenland 15 Grunnlovsjubileet, Statens vegvesen 150 år og åpningen av 25 kilometer nyrestaurert «Stavangerseke postveg» 16 Bergen 17 75 år 18 Betongrehabiliteringsprisen 2014 19 På Finnøy utenfor Stavanger 20 Rv. 500 mellom Sirdal i Vest-Agder og Lysebotn i Rogaland.

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

jordunn.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: vegeogvi@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 17. juni kl. 13.00.

Neste utgave kommer 28. august 2014.

