



Statens vegvesen

# Vegenogvi

PORTO BETALT  
PORT PAYÉ  
NORGE/NOREG

Returadresse:  
Statens vegvesen  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

A-PRIORITET

## TRAFIKKSIKKERHET:

Bileiere i Tromsø er positive til å prøve piggfrie dekk.

SIDE 4

## MILJØ:

Villreinen på Hardangervidda skal få egen kryssing på rv. 7.

SIDE 15

## ITS:

Intelligente trafikksystemer er integrert i Vegvesenets arbeid.

SIDE 11

## Tøvær om salting

LEDER SIDE 2

## Forklarte seg om Løsberga

Statens vegvesen har levert sin redegjørelse om Løsberga til Samferdselsdepartementet.

SIDE 5

## Reservebru

Midlertidig erstatning for Hestsund bru står klar i midten av februar.

SIDE 7



## Den første kvileplassen

Den første kvileplassen for tungbilar er nå på plass.

SIDE 10

## – Spør om GPS-kart

– Spør GPS-forhandlerne om hvor nytt vegkartet er, oppfordrer Statens kartverk.

SIDE 14

## Tre fyrtårn

Turistvegprosjektet treng eksternt hjelp for å finansiere dei tre fyrtårna Trollstigen, Vøringsfossen og Gjende.

SIDE 18

# Salter før det blir glatt



(Foto: Håkon Aurlien)

**Salt gir sikkerhet.** – Forebyggende salting er å salte før det blir glatt, sier sjefingeniør Ole Peter Resen-Felie i Statens vegvesen Vegdirektoratet.

– Salting av vegene har en positiv samfunnsøkonomisk effekt og er viktig for trafikksikkerheten. Det sier Torgeir Vaa, seniorforsker ved forskningsinstitusjonen Sintef i Trondheim.

SIDE 8-9

## Endeleg trygt

Den rasfarlege pendlarvegen blir trygg når Fatlatunnelen i Sogn og Fjordane opnar om kort tid. Tunnelen har alt vore i bruk til styrt trafikkavvikling to rasfarlege netter.

(Foto: Geir Brekke)

SIDE 12-13





## DAGSORDEN

# Tøvær om salting?

## LEDER

Gry Watn

■ Et sikkert vintertegn er når debatten om salting spretter opp i avisene og partene polariserer seg på ja- eller nei-siden. Men hvorfor salter vi egentlig?

■ Statens vegvesen har ansvaret for trafikantenes framkommelighet. Vi har ansvaret for trafikksikkerhet også. I tillegg er vi oppatt av at arbeidet vårt ikke skader miljøet. Det ligger i luften at drifting av vegene om vinteren er en vanskelig oppgave.

■ Salt er et av tiltakene vi bruker for oppnå trygge veier. Våre tall viser at vegsalting redder liv, og at det øker framkommeligheten på vegene vinterstid. – Salting av vegene er viktig for trafikksikkerheten, sier SINTEF-forsker Torgeir Vaa til Vegen og vi denne uka. Han peker på økt risiko for ulykker og kraftig reduksjon av framkommelighet hvis vi slutter å salte.

■ Per i dag finnes det dessverre ikke et fullgodt alternativ til salting, men det jobbes med det. Mange mener også at vi kan levere god vinterdrift med begrenset bruk av salt. Derfor er etatsprosjektet Salt-SMART satt i gang. Prosjektet startet opp i fjor og skal over en fireårsperiode se på hvordan god framkommelighet og trafikksikkerhet kan opprettholdes med bruk av minst mulig kjemikalier. Med andre ord en mer miljøforsvarlig salting.

■ Uansett temperatur, både i debatten om salting og værmessig: Vi kommer ikke bort fra det faktum at vi har vinter i Norge. Ei heller at vi som er parter i debatten om salting bør samarbeide om å finne de gode løsningene - både for miljøet og trafikantene.

■ Vegvesenet har et stort ansvar, men det er ikke til å komme bort fra at bilistene også har sitt. Til alle sjåførere på vinterveger – med eller uten salt – bruk hodet når du kjører. Tilpass farten til vær og føre. Det er bedre å komme litt senere fram enn å ikke komme fram i det hele tatt.



## VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

**”Jeg tror vi må legge inn motiveringstiltak og gi flere kvinner muligheter til karriereutvikling...”**

## Flere kvinner i ledelsen!

I Statens vegvesen er det i alt 38 prosent kvinner og 62 prosent menn som er ansatt. Ser vi på ledere, er det 27 prosent kvinner og 73 prosent menn.

I de siste sju årene har det vært en positiv utvikling fra 18,6 prosent kvinnelige ledere ved utgangen av 2001 til 27 prosent i dag. Ser vi isolert på Vegdirektoratet, er andelen kvinnelige ledere 45 prosent!! I resten av etaten er dermed bildet noe svakere. Men likevel – det har skjedd noe. Dette er et resultat av målrettet og skikkelig innsats, fra etatens ledelse og selv-sagt og ikke minst fra kvinnene selv. Men til tross for de gode tallene for Vegdirektoratet, ser den positive utviklingen ut til å ha stoppet opp.

I Statens vegvesen skal ingen, uavhengig av kjønn eller alder, utelukkes fra lederstillinger. Ingen skal ansettes utelukkende på kjønn eller alder. Men vi må sørge for en bedre balanse mellom kvinner og menn. Dermed må relativt flere kvinner ansettes som ledere i de kommende årene. Men det må skje i konkurranse med alle som søker og ut fra at de er godt skikket og kvalifisert.

Vi har mange kvinner som kan bli gode ledere. Hvordan kan vi legge til rette for at både kvinner og menn skal bli i krevende lederstillinger? Hvordan skal vi motivere og bidra til at våre dyktige kvinner utvikler seg?

Ledende stillinger i Statens vegvesen er og blir krevende, men det må være mulig å kombinere gleden i lederutfordringer med å få hverdagen til å henge sammen. Med alle oppgavene, stort personalsvar og ofte sterkt press, er dette ikke enkelt. Men det må løses. Det er en særs viktig oppgave for lederne ledere, og da særlig etatens toppledere, å bidra til en god tilrettelegging av arbeidsoppgavene. Vanskelig – ja, men den eneste måten.

Jeg tror lite på særskilte lederutviklingsprogrammer eller annen lederkvalifisering forbeholdt for kvinner. Men jeg tror vi må legge inn motiveringstiltak og gi flere kvinner muligheter til karriereutvikling. Derfor har vi besluttet i ELM at det skal gjennomføres motiveringstiltak – konferanser eller lignende. For at vi som er ledere skal få øye på lederemner blant våre kvinnelige ansatte og for at kvinnene skal få øye på seg selv.

Melding til etatens menn: Det blir også plass til mannlige ledere i framtida – mange gode mannlige ledere. At vi i en periode vil forsterke arbeidet for å utvikle og motivere kvinner til lederstillinger – og ansette relativt flere kvinner, er selvsagt for å få en bedre kjønnsbalanse. Til beste for Statens vegvesen og ikke minst – til beste for etatens mange dyktige kvinner og menn!

## 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.



Permisjon  
Helge Rong

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



Konstitutert  
redaktør  
Gry Watn

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 18. november kl. 13.00. Neste utgave kommer 4. desember 2008





## Drepte på E6 1990-2007

Omkomne derav på 4-felt

32	3
86	0
82	7
9	8



**Trendbrudd:** Firefelts E6, her ved Hjelmingen i Skjeberg, er en sikker veg. 209 mennesker er omkommet på E6 mellom Oslo og Göteborg fra 1990, men bare 18 på firefeltsveg. (Foto/illustrasjon: Håkon Aurlien)

# Ny E6 vil spare liv

## Dødsulykkene på E6 sør for Oslo er nesten blitt borte i takt med utbyggingen av E6 til firefeltsveg med fysisk midtdeler.

Håkon Aurlien

Når Hans Majestet Kong Harald åpner den nye E6 gjennom Østfold neste uke, åpner han en veg som vil spare liv. Fra 1991-2008 er 86 mennesker omkommet på E6 gjennom Østfold, viser tall fra Sta-

tens vegvesens ulykkesregister. 30 er drept etter at utbygging til firefeltsveg startet i 2000. Men alle omkom på "gammel veg" før og under ombyggingen. Ingen er omkommet på ferdige firefeltsstrekninger etter hvert som vegen er tatt i bruk.

### Brøt trend

– Dette er veldig gledelig, sier tidligere vegsjef i Østfold, Olav Sætre. Da de politiske beslutninger ble tatt, ikke minst da Østfold fylkesting sa ja til bompenger for å få bygd en ny E6 og E18, ble ønsket om en veg uten alvorlige trafikku-lykker et avgjørende moment.

– En veldig negativ utviklingstrend ble brutt. Vi vet nå at en rekke hjem er blitt spart for og vil bli spart for den fryktelige opplevelsen det er å miste en av sine i en dødsulykke, sier han.

### Mindre alvorlige

– Det skjer trafikku-lykker også på den nye vegen, men de gir langt færre alvorlige personska-der, sier prosjektleder Stein Fyksen i Statens vegvesen Region øst. Han var tidligere vegsjef i Akershus og opplevde den samme nedgangen i alvorlige ulykker da E6 der ble bygget ut i årene fra 1990-99. Vegen var blitt kalt

"blodvegen" etter svært mange ulykker opp gjennom årene og ble bygget ut suksessivt mellom Oslo og Østfolds grenser. 29 mennesker omkom på E6 i Akershus etter at utbyggingen kom i gang i 1990 og fram til vegen sto ferdig i 1999. Men ingen omkom på firefeltsstrekninger.

### Også Sverige

Siden 2000 er tre mennesker omkommet i trafikku-lykker på E6 i Akershus. En kjørte rett inn i et rekkverk. En ble drept av en møtende selvmordsbilist. Og en omkom da bilen kjørte av vegen

sist måned, krysset midtdeleren og havnet oppå en møtende bil.

Tall fra Vägverket i Sverige bekrefter nytten av firefeltsveg. Ni mennesker er omkommet på E6 sør for Uddevalla siden 1990, på strekninger med hovedsaklig firefeltsstandard i hele perioden.

Nord for Uddevalla er 82 mennesker omkommet på en nesten like lang strekning som er under langsiktig utbygging. Av disse er syv omkommet på strekninger med adskilte kjøretretninger. Anleggsarbeidet pågår nå på strekninger ved Strömstad og i 2013 vil den siste strekningen ved Tanum være bygget ut til firefeltsstandard.



**Feiring:** Prosjektleder Erik Gressløs inviterer til E6-åpningfest inne i den gamle Eidettunnelen (til venstre). E6-trafikken går nå i høyre tunnel. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

## 450 til åpningsfest

**Fullførelsen av 63 kilometer E6 ombygd til motorveg skal markeres 24. november. Hans Majestet Kong Harald skal ikke klippe en silkesnor denne gangen, derimot utløse fyrverkeriet som starter festen for 450 gjester inne i Eidettunnelen.**

Håkon Aurlien

– Det er god grunn til behørig fei-

ring, sier prosjektleder Erik Gressløs. Fortsatt pågår arbeidet på totalt 12 kilometer E6, men alt er i rute til åpning neste uke. Ni år med vegbygging er et passert kapittel når åpningsfesten er over og Eidettunnelen gjøres klar for ordinær trafikk.

Styringsrammen for utbyggingsprosjektet er på 4,66 milliarder kroner og ser ut til å ende med 110 millioner kroner som ikke blir brukt, og som dermed ikke belastes bompengeselskapet og staten i 50-50 "spleis".

– Dette er vi også fornøyd med,

det skyldes god innsats fra alle ansatte i prosjektet, sier Gressløs.

### Tunnelokale

Åpningsmarkeringen finner sted ved østenden av den gamle Eidettunnelen som heretter skal ta all sydgående E6-trafikk. Her blir det blant annet en tale av vegdirektør Terje Moe Gustavsen og samferdselsminister Liv Signe Navarsete. Kongen skal trykke på knappen som starter fyrverkeriet på Galterryggen. De inviterte gjestene skal så inn i tunnelen som er gjort om til festlokale.



## TRAFIKKSIKKERHET

### Ny Tjøme-etappe

■ ■ Neste etappe av gang- og sykkelveg på rv. 308 gjennom Tjøme, 3,1 km fra Vrengen bru og sørover skal bygges av Vestfold Anlegg. Prosjektet er beregnet å koste om lag 25 millioner kroner og vil ta vel halvannet år å fullføre. Anlegget skulle opprinnelig stå ferdig sent neste høst, men er nå forlenget til juni 2010.

### TS-utbedring i Grodalen

■ ■ Rv. 165 i Røyken i Buskerud blir nå utvidet og trafikksikret på en 550 lang strekning i Grodalen (bildet). Mesta gjør jobben til drøye 7,4 millioner kroner som skal være ferdig før jul. Jobben består i breddeutvidelse av dagens veg med to meter, en meter asfalt og en meter gruset skulder. Stikkrenner byttes ut, ny belysning og nytt rekkverk settes opp og 4000 kubikkmeter fjell sprenges bort. (Foto: Kjell Wold)



### Trafikksikkerhetsprisen 2008

■ ■ Finnmark fylkeskommunes trafikksikkerhetspris for 2008 gikk til Lakselv Motorklubb. Prisen er på 30.000 kroner og et kunstverk. Det er spesielt motorsportssenteret i Porsanger kommune som har falt i smak hos juryen. – Anlegget benyttes i forbindelse med føreropplæring og oppkjøring til motorsykkelsertifikat. Leder i motorklubben, Øyvind Lindbäck, ble veldig glad for å få prisen; – Dette gir inspirasjon til videre arbeid!

### Ny runde på tunnel

■ ■ Statens vegvesen må gå ein ny runde med kommune og fylkeskommune på finansiering av den 1200 meter lange rassikringstunnelen på rv. 55 i Gullringen i Luster i Indre Sogn. Dette er klart etter at tilboda på posjektet er inne. Av dei sju tilboda er det Hæhre Entreprenør som ligg lågast med 91,9 millionar kr. Nærast kjem NCC med 96,9 mill.

### Skal hindre miljøskader

■ ■ Statens vegvesen har startet et fireårig prosjekt (SaltSMART) som skal hindre at vinterdriften gir uakseptable skader på miljøet. I områder som er sårbare for saltpåvirkning skal alternative driftsformer sikre gode og trygge kjøreforhold uten bruk av salt. 18 av 59 innsjøer inntil saltet veg i Sør-Norge hadde i 2006 tegn på skader fra vegsalting.

### Kryssutbedring

Statens vegvesen i Øvre Buskerud skal utvide og utbedre krysset mellom rv. 280 og rv. 35 i Vikersund i Buskerud. Det blir en omfattende ombygging som er planlagt utført i perioden 2010-2013. Prosjektet er beregnet å koste rundt 55 millioner kroner. Det blir enten snakk om å bygge et nytt toplanskryss eller en stor rundkjøring.

# 13 prosent har pigget av

**Bileiere i Tromsø er positive til å prøve piggfrie dekk, men 86 prosent har fortsatt piggene ute. Begge grupper oppgir veggrep og framkommelighet som årsaken til dekkvalget.**

Giselle Jensen

Nordfakta har sjekket understelet på bilparken i Tromsø det siste året. Ved å gå bileierne tett på klingen har de funnet ut at 86 prosent kjørte på piggedekk sist vinter. Litt betenkelig er det også at 1 prosent ikke husker hva de kjørte med! Foran årets sesong øker salget av piggfrie dekk, to av ti som kjørte med piggene ute i fjor har kjøpt seg nye piggfrie dekk i høst. Samtidig sier 23 prosent av dem som kjørte med pigg i fjor at de sannsynligvis kjøper piggfritt neste gang de skal bytte vinterdekk.

#### Piggfri-kampanje

På Østlandet har bilister flest forlenget valgt å bytte til piggfrie dekk, godt hjulpet av vedtaket om store bøter ved bruk av piggedekk. I Nord-Norge er kampen for å få folk flest til å velge piggfrie dekk helt i startgropa. Tromsø dro i gang sin aller første piggfrikampanje denne høsten. Det er de høye verdiene av svevestøv i byen som gjør at kommunen og vegmyndighetene har bestemt seg for å endre dekkvane til byens borgere. Statens vegvesen gikk foran og byttet til piggfrie dekk på egne biler. I samarbeid med NAF har Vegvesenet også arrangert piggfri-dager på glattkjøringsbanen der alle sjåførere i kommunen var invitert til å prøvekjøre biler med piggfrie dekk på is. Enkelte forhandlere i byen har dessuten gitt kjøperne angrefrist ved kjøp av nye piggfrie dekk. De har erfart at svært få ønsker å levere inn dekkene etter at de har prøvd dem.



**Miljøbevisst:** Distriktssjef Nils Arne Johnsen er en pådriver for å øke piggfriandelen i Tromsø og har for lengst pigget av egen bilpark. (Arkivfoto: Knut Arne Henriksen)

#### Miljøbevisst

Folk flest har forstått hvorfor myndighetene ønsker at de skal bytte til piggfritt. 78 prosent vet at piggedekk bidrar til svevestøv, mens 13 prosent mener Vegvesenet vil spare penger på vedlikehold. Kun 36 prosent har likevel prøvd det piggfrie alternativ. De fleste velger piggedekk fordi de mener det gir bedre vegg-

grep og sikrere framkommelighet. Litt artig er det at like mange av dem som kjører piggfritt oppgir veggrep og framkommelighet som hovedårsaken til dekkvalget.

#### Trenden er positiv

På den positive siden viser undersøkelsen at de som kjører med piggedekk faktisk er enige i at

kjørekomforten blir bedre med piggfrie dekk. Dessuten mener de piggfrie dekk gir en mykere kjørestil og at luftkvaliteten blir bedre. Men de er ikke enige i at piggfrie dekk er like sikre som piggedekk. Undersøkelsen viser faktisk at det er de som kjører med piggedekk som føler seg mest utrygge.

## Trafikkdrepte i oktober

ved Finn Harald Amundsen, seksjonsleder trafikksikkerhetsseksjonen, Vegdirektoratet

De foreløpige rapportene fra våre ulykkesgranskere viser at det i oktober var utrykning til 22 ulykker med 23 drepte. I oktober i 2007 ble 26 personer drept. Så langt i år er det 16 prosent flere drepte enn i 2007.

Av ulykkene skjedde fem i regionene øst og sør, mens det var fire i hver av de øvrige regionene.

Det var en klar overvekt av utforkjøring (tolv), mens det var fem møteulykker, fire fotgjengerulykker og en kryssulykke. Tendensen med økning av utforkjøringsulykker og fotgjengerulykker, men reduksjon av møteulykkene, fortsetter.

Ni av de drepte var yngre enn 25 år, mens fem var eldre enn 60 år. 18 av de drepte var menn, og 10 av 18 hadde ikke

brukt bilbelte (tre usikre).

I elleve av ulykkene har kjørefarten vært høyere enn tillatt og ytterligere tre hadde kjørt for fort etter forholdene. Det var mistanke om rus i sju av ulykkene, mens tre antas å ha vært selvsvalgte.

Utforkjøring er typiske høstulykker, der høy fart, rus og manglende bilbelte er typiske trekk.







**Løsberga:** Betyr ikke "løst berg". Opphavet til navnet er gården Lø og har ikke noe med bergmassekvaliteten å gjøre. Årsaken til problemene er grovblokkete berg med slepper som ikke lot seg kartlegge før raset gikk 30. juni. (Foto: E6 Steinkjærprosjektet)

# Redegjørelse til departementet

**Statens vegvesen leverte 13. november sin redegjørelse til Samferdselsdepartementet om forholdene i Løsberga i Nord-Trøndelag.**

Christin Hermann

Av den går det fram at det har vært et nært samarbeid med ekspertise i anleggsfasen, men at det ikke foreligger en geologisk rapport i forbindelse med vedtaket om utvidelse til firefelts veg. Statens veg-

vesen arbeider nå med siste utbyggingsetappe på E6 Vist-Selli i Steinkjer. Arbeidet i Løsberga har vist seg å bli enda mer krevende enn man hadde regnet med på grunn av fjellets beskaffenhet. Totalt skal det sprenges ut ca 250.000 kubikkmeter berg i området ved Løsberga, like sør for Steinkjer sentrum. Fjellskjæringene er opptil 50 meter høye, og kvaliteten i bergmassene varierer.

## Avskalling

I etterkant av en ordinær sprengning mandag 3. november ble det registrert små bevegelser i målepunkt i bergmassene. Bergmassene har vært kontinuerlig overvåket etter forrige utglidning 30. juni.

Det er også iverksatt andre tiltak for å redusere konsekvensene av en eventuell ny utglidning. Raset 3. november er ikke et nytt ras i den forstand at det har løsnet nye masser fra skjæringen. Dette raset var en avskalling av allerede ustabile masser som følge av raset 30. juni. Iverksatte tiltak viste seg å fungere godt. Spesielt viktig var den automatiske overvåkingen av bevegelser i bergmassene, døgnkontinuerlig utstasjonert vaktmannskap og etablering av støttevoll under de løse blokkformasjonene.

## Ingen skadet

To og en halv time etter sprengningen 3. november kom utglid-

ningen. Både veg og jernbane var stengt, og mannskap som arbeidet i anlegget var evakuert. Ingen ble skadet som følge av hendelsen. Noen steinblokker falt også ned på jernbanen, og banen ble ryddet og reparert så fort det var trygt å sende mannskap inn. Nordlandsbanen åpnet for trafikk lørdag 8. november. Det må gjennomføres sprengnings- og sikringsarbeid for å rydde opp etter utglidningen før E6 kan åpnes. Det kan ta noen uker. Det gjøres kontinuerlige vurderinger av framdrift og ytterligere behov for sikring.

## Risikoanalyser

Alle nødvendige ressurser er satt

inn for å løse situasjonen sikrest og raskest mulig. Det ligger risikoanalyser til grunn for hver arbeidsoperasjon. Nødvendig ingeniørgeologisk kompetanse er tilgjengelig. Det viktigste for Statens vegvesen er sikkerheten for de som arbeider i Løsberga og for trafikantene når E6 åpner for trafikk igjen. I etterkant av utglidningen i sommer ble det etablert en faglig ekspertgruppe til støtte for prosjektledelsen. Gruppen er opprettet av utbyggingssjefen i Region midt og består av Bjørn Nilsen og Amund Bruland fra NTNU og ledes av Ove Nesje fra utbyggingsavdelingen i Statens vegvesen Region midt.



**Oppfordret:** Politisk rådgiver Anne Tingelstad Wøien i Samferdselsdepartementet oppfordret kommunene til å lage egne trafikksikkerhetsplaner. (Foto: Håkon Aurlien)

## Ekte TS-engasjement

**– Vi i departementet er også mødre og fedre med et ekte engasjement for trafikksikkerhetsarbeid (TS).**

Christin Hermann

Det sa politisk rådgiver Anne Tingelstad Wøien i Samferdselsdepartementet på en noe uvanlig trafikksikkerhetskonferanse på Røros. Konferansen i regi av Fylkestrafikksikkerhetsutvalget i Sør-Trøndelag fylke hadde som mål å sette de samfunnsmessige conse-

kvensene av trafikkkulykker i en større sammenheng. Politiet, Norsk Luftambulans, SINTEF, Trygg Trafikk og Statens vegvesen var med på gi ulike perspektiv på TS-arbeidet.

Med et mentometersystem var Anne Tingelstad Wøien en av flere foredragsholdere som utfordret de nesten 100 deltakerne på konferansen med ulike problemstillinger knyttet til trafikksikkerhet. Alle i salen hadde nemlig en egen stemmegivningskontroll, som de brukte til å svare på spørsmål fra flere av foredragsholderne. Resultatene ble

umiddelbart presentert på stor-skjerm og skapte både engasjement og involvering.

Wøien var klar på at målet om ingen skadde eller drepte i trafikken skal stå fast, og at kompetansebygging og samarbeid er helt avgjørende for at nullvisjonen kan realiseres.

– Vi må satse på kunnskap om årsaker til alvorlige trafikkkulykker og ha fokus på tiltak som gir god effekt, understreket Wøien, som også oppfordret til samarbeid på tvers av de nasjonale, regionale og kommunale nivåene.



## AKTUELT

## Pris av hageselskap

Statens vegvesen får pris for vakker hage av Selskabet til Drammens forskjønnelse og gavn. Det er parken under E18 motorvegbrua på Strømsø som får denne utmerkelsen for friområdet som er anlagt under brua. Infokonsulent Jorun Sætre og prosjektleder Bjørn Kleppstø (bildet) kan smile for vel utført jobb og velfortjent hagepris som skal deles ut 19. november. (Foto: Kjell Wold)



## Skarvberg tunnelen

Dersom Nordkapp kommune hadde akseptert å forlenge innkrevningen på FATIMA kunne arbeidet med ny Skarvberg tunnel vært i gang. Regionvegsjef Naimak mener Nord-Norge taper kampen om vegkronene ved å si nei til bompenger. I 2005 sa Nordkapp kommune nei til tre ekstra år med innkreving på FATIMA for å bygge ny tunnel og rassikre E69.

## Oslobusser på etanol

21 Oslobusser går nå på bioetanol laget av trerester og avfall fra celluloseproduksjonen ved Borregaard fabrikk i Sarpsborg. Oslo Sporveier har nylig tatt i bruk den siste av de 21 etanolbussene og Oslo er sammen med Stockholm blant de første byer som innfører klimanøytral etanol som bussdrivstoff i stor skala.

## Forlik med Mesta

Det er inngått forlik mellom Statens vegvesen og Mesta før partene skulle møtast i Sunnhordland tingrett denne og dei komande to vekene. Mesta stevna byggherren med eit krav på 20 millionar kroner som etterbetaling for meirarbeid på E39 på Stord for 2-3 år sidan. Mellom anna rasa vegen ut og måtte leggjast om.

## Må reparere bru

Porsgrunnsbrua fra 1957 må utbedres og repareres for adskillige millioner kroner. Trafikken over brua på mer enn 10.000 biler i døgnet har slitt hardt på den 50 år gamle brua. Brua er i tillegg ei klaffebuar med stor båttrafikk på elva. Reparasjonene starter trolig neste sommer, men omfang og tidsbruk på oppdraget er ennå ikke beregnet.

## Ny godsferge

Fra 5. januar starter en ny godsferge mellom Moss og Fredriicia. Tre ganger i uken vil den ta med opptil 50 vogntog som ellers ville kjørt E6 ut av landet. Moss har de siste årene vært Norges nest største containerhavn. Ro-skip, der trailere trekkes på eller kjøres om bord selv, har hittil liten bruk i Norge men er en betydelig virksomhet ute i Europa.

# Zambia sparer på mindre overlaster

**Tiltak mot overlaster i Zambia har blant annet gitt mindre slitasje på vegene, noe som sparer Zambia for over 300 millioner kroner i løpet av en 15 årsperiode.**

Henriette Erken Busterud

Statens vegvesen har sammen med zambiske vegmyndigheter gjennomført et program for bedre aksellastkontroll. Det har bidratt til bedre kontroll med overlaster av tunge kjøretøyer og mindre korrupsjon ved vektstasjoner i Zambia.

Flere rådgivere fra Statens vegvesen har bidratt i planleggingen av vektstasjonen og området rundt, samt datasystemet for veieresultatene. De har også bidratt til opplæring av personell og kampanjer for å øke holdning og oppmerksomhet rundt overlaster, og har bidratt til ny lovgivning og bestemmelser på dette området etter samme lest som i Norge.

## Billigere vedlikehold

Professor James Odeck har vært med i en gruppe som har evaluert de samfunnsøkonomiske virkningene av aksellastkontrollprogrammet.

– Det har blitt betraktelig mindre overlaster på vegene i Zambia. Vi har regnet ut at tiltakene sparer myndighetene for 320 millioner kroner i løpet av 15 år på grunn av mindre slitasje på vegnettet. De trenger ikke bruke så mye penger for å holde vegene i orden, sier Odeck. I tillegg kommer nytten prosjektet har i forhold til økt kompetanse ved trafikkstasjonene, økt bevissthet rundt korrupsjon og rettfærdig og effektiv konkurranse



**Sparer 320 millioner kroner:** Statens vegvesen har gjennomført et aksellastprogram i Zambia i samarbeid med myndighetene der. Det har ført til mindre overlaster og slitasje på vegene. (Arkivfoto: Anne Beate Budalen)

mellom transportører. Vektstasjonene er også en inntektskilde, avhengig av hvor mange som følger reglene.

## Potensial for mer

Det innførte regelverket setter grenser for tillatt aksellast og totalvekt. Nå er 56 tonn tillatt totalvekt på et kjøretøy.

– Tidligere var det en grense på 55 tonn, men denne ble i liten grad overholdt. Dette betyr at en effektiv

kontroll av tillatt totalvekt på 56 tonn fører til at transportører må laste over på flere biler enn tidligere. Dermed øker transportkostnaden for næringslivet. Hvis en økte totalvekten fra 56 til 60 tonn, tror jeg de zambiske vegmyndighetene fortsatt ville ha store besparelser i vedlikehold. Samtidig ville transportørene hatt lavere økning i transportkostnader. Da ville det blitt færre turer og lavere kostna-

der for lastebilfirmaene. Zambia følger imidlertid opp en avtale med naboland, slik at de eventuelt må jobbe regionalt dersom de ønsker å øke tillatt totalvekt ytterligere, sier Odeck.

## Rollemodell

– Aksellastprogrammet har også en annen positiv effekt. Det er et godt forbilde for alle sektorer i Zambia. Folk som jobber på vektstasjoner er drillet på hva som er akseptert og hva som ikke er det. Dette håndheves og har en positiv smitteeffekt. Lastebilnæringen skjønner at det ikke nytter med korrupsjon, sier Odeck.



James Odeck, Statens vegvesen. (Foto: Henriette Erken Busterud)



**Betre avstand:** På E16 gjennom Voss er stopplinja flytta lengre bakover ved gangfeltet der det skjedde ei ulykke i fjor. (Foto: Geir Brekke)

## Førar frikjent

**Nordhordland tingrett har frikjent ein tankbilsjåfør etter ei dødsulykke i eit signalkryss på E16 i Voss sentrum.**

Geir Brekke

Statens vegvesen har gjort ei beregning av blindsoner på tankbilen. Rett framfor førarsetet er det ei sone på to-tre meter der føraren ikkje kan sjå personar under 1,60 meters høgde som går rett framfor bilen. Retten legg til grunn at den omkomne kan ha gått skrått inn bakfrå og rett framom bilen då vedkomande blei påkøyrd. Tankbilen sto og venta på grønt lys i krysset, og sto på stopplinja framfor gangfeltet. Avstanden mellom gangfelt

og stopplinja var 76 cm då ulykka skjedde.

## Risiko

I samband med nyasfaltering seinare har stopplinja her blitt flytta lenger bak, og ligg i dag kring to meter frå gangfeltet, noko som også er nemnd i domspremissane.

– Slik retten ser det må ein leve med det risikomentet som blindsoner på store lastebilar representerer, skriv konstituert soren-skrivar Gunnar Rode Torvund i dommen.

Retten nemner òg at fysisk sikring av krysset der ulykka skjedde kunne ha påverka det aktuelle konfliktoområdet. Det er ingen fysiske hindre og berre ein liten fortauskant på plassen, heiter det i dommen frå Nordhordland tingrett.





Midlertidig bru: Illustrasjon av ny internimbru som skal avløse Hestsundbrua. (Ill. Statens vegvesen)

# Midlertidig bru klar i februar

**Midlertidig erstatning for Hestsund bru står klar i midten av februar. Riksvegen er eneste adkomst over land til fylkeshovedstaden Bodø.**

Giselle Jensen

– Den midlertidige brua blir klar for bruk fra midten av februar neste år, lover distriktssjef Kjell Skjerve i Salten distrikt. Statens vegvesen er under hardt press for å løse problemene på rv. 80, som er eneste inn-

fartsveg til Bodø, en by med 40.000 innbyggere. Interimbrua blir 63 meter lang over to spenn. Bredden blir 7,4 meter pluss gangbane som hektes på utsiden.

## Taper penger

Hestsundbrua ble nedklassifisert fra vegggruppe A til B fordi brua har redusert bæreevne etter at fundamentet har sunket med en halv meter. Det betyr at biler over 65 tonn ikke kan krysse brua før interimbrua er på plass i februar. Næringslivet i området har for lengst levert sine protester. Nedklassifiseringen kan bety store tap for enkelte aktører som ikke får levert varer eller utstyr etter planen.

– Ja, det er sårbart når vi får problemer med framkommeligheten. Særlig fordi vi bare har én veg inn til byen, sier Skjerve.

– Jeg har vært i kontakt med enkelte av bedriftene, heldigvis kan flere av dem leve med at den aller tyngste transporten må vente til midten av februar, forteller han.

## Politisk drakamp

Politikerne i Bodø har kastet seg inn i problemstillingen med full tyngde. Bodøs ordfører Odd-Tore Fygle, og Nordlands fylkesråd for samferdsel, Jon Tørset, har allerede

vært i møte med samferdselsministeren for å sikre seg at ministeren forstår de alvorlige konsekvensene. Politikerne ønsker ikke bare en ny

## Vegen er ulykkesutsatt og i dårlig stand

bru raskest mulig, men argumenterer også for at staten må fullfinansiere en planlagt bru mellom Løding og Vikan. Brua er planlagt bompengefinansiert som en del av Vegpakke Salten, men vegpakken er foreløpig ikke vedtatt.

## Tre bruer og en dårlig veg

Nå ønsker politikerne at ministeren tar brua ut av vegpakken.

– Dette handler faktisk om tre

bruer og en dårlig stamveg, presiserer Kjell Skjerve. Bygging av en midlertidig bru som avlaster Hestsundbrua, permanent erstatning av Hestsundbrua og ny bru mellom Vikan og Løding. I tillegg kommer problemene med rv. 80 som er rasutsatt ved Hopshamran og dessuten har utglidning mot sjøen. Vegen er ulykkesutsatt og i dårlig stand. Dette er adkomsten som tilbys til fylkeshovedstaden i Nordland.

– Det er viktig å se at disse problemene ikke er knyttet til rushtid eller kapasitetsproblemer. Rv. 80 er eneste innfartsveg til byen, dersom vegen stenges er krisen et faktum fra første øyeblikk, understreker Skjerve.

## Engasjerende regionbydialog

**Samarbeid om framtidens areal- og transportutfordringer i Drammensregionen var stikkord for regionvegsjef Andreas Setsaas innlegg på dialogkonferansen om Buskerudbyen.**

Kjell Wold

Innbudte næringslivsledere fra de fem samarbeidskommunene kastet seg engasjert inn i debatten om framtidssyene for Buskerudbyen.

Samarbeidet om areal og transport i de fem kommunene Lier, Drammen, Øvre- og Nedre Eiker og Kongsberg er nå i en spennende forprosjektfase. Hans Petter Tonum i Drammen Næringslivsforening og kommunale næringsråd ønsker at Buskerudbyen skal være et handlingsorientert forum.

– Vi må bli flinkere til å prioritere valgene våre, ellers er det andre som bestemmer, sa han. Alle må gi litt for å få til en samlet arealdisponering for de fem kommunene, mente han. Geir Storaas i NHO Bus-

kerud håper å finne det beste samordningsnivået i regionen og tror Buskerudbyen er et bra utgangspunkt. Kommunegrensene blir mindre og mindre viktig, mente han.

– Vi ønsker å legge til rette for helhetlige løsninger innen areal og transport i mellomstore byregioner som dette, sa Setsaa. Han viste til omtalen av bykapitlet i NTP der de fire byregionprosjektene i Region sør er nevnt. Hovedstrategiene for samarbeidet om byregioner er arenautvikling og helhetlige areal- og transportpakker.



**Buskerudbyen:** Regionvegsjef Andreas Setsaa t.v. i spissen for nytt regionsamarbeid med ordførere i fem nabokommuner i søndre Buskerud, fylkeskommunen og Jernbaneverket. (Foto: Kjell Wold)



## SALTING



**Forsøk i vest:** Anders Svaneil leder saltspredningsforsøket på E39 i Sør-Rogaland. (Foto: Stein Hoseth)

## Ser på spredemetoder

**Statens vegvesen driver forsøk med ulike spredemetoder for salt for å finne ut hvilke løsninger som er mest effektive under ulike forhold.**

Geir Brekke

Dette er en av deloppgavene innen Forsknings- og utviklingsprosjektet (FOU) SaltSMART. Målet er å få redusert omfanget av saltbruken, uten av dette skal gå utover føreforholdene.

### Rogaland

Forsøket foregår på E39 i Bjerkreim og Lund kommuner lengst sør i Rogaland. På saltroden mellom Heskestad og Vest-Agder grense foregår det forsøk med varmbefuktet salt. Mellom Heskestad og Krossmoen brukes befuktet salt, og

mellom Krossmoen og Bue brukes saltløsning. Hver av rodene er på rundt 20 km.

### Ulike metoder

– I tillegg utfører vi feltforsøk der vi sprer med to ulike metoder under like vær- og føreforhold. Hensikten er å finne ut hvilken spredemetode som er mest effektiv, sier Anders Svaneil i Vegdirektoratets teknologiavdeling. Han leder denne delen av SaltSMART-prosjektet. I tillegg prøver de å finne nye metoder til å måle mengden med restsalt.

### Effektiv

– Målet er å kunne revidere salttabellen som ligger til grunn for strøingen. Vi ønsker også å kunne komme fram til en sterkere tilråding om hvilken metode som er mest effektiv under ulike vær- og føreforhold, sier Svaneil til Vegen og vi.

## Skal salte etter fargekart



**Fargeinndeling:** Statens vegvesen skal dele vegnettet inn i grønne, gule og røde strekninger, alt etter hvor belastet miljøet er av salt. Det må tas hensyn til i vinterdrifta. (Arkivfoto: Knut Opeide)

**I 2011 vil Statens vegvesen ha delt inn vegnettet i grønne, gule og røde strekninger. Det skal vise hva miljøet langs vegen tåler av salt.**

Henriette Erken Busterud

Det må etaten ta hensyn til når den inngår avtale med entreprenører. Vegsalt kan ha uheldig effekt på grunnvann, innsjøer, elver, jord og vegetasjon. Blant annet viser en tidligere undersøkelse at 18 av 60 undersøkte sjøer hadde saltproblemer. Nå jobber Statens vegvesen med å lage en ny saltstrategi for hvordan en kan salte uten at det gir miljøproblemer.

– Vi skal dele vegnettet inn i grønne, gule og røde strekninger, alt etter hvor belastet miljøet er på grunn av salt. Dette er noe vi må ta hensyn til når vi bestiller vinterdrift, forteller Jørn Arntsen, som leder miljødelen av etatsprosjektet SaltSMART.

### Tilpasser salting

En gul strekning indikerer at det

er en uheldig trend med økende fare for saltskader i naturen. Da må milde tiltak settes inn, som for eksempel krav om bedre brøyting for å redusere behovet for salt. Langs en rød strekning, det vil si der det er størst problemer, kan det være aktuelt med mye større innsats for snø og isfjerning kombinert med omfattende tiltak for redusert salting, eller vegtiltak som for eksempel å lede vannet vekk fra det sårbare området ved å legge membran eller kantstein som fanger opp saltet, forklarer Arntsen.

### Tålegrenser

– Vi har nå laget en rapport om miljøkonsekvenser ved salting av veger. Til jul skal vi være ferdig med å lage rammene for hvordan vi skal dele inn vegnettet i forhold til hva innsjøer og grunnvann tåler av salt. Vi vet ikke nok til å sette miljøets tålegrenser og vi har satt i gang en arbeidsgruppe med konsulenter og ansatte i Statens vegvesen til å vurdere dette i forhold til norske forhold, sier Kjersti Wike, som leder SaltSMARTs delprosjekt om grunnvann og overflatevann.

# God sikkerhet

**– Salting av vegene har en positiv samfunnsøkonomisk effekt og er viktig for trafikksikkerheten, sier Torgeir Vaa som er seniorforsker ved forskningsinstitusjonen Sintef i Trondheim.**

Håkon Aurlien

– Utfordringen er å begrense saltmengden og samtidig opprettholde og helst bedre den vegstandard trafikantene opplever vinterstid. Samfunnsmessig ser vi at det er god grunn til å styrke vintervedlikeholdet, sier han. Torgeir Vaa har siden tidlig på 90-tallet forsket på vintervedlikehold og spesielt på effekter av ulike vintervedlikeholdsmetoder.

I 1995 var han hovedforfatter av en undersøkelse som dokumenterte at bruken av salt har en samlet positiv effekt for trafikksikkerheten og fremkommeligheten på norske vinterveger. I senere år har han vært engasjert i vedvarende forskning for å forbedre de praktiske saltmetodene.

– Saltingen bidrar til å øke friksjonskoeffisienten på vegene og er spesielt viktig på dager med temperaturer rundt null. Det er en klar sammenheng mellom ulykker og glatthet, sier han.

### Natriumklorid

Saltet er i hovedsak natriumklorid, ordinært koksalt likt det som brukes i de tusen hjem, men kommer fra gruver eller havinntørkingsanlegg. Dette blir spredd ut

enten tørt og finknust, blandet i vann, delvis fuktet av vann eller delvis innblandet i strøsand.

I deler av landet, blant annet i Oslo, er det gjort forsøk med tilsetting av magnesiumklorid i saltløsningen. Dette er et fabrikkfremstilt salt, på linje med CMA (Kalsium Magnesium Acetat) som er omtalt som et ikke rustfremmende vegsalt.

– Ulike kjemikalier har forskjellige egenskaper både i forhold til nedsetting av frysepunkt og miljøpåvirkninger. Derfor pågår hele tiden ulike forskningsprosjekter, forteller Torgeir Vaa.

### Praktiske forsøk

– Et forsøk med befruktning med magnesiumkloridløsning i Oslo ga en reduksjon i saltforbruket på mellom 20 og 25 prosent, og dette er lovende. Et tilsvarende forsøk med befruktning med magnesiumkloridløsning ved Gjøvik ga en reduksjon på ca 10 prosent, men ikke den friksjonseffekten vi hadde forventet. Derfor er det usikkerheter knyttet til bruken av dette som generelt virkemiddel i innlandsklima, sier han.

Midt på 90-tallet kom saltløsning som metode, der saltet ble løst i vann før spredning. Senere kom metoder og utstyr for spredning av delvis løst eller fuktet salt, og dette er hovedmetoder i dag.

– Det har nok i stor grad sammenheng med utstyrstilgangen, og at entreprenørene ønsker å bruke saltmetoder som fungerer godt som en universell metode, sier Vaa.

**Forskning:** Torgeir Vaa og Roar Støtterud er sentrale i utvikling av bedre saltmetoder på norske vinterveger. (Foto: Håkon Aurlien)

## Salt ikke bra i fastsand



**Ikke salt:** – Salt fungerer ikke godt i kombinasjon med fastsand, sier overingenør Roar Støtterud (Foto: Knut Opeide)

**Et forsøk med ulike strømetoder i Trysil sist vinter viste at salt ikke har noen god effekt på oppvarmet sand som strømiddel på snø/is-dekket veg.**

Håkon Aurlien

– Vi har hatt litt ulike erfaringer med bruk av salt i fastsand bestemte oss for å gjøre et forsøk med og uten salt i vannet. Målingene forteller oss at dette ikke fungerer godt. Skal fastsandteknikken virke optimale skal det kun brukes sand med størrelser fra 0-4 mm og rent vann med en temperatur på 95 grader, sier overingenør Roar Støtterud ved Vegvesenets teknologiske senter.

### Sandpapir

I løpet av to dager ble det gjort forsøk med ulike friksjonsmidler på flere typer vinterforhold. Fastsand er sand spredd sammen med varm vann, og som fryser seg fast i vegdekket umiddelbart etter spredning. Dette gir en sandpapirlignende overflate som sitter godt på kalde vegoverflater og gir bedret veggrep i lang tid.

Teknologien er utviklet i samarbeid mellom Statens vegvesen og maskinleverandører i Skandinavia og er egnet i områder med stabil vinterkulde.



# etseffekt



## Doktor på salt

■ ■ Kai Rune Lysbakken ved Statens vegvesen Vegdirektoratets teknologiavdeling i Trondheim er nå i ferd med å skrive en doktoravhandling om vegsalting. Konkret tar den for seg hvor lenge saltet blir liggende og hvilke faktorer som påvirker varigheten av tiltaket. Lysbakken håper å være ferdig før neste vinterseong. (Arkivfoto: Knut Opeide)

## Vil stoppe saltingen

■ ■ Interesseorganisasjonen "Stopp veisaltingen" har i snart tre år arbeidet for å få stanset bruken av vegsalt i Norge. I stedet ønsker den forutsigbare vinterveier som brøytes, høvles og sandstrøes etter behov. – De som ikke klarer å ta seg fram på et normalt vinterføre får velge andre transportmuligheter, påpeker organisasjonen.

## Ulik fordeling

■ ■ Hovedvegnettet i Norge har ulike krav til vinterstandard og det påvirker saltbruken. I 2005-2006 ble det brukt 18,9 tonn salt pr km for å holde bar veg på strekningen rv 4/E6 fra Eina til Vingrom, 8,5 tonn pr. km for å holde E6 som "gråveg" fra Vingrom til Tretten og 5,2 tonn for "aktiv salting" fra Tretten til forbi Ringeby.

## Økt saltbruk

■ ■ De siste ti årene er vegsaltingen økt kraftig i Norge. I 90-årene ble det årlig brukt 60-80.000 tonn salt i Norge, men 2002 er forbruket økt til 140-160.000 tonn. Dette forklares i stor grad med trafikkøkning og økning i antallet kilometer saltet vegen, men også med innføringen av funksjonskontrakter fra 2003.

## Salter før det blir glatt

**En gul lastebil sprer salt på en tørr E6. Noen trafikanter rister oppgitt på hodet. Andre skjønner sammenhengen. – Forebyggende salting er å salte før det blir glatt, sier sjefingeniør Ole Peter Resen-Felie i Statens vegvesen Vegdirektoratet.**

Håkon Aurlien

– Salting på tørr veg skjer når det er varslet nedbør og kulde. Det hindrer for det første snø i å feste seg. For det andre senker det frysetemperaturen slik at nedbøren ikke rimer og gir en glatt vegoverflate. Men salting gir ikke sommerføre, understreker han.

Resen-Felie er glad for at Statens vegvesen tidlig satte i gang forskningsprosjekter rundt salting og trafikkikkerhet, og salting og miljø. Dette var viktig i arbeidet for å finne fram til de praktisk beste metoder for å vedlike-

holde det norske vintervegnettet.

– Statens vegvesens mål er å gjøre vintervegene så trafikkisikre og framkommelige som mulig. På de mest trafikkerte vegene klarer vi ikke det uten å bruke salt, sier han.

### Omstridt

Han er særdeles klar over at saltingen er omstridt, og mener det er en spore til vedvarende metodeforbedring. Han er glad for at ulykkesstatistikken tilbakeviser påstanden om økt antall ulykker i overgangen mellom saltet og ikke saltet veg.

– Vi vet at vinterføret har omlag 20 prosent flere ulykker enn sommerføret. Vi vet at det er en sammenheng mellom friksjon og ulykkestall. Vi vet at vi må bruke saltet bevisst for å bedre friksjon, sier han.

– Vi vet også at saltet veg krever trafikk på vegen. Derfor kan vi ikke bruke salt over alt, sier han.

### Riktig bruk

En rekke ulike metoder brukes for å bedre friksjonsevnen på vinterve-

gene. Sand og grus er aktuelt på veger med lite trafikk. Den er vanligvis blandet med salt, for å være strobar, og kan faktisk gi mer salt på vegen enn salt alene. Oppvarmet sand er et godt alternativ på is- eller snølagt veg.

– På veger med mye trafikk og høye hastigheter nytter det ikke å sande, for det blåser bort med en gang. Står det mellom en glatt veg eller en saltet veg er valget lett, forteller Resen-Felie.

På godt trafikkerte veger og i områder med temperaturer over og under null kan entreprenørene velge mellom tørr, fuktet eller vannløst salt. Ofte vil praktiske forhold avgjøre. De senere årene har det vært fokusert på opplæring av funksjonsentreprenørenes mannskaper i riktig dosering av salt. Ved helt spesielle forhold kan overdreven salting faktisk gi glattere veg.

En undersøkelse har vist at saltingen ikke gir varige miljøskaader på vegetasjon langs veger med normale avrenningsforhold.



**Forebyggende:** Mange trafikanter reagerer over salting på tørr veg, her på E6 ved Espa i Hedmark. Men det gjøres forebyggende når vaktmannskapene vet at det kommer vær med mulighet for frysing. (Foto: Håkon Aurlien)



## AKTUELT

**40 hvileplasser**

■ ■ 25 firmaer har meldt seg som interesserte i å etablere i alt 40 hvileplasser for tungtransportsjåfører i Statens vegvesen Region øst. Østfold og Hedmarken/Østerdalen har klart flest henvendelser. Store bensinstasjonskjeder har også meldt sin interesse på vegne av et utvalg stasjoner. Målet er å få avtalene på plass innen januar neste år.

**Prisdobling i 2010**

■ ■ Bompengetakstene i bomringen i Kristiansand blir trolig ikke fordoblet fra 10 til 20 kroner før i 2010. Planen var lenge at det skulle skje i 2009. Behandlingen av den nye Samferdselspakken for byen er blitt forsinket til Stortinget. Den skulle opprinnelig vært behandlet våren 2009, men fremmes trolig først neste høst. (Foto: Kjell Wold)

**Stoppet tre lastebiler**

■ ■ Under en kontroll på E134 i Hjartdal i Telemark nylig stoppet Statens vegvesens kontrollører tre spanske registrerte lastebiler på veg over mot Haukelifjell til Vestlandet. De tre spanske trekkvognene med henger fikk kjøreforbud fordi de ikke var utrustet for norske vinterforhold. Bilene manglet kjettinger. Dekkene holdt lovlig mønsterdybde.

**Svinaktig dyrt**

■ ■ Utbyggingen av fylkesveg 651, Svineroivegen i Rjukan blir svinaktig dyr. Nye beregninger tyder på at prosjektet kan bli 15 prosent, eller 7 millioner kroner dyrere enn antatt. Vegutbedringen opp til Gausdablikk er et spleiselag mellom Tinn kommune og Telemark fylkeskommune og prosjektet skal stå ferdig neste høst. (Foto: Kjell Wold)

**Fortau i Slemmestad**

■ ■ For om lag 1,65 millioner kroner bygges det nå fortau langs riksveg 165 i Slemmestad i Buskerud. Arbeidene omfatter setting av ny granittstein og legging av nytt asfaltdekke. I tillegg blir to busslommer utbedret med blant annet opphøyet venteareal. På denne strekningen er vegen veldig dårlig og oppsprukket i dag.

**Raskere til Kragerø**

■ ■ Fartsbegrensingene på den nye rv. 38 inn mot Kragerø er nå opphevet. Nå den nye parsellen snart åpner, blir tillatt hastighet økt fra 60km/t til 80km/t hele vegen fra Gjerdemyra ved E18 til Kalstadkilen. Årsaken til dette er at den nye vegen som er åpnet etappevis de siste årene har betydelig høyere standard enn gamlevegen.

# Strategiske hvileplasser



**Døgnhvileplasser:** Lanner kontrollstasjon på E18 i Porsgrunn kan være aktuell som kombinert kontrollstasjon og hvileplass. (Foto: Kjell Wold)

**– Kommerielle drivere kan gi fullgode tilbud til langtransportsjåfører, men hvileplassene har også strategisk betydning som beredskap ved uhell eller vanskelige kjøreforhold.**

Kjell Wold

Det sier Per Harald Hermansen i Statens vegvesen Region sør. De jobber med to parallelle planer samtidig for utbygging av kontroll-

stasjoner langs stamvegnettet og utvikling av såkalte døgnhvileplasser.

**Viktig beredskap**

Hermansen legger vekt på det strategiske beredskapsansvaret Statens vegvesen har i denne sammenheng. Region sør ønsker derfor å styre utviklingen og etableringen av hvileplasser slik at disse plasseres på steder langs stamvegene der man gjennom års kunnskap og erfaring vet at det kan være problemer på vinterstid. Det er bare to vintre siden Sørlandet og Agderfylkene opplevde snøkaos og full stopp på E18. Det viste også hvor sårbart vegnettet kan være når ekstremvær herjer.

– Vi kan ikke være sikre på at våre

strategiske behov alltid samsvarer med de stedene som kommersielle aktører ønsker å etablere seg på med tilbud til langtransporten, sier Hermansen.

**Eksempel Grenland**

Han nevner E18 i Porsgrunn og Lillegårdskleivene fra Telemarkspporten og østover mot Langangen som et godt eksempel på det. På denne strekningen er det nesten årvisst betydelige framkommelighetsproblemer for tungtransporten vinterstid. Ved kollisjoner og uhell må E18 ofte stenges i lengre tid. Slike stopp gjør at vogntog trenger steder å stå og at dette ofte kan kombineres med hvil. I dag er det lite plass til dette i nevnte område.

I Region sørs to strategirapporter om kontrollstasjoner og hvileplasser nevnes en "atskilt samlokalisering" av slike som hensiktsmessig, ut fra så vel transportnæringens behov som etatens egne behov for kontrollvirksomhet og beredskap.

**Eget ansvar**

I tillegg er forslagene til lokalisering gjort med kjørevstand 2-2,5 timer og alle lokaliseringer nær byer unntatt de som ligger ved fjell-ogangene.

– Dette kan sikkert i mange tilfeller gjøres i godt samarbeid med private interesser, men Statens vegvesen bør også selv ta noen strategiske grep for det overordnede beredskapsansvar for vegnettet som vi har, sier Hermansen.

## Først i landet

**Den første kvileplassen for tungbilar i Noreg er no på plass ved E16 i Gudvangen i Sogn og Fjordane.**

Geir Brekke

Det er verksemda L.Hylland etef. AS som har inngått avtale med Statens vegvesen om den første plassen. Skilta er på plass langs E16, og her har sjåførane tilgang til sanitæranlegg med dusj, daglegvarer, drivstoff og servering.

**Per Steinar Hylland.** Foto: Geir Brekke

– Vi har plass til inntil 25 vogntog samstundes, seier Per Steinar Hylland, medeigar i selskapet som driv plassen. Plassen har vore



**Velkomne:** Per Steinar Hylland (innfelt) ønskjer tungbilsjåførane velkomne til den første kvileplassen i Noreg, ved E16 i Gudvangen i Sogn og Fjordane. (Foto: Statens vegvesen)

nytta til kvileplass for tungbilsjåførane før òg, men no er det på plass skilt og avtale med Statens vegvesen.

Region vest er først ute med slike plassar i Statens vegvesen. Før jul vil det kome skilt til kvileplassen ved E39 i Jølster, der Skei

servicesenter har inngått avtale.

Det blir òg arbeid med avtale på ein bensinstasjon med tilsvarende tilbud ved E16 på Skulestadmo i Voss, berre 4-5 mil frå Gudvangen. Dermed vil det iallfall bli eit godt tilbud til tungbilane mellom Bergen og Oslo, i denne

omgang på vestsida av fjellet.

– Målet er å få på plass ein kvileplass i distriktet årleg i komande vegplanperiode, seier Steinar Håvik i Statens vegvesen i Fjordane, der dei før jul i år får kvileplass nummer to i landet, ved det viktige vegkrysset på Skei.



**Drivstoff fra kumøkk**

■ ■ Potensialet for biogass fra kumøkk eller avfall er stort nok til å drive hver sjettede bil i Norge, men ressursen utnyttes lite, viser en rapport fra Østfoldforskning. I Halden bygges et av de første anleggene for biogass basert på kumøkk. Teknologien er den samme som ved biogassanlegget i Fredrikstad der utgangspunktet er kloakk og matavfall.

**Oppstart på Øvre Sund**

■ ■ Andre uken i november var de ordinære byggearbeidene på nye Øvre Sund bru i Drammen i gang. Brua blir siste lenke i Sentrumsringen i Drammen. Betonmast AS fikk første kontrakt og er i gang med å bygge landkar og kai på Grønland. Øvre Sund bru blir 150 meter lang og skal stå ferdig i 2011. Byggeleder er Grete Tvedt (bildet). (Foto: Kjell Wold)

**Ti nye år over sundet**

■ ■ Svelvikferja og Ferjeselskapet Drøbak-Hurum-Svelvik har fått forlenget sitt løyve med ti år på riksvegferjesambandet Svelvik-Verket fram til 2018. De var eneste søker til jobben som nylig ble lyst ut på nytt. Ferje Svelviksund (bildet) er 30 år gammel og frakter i snitt 280 kjøretøy i døgnet og drøye 200 passasjerer. (Foto: Kjell Wold)



ITS-kongress: Vegdirektør Terje Moe Gustavsen brukte tid på en gruppe med NTNU-studenter med ITS som spesialområde.

# -Framtiden er her!

**New York: - Intelligente trafikksystemer og tjenester er ikke lenger et hjelpemiddel, men en integrert del av Statens vegvesens arbeid. Om ikke lenge skal ITS være en sentral del av alt vi gjør innen alle fagområder. Målet er klart: Vi skal være ledende!**

Av Kjell Bjørn Vinje

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen er denne uka i New York for å delta på ITS World Congress, som samler den globale ITS-familien.

– Vi skal ha en ledende rolle i det norske ITS-miljøet, både på utvikling og bruk. Vi har meget gode forutsetninger for å integrere ITS- og IKT-produkter og tjenester inn i alle sidene av virksomheten. Vi har et sterkt fagmiljø og godt samspill med forskningsmiljøer som Sintef, NTNU og TØI og med bransjen som Q-Free og andre.

Ikke minst har vi en befolkning, våre kunder, med gode forutsetninger for å ta i bruk nye tjenester og produkter, sier vegdirektøren.

**Varsling**

– Vi skal være rå på å bruke ITS for å levere gode tjenester til de som trenger det. ITS skal hjelpe oss til å bidra til økt trafikksikkerhet, bedre framkommelighet, miljøforbedringer og ikke minst bedre trafikk-, veg- og føremeldinger.

På Vegvesenets eget seminar for presse og NTNU-studenter brukte vegdirektøren raset på E6, Løsberga

som et eksempel. Etter raset i sommer ble det boret inn 10 reflektorer på utvalgte steder, som igjen var koblet opp mot en målestasjon.

**Gjør oss bedre**

I forbindelse med raset i begynnelsen av november varslet nettopp dette systemet om økt virksomhet i fjellet, så man fikk stengt jernbanen og ryddet området før raset kom.

– Dette er et eksempel på at ITS er mer enn AutoPASS og køvarsling. Bruken av det siste på teknologi skal gjøre oss bedre på alle

områder, sier Gustavsen. Statens vegvesens omfattende handlingsplan for ITS skal snart sluttbehandles.

Vegdirektøren legger opp til en bred behandling som skal involvere de fleste enheter i etaten og en bredest mulig tilslutning.

**Utålmodig**

– Det er en plan for kommende tiltak, produkter og tjenester. Det vil berøre de fleste i Statens vegvesen. Jeg er utålmodig med å komme i gang med storsatsingen. Framtiden er her nå!

## Sjefsskifte i ITS Norge

**New York: Trond Harald Hovland overtar som ny daglig leder i bransjeforeningen ITS Norge.**

Kjell Bjørn Vinje

En vegvesenmann erstatter en annen. Hovland kommer fra jobben som leder for Statens vegvesens fagteam for Nasjonal VegDatabank og erstatter Ivar Christiansen som har vært ITS Norges daglige leder siden starten i 2003. Christiansen returnerer nå til Vegdirektoratet for å arbeide videre med ITS-saker. Skiftet skjer på ITS Norges nasjonale konferanse i mars.

– Jeg gleder meg selvsagt. Med grunnlag i det gode arbeidet som er utført i ITS Norge under Ivars ledelse, vil vi fortsette med å styrke ITS Norges posisjon og bidra til at ITS får sterkere fokus hos myndigheter, leverandører og kompetansmiljøer, sier Hovland. Han har lang erfaring fra ITS-arbeid både nasjonalt og internasjonalt og er glad for at fagsjef Helge Jensen fortsetter i ITS Norges administrasjon.

– Det borger for en god konti-



**Sentrale aktører innen ITS Norge:** Ivar Christiansen (f.v.), Trond H. Hovland og Helge Jensen. (Foto: Kjell Bjørn Vinje)

nuitet i en liten og effektiv administrasjon. Jeg er opptatt av å fokusere min oppmerksomhet på det nasjonale ITS-nettverket. ITS Norge har 64 medlemsbedrifter fra alle områder innen arbeidsfeltet.

## ITS-prisen til Evensen

New York: Den prestisjetunge ITS-prisen for 2008 går til Knut Evensen i Q-Free for hans arbeid med internasjonal standardisering.

Prisen ble kunngjort under ITS World Congress i New York, men vil bli delt ut på ITS Norges nasjonale konferanse i mars.

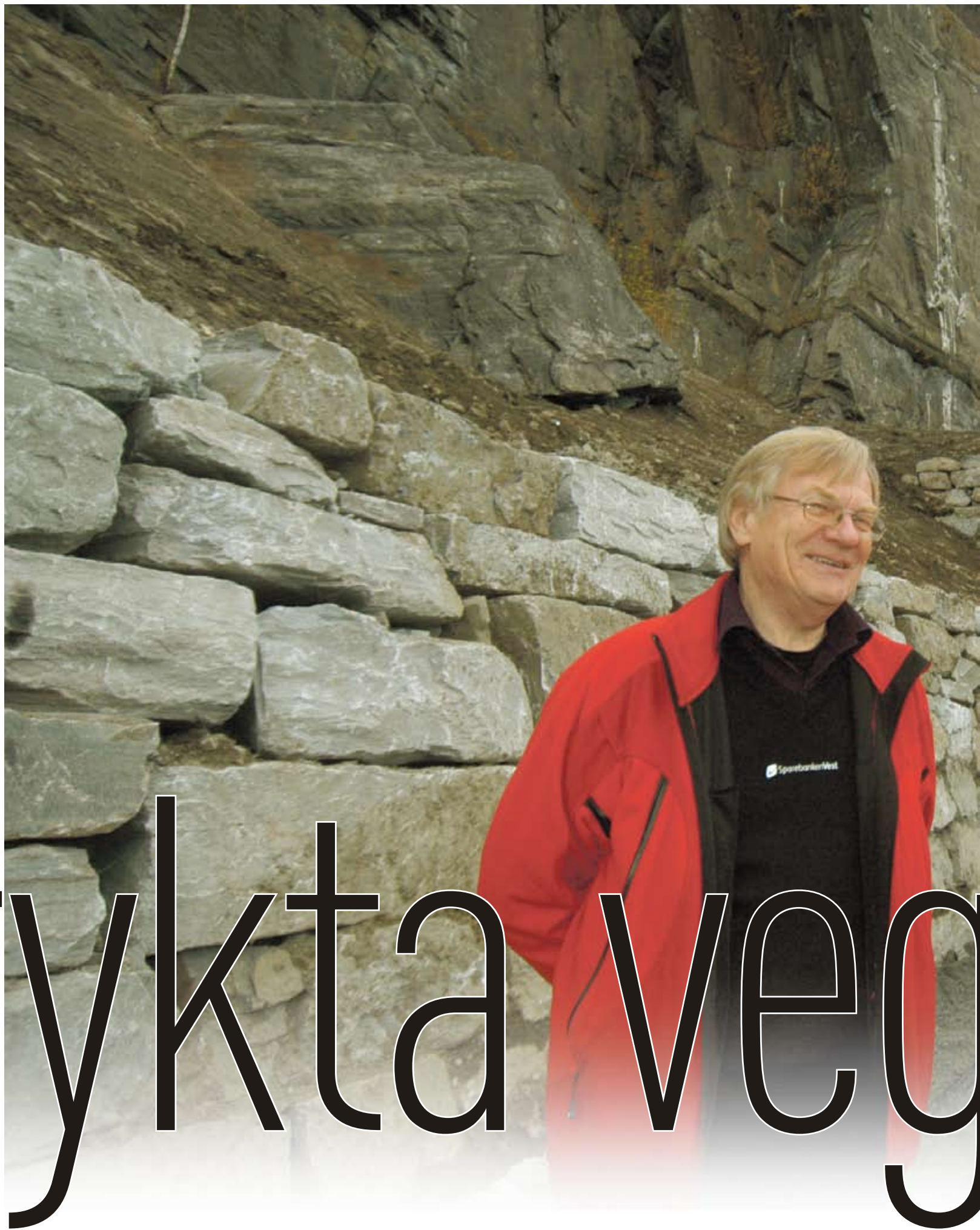
– Knut har betydd mye for utvikling av Q-Free til en posisjon fremst i verden på sitt teknologiområde. Han har betydd mye for norsk deltagelse og forståelse for internasjonal standardisering, og hans kunnskap er kommet til nytte for utviklingen av ITS-løsninger i Norge,

sa Ragnhild Wahl i ITS Norgestyret da tildelingen ble offentliggjort.

Evensen har gjennom en årrekke arbeidet med utvikling, internasjonal standardisering og innovativ anvendelse av kommunikasjonsteknologier for transportområdet. Han er kjent for sin langvarige og enestående innsats for internasjonal standardisering og aktiv deltagelse i europeiske forsknings- og utviklingsprosjekter. Han har arbeidet på utviklingssiden i Q-Free siden 1989 og har hele denne tiden spilt en nøkkelrolle på den internasjonale arenaen for ITS.



## REPORTASJE



■ – Dei stadige rasa året rundt mellom Sogndal og Leikanger har spreidd angst og frykt blant dagpendlarane.

**Geir Brekke**

Men no ser aksjonsleiar Kai Lille-Homb, og alle andre arbeidsfolk og elevar som reiser dagleg mellom dei to grannkommunane, fram til 19. desember. Da kjem samferdsleminister Liv Signe Navarsete for å klippe snora, og vegen er endeleg sikra.

#### Starta 1994

Lille-Homb er dagpendlar frå heimen i Sogndal til kontoret i Leikanger. Han har stått i brodden for pendlaraksjonen for sikring av rv. 55 mellom dei to kommunane. Aksjonen blei sett i gang i 1994, då ei kvinne frå Leikanger berre var ei hårsbreidd frå å bli drepen av eit ras på veg til jobben i Sogndal.

Lille-Homb har leia komiteen, som hadde ansvaret for den første landsomfattande rassikringskonferansen i 2000, med over hundre deltakarar frå Troms til Rogaland. Dette danna opptakten til det som i dag er den

nasjonale rassikringsgruppa, samansett av leiande fylkespolitikarar frå dei aktuelle rasfylka. Aksjonskomiteen i Sogn var med dei første åra under oppbygginga av dette landsomfattande nettverket. Den nasjonale rassikringsgruppa har dei siste åra kjempa for å løfte rassikringsinnsatsen til ein årleg milliard over statsbudsjettet.

#### Møtte Vegdirektoratet

– Vi fekk laga ei intervjugransking mellom dagpendlarane på rv. 55. Det synta seg her at det var ein utbreidd angst og frykt for å bli treft av steinsprang og ras frå dei rasfarlege partia på vegen mellom Sogndal og Leikanger, seier Lille-Homb.

Komiteen starta eit omfattande påverknadsarbeid, og hadde møte med Vegdirektoratet og Samferdsledepartementet tidleg i prosessen.

– Statens vegvesen sine analyser fortalde oss at rasfaren var om lag like stor i Stedjeberget som i Fatlaberget. Sidan trafikken var noko større gjennom Stedjeberget blei denne tunnelen starta først, seier aksjonsleiaren.



## FAKTA

**Lengde:** 3,2 km**Tunnel:** 2,2 km**Planlegging og prosjektleiing:** Statens vegvesen**Hovudentreprenør veg og tunnel:** Mika**Elektroentreprenør:** Kvinnherad elektro**Kostnad:** Kring 205 millionar kroner (2008-verdi)**Finansiering:** 40 prosent bom-pengar – 60 prosent statsmidlar**Bomtaksst pr. passering:** 28 kroner for personbil, det doble for tungbil, med inntil 50 prosent rabatt for abonnentar i AutoPASS**Start for AutoPASS-avtalar:** 20. november**Tunnelglede:** Leiar for pendlaraksjonen, Kai Lille-Homb og prosjektleiar Susanne Svardal i Statens vegvesen ser fram til opning av rv. 55 Fatlatunnelen og trygg veg forbi Fatlaberget i bakgrunnen. (Foto: Geir Brekke)


# blir trygg

Medan Stedjeberg tunnelen var under bygging starta aksjonskomiteen og politkarane arbeidet med å få vedtak om Fatlatunnelen på plass. Medan Stedjeberg tunnelen blei fullfinansiert over statsbudsjettet, må det bom-pengar til for å få realisert Fatlatunnelen, ettersom det var vanskeleg å få støtte til fullfinansiering i prioriteringane til fylkestinget i Sogn og Fjordane.

**Ekstra sikring**

Den 2,2 kilometer lange Fatlatunnelen med kring 1000 meter veg i dagen vil venteleg koste kring 205 millionar kroner, ein kostnadsauke på 10-12 prosent.

– Årsaka til dette er rassikringsarbeid framfor tunnelpåhogget i vest, der vi mellom anna måtte finne nytt løp til Fatlaelvi. Samstundes har vass- og frostsikringa vore meir omfattande enn budsjettert, og det er kome nye krav på elektroutrustinga, opplyser prosjektleiar Susanne Svardal i Statens vegvesen.

**To tjuvstartar**

Fatlatunnelen har vore open for styrt trafikkavikling to gongar den siste tida på grunn av varsla rasfare i Fatlaberget. Seinast skjedde dette sist helg, då det natt til laurdag var opna for kolonnekøyning med ledebil i ei retning om gongen, og vaktmannskap på bae sider av tunnelen. Også to veker tidlegare valde Statens vegvesen å bruka denne løysinga i staden for å stengja rv. 55 forbi Fatlaberget. Tunnelen er ikkje heilt ferdig, men likevel såpass klar at det har vore råd å leia einvegs natttrafikk gjennom tunnelen, etter avtale med entreprenøren.



## AKTUELT

## Tunnelfokus på fjellsprenningsdag

**Utfordringer ved bygging av vegtunneler er blant temaene som står i fokus på fjellsprenningsdagen i Oslo i dag.**

Kjell Wold

Rensing av vann fra tunneldrift, vannlekkasjer og nye geologikunnskaper er blant emnene som blir drøftet. OPS-tunneler på Sørlandet, Atlanterhavstunnelen, tunnelsprenning i tettbygde strøk og løsmassetunneler er blant prosjekter som omtales.

Fjellsprenningsdagen arrangeres av NFF og holdes sammen med den påfølgende Bergmekanikk- og Geoteknikkdagen. Det er en av landets største konferanser innen nevnte tema og samler rundt 700 deltagere. I tillegg til vegprosjekter blir også vannkraft- og jernbaneprosjekter

fra inn- og utland presentert. Bergverk og offshore er også bransjer som vies oppmerksomhet. Vegdirektør Terje Moe Gustavsen åpner fjellsprenningsdagen med å fortelle om hvilke strategier og utfordringer etaten står overfor de neste fem til ti årene.



**– Alle kan bidra til bedre arbeidsmiljø**

**– Ingen fortjener et bedre arbeidsmiljø enn man selv er villig til å være med å skape, sa landslagstrener Marit Brevik på arbeidsmiljøkonferansen Statens vegvesen Kontaktsenteret nylig arrangerte.**

Christin Hermann

Arbeidsmiljø sto enda mer i fokus enn vanlig da Kontaktsenterets nasjonale arbeidsmiljøkonferanse gikk av stabelen 6. og 7. november i Steinkjer. Landslagstrener Marit Brevik, vegdirektør Terje Moe Gustavsen og regionvegsjef Berit Brendskag Lied var blant foredragsholderne for de drøyt 130 konferansedeltakerne.

### Arbeidsmiljøpris

Arbeidsmiljøkonferansen er et resultat av at Kontaktsenteret fikk Aktuells arbeidsmiljøpris i 2007. I tillegg til heder og ære fikk Kontaktsenteret en pengepremie på 50.000 kroner. Premien brukte de til å arrangere en nasjonal konferanse om arbeidsmiljø.

### Krevende

Landslagstrener Marit Brevik (bildet) var hovedforedragsholder. Hun gjorde det tidlig klart at foredraget ikke ble en monolog, men at hun krevde kontinuerlige innspill fra salen.

– Det er helt fjernt for meg å skulle snakke til en forsamling uten å kreve innspill, sa Brevik.

– Jeg blir ofte omtalt som mild, snill og inkluderende, fortsatte Brevik. – Men jeg er også meget krevende. Min klare holdning er at ingen fortjener å være med på et bedre landslag enn man er villig til å være med å skape selv. På samme måte fortjener ingen å være del av et bedre arbeidsmiljø enn man selv er villig til å være med å skape.



Foto: Christin Hermann

# Primærkilden for GPS-kart i Norge



**Kart-info:** Hovedansvarlig for vegdatabasen i Statens kartverk, Tore Abelvik. (Foto: Kjell Wold)

## Her er primærkilden til vegkart på tusenvis av GPS-mottagere i norske biler: Statens kartverk på Hønefoss.

Kjell Wold

– Sammen med Statens vegvesen sørger vi for å få nye veger og geometri oppdatert to ganger i året og adressedata oppdatert fire ganger årlig. Oppdateringen skjer i Norsk Vegdatabank (NVDB), og vi videreformidler og distribuerer derfra til alle typer brukere og kartkunder via Norsk Eiendomsinformasjon, sier hovedansvarlig for vegdatabasen i Statens kartverk, Tore Abelvik.

### Spør forhandleren

Norsk Eiendomsinformasjon videreformidler ferske vegdata fra Kartverket og Vegvesenet ut til ulike

systemleverandører og GPS-forhandlere. Statens kartverk sitter ikke selv på detaljert informasjon om hvordan og hvor ofte GPS-forhandlere som for eksempel Tom Tom og Garmin oppdaterer sine kartgrunnlag.

– Det beste forbrukerne kan gjøre når de kjøper seg GPS til bilen er å spørre forhandlerne om hvor nytt og oppdatert kartgrunnlaget er, og ikke minst om hvordan de selv kan sørge for å få mest mulig oppdaterte vegkart til sine GPS-mottagere, sier Abelvik

### Direkte nedlasting

Han forteller at kundene selv må sørge for å laste ned nye kart fra sin GPS-forhandler. Det er flere forhandlere som tilbyr løsninger for nedlastning. Tom Tom er foreløpig den eneste GPS-forhandleren i Norge han kjenner til, der kunden selv melder inn mangler i data-grunnlaget (såkalt Map Share-teknologi) og at andre brukere senere

kan laste ned endringene som er meldt inn. Abelvik antar at de fleste GPS-mottagere på norske biler i dag har kart som kan være ett til to år gamle.

– Det skyldes at det tar tid før oppdateringer i kartene når fram til brukerne etter at vi har levert dem fra oss, sier Abelvik.

**Sammen med Vegvesenet gjør vi nå en stor jobb for å heve kvaliteten på vegnettet.**

Informasjonssjef i Statens kartverk, Åge Hadler. (Foto: Kjell Wold)



### Mange henvendelser

Salget av GPS-mottagere til norske biler har eksplodert de siste par

årene. Mens det ble solgt 10.000-15.000 GPS-mottagere i Norge i 2006, hadde dette økt til 60.000 i fjor.

– Vi får mange henvendelser fra GPS-brukere i biler som lurer på feil ved kart og hvordan dette kan rettes opp, forteller informasjonssjef i Kartverket, Åge Hadler. Dersom feilen ligger hos Kartverket, rettes den opp så fort det lar seg gjøre. Men når slike data er rettet opp og oppdateringen ennå ikke er nådd ut til brukerne er det lite Kartverket kan gjøre.

### Fortløpende oppdatering

Kartverket etterlyser hyppigere meldinger spesielt fra norske kommuner. Det er også viktig at Statens vegvesen får lagt inn oppdatert informasjon om nye veger.

– Sammen med Vegvesenet gjør vi nå en stor jobb for å heve kvaliteten på vegnettet. Bare på Kartverket sitter det ti personer som jobber med vegkart og data mot NVDB, sier Åge Hadler.



**E39-ja i tolvte time**

■ ■ Lindesnes kommune sa med knapt flertall likevel ja til bygging av ny E39 mellom Fardal og Osestad. Det ble det overraskende utfallet av kommunestyremøtet i forrige uke. Før møtet hadde nemlig et knapt flertall gått mot tidligere vedtak om å bygge vegen til 400 mill. kr. Dermed får prosjektet trolig oppstartbevilling til de nye vegen neste år.

**Nok en pris til bruparken**

■ ■ Drammen og friområdene under den nye motorvegbrua i byen på Strømsø har vunnet nok en pris for utseende og estetikk. Sist fredag ble bruparken (bildet) under brua kåret til det beste uterommet her i landet av Kommunenes Sentralforbund og Norsk Kommunalteknisk Forening. For få dager siden vant Drammen prisen for beste byfornyelse i Europa.



(Foto: Kjell Wold)

**Rv. 80 Mjøneskleiva på anbud**

■ ■ Den 1,2 km lange strekningen ligger langs rv. 80 tre mil øst for Bodø. Dagens rv. 80 ved Mjøneskleiva har dårlig standard. Området har hyttebebyggelse og mange avkjørsler, flere med dårlig sikt. Planstrekningen skiller seg ut med dårligere horisontalkurvatur enn tilstøtende veg, noe som har forårsaket flere ulykker. Ny regulerings-

plan er vedtatt i Bodø bystyre 22. mai 2008. Prosjektet planlegges ferdigstilt neste høst og finansieres som et spleiselag. Bompengeselskapet "Veipakke Salten AS" forskutterer i stor grad utbyggingen i 2009, staten bidrar med trafikksikkerhetsmidler i perioden og næringslivet i Bodø bidrar med 2 millioner i RDA-midler.

# Første sykkelfelt i nord

**Sykelbyen Bodø har tatt et viktig skritt for å innfri den nasjonale sykkelstrategien. Det første sykkelfeltet i Region nord står klart for sykklistene.**

Giselle Jensen

– Vi er veldig stolte over at vi har fått bygd ferdig et tosidig sykkelfelt i Kirkevegen, smiler sjefsingeniør Toril Barthel, som har ansvaret for å følge opp handlingsplanen for sykkel i Salten distrikt. Det nye sykkelfeltet dekker en strekning på 780 meter og er en viktig del av forslaget til hovedvegnett for sykkel i Bodø.

– Hensikten er at sykkelfeltene skal videreføres i Nordstrandsvegen og Hålogalandsgata slik at vi får et sammenhengende vegsystem for sykklistere. Det sikrer god fremkommelighet for sykklistere og økt synlighet i trafikkbildet, sier Barthel.

**Snø ingen hindring**

– Det vi ønsker oss er jo at bedre tilrettelegging skal friste flere til å ta i bruk tohjulingen, ivrer den glødende sykkeltilhengeren. Hun er en holdningskampanje for sykkel, helt på egen hånd. Aldeles ubedt bobler hun over av ideer til hvilke ærend og transportetapper som uten tvil bør gjennomføres på



**Klar for vinter.** Rett før første snøfall står regionens første sykkelfelt klart for sporty bodøværingene. Toril Barthel har investert i piggdekk og bruker tohjulingen året rundt. (Foto: Giselle Jensen)

sykkel, året rundt. Ikke minst i Nordland, der alt ligger til rette for sykling, ifølge Barthel.

– Bodø er nokså flat, det er korte avstander og lite snø. Det er bare å sette på piggdekk og komme i gang, smiler hun lurt.

**Grep muligheten**

Kirkevegen ligger midt mellom boligområder og skole, servicetil-

bud og fritidsaktiviteter for mange bodøværingene. Det er derfor en sentral strekning med mye trafikk.

– Vi hadde ikke planlagt eller satt av midler til å gjøre noe med denne vegen akkurat nå. Men da Bodø kommune ville skifte ut vannledningsnett fikk vi i stand et samarbeid for å utbedre de trafikale forholdene for fotgjengere

og sykklistere. Vi kunne jo ikke la dem grave opp hele gata for så å føre alt tilbake til den dårlige løsningen vi hadde, mener hun.

**Nasjonal sykkelstrategi**

Dermed ble det 3 meter brede fortau, 1,5 meter sykkelfelt og to kjørebaneer. Det er også etablert nytt lyskryss, opphøyde gangfelt og fartshumper slik at den nye farts-

grensen på 30 km/t skal overholdes.

– Vi har utarbeidet en strategisk plan for sykkel i Bodø og temakart hovedvegnett for sykkel. Temakartet har vært på høring og vi antar at det vedtas tidlig i 2009, forteller Barthel. Temakartet ligger til grunn for arbeidet med handlingsplan der konkrete tiltak detaljeres og presenteres i prioritert rekkefølge.



**Overgang:** Reinkryssinga vil bli bygd ved rv. 7 like ved hytta, rett aust for Høgdesteinen.

## Rv. 7 Hardangervidda: Lagar vegkryss for villreinen

**Statens vegvesen er i gang med planlegging av eit eige kryssområde for villreinen som skal krysse rv. 7 på Hardangervidda.**

Geir Brekke

Tiltaket er eit samarbeid mellom Region vest og sør, samt Vegdirektoratet. Det har òg vore tett dialog med fylkesmennene i Hordaland og Buskerud, samt lokale viltneimnder

og Direktoratet for Naturforvaltning.

– Vi har etter synfaring og drøftingar med fagfolk kome fram til at det passar å laga eit kryssområde ved Høgdesteinen mellom Dyranut og Skiftesjøen, seier Sæming Alvim i Statens vegvesen.

Problemet er at brøytekanter på opptil to meter er vanskeleg å forsere for reinen. Ved å byggje opp fyllingar på kvar side av vegen vil vi få eit område utan brøytekanter, sidan vinden tek snøen vekk frå toppen av fyllingane, seier Alvim, som har tinga planane på vegne av distrikt-sjefen i Øvre Buskerud.

Det var i samband med statsbudsjetten for i fjor at departementet peikte på vidare arbeid med å lette tilhøva for villreinen sine trekkruiter som går på tvers av rv. 7 over Hardangervidda.

Statens vegvesen har engasjert professor Harald Norem som fagmann i det vidare arbeid med planane. Reinkryssinga er eit resultat av eit omfattande registreringsarbeid av villreinen på Hardangervidda, som har vore eit breidt samarbeid med mellom anna Norsk Institutt for Naturforskning og Vegdirektoratet.



## LANDET RUNDT



### Bruåpning

**FJESSET** ■ Fredag 7. november slapp de første bilene over rv. 30 Forset-Fjeset - altså den nye Fjeset-brua. Offisiell åpning blir 1. desember, og det er fylkesordfører Tore

O. Sandvik som får æren av å klippe snora. Asfaltering og etterarbeid blir gjort til våren, men nå slipper bilistene de fryktede Fjesetbakkene. (Foto: Per Arne Enge)



**Åpning:** Marthe Viktora Selfors fra Saltstraumen barnehage fikk æren av å klippe over snora. (Foto: Toril Barthel)

### Åpnet gang- og sykkelveg

**SALTSTRAUMEN** ■ Endelig ble det gang- og sykkelveg mellom bruene på Saltstraumen i Bodø kommune. Anlegget som består av 800 meter gang- og sykkelveg, ny belysning, ensidig bred busslomme og oppstramming av kryss har kos-

tet 7,4 millioner kroner. Entreprenørfirmaet M3 Anlegg har utført byggearbeidet. 6. november feiret lokalbefolkningen med pådriver Lars Jakob Engen i spissen. Han startet kampen for gang- og sykkelveg for 25 år siden!



### Gang- og sykkelvegåpning

**TØNSBERG** ■ I oktober ble det åpnet en ny gang- og sykkelveg i Tønsberg i det sterkt trafikkerte Olsrødkrysset (bildet). Byens ordfører Per Arne Olsen stod for den formelle åpningen av et prosjekt

som gir stor TS-gevinst og bedrer framkommeligheten. Distriktssjef Roar Gärtner takket entreprenøren og alle samarbeidsparter for vel utført arbeid. (Foto: Marianne Christiansen)



### Løp inn to nye løp

**SARPSBORG** ■ E6-Sandesund-brua ved Sarpsborg er bygget ut med en ny parallellbru og til sammen fire løp, og hva er bedre enn å markere det med et løp for folk flest. Sist søndag inviterte

bedriftsidretten i Sarpsborg til barneløp, mosjonsløp og ordinær løpekonkurranse over den vel 1800 meter lange brua, med samlede distanser på 5 og 15 km. Et 20-tall organisasjoner og bedrifter sto bak

og fikk med seg et par hundre løpere. Her er et glimt fra vendepunktet på sydsiden av "gamlebrua" som nå er rehabilitert og nå tas i bruk som bru for nordgående biltrafikk. (Foto: Håkon Aurlien)

### Vegseminar

**STRYN** ■ Den gode samtalen kan like gjerne skje i vegkanten på synfaring som i møtelokalet på rådhuset. Her er det Sp-leiar Knut M. Olsen i Sogn og Fjordane (med ryggen til) som held innlegg for regionvegsjef Olav Ellevset, Gløppen-ordfører Anders Ryssdal (bak), utbyggingsdirektør Lars Aksnes og fylkesordfører Nils R. Sandal. (Foto: Geir Brekke)







## Kysse-ekte

**BODØ** ■ Russen har lekt seg på rv. 80 utenfor Bodø. En enorm, knallrød og nymalt leppe lyser opp den

svarte fjellveggen tett inntil riksvegen. Vegen er både smal og ulykkesutsatt, men vi kan jo håpe

på at leppa roer ned gemyttene sånn at presset på gasspedalen blir litt lettere. (Foto: Giselle Jensen)



## Milepel i vest

**BERGEN** ■ Siste salve er sprengt i Knappetunnelen på Ringveg vest i Bergen, og byggleiar John Ove Bjørge (t.v.) og prosjektleiar Ottar Midtkandal kan ta seg en pust i bakken i tunnelen.

Men det står att ein god del arbeid før første byggjesteget kan opnast. Det skjer i juni 2010. Arbeidet med byggleplan for neste byggjesteget startar på nyåret. (Foto: Synnøve Lien)



## Bedre vegløsning

**KRISTIANSAND** ■ Statens vegvesen har presentert et justert og forbedret forslag til ny Vågsbygdveg i Kristiansand. Løsningen innebærer sammenhengende tunnel fra Kolsdalen til Trekanten, Vesterveien forbi Hannevika blir lokalveg, justert og optimalisert vegsystem i

Fiskådalen. Forslaget gir flere gevinster: Mindre støy i nærmiljøet, mindre arealinngrep og bedre trafikkavvikling på E39 inn mot byen. Prosjektleder Stig Berg-Thomassen (bildet) er tilfreds med de mange miljøforbedringene. (Foto: Kjell Wold)



## Helhetssamarbeid

**CHARLOTTENBERG** ■ Det er gode detaljer som skaper gode helheter, og da nabo-regionvegsefene Sidsel Sandelien og Håkan Wennerström forrige uke var med å et grense-seminar mellom Hedmark og Värmland ble de enige om en umiddelbar detaljendring. Heretter skal Statens vegvesen og Vägverket bruke kartmateriale

som også viser nabolandet. Temaet for seminaret var "grenseløst samarbeid" og fra flere hold, deriblant hotellkongen Olav Thon, ble det påpekt som et reelt problem at offentlige myndigheter i de to land jobber med kart som stanser ved grensen og der nabolandet kun er hvitt område. (Foto: Håkon Aurlien)



(Foto: Anita Tveiten)

## Folkevandring

**OSLO** ■ 30 tunnelfolk var på befarings i Festningstunnelen i forbindelse med Tunnelskolen sist uke. Befaringen

foregikk midt på natten, og det var reneste folkevandringen av oransjekledde gjennom tunnelen.



## REPORTASJE

**God pedagog**

■ ■ Tor Kildal var tidligere en populær utbyggingssjef i Finnmark. Nå jobber han som lærer på Høgskolen i Narvik, tydeligvis godt likt der også. Nylig mottok han Studentenes pedagogikk ærespris for annen gang siden han skiftet beite for fem år siden. Prisen har vært utdelt ved høgskolen siden 2003. Selv har han ikke så høye tanker om sine pedagogiske evner, men tror heller det er den praktiske erfaringen fra 20 år i bygg- og anleggsbransjen som gjør utslaget.

– Erfaringen har gitt meg en del kunnskap, men selve formidlingsbiten tror jeg ikke jeg er så veldig god på, uttaler den prisbelønte læreren til høgskolens nettavis. Elevene mener han engasjerer og er en fantastisk fyr!

**7km midtrekkverk**

■ ■ Når 3 kilometer med midtrekkverk på E18 utenfor Arendal snart tas i bruk, får vegen 7 kilometer sammenhengende midtrekkverk mellom Harebakken og Rannekleiv. I desember åpnes 3 kilometer mellom Harebakken og Stoa. Tidligere er det bygd 4 kilometer med midtrekkverk fra Stoa til Rannekleiv. Byggeleder har vært Erling Guttormsen (bildet) i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

**Rettar setningar**

■ ■ Statens vegvesen tek sikte på å reparere setningsskader på rv. 565 på Alverflaten i Lindås før jul i år. Dette går fram av eit svar Bergen distrikt har sendt Hordaland fylkeskommune, etter at Grethe Lunde (Krf) stilte spørsmål om dette på eit møte i samferdsleutvalet tidlegare i haust. Vegvesenet vil skjerpe kontrollen med strekninga.

**Lite lønnsomt**

■ ■ Forskere ved Handelshøyskolen i Bodø, Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi har vurdert bygging av sykkelrør i Bodø og konkluderer med at det ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt. De anslår at den årlige samfunnsøkonomiske nytten av røret blir vel 2,1 millioner kroner tatt i betraktning reduksjon i tid, helsegevinst og færre bil- og bussreiser. Røret er beregnet å koste 128 millioner kroner.

**Elektrosamling**

■ ■ Elektrogjengen i Region nord har hatt sin første samling. Elektro faget har vokst. Det samme har staben, som nå teller elleve personer. Veksten kom etter vedtak om å skille ut elektro i egne drifts- og vedlikeholds kontrakter. Førstehjelpskurs med fokus på elektroskader var første post på programmet. Nå skal gjengen møtes seks ganger årlig.

**Kjørte på vegarbeider**

■ ■ En 36 år gammel vegarbeider ansatt i Mesta ble sist uke påkjørt mens han dirigerte trafikk på riksveg 4 ved Grua i Oppland. Ulykken skjedde under vegarbeid i sørenden av Røstetunnelen. Mannen ble sendt til Ullevål universitetssykehus med bryst, mage- og bruddskader. Bilføreren som kjørte på vegarbeideren fikk sitt førerkort beslaglagt.

# Storspleis på fyrtårn

**Statens vegvesen legg opp til at andre samarbeidspartnarar skal ta nærare to tredjepartar av kostnaden med tilrettelegging av dei tre fyrtårna Trollstigen, Vøringsfossen og Gjende.**

Geir Brekke

Statens vegvesen har gjennom Turistvegprosjektet teke på seg ansvaret og kostnadene for å utvikle spennande og komplette planar for oppgradering av tre naturskapte, nasjonale reiselivsikon. Regjeringa og departementet ser det som viktig at både turistvegsetinga og oppgraderinga av dei nasjonale reiselivsikonona blir ein viktig del av den nasjonale reiselivsstrategien. Full gjennomføring vil koste kring 300 millionar kroner.

– Turistvegprosjektet har sett av 105 millionar kroner. Andre blir inviterte til å finansiere 195 millionar kroner, opplyser assisterande vegdirektør Kjell Bjørvig og Jan Andreassen, leiar i turistvegprosjektet.

**Trollstigen undervegs**

Trollstigen er komen lengst. Kostnaden er 140 millionar kroner. Turistvegprosjektet vil ta 55 millionar over sitt budsjett. Her er første byggjesteget ferdig. Neste steg er i startfasen.

– Møre og Romsdal fylkeskommune og Rauma kommune blir med på spleiselaget. Statens vegvesen i Region midt finansierer vegomlegginga på plassen. Truleg kjem også Direktoratet for Naturforvaltning med på finansiering av informasjonsopplegg og tilrettelegging for universell utforming. Vi er òg i samtalar om eit samarbeid med verksemda som driv sal og servering på plassen, seier Bjørvig.

**Vøringsfossen**

Vøringsfossen blir nr. to på kostnadssida til kring 100 millionar kroner. Turistvegprosjektet ser for seg å ta 30 millionar på eige budsjett, medan 70 millionar må skaf-



**Samarbeid:** Dei håper på spleiselag om betre turistoppleving ved Vøringsfossen, Eidfjord-ordførar Anved Johan Tveit (t.v.) og assisterande vegdirektør Kjell Bjørvig. (Foto: Geir Brekke)

fast av andre aktørar.

Ordførar Anved Johan Tveit i Eidfjord seier at kommunen alt har finansiert og utført tilrettelegging for vatn- og avlaupsanlegg til Fosatromma ved Vøringsfossen, slik at det kan etablerast til dømes eit fullverdig servicebygg med toalett. Dette er den mest kritiserte delen av dagens tilbod til turistane, mangelen på tilfredsstillande toalett.

Bygging av til dømes utsiktsplattformer, gangbruar og betre parkeringsplass har ikkje kommunen så langt sett av midlar til. Men Eidfjord

håper at Hordaland fylkeskommune vil ta del gjennom konsesjonskraftinntektene, som har utspring i kraftressursane i Eidfjord.

**Fråkopla**

– Frå fylkeskommunen sin side er det ein føresetnad at Hardangerkommunane slutter opp om ei slik disponering av kraftkronene til utbygginga kring Vøringsfossen, seier Jan Per Styve, direktør for regional utvikling i Hordaland fylkeskommune. Hardangerrådet er eit samarbeidsorgan for kommu-

nane i Indre Hordaland, som har tradisjon for å arbeide fram sams oppfatningar og vedtak kommunane imellom.

Ved Gjende i Oppland ønsker Statens vegvesen å styrke naturopplevinga ved Gjendevatnet og inngangen til Jotunheimen. Planen er å rydde opp i parkeringstilhøva og reparere landskapet. Det skal leggest til rette for god service og auka oppleving i eit nytt servicebygg. Totalt koster dette 60 millionar kroner, der turistvegprosjektet tek 20 millionar kroner og andre aktørar resten.

## – Kvalitet, takk!

**Statens vegvesen bør ha eit eige kvalitetsystem for vegtoalett og rasteplassar, seier direktør Rasmus Sannes ved Dr. Holms hotell på Geilo.**

Geir Brekke

Han har røynsle med turistar som bur på hotellet hans og klagar over dårleg toaletttilbod på rasteplassar langs riksvegane. Sannes heldt innlegg om rundreiseturisme og fyrtårn som mellom anna. Vøringsfossen på eit seminar som turistvegprosjektet i Statens vegvesen skipa til i Hordaland nyleg. Sjølv viste han til sine egne erfaringar på tur med familien til og frå Geilo. På rv. 50 Aurland-Hol har Statens vegvesen investert i eit arkitektheitna toalett i Lovisberget.

– Det luktar ille når det er ope, og er elles stengt halve året, sa Sannes, og la til at dette er ikkje einaste dømet på slik kvalitet. Byggjeleiar Rune Dvergsdal i Statens vegvesen har denne kommentaren til Sannes.

– Toalettet har ope utluffing. Kontrollane på dette toalettet har ikkje avdekkja dårleg reinhald eller luktproblem. Drift av toalettet inngår i funksjonskontrakta som skal lysast ut att på nytt før jul. Vi lyt halda toalettet stengt om vinteren fordi det ikkje er innlagt varme i huset, sidan vi har den opne utluffinga her.

**God rast:** – Kvaliteten på vegtoaletta må bli betre, meiner hoteldirektør Rasmus Sannes. (Foto: Geir Brekke)







**Blir landskapsingeniør:** Kristine Borgersen t.v. og Silje Hjort er ferdige med studiet til våren og beskriver seg sjøl som praktisk anlagte landskapsarkitekter. (Foto: Henriette Erken Busterud)

# Først ut i Norge

**Til våren er landets første landskapsingeniører ferdige ved UMB. De har et bein i teknikken og et i estetikken og er praktisk anlagte landskapsarkitekter.**

Henriette Erken Busterud

Silje Hjort og Kristine Borgersen er blant de første 20 som blir utek-

saminert til våren og er fornøyde med studiet.

– Vi har alt fra stein- og plantefag til teknikk, økonomi, prosjektstyring og arbeidsledelse. Dette studiet passer bra for oss som ønsker å ha en jobb der vi både kan jobbe ute på anlegg og inne. For eksempel å være med på et prosjekt fra start til slutt, der vi sjekker alt fra økonomi til skiferlegging, sier de to.

#### Innhold

På dette treårige studiet legges det vekt på god utforming og forvaltning av alt fra veganlegg og parker til torg og kirkegårder. Landskaps-

ingeniørene lærer både å lede anleggsarbeid og å forvalte områdene. De to første årene står følgende på timeplanen: Landskaps- og forvaltningsfag, konstruksjoner, teknikk, materialer og dataverktøy, geologi, jordbunnsforhold og vegetasjon. Det siste året er det mulig å fordype seg i driftsplanlegging, økonomistyring, etablering og skjøtsel, plantevern og park og grøntanleggsteknikk.

#### Praktisk rettet

– Jeg hadde egentlig tenkt å bli byggingeniør, men hadde ikke nok matte og fysikk, og valgte dette stu-

diet i stedet siden jeg er glad i å jobbe med det grønne, sier Silje Hjort.

Kristine Borgersen var i gang med lærerutdanningen da hun hoppet over på landskapsingeniørstudiet.

– Jeg fant ut at jeg var mer praktisk rettet, og med denne utdanningen vil jeg få en god grunnpakke som gjør at jeg kan få jobb mange steder, sier hun.

– Vi har mange eksterne forelesere, alt fra kommuner til steinindustri, og har vært på mange nyttige befaringer. Det gjør studiet mye mer praktisk rettet. Det gjør at vi

tenker mer teknisk og praktisk enn landskapsarkitekter. Vi har beina godt plantet på jorda, og har et bein i estetikken og et i teknikken og vedlikehold, reklamerer de to.

– Dette bør være interessante kandidater for Statens vegvesen. De har bakgrunn for å jobbe med blant annet anbud, kontrakter, funksjonskontrakter, oppfølging, byggeledelse. De er også interessante i forhold til planprosesser og byggeoppgaver på ulike fagområder, sier Tor Edvard Bergaust i Statens vegvesen, som foreleser studentene i landskaps- og grøntanleggforvaltning.

## Smaken av ny veg

**Det er et drøyt år til ny rv. 306 i Horten er ferdig, men alt i høst kan bilistene få en smakebit av den nye vegen.**

Kjell Wold

– Vi asfalterer i disse dager første del av traseen fra Kirkebakken i Borre og nordover mot Skoppum. Trafikken blir derfor snart lagt over på en 1,8 km lang strekning, forteller kontrollingeniør Tore Aarkvisla

i Statens vegvesen. Forretten er del av en 5 kilometer lang hovedrett som først kan fortæres i desember 2009. Da kommer bilistene til dekket bord og en helt ny veg utenom Skoppum sentrum. Den gjør hovedutfarten fra Horten ferjekai til E18 både mye kortere og mer smakfull enn i dag. Rv. 19 blir den nye vegen omdøpt til ved åpning. Anleggsarbeidene er i rute, men går på høyir akkurat nå. Tre store konstruksjoner skal bygges omtrent parallelt. Den 240 meter lange Lørge miljø-

tunnel, 108 meter lange Adalsbekken bru og 60 meter jernbanebru til Vestfoldbanen over nyvegen. Fra 2010 blir den nye parsellen også en del av det nye stamvegnettet i Norge inkludert Bastøferjene over til Moss og E6 på andre siden av fjorden. Og om litt er aperitiffen klar.

**Miljøtunnel:** Kontrollingeniør Walter Hjelvik ved Lørge miljøtunnel som blir 240 meter lang. (Foto: Kjell Wold)







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.

## Ledige stillinger

### REGION ØST

**Seksjonsleder ressursavdelingen,**  
Oslo  
Stillingsnr. 1-145-08  
Søknadsfrist 23.11.2008.

**Førerprøvesensorer,**  
Hafslund  
Stillingsnr. 1-146-08  
Søknadsfrist 25.11.2008.

**Vil du arbeide med det ytre miljøet?**  
Oslo  
Stillingsnr. 1-152-08  
Søknadsfrist 25.11.2008.

**Vil du arbeide med arbeidsvarsling?**  
Oslo  
Stillingsnr. 1-153-08  
Søknadsfrist 25.11.2008.

**Vil du arbeide med skilt og reklame?**  
Oslo  
Stillingsnr. 1-154-08  
Søknadsfrist 25.11.2008.

**Medarbeider Kundesenteret,**  
Lillestrøm  
Stillingsnr. 1-157-08  
Søknadsfrist 26.11.2009.

**Assisterende byggeleder veg,**  
Sand  
Stillingsnr. 1-158-08  
Søknadsfrist 05.12.2008.

**Grunnerverver/jurist,**  
Oslo og Hamar  
Stillingsnr. 1-159-08  
Søknadsfrist 05.12.2008.

**Kundebehandler,**  
Jessheim  
Stillingsnr. 1-156-08  
Søknadsfrist 14.12.2008.

**REGION SØR**  
**Ingeniør/inspektør til Kjøretøyseksjonen**  
Tønsberg  
Stillingsnr. 2-052-08  
Søknadsfrist 28.11.2008

**Merkantil medarbeider til Kjøretøyseksjonen**  
Tønsberg og Larvik  
Stillingsnr. 2-053-08  
Søknadsfrist 28.11.2008

**Byggeleder drift og vedlikehold**  
Kristiansand  
Stillingsnr. 2-057-08  
Søknadsfrist 28.11.2008

**Medarbeidere til IT-seksjonen**  
Drammen, Skien og Kristiansand  
Stillingsnr. 2-058-08  
Søknadsfrist 28.11.2008

**Kundebehandlere i skranke**  
Hønefoss  
Stillingsnr. 2-059-08  
Søknadsfrist 28.11.2008

**REGION VEST**  
**Førarkortsensor**  
Nordfjordeid evt. Førde  
Stillingsnr. 3-052-08  
Søknadsfrist 23.11.2008

**Har du lyst å jobbe med offentlege anskaffelser?**  
Leikanger  
Stillingsnr. 3-053-08  
Søknadsfrist 26.11.2008

**Har du lyst å jobbe som arkivmedarbeider?**  
Leikanger  
Stillingsnr. 3-054-08  
Søknadsfrist 29.11.2008

**Medarbeidar innan kjøretøyområdet**  
Stavanger  
Stillingsnr. 3-045-08  
Søknadsfrist 08.12.2008

### REGION MIDT

**REGION NORD**  
**Økonom**  
Bodø  
Søknadsfrist 21.11.2008

**Sensor**  
Harstad  
Søknadsfrist 21.11.2008

**Prosjektleder/planlegger**  
Vadsø  
Søknadsfrist 21.11.2008

**Seksjonsleder plan og prosjektering**  
Bodø  
Søknadsfrist 01.12.2008

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

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

## Vegversting snart friskmeldt

**En av riksvegene i Region sør med størst forfall, rv. 284 i Buskerud, kan snart friskmeldes.**

Kjell Wold

Den drøye 3 mil lange riksvegen mellom Vikersund i Modum og Sylling i Lier har i mange år figurert på den lite hyggelige ti på topp verstinglisten over dårlige veger. Men i 2006 startet det omfattende arbeidet med å rehabilitere vegen til anstendig standard igjen etter flere tiår med lapping og forfall.

Arbeidene startet i Lier og har fortsatt i Modum det siste året. Denne høsten tok NCC fatt på arbeidet med den siste strekningen fra Gulsrud til Natvig. Her skal 10,5 km vegbane få et kraftig løft. For 8 millioner kroner skal vegen utbedres i år og neste år. Når arbeidet på vegverstingen rv. 284 er ferdig høsten 2009 kan riksvegen langs sørsiden av idylliske Tyrifjorden igjen få merkelapp friskmeldt.

**Vegforfall:** Slik ser den siste milen av rv. 284 ut i dag. (Foto: Kjell Wold)



## Øvde på storflom

**Øvelse storflom i Buskerud ble et vellykket scenario for den første av to pilotøvelser om kritisk infrastruktur.**

Kjell Wold

– Det ble en veldig nyttig og verdifull øvelse i samarbeid med de andre etatene som Norges Vassdrag- og Energiverk (NVE), kraft- og nettselskapene, politiet, fylkesmennene, kommunene og alle de andre samarbeidspartene, sier leder for sikkerhet og beredskap i Statens vegvesen Region sør, Steffen Ousdal. Øvelsen ble holdt på Nasjonalt utdanningscenter for samfunnssikkerhet og beredskap (NUSB) i Heggedal ved Asker.

– Det er veldig sjelden at vi får anledning til å samle så mange viktige etater og sentrale aktører på dette området i én og samme øvelse. De ulike etatene som deltok innehar hver for seg mye kunnskap og

erfaring om beredskap. Og bevisstheten om flom i Buskerud er naturlig nok veldig høy siden de har ferske erfaringer på dette feltet, sier Ousdal. Han mener øvelsen også viste at når mange aktører opptrer samtidig og i tett samarbeid, så kan det tegne seg noe ulike bilder av hvordan en kritisk situasjon oppfattes og beskrives. Derfor er slike øvelser på kritisk infrastruktur som veg, tele og kraft veldig viktige for å bygge felles forståelse og et mest mulig ensartet situasjonsbilde av krisen for et best mulig beredskaps-samarbeid. Pilotøvelsen i Buskerud skal nå evalueres og siden følges opp med en ny øvelse på Sørlandet i februar der springflo, storm og ekstrem nedbør står i sentrum for begivenhetene.

**Beredskapsøvelse:** Nyttig å øve beredskap mot kritisk infrastruktur, synes Steffen Ousdal i Statens vegvesen og Mona C. Brygard i NVE. (Foto: Kjell Wold)





# Et historisk samferdselsbudsjett?

Samferdselsministeren kalte årets forslag til samferdselsbudsjett for "HISTORISK", – sitat regjeringen. no; "Regjeringa foreslår ei historisk satsing med 28 milliardar kroner til samferdselsføremål over statsbudsjettet for 2009 til tryggare, meir miljøvennleg og effektiv samferdsel i heile landet. Det er ein auke på 3,2 milliardar kroner frå 2008".

– Eg er stolt av å være samferdselsminister i ei regjering som pekar ut ein annan og langt meir offensiv kurs for å byggje heile landet, seier samferdselsminister Liv Signe Navarsete.

STORE ORD fra samferdselsministeren i Norge her. Ja, i utgangspunktet, er det er jo svært hyggelig for Norge at det endelig er samferdsel sin tur og at samferdselsministeren er en av regjeringens budsjettvinnere.

Men hva med å ta samferdselsministeren på ordet. Er det historieskriving vi er vitne til?

La oss starte med tallet 28 milliarder kroner, en økning på 3,2 milliarder kroner fra 2008. Statsbudsjettet i 2009 har en utgiftsside på 821 milliarder kroner (utenom petroleum) mens tilsvarende forslag for 2008 var 745 milliarder kroner (utenom petroleum), en økning på

76 milliarder. Samferdselsbudsjettets andel av statsbudsjettet i 2009 blir på 3,4 pst (28/821) mens det i 2008 var på 3,3 pst (24,8/745), dvs. en økning på 0,1 pst.

Historisk økning? Eller er det mest lønns- og prisvekst?

Men ifølge regjeringen satses det jo nå. Bl.a. når det gjelder satsing på målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer er denne posten økt kraftig. Dette betyr blant annet fullføring av 15 km midtrekkverk og oppstart av ytterligere 15 km. Historisk "satsing"? Riktignok fullføres også 67 km med firefelts motorvei til neste år, men det er utbygginger som er vedtatt for lenge siden.

Men på ett område setter regjeringen en HISTORISK rekord i følge Aftenposten. I 2009 koster Stoltenbergs statsapparat i regjeringskontorene 6,2 milliarder, mens i 2006 kostet det 5,1 milliarder, dvs. en økning på 1,1 milliard eller 21 pst.

Fornyings- og administrasjonsminister Heidi Grande Røys, fra SV, har følgende kommentar;

– En stor del av veksten skyldes gode lønnsoppgjør samt at man skal kvitte seg med andre kontorlokaler når man bygger nytt.

Men hvorfor sa ikke samferdselsministeren det samme om budsjettveksten på sitt budsjett? Hennes budsjett var jo historisk?

I 1988 var samferdselsbudsjettet på 19,9 milliarder kroner av et samlet statsbudsjett på 247,4 milliarder kroner, dvs. en andel på 8,2 pst. Hadde Norge opprettholdt 88 - nivået i 2009 skulle samferdselsbudsjettet ha vært på 67 milliarder kroner.

Hvordan kan da Nasjonal Transportplan (NTP) for neste periode bli HISTORISK. Jo, dersom NTP for perioden 2010 til 2019 legger seg på samme nivå som 1988-budsjettet. Og derfor foreslår jeg følgende HISTORIESKRIVING:

NTP i perioden 2010 til 2019 skal hvert år minst ha en andel på 8 pst av fremskrevet statsbudsjett i samme periode. Tilsvarende skal investeringer i stamveier i samme periode minst ha en andel på 2 pst av fremskrevet statsbudsjett eller alternativt 1 pst av fremskrevet beregnet BNP.

Får Norge et slikt forslag til NTP vil Samferdselsministeren bli HISTORISK.

Leif Kåre Spartveit, Kristiansand

(Illustrasjonsfoto: Kjell Wold)



## Bildekk – valgets kval

NAF og Motor er relativt enerådende på temaet dekktester. De har i stor grad folks tillit. For stor?

Disse testene dekker ikke den helheten som dekkvalget etter mitt skjønn bør omfatte. NAF ser kun på vinter- og sommersesongen isolert, hver for seg. Og de tester kun nye dekk. Hvordan ville testverdiene vært med halvslitte dekk? Hva med 6 år gamle utslitte vinterdekk på overraskende is i sving?

Jeg mener sommer og vinter må ses i sammenheng. Når er det viktigst å ha gode dekk? Sommer eller vinter? For meg synes svaret opplagt. Vinteren innbefatter mange ganger flere vanskelige føresituasjoner enn sommerstid. De aller fleste typer sommerføre er forutsigbare. Det er såvisst ikke mange av vinterdagene. For meg er det derfor viktigere å være godt skodd om vinteren enn om sommeren.

Jeg tar utgangspunkt i at de aller fleste sliter sine dekk ned til lovlig mønsterdybde, 3 mm for vinterdekk og 1,8 mm for sommerdekk. Det betyr jo at de kjører minst en hel vintersesong med dårlig/utslitte vinterdekk. De som kjører lite, kjører kanskje 2 vintersesonger med dårlig mønsterdybde, og da er også dekkene såpass gamle at gummien blir hardere i tillegg. Er det uten videre greit? Og hva er i såfall alternativet?

Mitt valg av prioritet av vinterforholdene gir da at følgende dekkvalgstrategi bør være et alternativ:

Vinterdekkene (piggfrie selvsagt) brukes 2 sesonger på vinterføre, og er da omlag halvslitte, ca 5 mm mønsterdybde. Deretter 2 sommersesonger som sommerdekk. Dermed har jeg nye vinterdekk annet

hvert år, med fersk gummi og fersk teknologi. Og full fleksibilitet i overgangsperiodene vår og høst.

Vinterdekk ubruklige som sommerdekk sier du? Ja, det påstår bl.a. NAF. På grunnlag av en test av piggfritt dekk på sommerføre. Men det var altså et **nytt** dekk. Det trengs ingen test for å skjønne at et nytt finlamellet vinterdekk er dårlig på varm sommerasfalt. Men de har altså ikke testet et halvslitt dekk. Når lamellene er nede på 4-5 mm er de atskillig stivere, og mange dekk har annen type gummi lenger nede i lamellene. I tillegg blir gummen stivere med alderen. Mange dekkforhandlere advarer mot bruk av eldre dekk enn 4 år på vinterføre.

Det finnes såkalte kombinerte helårsdekk. Konstruert for EU-klima. Disse virker å være for dårlige med vårt vinterklima, og er uaktuelle for meg.

Mitt poeng er altså at det ikke finnes **dokumentasjon** på hvor store forskjellene er på et halvslitt vinterdekk og et tilsvarende sommer-

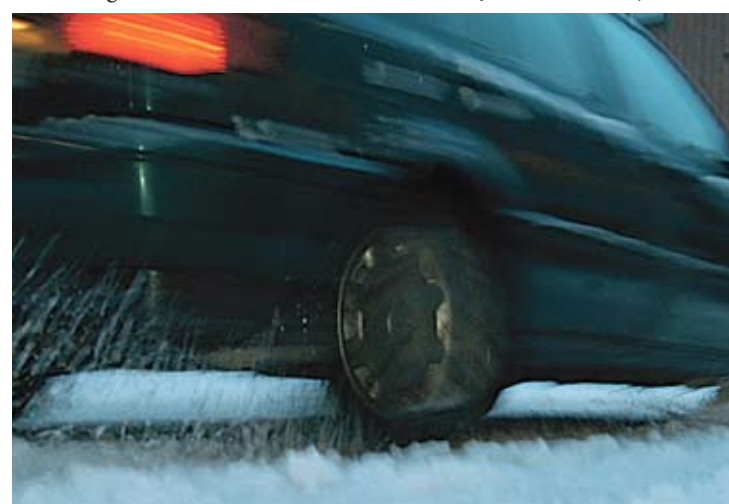
dekk. **Nye** sommerdekk er selvsagt bedre enn halvslitte vinterdekk på sommerføre. Men **hvor** mye bedre? Og hva når sommerdekket også begynner å bli slitent? Og gammelt? (for de som kjører lite). Vi vet også at sommerasfalt kan være svært glatt med kjølig regn etter langvarig godvær med mye støv i asfalten. Da tror jeg faktisk at vinterdekk med 3 mm kan være bedre enn tilsvarende sommerdekk.

La oss i alle fall få mer kunnskap om dette. Som ansvarlig for sikkerheten på vegene må vegetaten kunne gi gode og objektive råd til bileierne. Jeg vil ikke tro at det skulle være vanskelig å skaffe nok førere til et testprosjekt internt? Kunne jo hende det faktisk var litt gøy?

Inntil videre kjører jeg piggfritt – på 28. året – og lar vinterhjulene stå på bilen sommeren etter andre vintersesong. Jeg sparer til og med et hjulskift annet hvert år!

Sigmund Riis  
Strategistab Bergen

(Illustrasjonsfoto: Knut Opeide)



## Oppdal som miljølandsby

Her er noen tanker jeg gjerne vil dele med dere. Saken dreier seg om Oppdal kommunes planer om å legge Europaveien (E6) i ny veitrase midt igjennom Oppdal sentrum. Oppdal er ei fjellbygd i Sør-Trøndelag. Rundt oss har vi Trollheimen Sunndalsfjella og selveste Dovrefjell som nærmeste nabo. Naturopplevelse, vintersport og hytteturisme er det store satsingsområdet her. Etter planen skal all trafikk som ferdes på E6 og R70 sluses igjennom Oppdal sentrum med fartsbegrensinger og 3 rundkjøringer. Dette vil medføre svevestøv, støy, økt drivstofforbruk, CO<sub>2</sub>-utslipp sammen med trafikkfeller og unødig forbruk av tid. Det er nå ca. 18-20 år siden denne E6-planen ble igangsatt.

Mange ting har forandret seg på den tid. Mye har skjedd på den miljømessige siden også. Vi ser klare signaler på at dagens mennesker har mye større behov for å ferdes i miljøvennlige og rene omgivelser nå enn for 20 år siden. Det skyldes vel nettopp det at de fleste av oss til daglig lever i områder med trafikkstøy og det som følger med. Da er det merkelig at vi i Oppdal som ønsker å være et turistcenter, skal velge en løsning som forhindrer oss fra å bli en miljølandsby med langt større utviklingsmuligheter.

Punkt 1. Vegvesenet har som mål å forbedre Europaveinet. Da er det viktig å legge vekt på miljø og effektivisering. Det må være en investering inn i fremtiden å bygge hovedveier der trafikken går i en jevn flyt og som har en helhetlig plan.

Punkt 2. Kommunepolitikerne burde ikke ha medbestemmelse i utbygging av Europaveinet.

Det er ille at alle brukerne av E6 skal være nødt til å kjøre gjennom Oppdal sentrum fordi kommunepolitikerne håper at de forbipasserende skal stoppe og legge igjen noen kroner.

Kommunepolitikerne er ikke i stand eller villige til å tenke helhetlig, de vil som oftest tenke på sitt eget innen kommunens ve og vel, og lar seg lett påvirke av næringslivet på stedet.

Punkt 3. Dersom den sittende regjering godtar denne veiplanen av E6 gjennom Oppdal sentrum, skyldes det sannsynlig at dette blir den billigste løsningen, samtidig med at det er kommunens eget ønske.

Nå ligger Oppdal riktignok ganske langt fra Østlandet med et mindre press i trafikken, men viktigheten av å binde Norge sammen fra nord til sør må likevel ha stor betydning. Statens Vegvesen sitter inne med stor ekspertise innen vei og planlegging. Det hadde vært fint om noen av dem ble satt på saken. Det er fullt mulig å legge veien utenom sentrum uten at kostnadene blir for høye. Se skisse. Det å bygge ut et hovedveinet i Norge med god flyt, må være det viktigste i disse tider.

Mvh vei-entusiast  
Ivar Otto Fjøsne



## REPORTASJE

# Inviterer til julehandel

**Hver lørdag og søndag i desember kan du gjøre en god julehandel på Norsk vegmuseum. I disse dager fylles hyllene med varer i femtitalstil i landhandelen Blindheimsvik.**

Henriette Erken Busterud

Formidlingsansvarlig Anja Sletten og omviserleder Randi Skjelsvold ved Norsk vegmuseum har det travelt med å pakke ut nye varer om dagen. De vader i esker med julepynt og julebokser, håndvesker og håndarbeidsting, leker og lys. Alt i tidsriktig stil fra den tiden da landhandelen var i drift på Vigra på 50- og 60-tallet.

## Originalt

Innredningen i butikken er inntakt, så her er det lagt til rette for å gjøre en hyggelig handel i historiske omgivelser.

– Om ikke alt stemmer helt, så har i hvertfall varene riktige elementer, enten det er mønster, farger eller materialer som var moderne på den tida, sier Anja Sletten og sammenligner ulike varer i salgshyllene med originaler i utstillingshyllene.

## Husmorens tidsalder

– 50-tallet var husmoras tidsalder. Plasten kom for alvor inn i hjemmet, og vi har for eksempel Margretheboller fra Rosti. Som du ser er de nesten prikk like dagens utgave, sier Sletten.

– Ellers selger vi garn og strikkemønster som var populære på den tida. Og lukt, her er det såper med lukt av lavendel, lilje og rose. Rene blomsterlukter som var populære den gang. Og se på disse veskene, akkurat sånn de hadde på denne glamtida, sier den entusiastiske butikksjefen.

## Noe for enhver smak

Men det er ikke bare varer for



**Femtitalstil:** Anja Sletten og Randi Skjelsvold ved Norsk vegmuseum frister med nye varer i landhandelen Blindheimsvik. Der er det åpent søndag 23. november og alle helgene i desember fram til julaften. (Foto: Henriette Erken Busterud)

damene.

– Vi har også mange leker i femtitalstil og hjemmesydde dukkeklær, sier Skjelsvold og viser fram et stativ med klær.

– Også har vi en del biler, og disse er også mange menn interessert i, som denne kopien av

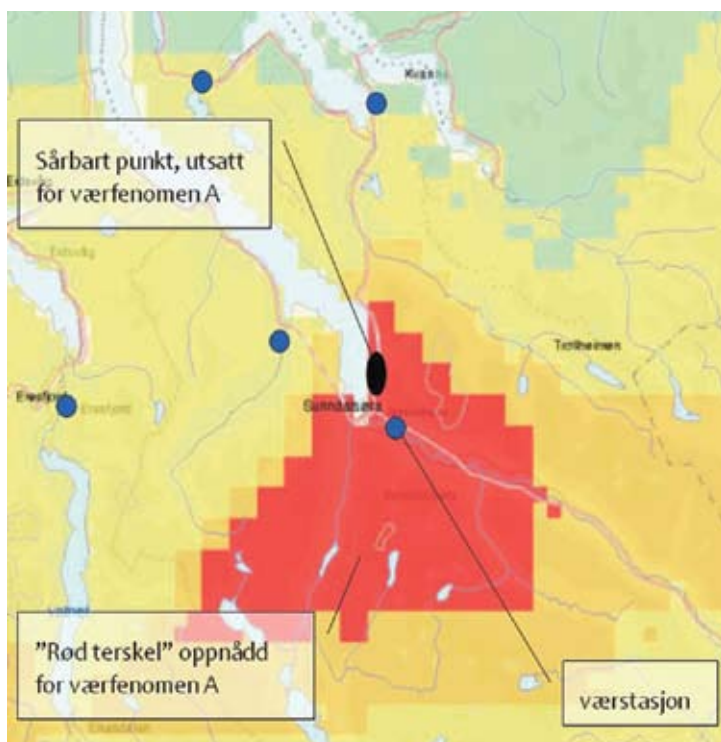
bobla. Bestselgerne til nå er nok syltetøy, eplemost, saft og sirupper. Mange lokale kommer for å handle, og vi håper på godt salg fram mot jul, sier Skjelsvold og reklamerer for Førjulsdagen som museet arrangerer 23. november. Der blir det blant

annet Gråtassshow, julemarked med 35 selgere og hesteskys. Hele arrangementet har gratis inngang!

## Også veghistorie

Bakgrunnen for at Norsk vegmuseum har satt i stand denne

butikken er at landhandelen var en viktig del av livet langs vegen. Med utstillinga ønsker museet å vise hvordan en landhandel så ut og formidle historien knyttet til den. Landhandelen Blindheimsvik ble gjenåpnet på Norsk vegmuseum i 2007.



**Værdata:** Eksempel på moderne værdadatakart. (Foto: Tore Humstad)

## Vegvesendata etter ny offentlighetslov

**Statens vegvesen har sluttet seg til nye prinsipper for prising og forvaltning av data og tjenester til eksterne brukere i tråd med den nye Offentlighetsloven og EU-direktiv om gjenbruk av offentlig informasjon.**

Kjell Wold

Den nye loven gjelder fra 1/1 2009. Prinsippene gjelder likebehandling for offentlig og privat sektor hvis ikke særbehandling har hjemmel i lov eller i særlige vedtak. Data skal normalt formidles med internkvalitet, eller den kvalitet som er tilstrekkelig for etatens egne mål. Hvis Statens vegvesen bearbeider data ut over internkvalitet skal normalt mottaker av data eller tjenester bære kostnaden. Prising av data til internkvalitet tar utgangspunkt i marginalkost for forvaltning, informasjon og

distribusjon. Administrasjonsdirektør Jane Bordal leder det videre arbeidet med organisering av denne virksomheten i Statens vegvesen.

## Arvesølv

– Men endringen i Offentlighetsloven er det etablert statlige spilleregler for tilgjengeliggjøring, hva vi kan ta betalt for og hva vi skal stille gratis til disposisjon, sier seksjonsleder Liv Nordbye i Systemseksjonen i Statens vegvesen. Vedtaket i etatsledelsen nylig bygger på to rapporter utarbeidet av Veg- og Trafikkavdelingen i 2006 og 2008. De viste at problemstillingen med prising og forvaltning av data er en aktuell sak det må tas stilling til overfor flere store databrukere. Statens vegvesen forvalter store mengder data om veg og trafikk og har en virksomhet knyttet til eie og forvaltning av teknisk informasjon om alle veger, vegforhold og trafikk samt alle kjøretøy i landet. Etatens arvesølv har store verdi

## Eksterne brukere

– Eksterne brukere av etatens data er for eksempel geodataforhandlere og ITS-utviklingsmiljøer, Toll- og Avgiftsdirektoratet, Min Side, Opplysningsrådet for vegtrafikken, bil- og forsikringsbransjen, bom- og parkeringsselskaper, kommuner, entreprenører og konsultantselskaper, sier Nordbye. Denne informasjonen er godt lagret i etatens systemer. Etaten regulerer adgangen til dataene gjennom avtaler. I dag foregår distribusjonen til eksterne først og fremst via distributører som Norsk Eiendomsinformasjon og Ergo.

## God forvaltning

– Det er en omfattende virksomhet for Statens vegvesen å dele denne informasjonen, yte service, betjene kunder, brukere, publikum og næringsliv og bidra til en effektiv og god forvaltning, sier Liv Nordbye.



# TETT PÅ

**NAVN:** Terje Olberg ■ **ALDER:** 66 ■ **STILLING:** Pensjonist, sist trafikkseksjonsleder i Vegvesenet i Østfold ■ **BOSTED:** Løken i Akershus ■ **SIVILSTATUS:** Gift, to døtre og seks barnebarn ■ **AKTUELL SOM:** Mannen bak firefelts E6 gjennom Østfold

# Fikk politikerne sammen

**– Vi bidro til at politikerne i Østfold fant hverandre. Det var bra for innbyggerne i Østfold og i resten av landet, sier Terje Olberg.**

Håkon Aurlien

Terje Olberg er mannen bak "Østfoldpakka", og gleder seg til kongeåpning av E6 som firefelts motorveg neste uke.

– Helt "konge", sier han med uttrykk hentet fra barnebarna. For litt over ti år siden var han fungerende vegsjef i Østfold, og krumtapp i et stille diplomati for tanken om utbygging med alternativ finansiering.

Nå er Olberg pensjonist, og minnes tiden den gang som en kreativ tid, og berømmer enkeltpersoner for mot. I fremste rekke står daværende fylkesordfører Arne Øren og NHO-direktør Nils Einar Nesdam. Da Olav Sætre overtok som vegsjef, sørget han for tempo og gjennomføring.

## Alternativ

En mørk og stormfull høstkveld på Leangen travbane i Trondheim inngår i historien. Der ble det enighet om å formulere behovet for "alternativ finansiering" inn i Vegvesenets innspill til Norsk Veg- og Vegtrafikkplan neste morgen. Innspillet var allerede klarert ut med sentrale fylkespolitikere og næringsorganisasjoner i Østfold.

– De fortjener en honnør for viljen til å fronte en vanskelig sak, sier Olberg. Utfordringen var at østfoldingene i mange år hadde følt at de hadde betalt veldig mye til felleskassa og fått lite igjen. Noen mente Østfold burde tenke mer pragmatisk, som vestlandsfylkene. Trondheim inspirerte med deres bomring.

Politisk var det hele betent, men samtidig var det en økende uro i befolkningen over de mange trafikkulykkene på E6 gjennom Østfold. Avisene reflekterte verdidebatt. En Gallup som viste at et knapt flertall sa ja dersom alternativet var ingen utbygging, bidro godt. Høsten 2000 bestemte fylkestinget seg for å be om halvveis bompengefinansiert utbygging av E6 og E18. Andre viktige veger fikk komme i en neste fase.

## Kongeåpning

E6-åpningen 24. november er lagt til den nyoppussede Eidettunnelen, og det gir Olberg blandede følelser. Den ble sprengt ut for bare ti år siden, da som trefelts tunnel med møtende trafikk.

– Det ergrer meg veldig at den ble bygd, at vi ikke fikk til i alle fall tunnelene som to hull, sier Olberg. To tunneler med én gang ville kostet bare 35 millioner kroner mer enn en stor tunnel. Den nye parallelltunnelen nå koster mange ganger så mye.

– Jeg trodde jeg kjente irrgangene i Vegvesenet og politikken, men den gang ei. Dette fikk vi rett og slett ikke til, og det er høyst beklagelig at vi bygde en veg som skulle holde så kort tid, sier han.

## Unnskyldning

Politikerne har ansvaret, men Terje Olberg mener Statens vegvesen skylder dem en unnskyldning for ikke å ha gitt dem de reelle fakta.

– Riktig informasjon er utgangspunktet for alt. Samferdselsdepartementet påla Statens vegvesen å planlegge ut fra prognoser om trafikkutvikling som overhode ikke holdt mål. Det visste etaten, og det skulle vi ha sagt tydelig ifra om. Vi var nok alt for lydige mot føringer som vi visste ikke holdt faglig grunnlag, sier han.

– Jeg vil nesten frita politikerne for de feilprioriteringene de gjorde, for de stolte på det vi presenterte som våre tall, sier Olberg. Når E6 nå er ferdig, gjenstår veldig mye før også E18 er ferdig og helheten i "Østfoldpakka" er ivare tatt.

– Staten har ikke fulgt opp sine forpliktelser. Det bør den gjøre, sier Olberg.

## FIRE KJAPPE

### Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Likegladhet, og derfor bør vi bruke større ressurser på menneskets oppførsel og ansvar i trafikken.

### Hva bør Statens vegvesen gjøre for å bli enda bedre på publikumsservice?

Synliggjøre Vegvesenets rolle i den nye 2010-organisasjonen og styrke den direkte kommunikasjonen lokalt.

### Hva ville du gjøre hvis du var vegdirektør for en dag?

Takke av de som har vært "lenge nok" i etaten

### Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Be om et par dager til.

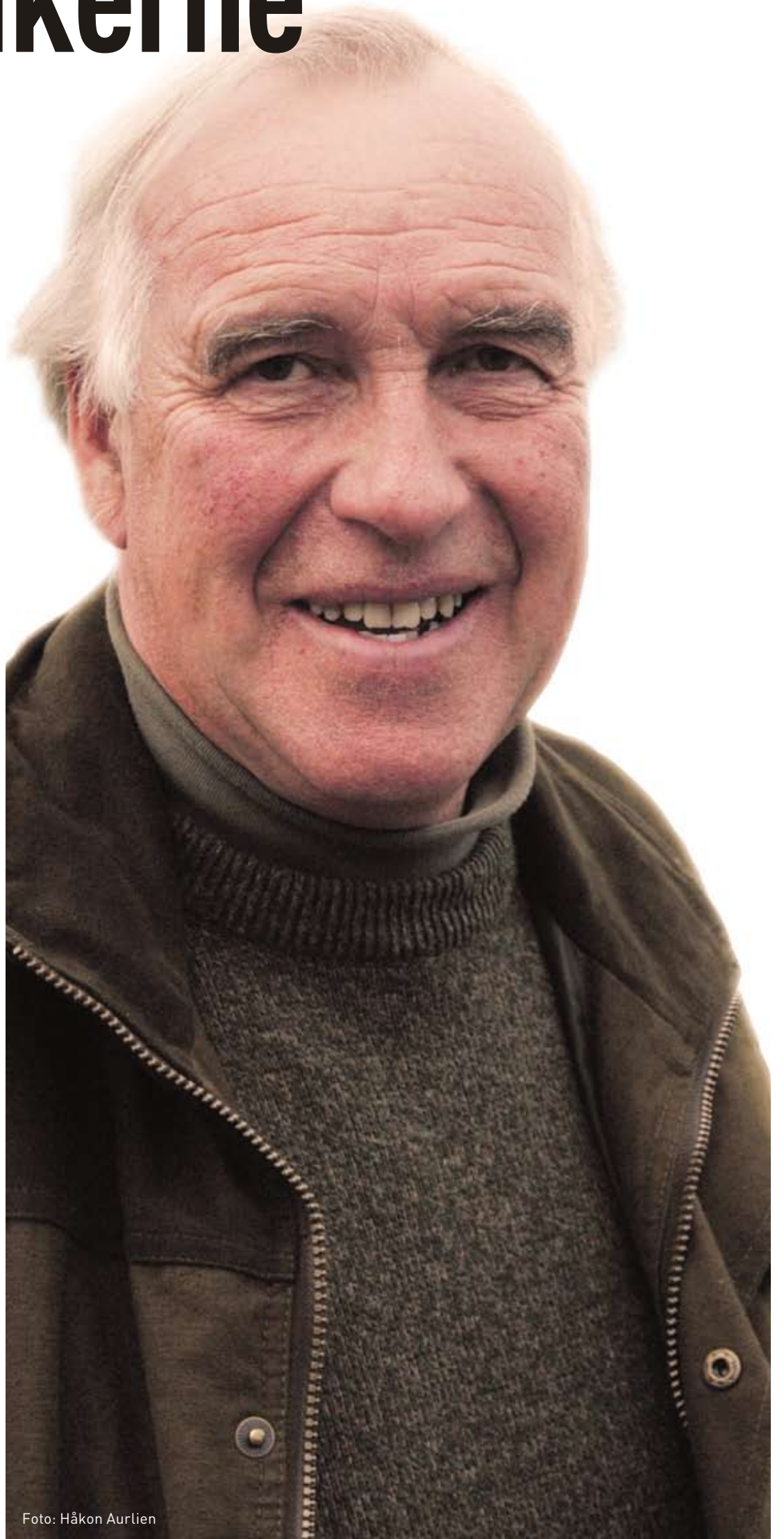


Foto: Håkon Aurlien



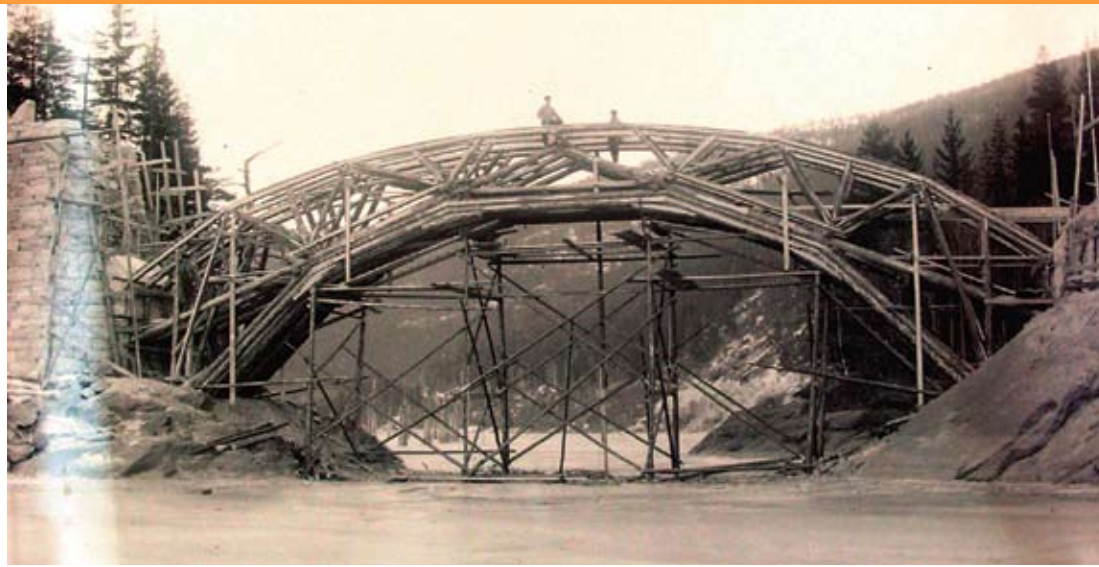
## LØSGRUS

## 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 nr 17 er også fra bygginga av Gulsvik hengebru, tatt 23/2-1905, forteller Oskar Gjestemoen på Gol.



## HVA SKJER?

**17-20. NOV/ NEW YORK**  
■ 15 ITS World Congress

**20. NOVEMBER/OSLO**  
■ Fjellsprengingskonferansen

**21. NOVEMBER/OSLO**  
■ Bergmekanikk- og Geoteknikkdagen

**2-3. DESEMBER/DRAMMEN**  
■ Konferansen  
Ny investeringsprofil  
- Hva gjør vi?

**19. DES./FATLABERGET**  
■ Åpning rv. 55 Fatlaberget

**15.-19. DES/KRAGERØ**  
■ Vegåpning rv. 38 Sannidal

**31. DESEMBER**  
■ Frist for innlevering av kjennemerke for å unngå årsavgift

**8-9. JAN./SVERIGE**  
■ Transportforum 2009, Linköping

**21. JAN./OSLO**  
■ Asfaltdagen

Vet du om noe som skal skje?  
Send e-post til:  
vegenogvi@vegvesen.no

## LØST OG FAST



## STEDET

Stedet Skillingmark er skiltet fra rv. 21 sør for Vestmarka i Akershus og ligger tett på riksgrensen. Både mark og skilling var myntenheter i det gamle myntsystemet fra 1500-tallet og frem til kronen kom i 1875. I 1582 var en

riksdaler verd fire mark eller 64 skilling. Da Norges Bank ble opprettet i 1816 kom myntenheten "ort" i stedet for mark og i stedsammenheng er det interessant i og med at "ort" på svensk betyr "sted". (Foto: Håkon Aurlien)

## Verdens største laksestang

Etter en tur i Finnmark kom jeg over dette flotte kunstverket, skriver Sigurd Skjelmo.

- Fiskestanga ligger ved rasteplassen nær E6 ved Tanaelva. Stanga er 12 meter høy. Stang, snelle, sene og flue er laget av Reidar Wigelius etter en idé av tidligere museumsbestyrer ved Tana museum, Roy Olsen. Monumentet har fått navnet "Flua 44" og skal være et minnesmerke over den gamle brua som tyskerne sprengte i 1944. Kunstverket er et symbol på at Tanavassdraget er en av verdens beste lakseelever. Det er tatt vilaks i Tanaelva på 36 kilo.

Bortsett fra selve stanga, som er en bøyd flaggstang, er hele



monumentet laget av restene av den gamle brua.

Tacket på flua kommer fra stålwirene fra brua. Til og med knuten på flua er korrekt bundet. Under åpningen av Tanamarke- det søndag 4.juli 1993 ble landemerket i Tana avduket.

## Her om dagen

En kjøretur langs rv. 80 fra Bodø i retning Fauske byr på denne fantastiske utsikten. Bildet er tatt ved Hopen. (Foto: Giselle Jensen)



## UNORMALER

94



## Unntatt normal

Den unormale jury tildeler høye poeng til den som står bak denne skiltunormalen inntil rv. 21 syd for Vestmarka i Akershus.

Firkantede skilt er normalt reservert for service/opplysnings-skilt, har vanligvis blå bunn, hvit bord og hvitt symbol eller hvit tekst. Dette er utstyrt med sort ring og teksten "kun yrkeskjøring". Den sorte ringen minner nok om formen på forbudsskiltene, og teksten er nok ment å begrense forbudet,

men i og med at dette er en unormal kan forbudet ikke håndheves uansett.

Bak skiltet skimtes vingene av et vikepliktskilt, og det øker unormalens alvorlighetsgrad. Paragraf 1.4 i forskrift om offentlige trafikkskilt fastslår nemlig at "Det er forbudt å feste til et skilt eller til hvilken som helst annen offentlig trafikkontrollinnretning noe som ikke gjelder skiltets eller innretningens formål." (Foto: Håkon Aurlien)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

## Hvem kan være sjef?

- Jeg synes Vegdirektørens utspill er merkelig. Det sier formann i Statens Bilsakkyndiges Forening, stasjonssjef Odd Harry Langbakk, i en kommentar til at Vegdirektøren nå ønsker å revidere kvalifikasjonskra-

vene til stasjonssjefstillingen i Biltilsynet. Vegdirektør Eskild Jensens ønske er at også folk fra blant annet kontorseksjonen skal ha anledning til å bli topplerer på en biltilsyns-stasjon.