



Statens vegvesen

# Vegen og vi

PORTO BETALT  
PORT PAYÉ  
NORGE/NOREG

Returadresse:  
Statens vegvesen  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

A-PRIORITET

## TRAFIKKSIKKERHET:

Analysen viser at det bare er rundt halvparten så stor sjanse for å havne i en ulykke i tunnel som på vanlig veg.

SIDE 3

## DRIFT/VEDLIKEHOLD:

Bergingsbiler på E6 Otta-Dombås og E136 mot Ålesund har nå fått utstyr til å registrere detaljer om trafikkuhell.

SIDE 6

## AKTUELT:

Fundamentet til Hestesund bru på rv. 80 utenfor Bodø har hittil sunket med en halv meter.

SIDE 7

## Tenke sjøl

LEDER SIDE 2

### Middeler av jord

En jordvoll som midtdeler hindret at et vogntog kom over i motsatt kjøreretning på E6 i Akershus.

SIDE 4

### – Vegbygging lite lønnsomt

Forsker Steinar Johansen mener vegbygging har liten økonomisk effekt for næringslivet i distriktene.

SIDE 10



### Natt på byen

En nattkontroll av 290 biler i Oslo sentrum ga seks anmeldelser, 22 gebyrer og 18 kontrollsedler.

SIDE 12-13

### Klimakur

16 tonn CO2 må bort for at Norge skal nå riktig klimavekt i 2020. Neste år skal en etatsgruppe servere tiltak.

SIDE 15

### Meir sykling

Sykelbruken auker i Bergen. Statens vegvesen sin pådrivar er i godlune.

SIDE 23



**Enkelt tiltak:** Seksjonsleder Erik Jølsgaard tror tiltaket med å flytte stopplinjen for kjøretøy gjør det tryggere for myke trafikanter i lyskryss. (Foto: Knut Opeide)

**Statens vegvesen tar opp kampen mot fotgjenger- og sykkelulykker i lyskryss.** Flere plasser er stopplinjen foran gangfelt flyttet. Først og fremst er dette fulgt opp i Trondheim, der det de siste årene har vært tre dødsulykker i den såkalte blindsona for tungbiler. To av ulykkene skjedde mens personen ventet på grønt lys ved signalregulert kryss.

SIDE 5

### GPS er upålitelig

Bruk av geodata er blitt milliardbutikk siden det nå er blitt en del av vår hverdag. Mange uerfarne sjåførere som kjører etter en GPS-enhet innstilt på "korteste veg" vil raskt oppleve at de kan bli ledet inn på en krevende veg. – Hvem som helst kan ikke garantere for at de har originale og kvalitetssikrede data, sier seksjonsleder Liv Nordbye i Systemseksjonen i Statens vegvesen.

(Foto: Kjell Wold)

SIDE 8-9





## DAGSORDEN

## Tenke sjøl

## LEDER

Helge Rong

■ Kart er kjekke ting, spesielt hvis man skal finne fram til et sted. Før i tiden var NAFs Vegbok standardutrustning i de fleste kjøretøy, men nå er den i ferd med å bli byttet ut med elektronikk. En liten skjerm, gjerne ladet med kart over hele verden, assistert av en stemme som forteller deg hvor du skal kjøre, er i ferd med å danke ut den legendariske vegboken. I dag er det mulig å få seg en kartplotter til rundt tusenlappen, men da med et noe begrenset kartgrunnlag lagt inn.

■ Selve kartgrunnlaget er det som skille gode løsninger fra de mindre gode. Det er litt underlig å sitte i en bil som kjører på en veg, som det elektroniske kartet ikke viser. Årsaken er selvsagt at kartgrunnlaget som ligger inne ikke er oppdatert.

■ Verre er det når man blir ledet på ville veger av stemmen, inn på små lokale veger som gjerne går gjennom gårdstun og liknende. Da blir navigatøren mer til forbannelse enn til hjelp. Den siste tiden har flere skrekkeksempler på villedning vært omtalt i mediene. Et eksempel er fra Polen, der en lastebil kjørte ut i et vann fordi sjåføren stolte blindt på navigatøren.

■ Har du en to år gammel kartplotter, er muligheten stor for at kartgrunnlaget du navigerer etter, ikke er i tråd med dagens virkelighet. Ekstra dumt blir det hvis stemmen da leder deg inn på en veg hvor du bare møter motgående trafikk. En kartplotter gir ikke noen fasit og en må også tenke sjøl. Langs vegnettet er det faktisk skilt som kan vise noe annet enn det stemmen i boksen forteller deg.

■ En annen problemstilling med kartplotterne er plasseringen. Mange bruker den medfølgende sugekoppen, som festes i frontruten. Skjermen blir da som regel hengende i synsfeltet til sjåføren. Vegen og vi har tidligere vist hva dette kan bety for trafikksikkerheten.

■ Teknologisk utvikling gir oss stadig nye duppedingser. Noen av dem er til stor hjelp hverdagen, mens andre er mer "kjekt å ha". Strengt tatt er det vel de færreste av oss som til daglig har behov for egen kartplotter i bilen.



## VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

**"Våre brukere har et høyst berettiget krav om sikre og forutsigbare veger. Disse krav og forventningene til kvalitet og service skal vi innfri..."**

## Her kommer vinteren!

*"Folkens jeg kommer med nyheter jeg må be om absolutt stillhet. Ventetida er over det kommer til å falle snø i natt"*

Jeg sier det med rockepoeten Joachim 'Jokke' Nielsen: "Ventetida er over, vinteren har kommet over det meste av Norges land. Mer noen plasser, mindre andre plasser. Og mer vinter vil det bli".

Vi i Statens vegvesen er på full fart inn i den travleste og mest krevende tiden av året. Vi lever i et vinterland, hvor snø, is, kuldegrader og raske værsifter stiller store krav til oss som vegholder. Vi har ansvaret for at drøye 54.000 kilometer riks- og fylkesveger holder den vinterstandard som vi har lovet.

Våre brukere har et høyst berettiget krav om sikre og forutsigbare veger. Disse krav og forventningene til kvalitet og service skal vi innfri. Våre kundeundersøkelser gir et klart og utvetydig svar – kundene er ikke fornøyd! Derfor må vi bli bedre.

Vår lovnad til norske bilister er at vegene skal være fremkommelige for kjøretøy som er normalt utrustet for vinterkjøring. Standarden på vegene avhenger av trafikkmengden. De mest trafikkerte vegene brøytes og strøs først. Det kan gå en viss tid etter snøfall, eller etter at det er blitt glatt, før vegen holder foreskrevet standard. Men vi lover å gjøre vårt ytterste til en hver tid.

Informasjon om stenginger, kolonnekjøring og vegforhold blir stadig viktigere. Mange kan velge alternative kjøreruter dersom de vars-

les i tide. Kommende vinter satser vi enda mer på informasjon både gjennom radio og til den enkelte trafikant.

Alt dette betyr rett og slett at vi må hele tiden bli flinkere, jobbe smartere og være en mer profesjonell bestiller av disse entreprenørtjenestene. Jeg vet at det arbeides godt med dette, men vi har fortsatt et uforløst potensial. Det handler ikke bare om fremkommelighet og trafikksikkerhet, men også om etatens omdømme.

Andre gjør arbeidet for oss, men det er vi som har ansvaret. Oppgaven kan vi sette ut til eksterne entreprenører, men ansvaret for jobben og resultatet vil uansett være hos oss i Statens vegvesen. Vi har lært mye siden den første konkurranseutsettelsen i 2003. Våre kontrakter er bedre, strengere og mer presise, samt at et helt nytt kvalitetsregime og nye kontrollrutiner er innført. I tillegg har vi et omfattende samarbeid med bransjen, blant annet for å bedre opplæringen, muliggjøre erfaringsoverføring og gjennomføre felles satsing på forbedringstiltak.

54.000 kilometer veg er et stort nett å holde i orden. En formidabel oppgave som krever systemarbeid, ikke punktarbeid. Vi er blitt bedre og bedre for hver vinter, og jeg har klare forventninger om at det fortsetter i vintrene som kommer. Vi har fokus og trøkk på dette internt – og entreprenørens positive holdninger gjør meg optimistisk. Som Jokke synger:

*"Her kommer vinteren  
Her kommer den kalde fine tida  
Her kommer vinteren"*

## REDAKTØRANSVAR

## REDAKSJONEN



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.

Adresseendringer og ønske om abonnement meldes til:  
**Wenche Jensen – 22073664 – wenche.jensen@vegvesen.no eller vegenogvi@vegvesen.no.**



**Ansvarlig redaktør**  
Helge Rong

Mobil: 913 35 867  
Telefon: 75 11 32 89  
E-post: helge.rong@vegvesen.no



**Vaktsjef**  
Gry Watn  
Vegdirektoratet

Mobil: 958 53 514  
Telefon: 22 07 36 88  
E-post: gry.watn@vegvesen.no



**Journalist**  
Henriette E. Busterud  
Vegdirektoratet

Mobil: 980 30 164  
Telefon: 22 07 33 89  
E-post: henriette.busterud@vegvesen.no



**Journalist**  
Kjell Wold  
Region sør

Mobil: 900 94 886  
Telefon: 32 21 44 81  
E-post: kjell.wold@vegvesen.no



**Journalist**  
Håkon Aurlien  
Region øst

Mobil: 951 13 750  
Telefon: 69 24 37 01  
E-post: hakon.aurlien@vegvesen.no



**Journalist**  
Geir Brekke  
Region vest

Mobil: 908 25 869  
Telefon: 55 51 65 43  
E-post: geir.brekke@vegvesen.no



**Journalist**  
Knut Opeide  
Region midt

Mobil: 416 27 707  
Telefon: 73 58 27 66  
E-post: knut.opeide@vegvesen.no



**Journalist**  
Giselle Jensen  
Region nord

Mobil: 932 24 544  
Telefon: 22 07 35 13  
E-post: giselle.jensen@vegvesen.no

Grafisk produksjon:  
Grafisk senter, Statens vegvesen  
Opplag: 15 300  
Trykk: Nr1Trykk Bergen AS

Vegen og vi skal være en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skal bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme.

Vegen og vi utkommer 20 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.

Redaksjonen avsluttet 4. november kl. 13.00. Neste utgave kommer 20. november 2008



# Tryggest i tunneler



## FAKTA

Ulykkesfrekvens er antall personskadeulykker per million kjøretøykilometer. En kjøretøykilometer er en kilometer kjørt av et eller flere kjøretøy. Ulykkesfrekvens for hele vegnettet er 0,3, mens for tunnel er ulykkesfrekvensen 0,12.



**Tryggest i tunneler:** – Våre analyser viser at det er dobbelt så stor sjanse for å havne i ei ulykke på veg i dagen som i en tunnel, sier Arild Engebretsen. (Foto: Henriette Erken Busterud)

(Arkivfoto: Geir Brekke)

**Analyser viser at det er nesten dobbelt så stor sjanse for å havne i en ulykke på vanlig veg enn i tunnel. Men hvis uhellet først er ute, er utfallet ofte mer alvorlig i en tunnel.**

Henriette Erken Busterud

I Norge er det nærmere 800 tunneler som til sammen er 800 kilo-

meter. Mange av dem er lange og har liten trafikk. En oversikt over ulykker i tunneler fra 2001 til 2006 viser at det har vært personskader i ca 300 av landets tunneler eller ved innkjøringen til disse.

### Farligst i starten

900 personskader er registrert og 40 personer er drept. 39 av disse mistet livet i en tunnel på over 500 meter, og høy fart er muligens en medvirkende årsak til at utfallet av en ulykke i en tunnel er verre enn på vegnettet totalt.

– De fleste ulykkene skjer rett før eller i starten av tunnelen. Vi vet

ikke helt hvorfor, men vi antar at det er fordi tunnelen kan komme brått på og at det er endret lys- og føreforhold. I noen tunneler kan det også være problemer med dugg, sier Arild Engebretsen i Statens vegvesen, som har analysert tunnelulykkene.

### Farligst i byen

Det er større sjanse for å havne i en ulykke i en toløpstunnel i byområder enn i toløpstunneler andre steder. Dette skyldes blant annet at det er mer trafikk og mer komplisert å kjøre.

Naturlig nok er det registrert

flest hendelser og mest stenging i tunneler som har størst trafikk, men der er det også best overvåking. Engebretsen opplyser at ulykker med biler i samme kjøreretning, 43 prosent, er den vanligste ulykkestypen for tunneler fulgt av singelulykker, 35 prosent. Ca. 15 prosent av de registrerte ulykkene er møteulykker. Ser vi på drepte og hardt skadde per ulykke, er utfallet verst i undersjøiske tunneler og ettløpstunneler.

### 20 prosent bensintomt

Statens vegvesen har tidligere studert 3000 hendelser i tunneler over to og et halvt år. Rundt halvparten av hen-

delsene skyldes teknisk feil, 20 prosent skyldes drivstoffmangel, 11 prosent skyldes ulykker eller kollisjon og 1 prosent brann eller branntilløp i bil.

– I Festningstunnelen i Oslo var det for eksempel 860 hendelser i løpet av to og et halvt år. 20 prosent av disse skyldes altså at folk har kjørt bensintomt. Dette skaper unødige farlige situasjoner og er noe som enkelt kan unngås, påpeker Engebretsen.

Bakgrunnen for undersøkelsen er å få bedre kunnskap om tunnelulykker og om noe kan gjøres for å få enda sikrere tunneler.



## Økt kompetanse – bedre analyser

**Statens vegvesen starter i 2009 kompetansehevende kurs for å gjøre dybdeanalyser av dødsulykker bedre og mer ensartede.**

Kjell Wold

– Selv om det er veldig mye nyttig og viktig informasjon og betydelig lærdom å trekke ut av det dybdeanalysearbeid Statens vegvesen har gjort på distrikts- og regionnivå de siste 3,5 årene, så kan utvilsomt kvaliteten på arbeidet bli jevnere og bedre, sier Ann Karin Midtgaard i Statens vegvesen. Ikke minst mener hun etaten kan bli flinkere til å bruke denne kunnskapen som grunnlag for prioriteringer og

tiltak på mange områder.

Evaluerer av analysearbeidet fra Sintef og studier Midtgaard selv har gjort avdekker klare forskjeller mellom regionene på hvordan arbeidet utføres og hvilke resultater en får. Det tror hun skyldes forskjeller i kompetanse, størrelse og tverrfaglig sammensetning av ulykkesgruppene.

– Den ulykkesmodell som legges til grunn for analysearbeidet påvirker også hva en finner. En finner gjerne det en ser etter. Da er det viktig å være åpen nok i jakten på ulykkesårsaker og ikke ri kjepphester. Etter min mening er vi litt for flinke til å finne trafikantfeil og dårligere til å finne svakheter ved vegsystemet som vi selv er medvirkende til, sier Ann Karin Midtgaard.

**Ulykkesanalyser:** Lokal analysegruppe i arbeid på ulykkessted. (Foto: Kjell Wold)



## TRAFIKKSIKKERHET

### Taxi-bilbelte

■ ■ Fra 1. november er det påbudt med bilbelte også for taxisjåfører. Etter initiativ fra Norges Taxiforbund er et unntak i "Forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn" nå strøket. Dette ga taxisjåfører unntak fra påbudet om bruk av bilbelte. Passasjerene har hatt samme bruksplikt som alle andre bilpassasjerer.

### Kontroll-samarbeid

■ ■ Det første samarbeidsmøtet har vore halde mellom Statens vegvesen og politidistriktet i Haugaland og Sunnhordland. Kontroll-samarbeid og utveksling av informasjon var tema. Det er viktig å arbeide med oppgaver som gir god effekt på trafikktryggleiken. Informasjon og kontroll av risikogrupperne sto sentralt, og samarbeidet vil bli styrka.

### Alkolås

■ ■ Det er vedteke at det skal monterast alkolås i alle bilar som tilhører Statens vegvesen Region vest. I første rekke blir dette gjort i nye bilar, men det blir òg gjort i alle bilar som er registrerte sidan 1.1.2006, har regionleiar møtet vedteke. Det er snakk om montering av slikt promilletestutstyr i 40 bilar i løpet av hausten 2008.

### Mange på sommerdekk

■ ■ Politiet og Statens vegvesen måtte avslutte en storkontroll på riksveg 35 mot Gardermoen sist onsdag kveld fordi kontrollplassen var overfylt av bilister på sommerdekk. Rundt halvparten av bilistene som ble vinket inn hadde fortsatt sommerdekk på bilen, men mange hadde vinterdekkene med seg. De fikk beskjed om å skifte dekk før de fikk kjøre videre. (Foto: Torodd Jensen).



### Æret for innsatsen

■ ■ Harald Heieraas i Trygg Trafikk Nordland er tildelt Nordiska trafikksikkerhetsråds hedersmedalje for sitt arbeid med trafikkikkerhet i Barentsregionen. Barentssamarbeidet omfatter vegmyndighetene i Sverige og Finland og politiet i nordvest-Russland. Heieraas ble overrasket og glad over å motta medaljen. – Det er godt å bli satt pris på. Det vil være en spore til økt innsats. Vi har blant annet hatt fokus på sikring av barn i bil, noe som er ganske fraværende i Russland. Samtidig kan vi utvikle felles tiltak i Norge, Sverige og Finland der vi allerede er blant de beste i verden. Jeg er opptatt av at vi får til konkrete tiltak og konkrete resultater, sier Heieraas.



Harald Heieraas er en engasjert samfunnsdebattant med fokus på nettverksbygging, samhandling og konfliktløsning, mener Trygg Trafikks direktør Kari Sandberg. (Foto: Giselle Jensen)

# Jordvoll som midtdeler

**En jordvoll som midtdeler stanset sist måned et vogntog fra å komme over i motsatt kjøreretning på E6 i Akershus.**

Håkon Aurlien

Neste år skal det bygges 1 kilometer til med tilsvarende hindring.

– Vollen er pen, har fungert godt, krever lite vedlikehold og reparasjoner, og vi hører også trafikanter si seg fornøyd med at den hindrer blanding, sier Kåre Abrahamsen som er overingeniør i trafikkseksjonen i Statens vegvesen, Stor-Oslo distrikt.

### Barriere

Barrierefunksjonen er viktigst og har fått økt oppmerksomhet etter to alvorlige ulykker på E6 i Akershus den siste måneden.

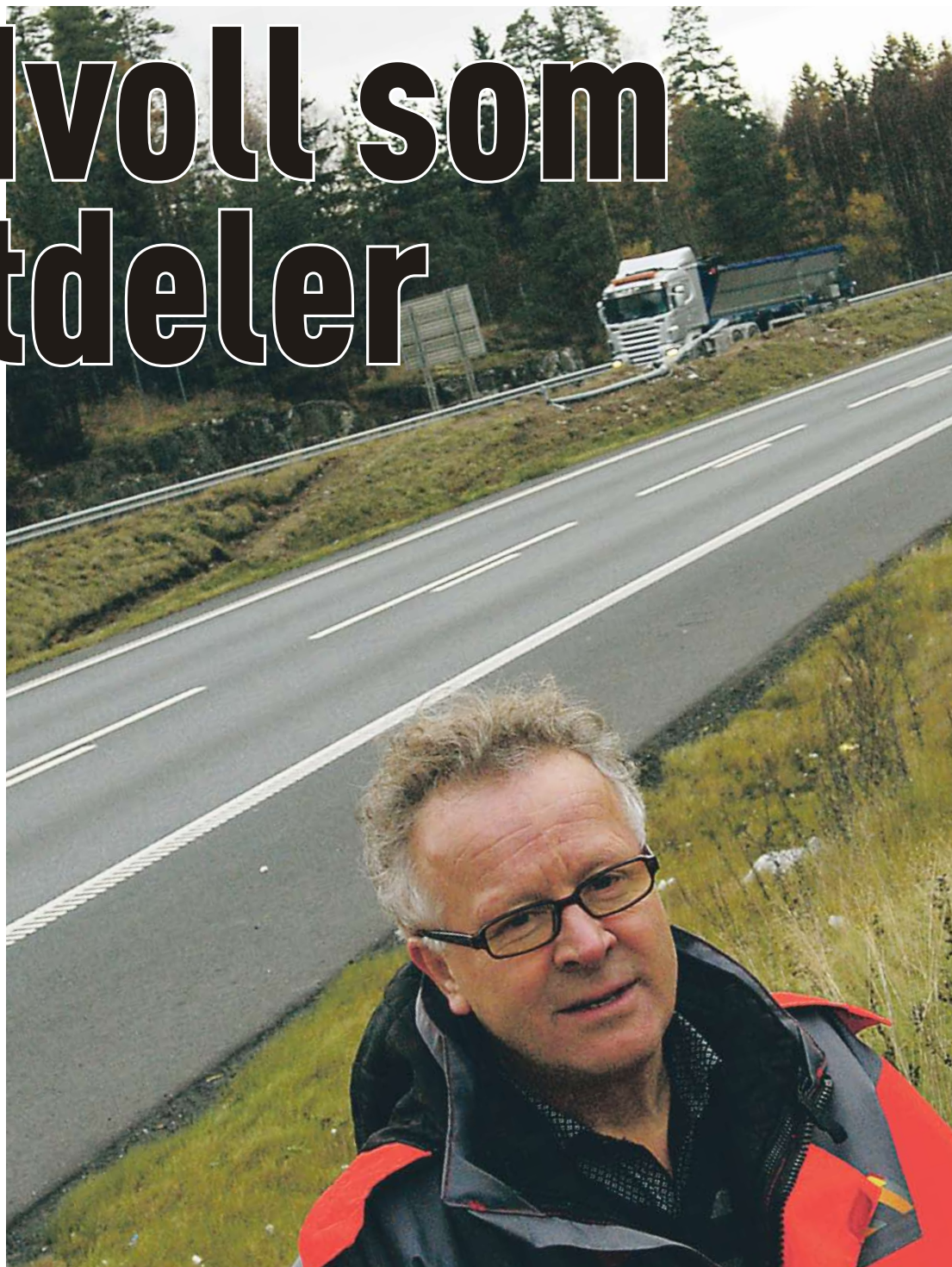
Vogntogulykken var alvorlig, men førte hovedsakelig til materielle skader og fikk derfor liten oppmerksomhet. Føreren kjørte av vegen til venstre i en høyresving like inntil Taraldrud kontrollstasjon, men vogntoget ble stanset av jordvollen og veltet tilbake i høyre kjørefelt.

Noen mil lenger syd, ved Vestby, omkom en bilfører og en annen ble alvorlig skadet etter et ulykkesforløp med langt mer tragisk resultat to uker senere.

Også her kjørte føreren av vegen på venstre side, men varebilen la seg over på siden, skled på gresset over grøfta mellom kjøreretningene og havnet oppå en personbil som kom i nordgående retning.

### Ikke rekkverk

Vegen var uten rekkverk på stedet, fordi grøfta er regnet som midtdeler nok. Like nord for stedet var det



**Holdt:** – Jordvollen mellom kjøreretningene sto sin prøve, sier Kåre Abrahamsen, etter at den stanset et vogntog fra å komme over i møtende kjøreretning på E6. (Foto: Håkon Aurlien)

etter en trafikkikkerhetsinspeksjon satt opp et rekkverk.

– Vi skal vurdere nye tiltak, men det er en faktisk realitet at E6 har liten risiko og at vi må vurdere samfunnsnyttene mot nytten av å bruke pengene på trafikkikkerhetstiltak andre steder, sier seksjonsleder Marit Liv Solbjørg.

E6 gjennom Akershus mot Østfolds grense ble gradvis bygget ut til firefeltsveg fram til 1999. Fra

1990 til 1999 omkom 28 mennesker i trafikkulykker, alle på strekninger med møtende trafikk. Etter at vegen fikk fysisk midtdeler, er tre mennesker omkommet.

### Bygger videre

Hele E6 mellom Oslo og Svinesund er ferdig som firefeltsveg når den ca 4,5 kilometer lange strekningen mellom Vinterbru og Assurtjern er ferdig neste år. 3,5

kilometer av vegen skal gå i tunnel mens ca. 1 kilometer blir bygget i dagen. Der blir det bygget en jordvoll for å skille kjøreretningene.

– Det var skepsis til jordvollen da den ble planlagt og bygget, mest med tanke på plass for snø etter brøyting, men det blir ikke lenger regnet som et problem. Snøen brøytes til høyre, begge kjørefelter samtidig, sier Kåre Abrahamsen.

## NITO vil ha wirerekkverk

**Ingeniørene i Statens vegvesen er lite fornøyd med forbudet mot wirerekkverk på norske veger.**

Håkon Aurlien

– I valget mellom å ivareta utrygge motorsyklisters bekymring og å faktisk avverge dødsulykker blant både motorsyklister og andre trafikanter burde valget være enkelt. Det kan ikke være tvil om at disse rekkverkene ville gjøre stor nytte, sier Siw Tyldum, etatsgruppeleder for Norges Ingeniør- og Teknologorganisasjon (NITO) i Statens vegvesen.

Tyldum har selv kjørt motorsykel i 20 år og vært førerprøvesensor på motorsykel i ti år. Etter NITO-utspillet forrige uke har hun fått

mange heftige reaksjoner fra motorsyklister i organisasjonen.

– Jeg har ingen problemer med å forstå motorsyklisterens følelser i saken. Men møte- og utforkjøringsulykker er de to ulykkestypene som krever flest liv. Rimeligere, og dermed mer, rekkverk er blant de viktigste virkemidlene for å redusere antallet drepte eller skadde i Norge, sier hun.

– Det finnes etter hvert en del forskningsmateriale og en av de siste rapportene som er utarbeidet av Sveriges største transportforskningsinstitutt konkluderer med at dødsrisikoen for mc-førere er redusert med 40-50 prosent på vegstrekningene der rekkverkene er montert. At det har en positiv effekt for andre grupper vet vi fra før og det er vel ikke så oppsiktsvekkende, sier hun.



**Sikring:** Fagforeningen NITOs enhet i Statens vegvesen vil ha tilbake wirerekkverk på norske veger. Her har et wirerekkverk stanset en betongbil i Lierbakkene på E18. (Arkivfoto: Hans Storm Magnussen)



## Snø stanset asfalt

■ ■ Snøværet stanset asfaltlegging som var planlagt i Follebu rv. 255 denne uken. Men det er fortsatt håp om å få asfaltdekket på plass før vinteren setter inn for alvor.

– Vi ønsker at bilistene skal få så gode kjøreforhold som mulig. Derfor er det viktig å få lagt asfalt på mest mulig av den ferdigbygde vegen, sier byggeleder Roger Jenshus.

## SMS og bilulykker

■ ■ I en dansk undersøkelse innrømmer hver femte som ble spurt at de skriver og sender meldinger mens de kjører. I følge den danske havarikommisjonen kan mellom 5 og 10 prosent av alle alvorlige bilulykker relateres til mobiltasting. Det er tre ganger farligere å skrive SMS enn å snakke i mobil når en kjører. (Kilde: Aftenposten)

## Oppfordrer til å ta hensyn

Daglig leder Hroar Braathen i Traktor- og Landbruksmaskinimportørenes Forening oppfordrer traktorførere til å stanse i busslommer eller på andre egnede steder før køene bak blir lange.

Håkon Aurlien

– Landbruket er ikke tjent med å

ha en hel rekke andre trafikanter på nakken, sier Hroar Braathen. I disse dager deles 100.000 brosjyrer med tittelen «Vis trafikkvett på traktoren» ut over det ganske land, i samarbeid mellom foreningen og politiet, Statens vegvesen, Norges Bondelag og Trygg Trafikk. Brosjyren distribueres spesielt til traktoreiere men er også tilgjengelig ved Vegvesenets trafikkstasjoner.



**E6-Moelv:** Traktorførere bør stanse før køene bak blir for lange, mener egne bransjeforeninger. Her en sikker traktorpassering på E6 ved Moelv. (Foto: Håkon Aurlien)



**Endret avstand:** Seksjonsleder Erik Jølsgard i Statens vegvesen viser stopplinja for biltrafikken fem meter foran gangfeltet. (Foto: Knut Opeide)

# Flytter stopplinje

**Statens vegvesen har flyttet stopplinjer foran gangfelt flere plasser som et resultat av dødsulykker etter påkjørsel av fotgjengere og syklister.**

Geir Brekke

Først og fremst er dette fulgt opp i Trondheim, der det de siste årene har vært tre dødsulykker i den såkalte blindsona for tungbiler. To av ulykkene skjedde mens personen ventet på grønt lys ved signalregulert kryss.

### Flyttet 5 meter

– Vi fikk justert merkingen etter den første dødsulykken i fjor, sier leder for TS-seksjonen i Sør-Trøndelag, Erik Jølsgard. Ulykken skjedde på E6 i Elgeseter gate, sør

for Trondheim sentrum.

– Vi besluttet å flytte alle stopplinjene i de viktigste signalregulerte gangfeltene på veger med fire kjørefelt i byen. Avstanden mellom gangfeltet og bilene ble dermed ca. fem meter.

Endringene ble gjennomført som strakstiltak, uavhengig av reasfaltering og nymerking i gatene. Nå ser vi også at bilistene respekterer flyttingen av stopplinjen, sier han.

Jølsgard forteller videre at dette i utgangspunktet nok er et storbyproblem, siden man snakker om signalregulerte kryss, der er størst risiko for at fotgjengere eller syklister kan komme inn i blindsona til tungbiler.

– Vi vil påse at vi merker stopplinja på denne måten også ved senere anledninger, lover Jølsgard.

### Også på Voss

På Voss i Hordaland har Statens

vegvesen flyttet stopplinja tre meter bakover fra gangfeltet i det signalregulerte krysset på E16 i Uttrågata. En eldre kvinne med rullator omkom etter påkjørsel ved et gangfelt her.

Seksjonsleder Sigfred Sivertsen i Statens vegvesen mener slike tiltak bør gjennomføres også andre steder, selv om det ikke foreligger nye retningslinjer. Håndboka for vegmerking skal nå revideres, og fra fagfolk i Region vest foreligger det forslag om å endre retningslinjene for stopplinjene foran gangfelt, for å redusere blindsoneproblemet og forebygge ulykker i konflikten mellom tungbiler og myke trafikanter.

Etter ulykken på Voss i fjor har leder for vegmerkingsnettverket i Region vest, Åsmund Espe, bedt byggeledere i regionen om å vurdere lignende justeringer i forbindelse med reasfaltering og nymerking, slik det er gjort etter ulykken på Voss.

## Syklistboks

**– Det er viktig at syklister får beholde en stopplinje eller en oppmerket sykkelboks helt framme ved gangfeltet når linjen for bilene trekkes bakover.**

Geir Brekke

Det sier sykkelkoordinator Jan Geir Fjogstad i Statens vegvesen i Sør-Rogaland, som videre forteller at dette er gjennomført i Sandnes etter en trafikkulykke med tungbil for noen år tilbake.

– I Stavanger ble det etablert sykkelbokser i et sterkt trafikert signalregulert kryss. Krysset er nå erstattet av en rundkjøring og sykkelboksene er av den grunn fjernet. Det er viktig med informasjon når en innfører nye tiltak som sykkelboks, slik at de blir benyttet riktig, sier han.

Fjogstad mener videre at de myke trafikantene ikke er klar over at tungbilsjåførene ikke ser dem når de krysser tett inntil vogntoget eller lastebilen ved gangfeltene. Det er derfor behov for informasjon til syklister og fotgjengere om risikoen ved å oppholde seg i blindsoner.



## AKTUELT



## Lavere fart gir renere luft

■ ■ – Lavere fart gir opptil 40 prosent mindre oppvirvling av helseskadelig svevestøv. Miljøfartsgrensen er nødvendig fordi piggdekkgebyr og økt renhold av vegnettet ikke er tilstrekkelig for å overholde EUs krav til svevestøvmengde i lufta, sier overingeniør Gry Larsen (bildet) i Statens vegvesen. Fra 1. november innfører Statens vegvesen miljøfartsgrense på

del av riksveg 4, Ring 3 og E18 i Oslo. Redusert hastighet fra 80 til 60 km/t fører til mindre oppvirvling av helseskadelig svevestøv og dermed bedre luftkvalitet. Miljøfartsgrense innebærer at fartsgrensen settes ned til 60 km/t i vinterhalvåret. Tiltaket gjelder frem til 19. april 2009 for alle de tre strekningene. (Arkivfoto: Henriette E. Busterud)

## Fikk Stjørdals-kontrakt

■ ■ Vegprosjektet E6 Trondheim-Stjørdal har inngått avtale med Multiconsult AS om prosjektering på Stjørdals-parsellen. Avtalen inkluderer detaljprosjektering av alle elementer i prosjektet på strekningen Værnes-Havnekryssset, inkludert E14. Kontraktens størrelse er knappe 5,5 mill. kroner.

Foruten vegprosjektering inngår

også prosjektering av blant annet Værnestunnelen, Tangtunnelen, gang- og sykkelbru over E14 og overgangsbruer sør for taksebanen.

Oppdraget omfatter fagfeltene veg, vann og avløp, konstruksjon og landskap, samt nødvendig koordinering mot øvrige fagfelt. Endelig ferdigstillelse for oppdraget er 1. september 2009.

## Søker hvileplasser til tungtransporten

Statens vegvesen ønsker at sjåførene i tungtransporten skal få bedre muligheter til å ta nødvendige hvilepauser.

Håkon Aurlien

Nå søker Statens vegvesen etter samarbeidspartnere som har tilgjengelig areal og servicetilbud for dette formålet i Østlandsområdet.

– Vi håper på henvendelser fra bensinstasjoner og spisesteder langs stamvegnettet i Oslo, Østfold, Akershus, Hedmark og Oppland som har plass til parkering av store kjøretøy og døgnåpne toaletter. En avtale med oss vil blant annet omfatte skilting og markedsføring av tilbudet, sier sjefingeniør Lars Kristian Dahl i Statens vegvesen Region øst.

Tungtransport-sjåførene er underlagt strenge kjøre- og hviletidsbestemmelser, litt ulikt for gods- og bussbransjen. Transportnæringen har lenge påpekt at det er behov for langt flere egnede døgnhvileplasser langs veiene. Statens vegvesen har i arbeidet med Nasjonal transportplan foreslått å bruke 300 millioner kroner over ti år på å bygge 35 komfortable rasteplasser og hvileplasser for tungtransporten i hele landet.



**Flere hvileplasser** :Tungbilsjåfør Werner Nordvik bruker Skedsmo rasteplass inntil E6 til lovbestemt hvilepause. Nå vil Vegvesenet bygge flere hvileplasser. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)



**Registrerer uhell:** Statens vegvesen samarbeider med bergingssselskap for å få oversikt over hvor det oppstår uhell på vinterstid. Det gjør det lettere å se hvor det må gjøres tiltak. (Foto: Henriette Erken Busterud)

# Kartlegger detaljer ved trafikkulykker

**Statens vegvesen har nå utstyrt bergingsbiler som kjører E6 fra Otta til Dombås og E136 videre mot Ålesund med en enhet som enkelt kan registrere uhell langs vegen.**

Henriette Erken Busterud

– Vi gjør dette først og fremst for å få oversikt over uhell med vogn-tog på vinterføre slik at vi kan se hvor skoen trykker. Vi startet prosjektet i vinter og vil fortsette i

noen år til for å få nok bakgrunnsdata, forteller Per Brandli som leder Forsknings- og utviklingsprosjektet (FoU). Det er første gang uhell langs vegen registreres på denne måten. Normalt er det bare ulykker med alvorlige personskader og dødsulykker som blir registrert.

## Kan få panikk

– Registreringer så langt viser at det er en del utforkjøringer mot Lesja. De som kjører bergingsbiler forteller at det ofte er utenlandske tungbilsjåførere som kjører der for første gang som kjører utfor. Vegen kan virke smal og ubehagelig, og de kan få panikk når erfarne norske tungbilførere som kjenner vegen kom-

mer mot dem i stor hastighet. Og det er nok et generelt problem at vegen er for smal, sier Brandli.

## Kan hindre ulykker

De som kjører bergingsbiler har med seg en pocket-PC (GPS-enhet). Med enkle tastetrykk kan de registrere om det er en stor eller liten bil, om vegen er bar, våt eller om det er vinterføre, og om det er norsk eller utenlandsk sjåfør. I tillegg blir det tatt bilde, og det er også mulig å legge inn fritekst. All informasjon og bilde sendes en database ved et tastetrykk.

## Detaljert informasjon

– Vi får opp kart med hvor uhellene er skjedd og tilhørende informa-

sjon. Over tid kan vi se om det hoper seg opp hendelser på bestemte steder, slik at vi kan gjøre tiltak - det kan være alt fra å strø bedre til større tiltak. Jeg vil tro dette kan være et nyttig hjelpemiddel for dem som jobber med trafikk-sikkerhetsrevisjoner. Forsikringssselskap kan også ha interesse av bilde og informasjon fra steder der det har skjedd uhell, sier Brandli.

Bergingssselskapene skal i hovedsak rapportere uhell langs 20 mil av E6 og E 136, som både omfatter typiske høgfjellsveger og bratte bakker. Men det vil også bli rapportert uhell fra det øvrige vegnettet som ligger i dette området.





**Må skiftes:** Hestsund bru på rv. 80 utenfor Bodø synker og må erstattes med ny. Fram til det kommer penger skal en midlertidig Baileybru sørge for framkomligheten (Foto: Giselle Jensen)

# Brua synker

**Fundamentet svikter under Hestsund bru på rv. 80 utenfor Bodø. Hittil har brua sunket med en halv meter.**

Giselle Jensen

Etter at bruas dårlige forfatning ble avdekket i sommer, vedtok Vegdirektoratet å nedklassifisere brua til klasse B. Det betyr at de tyngste kjøretøyene og tunge anleggsmaskiner ikke har lov til å krysse brua. Hestsund bru er både smal og gammel, men den håndterer all trafik-

ken som går inn og ut av Bodø. Det betyr omkring 10.000 biler i døgnet. Siden rv. 80 er eneste adkomst til Bodø, kan nedklassifiseringen føre til problemer for næringslivet.

## Trenger 25 millioner

Den gamle brua må byttes ut, men pengene som trengs til å bygge ny bru står ikke akkurat klare på konto.

– Nei, vi må nok vente på tur i NTP. Det er derfor vanskelig å si hvor lang tid det vil ta før brua blir skiftet ut, sier seksjonsleder Marianne Eilertsen på Salten distrikt, som innrømmer at brua var i dårligere forfatning enn Statens vegvesen var klar over. En midlertidig Bailey-

bru får derfor høyst sannsynlig flere års tjeneste på rv. 80 før den igjen kan pakkes ned. Det ansees ikke som lønnsomt å reparere brua.

– Vegdirektoratets rapport var veldig klar i anbefalingen om å bygge ny bru, sier hun. Totalt vil Hestsundbrua koste 25 millioner kroner.

– Da er omkring 5 millioner kroner til midlertidig bru tatt med i kostnadene, sier Eilertsen.

## Trygg nok

– Selv om fundamentet gir etter, er det ingen fare forbundet med å kjøre

over brua. Den tåler fortsatt lastebiler og trailere inntil 65 tonn, så noen umiddelbar krise for vareleveringen til Bodø tror jeg ikke det blir, beroliger Eilertsen. Hun ser likevel fram til at den midlertidige brua kommer

**” – Selv om fundamentet gir etter, er det ingen fare forbundet med å kjøre over brua.**

på plass, antakelig noen måneder fram i tid.

– Det vil dessverre ta litt tid fordi vi må støpe nye bruekar, pele i sjøen og dessuten bygge noen meter ny veg fram til brua, som blir liggende ved siden av den gamle, sier Eilertsen. Hun forteller at de jobber for å få en midlertidig løsning på plass så snart som mulig,

men det er vanskelig å tidfeste. Der som dagens bru hadde kollapset ville det gått mye forttere, fordi vi da kunne brukt eksisterende trasé. I så fall ville brua stått klar på tre dager.

## Mye oppmerksomhet

Brua med den sviktende helsen fikk mye oppmerksomhet i Bodø. Førstesideoppslag i lokalavisa, krisemøter mellom Vegvesenet og den politiske ledelsen i byen og innslag på lokal-TV der krav om penger og ny bru florerte. Noen er bekymret over sikkerheten og opplever nedklassifiseringen som et signal om at ingen er trygge.

## Avslørte utro tjener

**En ansatt ved et verksted i Sør-Trøndelag har i 2008 godkjent 73 kjøretøy for periodisk kjøretøykontroll uten at kontrollene faktisk ble gjennomført.**

Eivind Sperre Austnes

Forholdet ble avdekket da Statens vegvesen fant flere mangler på et kjøretøy som var inne på Trondheim Trafikkstasjon for å få godkjent et motorbytte. Dette kjøretøyet viste seg å være godkjent for periodisk kjøretøykontroll dagen før.

Tilsynsenheten i Statens vegvesen, Region midt ble derfor koblet inn. Den gjennomførte en stikkprøvekontroll som bekreftet flere alvorlige feil og mangler på kjøretøyet.

– Vi kontaktet verkstedet som skulle ha gjennomført den periodiske kjøretøykontrollen, og de avdekket at det ikke var utstedt arbeidsordrer for 73 kontroller i løpet av 2008. De fant også ut av hvem som sto bak dette, sier Odd Nasvik, som er leder av tilsynsenheten i Region midt.

Vedkommende ble avskjediget med øyeblikkelig virkning. Verkstedet er også i ferd med å anmelde

forholdet til politiet.

– Det viste seg at vedkommende hadde brukt initialene fra forskjellige kontrollører hos verkstedet, noe som må anses som forfalskninger av underskrifter, forteller Nasvik.

**Grep inn:** Odd Nasvik og tilsynsenheten ble koptet inn da det oppstod mistanke om at et verksted hadde godkjent kjøretøy som ikke var i forskriftsmessig stand. (Foto: Eivind Sperre Austnes)





## GPS-NAVIGASJON



**Kjappest:** Korteste veg mellom Ørje og Trondheim går over denne fylkesvegbrua nord for Hemnes i Akershus. (Foto: Håkon Aurlien)

## Flere kjører korteste veg

**Økt bruk av kjørecomputere fører til økt tungtrafikk på mindre snarveger. Det kan endre planene for opprusting av vegnettet blant annet i Kirkenær.**

Håkon Aurlien

– Vi har en mistanke om at det er økt bruk av GPS som ligger bak en tilsynelatende kraftig økning i tungtrafikken på rv. 20 nord for Kongsvinger. Det håper vi nå å få avklart gjennom en pågående trafikkanalyse, sier Jan H. Konttorp i Glåmdal distrikt.

Konttorp ledet det flerårige miljøgateprosjektet i Kirkenær, der sentrumsgaten bevisst ble beholdt som gjennomfartsåre, men tilrettelagt bedre for myke trafikanter. Nå spør mange seg om det burde ha vært valgt en annen løsning.

– I våre langsiktige planer har vi en omkjøring utenom sentrum. Den trafikktutviklingen vi ser nå

kan tvinge dette prosjektet framover i tid, sier Jan H. Konttorp.

### Kortest

Tre firedeleer av tungbiltrafikken til og fra Norge kommer inn i landet på E6 ved Svinesund eller E18 ved Ørje. Mange sjåfører er uerfarne, og sjåfører som kjører etter en GPS-enhet innstilt på ”korteste veg” vil raskt oppleve at de kan bli ledet inn på en krevende veg.

Fra Ørje går nemlig korteste veg til Midt-Norge via riks- og fylkesveger gjennom Indre Østfold og Østre Akershus til Skotterud, rv. 2 videre til Kongsvinger og rv. 20 mot Elverum.

At ruta er både svinget og smal er noe erfarne sjåfører vet. De velger å kjøre via Oslo og så nordover. Det samme gjør sjåfører som kommer inn over Svinesund. Korteste veg mellom Svinesund og Trondheim er 581 kilometer lang. Den korteste er 552 kilometer, går via Rakkestad og Fetsund, men tar like lang tid. Og det er på sommerføre.

## – Kan ikke kjøre etter GPS

**– En feil anvisning fra en GPS kan aldri frita en bilfører for ansvar, sier avsnitsleder Pål Schrøder i Østfold politidistrikt.**

Håkon Aurlien

En 58 år gammel Lillesand-mann endte med 5.000 kroner i bot og førerkortet inndratt for fire måneder etter at han fulgte anvisningene fra en kjørecomputer og satte kursen ut på E6 i Moss mot kjøreretningen.

Mannen gjorde det han mente han hadde fått beskjed om, svingte til høyre i rundkjøringen og inn i avkjøringsfeltet fra E6. Heldigvis ble kjøringen observert av en politipatrulje og mannen ble stanset før han kom helt ut på E6.

I politiavhør fortalte han at han hadde fulgt anvisningene fra kjørecomputeren som var installert i bilen. Med tydelig svensk aksent lød beskjeden ”ta til høyre i rondellen”.

– Dette er en forklaring vi aldri kan godta. Feil beskjed fra utstyr i bilen er ingen unnskyldning for å kjøre på en måte som setter andre trafikanter i fare, sier han.

Han forteller at politiet rett som det er må hjelpe ukjente vogntogsjåfører som har kjørt seg inn i enveiskjørt bygater. GPS-enheter i bilene har vist en snarvei som viser seg ikke å være der, som ikke har plass til tyngre kjøretøyer eller som rett og slett er sperret for gjennomkjøring.

– GPS-enheter folk navigerer etter er ikke alltid å stole på, sier Pål Schrøder.



**Ingen unnskyldning:** – Feil anvisning fra en GPS-stemme er ingen unnskyldning for å kjøre feil i trafikken, mener politiet. (Foto: Kjell Wold)

# Grunnlag for

**Statens vegvesens og Statens Kartverks Vbase/Elveg-data er brukt som grunnlag i de fleste GPS-baserte navigasjonssystemer i Norge.**

Kjell Wold

Det foregår en rask utvikling innen geodata både på teknologi og anvendelse. Folk flest møter bruken av geodata særlig i forbindelse med GPS-navigasjon, såkalte intelligente transportsystemer (ITS-løsninger) og som grunnlag i ruteplanleggere. Systemleverandører som blant annet Map Solution/Tele Atlas og Navteq gjør geodata-informasjonen tilgjengelig for forhandlere av løsninger til bruk i biler, båter og andre mobile enheter. Markedet er i hurtig vekst. I utgangspunktet kan hvem som helst i dag registrere, lagre og selge data.

### Spleiselag på 80-tallet

– Men hvem som helst kan ikke garantere for at dette er originale og kvalitetssikrede data, sier seksjonsleder Liv Nordbye (bildet) i Systemseksjonen i Statens vegvesen.

De originale grunnlagsdataene eies av dem som eier objektene som registreres og som innhentes og lagrer dataene i standardisert form. Offentlige data etablert av staten og som forvaltes av det offentlige er statens eiendom.

I Geovekst-samarbeidet har Statens kartverk og Statens vegvesen spleiset med de fleste av landets kommuner, landbruk-, energi- og telesektoren i Norge på en detaljert, digital kartlegging av Norge siden 1980-tallet. Det har sikret at denne kartleggingen gjenbrukes i fellesskap.

### Norge digitalt i 2004

Etter en stortingsmelding i 2003 ble samarbeidet Norge digitalt etablert i 2004. Det er et utvidet spleiselag som skal gjøre geodata tilgjengelig for alle i markedet basert på betaling av en årlig abonnementsavgift. Det forplikter alle parter til å tilgjengeliggjøre egne data for hverandre, for eksempel kartdata fra Statens kartverk, vegdata fra Statens vegvesen og geologidata fra NGI. Norge digitalt samarbeidet skal sikre enhetlig tilgang på data til det kommersielle markedet via Norsk Eiendomsinformasjon AS.

### Vegdatabank i 2006

– Statens vegvesen har et omfattende system for innhenting av geodata, standardisering, lagring og sikring av dem, samt å gjøre det tilgjengelig og formidle geodata, sier Nordbye.

7. april 2005 åpnet samferdselsministeren publikums tilgang til veg- og trafikkdata fra Statens vegvesen. Siden 18. april 2006 er Statens vegvesens vegdatabank gradvis erstattet med en ny og moderne, kartbasert versjon, NVDB eller Nasjonal vegdatabank.

### Vedlikehold og oppdatering

Vedlikehold av geodata er en stor oppgave. Vbase og Elveg oppdate-

res og kvalitetssikres to ganger årlig. Statens kartverk koordinerer oppdateringen av det kommunale vegnettet og Statens vegvesen har ansvar for riksvegnettet.

– Ingen er tjent med at det er feil i originalen. Statens vegvesen, Statens kartverk og kommunene har ansvar for at originalen skal være riktig oppdatert, sier Nordbye. Statens vegvesen har derfor gjort et betydelig kvalitetssikringsarbeid i forbindelse med etableringen av Nasjonal vegdatabank (blant annet [www.viskart.no](http://www.viskart.no))

### Viktig avtaleverk

– Samtidig må vi sikre bedre at brukere og aktører som MapSolution, Tele Atlas og Navteq gjennom avtaleverket rapporterer tilbake om feil som oppdages, sier Nordbye.

Med Statens vegvesens Nasjonale vegdatabank vil den originale vegdatabasen kunne få bedre oppdateringsfrekvens og bedre tekniske løsninger og formater for formidling av helt nye datasett.

Statens vegvesen forbereder samtidig egne og bedre avtaleverk for å gjøre nye data tilgjengelig gjennom Norsk Eiendomsinformasjon.

– Det er viktig at man slutter opp om de avtalebaserte utleveringsrutiner for data fra Statens vegvesen via NVDB-originalen, og at disse ikke undergraves, sier Liv Nordbye.



Liv Nordbye.

(Foto: Henriette Erken Busterud)

### GEOFAKTA

Geodata er stedfestet informasjon om vegen, objekter, hendelser og forhold der posisjon (stedfesting) er en vesentlig del av informasjonen. Dataene deles i to hovedgrupper: Basis geodata og tematiske geodata. Basis geodata er data fra felles kartdatabase fra geovekst-samarbeidet, nasjonale kartdatabaser fra Statens kartverk, vegdatabaser med mer, administrative områder, stedsnavn, flyfoto og satellittbilder, eiendomsinformasjon og sjøkart med dybde data. Temadata er plandata, kommuneplaner, reguleringsplaner med mer, miljødata, geologi, biomangfold, vern og lignende, ressursdata som jord, skog og fiskeressurser, samfunnsikkerhetsdata som fareområder for ras, skred og flom, beredskapsressurser, befolkningsdata og andre tema.



**Nyåpnet veg:** Frodeåstunnelen i Tønsberg er ikke med på nye GPS-kart. (Foto: Kjell Wold)



# or GPS-navigering



## Ute av drift

– På grunn av skifte av server er VISKART dessverre ute av drift noen uker akkurat nå. Men NVDB-miljøet kan bistå med alternativ tilgang NVDB-123, opplyser seksjonsleder Liv Nordbye i Statens vegvesen. Der det er link til VISKART bør det også være link til VISVEG. Ny versjon av VISVEG har vært under uttesting det siste halvåret og er snart på trappene.

**GPS (Global Positioning System):** Markedet for bruk av GPS-navigasjon i bil er sterkt økende og aktørene mange. (Foto: Kjell Wold)

## Økende etterspørsel

**Nye aktører etterspør stadig data fra Statens vegvesen. Etaten gjør i økende grad veg- og trafikkdata tilgjengelig til internt bruk, til publikum og til kommersielle interesser.**

Kjell Wold

Enten via Norge digitalt, Norsk Eiendomsinformasjon AS eller direkte fra Nasjonal vegdatabank.

For å sikre kvalitet og riktig bruk av data, jobbes det med en beskrivelse (metadata) som blant annet forteller om status, bruk, varighet, kvalitet, format og lignende. Statens vegvesen vil i liten grad foredle dataene selv, men overlate til det kommersielle markedet å utvikle tjenester og publikumsløsninger.

Vbase og Elveg blir teknisk tilrettelagt og videre bearbeidet av Navteq, MapSolution eller Tele Atlas for bruk i navigatører.

### Oppgradert

Ett unntak her har vært www.visveg.no som Statens vegvesen etablerte på grunnlag av Elveg på 1990-tallet som en prototyp for å gjøre original og objektiv veginformasjon tilgjengelig internt og for publikum. VISVEG har de siste årene blitt grundig oppgradert og kvalitetssikret med sikte på å kunne oppdateres fra NVDB og kunne inngå i Samferdselsdepartementets multimediale, nasjonale reiseplanlegger.

### Avtaleverk geodata

Geodata som gjøres tilgjengelig fra det offentlige reguleres i avtaleverket til Norge digitalt, leverandøraftaler, distributøraftaler og

abonnementsaftaler i henhold til statens standardavtaler for elektronisk informasjonsformidling, utgitt av Statskonsult. Det foreligger distribusjonsavtale for Vbase og Elveg mellom Statens vegvesen, Statens kartverk og Norsk Eiendomsinformasjon, samt eldre distribusjonsavtaler direkte med Navteq og Map Solution/Tele Atlas.

### Nye EU-direktiv

Nye EU-direktiv (Gjenbruksdirektivet og Inspire) ivaretas gjennom Norge digitalt og den nye offentlighetsloven. Dette krever standardisering og tilgjengeliggjøring av geografisk informasjon for miljøforvaltning, forskning og statistikk. Det legges opp til at offentlige data skal gjøres tilgjengelig for gjenbruk i henhold til prinsipper hvor kostnadsdekning skal dokumenteres. Imidlertid kan det tas betalt for geodata.

## Milliardbutikk

**Bruk av geodata (sted-festede data) er blitt en del av vår hverdag – og milliardbutikk.**

Kjell Wold

De store systemleverandørene som Navteq og Map Solutions/Tele Atlas tjener store penger.

De som sørger for korrekt grunnlagsdata er blant annet Statens vegvesen og Statens Kartverk.

De jobber for å sikre kostnadsdekning for sin geodataproduksjon.

Geografisk informasjon er en viktig forutsetning både for god samferdsel og miljøforvaltning og er en del av myndighetens

IT-politikk formulert i planene Norge 2009 og St.meld. nr. 17.

### Stort vegvesenapparat

Statens vegvesen har et omfattende apparat for etablering, registrering, forvaltning og distribusjon av data til intern og eksternt bruk. Etaten bruker geodata som grunnlag for hele sin virksomhet.

Det brukes til å skaffe beslutningsgrunnlag for overordnet myndighet, utvikle veg- og trafikksektoren, forskrifts- og normalvedtak for trafikanter, kjøretøy og riksveger, overordnet planlegging, vegplanlegging, utbygging, vedlikehold, drift og for å ivareta eierskap til infrastruktur og grunn på en effektiv måte.



## UTBYGGING

**Fylkesveg blir oppgradert**

■ ■ Fv. 408 mellom Mandal og Lindesnes kommune i Vest-Agder skal oppgraderes det neste året på en strekning på om lag 2,5 kilometer mellom E39 ved Vestre Skogsfjord og Sjølingstad Uldvarefabrikk. Frist for innmelding av tilbud til Statens vegvesen Region sør er satt til 11. november.

**Vegåpning i Kragerø**

■ ■ Statens vegvesen tar sikte på å åpne 4,5 km ny rv. 38 i Kragerø mellom Eklund og Sannidal mandag 15. desember. Siste finpuss på vegparsellen gjenstår samt uttesting av elektro- og tekniske innstillinger i Vadfosstunnelen på om lag 600 meter. Tunneltestene foregår nå i november, mens opplæring skjer de siste to ukene før planlagt åpning ni dager før dagen. (Foto: Kjell Wold)

**270 sykkelplasser**

■ ■ 270 sykkelparkeringsplasser etableres nå på åtte forskjellige kollektivknutepunkter i Oslo. De første sykkelstativene er på plass på Tåsen, Storo og Nationaltheatret. Bygging av funksjonelle og sikre parkeringsplasser for sykkel er en del av Statens vegvesens samlede tilrettelegging for å gjøre sykkel mer attraktivt som framkomstmiddel.

**Siste element på plass**

■ ■ Den siste delen av Bjørvikatunnelen er nå senket ned og på plass i den 12 meter dype grøfta i sjøbunnen foran Operaen i Oslo. – Lukeparkering i sjøen med små marginer, sier byggeleder Geir Sorte etter den to måneder lange jobben med å få det 675 meter lange "røret" for den fremtidige seks felts motorvegen ned på sjøbunnen. Vegen tas i bruk i 2010. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

**Bygger ny Økern stasjon**

■ ■ Statens vegvesen skal bygge ny Økern T-banestasjon i Oslo. Sist uke ble en 231 millioner kroners kontrakt inngått med Veidekke Entreprenør AS. Ombyggingen skjer som del av prosjektet ny Ring 3 mellom Ulven og Sinsen. Stasjonen får blant annet lengre perronger, men ombyggingen medfører stenging av linje 5 i seks uker kommende sommer.

**Bygger Fredrikstad tunnel**

Statens vegvesen har nå inngått en kontrakt med Sarpsborg Park & Anlegg om bygging av ny rv. 108 på Kråkerøy i Fredrikstad inklusive 550 meter tunnel og gang- og sykkelvegnett samt lokalvegnett. Kontrakten ble underskrevet sist uke av anleggsleder Tor Stabbetorp og Jack Valle-raune, daglig leder i entreprenørselskapet. Kontrakten er verd 128 millioner kroner og prosjektet skal være ferdig sommeren 2010. Den nye brua over Vesterelva kommer i en senere entreprise.

# – Lite lønnsomt å bygge ny veg

**Forsker Steinar Johansen mener vegbygging har liten økonomisk effekt for brorparten av næringslivet.**

Giselle Jensen

Johansen er forsker ved Norsk institutt for by- og regionsforskning.

– Vegbygging i distriktene gir liten gevinst for næringslivet. Bedre vegeger øker tilgjengeligheten og korter ned avstanden for eksempel mellom bolig og arbeid for folk flest. Men jeg kjøper ikke nødvendigvis argumentet om at nye vegeger, bruer og tunneler gjør næringslivet i distriktene mer konkurransedyktig, sier Johansen. Han hevder store endringer i vegstandard, som ny tunnel eller bru, gir marginale kostnadsbesparelser.

– For de fleste varer utgjør transportkostnadene en liten del av de totale kostnadene, og bedre vegstandard har kun marginale effekter for transportkostnadene, hevder Johansen. Han mener likevel det er lønnsomt for næringslivet å få fellesskapet til å betale kostnadsreduksjonen.

**Konkurransen øker**

En annen effekt, som vanligvis ikke kommer fram i diskusjonene om vegbygging, er de negative konsekvensene for de lokale markedene ute i distriktene.

– Småbedrifter som fungerer godt i lokale, skjermede markeder blir plutselig møtt med tøffere konkurranse fra sentrale strøk når bedre veg gjør bygda tilgjengelig på en annen måte. Det kan føre til konkurser og redusert sysselsetting, noe som ikke er en fordel for utviklingen i distriktområdene, påpeker Johansen.



**Mindre viktig:** Anleggsarbeidet ved Storåtunnelen på Lofast er ikke så lønnsomt som mange tror, hevder forsker Steinar Johansen. (Arkivfoto: Giselle Jensen)

**Størst effekt i tettbygde strøk**

– Konklusjonen er at sammenhengen mellom vegbygging og regional utvikling er usikker, og effekten blir mer usikker jo lengre ut i distriktene en kommer. Vegbygging har størst effekt der det er mye transport, sier forskeren som viser til flere undersøkelser i mange land. Han påpeker at kortere avstand og bedre tilgjengelighet kan ha mange konsekvenser. Myten om at flyttelasset er det første som

triller i land etter at fastlandsforbindelsen er åpnet kan også ha en kime av sannhet.

**Må sees som fellesgode**

Samtidig er det ingen tvil om at deler av næringslivet, som for eksempel fiskeribedrifter i grise-grendte strøk, tjener på bedre veg for å få fisken fram til markedet raskt nok. Men for å opprettholde sysselsettingen eller øke produksjonen gir det små utslag, blant

annet fordi primærnæringene betyr relativt lite for sysselsettingen.

– Det er tjenesteproduksjonen som vokser og som sysselsetter de aller fleste. Velutviklet infrastruktur med et godt utbygd vegnett over hele landet er utvilsomt et samfunns gode som alle tjener på, men det er ikke nødvendigvis så lønnsomt for utviklingen i distriktene som mange tror, avslutter Johansen.

## I tolvte time

**15 millioner kroner fra Alta Kraftlag og Alta kommune reddet E6-prosjektet fra å stenge etter drøyt 7 kilometer ferdigbygd veg.**

Giselle Jensen

Da alt så som mørkest ut reddet et lokalt initiativ videreføringen av utbyggingen på E6 vest for Alta. Alta kommune og Alta Kraftlag har gått sammen om å tilby staten et lån på 15 millioner kroner for å unngå at anlegget stenges helt. Stilt overfor dette tilbudet besluttet samferdselsministeren at staten bidrar med ytterligere 15 millioner, slik at arbeidet på E6 kan videreføres med start på neste parsell våren 2009. Utbyggingen endrer E6 fra en smal, uoversiktlig og

svingete veg til en veg bygget etter moderne standard.

**Inne i NTP**

Navarsete slapp den gode nyheten da hun var i Alta og åpnet første parsell på E6. Dermed holdes hjulene i gang med prosjektering og grunnverv slik at det blir anleggsstart neste vår. Lånet skal tilbakebetales fra staten i 2010.

– Jeg er glad for at videreføringen av E6 vest for Alta fortsetter inn i 2010. Dette grepet innebærer at prosjektet er inne i Nasjonal Transportplan. Vi ønsker at utbyggingen blir mest mulig sammenhengende og at innfallsporten til Finnmark endelig skal stå i den stand den bør ha om noen år. Det vil vi jobbe for, sa Navarsete til de frammøtte. Det var også Navarsete som markerte starten på anleggsarbeidet på E6 i august 2006.



**E6:** Anleggsdrift på parsellen Langnesbukta-Jansnes startet i august 2006. Klarsignal for neste parsell kom i tolvte time. (Arkivfoto: Giselle Jensen)





**Beredskap:** Steffen Ousdal er leder for sikkerhet og beredskap i Statens vegvesen Region sør. (Foto: Aina Kristin Bringsverd)

**Storflo i Lågen:** Kongsberg og Numedalslågen har hatt flom flere ganger de siste årene. (Foto: Håkon Aurlien)

# Pilotøvelse på kritisk infrastruktur

**I dag deltar Statens vegvesen Region sør på den første av to pilotøvelser om kritisk infrastruktur i regi av Norges Vassdrag og Energiverk (NVE).**

Kjell Wold

– Buskerud og Vest-Agder er valgt ut som deltakere og prøvefylker for de regionale beredskapsøvelsene med fokus på kraft, tele og veg,

forteller sikkerhets- og beredskapsleder Steffen Ousdal i Statens vegvesen Region sør.

## Naturlig valg

Det var NVE Region sør som i februar i år tok kontakt med Statens vegvesen for å delta i et større pilotprosjekt sammen med Fylkesmannen, Kraftforsyningsens distriktssjef, Post- og teletilsynet, Statkraft, Statnett, Politiet, Telenor og Nasjonalt utdanningscenter for samfunnssikkerhet og beredskap.

– For Statens vegvesens del var det naturlig at Buskerud og Agder ble plukket ut, sier Ousdal. Det er begge områder som relativt nylig

har opplevd ekstreme værtilsøsjoner med flom, storm og uvær som har gått ut over kritisk infrastruktur.

**» Øvelsen vil forhåpentligvis belyse den gjensidige avhengigheten som eksisterer mellom aktører med ansvar for kritisk infrastruktur.**

Buskerud har store vassdrag som har opplevd kraftig flom både i Numedalslågen og Drammenselva. Sørlandet har opplevd storm med trær som har blåst over

ende og brutt strømforsyningen og enorme snømengder som har stengt veger.

## Kjente scenarier

Planleggingen av de to store øvelsene som skal foregå nå i november (Buskerud) og i februar 2009 (Vest-Agder) startet for alvor sommeren 2008.

– Scenariene for øvelsene skal i hovedsak baseres på kjente og utfordrende problemstillinger som berører de fleste aktørene som deltar på øvelsene, forteller Ousdal. Det blir fokus på flom med påfølgende skade av kritisk infrastruktur, storm, nedbør og uvær med

påfølgende skader på infrastruktur og sammenfallende utfordringer relatert til kraft og telekommunikasjon. Øvelsen vil forhåpentligvis belyse den gjensidige avhengigheten som eksisterer mellom aktører med ansvar for kritisk infrastruktur. Etter øvelse nummer to i februar neste år skal de evalueres og senere ruller ut til samtlige instanser som har deltatt over hele landet. Statens vegvesen deltar i dette pilotarbeidet fordi etaten flere ganger de siste årene har opplevd større kriser som de kan dele nyttig erfaring med til de øvrige samarbeidspartene i disse pilotøvelsene om kritisk infrastruktur.



Fjellnøtt: Her er fjellet så løst at det er krevende å utvide og sikre vegen, sier Trond Solbakken i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

## Svineroi spekket med løsfjell

**Utfordringene står i kø under utbedringsarbeidene på Svineroivegen. Fv. 651 fra Rjukan opp til Gaustablikk er spekket med problemfjell.**

Kjell Wold

– Vi er omtrent i rute med utbedringene og utvidelsen av vegen, forteller byggeleder i Statens vegvesen, Trond Solbakken. Men han vedgår at store mengder løsmasser og problemfjell byr på større utfordringer enn forventet. De 5 kilometerne opp den stupbratte lia fra Svadde i bunnen av dalen ved Rjukan til Gaustablikk ved foten av Gaustatoppen, slynger vegen seg smal og svingete. For å kunne ta dagens turistbuser

trygt opp og ned vegen må de krappe svingene og flere strekninger utbedres, utvides og sikres. Spesielt slynge 3, omtrent midtveis oppe i lia, har vært et problem for større kjøretøy.

– Sprengningsarbeidene har vært krevende. Det viser seg at store deler av traseen ikke ligger på fast fjell som forutsatt, men på forvitret fjell og morenemasse. Den er meget ustabil og har ført til problemer med skjæringstabilitet og overmasser, forklarer Solbakken.

Dette medfører merkostnader i masseflytting og sikringstiltak som murer og andre kunstbygg. Så langt har entreprenøren Trafikk og Anlegg klart jobben bra uten større uhell. Utbedringene av Svineroivegen er et spleiselag mellom Telemark fylkeskommune og Tinn kommune.

## Betalingsstopp til nye Mesta



Etter en periode med Mestaregninger på vent, er det nå full rulle for utstedelse og attestasjon av alle regninger fra Mesta og selskapets mange ny datterselskaper. Men betalingen holdes fortsatt igjen.

– Selv om enkelte formelle forhold mellom Statens vegvesen og Mesta i forbindelse med

fisjonen fortsatt ikke er helt på plass, er det nå besluttet å sende ut faktura fra alle Mestas nye selskaper til attestasjon og anvisning, sier Anne Hege Kase i Strategi- og økonomistaben. Selve betalingen fra Statens vegvesen blir holdt tilbake til nødvendig formell dokumentasjon er på plass.



## REPORTASJE

**På by'n:** En til to kvelder i uken går folk fra Politiet, Statens vegvesen og Tollvesenet sammen om kjøretøykontroll i Oslo sentrum. Her dokumentasjon ved Jan Erik Ballangby.



# En vanlig natt

■ En samordnet kontroll av 290 biler i Oslos sentrumsgater gir seks politianmeldelser, 22 gebyrer og 18 kontrollsedler. Og rottebestanden redusert med én.

#### Håkon Aurtien

I tre år har Grønland politidistrikt, Statens vegvesen og Tollvesenet drevet felles kontrollvirksomhet i Oslo nattertid.

– Dette er et helt suverent opplegg som har gjort sentrum til et mye tryggere sted, sier den erfarne politimannen Svein Eide.

– Dette er mye effekt ut av små ressurser, sier seksjonssjef Stene Jacobsen i Statens vegvesen.

#### Erfarne

En til to ganger i uken er uniformerte tjenestemenn ute på patrulje, driver ordinær trafikkontroll og bidrar til et tryggere miljø i hovedstaden.

Når Vegen og vi er med har Stene Jacobsen med seg kollega Jan Erik Ballangby. Elleve av de ansatte i Stor-Oslo distrikt har fått spesiell opplæring og deltar på turnus i samarbeidskontrollene.

Politimannen tSvein Eide har med seg den like erfarne kollegaen Svein Kåsin som sjåfør på patruljebilen. Bak i bilen har tolltjenestemennene Kenneth Helmeriksen og Ole Martin Kullberg med seg utstyr for å avdekke ulovlig kjøring med avgiftsfri diesel.

Diskrét i bakgrunnen er gruppen forsterket av to sivilkledd politimenn. Sentrumsgatene har et stort innslag av utenlandsk arbeidskraft. Ikke alle har lovlig opphold i landet.

#### Utfyller hverandre

– Vi har våre separate fagområder, men har veldig nytte av å jobbe sammen og til støtte for hverandre, sier Stene Jacobsen.

Patruljen beveger seg rundt i Oslo, inntil en time på hvert sted.

– Det er pussig hvor raskt ryktet sprer seg om hvor vi er, sier Jacobsen. Etter få minutter er de i gang med kontroll av opptreden, dokumenter og bilbeltebruk, etter hvert mer fagdelt på trafikkregler, på kjøretøytekniske ting eller på avgiftsforhold. I grenselandet finnes en rekke områder der alle bidrar til å se, vurdere og reagere.

Noen ganger er det godt å ha lovens lange arm til stede. I Oslonatten er det folk som misliker å bli kontrollert. Det har hendt at folk har vært lagt i jern.

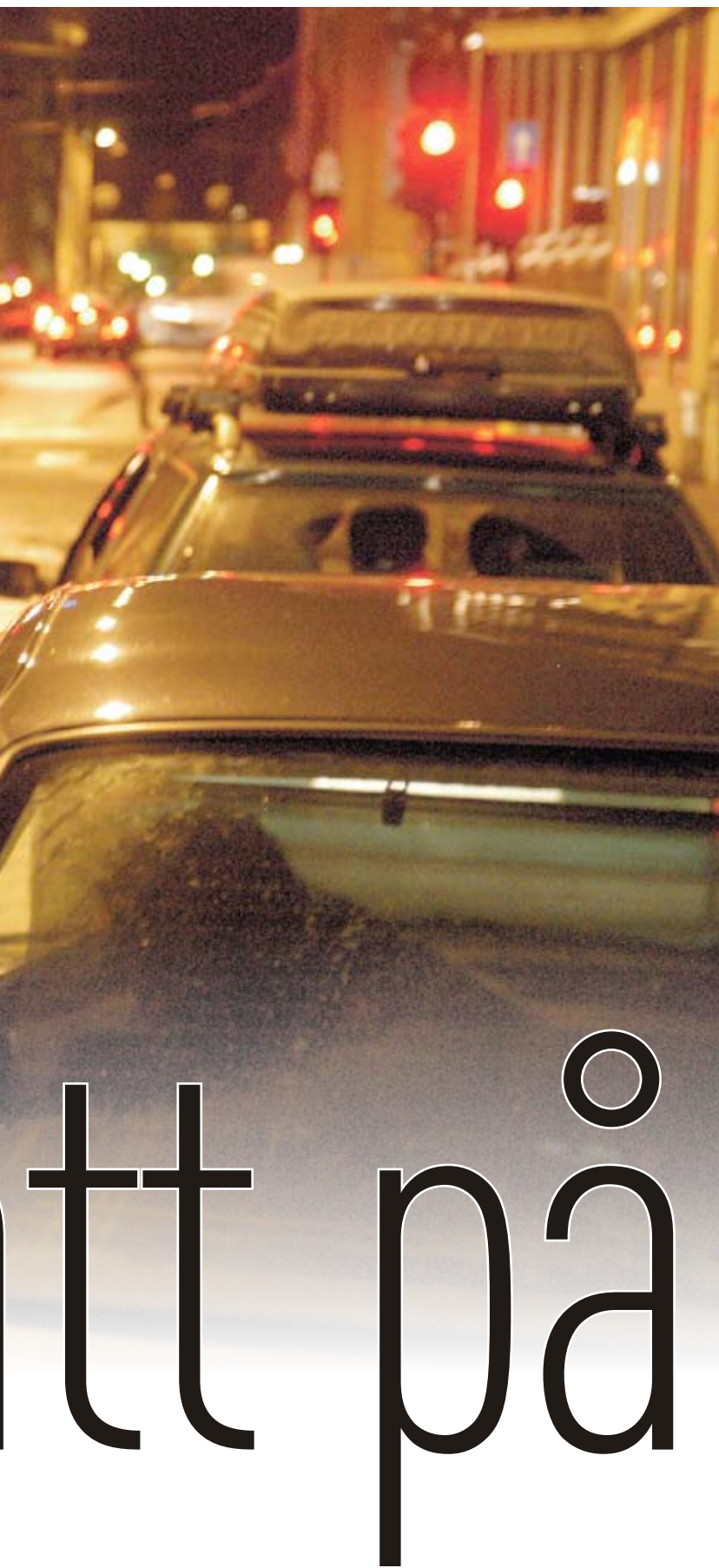
Mange kommer bort for å slå av en prat. Noen er på vei hjem etter fest og er litt høylydt. Andre lurer på hva som skjer. Mange viser glede over å se lovens håndhevere ute i Oslonatten.

#### Små og store

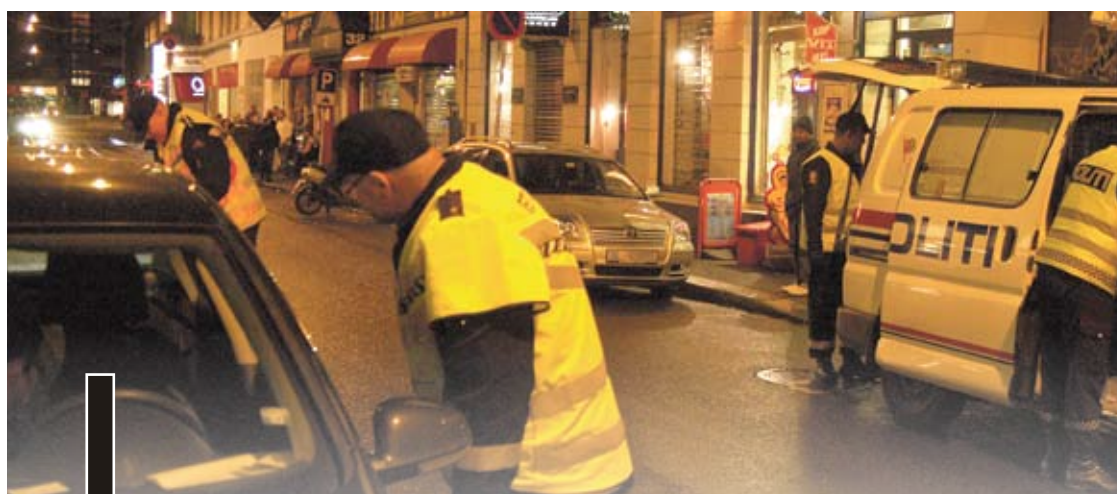
En bil kommer kjørende med alt for mye lys. Bilen blir stanset og føreren får en vennlig påminnelse om at grøftelys ikke er tillatt brukt sammen med nærlys nattetid.

En ung gutt i en fin BMW har klistret sort film på innsiden av vinduene. Han får valget mellom å trekke filmen av rutene, eller å få en kontrollseddel, og river i vei.





**På by'n:** Denne kvelden er disse seks i uniform, fra venstre Ole Martin Kullberg og Kenneth Helmeriksen, Tollvesenet, Stene Jakobsen, Vegvesenet, Svein Eide og Svein Kåsin, Politiet, og Jan Erik Ballangby, Vegvesenet.



# tt på byen

En annen bil viser seg å ha mye feil. Føreren er uten bilbelte, og har glemt førerkortet. Vognkortet er heller ikke med. Eksosanlegget er åpenbart ikke helt som det skal, det er noen pigger i dekkene lenge før piggdekkseongen. Tollvesenets folk bestemmer seg for å sjekke om det kjøres på avgiftfri diesel. Det viser seg å være i orden. Men det blir en dyr kveld for bilføreren.

Enda dyrere blir for førerne av to østeuropeisk registrerte transportere med feil farge på drivstoffet. Bøter på 20.000 kroner rammer hardt.

Så kommer et monster av en bil brummende, på prøveskilter og med en halv meter brede bakhjul. Bak i bilen sitter en eier som forteller om to års lidenskaplig bilbygging. Bilen er en av 18 som må til teknisk kontroll på en trafikkstasjon.

– Kan vi redde et menneskeliv ved å være ute, er det verd mange kvelders innsats, sier Stene Jakobsen.

Og så var det rotta, da. Den smatt frem fra et smug og endte sitt liv under en myndig støvel. Også det som et bidrag til en tryggere hovedstad.



**På by'n:** Seksjonssjef Stene Jakobsen i Statens vegvesen er på nattkontroll i Oslo. En unggutt får valget mellom en mangellapp eller å fjerne sikthindrende tape.

**FAKTA**

**En natts kontroll**

- 290 biler stoppet
- Tre tatt med avgiftsfri diesel = 60.000 kr
- Fire anmeldelser for kjøring uten gyldig førerkort
- To anmeldelser for å ha overlatt bil til en som ikke fyller kravene til lovlig kjøring
- 14 gebyr for ikke å bruke bilbelte
- Fem gebyr for ikke å ha med seg førerkort
- To gebyr for ikke å ha med vognkort
- Ett gebyr for å kjøre med piggdekk
- 18 kontrollsedler for tekniske mangler
- En likvidering av en meget stor rotte



## AKTUELT

### Ny på Oslo-info

■ ■ Henriette Ødegaard (27) er tilsatt som ny kommunikasjonsrådgiver i Statens vegvesen Region øst og skal arbeide med utbyggingsprosjekter i Oslo, i første omgang Jernbanetorget og Ulven-Sinsen-prosjektet. Hun erstatter Ragne Brekke Hvidsten som etter åtte år i Vegvesenet nå blir kommunikasjonsrådgiver i Kongsberg kommune.



### Ny prosjektleder I

■ ■ Tore Gomo er tilsatt som prosjektleder for byggeprosjektet Rv 7 Ramsrud-Kjellsbergsvingene i Buskerud. Gomo ledet arbeidet med rehabilitering av Hanekleiv-tunnelen. Før det var han prosjektleder for utbyggingene av Kreftingsgate og Bragernestunnelen i Vegpakke Drammen. (Foto: Kjell Wold)

### Ny prosjektleder II

■ ■ Stig Berg-Thomassen er tilsatt som prosjektleder for byggeprosjektet rv. 456 Vågsbygdvegen i Kristiansand. Statens vegvesen skal også tilsette ny planprosjektleder for Samferdselspakke Kristiansand som etterfølger etter Berg-Thomassen. Han har jobbet med diverse plan- og byggeprosjekter i Kristiansand i en årrekke. (Foto: Kjell Wold)



## På smale vegar i vest

**Vegpolitikarane på Stortinget har samla inntrykk til både budsjetthandsaming for 2009 og NTP-diskusjonar på nyåret etter runden vestafjells sist veke.**

Geir Brekke

Transportkomiteen har avslutta fylkesrunden Noreg rundt med ei veker ferd på smale vegar gjennom Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane. Komiteen legg att kommentarar i retning av auka satsing på utbetring av eksisterande vegar.

Komiteleiar Per Sandberg (Frp) seier jamvel at opprusting av E39 og til dømes. rv. 60 i Nordfjord bør prioriterast framfor nye storprosjekt.

Rv. 60 mellom Innvik og Olden har i haust blitt kåra til den verste riksvegen i landet, og knappe 10 kilometer einfeltsveg held stort sett same standard som då han blei opna for 70 år sidan.

Sogn og Fjordane har prioritert to nye storprosjekt føre rv. 60, men no kan det bli ei startløyving også til krøtterstien på sørsida av Nordfjorden neste år.

Regionvegvesjef Olav Ellevset stadfester at 5 millionar er greit som ei startløyving til prosjektering og grunnkjøp. Men han vil helst ta heile strekket i eit samanhengande prosjekt, for å halde rasjonell framdrift.

Sandberg ville vite kor lenge ein måtte utsetje byggjearbeid på Dalsfjordbrua for å finne 400 millionar kroner til full utbygging av rv. 60 Olden-Innvik. Svaret frå regionvegvesjefen var to år.



**Den smale veg:** Regionvegvesjef Olav Ellevset og komiteleiar Per Sandberg i samtale om vegstandard på det som er kåra til den verste riksvegen i landet, rv. 60 mellom Olden og Innvik. (Foto: Geir Brekke)



**Selvkritisk:** Tynset trafikkstasjons Terje Jacobsen (f.v.), Berit Stubberud og Rakel Brøten vurderte publikumsmøtet sammen med Gry Løvhaugen og Erik Larsen fra regionens kommunikasjonsseksjon. (Foto: Håkon Aurtien)

# Vil bedre kundenes opplevelse

**Trafikkstasjonene i Statens vegvesen Region øst er nå i gang med enkle grep for å bedre kundenes opplevelse av tjenestetilbudet.**

Håkon Aurtien

I sommer og høst har kommunikasjonsrådgiverne Gry Løvhaugen og Erik Larsen besøkt samtlige trafikkstasjoner i regionen. Sammen med de ansatte har de tatt en selvkritisk vurdering av hvordan stasjonenes kunder kan oppleve å bli tatt imot.

– Det handler om å se hvordan små forandringer kan gjøre brukernes møte med trafikkstasjonen mer

positiv, sier Gry Løvhaugen.

#### Smått og stort

– Vi vurderte skilting, adkomstmuligheter, kølappsystemer, venteromsfasiliteter, informasjonsplakater og en rekke andre forhold. Etterpå la vi fram en rapport for ledelsen ved den enkelte trafikkstasjon. Nå er vi i gang med å finne fram til små og store løsninger. Dette er et arbeid som fortsetter i hele regionen, sier Gry Løvhaugen.

Ved Tynset trafikkstasjon var det stor interesse for prosessen, og gjennomgangen sammen med folkene "utenfra" førte til et par små umiddelbare endringer.

#### Ryddet

– Vi hadde blant annet en forslagskasse ved inngangen som hadde fått

henge der i mange år uten oppfølging. Nå er den borte, ler Rakel Brøten.

Rapporten etter gjennomgangen av stasjonen kom sist uke, og nå skal de ansatte sette seg ned og gå gjennom ulike ideer til forbedringer.

– Det ser vi fram til. Kanskje er dette noe vi kan gjøre mer regulært. Vi må jo forbedre oss litt hele tiden, sier Rakel Brøten.

#### Initiativ

Regionvegvesjef Sidsel Sandelien tok initiativ til gjennomgangen i fjor, etter å ha fått henvendelser fra folk som pekte på små forbedringer som kunne bety mye for kundeopplevelsen.

Det førte til et pilotprosjekt i Stor-Oslo distrikt, det vil si Risløkka trafikkstasjon i Oslo som er landets travleste trafikkstasjon,

samt Billingstad og Drøbak.

– Det ble umiddelbart gjort flere mindre og noen større endringer som i sum bidro til at kundene fikk en mer positiv opplevelse av besøket på de tre trafikkstasjonene, forteller Erik Larsen.

#### Relasjoner

Prosjektet er et av flere tiltak for å bedre kunderelasjonene ved trafikkstasjonene. Parallelt er det gjennomført et kursopplegg i individuell kundebehandling.

En del ansatte ved trafikkstasjonene i Oslo er skolert i hvordan de skal forebygge konfliktsituasjoner, og ikke minst nullstille seg etter en spesielt ubehagelig sak slik at denne ikke går ut over andre kunder. Meningen er at alle etter hvert skal få denne opplæringen.





**Klar for klimakur:** Miljøvernminister Erik Solheim sender Norge på klimakur for å redusere CO2-utslippet med ca 16 tonn i 2020. Om et år skal tiltakspakka være klar. (Foto: Henriette Erken Busterud)

# Norge må på klimakur

**16 tonn med CO2 må bort for at Norge skal ha riktig klimavekt i 2020. Om ett år skal en etatsgruppe servere en meny med tiltak.**

Henriette Erken Busterud

Miljøvernministeren har derfor satt Norge på klimakur for å slanke bort de rundt 16 tonn med CO2 vi må bli kvitt.

–Vi må gå gjennom hver eneste

sektor og se hva som er mulig å gjøre, sa miljøvernminister Erik Solheim da han åpnet SFT sitt seminar om hvordan Norge kan nå klimamålet for 2020. En felles etatsgruppe, bestående av flere statlige etater, skal finne ut hvordan Norge kan redusere dagens utslipp med rundt 16 tonn CO2, det vil si rundt en firedel av dagens utslipp. Og i 2030 skal Norge være karbonnøytralt.

## Meny

Ministeren vil ha en vurdering av framtidig kvotepris, mål og virkemiddelbruk internasjonalt og en

vurdering av virkemiddel for tiltak i Norge.

– Jeg ønsker meg en meny av tiltak, sa statsråden, og ba om at alle muligheter og konsekvenser skulle utredes når det gjelder utslipp her hjemme.

Om et år skal gruppa servere miljøvernministeren menyen med realistiske tiltak om hva slags effekt og konsekvenser og kostnader disse vil ha. Så blir det opp til politikerne å prioritere det de synes er mest spiselig - etter neste års valg.

## Vegvesenet med

Wenche Kirkeby er sammen med Erik Figenbaum Statens vegvesens representanter i etatsgruppa som ledes av SFT.

– Vi deltar i denne gruppa sammen med SFT, SSB, Oljedirektoratet og Norges vassdrags- og energidirektorat. I tillegg skal vi trekke med oss andre faglige miljøer. Rapporten vi leverer blir beslutningsgrunnlaget for valg av virkemidler i klimapolitikken, noe som skal legges fram for Stortinget

i 2010, forteller Kirkeby.

## Transport

Transportsektoren står for 29 prosent av de norske CO2-utslippene. 19 prosent kommer fra biltrafikken.

– Vårt oppdrag er å liste opp alle mulige tiltak. Det kan være alt fra endringer i rammebetingelser til å ta i bruk ny teknologi og kjøprising. Vi vet allerede mye om hva slags tiltak som kan tas i bruk, men har tidligere ikke sett så mye om hva som skal til av virkemidler for å iverksette dem, sier Erik Figenbaum.

**– Vi deltar i denne gruppa sammen med SFT, SSB, Oljedirektoratet og Norges vassdrags og energidirektorat.**



**Tungbilavgift:** Det legges opp til at dieselavgiften for tungbiler koples opp mot AutoPASS. (Arkivfoto: Geir Brekke)

## Anbefaler ny miljøavgift

**Statens vegvesen anbefaler at det kan innføres lavutslippssoner i blant annet Oslo, Bergen og Trondheim.**

Geir Brekke

Forslaget, som nå har vært ute på høring, innebærer at kommuner med større byområder kan innføre miljøavgift for dieseldrevne biler over 3,5 tonn. Oslo, Bergen og Trondheim har alle hatt en sterk økning i lokal forurensning av

nitrogendioksid fra bileksos de siste årene. Målinger viser at forurensningen ligger godt over grenseverdiene, 20 prosent i Oslo og Bergen, 50 prosent i Trondheim.

Målet med lavutslippssonene er å få raskere utskiftning av bilparken. Dersom de nye sonene blir innført fra sommeren 2010, vil trolig forurensningsnivået i Oslo og Bergen komme under grenseverdiene for nitrogendioksid før 2013, mens Trondheim vil kunne oppnå samme nivå før 2015.

Samtlige fylkeskommuner og kommuner som har svart på

høringsrunden er positive til innføring av lavutslippssoner. 5 av 53 som har svart går imot innføring av avgifter.

– Fire av disse vil heller ha forbud mot de aller eldste bilene, sier Pål Rosland, som har behandlet forslaget i Statens vegvesen.

Kommunene avgjør selv størrelsen på sonene, og disponering av nettoinntektene for avgiftsordningen, etter godkjenning i Vegdirektoratet.

Høringsinstansene ønsker å legge innkrevningen til AutoPASS-systemet.



## LANDET RUNDT



### 76 prosent oppslutnad

**TALGJE** ■ Det var heile 76 prosent oppslutnad frå folket på øya då Statens vegvesen baud inn til feiring av gjennomslag i Talgjetunnelen på Finnfast i Rogaland her om dagen. Etter markering

av siste salva fekk gjestane servert lapskaus og marsipankake på Talgje. Tunnelen er ein sidearm av hovudtunnelen mellom Rennesøy og Finnøy. (Foto: Anne-Merete Gilje)



### Delte ut over 1000 reflekser

**TRONDHEIM** ■ På refleksdagen ble det delt ut over 1000 reflekser i Trondheim. Representanter fra Statens vegvesen og Trygg Trafikk stod ved morgenen på bussholdeplassene i Midtbyen og delte ut reflekser til de som gikk av bussen. Senere på dagen ble innsatsen ret-

tet mot kjøpesentrene. Her deltok også barna i utdelingen av reflekser. – Vi snakket med mange glade og takknemlige refleksmottakere i løpet av dagen, forteller Marianne Løvhaug Eklo i Statens vegvesen. (Foto: Eivind Sperre Austnes)



Statens vegvesens Silje Aune til høyre med interesserte studenter. (Foto: Roy H. Holm)

### Næringslivsdag

**NARVIK** ■ Næringslivsdagen på Høgskolen i Narvik samlet 90 virksomheter fra hele landet. Hensikten er å skape kontakt mellom studenter, næringsliv og skolen for å få til flere prosjekter, hovedoppgaver og

eventuelt fremtidige jobber. Statens vegvesen var representert ved elektroingeniør Silje Aune, vegplanlegger Lars Petter Kaski, seksjonsleder Kurt A. Solaas og rådgiver Roy H. Holm.



### Først og sist

**SEL** ■ Rundt omkring i landet brukes ulike åpningsredskaper ved offisielle vegåpninger og Oppland har en av de mer spesielle: En spesielt slipt spade inngravert med dato og sted for vegåpninger gjennom mange år.

Fylkesordfører Audun Tron smilte bredt da han sist måned fikk overrakt spaden fra byggeleder Odd Sandvold ved åpningen av Vågårustvegen i Sel. Tron var nemlig første mann til å bruke spaden da han som ordfø-

rer i Lillehammer skulle åpne en ny parsell av E6 for temmelig nøyaktig 20 år siden. Spaden henger på regionvegkontoret i Lillehammer og har nå vært i bruk hele 43 ganger. (Foto: Håkon Aurlien)

### Småjobb ble storjobb

**LIER** ■ Rassikringsjobben på rv. 285 mellom Sylling i Lier og Skaret i Hole i Buskerud dette året, er småjobben som ble en storjobb. Da arbeidet startet i vår regnet en med noen ukers arbeid og noen hundre tusen kroners kostnad. Men Ole Martin Raaen f.h. og Anita Tveiten i Statens vegvesen og Einar Røed i Mesta holder ennå på med sikringsjobben over et halvt år etter. Jobben skal være ferdig før jul og regninga passerer trolig 10 millioner kroner. (Foto: Kjell Wold)







## Tilbygg til jul

**SELJESTAD** ■ Frode Prestegard (t.v.) og Dag Rykkje er blant køyretøykontrollarane i Statens vegvesen som ser fram til at

utestasjonen ved E134 på Seljestad i Hordaland skal få utvida opphaldsrom og soverom. Nybygget kjem på plass til jul, dersom

byggjeløvet kjem i tide. Dette vil gje betre tilhøve for kontrollarar utover natta på Haukeli-ruta. (Foto: Geir Brekke)



## E6-åpning

**ALTA** ■ Den offisielle åpningen av første parsell på E6 vest for Alta dro større publikum enn arrangøren hadde ventet. Årsaken var kanskje forhåpninger om ekstramidler til videreføring av prosjektet.

Parsellen Langnesbukta - Jansnes

er 7,8 km lang og har to bruer. Vegbredden er 7,5 m. Strekningen er en del av E6 Storsandnes - Alta, som består av 7 parseller og er totalt 50 km lang. Entreprenør har vært arbeidsfellesskapet Klasvoll Maskinstasjon AS og Robertsen & Slotnes AS. (Foto: Bente Skogdal)



## Offensiv og blid tunnelgjeng

**ARENDAL** ■ Etter Hanekleiv har det vært utfordrende å jobbe med tunnelsikkerhet i Statens vegvesen. Men Tunnelforum i Region sør er nå på offensiven med det faglige arbeidet, der informasjon også er en viktig del. På et møte i høst ble status på arbeidet presentert med oversikt og behov. Det

manglet ikke på humor da fotografen var på besøk. B.f.v Hans Olav Lien, Odd Tandberg, Jan Vidar Myrland, Audun Langelid, Anders Noddeland (leder) og Oddvar Kaarmo. I "tunnelen" f.v. Ann Karin Midtgaard, Dag Ødegård og Ruth G. Haug. (Foto: Ivar Jon Tunheim)



## Skifter bomutstyr

**OSLO** ■ Bomringen i Oslo ble automatisert i februar i år men nå blir Fjellinjens gamle innkrevingsutstyr fjernet stasjon for stasjon og nytt utstyr satt i drift. Her et bilde fra Maritim der fjerningen skjedde i gnistregn. 21 bomstasjoner i Oslingen skal få nye portaler med

topp moderne kamera og infrarødt lys, som leser bilens skilt foran og bak. Svinnet som følger av at det gamle utstyret ikke klarte å lese alle bilskilt på grunn av mørke og møkk, er nå en saga blott. Endringen betyr ingenting for bilistenes betalingsmåte. (Foto: Ole Chr. Frantzvåg)



## På Byggmessa

**TRONDHEIM** ■ Torsdag 30. oktober åpnet Byggmessa i Trondheim spektrum Nidarø som varte fram til og med 2. november. Statens vegvesen var på plass med stand som viste noe av bredden i noe av ansvarsområdene Vegvesenet har. Publikum fikk informasjon om arbeidet i teknologiavdelingen, Vegtrafikksentralen, E6 Trondheim - Stjørdal samt informasjon om trafikksikkerhetsarbeidet. Mange ungdommer benyttet muligheten til en rundtur i Veltepetter, og simulatorene fra teknologiavdelingen var også en av de mest populære objektene. Flere studenter besøkte Vegvesenets stand for å markedsføre seg som aktuell arbeidskraft. (Foto: Knut Opeide)



## REPORTASJE

**Leiar to nye prosjekt**

■ ■ Edvard Dahl, Sandnes, har teke til som prosjektleiar i Statens vegvesen, med ansvar for gjennomføring av dei nye storprosjekta Solasplitten og nye E39 mellom Stangeland og Sandved i Rogaland. Dahl kjem frå eige konsulentfirma, og har lang fartstid frå vasskraftutbygging og gruvedrift, med prosjekt mellom anna i Noreg, Island og Sør-Amerika.

**Utbyggingssjef i midt**

■ ■ Det har meldt seg seks mannlige søkere til stillingen som ny utbyggingssjef i Region midt etter Petter Hildre. Ingen kvinner er å se på søkerlisten. Alle kandidatane er geografisk heimhørende i regionen. To av søkerne, Harald Inge Johnsen (44) og Ove Nesje (41), er i dag ansatt hos Statens vegvesen.

Fire av søkerne har i dag sin arbeidsgiver utenfor etaten; Tom Hamborg (42), Heimdal, driftskordinator Tropegruppen AS og Frode Børstad (38), Stjørdal, prosjektleder/politibetjent. To av søkerne ønsker ikke sitt navn offentliggjort. Fire av søkerne er kalt inn til intervju i slutten av uke 44. Endelig avgjørelse og ansettelse ventes å være klar innan 15. november 2008.

**Tilbake fra Mesta**

■ ■ Alf J. R. Marthinsen, 51, er fra 1. oktober tilbake i Statens vegvesen som ansvarlig for oppfølging av funksjonskontrakt Østfold Sør i Østfold distrikt. Etter at Mesta i 2003 ble skilt ut fra Statens vegvesen har han vært i Mesta som formann og driftsingeniør i vedlikeholdsavdelingen.

Tor-Inge Bye, 58, er tilbake i Statens vegvesen som brannvernleder for tunneler og med oppgaver i oppfølging av byggeteknisk innen tunnel. Han var tidligere vedlikeholdsformann på Hvaler men ble ved utskillingen av Mesta i 2003 bas og tunnelansvarlig.

Helge Aalefjær, 61, er tilsatt som kontrollingeniør på rv. 150 Ring 3 Sinsen – Ulven i Oslo. Også han har sin bakgrunn i Statens vegvesen og Mesta.

**Ni vil bli distriktssjef**

■ ■ Det har meldt seg ni søkjarar til den ledige stillinga som distriktssjef i Fjordane, med kontorstad Førde. Det er tre interne og seks eksterne søkjarar. Blant søkjarane er noverande administrasjonssjef Einride Horstad (biletet), Førde. Også seksjonsleiar Thormod Gausdal i Sogn distrikt har søkt stillinga. (Arkivfoto: Olav Handeland)

# Bytter kunnskap med tjenester

**Når to parter har noe den andre vil ha er det greit å bytte. Det har Høgskolen i Tromsø og Statens vegvesen gjort. Skolen har studenter/trafikkteiler og Vegvesenet har kunnskap.**

Lisa Sundstrøm

16 studenter fra samfunnssikkerhet og miljøstudiet har bidratt med kjøretøytellinger i Tromsø-området. Som gjenytelse får de forelesninger innen trafikk og sikkerhet. Høgskolen har nemlig ikke egne lærekrefter innen disse emnene.

– Da passer det utmerket at Vegvesenets folk kan bidra med kunnskap, sier Gunn Schultz som er Statens vegvesens kontaktperson for samarbeidet.

**Tema**

Forelesningene har fokusert på vegvesenets rolle som forvaltningsetat og planlegger. Det har også vært forelest om ulykkesanalyser, geoteknikk, geologi, skred, ras, støv og støyproblematikk. De som studerer samfunnssikkerhet og miljø lærer om forvaltningsstrategier, samfunnsplanlegging, miljøforvaltning, sikkerhet i nordområder, HMS og krisehåndtering. De får kunnskap om beredskapsplanlegging, risikoanalyser, konsekvensvurderinger.

**Omdømme**

Byttehandelen har bidratt til omdømmebygging, informasjon og rekruttering. Vegvesenets mangfold, både i oppgaver og kompet-



**Overrasket:** Andreas Schultz Olsen og Henrik Wildenschild ble overrasket over oppgavene man har i Statens vegvesen. (Foto: Lisa Sundstrøm)

tanse har overrasket studentene. Andreas Schultz Olsen har aldri tenkt over at Vegvesenet var så mangfoldig.

– Jeg trodde hovedsakelig at de drev med asfalt og brøyting, lyder det fra studenten.

– Jeg visste ikke at Statens vegvesen hadde så mye ekspertise innen ulike fagfelt. Jeg trodde at vegvesenet stort sett benyttet seg

av innleide konsulenter, sier Henrik Wildenschild, student og trafikkteiler. Han er spent på å lære mer om hva de innsamlede dataene brukes til. Analysearbeidet er en del av "gavepakken" fra Vegvesenet. Det gir faglig utbytte for studentene.

**Fortsettes**

Begge studentene ser på vegve-

senet som en spennende og aktuell arbeidsplass. De synes at etaten har vært flinke til å presentere seg gjennom forelesningene. Samarbeidet med høgskolen bidrar til å markedsføre Statens vegvesen som en framtidig arbeidsplass.

– På sikt vil vi prøve å få dette samarbeidet til å bli en årlig foretelse, håper Gunn Schultz.

## Nest siste verset

**Løfallstrand ferjekai på rv. 48 i Hordaland er sliten og dårleg, men må halde det gåande knappe to år til.**

Geir Brekke

Om ikkje lenge er det klart for bygging av ny ferjekai på Årsnes, lenger nord i Kvinnherad.

– Arbeidet med tilbudsdocumenta går for fullt i Statens vegvesen, og bygginga kan forhåpentlegvis ta til ut på våren neste år, opplyser distriktssjef Arnfinn Ansok i Statens vegvesen. – Vi arbeider og med grunnkjøp for prosjektet no om dagen. Målet er at den nye ferjekaien skal kunne takast i bruk før sommarferien i 2010.

– Det har vore ein sterk auke i trafikken på ferjesambandet Løfallstrand-Gjermundshamn over Hardangerfjorden dei siste åra. Sommarstid har det ofte vore lange

køar utover oppstillingsplassen og inn på både rv. 551 og rv. 48, med lang ventetid på ferjeplass. Det er vanskeleg å finne fram til ekstralyttingar for å ta unna den veksende sommartrafikken. Difor set vi alle kluter inn for å kunne opne det nye sambandet med auka kapasitet før sommarferien i 2010. Men utbetring av vegen mellom Løfallstrand og Årsnes vil vi nok trenge eit lite år ekstra for å få på plass, seier Ansok til Vegen og vi.

Disponible midlar er på totalt 80 millionar kroner, der ny ferjekai med oppstillingsplass vil krevje mykje. Halvparten av kostnaden blir finansiert med bompengar på ferjesambandet. Kvinnherad kommune er inne med reforskottering av tidlegare vegfinansiering.

**Sliten kai:** Den kring 50 år gamle ferjekaien på Løfallstrand er sliten og treng avløyning. (Arkivfoto: Geir Brekke)







**Før og etter:** Sjøåfram på Røros, før- og etter rydding av vegetasjon. (Foto: Håkon Jordet)

# Prosjekt Veisyn

**Økt tilgroing langs veg og jernbane er et stadig tilbakevendende tema i ulike fora, ikke minst blant de som benytter seg av veg og jernbane.**

Helge Rong

Det er mange grunner til at det gror igjen. De viktigste grunnene handler stort sett om endret bruk av utmarka.

– Gjennom prosjekt Veisyn håper vi å ta tak i disse utfordringene ved å bevisstgjøre, synliggjøre og utvikle, sier prosjektleder Håkon Jordet hos Fylkesmannen i Sør-Trøndelag.

Formålet med prosjekt Veisyn er å legge til rette for større tilgjengelighet og opplevelser langs utvalgte veg- og jernbanestrekninger i fylket.

– Vårt ambisiøse mål er rett og slett å gjøre reisen til en større opplevelse for alle som ferdes i Sør-Trøndelag, opplyser Jordet.

## Vegnære kulturlandskap

De som står bak Veisyn er: Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, Statens

vegvesen, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Jernbaneverket og Riksantikvaren.

Prosjekt Veisyn er en videreføring av prosjektet Oppfølging av særlig verdifulle kulturlandskap i Sør-Trøndelag som gikk fra 2003 til 2006.

– Målet med prosjektet var å ivareta de mest verdifulle kulturlandskapene i fylket, først og fremst gjennom å stimulere til drift og skjøtsel, og målrette de økonomiske virkemidlene mot disse, samt øke bevisstheten og kompetansen om kulturlandskapsverdier og skjøtsel.

Etter hvert har det blitt en økende bevissthet rundt det vegnære kul-

turlandskapet, det landskapet som er ekstra godt synlig for publikum. Mye kulturlandskap er verdt å ta vare på, men den største gevinsten får vi ved å ta vare på det som blir flest mulig til del, mener Jordet.

## Langsiktige avtaler

Vegstrekningene i Veisyn er valgt ut fordi de i tillegg til å ha stor opplevelsesverdi, ofte vil være verdifulle med tanke på at kulturminner eller miljøer og/eller biologisk mangfold, også er lett tilgjengelige for allmennheten.

Jordet mener det er viktig å få på plass langsiktige avtaler om fremtidig vedlikehold.

– Dette kan være skjøtsel av arealer langs vegen, bevisstgjøring, nye informasjonstavler eller skilt, opprusting av rasteplasser og kommunale infotavler, samt tilrettelegging av "carwalks" (spasertur ut fra rasteplassen), forteller Jordet.

Veisyn har snart gjennomført sitt første ordinære driftsår og har satt i gang flere tiltak rundt omkring i fylket.

– Vi registrerer økt interesse for vårt arbeid og vi håper å bidra til at ferdsel langs veg og jernbane i både Sør-Trøndelag og Norge ellers kan bli en større opplevelse, avslutter prosjektleder Håkon Jordet.

## Hurra for gamle Svinesundsbrua

**Tirsdag ble den gamle Svinesundsbrua høytidelig "gjeninnviet".**

Håkon Aurlien

Sommeren 2005 ble brua avløst som hovedinnfallsport til Norge og byttet navn til "Gamle Svinesundsbrua". I september reiste daværende miljøvernminister Knut Arild Hareide og samferdselsminister Torild Skogsholm til Svinesund for å erklære gamlebrua som fredet.

– Å eie denne brua som nå er fredet, er også å påta seg et ansvar. Vi vil følge opp ved å avsette de nødvendige ressurser for å ta vare på verdiene for ettertiden, lovet Skogsholm.

Svenske og norske vegmyndigheter har gått sammen om en omfattende fornying med bl.a. nytt betongdekke, nye rekkverk og ny belysning.

## 50 millioner

Restaureringen som nå er gjort kommer på 50 millioner kroner og

utgiftene deles av Norge og Sverige. Svenskene har hatt prosjektledelsen men gjennomføringen har vært et fellesprosjekt.

– Bron har restaurerats på ett varsamt sätt så att den behåller sin karaktär, understreket den svenske regionvegdirektøren Håkan Wenerström under markeringen tirsdag.

Karakteren er unik, for brua er den siste av de gamle steinbruene, bygget for en stor del i granitt som støtte til en i 30-årene nedleggestruet steinhuggertradisjon.



Den svenske prosjektleder Abbi Tehyrell har ledet restaureringen sammen med Hilde Balke i Statens vegvesen. (Foto: Håkon Aurlien)





**Om Ida på TV:** På lokal-TV i Vestfold sendes det reklame for Ida og Statens vegvesens tjenester på nett for å få kortere telefon- og skrankekøer. (Illustrasjon: Jon Opseth)

## TV-reklame for Ida og SMS

**I Vestfold viser Statens vegvesen reklamefilm for Ida og andre netjtjenester på lokal-TV for å få kortere telefon- og skrankekøer.**

Henriette Erken Busterud

”Når skal bilen min til EU-godkjenning?”, ”Hvor mye er omregistreringsavgiften?” og ”Når skal årsavgiften betales?”. Dette

er eksempler på ofte stilte spørsmål som folk raskt kan få svar på via nett i stedet for å vente i kø på telefon eller en trafikkstasjon.

– I Vestfold har vi nå en reklamefilm på lokal-TV der vi oppfordrer folk til å bruke våre netjtjenester slik at vi kan avlaste skranken. Vi har også plakater med informasjon om Ida på alle trafikkstasjoner, forteller seksjonsleder Klaus Ottersen i Statens vegvesen.

### Positivt

– Utgangspunktet for filmen var at seksjonene skulle presentere seg på ei distriktssamling, og vi lagde film for å vise hva slags oppgaver vi jobber med på trafikant- og kjøretøyseksjonen. Den fikk så god tilbakemelding at vi bestemte oss for å sende en versjon på lokal-TV der vi reklamerer for Ida og SMS-tjenester. Våre ansatte er sjøl med i filmen, noe som gir en positiv vinkling, sier Ottersen, som for øvrig har flere filmer på gang. Reklamefilmen er også egnet for lokal-TV i andre deler av landet.



## Ledige stillinger



Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvaret for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveger og tilhørende ferjetilbud. Vi har også ansvar for tilsyn med trafikanter og kjøretøy. Trafikksikkerhet og miljø er viktige satsningsområder i vårt arbeid. Organisasjonen består av Vegdirektoratet og fem regioner.

**REGION ØST**  
**Skrankearbeider/konsulent**  
Hamar  
Stillingsnr. 1-150-08  
Søknadsfrist 15.11.

**Vaktoperatør**  
Oslo  
Stillingsnr. 1-141-08  
Søknadsfrist 16.11.

**Kommunikasjonsrådgiver**  
Lillehammer  
Stillingsnr. 1-151-08  
Søknadsfrist 18.11.

**Seksjonsleder ressursavdelingen**  
Oslo  
Stillingsnr. 1-145-08  
Søknadsfrist 23.11.

**Førerprøvesensorer**  
Hafslund trafikkstasjon  
Stillingsnr. 1-146-08  
Søknadsfrist 25.11.

**REGION SØR**  
**Utbyggingssjef**  
Arendal  
Stillingsnr. 1-042-08  
Søknadsfrist 10.11.

**Byggeleder, drift og vedlikehold**  
Hønefoss  
Stillingsnr. 2-050-08  
Søknadsfrist 14.11.

**Byggeleder, veginvesteringer**  
Hønefoss  
Stillingsnr. 2-051-08  
Søknadsfrist 14.11.

**Inspektør på kjøretøyområdet**  
Drammen  
Stillingsnr. 2-054-08  
Søknadsfrist 14.11.

**Vaktoperatør ved Vegtrafikksentralen,**  
Porsgrunn  
Stillingsnr. 2-055-08  
Søknadsfrist 14.11.

**Faggruppeleder kjøretøy**  
Drammen  
Stillingsnr. 2-056-08  
Søknadsfrist 14.11.

**REGION VEST**  
**Vikariat som økonom**  
Leikanger  
Stillingsnr. 3-051-08  
Søknadsfrist 9.11.

**Elektroingeniør**  
Leikanger  
Stillingsnr. 3-066-08  
Søknadsfrist 16.11.

**Inspektør på kjøretøyområdet**  
Haugesund  
Stillingsnr. 3-048-08  
Søknadsfrist 17.11.

**REGION NORD**  
**Jordskifte kandidat/grunnerverv**  
Bodø  
Søknadsfrist 14.11.

For ytterligere informasjon se [vegvesen.no/jobb](http://vegvesen.no/jobb)

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

## Endrer sensorkrav



**Løsning:** Seksjonsleder Stene Jakobsen tror endringen i kvalifikasjonskravene på sikt kan gjøre det mulig å få fylt ledige sensorstillinger i Stor-Oslo. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

### Endrede kvalifikasjonskrav kan løse mangelen på sensorer i Statens vegvesen.

Håkon Aurlien

I høst ble ledelsen og fagorganisasjonene enige om å myke opp de formelle kvalifikasjonskravene ved utlysning av ledige sensorstillinger. Nå er ikke lenger trafikklærerutdanning et absolutt utdanningskrav.

#### Stramt marked

Bakgrunnen er et stramt marked for trafikklærere og at Statens vegvesen ikke kan konkurrere lønnsmessig med trafikkskolene. Mange steder i landet har sensormangel ført til lang ventetid for å ta førerkort eller hardt og ensidig arbeidspress på sensorene. Bare i Oslo mangler 10 av 36 førerkort-sensorer. Flere utlysingsrunder har vært kjørt uten at nok kvalifiserte søkere har meldt seg.

#### Gjennomslag

– Vi er glad for at vi i høst fikk gjennomslag for å endre de formelle kravene. Det gir oss mulighet til å dekke inn sensormangelen over tid. Nå kan vi rekruttere personer med annen høyskoleutdanning eller spesiell utdanning innen trafikk, trafikksikkerhet eller pedagogikk, og så tilføre dem kompetanse de måtte mangle for å arbeide som sensor,

sier personalsjef Terje Støen i Statens vegvesen, Region øst.

#### Langsiktig

Støen er klar over at endringen ikke vil løse kapasitetsproblemene på kort sikt. Nytilsatte må i mange tilfeller gjennom et etatsinternt utdanningsløp før de kan gå inn i sensorjobben. Dette vil også legge beslag på eksisterende kapasitet.

– Men dette er et skritt i en positiv retning. Det er også verd å merke seg at oppmykingen i kvalifikasjonskrav gir mulighet til å rekruttere og utvikle kompetanse som ikke vil være like konkurranseutsatt i forhold til kjøreskolene. Der vil trafikklærerutdanning fortsatt være et absolutt krav, sier Støen.

#### Profesjon

Seksjonsleder Stene Jakobsen er glad for utsiktene til å få fylt ti ledige sensorstillinger i Oslo, og ser også at dette kan løse habilittetsutfordringer. Men han understreker at ordningen forutsetter et veldig godt internt opplæringsløp.

– Opplæringen må sikre sensorenes kompetanse og status i forhold til en viktig jobb som pedagogisk på mange måter er lik den trafikklæreren har. Forskjellen er at vi har kort tid til å danne oss et inntrykk av kandidatens ferdighetsnivå, sier han.



Vil du delta i debatten, send innlegg til [vegenogvi@vegvesen.no](mailto:vegenogvi@vegvesen.no)

SI DIN MENING

## Måltall for sykkelbruk

■ Nasjonal sykkelkonferanse kommer fast hvert annet år, oftest med besøk av både vegdirektør og samferdselsminister ved åpningen. Gjennomgående tema denne gangen var: hvordan få flere til å sykle? Hvordan påvirke transportmiddelbruken? Ordstyrer og syklist Matz Sandman serverte skarpe utfordringer i paneldebatten, uten at de store ideene myldret. Kanskje var ordstyreren fremst, da han påviste mangel på rådmenn og ordførere blant de 200 deltakerne. Høflig nok etterlystes verken regionvegsjefer, avdelings- eller distriktssjefer, resultatet hadde neppe blitt mye bedre. Kanskje var Tore Kaurin, leder av strategistaben i Statens vegvesen, Region sør, også inne på noe, da han på spørsmål sa at ja, vi gjør nok det hele litt for komplisert! Generalsekretær Rune Gjøs i Syklistenes landsforening forklarte at tradisjonelt har dette vært en fagkonferanse. Planlegging, drift og

vedlikehold er da omsider blitt vel utviklede disipliner i Norge også - på papiret! Og vi aner en gryende tro på vintersykling. For meg har allikevel den viktigste erkjennelsen gjennom flere konferanser og miljøarbeidet for øvrig, vært: hvorfor langt flere bør sykle, uten at det skjer!

■ I forberedelsene til Nasjonal transportplan 2010-19, har Statens vegvesen foreslått å doble sykkelbruken i byer og tettsteder på 20 år, en økning fra ca 1,8 prosent av bilens transportarbeide i dag, til 3,6 prosent. Det kan se ut som regjeringen går lenger i klimaforliket, der de sier at det "skal vurderes" 10 prosent sykkelandel i NTP. Vegdirektøren støtter dette i sin oppfølger på sykkelkonferansen i Vegen og vi. Spørsmålet er: gjelder målet innen planperioden på 10 år? Kanskje nærmer vi oss en offensiv satsing på folkehelse og bymiljø.

■ Men, det er et spørsmål om vegvesenets styringssystem er tilpasset helse- og miljøgevinster så lenge ulykkestallene styrer alene. Vi har klare måltall for reduksjon i antall drepte og hardt skadde, også syklistene, et krevende utgangspunkt for økt sykkelbruk, når sykling er fire ganger farligere enn bilbruk. Det er faktisk en risikosport som sikkerhetsmessig kunne frarådes! Mer sykling vil gi flere drepte med mindre vi utsetter enhver økning inntil vegsystemet er revolusjonert. Men hensikten med økt sykling ligger jo ikke i reduksjon av ulykker, men i det formidable potensial for reduksjon av sykdom - og miljøulemper i byene! For hvert leveår som tapes i ulykker, vinnes mellom 10 og 20 i helsegevinst. Syklistene forlenger livet med omkring 6 år - ulykkene til tross! Men sykkelbruken har avtatt fra forrige ti-år, tross klare ambisjoner om økning. Retoriske mål virker altså ikke, vi må ha klare tallmål.

■ Den årlige veksten i biltrafikken er større enn hele sykkeltransporten.

Alene å bygge nytt for å øke sykkelbruken, er utopi. Vekstmulighetene ligger i å dele på det vegareale vi har, og det faktum at betydelig økt sykling gir betydelig økt sikkerhet. At levevaner kan endres med politisk mot, det har vi lært fra røykeloven. Ingen ønsker seg tilbake til fortidens røykekultur. Men etater og bypolitikere vil trenge ryggdekning fra høyeste hold for å våge belastningen med å ta goder fra bilen til fordel for sykkelen, vi må forbi det kritiske nivå der de fleste bilister også er syklistene. Derfor trenger vi nå et klart vedtak på hvor mye syklingen skal øke, og solide kampanjer og belønning til modige "sykkelbyer" som kan gi positiv smitte. Og Stortinget kan støtte seg til fakta i Statens vegvesens reviderte sykkelstrategi for NTP 2010-19: Transporttiltak som er mer lønnsomme for samfunnet skal en lete lenge etter.

Karl Sigurd Fredriksen  
miljøkoordinator i  
Statens vegvesen, Region sør



Økt sykkelbruk: Det er lønnsomt å satse mer på sykkel, skriver Karl Sigurd Fredriksen (Foto: Kjell Wold)



Audien fikk den røde varebilen over seg og hele kupeen ble flattrykt. Ulykkesbil fra Vestby på motorveien E6. (Begge foto: Fred G. Gjestad.)

## På feil side av motorveien

■ Michael Holmstrøm hadde i forrige nummer av Vegen og vi et innlegg om ulykker når biler kommer over i motgående fil. Han beskriver en møtekkollisjon mellom en personbil og en av hans lastebiler. Føreren av personbilen ble drept på samme måte som en av de to i varebilen på E6 i Vestby for få uker siden. E6 er her bygget ut til firefelts motorvei og tilhørende fartsgrense. Den røde varebilen kjørte først ut av veien på sin høyre side. Der fikk den en rekyl som førte den tilbake over sin kjørebane og rett over i motgående kjørefelt. I et av disse kommer en Audi og møtekkollisjonen var et faktum. Resultatet er vist på bildene. Det var tydeligvis ikke noe blidt møte. En person omkom.

■ Bilder fra ulykkesstedet viste at motorveien på dette stedet ikke hadde noe midtrekkverk. Det fremgikk ikke av avisene hva som var årsaken til at den røde varebilen kom ut å kjøre. Det som

derimot må være helt klart er at ansvaret for at det ble en møtekkollisjon var manglende midtrekkverk. I tillegg var midtfeltet slik utformet at den røde varebilen fikk et hopp og landet på taket av Audien.

■ I dette tilfellet viste den konkrete ulykken at en bedre konstruksjon av den nye motorveien kunne reddet liv. Ligger årsaken i en for dårlig veinormal eller ble denne ikke fulgt? Hva kommer det av at denne praksis ser ut til å ha slått rot i Norge? Deler av den nye motorveien til Gardermoen var ved åpning også uten solid midtrekkverk. Etter noen år ble dette utbedret. Hvor mange ble i mellomtiden drept på grunn av denne mangel? Hvor ligger ansvaret for at midtrekkverk ikke var montert da motorveien ble åpnet verken til Gardermoen eller til Moss?

Per A. Løken  
SikkerTrafikk.no



Ta ballen og send innspill: Prosjektleder Turid Stubø Johnsen ber kolleger om å sende tanker og innspill de har i forbindelse med at Statens vegvesen skal omorganiseres. (Foto: Henriette Erken Busterud).

## Vil spille ball med kolleger

**Prosjektleder Turid Stubø Johnsen og SVV 2010 oppfordrer de ansatte til å ta ballen og komme med innspill til hva de synes er viktig å tenke på når ny organisasjon skal på plass.**

Henriette Erken Busterud

Turid Stubø Johnsen, som leder omorganiseringsprosjektet, har det travelt om dagen. I 2010 skal Statens vegvesen være tilpasset framtidens utfordringer, som det heter. Den travle prosjektlederen har armene fulle, men hun har plass til flere innspill fra sine kolleger rundt om i landet.

- Vi er nå i en fase der vi utreder og analyserer før vi skal sende ny organisasjonsplan på høring til våren. I dette arbeidet vil vi både ha erfaringer fra omorgani-

seringen i 2003 og fram til nå, og høre hva ansatte mener blir utfordringer i framtiden, sier prosjektlederen.

**Kontakt**

Stubø Johnsen oppfordrer folk til å ta tastaturet fatt så snart som mulig og sende en e-post til [svv2010@vegvesen.no](mailto:svv2010@vegvesen.no) eller ta kontakt med henne eller andre i prosjektgruppen.

- Jeg har reist mye rundt i regionene og har allerede fått nyttige og engasjerte innspill, men vil gjerne ha flere. Folk er naturlig nok opptatt av ulike ting, og det finnes nok noen sprikende meninger om hvordan ting skal gjøres. Innspillene er uansett viktige, og er med på å danne det grunnlag som må legges før endelige beslutninger tas, sier Johnsen.

Har noen innspill direkte til områder som nå vurderes, kan de sendes til Sigurd Olav Olsen (trafikkant- og kjøretøy), Nils Magne Slinde (byggheverollen), Knut

Nauste (støtteprosesser), Frank Berntsen (fag/myndighet/forvaltning) eller Eva Monsen Haukedalen (ledelse).

**Fått innspill**

Prosjektgruppen har allerede fått noen innspill til sin innboks: "Vi må være en profesjonell byggherre og ha spisskompetanse når vi drifter og bygger i egen organisasjon. Vi må sørge for å ha en egen kompetanse og større kapasitet på elektro-området.

Det må ikke bli for stor avstand mellom fagmiljø ute og inne. Organiseringen av trafikkstasjoner på distriktsnivå er uheldig, det blir for mange ledd og for lange kommunikasjonslinjer. Trafikant- og kjøretøydelen bør samles under en felles regional leder. Vi må satse mer på distriktskontorene, som er der folk er. Det er viktig å ha en organisasjon som skaper en god dialog med fylkeskommunene. Ansatte på trafikkstasjonene er en svært viktig aktør i trafiksikkerhetsarbeidet."



## REPORTASJE

# Former Tromsø 2033

**Nanometro, gondol eller svevebane. Det er noen av ideene til framtidens transport i Tromsø.**

Lisa Sundstrøm

Verkstedet "Vegvalg Tromsø" i forrige uke ble en heftig, mangfoldig og idérik opplevelse.

Kollektivtrafikken ble hyllet. Trafikksikkerheten ble hevet til uendelige høyder. Miljøvennlig transport, svevebane, el-biler, gode bomiljø, luft uten svevestøv og et sentrum uten biler ble gjentatt utallige ganger. Tromsø om 25 år fortøner seg som et miljøvennlig paradis.

## Blandet forsamling

For å nå slike tilstander hadde "Vegvalg Tromsø", som er en vide-reføring av transportplanen for Tromsø, invitert ulike aktører fra lokalsamfunnet for å diskutere framtiden. De 60 frammøtte representerte ungdomsråd, bydelsråd, miljøorganisasjoner, skoler og helsevesen, transportnæring, kommunale og statlige byråkrater og politikere. Med andre ord en herlig blanding av folk med ulike ståsted, meninger, ønsker og drømmer.

## Veien videre

– Vi er fornøyde med å ha fått mange innspill og forslag fra ulike interessenter, og deltakerne har vært svært engasjerte. Verkstedet vil være et godt grunnlag for det videre arbeidet med framtidige transportløsninger i Tromsø, sier Rigmor Tonstad, prosjektleder for Vegvalg Tromsø.

Samferdselsplanlegging i byom-

råder er også byutvikling. Utredningsarbeidet skal gjennomføres i samarbeid med Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og andre statsetater.

– Det er en stor og omfattende oppgave vi har foran oss. Men dersom alt går etter planen kan forslag til konseptvalgutredning være klart ved utgangen av neste år. Etter det blir det høringsrunde og ekstern kvalitetsikring, sier Rigmor Tonstad.

## Bak-fram

Verkstedet var lagt opp som en prosess med historien som utgangspunkt. Med tilbakeblikk på de siste 40 årene – både personlig og globalt – fokuserte deltakerne på utvikling, trender, behov og ønsker. Utfordringer for framtiden ble skissert med ord som miljø, bærekraftige samfunn, fysisk fostring, klima og alternative transportformer.

Tromsø skal bli en ren og pen by med gode bomiljø. Det skal bli en by der det er plass til barn, eldre og folk med bevegelsehemming. Byen skal være skapt for den gode opplevelsen med grøntområder, trafikkfritt sentrum, kollektivtransport av ulike slag, tunneler på kryss og tvers og rekreasjonsområder i overflod. Varetransporten skal ut av sentrum, og det skal etableres omlastingsområder for varer. Tromsø skal bli kåret til verdens beste by å bo i.

**Tror ikke:** Adrian på 13 år tror vi kan bedre miljø og transport i framtiden, men metrobane i Tromsø tror han ikke på. Han synes for øvrig at det er artig å være med å gjøre noe for samferdselen. (Foto: Lisa Sundstrøm)



**Framtid?:** Året er 2033 og åpningen av den nye trikkelinja feires. (Foto: Lisa Sundstrøm)



**Fin blanding:** Mads Hansen, 14 år og medlem av ungdomsrådet synes det er fint å blande unge og gamle til idédugnad for framtidens transportbehov. Hans Richardsen fra vegvesenets regionkontor synes verkstedet har vært god prosess. (Foto: Lisa Sundstrøm)

## – Nødvendig med flere syklist

**– Sykling er ikke bare bra for miljøet, det er også helt nødvendig for miljøet.**

Signe Gunn Myre

Det sa vegdirektør Terje Moe Gustavsen under sin innledning på den nasjonale sykkelkonferansen.

– Før stimulerte vi til bruk av bil,

nå ønsker vi å begrense bilbruken i byer og tettsteder. Samtidig skal vi jobbe for å øke sykkelandelen, lovet Gustavsen.

Han poengterte at håndbøker alltid har vært sentrale dokument i Statens vegvesen. I håndbøkene har syklistene nå endret status fra å kalles "bevegelige sidehindre" til å bli et "viktig satsingsområde"!

– Klimameldingen gir oss en

enorm utfordring, ikke minst når det gjelder transportsektoren. Innen 2020 skal klimagassutslippene reduseres med 2,5 – 4 millioner tonn. Vi vet at 41 prosent av alle bilturer er på under 3 km. Her har vi et stort potensial til å flytte flere turer over på sykkel, påpekte vegdirektøren.

Gustavsen tror det blir viktig å legge begrensninger på bilbruken i byene.

– Vi vet for eksempel at tilgang på parkeringsplasser spiller inn på bilbruken. I dette arbeidet vil kommuner og fylkeskommuner ha en viktig rolle, opplyste Gustavsen, som også vil gjøre det tryggere å sykle.

– Det viser seg at når antall syklistene kommer over en viss grense, så går ulykkesrisikoen ned. Men, vi må ha to tanker i hodet

samtidig. Målet er at det skal være sikkert og attraktivt å sykle. Vi vet at et godt utbygd sykkelvegnett gir flere syklist.

Det koster, men gir samfunnsnyttige gevinster. Derfor har vi i forslag til NTP for 2010- 2019 gått inn for en dobling av investeringer til gang- og sykkelveger langs stamvegnettet, forklarte vegdirektøren.



# TETT PÅ

**NAVN:** Reidun Instanes ■ **ALDER:** 49 ■ **STILLING:** Sykkelkoordinator i Bergen ■ **BOSTED:** Bergen ■ **SIVILSTATUS:** Gift, tre barn ■ **AKTUELL SOM:** Opplever oppsving i sykkelbruken

## Pedalpådrivar

**Ho smilar i takt med gode tal for auke i sykkeltrafikken i Bergen, sykkelkoordinator Reidun Instanes i Statens vegvesen.**

Geir Brekke

Ho har markert seg som ein entusiastisk pådrivar for sykkelbruk i byen som av somme blir rekna som ein versting på sykkel blant norske storbyar.

### Studentby

Men no kan ho dokumentera ein auke i bruken av sykkel som transportmiddel til og frå sentrum sidan april i år. Særleg gjeld det innfarten frå sør via sykkelpromenaden som Statens vegvesen og kommunen har bygd langs Store Lungegårdsvann. Men også frå nord gjennom Sandviken viser det seg at fleire brukar sykkel enn før.

Dei to rutene er mykje brukt av studentar, men òg i aukande grad av arbeidsreisande til og frå sentrum.

– Vêrgudane har smilt til bergenssyklistane denne sommaren. Graving i bygatene har gjort det verre å bruke bil. Grepet med å sanere gateparkeringa i byen har òg gjort at sykkeltransporter deg nærare skulepulten og arbeidsplassen enn bilen i dei stadig dyrare parkeringshusa, seier Instanes, som håper at den gode utviklinga vil gi oss endå fleire syklistar på årsbasis. Gravinga held fram enno nokre år, og det blir venteleg ikkje billegare å bruka bil i byen i framtida.

### Kraftig endring

Ho leiar gang- og sykkelgruppa i arbeidet med Bergensprogrammet, og har såleis vore ein etterspurt talsperson for sykkelplanlegginga i Bergen. Ho tek seg ikkje nær av kritikarane, inkludert sykkelprisvinnar Linda Eide i NRK, som meiner Bergen er verst på sykkel.

– Det er svært nyttig at vi får hjelp til å vise at Bergen ligg langt etter på sykkelsida. Men no opplever eg ei kraftig endring i haldninga til politikarane, offentlig administrasjon, Statens vegvesen og ikkje minst i næringslivet. Vi ser til og med verksemder som no planlegg nybygg i sentrale strøk med romsleg sykkel-parkering. Det blir fleire hundre sykkelplassar langs bybana som blir opna om eit par år, og eg håper vi òg kan få betre tilbod ved andre kollektiv-knutepunkt i Bergen, slik Oslo får mange av neste år, seier ho.

### Sykkel-tunnel

Instanes meiner Bergen burde bli betre på å få sykkeltenking inn i areal- og transportplanlegginga.

– Me treng ei klarare inndeling av vegnettet, både for kollektiv, bil og sykkel. Og me treng eigne sykkel-

trasear inn mot og gjennom sentrum.

Ho nemner den 460 meter lange Kronstadtunnelen, der det berre går eit par godstog i veka. Toglina kan med enkle tiltak bli byens mest trafikkerte sykkelveg når høgskuleutbygginga i båe endar av tunnelen skyt fart om nokre år.

### Frå verst til best

For øvrig har Instanes tru på at Bergen kan bli den mest attraktive sykkelbyen i landet. Ikkje minst vil auke i sykkelturismen i framtida kunne kome både byen og omlandet til nytte, om ein veit å leggje tilhøva til rette, meiner ho.

I mellomtida er Instanes svært oppteken av at samspelet mellom syklistar og andre trafikantar må bli betre. I Bergen har det vore krigstilstand mellom syklistar, bilistar og fotgjengarar – iallfall om ein skal tru lokalpressa det siste halvåret.

– Me må veraause og sleppa kvarandre fram. Her kan Statens vegvesen også bidra til eit betre samspel gjennom informasjon og påverknad, seier Reidun Instanes, som rimelegvis sjølv er ein ivrig syklist mellom heimen i Fana og distriktskontoret i Fyllingsdalen, der ingeniøren har hatt arbeidsplassen sin sidan 1995.

### FIRE KJAPPE

#### – Kvifor er det så mange som blir drepne i trafikken?

– Kombinasjonar av vågal ungdom, stressande kvardag og "gode" bilar som svekkar sansane våre, gjer at me ikkje klarar å skilja mellom det som er farleg og det som blir opplevd som farleg, særleg bilkøyring.

#### – Kva bør Statens vegvesen gjera for å bli endå betre på publikumsservice?

– Det ville vere nyttig om publikum i større grad fekk sjanse til å møte fleire av dei flinke fagfolka vi har i etaten.

#### – Kva ville du gjera om du var vegdirektør for ein dag?

– Då ville eg opne skuffa og ta fram att den planlagde informasjonskampanjen for betre samspel i trafikken, som diverre blei skrinlagd for nokre år sidan.

#### – Og om du var samferdsleministar?

– Gjennomført ideen om sykkelveg gjennom Kronstadtunnelen i Bergen.



**Sykkelsjef:** Reidun Instanes er pådrivar for meir og tryggare sykkelbruk i Bergen distrikt i Statens vegvesen. (Foto: Geir Brekke)



## LØSGRUS

## HVEM HVA HVOR?

Opplysninger kan sendes til fotograf Ole A. Flatmark. ole-arvid.flatmark@vegvesen.no telefon 61 28 52 67, eller postadresse: Norsk vegmuseum, Hunderfossen 757, 2625 Fåberg.



Bildet i forrige utgave viser Guls-vik hengebru i Hallingdal, bygd i 1905. Dampbåten i bakgrunnen er "Norefjell", opplyser tidligere vegmester Oskar Gjestemoen på Gol i Hallingdal.



## HVA SKJER?

**4.-5. NOVEMBER/LANGESUND**

■ TS-konferansen FART

**5. NOVEMBER/HELSEFYR**

■ Vegdekkekonferansen

**10-11. NOVEMBER/OSLO**

■ Brukonferansen 2008

**20. NOVEMBER/OSLO**

■ Fjellsprengingskonferansen

**2-3. DESEMBER/DRAMMEN**

■ Konferansen Ny investeringsprofil - Hva gjør vi?

**31. DESEMBER**

■ Frist for innlevering av kjennermerke for å unngå årsavgift

## LØST OG FAST



## Stedet - Gregershølet

Liten boplass mellom Vivelstad og Fon i Re kommune i Vestfold. Boplassen ble lagt ned i 1870. Navnet på en av dem som bodde i stuen var Gregers. Det var en plass for fattigfolk og

tatere. Det ble drevet jakt, noe skogbruk og enkelt jordbruk på stedet som ligger veldig avsides, forteller Per Bjerkø i Ramnes historielag. (Foto: Kjell Wold)



## Førevarsel

Ved første øyekast et selvmotigende bilde, men helt slik det skal være. Statens vegvesen bygger ut riksveg 255 mellom Lillehammer og Gausdal og i anleggsområdet er det skiltet

unormale farer som trafikantene vil møte. Skiltet viser så definitivt ikke tilstanden på stedet, men hva de vil bli utsatt for litt lenger fremme. (Foto: Dag Olav Vevang)

## Vet du om noe som skal skje?

Send e-post til: [vegenogvi@vegvesen.no](mailto:vegenogvi@vegvesen.no)

## Her om dagen

Snøen kom til Drammen onsdag 29. oktober klokken 07:30. Da hadde det falt om lag sju-åtte cm snø på en time og trafikkaoset var nesten totalt. (Foto: Kjell Wold)



## UNORMALER

93

## Der endene møtes

Den unormale jury har denne gangen gleden av å presentere en kreativ skiltunormal fra byen ved Glommas utløp, gamlebyen i Fredrikstad. Der har man alltid handlet litt etter eget hode og ved innkjøringen har byens kælær satt opp skilt som enkelt og tveetydig forteller at "Her møtes endene".

Skilt-teksten henspiller til livet i de utgravde vollgravene som i sin tid skulle beskytte byen mot angrep fra svenskene, men som nå huser en hærskare ender. For en del år siden ble det bygget veg over vollgraven. Varselskiltet er fullt og helt

unormert, og kanskje et utslag av at noen mener vegen slett ikke burde ha vært der.

Gamlebyen er et pent sted som tiltrekker turister og lokalbefolkning. Mange har med brødbiter. Det kunne også ha stått "Her møtes endene". (Foto: Håkon Aurlien)



VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

## Snille og slemme menn?

Mye tyder på at vi finner både snille og slemme menn i biltilsynet. Ved mange av våre biltilsynstasjoner synes det som om sjansen for å klare førerprøven i stor grad er avhengig av hvem du

får som sensor. Det finnes ingen samlet oversikt over strykprosenten hos den enkelte sensor, men det antydes overfor Vegen og Vi at de "strengeste" stryker ti ganger som mange som de "snilleste".