



FOTO: KIELL WOLD

– Vegselskap gir sunn konkurranse

– Et nytt vegselskap vil ikke svekke dere som etat. Det er nyttig å ha flere miljøer som jobber med det samme og stimulerer til innovasjon og sunn konkurranse. Dessuten vil Statens vegvesen fortsatt være navnet i norsk vegplanlegging og vegutbyggingen i årtier. Det sier lederen i transportkomiteen på Stortinget, Linda Hofstad Helleland (H)

Side 22

SIDE

4

TS:

Nye biler ble krasjet på TS-dag for russen.

SIDE

8

TUNNEL:

10-15 liv kan gå tapt i stor tunnelbrann, tror DSB.

SIDE

10

MC:

I år står ny strategi for mc og moped på dagsorden.

SIDE

24

ØST-VEST:

E134-arm til Bergen kan gi ny Hardangerbru.



EU-JA TIL MODULKRYSSING

Europaparlamentet (EP) har sagt ja til at modulvogntog på 25,25 meter og 60 tonn kan krysse landegrensene. EPs plenumsesjon i Strasbourg har nylig banket gjennom dette. Forslaget må formelt godkjennes av Rådet og det må endres et direktiv som er tatt inn i EØS-avtalen. Målet er å sikre trygghet og mer miljøvennlig transport i Europa. (Foto: Kjell Wold)

NY ENHET FOR EKSTREMVÆR

Sivilforsvaret etablerer seks mobile forsterkningsenheter (MFE) som kan sendes landet rundt ved ekstremvær (som Dagmar i 2011/bildet) og naturkatastrofer. De seks enhetene etableres i Tromsø, Trondheim, Bergen, Oppland, Kristiansand og Bodø. (Foto: Kjell Wold)



LEDER:

El eller ikke?



denne avisen kan du lese om Finn Bø. Han har kjøpt seg el-sykkel, og bruker den hele året. Han sier han sparer 1500 kroner i måneden på å bruke tohjulingen sin. Og Finn Bø, han er 89 år.

Stadig flere nordmenn kjøper el-bil. Samtidig: stadig flere nordmenn irriterer seg over el-biler (les: store, fete Tesla'er) i kollektivfeltene. Videre er det stadig flere politikere som må svare på hva de akter å gjøre med alle privilegiene knyttet til det å kjøpe og eie el-biler.

I den pågående debatten trekkes det ofte en parallell til avgiftsregimet knyttet til el-sykler. I motsetning til eiere av el-biler får de som kjøper seg en el-sykkel ingen særskilte avgiftsfordeler. El-syklisten må betale full pris, mens bilisten slipper unna det meste av store, tunge avgifter. Mange mener eller antyder at det ligger en urettferdighet i dette.

Det kan åpenbart fremstå som et paradoks at du kan kjøpe deg et fartsmonster type Tesla nærmest uten å betale en krone til statskassen, mens når du kjøper en el-sykkel så bidrar du med tusenvis av avgiftskroner til fellesskapet. Økonomikommentator i VG Tom Staavi påpekte nylig dette i en kommentar som fikk mye oppmerksomhet. Han planlegger å kjøpe seg el-sykkel, og er forberedt på at det vil koste ham 6000 kroner i bare i offentlige avgifter. Hadde han kjøpt seg en el-bil hadde avgiftskostnaden vært null. Han mener el-bilen ikke er løsningen på de store transportutfordringene som venter oss, men at el-sykkelen kan være det i byene.

Mens en el-biles fordeler intuitivt settes opp mot en bensin- eller dieselbilens ulemper, så tenker man gjerne at el-sykkelen i hovedsak konkurrerer mot tråsykkelen. Et slikt resonnement vil fort kunne «unnskyldes» at det er ok å avgiftsbelegge el-sykkelen. Den bidrar jo ikke med noe vesentlig mer for miljøet enn alternativet, kanskje heller tvert i mot.

En annen tilnærming kan være bredere anlagt, nemlig behovet for å få færre til å kjøpe privatbil enten den har forbrennings- eller elektrisk motor, og da særlig i byene. Alle biler tar opp plass, de skaper skadelig svevestøv, for at de skal komme seg frem må vi bruke enorme summer på utbygging, drift og vedlikehold. For å nevne noe.

Da kan det, som Staavi påpeker, vise seg at el-sykkelen kan fungere som et godt alternativ til bilen. I så måte kan TØI-rapporten «Elsykler- hvem vil kjøpe dem og hvilken effekt har de?» være et interessant bidrag i den kommende debatten. Den viser blant annet at el-sykler bare i liten grad «stjeler» fra tråsykkelen. De som først setter seg på en sykkel med elektrisk hjelpemotor blir ifølge rapporten frelst. Men bare så synd at kunnskapen om den ifølge forskerne er så lav.

Enten man er for eller mot avgifter og privilegier, 89 år gamle Finn Bø fra Hamar liker å bruke byen sin og det den kan tilby. Han kan være en kilde til inspirasjon og kunnskap for mange. På likefremt vis anskueliggjør han at el-sykkelen kan være en berikelse for et menneske. Ikke bare økonomisk, men også på livet som sådan.



Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



FØR OG NÅ:



SAGT I SOSIALE MEDIER:

Thomas Nellson @ThomasNellson Er det lov å snakke i tlf på sykkel? Fikk noia og la på når Statens Vegvesen kjørte forbi.

Ine Marit Bertelsen @inemarit Må si jeg er meget bekymret for at jeg som politiker blir skyve til side fordi Statens vegvesen skal overta planprosessen i kommunen

Atle Kvamme @BNatle Naboer, statens vegvesen og fylkesmannen er de som lager flest «konflikter» når plansaker skal gjennom [#bnmøte](#) [#byutvikling](#)

Hilde Mari Stumberg @HildemariS #presserom Statens vegvesen ute å kjører. Dårlig med lys

Gjesdalbuen @Gjesdalbuen Det er katastrofe at veien stenges: Statens vegvesen vil stenge fylkesvei 45 for all trafikk på uvisst tid ve...

■ VEGBILDET:

VÅRSTEMNING I JØSENDAL

Låtefossen i Odda pynter seg til våren tidlig i mars. Naturperlen ved rv. 13 mellom Odda og Jøsandal i Hordaland er en turistmagnet for bilfarende på den indre stamvegen på Vestlandet. Ganske enkelt vilt og vakkert. (Foto: Kjell Wold)

Flybrua

◀ 1895

2014 ▶

1895 bygde Nikolai Saxegaard, ingeniør i Statens vegvesen, en bru over Gudbrandslågen ved Tretten i to spenn, ett på 40 meter og ett på 80. Bildet til venstre er fra før bygging av vegdekket, på toppen ruver en krananordning. Brua fikk senere et tredje sidespenn over E6 og sto i hele 116 år. Så ble den tatt bort og ble erstattet av den 148 meter lange Trettenbrua, utformet som en flyvinge og bygd i tre og cortenstål, en bru som har fått mange lovord. (Gammelt foto: ukjent. Nytt foto: Håkon Aurlien)





Botelagt etter dødsulykken ved Rungstadvatnet

NY VURDERING AV ULYKKE

Etter dødsulykken ved Rungstadvatnet 18. november i 2012, fikk Statens vegvesen og Veidekke ASA et forelegg på én million kroner hver, som ansvarlig for byggeprosjektet. Ingen har vedtatt forelegget, skriver Trønder-avisa. Statens vegvesen har nå bedt om en ny vurdering av saken.



Driller russ før festen

TRAFIKKOFRE: Russepresidentene Vegard Finess og Thomas Skjennem Johnsen spilte trafikkofre da 200 Indre Østfold-russ fikk en demonstrasjon av konsekvensene ved en trafikkulykke.

To russeledere som ulykkesofre ga ekstra innlevelse da russ i Indre Østfold sist uke fikk oppleve hva som skjer når ulykken først er ute.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Ved trafikkstasjoner landet rundt brukes det i disse dager store ressurser på å hjelpe russerne til å forebygge trafikkulykker. Mange steder kjøres det også egne skoletemadager i samarbeid med Trygg Trafikk, politi og redningsetatene. Målet er å hindre ulykker, og å redusere følgene av det som eventuelt skjer.

200 russ fikk en dramatisk opplevelse da deres egne russepresidenter spilte ofre for en realistiske bilpåkørsel som ble gjennomført på en stor parkeringsplass ved Momarken. En stor moderne bil, ny og fin, ble fjernstyrt i drøye 50 km/t inn i siden på en stillestående 2012-modell.

– Det smalt mer enn jeg hadde forestilt meg, sa russestyremedlem Maria Hauge mens russepresidentene Vegard Finess og

Thomas Skjennem Johnsen krabbet inn i vraket og spilte bevisstløse, slik de høyst sannsynlig ville blitt i en reell situasjonen.

KONSEKVENSER. Så rykket redningsetatene inn og redde dem ut, akkurat slik de ville ha gjort det i en virkelig ulykke. Mens alvorlige russ fulgte med jobbet redningspersonellet sindig og systematisk, og en speaker snakket rolig med dem om hva de så. Mange fulgte engasjert med i hvordan de to «skadde» ble ivaretatt mens brannfolkene klippet taket av bilen med hydraulisk utstyr.

Marie Hauge var godt forberedt til demonstrasjonen, etterpå bar det av sted til allmøte hvor russerne fikk orienteringer om fra politi og helsepersonell.

– Trafikksikkerhet er veldig viktig for russestyrene, forteller hun. Styrene har

bestemt at alle russebiler i Mysen og Askim år skal være EU-godkjent og at alle skal gjennom en russebilgodkjenning på trafikkstasjonen.

– Og så har vi laget en egen russeknote som går på sikker kjøring, forteller hun med et smil.

ENGASJERT. Tanken med opplegget var at russ skal være klar over konsekvensene av en trafikkulykke.

Det er Trygg Trafikk som satte i gang russetiltaket men det er Fylkestrafikksikkerhetsutvalget som finansierer det hele. FTU-sekretær Jørn Claudius er glad for at Østfold har klart å gjennomføre denne demonstrasjonen hvert år siden 2000.

– En viktig grunn til at vi har klart det, er nok at vi har Knut Martinussen på laget, sier han.

Den 78 år gamle bilredningsmannen har et sterkt engasjement og har utviklet utstyret for å fjernstyre biler frem til en realistisk kollisjon.

– Jeg har hentet veldig mange bilvrak i min tid og sett veldig mye stygt, da er det helt greit å kunne bruke noen biler på å hindre nye ulykker, sier Martinussen.

MODERNE BILER. Nytt av året var at han fikk anledning til å kolliderer moderne biler. Tollvesenet og Politiet stilte til disposisjon 10 biler som er beslaglagt etter narkotikasmugling og som uansett skulle destrueres.

– Bilparken fornyes og moderne biler er sikrere og har kraftigere bjelker. Russerne får se at de faktisk kan miste livet også om bilen er ny, det gjør demonstrasjonen mye mer reell, sier Trygg Trafikk-sekretær Paal Gunnar Mathisen. ■

FAKTA

5

personer ble drept i vegtrafikken i Norge i februar i år. Hittil i år har 12 personer omkommet på norske vegar.



NY MJØSBRU SØR FOR DAGENS

I kommunedelplan for ny firefelts E6 Moelv-Biri anbefaler vegvesenet en ny utgave av sørlig trasé. Både Ringsaker og Gjøvik kommuner vedtok i 2014 kommunedelplan for ny E6 mellom Moelv og Biri. Her ble det bestemt at ny Mjøsbu sør for eksisterende bru skulle legges til grunn for videre planlegging.



SMALT: – Det smalt mer enn jeg hadde forestilt meg, sier russestyremedlem Marie Hauge



VIKTIG: FTU-sekretær Jørn Claudius, bilredder Knut Martinussen og TT-sekretær Paal Gunnar Mathisen mener russe demonstrasjonen er viktig.

TUNGBILTRØBBEL:



KONTROLLERBAR: Dag Rykkje tek til orde for ei enkel ordning for å hindre at vogntog står fast på fjellovergane vinterstid.

-Like mange akslar foran som bak!

– Forby to-akslede trekkvogner med tre-akslede traller å køyre over norske fjelloverganger vinterstid, foreslår Dag Rykkje.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«Eg er langt på veg enig med politikarar som seier at utanlandske to-akslede trekkvogner er eit stort problem på Norske fjelloverganger på vinterstid, sier Dag Rykkje som arbeider med tungbilkontroll på vestsida av Hardangervidda.

TREKKVOGNER. – På våre fjelloverganger E16, rv.52, rv.7 og E134 er det for det meste to-akslede trekkvogner med tre-akslede traller som står fast og hindrer andre trafikanter å koma fram. Tome to-akslede trekkvogner med tre-akslede traller er eit minst like stort problem som dei som er lasta, seier han.

– Det nytter jo ikkje å gå vidare med forslag som går på å forby utlendingar. Men eg meiner problemet kunne vore dramatisk redusert med å forby to-aks-

lede trekkvogner med tre-akslede traller å køyre over Norske fjelloverganger i same periode som vi har kravet til vinterdekk og kjetting, seier han.

KABOTASJE. Dag Rykkje har arbeidd i transportbransjen i 37 år, dei siste 16 som tungbilkontrollør i Statens vegvesen. I haust var han med på eit møte i samferdselsdepartementet om kabotasjetransport og sanksjonar overfor utanlandske transportørar. Der ble forslaget lansert i en diskusjon.

– Det var Norges lastebilerforbund NLF, Yrkestrafikkforbundet (YTF) og transportarbeiderforbundet som fekk møtet istand. Det er mange som vil ha tiltak som virker. Det er og viktig å ha ordningar som lar seg kontrollere, seier Dag Rykkje. ■

Det nytter jo ikkje å gå vidare med forslag som går på å forby utlendingar.

Dag Rykkje

Trafikksikkerhet er veldig viktig for russestyrene. Marie Hauge, russestyremedlem



ØVELSE: Den store Mercedesen fjernstyres rett inn i siden på den like moderne mellomklasse-bilen. Så tar markørene plass og redningen starter.



MANGE VIL BYGGE I KONGSBERG

Syv entreprenører vil bygge første delstrekning av ny E134 gjennom Kongsberg, fra Damåsen til Tislegård (bildet). Planlagt oppstart er i mai/juni i år. Prosjektleder Tom Hedalen i Statens vegvesen er tilfreds med interessen og budene. Høyeste bud var fra AF Gruppen Norge på 811 mill. kr. Lavest var spanske OSSA på 670 mill. kr. (Foto: Kjell Wold)

En del sier jo at de har så dårlig balanse at de ikke kan sykle. Men det er jo sykkel en må balansere, og det er enklere enn sin egen kropp.

Finn Bø

NITTIÅR



Tillitsvalgte om reformer i vegsektoren:

JANNIKE HANSEN, PARAT:

– Ennå vet vi ikke hvordan et vegselskap vil avlønne sine ansatte. Vi frykter at de ikke blir bundet av statens lønnspolitikk og derfor vil bruke lønnsnivået som i det private. De vil kunne tilby lønninger over Statens nivå og vil høyst sannsynlig oppleve stor rekruttering av nøkkelkompetanse fra Statens vegvesen. I første omgang vil de gå ut og rekruttere ledere og de som kommer fra Statens vegvesen vil da gå tilbake til sine tidligere kolleger og kjøpe over de beste. Vi er svært bekymret over dette.



KÅRE HERLAND, NTL:

– Vi har ikke hatt en skikkelig gjennomgang av denne saken i styret. Det er mye usikkerhet rundt vegselskapet. Ikke vet vi hvor stort omfang det vil få og hvordan man har tenkt å bygge opp selskapet. Det eneste vi vet er at selskapet blir et AS eid av SD. Når det gjelder OPS har vi ikke tro på at det vil bli til det beste for det norske folk. Vi tror dette er en dyrere måte å finansiere prosjektene på enn ved ordinære midler, vi har pengene så hvorfor skal vi gå ut på markedet å låne penger. Vi tror også at HMS arbeidet vil bli vanskelig å følge opp. Vi ser også på OPS som en delvis privatisering av offentlige oppgaver. Reduksjon av bompengeselskaper er bare positivt.



FAKTA

8

firmas vil oppgradere om lag E6-tunneler i Nordland de neste årene. Tilbudene på jobbene varierer fra 143 til 176 millioner kroner.



NY E18 NÆR DAGENS

Statens vegvesen anbefaler ny E18 gjennom Porsgrunn nær dagens E18. Ulike korridorer fra Langangen til Rugtvedt (bildet) i Bamble er vurdert. Planen er lagt ut til offentlig ettersyn. Det foreslåtte alternativet har en anslått pris på 7 mrd. kr. Vegen vil i stor grad gå i tunneler, til sammen 9 kilometer. (Foto: Kjell Wold)

ING I HUNDRE PÅ SYKKEL

– Hvor skal vi møtes da, spør jeg. – Det er det samme det. Jeg har el-sykkel og kan treffe deg hvor som helst jeg, sier Finn Bø (89).

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Han har syklet til jobb hele livet, og nå sykler han nærmere 200 mil i året – alder ingen hindring! Men Finn har bil også.

SPARER 1500 I MÅNEDEN. – Den bruker jeg jo sjelden. Jeg har to store kurver på sykkelen, så jeg får med meg det meste av det jeg trenger innenfor Hamar. Jeg har faktisk funnet ut at jeg sparer 1500 kroner i måneden på å sykle, sier pensjonisten fornøyd.

EL-SYKKEL ER TINGEN. El-sykkel har han hatt i litt over to år. Han kjenner ingen andre eldre som har det, men vet om noen yngre som bruker el-sykkel så de ikke skal bli svette til jobb. – Du kan enkelt stille inn både fart og gir, slik at du bestemmer hvor mye eller lite du vil trå. På en måte er det sånn at jeg hjelper motoren, og jeg kan ikke la være å trå, da virker den ikke, forklarer Finn. Han synes det er mye bedre å trimme ute enn å spinne inne.

IKKE PROBLEM MED DÅRLIG BALANSE. – Jeg er kjempefornøyd og kan anbefale el-sykkel til alle eldre! Noen sier at de har så dårlig balanse at de ikke kan sykle. Men det er jo sykkel en må balansere, og det er enklere enn sin egen kropp. Det er å komme seg på og av som eventuelt er problemet, påpeker Finn.

Før spaserte han mer, men etter at balansen ble dårligere for tre år siden, fortrekker han sykkel.

– Den dagen jeg ikke kommer meg opp

på sykkelen vil jeg ha en trehjuls-sykkel!

VERSTE PÅ 50 ÅR. For Finn er det full rulle om vinteren og. Han lar seg ikke stoppe av snø og kuldegrader, så lenge det er færre enn ti. Men i vinter har han opplevd det verste vinterføret på 50 år. Og han er ikke fornøyd med brøytinga.

– Det er ikke noe moro å bli presset ut i kjørebane på grunn av dårlig brøyting. Mange bilister er nok irritert over at vi sykler i vegen, men de vet tydeligvis ikke at de skal være en meter unna. Jeg hørte forresten rykter om en svensk by som brøyter fortauene først. Det hadde vært noe!

TRYGGEST PÅ SYKKEL PÅ GLATTA. – Jeg føler meg tryggere på sykkel med piggdekk på glatta enn når jeg går. Piggdekkene takler glatta godt. Men bilspor i holka er verre, da er det ikke lett å holde balansen verken for unge eller gamle. Det var et par uker det var helt umulig å sykle.

At Hamar påberoper seg å være en sykkelby er ikke Finn helt enig i. Det er for lite sammenhengende sykkelveger og forhold må bli bedre både sommer og vinter.

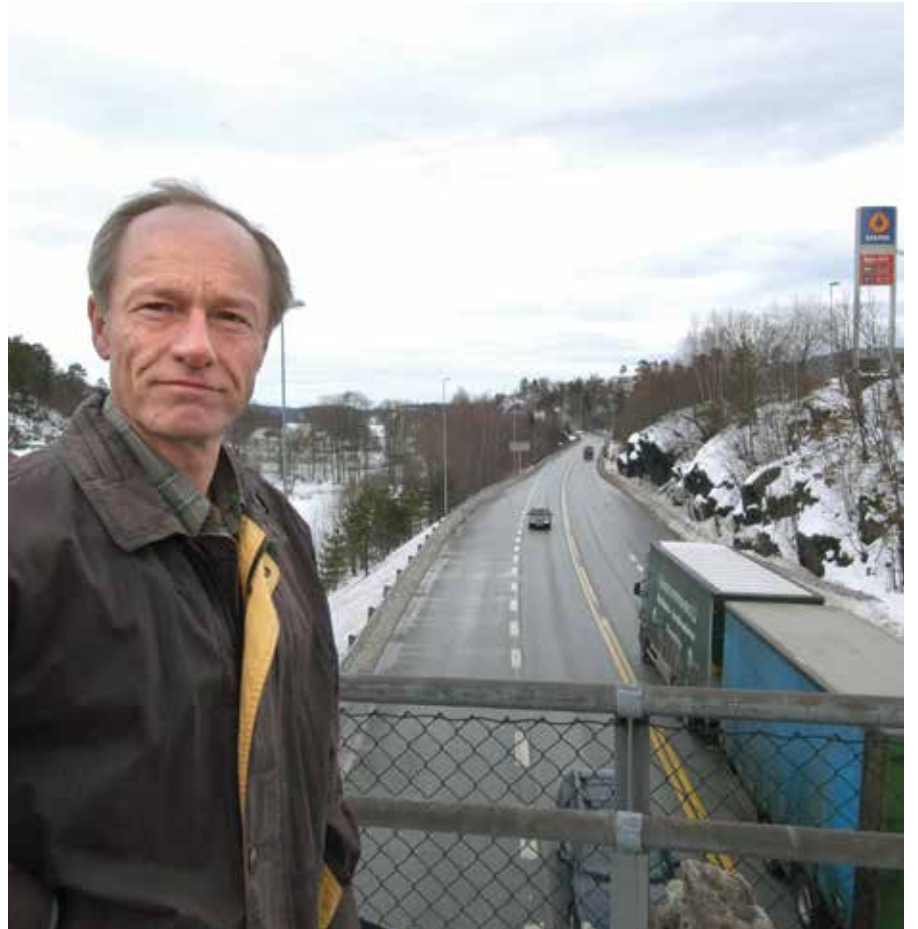
SPREKING. Han starter hver dag med et treningsprogram. Først ti minutter løping rundt kjøkkenbord- og benk. Deretter styrkeøvelser i 20 minutter. Fire dager i uka svinger han seg i dansen – han er med på seniordans, swing, folkedans og linedance. Skiene har han heller ikke lagt på hylla. Og i tillegg kan han altså notere nærmere 200 mil på sykkel. ■

ALF MASTERNES, FLT:

– FLT er klar over at regjeringen, med sine støttepartier, har flertall for å etablere eget veiselskap. Vi er fortsatt i tvil og mener at med en prosjektfinansiering for Statens vegvesen kunne løst samme utfordring innen finansiering. Alle vil at planlegging og bygging av viktig veginfrastruktur skal være mer effektiv men da finnes det virkemidler allerede, så som statlig plan. Etablering av veiselskap krever opprettelse av støttesystemer så som arkiv, personal mv og betyr mer administrasjon og ikke mer effektivisering. Reduksjon av antall bomselskaper er noe som har vært ønsket lenge. OPS har vært brukt i etaten og vi registrerer at det ønskes flere strekninger. Vi er ikke de som synes dette er riktig politikk.



NYE VEGREFORMER:



SKEPTISK: Vi er redd at vegselskapet kan splitte opp allerede små fagmiljøer, sier Karl Sigurd Fredriksen i Tekna i States vegvesen.

Redd oppsplitting av fagmiljøer

– Tekna er prinsipielt positive til å fornye og forbedre, men frykter vegselskapet kan føre til enda mer oppsplitting av velfungerende fagmiljøer, sier sjefingeniør Karl Sigurd Fredriksen i Statens vegvesen.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Han svarer på samferdselsdepartementets orientering til vegvesenansatte i mars om Regjeringens reformplaner i vegsektoren med eget vegselskap, enda flere OPS-prosjekter enn først varslet og tre regionale bompengeselskaper.

– Regjeringen er tydelig på at etablering av vegselskap og mer bruk av OPS, ikke skyldes skepsis til SVV, men ulemper med store og voksende investeringer som er for stivt bundet opp i årlige statsbudsjetter, sier Fredriksen

REDD FOR OPPSPLITTING. –Om tiltakene vil dempe den sterke kostnadsveksten, gjenstår å se. Men med dagens rekrutteringsutfordringer innen veg og bane, kan våre medlemmer forvente å være svært etterspurt i årene fremover. Derfor er det nettopp rekrutteringsutfordringene som bekymrer oss, vi er jo glødende opptatt av å arbeide i velfungerende fagmiljø, som leverer gode og

framtidrettede løsninger for samfunnet på en effektiv måte. Når fagmiljøene allerede er splittet i ca 20 geografiske enheter, ser vi for oss at et nytt selskap lett kan medføre ytterligere oppsplitting, sier Fredriksen.

SKUMME FLØTEN. –Vi har derfor advart mot at selskapet får svekke det gjenværende SVV ytterligere ved å «skumme fløten». Dagens utfordringer har sammenheng med statens lønnsnivå og -regime, og vi ser naturlig nok positivt på at selskapsdannelsen kan føre til bedre balanse i konkurransen med privat sektor, mer på linje med våre naboland, mener Fredriksen. Han tror det også vil styrke den kritisk lave søkningen til vegfagene (og andre tekniske fag for det offentlige) ved NTNU. «Det skal bli mer interessant å jobbe i vegsektoren», sa samferdselsministeren til oss den 12.3. – Vi velger å tro ham, sier Tekna-lederen i SVV. ■



HALVVEIS PÅ FILEFJELL

Det er god framdrift på E16 Filefjell-tunnelen i Vang i Valdres. Før påske er entreprenør Hæhre om lag halvveis på tunnelen som er ferdig drevet ved utgangen av året. Prosjektleder Odd Erik Haugen i Statens vegvesen er godt tilfreds med arbeidet så langt. (Foto: Kjell Wold)

10-15 DØDE MULIG I STOR TUNNELBRANN

I et såkalt verstefallsscenario av en større brann i vegtunnel antas flest liv å kunne gå tapt i en lang fjelltunnel med 15 personer, mens ti liv antas å kunne gå tapt i en brann i en undersjøisk tunnel.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Det går fram av en Risikoanalyse av brann i tunnel som Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskaps(DSB) har laget i nært samarbeid med Statens vegvesen. DSB-rapporten «Risikoanalyse av brann i tunnel» er en såkalt scenarioanalyse som inngår i prosjektet Nasjonalt Risikobilde NRB 2014. DSB regner det for sannsynlig at en slik storbrann med alvorlige konsekvenser kan skje om lag hvert tiende år.

LAV SANNSYNLIGHET. – Det er viktig å presisere at dette er et verstefallsscenario, som har en uhyre lav sannsynlighet. Det kan illustreres ved at så vidt vi kjen-

ner til har det ikke omkommet evakuerende trafikanter i en tunnelbrann i Norge så langt. Dette til tross for at det skjer rundt 20 branner hvert år, sier sjeffingeniør i styringsstaben i Statens vegvesen, Finn Harald Amundsen (bildet).

STRATEGI FOR SELVREDNING. – At det likevel kan skje kan vel ingen benekte jfr Mont Blanc brannen. Slike scenarioer er allikevel interessante, for de viser oss hvilke typer tiltak vi bør satse på for å redusere sannsynlighet og konse-



ALVORLIG: 10-15 menneskeliv kan sannsynlig gå tapt i en fremtidig brann i en lang vegtunnel i Norge, tror DSB og Statens

kvens ytterligere. Et av de viktige tiltakene det jobbes med er en strategi for selvredning i lange og i bratte tunneler, sier Amundsen.

KONSEKVENSER. En uønsket hendelse på vegnettet som kan få svært alvorlige konsekvenser er brann i en vegtunnel. Norge er det landet i verden med flest vegtunneler, over 1000. Det er de potensielle konsekvenser av brann i tunnel som kan gjøre en slik hendelse spesielt alvorlig, heter det i den ferske DSB-rapporten. Sterk røykutvikling og varme kombinert med lang veg til nærmeste

utgang er det verst tenkelige scenarioet i en slik risikoanalyse.

TRE TUNNELTYPER. Risikoanalysen som er gjennomført i løpet av 2014 har tatt utgangspunkt i tenkte branntilfeller i tre ulike vegtunneler.

- 1) En eldre, lang ettløps fjelltunnel
- 2) En eldre, bratt ettløps undersjøisk tunnel og
- 3) en moderne høytrafikkert toløps vegtunnel i by. Det er tatt utgangspunkt i en tenkt felles hendelse i de tre ulike tunneltypene:

TRAFIKKSikkerhet:

Uakseptabel brannfelle

– Denne rapporten bekrefter dessverre vår frykt og vår argumentasjon for å gå sterkt imot undersjøiske tunneler generelt og nytt løp i Oslofjord tunnelen spesielt.

Det sier direktør i Norges Lastebileier Forbund(NLF) Geir Mo. Redningskapasiteten er for liten og samfunnets vilje til å dimensjonere redningskapasiteten tilstrekkelig har så langt ikke vært til stede, mener han.

– Vi tror ikke den vil være det i fremtiden heller, noe rapporten bekrefter, så lenge den slår fast at selvredning er viktigste prinsipp for evakuering etter en ulykke. En undersjøisk tunnel er og forblir en potensiell brannfelle med uakseptable konsekvenser som resultat, sier Mo.

FOR HØY RISIKO. Undersjøiske tunneler med bratte opp- og nedstigninger øker risikoen fordi en lettere får

varmgang i motor og bremses. Risikoen øker jo dårligere og eldre utstyr som brukes, noe som særlig kan være aktuelt på strekninger med stor tilstedeværelse av utenlandske kjøretøyer. –Vi synes ikke samfunnet, av økonomiske hensyn, skal gå inn i prosjekter med så høy risiko. Det har Norge råd til å la være, og bro bør derfor være det naturlige alternativet, selv om det isolert sett der og da blir dyrere, sier Geir Mo.

MÅ BEGRENSES. – Rapporten underbygger hva NAF har bedt om i mange år, at bruken av lange tunnellopsninger bør begrenses til et minimum, sier kommunikasjonssjef i NAF, Inger Elisabeth

Sagedal. Kan det velges bruløsninger i stedet for tunneler, spesielt ved fjordkryssinger, må man gjøre dette, mener hun. NAF mener at bruk av tunnel bør begrenses til byområder hvor det er viktig å frigjøre areal til byutvikling og i tilfeller på hovedveinettet der alternativet til tunnel er lange omkjøringsveier med store stigningsforhold.

GRUNDIG. – Rapporten er grundig. Jeg ble egentlig litt overrasket over at risikoen ikke var større - særlig fordi økningen i utenlandske vogntog har vært så stor de senere åra. Når jeg snakker med våre medlemmer som kjører lastebil uttrykker de ofte bekymring for at utenlandske

i elbilen i kollektivfeltet? Vegdirektoratet utreder om det er plass til både buss og elbil i kollektivfeltene inn mot storbyene.



KJØREFORBUD

Statens vegvesen la ned kjøreforbud på åtte lastebiler brukt av en underentreprenør på rv. 4 utbyggingen på Hadeland. Årsaken er at firmaet de er tilknyttet har forfalsket dokumenter. – Våre kontrollører avslørte at flere transportløyver og leiekontrakter var falske. Det ser vi svært alvorlig på, sier fagleder i Statens vegvesen, Karl Ingvald Fuhr til lastebil.no (Illustrasjonsfoto: Frank Andersen)



MANGLER: Brannen i Gudvangatunnelen avslørte flere alvorlige mangler, mener havarikommisjonen.

Gudvanga-svikt på seks punkter

Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) påviser mangelfull sikkerhetsoppfølging av Gudvangatunnelen og at den var dårlig utrustet og tilrettelagt for selvredning.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Kommisjonen mener tunnelsikkerheten må bedres på seks viktige punkter. 5. august 2013 begynte det å brenne i et polsk vogntog etter 8,5 kjørte kilometer i den 11,4 kilometer lange Gudvangatunnelen. Brann i trekkvogn ga kraftig røykutvikling. 67 personer måtte evakuere fra tunnelen. Trafikantene befant seg i en kritisk situasjon i røyken. 23 mennesker ble alvorlig skadd, mens fem personer ble meget alvorlig skadd.

ALVORLIGE MANGLER. Trafikantene fikk ingen informasjon i situasjonen, som ble dramatisk da de ble fanget i røyken. Undersøkelsen SHT har gjort etter brannen påviser mangelfull sikkerhetsoppfølging av Gudvangatunnelen og at den var dårlig utrustet og tilrettelagt for selvredning. «Røyken ble etter forhåndsbestemt strategi styrt mot Gudvangen da brannen oppstod. Denne handlingen påvirket de berørte trafikantene sterkt og undersøkelsen har vist at denne strategien bør revideres. Det er videre påvist mangler ved beredskaps- og innsatsplaner, mangelfullt branntilsyn og for lite trening og samhandling mellom de involverte nødetatene.

SEKS VIKTIGE PUNKTER. SHT påpeker seks forbedringspunkter etter Gudvanga-brannen:
1) Brannen avdekket svakheter ved tunnelens utforming og sikkerhetsutrustning. Ikke tilpasset branntilslukningsutstyr, ventilasjonsanlegg med styringsfeil, sårbart nødsamband og manglende trafikkstyring og overvåking.
2) Trafikantene fikk ingen informasjon som potensielt kunne bistått dem i sin

selvredning. Informasjonsskilt og radio-innsnakk ble ikke benyttet. SHT mener trafikantinformasjon er essensielt for å ivareta selvredningsprinsippet.
3) Fem personer ble kritisk skadet og 23 personer alvorlig skadet. Det er langt alvorligere enn først antatt. Røykskadene er ikke registrert i SSBs skadestatistikk over trafikkulykker eller Helsedirektoratets register over personskade.
4) Røyken ble ventileret 8,5 km fra skadestedet mot tunnelåpning i Gudvangen før trafikantene hadde fått beskjed om å evakuere tunnelen. Det gjorde at 67 personer ble fanget i røyken. Forutsetningene for selvredning var dermed ikke oppfylt.
5) Brannen avdekket utfordringer for nødetatene med varsling, koordinering, ledelse og samarbeid i en krisesituasjon. Dette ble ikke enklere da nødnett og annen kommunikasjon ikke fungerte tilfredsstillende.
6) Grunnlaget for selvredning var ikke ivarettatt på grunn av mangelfull sikkerhetsoppfølging. Tunnelens beredskapsplan, VTS og brannvesenets innsatsplan fungerte ikke tilfredsstillende.

ENIG. –Eg er først og fremst svært takksam for at ingen mista livet i ulukka. Samstundes har eg skjönt at mange framleis slit med helsa etter ulukka. Det er trist, seier regionvegsjef Helge Eidsnes i Statens vegvesen. Eidsnes har lese rapporten frå havarikommisjonen, og er samd i mykje av kritikken som kjem fram. Han er likevel klar på at tunnelen tilfredsstillt krava som eksisterte då den blei bygt i 1990 og det som er gjeldande tryggleiksføreskrifter i dag. ■

Statens vegvesen. DSB-rapporten som har laget et såkalt verstefallscenario ved en fremtidig større tunnelbrann i Norge.

HENDELSE. Brann i vogntog lastet med trevirke.
 Tidspunkt: En torsdag ettermiddag i august.
 Brannstyrke: 170 MW brannenergi.
 Varighet: Brannen når maksimal styrke etter 15 minutter og varer i mer enn en time. Alvorlighetsgrad og konsekvenser er vurdert blant annet utfra erfaringene med fire kjente tunnelbranner, to i Norge og to utenlands. Gudvangatunnelen 5. august 2013 og Oslofjordtunnelen 23. juni 2011. Mont Blanc-tunnelen i 1999 og St. Gottard-

tunnelen i 2003.
KONKLUSJON. Antall drepte, skadde og syke i det analyserte brannscenarioet er mange i forhold til andre trafikkulykker, men ikke i forhold til andre verstefallscenarier i Nasjonalt Risikobilde(NRB), i følge DSB-analysen. Konklusjonen i DSBs risikorapport er derfor følgende: Flest liv antas å gå tapt ved brann i lang fjelltunnel med 15 personer, mot ti personer i undersjøisk tunnel og to personer i en moderne toløps byttunnel. ■

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

vogntog har mindre motorkraft og dårligere motorbrems/retarder. Det er svært bra at denne rapporten er laget, sier Geir Kvam i Norsk Transportarbeiderforbund.

VIKTIG Å FOREBYGGE. – Katastrofepotensialet er som rapporten sier svært stort, sannsynligheten for at det skjer er ikke spesielt stor. Anslått hyppighet er likevel høy nok til at vi bør være svært bekymret og arbeide systematisk med å forebygge og forberede oss på en hendelse, sier Jan Johansen i Trygg Trafikk. Han mener gjennomgang av beredskapsplaner sammen med SHT og vektlegging av deres sikkerhetstilrådninger er viktig i det videre arbeidet.





UENIGE OM SLUTTOPPGJØR

Statens vegvesen mottok for en tid tilbake en forliksklage fra AF NCC-Repstad Anlegg ANS på nesten 200 millioner kroner for sluttoppgjøret etter arbeidene som er utført på den nye Vågsbygdveien (bildet) i Kristiansand. Klagen dreier seg om tilleggsarbeider, mengdeberegninger og kontraktsforståelse. (Foto: Kjell Wold)

VIKTIG REGIONAL MC-OPPFØLGING

– Jeg gleder meg til en ny sesong med satsing på trafiksikkerhet for motorsykler. Nå må regionene følge opp intensjonene i den nasjonale strategien for MC og moped.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Det sier førstekonsulent Jan Petter Lyng ved Skien trafikkstasjon. Han har store forventninger til oppfølgingstiltakene som både Statens vegvesen og motorsykelorganisasjonene er blitt enige om gjennom den fireårige tiltaksplanen for trafiksikkerhet for motorsykel og moped.

– Det beste med tiltaksplanen i 21 punkter er at alle de fem regionene i Statens vegvesen nå skal satse like mye og bredt på trafiksikkerhetsarbeid for våre motoriserte trafikkanter på to hjul. Det skjer blant annet gjennom trafiksikkerhetsdager for mc og nullvisjonsstrekninger med underskinner over hele landet, slik vi allerede har gjort det i blant annet Telemark i en del år allerede, forteller Lyng.

MØTE KLUBBER. Han gleder seg allerede til første møte ute i mc-klubbene for å presentere den nye Nasjonal Strategi for motorsykel og moped 2014-2017. Jan Petter Lyng som selv har vært mc-entusiast og MC-bruker i en mannsalder, skal senere i vår besøke Brevik MC-klubb der han skal fortelle om den nye MC-planen og videreutvikle det gode TS-samarbeidet mellom Statens vegvesen og NMCU.

Lyng mener strategiplanen for mc og moped som ble vedtatt i fjor høst er et stort skritt i riktig retning for mer helhetlig og seriøs satsing på trafiksikkerhetstiltak blant

landets mange tusen motorsykelinteresserte trafikkanter. Gjennom de MC-fora Statens vegvesen deltar i har det i flere år allerede vært en god dialog og et godt samarbeid i deler av landet. Nå forplikter både Statens vegvesen og NMCU til å utvide dette tette samarbeidet til å gjelde hele landet.

UNGE MEST SÅRBARE. I 2012 var det 160.000 registrerte motorsykler og 170.000 mopeder i Norge. De siste årene har mellom 10- og 20 tusen personer fått førerrett til motorsykel eller moped hvert år, fordelt på 5000 for tung MC, to tusen til lett MC og over ti tusen til moped. Ulykkestall for de siste årene viser at det er gruppen av de aller yngste som er mest ulykkesutsatt. Statens vegvesen og NMCU er derfor enige om at tre av de viktigste satsingsområdene for større MC-trygghet i årene framover blant annet er nullvisjonsveger for motorsykler, underskinner på rekkverk og lokale TS-dager for motorsyklister.

I tillegg skal det jobbes med en rekke andre fysiske TS-tiltak langs vegene og tettere oppfølging på føreropplæring, sikkerhetsdialog, holdningsarbeid og etterutdanningskurs. Motorsykelorganisasjonene har gjennom NMCU også forpliktet seg til å gjennomføre en rekke kurs- og opplæringstiltak i egen regi og i samarbeid med Statens vegvesen. Det gleder også MC-veteranen Jan Petter Lyng. ■



Jan Petter Lyng
Skien trafikkstasjon

■ UTBYGGING, DRIFT- OG VEDLIKEHOLD:

1.000.000.000 for gode veger

Ett tusen milliarder kroner for gode veger i 2050. Smak på tallet. Det er prisen Statens vegvesen har satt på utbedring av riksvegnettet de neste 35 årene.

I mars presenterte Statens vegvesen riksvegutredning med åtte korridorer og 18 ruter på riksvegnettet i Norge. En detaljert presentasjon av hovedvegnettet i Norge over nesten 2000 sider.

MYE Å SPARE. –Det er et stort gap mellom dagens vegstandard og det vegnettet vi bør utvikle på sikt, sa fungerende vegdirektør Lars Aksnes da riksvegutredningene ble presentert. Rapportene handler om hvordan vegnettet bør

bygges ut for å tåle den forventede trafikkøkningen fram mot 2050. De store investeringene til tross: Samfunnet vil anslagsvis spare hele 450 milliarder kroner i transportkostnader på et vegnett med god standard. De foreslåtte vegutbyggingene vil redusere reisetiden på riksvegene med 17 timer.

2000 KM MOTORVEG. Forventet riksvegnett i 2050 vil med disse forutsetningene bestå av nesten 2000 kilometer fire felts motorveg, eller 1990 kilometer, for å være eksakt.

1440 kilometer veg blir to- og trefelts veg 4250 kilometer veg tilrettelegges spesielt for gående og syklende, mens det blir 550 kilometer kollektiv- og sambruksfelt. Holder målsettingen vann vil også alle holdeplasser og knutepunkter være universelt utformet i 2050, vedlikeholdsetterselet er fjernet, hele riksvegnettet har gul midtlinje og skredutsatte vegstrekninger med høy og middels risiko skal være sikret.

NTP 2018. Riksvegutredningen inngår som en del av forarbeidet

FAKTA

13 bud er gitt på 1,8 km gang/sykkelveg på fv 152 mellom Ås og Frogn i Akershus. Budene er fra 25 til 30 millioner kroner.



OPPGRADERER BØMLAFJORDTUNNELEN
Nå har arbeidet med å oppgradere Bømlafjordtunnelen på E39 i Hordaland startet. Den nesten 7,9 kilometer lange undersjøiske tunnelen mellom Stord og Sveio ble åpnet i 2000. Tunnelen stenger klokka 20 seks kvelder i uka unntatt lørdag kveld. Det blir kolonnekjøring under oppgraderingen. (Foto: Torstein Eide)



VÅRLØSNING: En liten bit fylkesveg i Buskerud som trenger nytt dekke

Asfaltboom på fylkesveger

Andelen gruslagte fylkesveger er redusert kraftig siden forvaltningsreformen i 2010. Nord-Trøndelag er blant fylkene som har lagt flest kilometer asfalt på fylkesveger de siste fem årene.

TEKST KJELL WOLD OG NINA KJEØY **FOTO** KJELL WOLD

Bare siden 2010 har Nord-Trøndelag nesten halvert antall kilometer gruslagte fylkesveger. Mens det for fem år siden var 925 kilometer grusveger på fylkesvegnettet blir dette redusert til 550 kilometer i år. I 2015 får 100 kilometer fylkesveger asfaltdekket. Dermed reduseres andelen grusveger av totalen i Nord-Trøndelag fra 31 prosent i 2010 til kun 18 prosent i år.

TRYGGERE. – Ny asfalt på vegnettet betyr mye for trafikantene. Vegene blir sikrere og kjørekomforten øker, sier fylkesråd for samferdsel Tor Erik Jensen. Jensen

opplyser at det blir lagt asfalt for ca. 118 millioner kroner på fylkesvegnettet i Nord-Trøndelag i år. Seksjonsleder for asfalt, Thor Asbjørn Lunaas i Statens vegvesen, viser en oversikt over hvilke veger som får asfalt i 2015. Av den framgår det at om lag 25 fylkesvegstrækninger i åtte kommuner blir asfaltert i Nord-Trøndelag i 2015

MINDRE GRUS. En oversikt fra sjefingeniør Even Sund i Statens vegvesens seksjon for vegforvaltning og utvikling i Trondheim viser denne statusen for dekketyper på fylkesvegnettet i Norge pr. februar 2015. ■

FAKTA: Dekketyper på fylkesvegnettet i Norge pr. februar 2015:

Fylke:	Veglengde (km)	Grusdekke (km)	Andel grusdekke (%)
Østfold	1674	194	12
Akershus	1816	79	4
Hedmark	3844	834	22
Oppland	3009	353	12
Buskerud	1788	27	2
Vestfold	1210	0	0
Telemark	1874	109	6
Aust-Agder	1521	139	9
Vest-Agder	2067	436	21
Rogaland	2481	10	0
Hordaland	2899	0	0
Sogn og Fjordane	2610	0	0
Møre og Romsdal	3078	14	0
Sør-Trøndelag	2944	511	17
Nord-Trøndelag	3004	675	22
Nordland	4111	377	9
Troms	2904	309	11
Finnmark	1484	13	1
Alle fylkesveger:	44.319	4080	9,2

TEKST KJELL WOLD **FOTO** HÅKON AURLIEN

til neste NTP for perioden 2018-2027. Med 2050-målene vil derfor kreve at det i perioden 2018-2050 skal bygges 1200 kilometer fire felts motorveg og om lag like mye to- og trefelts veg med midtrekkverk.

SMAL VEG: Fylkesvegen i Hardanger mellom Jondal og Odda har ennå litt igjen til fullgod standard som hovedveg øst-vest.





MER FERJEFART PÅ E39

Statens vegvesen og Fjord 1 har avtalt økt kapasitet på E39-sambandene Molde–Vestnes og Halså–Kanestrøm fra 1. mai 2015. Det betyr en ekstra ferje på begge sambandene mandag til fredag. (Foto: Håkon Aurlien)

KRONIKK:

Vestlandskorridoren er eit høve til fornya nasjonalt perspektiv på jarnbane. Veg- og baneetaten bør ha fleire samanfallanda interesser. Per Kvernmark, sivilingeniør



Per Kvernmark, sivilingeniør med samferdselsfaglig bakgrunn, Tekna medlem, Bærum

Vestlandskorridor utan jarnbane?

Statens vegvesen har tilrådd Haukeli (E134) som stamvegkorridor til Vestlandet. Dette er og den beste korridoren for jarnbane, med klårt størst trafikkgrunnlag og lågare enn Hardangervidda.

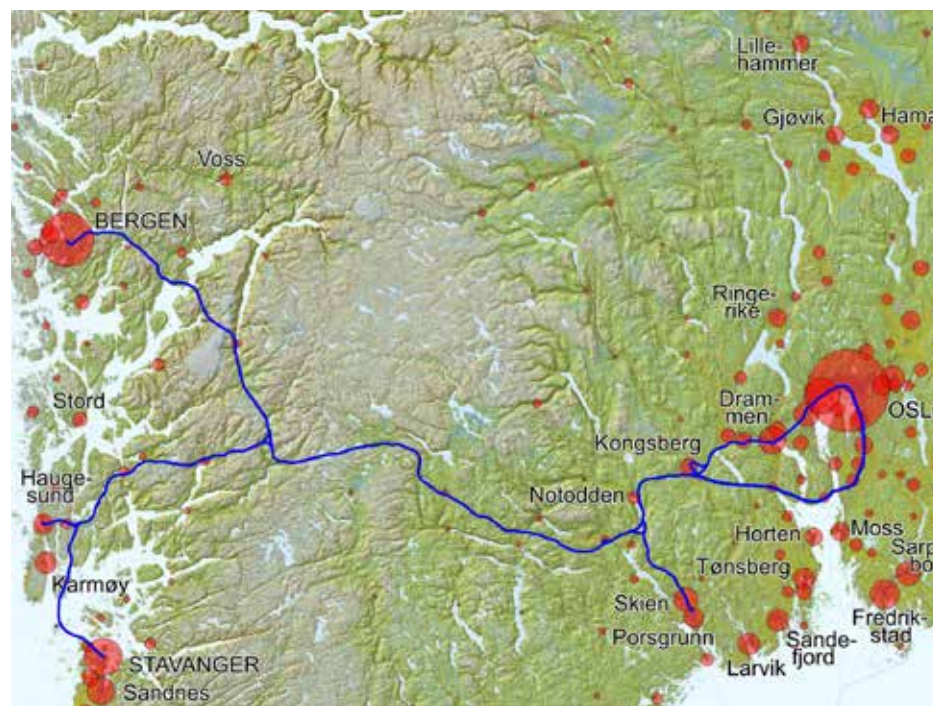
Samferdsledepartementet og Jernbaneverket er truleg kjende med det. Men dei fortel det ikkje. Offentleg ordskifte om nasjonale korridorar har ei tung slagside, veg og fly.

DBI (Deutsche Bahn International) utgreidde korridoren for Norsk Bane i 2009. Namnet er Vestlandsbana, eit y-forma samband frå Oslo til Stavanger, Haugesund og Bergen for person- og godstrafikk, nær der ein har tenkt E134 med forgreiningar. Årleg reiser 4,5 millionar med fly, Stavanger – Bergen og to retningar medrekna.

Analysen frå Norsk Bane syner i dag ein nytte-/kostnadsbrøk på 1,77 og at inntektene vil dekkja drift, vedlikehald og investeringar nedbetalt over tretti år.

JERNBANEVERKETS HØGFARTSUTGREIING frå 2012 syner positiv bedriftsøkonomi om ein held investeringane utanfor. Samfunnsnytta er negativ for alle korridorar. Vestlandsbana oppnådde eit av dei «beste» resultatene med brøken 0,257. JBV tilrådde likevel å starta utbygging til Stavanger langs kysten, der trafikken vert langt mindre konsentrert og reisa minst ein halv time lenger.

Utgreiinga hausta kritikk for ikkje å oppfylle mandatet, med stortingskravet om gods og intercity i konseptet. Inntektsanalysen omfattar lite utover JBV's føresette persontrafikk mellom endepunkta. Denne tilsvarer marknadsdeling tog/fly ca 5:3; internasjonal erfaring tilseier 4:1. Fleire ankepunkt kunne omtalast (grovt kartgrunnlag, dimensjoneringskrav, miljømetodikk).



Planen for Vestlandsbane fylgjer i store trekk E134-korridoren til Stavanger, Haugesund og Bergen. Kart: Norsk Bane. Det utfyllande sambandet over Oslofjorden er ei skisse frå innsendaren.

TO UTGREIINGAR ga sprikande tal og resultat, som eigentleg stemmer godt overeins om ein samanheld vilkåra. Men JBV's høgfastsutgreiing på 3523 sider, uoversiktlig, for det meste på engelsk, etterlét eit negativt inntrykk. I media, som NRK, vart til dømes kostnadsoverslaget runda oppover frå 750-850 til 1000 mrd kroner. Dei folkevalde sette seg aldri inn i materialet og tapte snart interessa.

MODERNE BANE MELLOM LANDSDEL-ANE er no ute av Nasjonal transportplan. Norsk jarnbane er redusert til arbeidspendling i sentrale strom, og er elles formalitetar på oversiktskarta i NTP. Lokalbane Sand-

vika – Hønefoss er «storsatsing» Innanlandsk transportarbeid med person-tog vil kanskje auka med eit par prosentpoeng, frå 4,2 prosent. (Av dette utfører kategorien fjern tog mest, 29,3 prosent i 2013.) Eit høgfastnett i Sør- og Midt-Noreg har kanskje eit potensial for 15-20 prosent og om lag same auke i tonnkilometer gods. Med Nord-Noreg er det endå større.

VESTLANDSKORRIDOREN er eit høve til fornya nasjonalt perspektiv på jarnbane. Veg- og baneetaten bør ha fleire samanfallanda interesser. Det gjeld trafikkfordeling, planlegging generelt, og tre fjordkryssingar spesielt.

K2 HURUM-SAMBANDET FOR tog, vidareført Sande – Kongsberg, er eit mogleg alternativ til ein heilt ny Vestkorridor for høgfast som truleg måtte gå i tunnel frå Skøyen til Lierstranda. Andre kryssingar er og interessante. Konsekvensutgreiinga for Oslofjordsambandet fortel «ikkje marknad for jarnbane». Er ikkje flya og langdistanse biltrafikk marknad?

OVER HARDANGERFJORDEN ved Jondal har Norsk Bane (DBI) planlagt bru for bane og veg med eit spenn på 1550 m, total lengd 2135 m og seglingshøgde 80 m.

Største kryssing vert Rogfast for tog Stavanger – Kårstø, ein tunnel på 43 km, med to røyr, 375 m under havnivå parallelt med korridoren for E39 på fjordterskelen. Masseuttaket vert nær det same som for firefelts veg pga mindre tverrsnitt. Forus og Kårstø er aktuelle som omlastingsterminalar for lastebilar på tog.

MED JARNBANE kan E39-tunnel bli overflødig. Fast vegsamband Stavanger – Bergen er fullt mogleg via Ryfast og Jondal, sjølv om det vert lenger. Omfattande pendling med bil vert redusert.

Prosjektet Stavanger – Odda – Bergen kunne gjennomførast som fyrste trinn på Vestlandsbana og i samspel med framtidig vegsystem. Men reguleringsplan for E39 Rogfast er vedteken, og det fell kommunar tungt å innsjå at vedtak kan vera forhast, kortsiktige eller feil.

EIN NASJONAL STRATEGI for jarnbane vert offisiell politikk kanskje fyrst etter 2030. Ny planlegging og bygging kan ta minst 15-20 år. Då vil svingete, bratte og flaumutsette enkeltspor vera 100-150 år gamle. Fly og langdistanse biltrafikk vil ha sette kraftige avtrykk. ■

SKJEBNEDAGER FOR VEGEN OG VI

Jeg ser i Veggen og Vi, nr. 2, 2015 – årgang 54, at i april blir Veggen og Vi nedlagt.

Jeg sitter samtidig med nr. 1, årgang 1, i 1961 Der skriver vegdirektør Backer: "Det er mitt håp at bedriftsavisen vil styrke den enkeltes interesse for etaten vår og fremme det gode samarbeidet som vi alle er så avhengig av."

Nå satser man digitalt. Det blir det mer og mer av. Regjeringen har bestemt at digital kommunikasjon nå skal være hovedregelen. Da kan man ikke minst søke den informasjonen man ønsker. Samtidig er det noe informasjon det vel er en forutsetning at man skal følge med i? Dette blir mye digitalt

å orientere seg i. Er det metningspunkt? Vil man rå med alt? Hva vil man prioritere? Burde man til en viss grad også orientere seg i noe som en personlig ikke har prioritert?

Tidvis slår det meg, at skal jeg orientere meg med i alt det viktige som noen har forventning om at jeg burde holde meg oppdatert i, da kan det gå ut over jobben som jeg primært skal gjøre. Veggen og Vi, som etter hvert kom hjem til oss, hadde den fordel at vi brukte vår fritid til i større eller mindre grad å lese den. Og som en sa: Da kan også familien få peiling på hva jeg er en del av.

Hvorfor bråstoppen Veggen og Vi, før man

etter hvert skal få utredet en erstatning? Hvorfor slikt hastverk etter 54 år? Utviklingen er sterkt digital Men det virker som om papiravisene, som trues av noe nært døden, likevel ikke gir full slipp på papirformen. Delvis søker å bidra for å overleve i magasininform. Hva om Veggen og Vi kunne komme ut i magasininform, for eksempel fire ganger i året? Dessuten kanskje også ett og annet prioritert temamagasin? Jeg har tro på at fordypning skjer bedre fra papir. Hva utvikler en positiv etatskultur seg gjennom? Hva legger man i begrepet? Kanskje - ansvar, dyktighet, effektivitet, faglig vekst, kvalitet, lojalitet, mangfold, omsorg, personlig vekst, samhandling, trivsel, vidsyn,

FAKTA

4

bud er gitt på utvidelse av E18 og bygging av midtrekkverk på en strekning fra Tangen ved Kragerø til Aust-Agder grense. Budene varierer fra 134 til 167 millioner kr.



FJORDBYKONFERANSE

Tirsdag 14. april avholdes fjordkonferansen i Drammen (bildet). Nye vegløsninger i og rundt byen står sentralt på agendaen. Vegkobingene mellom E18 og rv 23 og ny forbindelse til nytt sykehus på Brakerøya og Lierstranda gir store utfordringer til alle de samarbeidende partene. (Foto: Kjell Wold)

VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

”Det er et stort gap mellom dagens standard og det vegnettet vi har ambisjoner om å utvikle på sikt.

VEGBYGGING MOT 2050

Vi løser praktiske oppgaver fra dag til dag. Men Vegvesenet er også en etat som tenker langsiktig. Det gjelde å stake ut en kurs i dag som gir gode resultater i morgen.

Vi la nylig fram en rapport om riksvegnettet i 2050. Da stiger vi opp på et høyt utsiktspunkt og skuer en generasjon fram i tid. Det handler om å bygge ut vegnettet ut for å tåle økning i trafikken og samtidig forbedre standarden på vegene den er for dårlig. Det er et stort gap mellom dagens standard og det vegnettet vi har ambisjoner om å utvikle på sikt.

FRA UTSIKTSTÅRNET SER VI ET RIKSVEGNETT som er pulsårene i det nasjonale vegtransportsystemet, som binder byene og landsdelene sammen og knytter Norge til nabolandene. Dette er en del av landets realkapital, og en integrert del av et konkurransekraftig næringsliv. Sammenhengen mellom mobilitet og økonomisk utvikling lar seg ikke bestride. I tillegg skjer 87 prosent av persontransporten på vegene. Denne transporten skal skje med så få personskader som overhodet mulig.

TO TREDELER AV RIKSVEGENE er under standarden vi i dag legger til grunn når vi bygger nytt. Vi ønsker for eksempel å se en gul midtstripe på en 8,5 meter bred veg når trafikkmengden er over 4000 kjøretøy døgnet. En trafikkmengde på 12.000 ÅDT tilsier en firefelts veg.

DET ER NEDLAGT ET MEGET STORT ARBEID i vegavdelingene, i regionene og i Vegdirektoratet i analysen av framtidens vegnett. Vi har vurdert hvilke strekninger som bør bygges ut med estimerte kostnader. Bak en rapport i et relativt håndgripelig format ligger det et underlag på tusenvis av sider. Takk for godt arbeid! Fruktene av dette bringer vi med oss i utarbeidelsen av selve NTP-forslaget neste år.

INVESTERINGSKOSTNADENE for å bygge ut og ruste opp riksvegnettet er beregnet til 1000 milliarder kroner fram til 2050. Et rent fantasitall? Planlegging med 30 års horisont er beheftet med stor usikkerhet. Tallene blir store og runde. For fire år siden kom vi til at tilsvarende tall var 400-500 milliarder. I mellomtiden har regler om moms og ambisjonen om ferjefri E39 innen 20 år påvirket kost-

nader og ambisjoner. Vi legger merke til at mens det var stort sprik mellom Rådgivende Ingeniørers rapport om «Norges tilstand» og vår riksvegrapport for fire år siden, stemmer anslagene godt overens i år.

I OVERKANT AV HALVPARTEN av 1000-milliarderpotten er knyttet til å utvide nettet av firefelts motorveger fra om lag 800 kilometer – i 2018 – til om lag 2000 kilometer i 2050. Men veg er mer enn kjørefelt for bil. Vi vil øke antallet kilometer kollektivfelt fra dagens 90 kilometer til 530 kilometer, vi vil doble gang- og sykkelarealet langs riksvegene. Et stort antall holdeplasser skal bygges om til universell standard. Dette er en viktig del av bypolitikken der vi forutsetter at økt behov for transport i byområdene bæres av kollektivtransport – på veg og på bane – og med mer gåing og sykling. ■



Fungerende vegdirektør:
Lars Aksnes

FOTO: KNUJT OPEIDE



FOTO: KJELL WOLD

REGJERINGEN MÅ STANSE FJORDKRYSNING

Statens vegvesen har foreslått å utrede både bru og tunnel mellom Moss og Horten. Prosjektet er til ekstern kvalitetssikring (KS1) før regjeringen bestemmer seg. I mellomtiden ruller millionene ut av statskassen. Det brer seg en usikkerhet i to norske lokalsamfunn hvor videre utvikling er satt på vent. Det er bra å gjøre et grundig, faktabasert arbeid før politiske myndigheter skal beslutte. Problemet her er at det anbefalte prosjektet er så dyrt og har så mange negative sider at det aldri vil bli bygget. I tillegg er det stor motstand lokalt og regionalt til Vegvesenets forslag, Moss bystyre er imot, det samme er Fylkesmannen og Moss Industri og Næringsforening. Vi mener regjeringen må stanse prosjektet umiddelbart så Statens vegvesen kan prioritere ressursene inn mot viktigere og mer realistiske prosjekter.

Bru Horten-Moss har en startpris på 60 milliarder alt før overskridelsene har begynt. Det tilsvarer hele Statens vegvesens investeringsbudsjett for 2015 og påfølgende 8 år. Prosjektet er så dyrt at det er åpenbart at det vil få følger for viktige prosjekter på Vestlandet, Nord-Norge eller Oslo. Nytt av fjordkrysningsprosjektet er størst lokalt. Begrunnelsen for prosjektet er at det vil binde sammen småbyene Horten og Moss bedre. Vi mener 60 milliarder er for mye penger å bruke på to småbyer, særlig når kommunestyrene i begge byer har sagt nei til prosjektet.

Vi påsto i Aftenposten 4. desember at Statens vegvesen har overvurdert nytten i prosjektet når de «glemmer» at halve trafikken på ny bru forsvinner når bompenger innføres. Konsulentene i Oslo Economics bekreftet nylig at vi har rett. Transportøkonomisk institutt peker også på at ringvirkningene av prosjektet er svært lav, mye lavere enn tilsvarende prosjekter. Vi stiller oss derfor fullt og helt bak følgende utsagn: «Mens nyttevirkingene fremstår som svært usikre er ulempene i form av naturinngrep og økt trafikbelastning tydelige». Det er ikke vår påstand, men framkommer i høringsuttalelsen fra Fylkesmannen i Østfold. En lang rekke høringsinstanser har bedt om at de to foreslåtte alternativene legges døde. Vi står altså igjen med et svært kostbart prosjekt, hvor både nytte og ringvirkninger er omdiskutert og overvurdert. De negative konsekvensene er udiskutable. Vi mener regjeringen ved samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen må stoppe prosjektet før mer av skattebetalernes penger sløses bort.

Aksjon Nei til fjordkrysnings via Jeløy
Jørn Roald Wille
Gisle Haakonsen

ærlighet og åpenhet er en del av det?

Utvikles dette gjennom at hver og en søker seg frem til det man i mengden av informasjon prioriterer? Eller er det en fordel å kunne bli presentert for en bredde av tema? Som man kanskje til og med vil koste på seg å fordype seg i det, delvis i sin fritid? Siden 2003, da vi måtte gi fra oss våre driftsavdelinger, har vårt fokusfelt blitt kraftig innsnevret. Bidro den bredden vi hadde, til at vi gjorde en bedre jobb, ved at vi i større grad kunne se den som en del av en større helhet? Vil egenprioritert informasjonsinnhenting føre til en uheldig innsnevring?

Vegen og Vi, er dessuten en historisk kulturskatt som gav bilder av bred aktivitet, engasjement, tanker og persongalleri - og dessuten bilder tilknyttet dette. I sum gir det en enestående oversikt, betydelige tidsbilder. Her kan man i ettertid se utviklingen over tid? Man kunne i ettertid få oversikt over det enkelte året. Kan vi det i dag? Kan man lære litt ekstra av slikt?

Et lite hjertesukk på slutten. I mengden av informasjon som produseres for oss, er det lite som forteller at etaten består av levende mennesker. Men jeg savner interne fora som avspeiler at etaten består av levende mennesker. Små glimt om fel-

les innsats, og gleder og sorger. Ukeslutt i Region nord gir slike glimt. Har slikt lav prioritet hos oss? Har vi f.eks. steder der vi kan gi uttrykk for sorg over tap av en god kollega? Har vi blitt kaldere og fattigere? Hvordan blir etatskulturen? Blir etaten et godt sted å tilbringe en betydelig del av livet, i innsats for faglig vekst, sosial utvikling, selvrealisering og tjeneste til beste for kongeriket?

Gi oss et informasjonsmangfold, med både papir og elektronikk til hjelp.

Pål Brandtzæg



Turistene har mye fint i sikte

Statens vegvesen triller stadig ut nye små og store perler langs de nasjonale turistvegene. Som det nye utsiktspunktet langs Nasjonal turistveg Gaularfjellet.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Vøringsfossen skal også framstå i ny prakt. I dag er området preget av slitasje og dårlig utforming, og Statens vegvesen vil gjøre det bedre og sikrere. De mange tusen som hvert år svinger innom landes mest kjente foss, vil når anlegget står ferdig i 2020, kunne gå på ei gangbru som kanskje vil skremme vannet av noen – men som vil bli en magnet for andre. «Den minner om et dyr i sprang» skrev juryen i forbindelse med arkitektkonkurransen. I tillegg til gangbru blir det en en kilometer tursti langs kanten av stupet mot Måbødalen, servicebygg og parkeringsplass.

En annen foss ved innfallsporten til turistvegen i Hardanger er Skjervfossen som er lite tilgjengelig i dag. Innen året er omme skal rasteplassen på toppen rustes opp, blant annet med et spenstig toalett. Der Skjervfossen stuper ned blir det et luftig utsiktspunkt, gangveg ned til to andre utsiktspunkt og sti videre. Sherpaer fra Nepal skal hjelpe til med det krevende arbeidet med å bygge natursti ned til fossen.

Også i nord kan turistene se fram til nye stoppesteder. Langs Nasjonal turistveg Helgelandskysten (Ureddplassen) er det planlagt en utsiktsterasse tett på storhavet - med nytt toalett og parkering. Dette er et av Helgelandskystens beste steder for å beskue øyriket og midtnattsol - og et trappeanlegg gir lett adkomst til rullesteinstranda. Langs Nasjonal turistveg Lofoten fornyes to rasteplasser, blant annet Skreda like ved Nappstraumen og Ofersøystraumen.

Nye dører åpnes også ved Sognefjellshytta i sommer. Den har fått ei ny storstue mellom to bygninger. Nybygget er i limtre og glass med et mønster av trekkanter som fordeler lyset inn i rommet. Dette skal formidle høgjellets varierte stemninger.

Til sommeren åpner også nytt toalett og parkeringsplass på Ersfjordstranda på Senja, og Nasjonal turistveg Atlanterhavsvegen får kunstverket «Columna Transatlantica» ved Vevang. Enkle, men spenstige bygninger reises i Allmannajuvet langs Nasjonal turistveg Ryfylke, der hele området skal stå ferdig til sesongen 2016. ■

1 - SKJERVFOSSEN: Sherpaer fra Nepal skal bidra i bygging av gangveg ved denne fossen langs Nasjonal turistveg Hardanger. (Illustrasjon Østengen/Bergo).

2 - LEKKERT I LOFOTEN: Vegvesenet oppgraderer Skreda, et av Lofotens flotteste stopp- og utsiktspunkt neste år. (Illustrasjon: manthey kula as)

3 - SOGNEFJELLSHYTTA: Ny storstue mellom to bygninger står ferdig i sommer. (Illustrasjon: Jensen & Skodvin Arkitektkontor AS)

4 - UTSIKTSTERASSE: Det skal bli storslått utsikt tett på storhavet langs Nasjonal turistveg Helgelandskysten (Ureddplassen). (Illustrasjon: Inge Dahlman og Zohar)

5 - ALLMANNAJUVE: Nytt turistveganlegg langs Nasjonal turistveg Ryfylke - ferdig til neste sommer. (Arkitekt Peter Zumthor, foto: Arne Espeland/Kon-Sul AS)

6 - GLITRENDE DOFORHOLD: Guldass langs Nasjonal turistveg Senja. (Tupelo Arkitektur, Foto: Hugo Fagermo)

7 - 90 METER MARMORSKULPTUR: Kunstneren Jan Freuchen fikk «hav» som tema - og skulpturen skal slynge seg langs kyststi ved Nasjonal turistveg Atlanterhavsvegen.

8 - SPEKTAKULÆR FOSS: Området rundt Vøringsfossen langs Nasjonal turistveg Hardangervidda skal stå fram i ny drakt. (Arkitekt: Carl-Viggo Hølmebakk)



1



2



3



4



5



6



7



8



SPESIALISERER PÅ TYNGRE BRUVEDLIKEHOLD

MEKTIGE: Nord-Norge har mange store og viktige bruer. Blant annet står Tjeldsundbrua foran en omfattende rehabilitering.

Statens vegvesen har opprettet et spesialprosjekt for langtidsrehabilitering av flere store bruer i Nord Norge, deriblant den monumentale Tjeldsundbrua ved inngangen til Lofoten/Vesterålen.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«**A**vedlikeholde bruer for nye 30-50 år er et komplisert arbeid som krever spesiell kompetanse, sier avdelingsdirektør Geir Jørgensen som leder Vegvesenets vegavdeling i Midtre Hålogaland. Han leder i tillegg en ny spesialistfunksjon for tyngre bruvedlikehold for hele Statens vegvesen Region nord.

PILOTBRUER. Roy Antonsen er nylig tilsett som prosjektleder, han er sivilingeniør i teknisk elektrokjemi med doktorgrad fra NTNU om «Armeringskorrosjon i betong». I første omgang har han fått ansvar for seks bruer som alle trenger tyngre vedlikehold for å tjene trafikantene nye tiår. Men det kommer flere.

– Vi har 500 bruer over 20 meter i Nord-Norge, mange nærmer seg en alder eller tilstand som innebærer at vi må til med tyngre vedlikehold, og vi ser allerede nå at vi snart vil føye nye bruer på oppgavelista, sier Jørgensen.

KATODISK. – Utfordringene for disse

bruene er ganske sammensatte, forteller Roy Antonsen.

– Tre av de seks bruene som ligger inne i Handlingsprogrammet 2014-2017 ligger i Lofoten, de 240 meter lange Storvalen- og Breisundbruene ved Reine pluss den 840 meter lange Gimsøystraumen bru er alle er betongbruer bygd i 1981. Om kort tid inngår Vegvesenet kontrakter for montering av katodisk beskyttelsesanlegg på de to 240 meter lange bruene. Metoden ble omtalt i Veggen og vi i september 2013 og innebærer i korthet at det blir satt et svakt elektrisk felt på brua. Strøm for noen øre dagen er det som skal til.

PERFEKT. – Betong gir egentlig en perfekt beskyttelse av armeringsstål men ved vanninntrenging bryter klorider ned beskyttelsesskiktet. Da oppstår veldig små felter som nærmest kan regnes som mikrobattericeller, der små elektriske strømmer river ned stålet elektron for elektron. Det går veldig sakte, men vil svekke brua over veldig mange år om vi ikke stanser prosessen, forklarer Roy Antonsen.

Kontrakten nå innebærer montering av 6500 kvadratmeter titanfelt samt elektronikk for å lage et svakt strømfelt som holder elektronene på plass.

FAGVERK. De tre andre bruene er hengebruer med fagverk i stål bygd fra 1967-77. Dette er den 550 meter lange Kjerringstraumen bru på E6 i Ofoten, den 740 meter lange Kvalsundbrua utenfor Hammerfest og den 1001 meter lange Tjeldsundbrua.

– Her snakker vi om utbedring av sjøutsatte betongdeler, og metalloverflater som må males påny for å hindre rust. Som kjemiker kan jeg slå fast at blymønnen som ble brukt før ga godt beskyttelse. Men dette er ikke produkter vi kan bruke i dag og det er ikke «rett frem» å finne nye metoder for å beskytte bruene i nye 30-40 år. Vi må blant annet sørge for at nye belegg får godt samvirke med de eksisterende, sier Roy Antonsen.

KREVENDE. Opprettelsen av spesialistfunksjonen har en bakgrunn i at tyngre bruvedlikehold krever mye innsats av Vegvesenets bruingeniører, og man ser



SPESIALISERER: Avdelingsdirektør Geir Jørgensen (t.h) har ansatt Roy Antonsen som prosjektleder for tyngre vedlikehold på i første omgang seks bruer, blant annet Gimsøystraumen bru og Breisundet bru (nederst).

at det er riktig å få på plass dedikerte ressurser.

– Samtidig vet vi at Vegvesenet er avhengig av å ha disse jobbene innenfor etaten, fordi rett utførelse er et helt nødvendig grunnlag for den daglige drift vi skal ha på bruene i tiårene fremover. I Region Nord har vi en spesialistfunksjon for rehabilitering av tunneler og bestemte oss for også å lage et regionalt prosjekt for å styre tyngre bruvedlikehold, sier Geir Jørgensen. ■



FAKTA: Undervurdert

I dag erkjenner hele det teknologske brumiljøet at behovet for betongoverdekning ble undervurdert da en ny type betongbruer ble lansert tidlig på 1970-tallet.

Som alternativ til hengebruer, der kjørebanelen henger under to stålkabler, skulle det bygges fritt-frembygd-bruer der det bærende armeringsstålet ble støpt inn i en betongkasse rett under kjørebanelen. Støpingen skjedde i glideformer, bruene skulle bygges slanke, smekre, lette og så billig som mulig. Derfor ble de bygd med akkurat så lite betongoverdekning over armeringen som ble ansett nødvendig for å hindre vann i å trenge inn.

30 millimeter betong mellom stålarmeringen og fri luft viste seg å gi for lite beskyttelse, særlig nær saltvann. På nye bruer er kravet økt til 60 millimeter. Statens vegvesen holder alle de utsatte bruene under systematisk oppsyn. Noen kan oppnå planlagt levetid etter utbedringer, andre ikke men disse vil bli stengt før de blir farlige å kjøre på.

Bygger varig veg

– Arbeidet er godt i rute, dette blir ei bru som skal tjene landsdelen godt i mange år, sier Einar Karlsen som er prosjektleder for den 1533 meter lange Hålogalandsbrua ved Narvik.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Brua og nær 5km ny veg vil forkorte E6 med 18 kilometer når den prosjektet er fullført høsten 2017. Det betyr at reisetiden fra Narvik til Vesteraen/Lofoten og Tromsø reduseres med 15-20 minutter. For å få til det bygger Karlsen en brukonstruksjon som i lengde blir rangert etter Hardangerbrua som er verdens lengste to-felts hengebru.

NEST LENGST. Hardangebrua er 1380 meter lang og har et hovedspenn på 1310 meter, Hålogalandsbrua er lengre men har et hovedspenn på «bare» 1145 meter.

– Hadde vi bygd brua slik Hardangerbrua er bygd, ville den blitt verdens lengste. Men grunnforholdene gjorde at vi kunne sette de to brutårnene henholdsvis 150 og 250 meter ut fra land, forklarer Einar Karlsen.

Nå foregår arbeidene med å støpe betongseksjonene som går fra land og ut til brutårnene. Derifra vil brua bygges i stål, to en halv meter tykke og 2000 tonn tunge bærekabler skal henges opp og så skal det henges opp 18,6 meter brede stålkasser som skal gi plass til 9,5 meter kjørebane og 3,5 meter gang- og sykkelveg.

STRENGE KRAV. Dagens E6 går under brua på Narviksiden og av sikkerhetsårsaker måtte E6 legges om i et drøyt døgn da en seksjon av viadukten frem mot det østre tårnet skulle støpes tidlig i mars. Det samme skjer en gang til når neste seksjon skal støpes like før påske. Også i

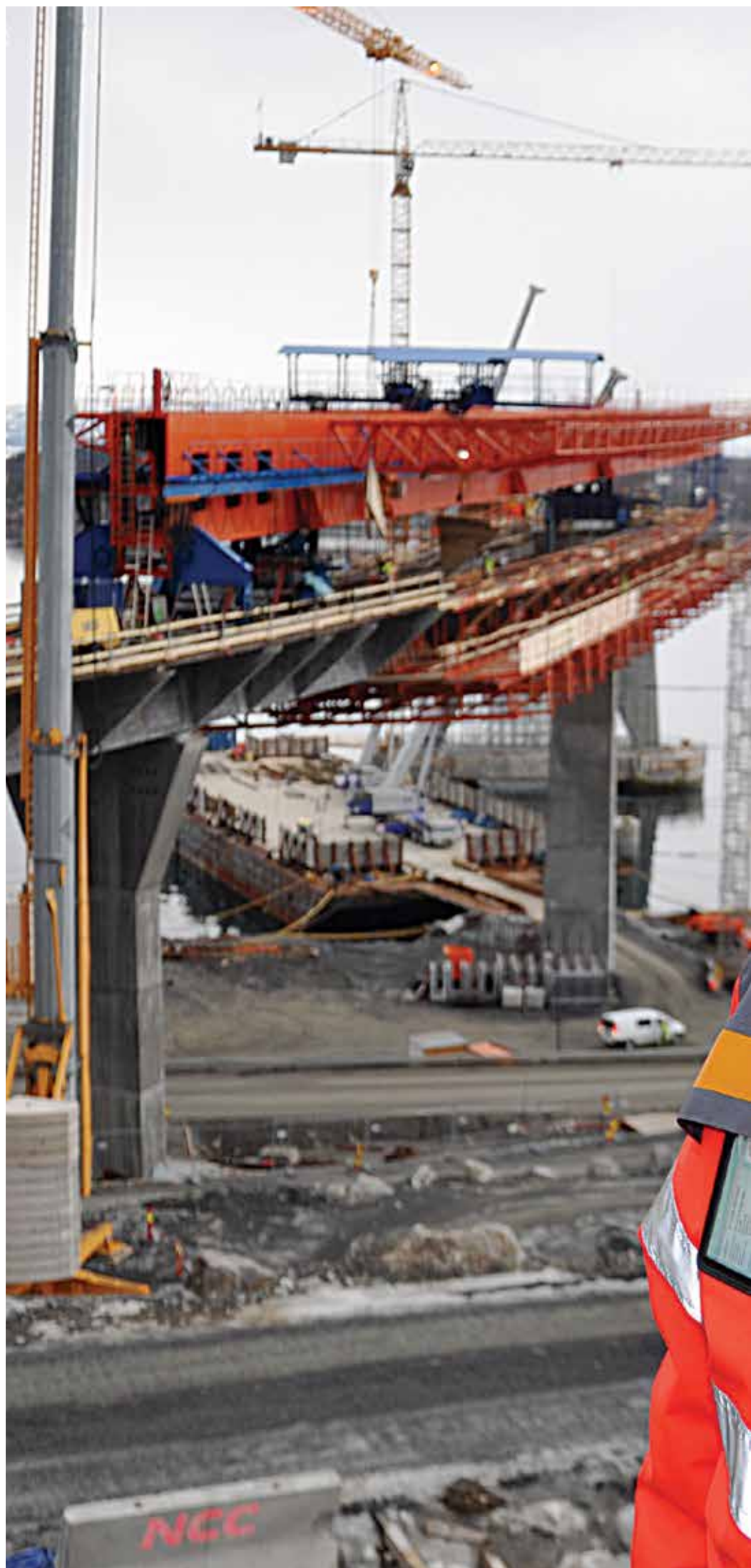
forbindelse med flytting av støpevogna er det nødvendig å flytte trafikken.

Brutårnene blir 172 meter høye og bygges med svært strenge kvalitetskrav siden de står i sjøvann. Flere store bruer bygd med pillarer ned i sjøen siden tidlig på 70-tallet har fått korrosjonsskader på grunn av vanninntrengning, derfor er kravene til betongoverdekning økt de senere årene. Statens vegvesen har engasjert frittstående ingeniørfirmaer til å følge svært nøye med under byggeprosessen, både på betongdelene etter hvert som de bygges på stedet og i Kina der ståldelene er under produksjon.

OVERFLATEBEHANDLING. -Vi er helt avhengig av at alle deler bygges riktig. Vi skal bygge brua med en teknisk levetid på 100 år og det betyr at det ikke skal være korrosjon på metalldele eller forvitring av betongdelene. Men den vil trenge ny overflatebehandling etter noen tid og naturlig nok utskifting av lys og andre tekniske deler, forteller Karlsen.

Belysningen blir i form av energigivne led-lamper som også har lang levetid. Innvendig blir stålkassene kun grunnbeskyttet, i stedet for maling blir de beskyttet mot rusting ved at luften inne i brua blir holdt tørr.

Prosjektet E6 Hålogalandsbrua, medregnet skredsikring av E10 Trældal – Leirvik, er beregnet til å koste nær 3,2 milliarder kroner. Prosjektet finansieres ved en kombinasjon av statlige midler, 932 millioner kroner i bompenger og et tilskudd på 33 millioner kroner fra Narvik kommune. ■



BRUBYGGER: - Vi er i rute, sier Einar Karlsen som bygger landets nest lengste hengebru ved Narvik.



TO BRUTÅRN: 1145 meter skiller de to brutårnene som er under bygging ved Narvik.

d Narvik



BORTENÅ: Det lot seg ikke gjøre å gjenbruke den nordlige delen av Skjeggstad bru. Nå er også denne sprengt ned og så starter gjenoppbyggingen.

TOK NED RESTEN AV SKJEGGESTAD BRU

To spenn til av den rasrammede Skjeggstad bru ble sprengt ned onsdag 25. mars. Det vil ta om lag et år å bygge den opp igjen.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Det var 2. februar de to Skjeggstadbruene på E18 utenfor Holmestrand ble rammet av et leirras. Dette tok med seg et av fundamentene til den vestre brua, som sank sammen og truet med å ramme den gjenstående brua. I februar ble den søndre halvdel av den skadde brua sprengt ned på en kontrollert måte, uten at det nordgående løpet ble berørt.

Målinger viser at to av fundamentene på brua i nordgående løp må utbedres før trafikk kan settes på igjen, trolig før sommeren. Her vil det gå trafikk i begge retninger inntil parallellbrua er bygd opp igjen.

Det var den søndre halvparten av det

sydgående feltet som ble sprengt ned i februar. Siden har det vært vurdert om det går an å gjenbruke den resterende delen. En ekspertgruppe konkluderte med at dette ikke var praktisk og økonomisk mulig. Dermed ble også resten av brua fjernet.

70 meter av brukassen frem til søyle to ble sprengt ned nå, deretter skal den nordlige delen bli pigget ned og de resterende rivearbeider skal være ferdig i løpet av mai. Deretter starter arbeidet med å bygge opp igjen brua slik den var. Før det skjer skal grunnen rundt fundamentene forsterkes med kalk-/sementpeler. Landkarene i begge ender og noen av fundamentene og søylene skal brukes om igjen. ■

– Vegselskapet skal ikke svekke Statens vegvesen

– Et nytt vegselskap vil ikke svekke dere som etat. Statens vegvesen vil fortsatt være navet i norsk vegplanlegging og vegutbyggingen i mange tiår framover.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Det sier lederen i Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget. Linda Hofstad Helleland. Den 37-årige stortingsrepresentanten fra Sør-Trøndelag har mye positivt å si om Statens vegvesen etter sine første halvannet år som komiteleder for samferdsel.

– Jeg har med stor glede lært å kjenne en bunnsolid og faglig sterk og dyktig etat med høy kompetanse og svært dedikerte medarbeidere, sier transportkomitelederen. Derfor er hun overbevist om at Statens vegvesen vil ha en like betydningsfull og sentral posisjon i framtidens samferdsel-Norge som i dag, også etter at det nye utbyggingsselskapet ser dagens lys i løpet av det nærmeste året.

VEGSELSKAPET. – Det er varslet en stortingsmelding om vegselskapet i april. Hva kan vegvesenansatte vente seg av den?

– Det vil fortsatt være mange og spennende oppgaver i Vegvesenet, det er snakk om at en begrenset portefølje overføres. Så er det mye kompetanse i etaten i dag, som også vil trenge i utbyggingsselskapet. Jeg tror at det er nyttig å ha flere miljøer som jobber med det samme, slik at man stimulerer til innovasjon og sunn konkurranse.

OPS. – Tre nye OPS-prosjekter er blinket ut, et fjerde, betydelig større er også varslet. Hva snakker vi om her?

– Det som det er snakk om er at vi ønsker å bygge erfaringer på bruk av OPS også på store prosjekter. Hvilke prosjekt vil bli offentlig når det er offentlig. Vi mener det er viktig å utforske alle gode ideer. Det kommer imidlertid langt flere prosjekter. Når regjeringen legger frem sin OPS-strategi, vil det vises hvilket omfang vi ønsker oss på OPS i lang tid fremover, slik at markedet

kan forberede seg, og det kan tas hensyn til tidlig i planleggingen av prosjektene.

– Kan for eksempel E16 og Ringeriksbanen være et slikt mega-OPS-prosjekt?
– Ønsker å bruke den kontraktsformen som passer prosjektet best. Det er det fagfolk som må vurdere, men vi er åpne for å tenke nytt.

RASKERE VEGBYGGING. – Mye fokus har vært på raskere vegplanlegging og mer effektiv vegbygging. Er OPS-prosjekter og utbyggingsselskapet noe av Regjeringens svar på dette?

– Ja - sammen med flere fellesprosjekt og mer sammenhengende utbygging. Raskere planlegging skal sikres gjennom statlig plan (varslet tre ganger siden regjeringsskiftet, men kun brukt fem til seks ganger i vegsektoren siden hjemmelen ble innført i 1985), samordning av innsigelser og kutting av unødvendige utredninger (kuttet 13 KVVUer).

KLIMA. – Klimautfordringene gjør det stadig mer krevende å bygge og drifte/vedlikeholde trygge veger i Norge. Er Statens vegvesen i stand til å møte disse utfordringene?

– Svaret på det er et klart ja.

TRANSPORTDEPARTEMENT. – Tor du vi får et eget transportdepartement for alle transportetatene og eventuelt også et samlet transportdirektorat en gang i fremtiden?

– Det er en spennende tanke, men vi slår ikke sammen kun for å slå sammen. Vi må sikre oss at det også gir faktisk bedre nytte enn annen organisering.

DÅRLIG VEGSTANDARD. – Dere reiser mye rundt i Norge som samferdselspolitikere. Hva er ditt generelle inntrykk av vegstandarden i Norge?

– For dårlig, lite sammenhengende og

lite fremtidsrettet. Det er klart at vegbygging har blitt nedprioritert generelt, og vedlikehold spesielt.

TILFELDIG DEBUT. Transportkomitelederen ble stortingsrepresentant i meget ung alder, 23 år. Og det skjedde i følge henne selv nærmest ved en tilfeldighet.

– Det var gammelordføreren i Trondheim, Marvin Wiseth, som nesten «kuppet» meg inn på tredjeplassen på listen før Stortingsvalget, egentlig både litt mot min viten og vilje. Men dermed endte jeg opp som første vara på Tinget i 2000. Jeg hadde egentlig ikke sett for meg en karriere som rikspolitiker.

I 2005 var hun klar for å fortsette studiene og tenke i andre yrkesbaner, fordi hun ikke ble gjenvalgt fra hjemfylket. Men tilfeldighetene spilte henne igjen et puss, slik at hun havnet på Tinget igjen. Denne gangen var det partikollega Børge Brende som skaffet henne en ny og overraskende plass på Tinget, da han forsvant til en lederjobb i World Economic Forum i Sveits.

UNG VETERAN. Nå er hun nesten for stortingsveteran å regne lenge før fylte 40. Før vervet som leder av Transportkomiteen har hun vært medlem både av Justiskomiteen og Familie- og Kulturkomiteen. Hun har også bekledt en rekke andre tillitsverv både på og utenfor Tinget de siste par tiårene (se CV). Etter valget i 2013 var Linda Hofstad Helleland en av mange politikere fra de to nye regjeringspartiene som sterkt ønsket seg til nettopp Transportkomiteen.

– Jeg kan fortelle at det var hard konkurranse om å komme i nettopp denne komiteen. Det forteller også hvilken vekt vi legger på samferdsel i Norge i årene fremover, sier hun. ■

BAKGRUNN:

LINDA C. HOFSTAD HELLELAND (37)
Født: 1977 i Klæbu

UTDANNING:

- Videregående skole 1993-97,
- High School USA 1994-95
- NTNU 1998-2000: Medievitenskap, statsvitenskap, sosiologi
- Høgskolen i Molde 2005
- Statsvitenskap 2005-2007: Ulike kurs ved BI og NHO

JOBB:

- Org. sekretær i Unge Høyres Landsforbund 2000-2001
- Deltids pleieassistent ved Radiumhospitalet 2001
- Informasjons og presserådgiver Høyres hovedorganisasjon 2007-2008
- Informasjons- og presserådgiver Høyres stortingsgruppe 2007-2008
- Stortingsrepresentant for Høyre i Sør-Trøndelag
- Leder Transportkomiteen på Stortinget 2013-2017
- Debuterte på Stortinget i 2001 som første vara fra S-Trøndelag
- 2001-2005 Medlem Justiskomiteen
- 2009-2013 Medlem Familie- og kulturkomiteen
- 2009-2013 Delegat til FNs generalforsamling
- 2013-2017 Medlem Stortingets delegasjon til NATOs parlamentariske forsamling

TOPPLISTEN

BIL: Jeg er volvodame

SYKKEL: Sykler så mye jeg kan med barna - på en helt ordinær sykkel

MAT: Gleder meg til grillsesongen er i gang snart. Både kjøtt og fisk er godt på grillen

TV-PROGRAM: Som politisk engasjert må det blir House of Cards

BOK: Har de originale bindene av «Norske Veivæsens Historie, oversigt over Statens Veivæsens Virksomhet i Tidsrommet 1820-1896»

MUSIKK: Jeg er jo Trønder så jeg må vel bare si E6 med DDE

FERIE: Hytta med utsikt over skipsleia i Trondheimsfjorden, liker meg også i Spania

BESTE FILM: Jernkvinnen, en film om Margaret Thatcher med Meryl Streep i hovedrollen

HOBBY: Friluftsliv og trening

IDRETT/SPORT: Ski, håndball og Rosenborg

FAVORITT IDRETTSUTØVER: Marit Bjørgen og Axel Lund Svindal



” Det vil fortsatt være mange og spennende oppgaver i Vegvesenet.

E134-ARM TIL BERGEN GIR NY HARDANGERBRU



– Her kan det komme ny Hardangerbru, sier Kvam-ordfører Asbjørn Tolo og peker sørover Hardangerfjorden fra sitt kontor i Norheimsund.

TEKST KJELL WOLD FOTO HÅKON AURLIEN

Han mener ny bru over Hardangerfjorden litt sør for dagens ferjestrekning mellom Tørvikbygd og Jondal er en forutsetning dersom Regjeringen mener alvor med å prioritere E134 som en av stamvegene mellom Oslo og Bergen i fremtiden.

KORTESTE VEG. I framtiden kan Oslo-Drammen-Haukeli-Odda-Bergen via Jondal og Norheimsund bli den korteste vegen mellom Oslo og Bergen. Men fv 7 fra Trengereid til Norheimsund og fylkesvegene videre via Jondal til Odda og Jøsandal er foreløpig flaskehals med både høyde- og smale vegger.

– Her kreves det betydelige utbedringer og innkortinger for at Oslo-Bergen via Haukeli og E134 skal bli den snarveien den har potensiale til, sier Kvam-ordføreren.

Samstemt Hordaland. Sammen med næringsråd og politikere har Kvam-ordfør-

er Asbjørn Tolo jobbet hardt for å få inn Hardangertunnelen under Kvamskogen som en av flere viktige faktorer for å videreutvikle både fv 7 og raskeste veg øst-vest om Odda og Haukeli.

– Vi trenger både å utvikle forbindelse til E134 som øst-vest trase og å utvikle fv. 7 som viktig avlastningsveg til dagens hovedveg mellom Bergen og Voss med videre forgreninger østover mot Oslo, sier Tolo. Kvam kommune har sammen med flere Hardangerkommuner og Hordaland fylkeskommune jobbet grundig og langsiktig for både å styrke seg regionalt, men også bidra aktivt til flere og bedre vegger øst-vest. Det handler både om trafikksikkerhet, framkommelighet og forutsigbarhet. Mener Kvam-ordføreren.

FORUTSIGBARHET. Han understreker viktigheten av flere trygge stamveger mellom Vestlandet og Østlandet. Denne vinteren har tydelig vist at vi ikke kan

stole på kun en hovedveg mellom øst og vestnorge. Til det har værforholdene og klimautviklingen blitt for uforutsigbare, mener Kvam-ordføreren. Han mener en Hardangerbru nummer to et stykke sør for Norheimsund er en av flere viktige forutsetninger for at E134-armen til Bergen kan bli en konkurransedyktig vegstrekning slik Statens vegvesen beskriver i sin øst-vest utredning.

– Vi har tro på hovedinnholdet i øst-vest utredningen Statens vegvesen la fram i vinter. Nå håper vi Regjeringen følger opp. Og hele Hardangerregionen og Hordaland fylke synes enige om at fv 7 og Hardangervidda fortsatt vil ha en svært viktig funksjon som bindeledd mellom øst- og Vestlandet, og at vidda derfor ikke kan prioriteres ned selv om E134 Haukeli skulle bli den foretrukne fjellovergangen, sier ordfører Asbjørn Tolo i Kvam kommune. ■





KAN ERSTATTES ENDA EN GANG!

Bilferga «Etne» har gått i mange samband som er erstattet av en bru eller tunnel. Nå kan den bli overflødig igjen.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«**F**erja har hatt en omskiftende tilværelse, forteller skipper Bjørn Tore Hjartnes. Personlig er han bare positiv til at den kan bli overflødig nok en gang, for han bor slik at han vil ha god nytte av en ny ytre Hardangerbru.

I dag går ferga over Hardangefjorden mellom Tørvikbygd (ved Norheimsund) og Jondal, en tur som tar ca 20 minutter. Men før den havnet der gikk den i mange år mellom Bruravik i Ulvik kommune og Brimnes i Eidfjord, sambandet som ble stengt da Hardangerbrua lenger inne i fjorden ble åpnet i august 2013.

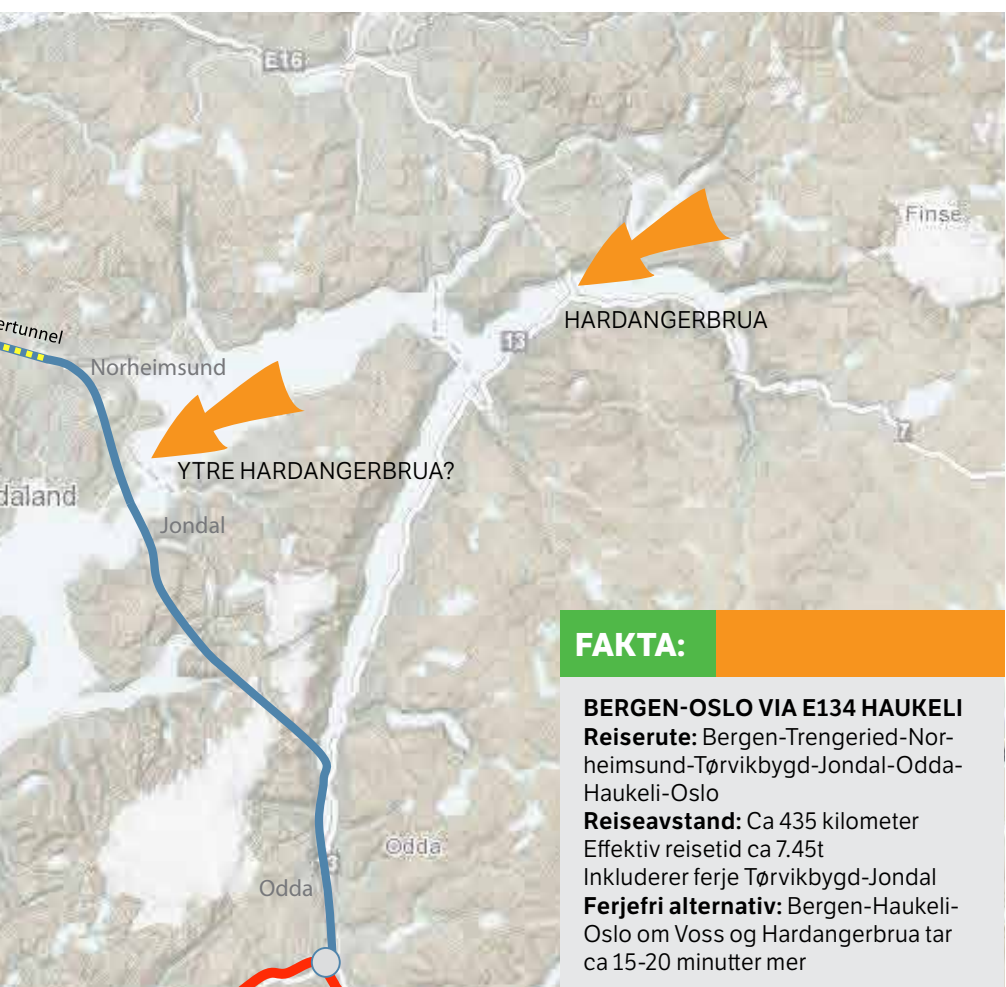
Ferja ble opprinnelig bygd i 1979 for Bergen-Askøyforbindelsen, het da også «Askøy» og hadde da plass til 120 personbiler. I 1992 ble den overflødig der etter åpning av Ashøybrua som da var

landets lengste hengebru.

Så gikk den noen år over Bømlafjorden ved Stord, i et samband som i 2000 ble erstattet av den knapt 8 km lange Bømlafjordtunnelen. Den har også gått i flere samband som ikke finnes i dag.

Nye målekrav gjør at den i dag har plass til 105 «personbilkvivalenter», et begrep brukt på fergekapasitet. Tyngre biler står på øvre dekk mens personbiler får plass i en underetasje men den brukes bare sommerstid og i helgene.

– Vi har mye ferietrafikk her i Hardanger, mange setter pris på turen over fjorden. Men en bru vil også bli fin, sier Hjartnes. Han har fire år igjen som skipper men håper han får glede seg ved synet av en ny bru når han er pensjonist. ■



FAKTA:

BERGEN-OSLO VIA E134 HAUKELI
Reiserute: Bergen-Trengeried-Norheimsund-Tørvikbygd-Jondal-Odda-Haukeli-Oslo

Reiseavstand: Ca 435 kilometer
Effektiv reisetid ca 7.45t

Inkluderer ferje Tørvikbygd-Jondal
Ferjefri alternativ: Bergen-Haukeli-Oslo om Voss og Hardangerbrua tar ca 15-20 minutter mer



PÅ BRUA: Mannskapet Arild Alfsåker (fra venstre), Sondre Belsnes, Atle Sollesnes og Bjørn Hjartnes samlet på brua under overfarten til Jondal.

ENKLE GREP FÅR FOLK TIL Å TENKE SEG OM

På Fellesprosjektet E6 - Dovrebanen mellom Minnesund og Espa var det i oppstarten to dødsulykker, 125 alvorlige hendelser og 30 skader med fravær. Nå ser det ut som de har funnet løsningen.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO SVEIN MAGNE TUNLI

Det var mange hendelser på prosjektet til tross for at de gjorde alt etter boka:

- Vi hadde god organisering av arbeidet der sikkerhet hadde førsteprioritet i alle sammenhenger. Entreprenører og ledere som brøt sikkerhetsrutiner ble ute-stengt, folk som manglet verneutstyr ble sendt bort. Men vi lyktes ikke i å få sikkerhetsteningen helt ut dit arbeidet foregår, sier prosjektleder Taale Stensbye i Statens vegvesen.



SNUDE TRENEN. Så innførte Fellesprosjektet Personlig Sikkerhets Involvering.

- Dette er noe så enkelt som at en tar en prat før en går fra brakka for å jobbe: Arbeidslaget snakker om hva som skal gjøres, hva må vi passe på i dag, har vi riktig verktøy og har vi riktig sikkerhetsutstyr. Den gode samtalen, med andre ord. Dette utfordret vi entreprenørene våre til å ta tak i. Hæhre, for eksempel, tok inn hele arbeidsstokken til samtale og satte i gang en «Se-meg» kampanje. Dette var akkurat som å skru på bryter, det gitt. Etter at aksjonen startet for ett år siden så har vi bare hatt en fraværsskade, en ankelvriking. Det er nesten så jeg ikke tror det, sier Stensbye.

TUSEN PÅ FOREDRAG OM SIKKERHET. Marimette Rynning er kvalitetssjef med ansvar for HMS og kvalitet i Hæhre Entreprenør AS. De har de to største entreprisene langs E6 fra Minnesund og nordover, og har i flere år hatt årlige HMS-kampanjer.

- Statens vegvesens opplegg med personlig sikkerhetsinvolvering passer sammen med vårt fokus på synlighet og oppmerksomhet. I «Se meg» kampanjen er budskapet at folk skal ha fokus: De må bruke hode, øyne og HMS-verktøy og respektere regelverket for at vi skal ha en trygg arbeidshverdag, forteller Rynning. De prøver å treffe med ulike virkemid-



ler som skal få folk til å huske budskapet. De bruker blant annet enkle symboler på klistremerker rundt omkring. Disse er for eksempel bak på synlighetsvester, på plakater der folk jobber og i brosjyrer. Rundt tusen har vært til en times foredrag om kampanjen – både egne ansatte, byggherre, underleverandører og andre.

ULIKE VIRKEMIDLER. I Hæhre har de lyktes med å få økt oppmerksomhet på sikkerhet med ulike virkemidler.

- Vi ser at antall materielle skader har gått ned, og at folk er mer bevisste. Da er det også mindre sannsynlighet for personskader. Men en kampanje er ett av flere virkemidler. Det handler om å bygge en sikkerhetskultur, og det er ikke gjort over natta, påpeker Rynning.

HVER OG EN MÅ TA ANSVAR. Rynning sier sikkerjobb- og risikoanalyser ikke er nok alene. Til sjuende og sist må hver og en ta ansvar for at det de skal gjøre er trygt og sikkert. Men det er også viktig å passe på hverandre. På morgensamtalene vurderer arbeidslaget hvilke farer som kan dukke opp i forbindelse med dagens oppgaver.

- Dårlig tid er ingen unnskyldning for ikke å tenke sikkerhet, en må ta seg tid til en slik prat. Å få folk til å tenke seg om og involvere seg i egen sikkerhet er viktig.



TRO ALDRI AT NOEN SER DEG. Maskinkjører Geir Øvrekleiv har vært i bransjen i 20 år og jobber nå på E6-prosjektet.

- Jeg bruker å si at du må aldri tro at noen ser deg når du beveger deg på anlegg, det er en grei regel. Alle må passe på seg sjøl, gjøre seg til syne og ha øyekontakt med maskinkjører. Problemet med å bli sett er nok størst for dem som ikke er på anlegget til vanlig, men bare skal levere noe eller gi en beskjed, sier Øvrekleiv.

Han synes det er veldig bra sikkerhetsopplegg. Videre at det fungerer bra å ha en kaffe-halvtime før jobben starter der en blir brifet på det som skal skje. ■



E6 MINNESUND-ESPA: Det skjedde altfor mange ulykker tidlig i anleggsfasen.

« Dette var akkurat som å skru på en bryter, det gitt. Etter at aksjonen startet for ett år siden så har vi bare hatt en fraværsskade.

Taale Stensby, prosjektleder

SE MEG!



FLERE PÅ ANLEGG, FÆRRE ARBEIDS- ULYKKER

I fjor omkom fire personer på Statens vegvesens anlegg, og det var 94 arbeidsulykker med fraværsskader. Tross dystre tall peker statistikken i riktig retning.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Tre av de fire som jobbet på kontrakt for Statens vegvesen omkom i sprengningsulykka på Geilo. En omkom etter fall fra asfaltmaskin i forbindelse med transport. Til tross for disse alvorlige hendelsene har ulykkesfrekvensen nå vist en markant nedgang i Statens vegvesen.

FLERE FOLK, FÆRRE ARBEIDS- ULYKKER. – Vi omsetter for mer nå enn før – vegbudsjettet har økt kraftig de senere årene. Nå har vi til en hver tid rundt 800 kontrakter med stort og smått. Det vil si at vi har flere folk som jobber for oss, samtidig som det skjer færre fraværsskader enn før. Det opplyser Jan Erik Lien i Statens vegvesen som er fagansvarlig for HMS på byggherresida.

FÆRRE LEDD. Han sier de har iverksatt mange tiltak de siste tre årene for å redusere antall hendelser, noe som ser ut til å virke. Eksempler på tiltak er begrenning av antall ledd under hovedentreprenør til to ledd. Før 2012 var det ofte flere ledd noe som gjorde sikkerhetsstyringa vanskelig.

FLERE INSPEKSJONER. Et nytt tiltak er også ledelsesinspeksjoner. Det vil si at regionvegsjefer og vegdirektøren er ute på prosjekter for å se ting med egne øyne. Det er også 1:1-inspeksjoner med ledere på samme nivå hos byggherre og entreprenør. – Det er ledelsen som bestemmer standarden for sikkerheten og hva som er akseptabelt. De som går der til daglig kan bli «blinde» på egne forhold. Det er lettere for folk som ikke er på anlegget til daglig og stille de riktige spørsmålene, sier Lien.

INNTAKSKONTROLL. I fjor ble det innført inntakskontroll i nye kontrakter. Det vil si at alle som skal inn på prosjektet får kontrollert kompetansebevis, sertifikater og godkjenninger før de får starte og jobbe.

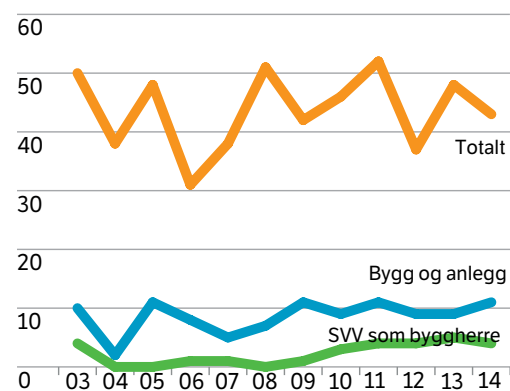
– Dette ble innført etter dødsulykka på Filefjell i 2012 der en ung mann ble satt til å kjøre dumper, havnet i elva og druknet. Han hadde verken kompetansebevis, førerkort eller nødvendig opplæring, forteller Lien.

Et annet viktig tiltak er å separere biltrafikken fra anleggsområdet med langsgående sikring. Dette gjør det mye sikrere for alle på anlegget.

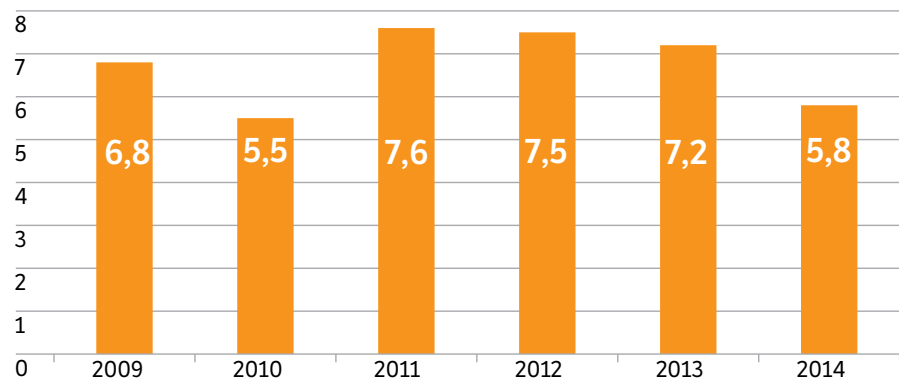
SKAL-BARE-ULYKKER. Lien sier også at det ikke alltid er like lett å vite hva en kan gjøre for å unngå ulykker. I mange tilfeller er det «skal bare» som fører til ulykker. Da gjør en ofte ting på en annen måte enn ellers – tar en snarveg eller bryter sikkerhetsrutiner.

– Dette handler om holdninger og atferd hos den enkelte. Det er helt vesentlig at den enkelte tar ansvar for egen og andres sikkerhet og involverer seg i det daglige HMS-arbeidet, påpeker Lien. ■

DØDSULYKKER I NORSK ARBEIDSLIV 2003-2014 (KILDE: ARBEIDSTILSYNET)



ULYKKEFREKVENNS (H1-VERDI) I ENTREPRISEDRIFTEN 2009-2014 (Tallet sier noe om hyppigheten av skader med fravær)



BEDRING: Som tabellen viser har det vært en markant nedgang i hendelser det siste året.



■ STEDET:

AFDAL er ei lita bygd i Voss noen kilometer øst for Voss sentrum i Hordaland. Navnet er minst fra middelalderen og kan enten bety sidedal eller avsidesliggende dal, i følge boka Norske Gaardsnavne. (Foto: Kjell Wold)

■ QUIZ:

20 spørsmål

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



SPØRSMÅL 19 - VIKAFJELL: Hvilke kommuner og fylker er verter for denne fjellovergangen? (Foto: Kjell Wold)

- | | | |
|---|---|--|
| 1 Hvor ligger Myrkdalen? | 8 Hvor stor andel av gods-transporten på norske veger skjer med norskregistrerte lastebiler? | 15 Hvor skal årets store Bil- og veikonferanse arrangeres 1. juni? |
| 2 Hvorfor har Myrkdalen vært ekstra mye i nyhetsbildet denne vinteren? | 9 Hvor skal årets store bompengekonferanse holdes i mai? | 16 Hvor har de nylig fått nytt og fargerikt vegkontor? |
| 3 Hvor ligger Fånefjell? | 10 Om lag hvor mange bruinspeksjoner utfører Statens vegvesen årlig? | 17 Hva er Norges sykkelhovedstad? |
| 4 Hva er 65+? | 11 Bjørgatunnelen skal snart bygges. Hvor? | 18 Ingunn Foss har frontet Statens vegvesen om Skjeggstad bru. Hvor ble hun født? |
| 5 Hvor stor andel jobbreiser skjer med sykkel i følge TØI? | 12 I hvilken kommune er Trygve Thorsen varaordfører? | 19 Rv.13 Vikafjell går mellom to kommuner og fylker. Hvilke? |
| 6 Hvor mange ulykker skjer årlig i vegtrafikken med farlig gods? | 13 Hva heter direktøren i Vegtilsynet? | 20 Hvor stor andel bilister bryter fartsgrensen, i følge en TØI-undersøkelse? |
| 7 Hvem leder KVV-arbeidet om Hardangervidda? | 14 Hvor holder Vegtilsynet til? | |

■ I HANSKEROMMET:

Knut Martinussen

Organisasjonrådgiver i Bodø

1 Hva har du i hanskerommet?

Jeg pleier ikke å sitte der, så måtte ta en sjekk: Der er instruksjonsbok, vognkort og skademelding. I tillegg er det hårstrikk og neglefil. Det er nok kona eller døtrene sine, det er de som pleier å sitte der.



2 Hva gjør du på jobb?

Oi oi, det er vanskelig å svare kort på, jeg driver med så mye. Blant annet organisasjon- og lederutvikling. Jeg bistår enheter som har behov for støtte. En del av det jeg gjør er på bestilling av regionledelsen. Det er ofte å utrede og evaluere hvordan vi gjennomfører oppgavene våre. Og jeg synes det stort sett står bra til med «grunnforholdene».

3 Fin arbeidsplass?

Jeg har jobbet her siden 2008. Det som er så bra med å jobbe her er at det er veldig varierte arbeidsoppgaver. Nesten hver dag er forskjellig. Variasjonen gjør jobben veldig interessant! En gang i året drar enkelte av gutta på korridoren her på tur – ofte ei utvida helg. Vanligvis drar vi med båt ut til et idyllisk sted utenfor Bodø som heter Sør-fugløy. Der bor vi i et gammalt nordlandshus. Der er det nydelig – stille og rolig og flott natur. Kjempefint å gå tur i fjæra, fisker litt, lage mat og slappe av.

4 Hva gjør du på fritida?

Jeg har unger som driver med idrett, og det tar tid å følge opp dem, pluss at jeg er med i litt i styre og stell i idrett. I sommer fikk vi en jakthund som skal trenes opp til å være med på jakt til høsten. Bli en del turer i marka og på fjellet med den. Det er en korthåret vorsteh som vi skal ha med på rypejakt. Det er totalopplevelsen som er det viktige ved jakt, ikke å skyte. En god rypemiddag serveres med god saus, det er jo halve måltidet – det er ikke Toro.



Unormalt tempo

168

Fartsgrensene kan variere omkring i landet selv om Vegvesenet har gitt klare føringer slik at folk skal oppleve fartsgrensene som riktige og dermed respektere dem. Dette skiltet setter forbud mot en fart høyere enn 25 km/t inn på den såkalte «kyststien» som går nær svenskegrensen i Halden, og er en unormal. Vegvesenets håndbok N300, trafikkskilt, slår fast at forbudsskilt 362 «Fartsgrense» varierer fra 30-110 men alltid ender med sifferet 0. Det kan kombineres med et vegruteskilt, men det skal ikke stå vinkelrett på fartsgrenseskiltet. (Foto: Håkon Aurlien).

SVARENE PÅ QUIZEN:

1 I Voss kommune i Hordaland 2 På grunn av enorme snømengder 3 I Bygland kommune i Setesdal og Aust-Agder 4 Oppfritskningskurs for eldre bilførere 5 Sju prosent 6 Om lag 60 7 Morten Ask i Statens vegvesen 8 35,6 prosent 9 I Kristiansand 10 Mellom 5000 og 7000 11 Langs fv. 7 i Hardanger 12 I Vest i Trude Tronrud Andersen 13 I Voss i Hordaland 14 I Voss i Hordaland 15 I Oslo 16 På Hamar 17 Trondheim 18 i Skiptvet i Østfold 19 Voss og Vik og Hordaland og Sogn og Fjordane 20 Om lag 45 prosent

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: vegegnogvi@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 24. mars kl. 13.00.
Neste utgave kommer 30. april 2015.

