



Denne artikkelen er gjengitt i  
Norsk vegmuseums årbok for 2021

# Hvordan sto det egentlig til med Vegvesenets samfunns- beredskap?

AV ELISABETH SCHJØLBERG



E39 ved nordsiden av Jølstravatnet ble rammet av fire ras over en strekning på tre kilometer under storflommen 30. juli 2019. Det tok to uker før vegen var åpen igjen. (Foto: Silje Drevdal)

# Hvordan sto det egentlig til med Vegvesenets samfunnsberedskap?

AV ELISABETH SCHJØLBERG

Det siste året har gitt hele det norske folk et nærmere møte med beredskap som fenomen. Hvordan var bevisstheten rundt dette hos meg da jeg hadde lederfunksjoner i Statens vegvesen? Åpne veger var som en del av samfunnets sentralnervesystem også da. Det var vitterlig en helt sentral del av jobben å holde vegen oppe – men hvor mye tenkte vi på «kriser» og kriseledelse? Det virker som det har vært en betydelig utvikling.

**E**n trailer har fått sleng på hengeren og stenger E6. Det er fredags kveld og snøfokk i Svenningdal, noen mil sør for Mosjøen. Selv om det er julebordstid er det ikke så mange som får med seg denne hendelsen, bortsett fra noen få i personbil – og ganske mange flere i trailere på tur sydover. Så vidt jeg vet var det ingen personskader, så bortsett fra ventekostnader for et temmelig stort antall transportere, var dette ikke noen dramatisk hendelse. Tre timer måtte vi vente, vi som var i personbiler – en god del lenger for yrkessjåførene – såpass lang tid tok det før en tilstrekkelig stor kranbil var kommet til stedet for å få ryddet slik at det var mulig å passere. Ikke gitt at alle som hadde destinasjon fiskemarkedet i Paris mandag morgen, nådde den fergen de trengte.

En ikke helt uvanlig hendelse på denne strekningen, har jeg forstått. En i serien av uendelig mange hendelser på vegnettet vårt: trafikkulykker, ras og flom. Uventede hendelser – eller situa-

*Elisabeth Schjølberg arbeidet i Statens vegvesen fra 1990 – 2007, de første årene hovedsakelig med inspeksjoner og skadevurderinger på brukonstruksjoner. De siste fem årene var hun regionvegsjef i Statens vegvesen Region Midt. Siden 2007 har hun arbeidet som seniorrådgiver i Multiconsult.*



sjoner som man kan være forberedt på om man følger med på nyhetene. Det er strekninger der vi egentlig vet at det er greit å ha full tank og godt med klær i bilen.

## **NOEN MÅ RYDDE OPP**

Den belyser et trekk ved hendelser: Noen må rydde opp. Noen må rykke ut – når som helst på døgnet.



Distriktssjef Jan Arild Johansen på Trollstigen august 2003. Kraftig regn hadde omgjort vegen til flomveg, noe den ikke var dimensjonert for. (Foto: Elisabeth Schjølberg)

Derfor er det mange som er i beredskap. Brøytesjåførene er eksempelvis i brøyteberedskap fra september.

Det siste året har gitt hele det norske folk et nærmere møte med beredskap som fenomen. Det er greit å ha litt ekstra mat i huset – butikker kan plutselig stenge. Alle med skolebarn har fått praktisk beredskapstrening med skolenes stadige skiftninger mellom rødt, gult og grønt nivå. Kriseteam og kriseledelse mobiliseres fort vekk både i offentlige etater og i private bedrifter – beslutninger fattes raskt og alle må følge med på de siste meldingene for å holde seg ajour med hvilke regler som gjelder akkurat i dag. Og alle forventes å følge med på nyheter og kommunenes hjemmesider – holde seg oppdatert.

Det slår meg at kriseledelse må ha blitt noe som alle offentlige etater har et forhold til, og jeg har begynt å fundere: Hvordan var bevisstheten rundt dette hos meg da jeg hadde lederfunksjoner i Statens vegvesen? Det vil si – det er ikke det jeg tenker. For det jeg tenker er: hva kommer det av at jeg hadde såpass lite fokus på kriseledelse som jeg faktisk hadde? For åpne veger var som en del av samfunnets sentralnervesystem også da. Det var vitterlig en helt sentral del av jobben å holde vegen oppe – men hvor mye tenkte vi på «kriser» og kriseledelse?

Dette er rammen for denne artikkelen, å reflektere over bevisstheten på kriser som jeg tror jeg hadde som leder den gangen, tidlig på 2000-tallet, sett i lys av hvordan jeg oppfatter at bevissthe-

ten rundt kriseledelse og kriseforståelse fremstår i dag – helt og holdent basert på en posisjon som interessert medborger – eller skal man si «følger» på medienes dekning av hendelser. Det virker som det har vært en betydelig utvikling.

Jeg ønsker å gi et lite utdrag fra et tidsbilde fra tiden rundt årtusenskiftet og sett fra et hendelsesperspektiv der vegnettet er sentralt. Og det understrekes at det er et lite utdrag, for situasjonen har helt sikkert vært annerledes andre steder. Dette betyr eksempelvis at jeg ikke har blikket rettet mot den overordnede organiseringen av beredskap med tanke på generell samfunnssikkerhet og beredskap, selv om vegnettet nødvendigvis og ofte inngår som en kritisk faktor når det gjelder samfunnssikkerhet.

Og jeg må understreke spesielt at det handler om et nå «gammelt» tidsbilde, i hovedsak knyttet til min periode som vegsjef i Statens vegvesen Region midt fra 2003 til 2007.

#### SAMFUNNSOPPDRAGET

Vegvesenets samfunnsoppdrag er en trygg fremkommelighet, som blant annet innebærer et åpent vegnett, som nevnt. Viktigheten av samfunnsmandatet fikk vi belyst da samfunnet stengte ned i 2020. Vi ser det nesten hvert år at ras på E6 på Helgeland i prinsippet deler Norge i to, og åpen-veg-perspektivet er en vesentlig årsak til at man i sin tid insisterte på at E16 måtte være en hovedveg mellom øst og vest – den hadde minst behov for stengning vinterstid.

Åpent vegnett var da også en del av ryggmargsrefleksen i hele organisasjonen. Veldig tydelig i produksjonsvirksomheten som ble skilt ut som Mesta

1/1-2003, men det preget hele driftsorganisasjonen. Denne hadde frem til 2003 bestått av 19 fylker med hver sin vegsjef. Fra 2003 var mye av den operative driften organisert i drøyt 30 distrikter med hver sin distriktssjef. Det var denne organisasjonen som hele tiden hadde ansvaret for å holde vegnettet oppe.

To dramatiske hendelser for Statens vegvesen Region midt belyser denne ryggmargsrefleksen.

#### RYGGMARGSREFLEKSEN

I løpet av ett døgn august 2003 forsvant 300 meter veg i Eikesdalen i Romsdalen. Samme døgn og samme regnhendelse resulterte i at Trollstigen, også i Romsdalen, men lenger sør, så ut som den var utsatt for et bombenedslag – hele det øvre laget av vegkroppen var ødelagt. Organisasjonen reagerte! Veger ble stengt, arbeidet med å gjenopprette trafikkforbindelsene startet opp umiddelbart og etatens informasjonsarbeid ble håndtert i linja.

Jan Arild Johansen, som var distriktssjef, satt sammen med driftsorganisasjonen, og om han ikke var direkte involvert i de praktiske vurderingene som fortløpende ble gjort, så var han hele tiden tett på. Situasjonen ble håndtert.

Den andre hendelsen handlet også om regn. Distriktssjefen i Nord-Trøndelag Olav Kåre Fuglem, sa i en pause i et møte januar 2005: «Det regner en del i dag». Det viste seg at det regnet så mye at Arnevikbrua på Fosen ble tatt av flommen, en bil havnet i elva og en person omkom.

Også i dette tilfellet reagerte organisasjonen på en handlingsrettet måte, med stenging av veg, og varsling i distriktet. Distriktene var forberedt på hendelser.





13. juli 2014 gikk det 8 små og store jordskred i Eikesdalen etter store nedbørmengder. Det ene skredet tettet ei stikkrenne og førte til at vegen ble vasket ut. Organisasjonen reagerte. Veger ble stengt, arbeidet med å gjenopprette trafikkforbindelsene startet opp umiddelbart og etatens informasjonsarbeid ble håndtert i linja. (Foto: Anne Marit Øksenvåg Johansen)

Høsten 2002, da vi planla den nye organisasjonen, erkjente vi nødvendigheten av en organisasjon som var operativ fra 1. januar 2003. Hendelser som ras og trafikkulykker skjer like gjerne 1. januar et år som når som helst ellers. Organiseringen med en klar ansvarsfordeling i distriktene var dermed på plass ved nyttårskiftet.

Og organisasjonen reagerte som den var vant til, håndterte situasjonen på en praktisk måte. Det typiske i eksemplene, var at organisasjonen besto av mange erfarne medarbeidere som alle hadde vært borti tilsvarende situasjoner tidligere. De visste hva som måtte gjøres og hva oppgaven var: sikre snarest mulig reetablering av vegnettet. De var vant til å ta ansvar og nærmeste leder var varslet.

#### IKKE OPPLEVD SOM KRISE

Distriktssjefen ble involvert omtrent som de ville ha involvert de gamle vegsjefene og distriktssjefen var rimelig trygg på

at situasjonen ble håndtert. Man kan si at situasjonen ikke ble oppfattet som noen krise.

I hvilken grad fylkesberedskapssjef ble varslet er vanskelig å sjekke ut sånn i ettertid, men Johansen hadde i alle fall tett kontakt med fylkeskommunen og kommunen når det gjaldt Eikesdalen, og det ble holdt folkemøter. Alt våren 2004 startet arbeidene med å forlenge tunnelen langs den rasutsatte strekningen. Situasjonene ble håndtert omtrent som samfunnet forventet, og det kom ingen kritikk av at Vegvesenet ikke hadde håndtert disse situasjonene.

Johansen uttrykte det slik: Man hadde en operativ beredskap, men ikke en ledelsesberedskap. Man hadde en annen tilnærming den tiden – det var en annen tid!

På den andre siden: Hvis man tar utgangspunkt i situasjonen i Eikesdalen, så må situasjonen faktisk kunne karakteriseres som en krise. Eneste alternative veg ut av dalen var over fjellet – en tem-

Distriktssjef Ingvar Tøndel takket Kolbjørn Braseth i Mesta for rask og riktig handling i forbindelse med kollapsen av Arnevikbrua i Åfjord i slutten av januar 2005. Braseth var på vei hjem da han oppdaget at brua var borte, og hindret flere å kjøre ut i de frådende vannmassene. En bil hadde da kjørt ut og føreren omkom. (Foto: ukjent, fra Statens vegvesens fotoarkiv)



melig bratt anleggsveg som var ufremkommelig med campingvogner og for øvrig vinterstengt. I dalen var det mange som var avhengig av veg for å komme på jobb og skole. Dessuten var det gårdsdrift, og det var med vondt i bondens hjerte at mye melk gikk til spille. Tyske turister med bobiler fikk en spesiell opplevelse i det de måtte vente til midlertidig veg ble etablert gjennom raset.

Det jeg kan si er at vi i denne typen hendelser ikke satte noen krisestab og jeg var ikke involvert. Mitt bidrag var å dra på befaring. Men man kunne ha tenkt at været tross alt kunne ha omfattet flere distrikter og at man kunne gjort en vurdering av om det var behov for noe mer overordnet koordinering.

#### BURDE FYLKESMANNEN SATT KRISELEDELSE?

Men spørsmålet kunne like gjerne vært: Burde det vært fylkesmannens beredskapsteam som skulle ha iverksatt kriseledelse? I hvilken grad tenkte de den gang at vær burde vekke en tanke om kriseteam?

Jeg spør tidligere kollega Tore Braaten, mangeårig produksjonssjef i Buskerud. Han bidrar med en erfaring fra Buskerud – som opplevde flom i Numedalslågen i 2007. Hendelsen som i praksis ble et tidsskille i fylket.

Vegetaten registrerte at det var flom – og langs Lågen treffer flommen mange kommuner. Dette burde derfor være en sak for fylkets kriseberedskap. Det kan virke som det tok tid før dette apparatet kom i sving, og Vegvesenet var i så fall ikke med i dette apparatet. Vegetaten måtte selv «melde seg på», slik Tore Braaten husker det.

Vegvesenet sto i starten av hendelsen for alt det praktiske knyttet til stengning av vegnettet, omskilting, informasjon mm.

Men, understreker Braaten: Kongsberg kommune, beredskapsetater og Forsvaret kom raskt på banen, og da fungerte «systemet». Fortsatt er det kanskje noen som husker bildene fra Kongsberg sentrum der E134 og brua over Lågen i sentrum måtte stenges midt under årets Jazzfestival.



En side av beredskap er forebygging. Jernbanelundergangen for fv 44 ved Valebø mellom Skien og Notodden ble tidligere stengt ved kraftig regnvær. Et år etter at den ble utbedret sommeren 2016, var den kun blitt stengt en gang. (Foto: Torbjørn Tunesvik)

Etter denne hendelsen var Statens vegvesen et fullverdig medlem i dette fylkets kriseberedskap. Historien indikerer at det ikke var spesielt, det vi opplevde i Møre og Romsdal. At «vær» ikke nødvendigvis var det som vekket fornemmelsen av et behov for kriseledelse.

Fordelen Tore Braaten hadde, var at han var godt kjent med beredskapslogikk, blant annet fra Forsvaret, beredskapsarbeid i Buskerud vegvesen og tidligere hendinger. Erfaring som gjorde det litt enklere å trykke på de knappene som var nødvendig. Dette belyser viktigheten av erfaring og trygghet i rollen.

I ettertid stiller jeg meg spørsmålet – burde jeg vært mer pålogget i de to aktuelle situasjonene i Region midt? Det kan være. Kanskje ikke direkte. Med dagens «regime» – slik det fremstår i media, vil jeg tro at varsling i mye større grad ville vært ivarettatt, og kanskje fylkesmannens beredskapsorganisasjon ville vært på ballen på en annen måte.

Samtidig: Det er driftsorganisasjonen som må være involvert – og det er jo de som har kontaktene med utførende ledd, så dette anses som naturlig. Men jeg ville nok ønsket å ha vært mer orientert.

Jeg er nysgjerrig: Det fremstår slik at i både Buskerud og Møre og Romsdal, var den operative vegdriften aktiv i disse hendelsene. Derimot fremstår samspillet med fylkesberedskapskapen litt mangelfullt og toppløst. Derimot var bare med fra sidelinja.

Var dette spesielt for disse fylkene? Jeg tar kontakt med Stein Fyksen, mangeårig vegsjef i Akershus. Han bekrefter at det i alle fall ikke var spesielt ledelsesfokus på eventuelle kriser ved vegkontoret. Han kan ikke huske at det skjedde noe som krevde etablering av krisestab de årene han var vegsjef.

Derimot ble det etablert en ekstraordinær brøyteberedskap i forbindelse med Vinter-OL i 1994, under ledelse av «OL-vegsjefen» Jan Søylen på Lilleham-

Ved den store flommen i Glomma i 1995 ble det raskt etablert kriseorganisasjoner i Akershus basert på OL-beredskapskapen, og i Østfold basert på driftsavdelingens vinterberedskap. Da vannet truet med å flomme inn over Lillestrøm by, fordi Øyeren ikke ble tømt raskt nok, tok politikere til orde for å sprengne en påstått terskel ved Sarpsfossen. Vegvesenet vurderte om det var behov for stenging av brua, der det var mange skuelystne, og kom til at det ikke var nødvendig. (Foto: Terje Olberg)



mer. Da måtte vegnettet være åpent og farbart til enhver tid, og det ble opprettet en egen beredskapsstab som koordinerte denne virksomheten for alle involverte fylker. Vegvesenet i Akershus håndterte de tildelte oppgavene med en egen beredskapsorganisasjon.

#### BEHOV FOR KOMMUNIKASJON

Beredskapsorganisasjonen i Akershus kom for øvrig til nytte da den ble mobilisert på nytt våren 1995 i forbindelse med Glommas ekstraordinært store flom. En flom som, da den kom til Lillestrøm, hadde vært varslet med hyppig nyhetsdekning i media.

Det var derfor forunderlig å observere en beboer som var sjokkert og fortvilet fordi hun kun hadde fått 15 min på å evakuere sin bolig. Da hadde HV lenge lempet sandsekker i området.

Noe som bringer meg over på et poeng i beredskapssammenheng – nemlig informasjon. Ved større hendelser er

det alltid helt klart: Det er innsatsleder i politiet som uttaler seg, når ikke annet er avtalt. For vegfarende er det helt sentralt å kunne få trafikkinformasjon, og for å sikre dette, må vegtrafikksentralen, 175, bli orientert av noen på vegen – med mindre en hendelse foregår på overvåket strekning og de kan observere det direkte.

Etter å ha ventet en times tid i snøføyka på Helgeland uten at det var kommet noe informasjon på radioen, ringte jeg 175. Visste de noe om når vegen kunne åpnes igjen?

De hadde ikke fått melding om at vegen var stengt. Jeg kunne selvfølgelig ha ringt tidligere, men det var brøytemannskaper på stedet og det falt meg rett og slett ikke inn å tenke at «noen» ikke hadde varslet, slik rutene tilsa.

Og det er forunderlig at heller ingen av alle trailersjåførene hadde varslet. Om det hadde betydning noe i praksis er heller tvilsomt, selv om det finnes en alternativ rute på strekningen, men det gjør en for-





Kvam sentrum ble hardt rammet av flomelva Veiklåa i mai 2013. E6 ble stengt i flere dager da elva gravde bort vegen inntil brua. Senioringeniør Anders Brenne kunne heldigvis slå fast at selve brua var ikke skadet. Senere er E6 flyttet ut av Kvam sentrum. (Foto: Steinar Svendsbakken)

skjell å kunne ha et reelt valg. Det er en del av det åpne vegnettet – å ha alternative løsninger når noe skjer.

Det er med andre ord en forutsetning at de som arbeider på vegen er klar over at de må varsle når slike hendelser skjer. Det å ha klare kommunikasjonskanaler som må være kjent på forhånd. Dette har sannsynligvis blitt mer komplisert i den nye «vegverden» med flere vegeiere med operativt ansvar (alle fylkeskommuner og Nye Veier i tillegg til OPS-selskapene), og der kontraktene med vegentreprenørene er i stadig utvikling og i praksis finnes i mange varianter, og dessuten er ute i konkurranse – ofte hvert 5. år. Detaljene man som vegarbeider må kjenne til er mange.

Det å sikre opplæring og forståelse for viktigheten av eksempelvis varsling

kan kanskje forsvinne litt, når roder og effektive driftsopplegg er helt avgjørende å beherske.

Egentlig hører vi om stengte veger daglig. Enten det er uvær, ras, trafikkulykker og andre hendelser eller vegarbeid. Små og store kriser. Og det varsles gjennom radio, vi kan se det på displayet i bilen – «E6 stengt ved Fokstumyra» – eller vi kan se forventede forsinkelser på kartløsninger på telefonskjermen. I alle fall de som har lagt til apper for sånt. Det er lett å forstå at vegsystemet er viktig.

Vi opplevde det eksempelvis 22. juli 2011 da vi gjennom media forsto at det var vanskelig for utrykningspersonell å komme frem til Sundvollen. Det merkes når vegsystemet faller ut, og det er en tydelig forventning i samfunnet om at slike utfall ikke er ønsket.



Daværende statsminister Jens Stoltenberg og justisminister Knut Storberget fikk et godt inntrykk av reservebruberedskapens betydning da en rv3-bru syd for Koppang i Østerdalen ble tatt av flom 11. juni 2011. Dagen etter kom de til stedet og studerte monteringen av en reservebru sammen med bl.a. Vegvesenets driftsleder Per Magnar Klomstad. (Foto: Håkon Aurlien)

**KRISEHÅNTERINGENS INNHOLD**  
Man kan si at krisehåndtering fra et vegperspektiv handler om:

1. Oppfylle samfunnets krav til funksjon som ledd i et samhandlende nettverk (brann, politi m.m.)
2. Informasjon – alltid oppdatert informasjon om vegnettets status og funksjon
3. Sikre snarlig reetablering av vegene
4. Sikre evne til innsats over tid
5. Sikre evne til å håndtere hendinger «på stedet» – med kompetent kapasitet og med avklarte fullmakter
6. Være klar på egen rolle og eventuelle begrensninger som objekteier i forhold til politi, ordførere m.m.
7. Oppfølging av involvert personell

Av disse punktene kan vi i alle fall slå fast at i eksemplene nevnt foran så var

det fokus på punkt 1, 3 og 5, mens det er uklart i hvilken grad de øvrige punktene var håndtert.

Når jeg ser hvor drillet ledere i dag tilsynelatende er på krisehåndtering, så er det litt beklemmende å si at jeg vet ikke helt hvordan dette var, enda jeg hadde vært leder i etaten noen år før jeg ble vegsjef. Jeg hadde aldri vært på noen kriseøvelse. Hvordan var vi kommet dit? For jeg tror ikke jeg var helt alene.

De første årene jeg arbeidet i Statens vegvesen fra 1990, jobbet jeg på Veglaboratoriet. Der holdt også militærkontoret, som i prinsippet var under avvikling, til. De hadde holdt orden på bruer og kanskje på strategier for å stoppe trosskader – ikke så godt å vite, for de var hemmelige. De arrangerte Vegdirektoratets beredskapskonferanse på Lifjell, der





13. mars 2009 raste et større område i Kattmarka ved Namsos ut etter at kvikkleire ble utløst av anleggsarbeid. Statens vegvesen var byggherre. Anleggsleder André Michael Aglen og prosjektleder Kolbjørn Engen tok aktivt del i evalueringen, som bl.a. bidro til svært skjerpede forebyggingstiltak da det to år senere skulle bygges en ny E6-tunnel gjennom kvikkleire i Trondheim. (Foto: Håkon Aurlien)

det var både militær deltakelse og deltakelse fra politiet. Ett år deltok jeg i arbeidet med å utrede nytt reservebrumateriell og fikk sjansen til å være til stede på konferansen.

Det slo meg den gangen at det var lite ledelsesdeltakelse på konferansen. Kanskje noe av forklaringen på min manglende innsikt finnes her, at beredskap ikke hadde spesiell ledelsesprioritet? Et resultat av murens fall og slutten på den kalde krigen? Det er ikke unaturlig å tenke i de baner.

Stein Fyksen reflekterer rundt dette da jeg snakker med ham for å få klarhet i enkelte av punktene jeg hadde notert. Det hadde vært beredskapsøvelser i regi av Fylkesmannen. Men disse opplevde han som rettet mot krigsberedskap, ikke mot de mer dagligdagse hendelsene knyttet til vær- og trafikkhendelser. Og enn så lenge var jo ikke terrorhandlinger noe som var høyt i vårt hjemlige perspektiv da han ga seg som vegsjef i 2003.

Selv om vi høsten 2002 ikke hadde kriseøvelser i den nye organisasjonen, tok det ikke lang tid i det nye året før en krise i organisasjonen var en realitet. 7. februar 2007 opplevde vi en sprengningsulykke på Namsos der en person mistet livet. Kort tid etter skjedde nok en sprengningsulykke i Namsos.

I dag ville nok dette ha resultert i at en krisestab ble satt ned. Det skjedde ikke, men det ble ringt mange telefoner. Jeg er helt sikker på at et team som hadde trent på en slik situasjon ville ha bidratt til at situasjonen ville ha blitt håndtert litt annerledes enn den ble.

Erfaringene resulterte i at regionledelsen kurset seg i kriseledelse, vi rigget til kriserom, vi trente og bidro også til at andre enheter i Statens vegvesen fikk trent på krisehåndtering. Statens vegvesen Region midt hadde krisehendelser også i årene etter at jeg sluttet, blant annet da det gikk ras i Kattmarka i Namsos i 2009. Denne gangen ble det satt kri-

I en fremtid der det er varslet mer ekstremvær er det viktig å ha rutiner som forebygger vegstengning når været slår inn. Ved flommen i september 2011 var både rv 123 og E18 i Indre Østfold sperret av flom. E18 er siden lagt i ny trasé, og fv 118 på dette punktet løftet. (Foto: Håkon Aurlien)



sestab, forteller Berit Brendskag Lied, tidligere regionvegsjef i Region midt – som forhåpentligvis hadde hatt nytte av den trainingen som ble utført årene før.

Så er det vel sånn at hendelser bidrar til økt fokus – sånn vi hadde det i midt-Norge. Det gir fokus lokalt, og det gir fokus sentralt. I forberedelsen til denne artikkelen har jeg også snakket med vår kollega i Nord, Torbjørn Naimak.

Han kan fortelle at vegdirektør Terje Moe Gustavsen hadde fokus på beredskap og krisehåndtering på et annet nivå enn jeg opplevde som vegsjef. Vegtrafikksentralens varslingsrutiner ble gjennomgått i praksis og trent i det daglige, bla ved at vegsjefene fikk umiddelbar melding om alle biler som kjørte ut.

#### KRISEØVELSER

I dag fremstår det som om kriseøvelser er fast på agendaen i de fleste organisasjoner og etater. Dette var sannsynligvis i planene de fleste steder også tidlig på 2000-tallet. Man kan spørre seg om dette

er bare noe man får inntrykk av eller om det er en realitet. Dette måtte det nok i så fall gjennomføres grundigere studier av.

Men hvis det stemmer, kan man også undre seg over hvorfor slike øvelser ble tonet ned. En idé kan være at beredskap knyttet til krig kanskje ble oppfattet som mindre relevant å trene på?

Det koster tid og ressurser å gjennomføre slike øvelser, så hvis nytten fremstår som liten, er det sikkert fristende å utsette en øvelse et år. Og kanskje et år til. Uansett slår det meg at bevisstheten om beredskap må være på et helt annet nivå i Norge nå enn da jeg hadde en lederrolle i Statens vegvesen.

Det virker som at alle kommuner og etater har opplegg der det å sette kriseledelse og mobilisere kriseteam går nærmest på autopilot. Det hele fremstår strømlinjeformet – sett utenfra. Det gir en helt annen anledning til å trene, for nettopp trening er jo en forutsetning for at man samhandler effektivt de gangene det trengs.