



Statens vegvesen

# Vegenogvi

Nr. 12/09 • 5. november • 8. årgang

PORTO BETALT  
PORT PAYÉ  
NORGE/NOREG

Returadresse:  
Statens vegvesen  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

A-PRIORITET

## UTBYGGING

I Region nord og ellers i landet jobbes det på spreng med midlene fra tiltaks-pakka.

SIDE 13

## MILJØ

Truet musling vernes i forbindelse med utbygging av nye rv. 7 på Ringerike.

SIDE 22

## TRAFIKKSIKKERHET

I Region sør har man kartlagt tiltak etter dødsulykker. Hvor mange er faktisk gjennomført?

SIDE 6

## Når livet raser

LEDER SIDE 2



Magnhild Meltveit Kleppa

## Vil øke bruk av biodiesel

SIDE 23

## Køprising – myter og fakta

Ekspertisen viser det de mener er myter og fakta om kjøprising.

SIDE 4-5



Jan Roger Klakegg

## Mistet beina i rasulykke

SIDE 19



## Se listen over foreslåtte prosjekter

# 65 milliarder i bompenger

**BOM-BOOM.** Det er lagt opp til 65 milliarder kroner i bompenger i perioden 2010-2019. Det er en økning i bompengandelen på 10 prosent i forhold til forrige NTP-periode, til over 40 prosent. Andelen i riksveginvesteringer som kommer fra bompenger øker for hvert år.

SIDE 8-9

## De trækker i Trondheim

Øystein Thovsen fra Trondheim er en ivrig syklist. Flere og flere gjør som ham, viser en fersk undersøkelse.

SIDE 10



## DAGSORDEN

# Når livet raser

## LEDER

Mark S. Berger

■ "Fare for ras reduserer livskvaliteten for mange mennesker i Norge" Dette kan man lese i kapittel 10.4.1.3. Rassikringstiltak på riksvegnettet i Nasjonal Transportplan 2010-2019.

Fem dager før julaften i 2003 fikk den da 19 år gamle Jan Roger Klakegg for alvor oppleve innholdet i setningen over. En steinblokk knuser førerhuset på bilen han kjører. Klakegg kommer fra ulykken med livet i behold. Livet slik han var vant til å leve det, tok likevel en brå slutt. Blant annet måtte begge beina amputeres.

■ 2. november i år, nesten seks år etter ulykken, var Klakegg tilbake i området i Kjosnesfjorden i Sogn og Fjordane der raset tok bilen han kjørte. Med beinproteser sto han der i dress og slips, gikk rundt og snakket med store og små, med både alvor og smil. Han fortalte levende om ulykken og dramatikken. Men han fortalte også om gleden. Gleden over at vegstrekningen i dag er sikret, gleden over at andre slipper å kjøre med frykten som en ubuden passasjer. Denne dagen var nemlig en festdag for Klakegg, og andre vegfarende i Kjosnesfjorden. Hans Majestet Kong Harald åpnet det nye rassikringsprosjektet rv. 5 Hammarsgrovi-Stølsneset som skal sørge for at ikke flere lider samme skjebne som den nå 25 år gamle Klakegg.

■ Fra scenen kunne de mange fremmøtte høre Jan Rogers mor, Anne Kvellstad Klakegg, fortelle om ulykkesdagen for snart seks år siden. Da hun fikk melding om at sønnens bil var tatt av stein. Om hvordan det var å komme til ulykkesstedet mens gutten ennå satt fastklemt i bilvraket. Om timene på sykehuset der gutten hennes svevde mellom liv og død. Det samme sykehuset der hun på fødestuen nesten 20 år tidligere hadde gitt liv til den samme gutten. De forteller historien med en lavmælt inderlighet. Ingen store fakter, mest fakta. Det gjør et sterkt inntrykk for alle som lytter.

■ Sterkt inntrykk gjør det også å høre dem snakke varmt om det nye rassikringsprosjektet, og hvor lettet de er over at andre trafikanter nå kan ferdes trygt langs fjorden. Det er i møte med disse menneskene, og deres historier, vi skjønner innholdet i ordene fra Nasjonal Transportplan. For de aller fleste av oss er det, heldigvis, bare ord. Det er vanskelig for oss å fatte hva det vil si å leve med daglig frykt for steinras langs vegen. Og for ikke å snakke om lidelsene enkelte rammes av.

■ Når vi snakker om utredninger, bevilgninger, prioriteringer, løsninger, sysselsetting og andre oppgaver, kan det være til hjelp å ha Jan Roger Klakeggs historie med seg. Den gir ordene og oppgavene innhold, brutalt ærlig og gripende sier den alt om hva rassikringsarbeid dreier seg om.



Foto: Knut Oppeide

## VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

Å oppnå et totalt rassikkert vegnett i Norge er neppe mulig, men vi kan oppnå en god sikkerhet gjennom aktiv satsing på rassikring.

## "Menneskeliv spares

I 2009 har vi åpnet mange nye veganlegg, både store og kostbare strekninger og mange mindre, men særs viktige veger. Nye veger med bedre sikkerhet og framkommelighet er viktige for samfunnet både nasjonalt og lokalt. Vi får bedre kår for næringslivet og folk flest og ikke minst – menneskeliv spares. Ofte kan man også føle at nye veger gir folk sterkere og bedre framtidstro og dermed vilje til å satse på å utvikle arbeidsplasser og næringsliv.

Dette føles spesielt sterkt i tilknytning til rassikringsprosjekter. Erfaringsmessig er det ikke mange som omkommer i rasulykker i Norge. Men ras og rasfare gir likevel en sterk belastning for de som ferdes langs utsatte strekninger. Usikkerheten og uvissheten ligger der hele tiden.

I desember 2003 kom et av mange ras på rv. 5 ved Kjosnesfjorden i Jølster. En ung mann kjørte inn i raset. Bilen hans ble rammet av en stein og han ble sittende fastklemt i bilen. Han ble reddet, men måtte amputere begge benene. Noen år tidligere ble en busspassasjer drept av en stein som kom ned den samme fjellsiden. I november i 2004 ble et trettittalls biler innesperret mellom to ras på strekningen mens det raste på alle kanter rundt dem. Mirakuløst nok kom ingen til skade.

Under den offisielle åpningen av ny tunnel og veg langs Kjosnesfjorden den 2. november 2009, sa moren til den unge mannen som mistet benene det slik; "Det er en stor befrielse å kjøre denne strekningen uten at håret reiser seg på hodet

mitt." En av de som ble innesperret i 2004 hadde med seg sin 9-årige sønn i bilen. 9-åringen forsto at de sto midt i et rasinferno. Det gjør et uslettlig inntrykk at 9-åringen da sa at; "Eg skulle visst ikkje bli eldre eg, pappa".

Både den unge mannen som ble hardt skadd, hans mor og faren og sønnen i bilen som ble innesperret, var til stede da Hans Majestet Kongen sto for den offisielle åpningen av den nye tunnelen og vegen langs Kjosnesfjorden. De er alle levende bekræftelser på at satsingen på rassikring både er riktig og nødvendig.

Gjennom dette året har vi fått mange og klare eksempler på behovet for økt innsats. Vi har dessverre om lag 2000 rashendelser i året på våre veger. Noen er mer dramatiske. I 2009 er raset på Opdølstranda et av de verste. Midlertidige sikringstiltak gjør vegen tryggere, men det er først når tunnel står ferdig i 2013 at rv. 70 kan bli slik vi helst vil ha alle veger.

Å oppnå et totalt rassikkert vegnett i Norge er neppe mulig, men vi kan oppnå en god sikkerhet gjennom aktiv satsing på rassikring. I Nasjonal transportplan for perioden 2010 – 2019 har Regjeringen lagt opp til at det skal nyttes 1 milliard kroner i året til rassikring. Budsjettet for 2010 – med en betydelig opptrapping viser klart at Regjeringen mener alvor. Dermed er det opp til oss. Å omsette midlene i planer, utbygging og utbedring som kan gi beboere og næringsliv tryggere veger.

## REDAKTØRANSVAR

## REDAKSJONEN

## LAYOUT



Denne avisen er redigert på uavhengig grunnlag, i henhold til de prinsipper som er nedfelt i Redaktørplakaten og norske mediers etiske normer, slik de er uttrykt i Vær Varsom plakaten.

Ansvarlig redaktør står etisk og rettslig ansvarlig for det redigerte innhold. Dersom noen reagerer på innholdet, oppfordres de til å ta kontakt med ansvarlig redaktør.



**Ansvarlig redaktør**  
Mark S. Berger

Mobil: 916 00 444  
Telefon: 22 07 36 92  
E-post: mark.berger@vegvesen.no



**Vaktsjef**  
Gry Watn

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



**Journalist**  
Henriette E. Busterud

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



**Journalist**  
Kjell Wold

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



**Journalist**  
Håkon Aurlien

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



**Grafisk designer**  
Jorunn Ebbestad Brun

Mobil: 412 33 404  
Telefon: 32 21 43 41  
E-post: jorunn.brun@vegvesen.no



**Grafisk designer**  
Hilde M. Strangstadstuen

Mobil: 913 27 595  
Telefon: 61 27 13 07  
E-post: hilstri@vegvesen.no

Adresseendringer og ønske om abonnement meldes til:  
Wenche Jensen tlf 22 07 36 64  
wenche.jensen@vegvesen.no  
eller vegenogvi@vegvesen.no.

Grafisk produksjon:  
Landsdekkende Grafisk senter,  
Statens vegvesen  
Opplag: 15 300  
Trykk: Mediatrykk 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 14 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.

Redaksjonen avsluttet 3. november kl. 13.00. Neste utgave kommer 26. november 2009

## KRONIKK

VEIVALG ■ Politiske veivalg i mellomkrigstiden og etterkrigstiden etablerte føringer for dagens samferdselspolitikk

# Veien fram til i dag

■ Sverre Knutsens kronikk i Vegen og vi nr 11 2009 viste at veibygging bidro til moderniseringen av Norge fra 1850 til 1914. Men hvorfor ble denne moderniseringspolitikken delvis avvirket? Innføringen av den såkalte "kombinerte veiadministrasjonen" svekket Vegdirektoratet som fagorgan. Venstrestatens prosjekt var nemlig et desentralisert Norge med sterke kommuner og fylker styrt av folkevalgte legmenn, og en svak stat som var fylkenes og kommunenes tjener. Den tidligere embedsmannsstaten var kjennetegnet av en sterk stat styrt av embedsmenn og andre fagfolk. Veiloven av 1912 befestet den kombinerte veiadministrasjonen, blant annet gjennom etablering av amtsveistyrene, et organ oppnevnt av folkevalgte lokalpolitikere som i samråd med amtsingeniøren styrte den lokale veipolitikken. Dette førte til en gradvis avvikling av den nasjonale veipolitikken. Kun landkommunene (herredene) fikk statlige veibevilgninger. I 1929 vedtok Stortinget en fordelingsnøkkel som låste fylkenes relative andel av de årlige veibevilgningene frem til 1964. Disse grepene var i stor grad et resultat av grunnlovens såkalte "Bondeparagraf", som gav landdistriktene 2/3 og byene 1/3 av stortingsrepresentantene.

■ Fra ca 1890 og frem til rundt 1930 investerte den norske staten stort i jernbaner. Dette økte jernbanenettets lengde fra vel 1500 til 4500 kilometer. De fleste land det er naturlig å sammenligne med var ferdig med de store jernbaneinvesteringene før 1900. Stortinget og regjeringen prioriterte kvantitet, altså lengde, fremfor kvalitet, altså sporkapasitet, bæreevne og kjørehastighet. Dermed var store deler av det norske jernbanesystemet umoderne og lite konkurransedyktig allerede på 1920-tallet.

■ Fra 1920 og frem til den tyske okkupasjonen i april 1940 hadde massebilismen sitt første gjennombrudd i Norge. Antallet biler økte fra 9.100 til 87.767. Fra 1928 til 1939 ble godstransporten med rutebiler målt i tonnkilometer tidoblet, mens jernbanen fikk et



**Mer fleksibel:** Buss og lastebil var i ferd med å utkonkurrere jernbanen i mellomkrigstiden, siden de var både mer fleksible og kostnadseffektive. (Fotoarkivet: Norsk vegmuseum)

## KNUT BOGE



■ **HVEM:** Knut Boge, førsteamanuensis Høgskolen i Akershus

kraftig fall i godstransporten som følge av depresjonen. Først på slutten av 1930-tallet var godstransporten på jernbanen tilbake på tilnærmet samme nivå som på slutten av 1920-tallet. Fra 1927 til 1939 ble passasjertransporten med buss målt i personkilometer femdoblet, mens jernbanens passasjer-

transport fra 1927 til 1934 var tilnærmet uendret. I 1950 utførte busser et større persontransportarbeid enn jernbanen målt i passasjerkilometer.

■ I mellomkrigstiden var altså busser og lastebiler i ferd med å utkonkurrere jernbanen, for busser og lastebiler gav ofte langt mer fleksibel og kostnadseffektiv transport enn hva jernbanen kunne tilby. Dette utløste mottiltak fra jernbanetilhengerne, som ville hindre eller utsette overgangen fra jernbane- til veitransport. Mottiltakene kan for det første forklares med jernbaneinvesteringenes omfang, og det faktum at flere av jernbanestrekningene nettopp var fullført. Mange politikere nektet å innse at flere av jernbanene var gårdsdagens infrastruktur. I Danmark investerte myndighetene stort i nye veier for å forsere overgangen fra jernbane- til veitransport. Disse veiinvesteringene var

selvfinansierende, for i Danmark var bil- og drivstoffavgiftene øremerket til veiformål. I Norge var drivstoffavgiftene opprinnelig øremerket til veivedlikehold, men på 1930-tallet ble drivstoffavgiftene økt en rekke ganger for å balansere statsbudsjettet. Det er heller ikke tvil om at de jernbaneansattes store antall gjorde både dem og deres familier til en viktig velgergruppe, og til en maktfaktor innad i fagbevegelsen.

■ Stamveiplanen av 1937 ble et vendepunkt. Regjeringen Nygaardsvold og andre hadde da kommet til at jernbanen kun dekket en liten del av Norge, og hovedveinettet ikke tillot bruk av moderne busser og lastebiler. For å skape økonomisk vekst og utvikling i de delene av landet uten jernbane trengtes det et hovedveinett som muliggjorde bruk av moderne lastebiler og busser. Men den nye utviklingsbanen som begynte med

Stamveiplanen av 1937 kjørte i grøfta på grunn av okkupasjonen. Under okkupasjonen var skip og jernbane Norges viktigste transportmidler.

■ Erik Brofoss, arkitekten for etterkrigstidens økonomiske politikk, prioriterte kraftkrevende eksportindustri fremfor videreutvikling av et diversifisert næringsliv. Den kraftkrevende eksportindustrien var primært basert på sjøtransport. Sjøtransporten har alltid vært styrt av en forretningsmessig logikk. Norske myndigheter investerte minimalt i vei og jernbane fra 1945 til begynnelsen av 1960-tallet. Stamveiplanen av 1947 var en videreføring av Stamveiplanen av 1937. Hovedmålet var faste dekker på hovedveinettet. Men Stamveiplanen av 1947 var ikke fullført da Stortinget i 1971 vedtok den første Norsk Vegplan.

■ Under gjenoppbyggingen ble det også innført bilrasjonering. Vare- og lastbilrasjoneringen ble opphevet i 1952. Personbilrasjoneringer ble oppettholdt til oktober 1960. Den offisielle begrunnelsen for bilrasjoneringen var mangel på fremmed valuta. Dette har senere vist seg å være en "dekkoperasjon" for å skjule striden mellom Arbeiderpartiets modernister og tradisjonister. Modernistene ville satse på bil og vei. Tradisjonalistene betraktet bilen som unødvendig luksus. I Finansdepartementets notat av 15. juni 1956 stod det blant annet: "Det kan endog tenkes at en (svakt) stigende bilpark kan finansieres valutamessig ved at økningen i driftsutgiftene til personbiler fører til et redusert valutaforbruk ved at mer valutakrevende forbruk reduseres. Ved en omlegging av beskatningen vil det endog kunne være mulig at en økt bilimport fører til redusert valutabelastning". Regjeringens langtidssprogram for 1958-61 prioriterte veibygging fremfor ytterligere investeringer i ulønnsomme jernbaner. For opphevelsen av personbilrasjoneringen var dagens bilavgiftssystem i store trekk etablert.

## Minneord Kjell Hegdalstrand

Kjell Hegdalstrand er gått bort i en alder av 78 år. Han hadde et langt liv i Statens vegvesens tjeneste. Han var innom mange arbeidsområder, begynte som bud i Molde i 1948, og arbeidet lenge som regnskapsmann i etaten både i Oppland og Hedmark. Han var en av pionerene innen det å lage bedriftsavis og var en periode også redaktør av Vegen og vi. I perioden 1986-1996 var han knyttet til Norsk vegmuseum, før han igjen gikk til Statens vegvesen i Hedmark. Han gikk av med pensjon i 2000. Han fikk Kongens fortjenestemedalje i gull

samt en rekke andre priser og utmerkelser for innsatsen og aktiviteten rundt Vegvesenets minnesamling.

I 1979 begynte Kjell Hegdalstrand å bygge opp Vegvesenets minnesamling, noe som etter hvert resulterte i rundt 250 intervjuer med folk som har hatt et langt liv i tjeneste for veg og trafikkjenester her i landet og i Norden for øvrig. Med en merkantil bakgrunn var det en stor overgang å begynne å intervjuer folk om deres liv og levnet. Kjell Hegdalstrand gikk til Universitetet i Oslo og fikk eksperthjelp, særlig av

professorene Andreas Ropeid i Oslo og Dagfinn Slettan i Trondheim. Innsamlingsarbeidet resulterte i at han fikk publisert en rekke artikler i Vegen og vi, samt nærmere femten hefter og bøker. Det ble flere radioprogrammer i samarbeid med Åshild Ulstrup, og tre filmer som viser vegvedlikehold gjennom året. Kjell Hegdalstrand hadde også en avgjørende hånd med i produksjonen av en musikk-kassett med sangskatter av og om vegfolk, innspilt av Vegsjefens slavekor i Nord-Trøndelag.

Kjell Hegdalstrand hadde et stort hjerte for vegfolk og en egen evne til å komme i kontakt med folk. Han hadde en stor kontakflate rundt i hele Norden, som også resulterte i boka Brobyggere mellom land og folk. Gjennom sitt arbeid inspirerte han også andre til å samle inn og formidle muntlig stoff. I sitt arbeid favnet han over alle nivå i etaten, fra kokka på anlegg til de øverste sjefslag. Vi lyser fred over Kjell Hegdalstrands minne.

Geir Paulsrud, Norsk vegmuseum



# KØPRISING

## MYTER OG FAKTA

### – Tidsgevinsten størst

– Trafikkproblemene i de største byene kan ikke løses uten køprising, understreker professor i transportøkonomi James Odeck i Statens vegvesen.

Henriette Erken Busterud

Køprising, også kalt rushtidsavgift, er et høyaktuelt debatt-tema i miljøene innen vegsektoren. Vegen og vi har tatt kontakt med noen av premissleverandørene i diskusjonen.

Professor James Odeck er en av dem og han peker på at prinsippet bak køprising allerede er i bruk på andre områder:

– Det er dyrest å ringe i arbeidstida når kapasiteten er sprengt, strømmen koster mest på vinteren når etterspørselen er størst og flybilletter er dyrest når det er ferie og på visse tider av døgnet. Dette aksepterer folk. Det er ingen grunn til at vi ikke skal prise bilbruken på samme måte, men dette er det opp til politikerne å bestemme, påpeker professoren

#### Trippelgevinst

– Køprising gir en trippelgevinst. Det fjerner køer, det blir mindre forurensning og det blir mer penger til kollektivtiltak ved at inntektene brukes til det dette. Det gjør igjen at driftstilskuddene til kollektivbransjen kan reduseres. Køprising kommer ikke i tillegg til bomavgift, men i stedet for. Bompenger brukes til å bygge nye veier. Køprising regulerer trafikken, sier Odeck.

#### Tidsgevinsten størst

– Den største gevinsten med køprising er tidsgevinsten. Det blir færre biler så folk kommer forttere fram. Alt fra næringstransport til småbarnsforeldre vil tjene på dette i form av spart tid. En ny veg i byer der køer er et problem fører til det motsatte. Hvis vi bygger mer kapasitet for bilistene, vil det bli mindre kø i starten, men det vil fort bli fylt opp igjen og enda mer miljøproblemer enn før. Det er ikke veggnettet som er problemet, det er køene, understreker Odeck.

#### Flere positive

Professoren viser til at undersøkelser som viser at flertallet er mer positive til køprising enn generell beskatning, bompenger eller bensinavgift.

Også transportnæringen er positiv til køprising. Deres argument er at mindre trafikk gjør at de sparer tid. Samtidig blir transporten mer forutsigbar.

– Vi mener det er fornuftig med restriktive tiltak, forutsatt at det er et kollektivtilbud som kommer samtidig, og gjerne før køprising blir innført, også for de som ikke har et godt tilbud fra før. Det er også en forutsetning at de som fortsatt kjører bil kommer forttere fram, som næringslivstransporten, sier politisk fagsjef Terje Sundfjord, i Transportbedriftenes landsforening

– Vi er for køprising fordi vi mener det vil øke tilgjengeligheten for næringstransporten, derfor synes vi det bør bli innført, sier administrerende direktør Tom Rune Nilsen i Logistikk og transportindustriens landsforening

### Urbanet Analyse og Transport økonomisk institutt har sett nærmere på myter og fakta rundt køprising.

– Det er mange myter om hva køprising er, og ikke er. Det mener professor James Odeck i Statens vegvesen.

– Vårt mål som fagetat er å få fram et objektivt beslutningsgrunnlag for politikerne. Derfor har vi gjennom etatsprosjektet miljøvennlig bytransport arbeidet for å få fram flere sider ved køprising. Vi har blant annet fått Urbanet Analyse og Transport økonomisk institutt til å se nærmere på myter og fakta, sier Odeck.

#### Her er noen av de mest utbredte mytene:

**Myte:** Køprising er noe helt annet enn bompenger

**Feil:** For trafikantene vil det oppleves likt: Du betaler for å kjøre. Forskjellen er at ved kø-

prising varierer takstnivået med tidspunktet, mens den ved bomavgift ligger fast.

**Myte:** Køprising er ikke noe effektivt virkemiddel for å redusere køene i rushtida

**Feil:** I Stockholm ble antall biler inn til sentrum redusert med 22 prosent, i London 21 prosent. (Stockholm hadde ikke bompengsystem fra før, se egen sak om Stockholm på neste side, red. anm.)

**Myte:** Det er ingen andre enn meg selv som taper hvis jeg blir stående i kø

**Feil:** Jo flere som kjører i rushtida, jo lengre blir køene, slik at du forsin-ker andre også. Jo mer kø, jo mer støy og luftforurensning som skaper helseproblemer for andre.

**Myte:** Siden inntektene fra køprising kan brukes til kollektivtransport er det dårlig ordning for oss som uansett kjører bil.

**Feil:** Jo flere som kjører kollektivt på grunn av bedre tilbud, jo bedre plass blir det for de som kjører bil. Med dårlig kollektivsystem må sannsynligvis køavgiften være høyere for å bli kvitt køene.

**Myte:** Køprising vil ikke fungere dersom en ikke samtidig styrker kollektivtrafikken

**Riktig:** Både London og Stockholm styrket kollektivtransporten mye før køprising ble innført. Dette kan ha bidratt til de store positive virkningene man har oppnådd. Bedre kollektivtransport kan også gjøre køprising mer rettferdig og akseptabelt.

**Myte:** Køprising betyr økte kostnader for næringstransporten

**Feil:** Næringstransporten har høye timepriser og vil derfor tjene mye ved å komme forttere fram. Spart tid gir bedre utnyttelse av kjøretøy og sjåfører og dermed mer effektiv transporter.

**Myte:** Køprising rammer småbarnsforeldre

**Feil:** Undersøkelser viser at 3 % av dem med barn i barnehagealder, passerer bomringen i Oslo når de leverer i barnehagen. Køprising gir mindre trafikk, slik at småbarnsforeldre vil spare tid på å kjøre og hente. Den største gruppen som vil merke en slik avgift er menn med middels til høy inntekt som passerer bomringen til og fra jobb.

**Myte:** Køprising er en ekstra beskatning

**Feil:** Du betaler for at du påfører andre ulemper ved å kjøre rushtida - for at folk må bruke mer tid i bilen og at du forurensner miljøet. Men det blir ikke dyrere for alle, de som reiser utenom rushtid kan reise gratis.

» Flybilletter er dyrest når det er ferie og på visse tider av døgnet. Dette aksepterer folk. Det er ingen grunn til at vi ikke skal prise bilbruken på samme måte.

James Odeck, professor i transportøkonomi

» Køprising kommer ikke i tillegg til bomavgift, men i stedet for. Bompenger brukes til å bygge nye veier. Køprising regulerer trafikken.

**Ekspert på køprising:**

James Odeck, Professor i transportøkonomi. Foto: (Henriette Erken Busterud)

## Dette er køprising

Tanken bak køprising er å regulere trafikkmengden. Køprising, eller rushtidsavgift, er den prisen du må betale for at du bidrar til at andre må sitte i kø – og for støy og luftforurensning som du skaper og som fører til helseproblemer for andre. I motsetning til bomavgift, som er den samme hele døgnet, så varierer denne avgiften. Når det er rushtrafikk koster det mer å kjøre inn i sentrum, mens det for eksempel kan være gratis på natta eller midt på dagen.

## Bruk av inntektene

Stortinget har bestemt som hovedregel at 50 prosent av inntektene fra køprising skal gå til staten og 50 prosent til kommunesektoren samt at pengene skal brukes på transporttiltak. Dersom køprising innføres kan pengene brukes til å nedbetale gjeld på veganlegg som allerede er bygd eller er under bygging. Ekspertene mener inntektene bør gå til å forbedre kollektiv trafikk og miljøtiltak for å skape aksept for systemet.

## Teknologi på plass

Det er opp til lokalpolitikere å avgjøre om køprising skal innføres eller ikke. I flere byer i Norge ligger teknologien til rette for innføring. Dette gjelder blant annet Oslo, Bergen og Trondheim, der dagens AutoPASS-system enkelt kan endres til et køprisingssystem.

## Eksempel på effekt

– Over 260.000 biler passerer bomringen på tur inn til Oslo i løpet av et døgn. 55.000 av disse kjører i morgenrushet. Ved bomringen på E6 ved Ryen passerer 7.000 biler mellom kl 06 og 09. Reduseres antallet med 10 prosent, blir det 700 færre biler, noe som tilsvarer ca 3,5 kilometer med biler. Trafikknedgangen vil ha positiv effekt på trafikken i hele Oslo. Beregninger viser at hastigheten vil øke med 5 -10 km/t, opplyser rådgiver Arild Engebretsen i Statens vegvesen.

## Køprising i Stockholm

Et prøveprosjekt med trengselskatt i Stockholm ble satt i gang i 2006. Målet var å redusere biltrafikken med 10-15 prosent. Det ble investert store summer i innkrevningssystem siden de ikke hadde bomring fra før. Det ble også investert i kollektivtiltak et halvt år før trengselskatten ble innført. Men det var først den dagen trengselskatten ble innført at det ble nedgang i biltrafikken. Da ble antall biler redusert med ca 22 prosent og lokal luftforurensning gikk ned med 10 - 14 prosent. Dagen etter forsøksperioden var over, økte biltrafikken omtrent til samme nivå som før. Folk stemte for fortsatt trengselskatt etter at forsøket var over, blant annet fordi lufta og køsituasjonen ble merkbart bedre under forsøket. Prisen for å kjøre inn i sentrum i er 20 kroner, makspris er 40 kroner i løpet av en dag. Pengene går til både kollektivtiltak og vegbygging.

Ifølge Odeck er ikke Stockholms resultater direkte overførbare til for eksempel Oslo. Blant annet fordi svenskene ikke hadde bomavgift før køprisingen ble innført.

– Oslo måtte nok ha hatt en betydelig høyre avgift enn i Stockholm for å redusere biltrafikken like mye, sier Odeck.

Andre som nå vurderer køprising er Helsinki og Göteborg. Bergen, Kristiansand og Tromsø utreder spørsmålet om køprising.



**» Ved bomringen på E6 ved Ryen passerer 7.000 biler om morgenen. Reduseres antallet med 10 prosent, blir det 700 færre biler, noe som tilsvarer rundt 3.500 meter med biler Arild Engebretsen, Statens vegvesen**

## TRAFIKKSIKKERHET



**Før:** Dødskrysset før utbedring.



**Etter:** Etter en dødsulykke i dette krysset er det gjort seks utbedringstiltak, forteller Hilde Ringen Kommedal t.v. og Ann Karin Midtgaard i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

# Dødskryss ble utbedret

**Her i dette krysset i Horten omkom en tenåring etter påkjørsel i 2006. Ulykken førte til en radikal omforming av vegkrysset. I Region sør er det gjennomført 187 lokale tiltak etter 218 dødsulykker i perioden 2005-2008.**

Kjell Wold

Det viser en kartlegging høskolestudent Hilde Ringen Kommedal gjennomførte for Statens vegvesen i sommer. Kartleggingen viser at det ble foreslått i alt 431 lokale tiltak etter dødsulykene i Region sør i nevnte fire års periode.

– At 43 prosent av tiltakene faktisk viser seg å være gjennomført synes jeg er overraskende bra,

sier Ann Karin Midtgaard i Statens vegvesen.

– Oppfølgingen av dybdeanalysearbeidet er ikke undersøkt tidligere. Av de lokale tiltakene etter dødsulykker kan en altså grovt si at en av to foreslåtte tiltak er gjennomført.

### Tragisk ulykke

Ett av ulykkesstedene man har tatt tak i, er krysset Oregata/Strandpromenaden ved Karljohansvern i Horten. Ulykken i oktober 2006 har ført til seks utbedringstiltak basert på rapporten fra dybdeanalysen til ulykkesanalysegruppen i Region sør.

– Etter den tragiske ulykken er det foretatt en rekke utbedringer av krysset for å gjøre det sikrere for myke trafikanter, sier Ann Karin Midtgaard i Statens vegvesen.

Blant tiltakene er midtøyer og kantstein, redusert farstgrense samt bedret belysning. I tillegg er gangfeltene opphøyet og sikten gjort bedre.

### Nyttig kunnskap

Hilde Ringen Kommedal studerer samfunnsvitenskap ved Høgskolen i Vestfold (HiV) og tar vegvesenkartleggingen av tiltak etter dødsulykker som en del av en masteroppgave i organisatorisk læring. Hun synes det har vært både interessant og givende de to månedene hun i sommer brukte på denne kartleggingen.

– Vi anser dette som nyttig kunnskap for at Statens vegvesen skal kunne danne seg et bilde av læringen knyttet til ulykkesanalysearbeidet, sier Midtgaard.

### Oppfølging

Rapporten fra Region sør viser at det i snitt foreslås seks tiltak etter hver dødsulykke, hvorav to tiltak vurderes som lokale og fire som mer generelle.

Vegdirektoratet er i ferd med å undersøke gjennomføringsgraden av de generelle tiltakene som ofte er nasjonale tiltak.

### God kvalitetssikring

– En gjennomføringsgrad på 43 prosent kan illustrere at det er en god kvalitetssikring av de tiltakene som er foreslått, og at organisasjonen således gjør en kompetent siling før det iverksettes tiltak,

sier Hilde Ringen Kommedal. En del tiltak er dessuten ikke gjennomført fordi de er langsiktige tiltak som ikke følges opp på distriktsnivå som for eksempel ”4-felt E18” eller ”Innspill til NTP 2010-2013”.

– Etter min oppfatning kan derfor gjennomføringen av nær halvparten av de foreslåtte lokale tiltakene være et riktig nivå, mener høskolestudenten.

## Kan ha gjennomført 800 tiltak

I tillegg til kartlegging av tiltak, inneholder Ringen Kommedals rapport også forslag til en ny måte å formulere og kategorisere forslag til tiltak på i ulykkesrapportene basert på ansvarlig nivå. I tillegg foreslås et skjema til bruk i distriktene for oppfølging av tiltaksforslagene.

– Det var 837 dødsulykker i hele landet i perioden 2005-2008. Dersom en antar at like mange tiltak er foreslått og gjennomført i de andre fire regionene, kan det ha blitt gjennomført hele 800 tiltak som følge av dybdeanalysearbeidet så langt, sier Ann Karin Midtgaard.

## Fartsfilmen festet seg hos folk

**Undersøkelser viser at fartsfilmen har gjort inntrykk på folk: Hele 80 prosent husker fartsfilmen. Kampanjen har også gjort inntrykk på PR-bransjen, som har nominert den til årets ”Gullkorn”.**

Henriette Erken Busterud

– Sju av ti har lagt merke til årets fartskampanje, og 95 prosent av disse kan gjengi kampanjen med egne ord. Det er et ekstremt høyt tall, sier Bjarte Skaugset, fungerende kommunikasjonsdirektør.

### Filmen gjorde inntrykk

De 700 i undersøkelsen ble presentert alle kampanjeelementene.

– Hele 80 prosent husker å ha sett filmen. 90 prosent mener at filmen gir relevant informasjon, og over 90 prosent synes filmen er troverdig og lett å forstå.

Dette var svært viktig for oss da vi planla kampanjen og skrev kommunikasjonsstrategien og vi er kjempeglade for at filmen gir så god respons, sier Skaugset.

### Har lært

Spørsmål knyttet til ”det å kjøre litt for fort er mye farligere enn du tror” tyder på at folk har lært. Blant annet ser det ut til at budskapet om at når du stanser for en hindring i 80 km/t, så vil en fartsøkning til 90 km/t gjøre at du treffer hindringen i 50 km/t, har sunket inn: Det var bare litt over 10 prosent som svarte riktig på dette spørsmålet før kampanjestart, mot over 40 prosent nå.

– Undersøkelsen kan tyde på at det flere som er opptatt av å holde seg på riktig side av fartsgrensen, og at det er færre som irriterer seg over folk som alltid holder fartsgrensen. I tillegg er det færre som synes det er greit å kjøre i 90 km/t og 100 km/t på veger der fartsgrensen er 80 km/t. Dette viser at på kunnskap og holdninger knyttet til tema fart endret seg i riktig retning, noe vi er svært fornøyd med, sier seksjonsleder Finn Harald Amundsen, og legger til at de senere skal evaluere om folk faktisk kjører saktere.

**Slår an:** Statens vegvesen farts-kampanje har slått an både i målgruppa og hos PR-bransjen: Kampanjen er blant de tre finalistene i klassen holdningskampanjer i årets ”Gullkorn” (Illustrasjon: Marcel Leliënhof/Dinamo)



## Skjerpede rutiner

Statens vegvesen har skjerpa sine rutinar på innmelding av uønska hendingar til Arbeidstilsynet på bygging av Hardangerbrua.

Geir Brekke

Dette går fram av svaret frå byggherre på vedtaksbrevet frå tilsynet i samband med ei dødsulykke i Valvik 18. mai i år.

– Prosjektet vil nøyve vurderer alle uønska hendingar som blir rapporterte frå entreprenør, heiter det i svaret frå Statens vegvesen. Ein vil avklare om desse hendingane ligg i kategorien "alvorleg uønska hending", som kunne ført til skade på personell, maskin eller utstyr. I så fall vil ein bidra til at desse blir rapporterte til Arbeidstilsynet.

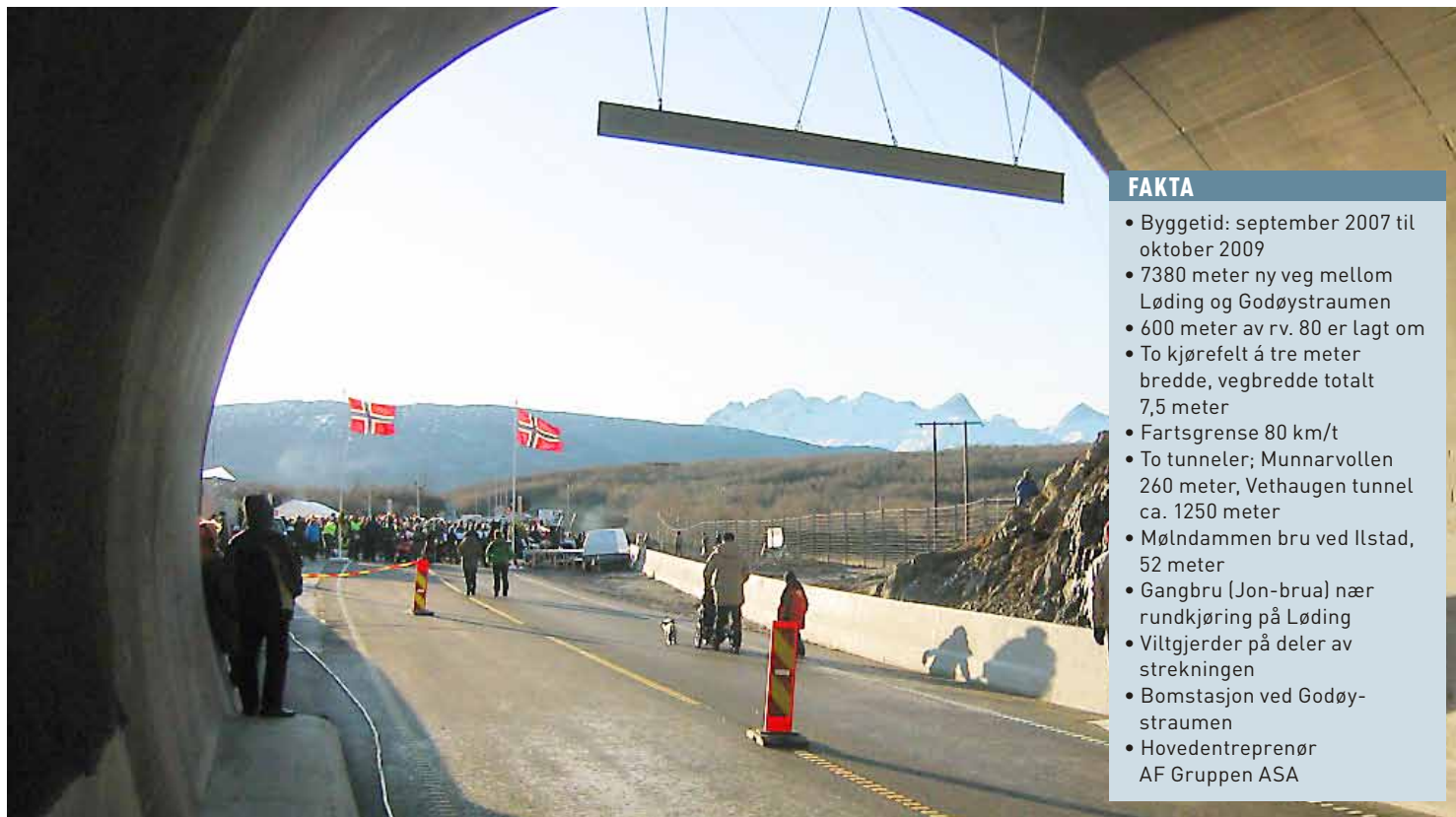
Gjennomgang av uønska hendingar er og tema i byggemøta. Prosjektet har tilsett eigen HMS-rådgivar, som òg vil ha skjerpa fokus på dette området, heiter det i svaret.

Prosjektet har frå før revidert HMS-planen gjennom eigne planar for dei to pågåande kontraktane på Hardangerbrua. Planane er spissa meir mot tryggleik, helse og arbeidsmiljø, i samsvar med byggherreforskrifta.

Prosjektleiinga har engasjert seg direkte i HMS-opplæringa av alle tilsette hos entreprenørane som er i gang på Hardangerbrua. Det er iverksett skjerpa kontroll med "sikker jobb-analysar". Det skal dokumenterast med signatur at dei som faktisk utfører jobben har gått gjennom slike analysar før arbeida tek til.

### FAKTA

- Byggetid: september 2007 til oktober 2009
- 7380 meter ny veg mellom Løding og Godøystraumen
- 600 meter av rv. 80 er lagt om
- To kjørefelt á tre meter breidde, vegbreidde totalt 7,5 meter
- Fartsgrense 80 km/t
- To tunnelar; Munnarvollen 260 meter, Vethaugen tunnel ca. 1250 meter
- Møndammen bru ved Ilstad, 52 meter
- Gangbru (Jon-brua) nær rundkjøring på Løding
- Viltgjerdar på delar av strekningen
- Bomstasjon ved Godøystraumen
- Hovedentreprenør AF Gruppen ASA



Åpning på rv. 17: 7,5 km veg ble åpnet 24. oktober og Nord-Norges første AutoPASS-stasjon ble satt i drift. (Foto: Rosemarie Avvik)

# Satte bom for 40 års venting

**Turmarsj, grilling, korpsmusikk og sang i høstsola. Det var rammen rundt åpningen av en nær 7,5 km lang strekning i vakre omgivelser på rv. 17 nord for Saltstraumen i Bodø kommune.**

Irene R. Skalle

Med åpningen av den nye vegen får

også nordlendingene stifte bekjentskap med AutoPASS.

Vegen har kostet 280 millioner kroner, og finansieres med ca 50/50 statlige midler og bompenger. Taksten er 20 eller 40 kroner, hele døgnet, alle dager.

### Stillere for mange

– Denne vegen er et bevis på at der som alle kommunene i Salten kjemper i lag, så får vi det til, sa ordfører Odd-Tore Fygle (Ap).

Det har tatt vel to år å bygge det som enkelte skal ha ventet på i nærmere 40 år. Vegen er lagt øst for bebyggelse og landbruksområder,

og det er mange beboere langs den gamle vegen som nå får det stille rundt seg. Transportnæringen kan også glede seg. Regionvegsjef Torbjørn Naimak pekte på en ny veg med høy standard og økt sikkerhet.

– Den gamle vegen har på ingen måte innbudt til å kjøre fort. Nå slipper vi unna mange svinger, bakker og variert fartsgrense, men det forplikter. Bruk veien fornuftig, ba han de flere hundre fremmøtte.

### Strikke-snoren

Det var stortingsrepresentant Tor-Arne Strøm (Ap) og tidligere stortingsrepresentant Jan Sahl (KrF) som

fikk æren av å åpne vegen. Denne gangen var det ingen vanlig snor å klippe, for snora var strikket og måtte kneppes opp. De to herrerne fikk så hvert sitt æresskerf av delene.

Rv. 17 Tverlandet – Godøystraumen er det første prosjektet som ferdigstilles i Vegpakke Salten. I november er utbedringen av rv. 80 Mjoneskleiva ferdig. Sommeren 2011 er rv. 80 Røvik – Strømsnes klar til bruk, noe som gir en innkorting av strekningen mellom Fauske og Bodø på 6 km. Det planlegges ny bru over Hopen i innfartsåren til Bodø, samt flere større tiltak nærmere sentrum.



(Arkivfoto: Geir Brekke)

## Landbruksmaskiner på langtur

**Det skal bli slutt på at brede landbruksmaskiner bare kan kjøres inntil 5 kilometer langs offentlig veg. Det foreslår en arbeidsgruppe nedsatt av Samferdselsdepartementet.**

Håkon Aurlien

Landbruksnæringen har en unntaksregel som tillater bønder å kjøre landbruksutstyr med bredder på opptil 3,5 meter på vanlig veg frem til jorder inntil 5 kilometer fra gården.

Men endringer i landbruket de senere årene, mot færre, større og mer spesialiserte bruk, har ført til ønske om kjørelenger enn som så. I mars nedsatte Samferdselsdepar-

tementet en arbeidsgruppe for å vurdere tilpassinger. I gruppa har blant annet Statens vegvesen vært med.

Nå har arbeidsgruppen konkludert, dog uten å ha kommet til full enighet. Forslaget er sendt ut på høring med frist til 15. desember.

### Ingen avstandsbegrensning

En samlet gruppe mener at avstandsbegrensningen på 5 kilometer ikke er formålstjenlig etter dagens forhold og bør oppheves.

Det er dissens om forutsetningene: Flertallet mener det av trafikksikkerhetsmessige årsaker bør være en hastighetsbegrensning på 30 km/t for all kjøring med landbruksmaskiner med bredde over 2,55 meter, og i tillegg krav til merking samt til følgekjøretøy for kjøring med landbruksmaskin som er

bredere enn 3,0 meter.

Bondeorganisasjonene går imot fartsbegrensningene. Landbruks- og matdepartementets representant mener en fartsbegrensning bare bør gjelde for transporter bredere enn 3 meter og at kravet om følgekjøretøy bør inntreffe først fra 3,30 meter bredde.

### Rushtidsbegrensning

Flertallet anbefaler innført en generell rushtidsbegrensning tilpasset de lokale trafikforhold for kjøring med brede landbruksmaskiner.

Igjen går bondeorganisasjonene og Landbruks- og matdepartementets imot.

**Stor traktor:** E6 ved Frya i Gudbrandsdalen  
(Foto: Steinar Svensbakken)



## BOMPENGER

# 65 milliarder i bo

**I perioden 2010-19 er det lagt opp til 65 milliarder i bompenger. Andel bompenger av riksveginvesteringene øker for hvert år.**

Henriette Erken Busterud

Tallene kommer fram i Statens vegvesens forslag til handlingsprogram som nå er ute på høring. Bompengeprojektene er på vegnettet som staten har ansvar for fra 1.1.2010. Det gjenstår å se hvilke bompengeprojekt politikerne vil gå inn for.

I forrige NTP-periode var bompengandelen rundt 30 prosent, nå har den økt til over 40.

– De fleste riksvegrutene har bompengeprojekt: Av de 65 milliardene er prosjekter for 20 milliarder allerede vedtatt, forteller Åge Jensen i Vegdirektoratet som jobber med å foreberede bompengesaker.

• Både på strekningen Oslo-Trondheim og Oslo-Kristiansand er

det foreslått at bilistene skal betale 17 milliarder i ti-årsperioden.

• På ruten mellom Stavanger og Ålesund er det planlagt bompengeanlegg som skal innkassere 8,6 milliarder.

• Videre er det 2 milliarder mellom Trondheim og Fauske.

I tillegg vil det fortsatt bli krevd inn bompenger på vegnettet som overføres til fylkeskommunene. Det jobbes med mange nye bypaker i mindre og mellomstore byer, regionale bompengepakker og strekningsvise bompengeprojekt på vegnettet som fylkeskommunene har ansvar for.

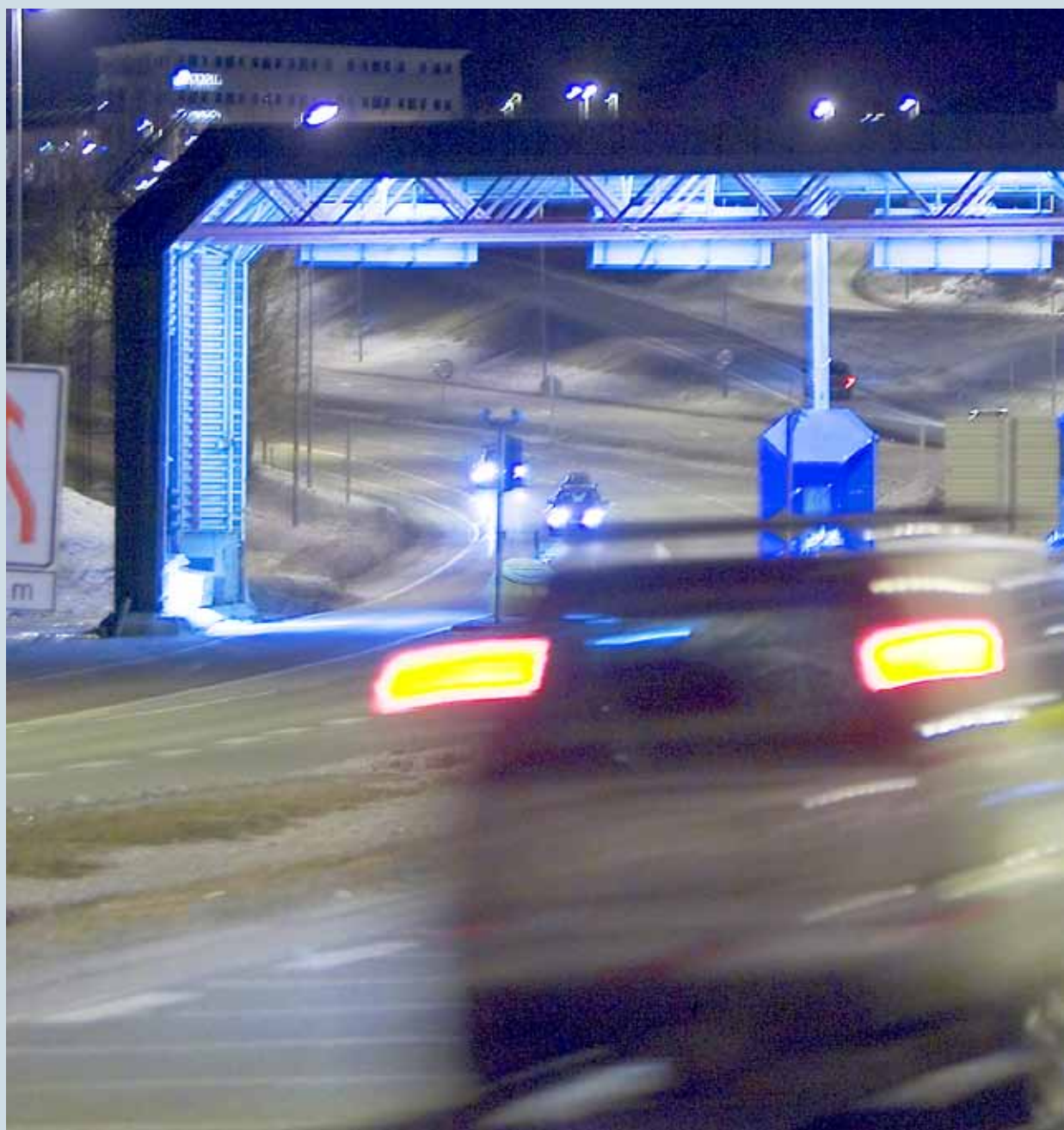
### Mer komplisert

Det er tolv bompengesaker i Stortinget i år, dobbelt så mange som for sju år siden. Jensen sier dette er en stor utfordring for Statens vegvesen.

– Bompengesakene blir stadig mer komplekse og det tar lengre tid å gjennomføre prosjektene, for det er mange flere beslutningstagere som er involvert og mange ulike typer prosjekt en må ta stilling til lokalt, sier Jensen.

### Forslag til prosjekter hvor det er forutsatt bompengefinansiering 2010-19 (både igangsatte og nye)

Rute	Store prosjekt - post 30
2a	E18 Sydhavna (Oslopakke 3)
2a	E18 Melleby - Momarken
2b	Rv 2 Kongsvinger - Slomarka
2b	Rv 2 Slomarka - Herbergåsen - Nybakk
2b	Rv 35 Jevnaker - Olimb
3	E18 Gulli - Langåker/Bommestad - Langangen
3	E39 Stangeland - Sandved
3	Rv 510 Solasplitten
3	E18 Vestkorridoren (Oslopakke 3)
3	E18 Langangen - Dørdal (Bamble) (start/delstrekning)
3	E18 Tvedestrand - Arendal (start)
3	E39 Gartnerløkka - Hannevikdalen
3	E39 Ålgård - Hove - Sandved
3	E39 Eiganestunnelen
3	E39 Smiene - Harestad
3	Rv 23 Dagslett - Linnes - Lier
4a	E39 Jektevik - Sandvikvåg
4a	E39 Rogfast (start)
4a	E39 Svegatjørn - Rådal
4a	E39 Nyborg - Klauvaneset
4a	Rv 555 Sotrasambandet
4b	E39 Knutset - Høgset
4c	Rv 13/7 Hardangerbrua
4c	Rv 9 Tveit - Langeid
4c/5c	E16/rv 13 Vossepakken
5a	E134 Haugalandspakken
5a	E134 Damåsen - Saggrenda
5a	E134 Haukelitunnelane (delstrekning)
5a	E134 Stordalstunnelen
5b	Rv 7 Sokna - Ørgenvika
5c	E16 Omlegging forbi Voss
5c	E16 Sandvika - Wøyen (Oslopakke 3)
5c	E16 Bjørnum - Skaret
5c	E16 Fønhus - Bagn - Bjørgø
6a	E6 Øyer - Tretten
6a	E6 Nordre avlastningsveg
6a	Rv 150 Ulvensplitten - Sinsen
6a	E6 Nidelv bru - Grilstad
6a	E6 Alnabruterminalen (Oslopakke 3)



**Flere bompengeprojekter:** Det er foreslått 60 bompengeprojekt på statens vegnett i perioden 2010-19. (Foto: E. Stuevold)

6a	E6 Dal - Minnesund - Skaberud
6a	E6 Kolomoen - Lillehammer (start)
6a	E6 Ringebu - Otta
6a	E6 Jaktøya - Tonstad
6a	E6 Sluppen - Stavne
6a	Rv 4 Lygna sør
6a	Rv 4 Gran - Jaren
6a	Oslopakke 3 (rv 4 Fossumdiagonalen)
6b	Rv 3 Løten - Grundset
6d	E136 Tresfjordbrua
6d	E136 Breivika - Lerstad
6e	Rv 70 Brunneset - Øygarden
7	Rv 80 Røvika - Strømsnes
7	E6 Værnes - Kvithamar
7	Rv 80 Vegpakke Salten 2
8a	E6 Bru over Rombaken
8a	E6 Narvik sentrum
8a	E8 Sørbotn - Laukslett
<b>Rute</b>	Rassikring - post 31
6d	E136 Måndalstunnelen - Våge
<b>Rute</b>	Bjørsvika - post 35
3	Vegutbygging i Bjørsvika
<b>Rute</b>	E6 vest for Alta - post 37
8b	E6 Møllnes - Hjemmeluft

**” Dette blir mer ryddig og ku**

## Eget AutoPASS-

**Statens vegvesen, som eier AutoPASS-systemet, vil skille ut hoveddelen av AutoPASS-systemet og kundebehandlingen til et eget selskap slik at det blir enklere for kundene.**

Henriette Erken Busterud

Ansvar og driften av AutoPASS er i dag spredt mellom Statens vegvesen og 35 bompengeselskap.

– Bompengeselskap har som hovedansvar å kreve inne penger i forbindelse med veglegg. Derfor er det unaturlig at disse skal stå ansvarlig for avtaler og brikker i et nasjonalt betalingsystem. Disse avtalene og brikkene kan dessuten brukes til å betale mer enn bomavgift, sier Robert Fjelltn Bø (bildet), som jobber med AutoPASS i Statens vegvesen.



# mpenger



ndene vil også få bedre og mer enhetlig service enn i dag.

## -selskap

### Enklere og ryddig

– Vi foreslår å ha et selskap som driver og utvikler AutoPASS, mens bompengeselskapene skal ivareta sine kjerneoppgaver i forhold til bompengavtalen. Alle kunder overføres til et selskap som skal ta seg av nasjonale avtaler, brikkeutstedelse og informasjon. Dette blir mer ryddig og kundene vil også få bedre og mer enhetlig service enn i dag. Hittil i år har vi fått 1700 henvendelser fra kunder som lurte på ting rundt avtaler, rabattordninger og passeringer og så videre. De fleste av disse spørsmålene skulle bompengeselskapene hatt. Med ett nytt selskap vil det også bli enklere å få til et godt tilbud til turister.

Vi har hatt dialog med ulike samarbeidspartnere om dette. Nå venter vi på tilbakemelding fra departementet, sier Fjelltun Bøe og legger til at de Statens vegvesen neste år også skal se på kommersielle måter å bruke AutoPASS på og avklare prinsipper rundt dette.



**Brikke i alle biler:** Statens vegvesen foreslår at alle skal ha AutoPASS-brikke i bilen fra 2019 og at tungebiler skal ha det fra 2013. (Foto: Knut Opeide)

## Obligatorisk brikke fra 2019

**Statens vegvesen foreslår at alle personbiler skal ha AutoPASS-brikke fra 2019, tunge kjøretøy fra 2013.**

Henriette Erken Busterud

I dag har 1,5 millioner AutoPASS brikke i Norge, det vil si at rundt halvparten av bilene.

– Bakgrunnen er først og fremst å redusere kostnadene, manuelle passeringer koster samfunnet mange millioner ekstra i året. I tillegg blir trafikken bedre med AutoPASS, noe som igjen reduserer køer, utslipp og antall ulykker. Innenfor EU diskuterer de også å innføre obligatorisk brikke,

sier Robert Fjelltun Bøe som leder arbeidet med Statens vegvesens AutoPASS-strategi.

I 2013, hvis det blir obligatorisk brikke for tunge kjøretøy i Norge, er det også planer om å ha AutoPASS på de største ferjestrekninger på stamvegnettet. Østerrike har for øvrig allerede innført obligatorisk brikke for tunge kjøretøy.

I dag har 37 av landets 48 bompengordninger AutoPASS.

– Anlegg som ikke har AutoPASS er i hovedsak eldre anlegg som vil være nedbetalt for 2019. Det er departementet som skal avgjøre om det eventuelt vil bli obligatorisk brikke. Hvordan dette skal følges opp juridisk må vi derfor komme tilbake til, sier Fjelltun Bøe.

## Europa rundt med en brikke

**Om fem år skal du kunne kjøre rundt i hele Europa med en brikke og en avtale. Det har EU bestemt. Og teknologien er langt på vei basert på samme teknologi som det norske AutoPASS-systemet.**

Henriette Erken Busterud

Mens det er fem år til personbiler kan kjøre rundt i Europa med en brikke, er det tre år til tyngre kjøretøy over 3,5 tonn kan rulle rundt med en brikke. Det nye systemet skal dekke alle bruer, tunneler og motorveger som har bomstasjoner.

Dagens AutoPASS-brikke kan du derimot ikke bruke hvis du skal ut på tur. EU har defi-

nert noen nye krav til brikken som dagens brikke ikke har. Slik det ser ut nå, vil derfor de som ønsker å betale med brikke på ferieturen i Europa bytte inn sin brikke og få utdelt en ny som tilfredsstiller kravene.

– Norge, og det norske AutoPASS-systemet, kan sies å ha vært foregangsland i arbeidet med elektronisk betaling. Vi har vært blant de første i verden både med bombrikker, automatiske bomstasjoner og samordnet betaling. Det sier Robert Fjelltun Bøe i Statens vegvesen, som har vært observatør i EUs ekspertgruppe for det nye systemet.

Det nye betalingssystemet i EU kan sammenlignes med det nordiske systemet EasyGo der det er felles bombrikke for alle AutoPASS anlegg i Norge, Storbælt, Øresund og enkelte ferjestrekninger.

## AKTUELT

**Større kapasitet**

■ ■ Fylkesordfører Nils Aage Jegstad åpnet 2. november den nye Olavsgaard bussterminal. Byggeprosjektet har omfattet en totalrenovering, samt utvidelse av terminalen fra fem til seks plattformer. De nye plattformene er lengre og bredere enn de gamle. Lengden er 32 meter og bredden 2,5 meter, og tilfredsstillende kravene til universell utforming.

**Time to eat the dog**

■ ■ En gjennomsnittlig hund er like skadelig for klimaet som en firhjulstrekk som kjører 10.000 kilometer i året, har professorparet Brenda og Robert Vale fra Victoria University i New Zealand regnet ut. De oppfordrer derfor til å kun holde dyr som vi har tenkt å spise i debattboken "Time to eat the dog".

**Miljøfartsgrense i Oslo**

■ ■ 1. november innfører Statens vegvesen miljøfartsgrense på deler av riksveg 4, Ring 3 og E18 i Oslo. Dette innebærer redusert hastighet fra 80 til 60 km/t. Hensikten er å redusere mengden helseskadelig svevestøv. Endringen innføres i vinterhalvåret når konsentrasjonen av svevestøv er høyest, og gjelder til 11. april 2010.

**Menn best på dekksekk**

Sju av ti menn sjekker dekkene på bilen regelmessig, viser en ny undersøkelse Norstat har utført for Storebrand. De fleste nordmenn er flinke til å kontrollere mønsterdybden på dekkene sine, viser undersøkelsen, og omtrent seks av ti nordmenn foretar jevnlig dekksekk. Men her er menn flinkere enn kvinner til å følge opp.



**Trøndertråkker:** Øystein Thovsen er en ivrig syklist. Veldig mange trøndere velger nå heller sykkelpedalen enn gasspedalen. Foto: Lars Erik Sira

## FLERE OG FLERE SYKLER I TRONDHEIM:

# Trøndertråkk

**Flere og flere trøndere gjør som Øystein Thovsen: De sykler. Det viser en fersk undersøkelse Statens vegvesen har fått gjennomført.**

Lars Erik Sira

– De mest markante trekkene i undersøkelsen er den klare nedgangen i bilbruken både sommer

og vinter, samtidig som det er en økning både for kollektivtrafikken og sykkelbruken, sier seksjonsleder Erik Jørgen Jølgsgard i Statens vegvesen Sør-Trøndelag distrikt.

• Om sommeren sykler om lag 25 prosent av Trondheims befolkning til jobb eller skole, viser den ferske spørreundersøkelsen.

I undersøkelsen som Sentio har utført for Statens vegvesen, ble publikum spurt om hvilket transportmiddel de i hovedsak, 4-5 dager i uka, benytter til og fra jobb eller skole. Det ble skilt mellom sommerhalvåret og vinter-

halvåret.

• 41 prosent av de spurte svarer at de kjører bil til jobb eller skole om vinteren. I en tilsvarende undersøkelse fra 2002 svarte 51 prosent det samme. Den samme nedadgående tendensen i bilbruk ser vi også om sommeren.

• Hele 9 prosent oppgir at de nå sykler om vinteren mot 4 prosent i 2002, mens andelen som sykler om sommeren er økt til 25 prosent.

• Andelen som går om vinteren er doblet fra sju til 14 prosent.

– Andelen som oppgir å sykle om vinteren er formidabel sam-

menliknet med landet ellers, samtidig som en sykkelandel på 25 prosent er svært høyt, Trondheims størrelse tatt i betraktning, fastslår Jølgsgard.

**600 millioner neste ti år**

I Miljøpakke Trondheim er det lagt opp til å bruke 600 millioner kroner de neste ti årene på ulike tiltak for å få folk til å velge sykkel. Hovedutfordringen blir å bygge et sammenhengende og helhetlig sykkelveinett i byen.

– **Skill syklist og fotgjenger**  
Vegen og vi møter syklist Øystein

Thovsen ved domkirka en formiddag i slutten av oktober. Han forteller at han sykler til og fra skole og jobb hver dag året rundt. Piggdekkene er nettopp satt på for vinteren.

Thovsen etterlyser klarere skil-ler mellom syklist og fotgjenger, og framhever sykkelveiene i Danmark som et eksempel til etterfølgelse. Han er imidlertid glad for at mange i Trondheim velger sykkel.

– Hvis alle som sykler skulle valgt bilen, hadde ikke transport-systemet i byen gått rundt, mener Thovsen.

# Transportkomiteen delt på midten

**Den nye Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget er kløyvd nøyaktig på midten i synet på komitéleder Knut Arild Hareides utspill i forrige Vegen og vi om å gjøre Statens vegvesen om til et statsforetak.**

Kjell Wold

Ikke uventet deler komiteens 16 representanter seg i nøyaktig to like fløyer (8 for og 8 mot). Partiene fra den rødgrønne blokk, Ap 6, SV 1, Sp 1 sier kontant nei til Hareides forslag, mens like mange fra Frp 4, Høyre 3 og Krf 1 støtter Hareide.

**Her er spørsmålene:**

- 1) Hva synes du om komitéleder Hareides forslag om å nyorganisering av Statens vegvesen i en foretaksmodell?
- 2) Hva er de viktigste sakene du vil jobbe med i Transportkomiteen de neste fire årene?

**Susanne Bratli (Ap), 43, Nord-Trøndelag:**

- 1) – Jeg støtter ikke Hareides utspill. Alle organisasjoner har sikkert et potensial for forbedring. Statens vegvesen omorganiserer seg igjen for å bli enda mer effektiv.
- 2) – De viktigste sakene blir trafikksikkerhet og samferdselsløsninger i distriktene.

**Øyvind Halleraker (H), 58, Hordaland:**

- 1) – Det er 1 av 23 konkrete forslag til reformer i Høyres Transportplan.
- 2) – Størst mulig fokus på forslagene i partiets transportplan, vegbevilgninger, vedlikehold, sterkere kollektivsatsing i byene og flere OPS-prosjekter blant annet.

**Magne Rommetveit (Ap), 53, Hordaland:**

- 1) – Nok forhasta forslag før vi får sett oss skikkeleg inn i saksomfang og kompleksitet.
- 2) – Å sjå dei ulike transportformane i samanheng og ha spesiell merksemd på storbyane.

**Freddy de Riuter (Ap), 40, Aust-Agder:**

- 1) – Dårlig forslag. Veien fra foretaksmodell til privatisering er kort, og en slik utvikling ønsker jeg ikke.
- 2) – Følge opp NTP best mulig for å sikre at igangsatte og planlagte prosjekt blir gjennomført raskest mulig.

**Anne Marit Bjørnflaten (Ap), 40, første nestleder Troms:**

- 1) – Vi tar ansvar for å sikre best mulig organisering av samferdselssektoren. Men jeg støtter ikke Hareides utspill. Vegvesenet er alt i gang med en ny og viktig omorganisering.
- 2) – Gjennomføre NTP og jobbe med transport og næringsutvikling. Klimaspørsmål er også en utfordring.

**Gorm Kjernli (Ap), 28, Akershus:**

- 1) – Tror ikke Hareides forslag er en god løsning. Statens vegvesen er midt oppe i en viktig omstillingsprosess.
- 2) – Arbeide for å redusere klimautslippene i vegsektoren. Vil satse på jernbane og kollektivtrafikk.

**Arne Sortevik (Frp), 62, Hordaland:**

- 1) – Frp er glade for Hareides forslag som vi støtter fullt ut. Gjerne det samme for Jernbaneverket og Kystverket.
- 2) – Modernisering av transportnettene i Norge, særlig vegnettet. Øke tiltakene mot trafikkuulykker kraftig.

**Bård Hoksrud (Frp), 36, andre nestleder Telemark:**

- 1) – Støtter forslaget, som vi selv har fremmet flere ganger uten å få støtte.
- 2) – Raskere utbygging av vegnettet og jernbanen. Høyt trykk også på trafikksikkerhet.

**Hallgeir Langeland (SV), 54, Rogaland:**

- 1) – SV er opptatt av en sterk offentlig sektor og ikke for endringer som drar i retning av privatisering. Men vi diskuterer gjerne hvordan vi kan få mer asfalt og skinner for pengene.
- 2) – I byene satses vi på kollektivløsninger. Ellers i landet flere midtledere og utredning av lyntog.

**Ingebjørg Godskesen (Frp), 52, Aust-Agder:**

- 1) – Fint at Krf nå støtter det vi har ønsket og foreslått i flere år.
- 2) – Jeg brenner veldig for veg. Vil satse på raskere vegutbygging uten bompenger. Trafikksikkerhet bør også være enda mer i fokus.

**Tone Merete Sønsterud (Ap), 50, Hedmark:**

- 1) – Støtter ikke Hareides utspill. Staten omorganiseres nå og blir stadig mer effektiv.
- 2) – Jobbe for å få gjennomført utbyggingsprosjekter på veg og jernbane.

**Jan-Henrik Fredriksen (Frp), 53, Finnmark:**

- 1) – Er langt på vei enig med uttalelsene til Hareide.
- 2) – Jeg vil ha min oppmerksomhet rettet mot luftfart, da dette er blitt mitt fagområde. Veger, skipsfart, kommunikasjon og beredskap for og i Nord-Norge blir også viktig for meg.

**Lars Myraune (H), 65, Nord-Trøndelag:**

- 1) – Det synes jeg er en god idé
- 2) – Bidra til å øke veg- og jernbanebudsjettet vesentlig og arbeide for at fylkene skal få flere midler til å dekke etterslepet. Gjøre administreringen av kommunikasjon mest mulig effektiv og jobbe for utbedring av flaskehalsen på E6 mellom Stjørdal og Steinkjer.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp), 45, Nordland:**

- 1) – Jeg tror ikke det vil være en lykkelig løsning å gjøre Statens Vegvesen om til et statsforetak. Etter mitt syn har ikke foretaksmodellen for Helse-Norge vært en god reform.

- 2.) – Tre områder. Oppfylging av Nasjonal transportplan (NTP), bidra til gode næringslivsrettede og trafikksikkerhetsmessige prosjekt. Viktig å minne om at vi også har ansvar for havner og farleder også.

**Ingjerd Schou (H), 54, Østfold:**

- 1) – Det er et forslag Høyre i komiteen vil vurdere. Jeg er i utgangspunktet positiv til det.
- 2) – Stor oppmerksomhet mot alle områder knyttet til veg, jernbane, fly og havn. Jeg vil jobbe for at samferdselsområdene reformeres både ved organisering og finansiering, og jobber for partiets alternative transportplan.

**Knut Arild Hareide (Krf), 33, leder, Akershus**

Har ikke svart på henvendelsen fra Vegen og vi



Freddy de Riuter(Ap)



Bård Hoksrud(Frp)



Ingebjørg Godskesen(Frp)



Lars Myraune(H)



Ingjerd Schou(H)



Susanne Bratli(Ap)



Anne Marit Bjørnflaten(Ap)



Jan-Henrik Fredriksen(Frp)



Øyvind Halleraker(H)



Gorm Kjernli(Ap)



Tone Merete Sønsterud(Ap)



Magne Rommetveit(Ap)



Knut Arild Hareide(Krf)



Arne Sortevik(Frp)



Hallgeir Langeland(SV)



Janne Sjelmo Nordås(Sp)

## UTBYGGING

# Store utfordringar på E16

Av Synnøve Lien

Hausten har vore prega av fleire vegstengingar på stamvegen mellom vest og aust. Trafikantane opplever E16 som vanskeleg å forsere og mange kjem for seint fordi dei må venta i kø.

E16 mellom Bergen og Lærdal, har denne hausten vorte belasta med både planlagde og uførutsette vegstengingar.

## Flenjatunnelen

Flenjatunnelen i Flåm er stengt om natta. Tunnelen får heilt nye tekniske anlegg for ventilasjon, alarmer og kommunikasjon knytt til sikkerheit, ny og brannsikra vatn- og frostsikring og nytt lys. Alle arbeida skal vere avslutta 26. april neste år.

– Arbeida går føre seg på nattetid sidan det da er minst trafikk her, og vi skaper mindre ulemper for trafikantane. Og vi har ope for kolonnekøyring til faste tider, seier byggeleiar Kolbjørn Nord. Ferdig i april 2010.

## Nærøydalen og Vallaviktunnelen

Ikkje lenge etter at arbeidet starta i Flenjatunnelen, rasa det i Nærøydalen og E16 vart stengt i fleire dagar. Trafikken vart losa via Hardanger, noko som igjen førte til at arbeidet i Vallaviktunnelen måtte utsetjast ei veke.

Vallaviktunnelen vert ombygd i samband med Hardangerbrua. Her er det lagt opp til omkøyring via rv. 572 mellom Bruravik i Ulvik og Holven i Granvin. (Ferdig i løpet av november 2009.)

## Hettetunnelen

Ved Hettetunnelen mellom Vaksdal og Stanghelle er det stor rasfare. Arbeidet her omfattar fjellreinsk, bolting, sprenging og bygging av ny portal på nordsida av tunnelen. Fjellreinsken må utførast på dagtid og før frosten sett inn. Statens vegvesen reknar med å vere ferdig med dette arbeidet til 27. november.

Medan fjellreinsken går føre seg må vegen vere stengt. For å skape minst mogleg ulemper for trafikantane vert det lagt opp til hyppige gjennomkøyringar. Det er og mogleg å velje alternativ rute mellom Bergen og Voss: rv 7 Trengeroid – Norheimsund – Voss. Arbeida med portalen startar truleg i desember og skal gå føre seg på nattetid, da det er mindre trafikk. (Ferdig juni 2010.)

## Bru ved Dale

Brua ved Dale trong og oppgradering, eit arbeid som har gått føre seg nokre veker. Her er eitt køyrefelt stengt og brua lysregulert. (Ferdig 1. desember 2009.)

E16 i vest har mange tunnelar og fleire rasutsatte parti. Skal vegen sikre god framkomst, bli tryggare og meir forutsigbar, må vegen stengast når det er nødvendig. Dette for å sikre både trafikantane og dei som arbeider på vegen. Det er ei utfordring å koordinere stor aktivitet på same vegstrekning. Spesielt utfordrande vert det med eit avgrensa val av omkøyringsruter. Statens vegvesen arbeider med å bli betre til å planleggje dei stengingane etaten sjølv rår over og om mogleg finne alternative ruter mellom vest og aust for å minske ulemper for trafikantane.



# Høyt over

Håkon Aurlien

**ØSTFOLD** ■ Den nye Smaale-nene bru blir et landemerke både for E18-trafikanter og for befolkningen i Indre Østfold. Prosjektleder Bettina Sandvin stortrives med å lede et komplisert vegprosjekt og fikk en ekstra opp-tur da hun sist uke ble løftet 80 meter til værs med kran for å se tårnet ovenfra.

Skuet var unikt, for mandag denne uken ble byggekranen nemlig tatt bort. Heretter må man ha vinger for å se tårnet ovenfra. Elleve måneder gjenstår før E18-trafikanter kan beskue tårnet fra brubanen.

På dagtid vil de oppleve en skrånstagsbru der tykke kabler står ut fra tårnet i en vifteform. Nattestid vil skuet bli ekstra spektakulært med effektbelysning på kabler og mastetopp.

## Stri tørt

Det tyske entreprenørselskapet Bilfinger Berger er entreprenør, og selskapet har hatt en stri tørt med å bygge brutårnet litt ut i Glomma fra Askimsiden. Først måtte maskiner ned for å grave bort løsmasser og synketømmer etter århundrer med tømmerfløting. Så måtte dykkere ned for å fingrave. Det ble en krevende oppgave i en tidvis særdeles flomsterk elv uten sikt.

Tårnet ble støpt flytende og senket gradvis inntil det sto støtt, og har deretter vokst meter for meter. For kort tid tilbake endte det 78 meter over Glommas overflate og dermed 155 meter over havets nivå.

**Trafikkulykker i september 2009**

■ ■ 26 personer er meldt omkommet i trafikken i september i år. Det er 10 flere enn i 2008. Dette betyr at vi i år er oppe i 165 drepte, mens det på tilsvarende tid i 2008 var 204 omkomne. Dette er en reduksjon på ca 19 prosent, og antallet så langt i år ligger omtrent på samme nivå som i 2006 og 2007.

# Jobber på spreng

**Høyt oppe:** Vegvesenets prosjektleder Bettina Sandvin gleder seg over utsikten over et flott Glomma-landskap. Denne uken blir de første bærekablene hengt opp i det 78 meter høye tårnet som skal bære Smaalenene bru i Indre Østfold. (Foto: Håkon Aurlien)

**I hele landet jobber de på spreng med midlene fra regjeringens tiltakspakke. Til tross for at man gikk tom for sprengstoff!**

Henriette Erken Busterud

Statens vegvesen fikk 2,3 milliarder kroner til å sette i gang 300 mindre tiltak i forbindelse med regjeringens tiltakspakke. Det meste av arbeidet går etter planen.

De ekstra pengene skal brukes til å ruste opp og bygge ut vegnettet, og de valgte prosjektene skulle fullføres i løpet av året. De mange ekstra tiltakene krever full trøkk i Statens vegvesen.

**Ekstra oppgaver**

Blant de mange byggeledere i Statens vegvesen som har hatt hendene fulle med ekstra oppgaver, er Bjørnar Lagesen i Region nord. Han fikk ansvar for å sette i gang to ekstra prosjekter i forbindelse med tiltakspakka.

– Det første vi gjorde var å bygge gang- og sykkelvegbru over en elv sør for Sortland langs Rv. 82. Der manglet det ei bru etter at det hadde blitt bygd ny gang- og sykkelveg, og vi åpnet denne gangbrua i september. Videre har vi fått oppstartsmidler fra tiltakspakka til å utbedre strekningen Lødingen - Kåringen langs rv. 85, en ulykkesutsatt strekning der det også er rasfare. I tillegg utbedrer vi oppstillingsplassen på ferjeleiet på Lødingen der det går ferje til Bogenes. Dette må vi gjøre som følge av økt ferjetrafikk her på grunn av Lofastforbindelsen, sier Lagesen.

Lagesen forteller at de til sammen må spreng ut rundt 61.000 kubikk fast fjell som skal brukes til breddeutvidelse og motfylling i sjøen.

– Arbeidet går bra, bortsett fra at vi strevde litt med å få tak i nok sprengstoff. Vi skal bli ferdig med jobben til sommeren som planlagt, sier Lagesen.

**Kjempeinnsats**

– Det har blitt gjort en kjempeinnsats over hele landet. Vi fikk 2,3 milliarder kroner ekstra, det vil si 25 prosent mer penger – og 25 prosent flere oppgaver som skulle utføres i løpet av et år. Poenget var å sette i sving entreprenørene raskt, og det har vi klart. Riktignok har vi et mindreforbruk ved nyttår på 300 millioner kroner, men de vil bli brukt i løpet av første halvår 2010, sier utbyggingsdirektør Lars Aksnes fornøyd.

# Glomma

**Energi**

På toppen råder en lynavleder, og den blir blå. Brubyggerne vet at brua vil bli rammet av lyn. Det er energi som kan gi store skader i en brukonstruksjon med 1250 tonn stålarmering og 7500 kubikkmeter betong.

Bilfingers tyske prosjektleder Peter Gilles har arbeidet på langt større bruer enn den 300 meter lange Smaalenene bru. Han er imponert over landskapet og elva, vet at kryssingen i tidligere tider var en strabsøs oppgave, og håper at denne ukens kabelmontering ikke blir for mye heftet av hardt høstvær.

**Bru fire**

Sist ukens løft ga en unik mulighet til å se hvordan Glomma skjærer gjennom et flott landskap og deler folk og land. Når den nye brua åpnes i oktober er det som den fjerde hovedvegbrua i området.

Kraften i elva ble temmet gjennom kraftverksbygging på 1920-tallet. Oppdemming den gang førte til at det første kongevegbrustedet fra 1841 nå står under vann.

Den andre brua ble bygget i 1856 og ble revet etter at den tredje, dagens bru, var ferdig i 1961. I 1992 ble det bygget gang/sykkelvegbru på brufestene etter den eldste, og neste år blir dagens bru del av lokalvegnettet.

**FAKTA**

Smaalenene bru går på en ny parsell av E18 i Østfold syd for dagens Fossum bru, mellom Knapstad (vest for Spydeberg) og Krosby (vest for Askim).

Anleggsarbeidene startet høsten 2007, legger beslag på ca 1,3 mrd kr, og strekningen skal tas i bruk i oktober 2010.

Nye E18 er delvis bompengefinansiert gjennom "Østfoldpakka" som skal bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten bl.a. ved å legge E18 utenom tettstedene.

Nasjonal transportplan 2002-2011 legger til grunn en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde. Stortinget ba derfor om at vegen skulle bygges som smal firefelts veg.

Brutårnet rager 78 meter over Glomma som etter kraftutbygging ligger 77 meter over havets nivå.



**Byggeleder:** Bjørn Lagesen i Statens vegvesen (Foto: Statens vegvesen)

## AKTUELT

**Blindeforbundets tilgjengelighetspris**

■ ■ Steinar Simonsen på Ressursavdelinga i Region midt ble torsdag tildelt tilgjengelighetsprisen av Blindeforbundets fylkeslag i Sør-Trøndelag. Han får prisen for å ha tilrettelagt miljøet slik at det er enklere å ferdes for blinde og svaksynte.

– Jeg setter stor pris på å få en slik utmerkelse, sier Simonsen. Det

var spesielt prosjektet AKTA (Attraktiv Kollektiv-Trafikk for Alle) som var årsaken til at han fikk prisen. I prosjektet er det funnet en teknisk løsning der synshemmede kan få sanntidsinformasjon på sms om når bussen kommer. Sjåføren på bussen får samtidig informasjon om at en synshemmet person skal med på holdeplassen. (Foto: A. Moen)

**Nytt kryss**

■ ■ Nytt kryss mellom riksveg 35 og E16 i Styggedalen på Ringerike blir offisielt åpnet torsdag 19. november. Men trafikken er alt satt på i det nye planfrie krysset mellom de to stamvegene. Tidligere har Styggedalenkrysset vært et ulykkeskryss med mye stygg kjøring.

**Sikret omkjøringsveg**

■ ■ Bompenger på den nye E6 nord for Gardermoen fører til økt trafikk på en alternativ fylkesveg uten bomstasjon. For å unngå ulykker er det nå bygget gang- og sykkelveg på en 5,8 km lang strekning av fv. 454 mellom Hovinmoen og Bondal bru. Til sammen skal 26 mill. kr brukes på trafikksikkerhetstiltak på lokalvegene i Ullensaker.



**Reviderer arbeidsvarslingshåndboka:** – Skal vi unngå ulykker og farlige situasjoner ved vegarbeid må vi ha en riktig plan for den jobben som skal gjøres og kontroll med at planen faktisk blir håndhevet, sier Bjørn Andersen og Mads Ole Klingen i Statens vegvesen Region midt. (Foto: Håkon Aurlien)



**Ikke bra:** Fareskilt for nært farenmomentet. (Foto: Jan Gunnar Sandblåst)



**Ikke bra:** Farlig lagring av stein og rør nært inntil kjørebanelen. (Foto: Mads Kringen)



**Ikke bra:** Mangelfull varslings- og sikring av grøft. (Foto: Mads Kringen)



**Ikke bra:** Sammenblanding av skiltposisjoner og farlig belastning av skiltfot med stein. (Foto: Mads Kringen)



**Ikke bra:** Dobbeltskilting av fartsgrensa. (Foto: Bjørn Andersen)

# – Må ha bedre kontroll

**– Statens vegvesen må ha en mye tettere oppfølging med hvordan entreprenørene ivaretar sikkerheten for trafikantene og egne ansatte ved anleggsarbeid på veg, det sier Bjørn Andersen i Veg- og trafikkavdelingen i Statens vegvesen Region midt.**

Håkon Aurlien

Han leder nå et utvalg som skal utvikle et nytt system for "skiltmyndighetskontroll av arbeidsvarsling" i Statens vegvesen. Utvalget skal

være ferdig med sitt arbeid i høst og vil tidlig på nyåret legge fram konkrete anbefalinger for iverksettning i Region midt og deretter i Vegvesenet som helhet.

**Dristig**

Etter at markearbeidet er fullført i form av kontroller ved tyve arbeidssteder ute på trafikkert veg, fastslår de to at det er stor avstand mellom ønsket og faktisk tilstand.

– Det er dristig av Statens vegvesen å gi entreprenørene et så stort ansvar som det de har i dag med å utøve trafikkreguleringer på offentlig veg. Prinsippet med egenkontroll bør beholdes, men det er behov for betydelig økning i antall og kvalitet på stikkprøvekontrollene. Dagens regelverk krever liten opplæring, og vi mener det er behov for skjerpet opplæring av all arbeidsledelse ute på veg, sier Bjørn Andersen.

**Nullvisjonstrekning**

– Hensikten med god arbeidsvarsling er å hindre mulighet for ulykker. Dette er nullvisjonstenking i praksis, påpeker utvalgsmedlem Mads Ole Klingen fra Sør-Trøndelag distrikt.

– Arbeidsvarslingen skal sikre trafikantene og egne ansatte mot ulykker mens jobben gjøres, men skal også sikre trafikantene mot overraskelser etter at jobben er utført. Anleggsarbeidet er rett og slett ikke fullført før vegen er slik den skal være for trafikanten, understreker utvalgsleder Bjørn Andersen.

**Uro**

Initiativet til arbeidet er kommet fra Statens vegvesen Region midt. Der har det vært økende uro om ansvarsforhold og risiko på trafikkert veg helt siden hverdagsvedlikeholdet ble privatisert i form av funksjonskontrakter fra 2003.

I stedet for at Statens vegvesen

hadde oppsynsmenn for å se til at vegene var i orden, fikk entreprenørene ansvar for egenkontroll. Vegene er fortsatt "stilt til disposisjon i den tilstand de har" og trafikantene må fortsatt ta høyde for plutselige forhold som kan inntruffe. Men entreprenørene og deres underentreprenører har nå ansvar for sikkerheten under arbeidet.

Vegvesenet skal for hver anleggsstart godkjenne skiltplaner og foreta stikkprøver. Disse dreier seg om å kontrollere at entreprenøren har planlagt arbeidet, gitt egne folk god nok opplæring, at de har godkjente skiltplaner samt riktig varslingsmaterieell.

**Samsvar**

– Et av våre funn er at mange anlegg har skiltplaner som er godkjent av Vegvesenet, men som ikke er relevante for de faktiske forhold ute på vegen. Tegningene stemmer ikke

med kartet, eller viser andre trafikkforhold enn de som er der, forteller Bjørn Andersen.

– Dette forteller at entreprenører ofte er mer opptatt av å få formelt godkjente planer enn å ha gode planer som ivaretar sikkerhet. Det forteller også at Vegvesenet i en hektisk hverdag ofte godkjenner planer uten å ha tilstrekkelig informasjon om arbeidet som skal utføres og om forholdene ute på vegen, påpeker han.

**Salderingspost**

Han registrerer at flere av entreprenørene var glade for å bli kontrollert.

– Det virker som om arbeidsvarsling kan være en salderingspost og at dagens system gir ulike konkurransevilkår. Flere kontroller vil skjerpe praktiseringen av regelverket og medvirke til mer likebehandling, sier han.

# 100.000 kroner for verdenssensasjon

**Digital fotografering med infrarødt lys er videreutviklet i en ny generasjon ATK-bokser. – En verdenssensasjon, sier leder av Idéforum, Vidar Engmo. Oppfinnerne, Vegvesenets Per Engeset og Arve Nyborg, er tildelt årets Petter Smart-pris og Idéforums høyeste pengepremie på 100 000 kroner.**

Ivar Jon Tunheim

Statens vegvesens Idéforum hadde nasjonalt treff på Kongsberg 27. - 28. oktober. En innlagt visitt i sølvgruvene trakk første møtedag opp

en fin ramme for å overrekke både pris og diplom til de to Petter Smart-ene.

#### Iherdig innsats

Et krav til automatisk trafikkontroll (ATK) er at systemet, i tillegg til å registrere bilnummer, også må fotografere føreren av kjøretøyet. Først da blir dokumentasjonen tilstrekkelig. Tradisjonelle digitale overvåkningskameraer har hatt begrensninger når det gjelder å få tatt bra nok bilder av bilføreren gjennom bilenes frontrute.

Spesielle utfordringer har vært knyttet til bruk av usynlig lys (IR) som må brukes til streknings-ATK. Men nå er en fullgod løsning på plass, takket være smart innovasjon fra Per Engeset og Arve Nyborg. Tilpasning av kameraene og en egenutviklet IR-lyskilde utgjør, i kombinasjon, en unik løsning.

#### Stolthet

Både nasjonalt Idéforum og Region øst, der prisvinnerne til daglig holder til, uttrykte stolthet

over løsningen de to har fått til. Flere store produsenter av kamera- og overvåkingsutstyr har tidligere signalisert at dette neppe kunne la seg gjennomføre til en akseptabel kostnad.

– Men gjennom kreativ og iherdig innsats har dere kommet i mål med en teknisk og økonomisk god løsning, sa Vidar Engmo. Han karakteriserte arbeidet – og produktet – som en banebrytende verdenssensasjon. Engmo hadde æren og gleden av å overrekke både prisstatuett - samt diplom og blomster.

Vinnerne takket beveget. Så informerte de Idéforums representanter litt mer i detalj om vinnerløsningen.

#### Avansert

Med bakgrunn fra bygg og anlegg har Engeset og Nyborg selv måttet ta tålmodigheten og tiden til hjelp i å skolere og å forske seg frem til den nye generasjonen ATK.

– Vi har ikke spisskompetansen på de enkelte komponentene. På



**Hyllet:** Fv. Vidar Nyborg og Per Engeset ble hyllet med Petter Smart-prisen. (Foto: Ivar Jon Tunheim)

dette fagfeltet er spisskompetansen svært spiss. Det vi har konsentrert oss om er å utvikle konseptet og å finne fram til aktuelle leverandører og samarbeidspartnere. De to kameratypene som brukes, har blitt modifisert i samarbeid med de tyske og

japanske kameraprodusentene. Utviklingen av den nye IR- blitsen er blitt mulig via en "laserdiodeprodusent" i Kina. Å justere temperatur er helt nødvendig for at "fargefrekvensen" skal stemme med kameraets brikke, opplyser de to.

## E18 SKY-LANGANGEN:

# Kjempekrefter på kjempeanlegg

**120 maskiner og rundt 200 personer gyver for tiden løs på den kuperte "villmarken" i skogene mellom Farrisvannet i Larvik og Langangen i Porsgrunn.**

Kjell Wold

Ny 11 kilometer fire felts motorveg skal på tre år pløye seg gjennom jomfruelig terreng nord for dagens E18-trasé mellom Vestfold og Telemark.

Når prosjektet til 1,7 milliarder kroner er fullt oppbemannet ved årsskiftet vil nær 280 arbeidere fra Hæhre Entreprenør AS og Veidekke AS være engasjert i vegprosjektet.

I tillegg kommer Statens vegvesen sin egen prosjektorganisasjon på rundt 15 personer.

– Da kontrakten ble skrevet 5. august tok det mindre enn en uke før Hæhres enorme maskinpark inntok manesjen og gikk løs på fjellskjæringer, skog og myrer i svært ulendt og traversert terreng, forteller prosjektleder Jørn Rinde i Statens vegvesen.

Entreprenørene er alt i gang med å drive den første av fire tunneler, Sandbekkåsen. Malerød, Pauler og Hobekkseter står snart for tur. Strekningen får to større kryssområder med fem rundkjøringer. I tillegg skal både eksisterende E18 og flere lokalveger rustes opp.

Det skal også bygges seks større langsgående bruer hvorav Kjøsevegen bru på 305 meter blir den mest spektakulære beliggende 60 meter over terrenget på det høyeste. Tunnelene vil variere fra 140 meter til 380 meter. Vegen som blir 23 meter bred får også to miljøtunneler og to overgangsbruer. Dagens E18 er en av de mest ulykkesbelastede strekningene på stamvegen mellom hovedstaden og Kristiansand med en ÅDT (gjennomsnittlig årsdøgntrafikk) på snau 15.000 biler.

**Digre maskiner:** Store dimensjoner over de 120 maskinene som nå bygger ny E18 Sky-Langangen. (Foto: Kjell Wold)



## LANDET RUNDT



### Idylliske omgivelser ved Årø

**MOLDE** ■ Forrige uke ble den nye flotte rundkjøringa på E39 i idylliske omgivelser ved Årø flyplass i Molde tatt i bruk. Det er nå satt trafikk på den siste tilførselsarma, som går ned til flyplassen, samtidig ble den gamle nedkjøringa til flyplassen stengt.

– Det har i lengre tid vært trafikk i selve rundkjøringa. Vegen fra rundkjøringa og ned til flyplassen

er den siste arma som tas i bruk, forteller byggeleder Ole Pedro Myklebostad.

Arbeidet startet 1. november i fjor, og det er entreprenørfirmaet Romsdal Anlegg AS som har stått for byggingen av rundkjøringa.

Byggelederen roser trafikantene for å ha vist hensyn og hatt tålmodighet i anleggsperioden. (Foto: Reidunn Øverland)



### Åpnet firefeltsvegen til Steinkjer

**STEINKJER** ■ E6 Vist-Selli er slutført. Med siste etappe fra Vist til Figga har Nord-Trøndelag fått sin første firefeltsveg. En strålende opplagt samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa sto for den

offisielle åpningen.

– Dette er en stor dag for Steinkjer og Trøndelag, men også for meg fordi det er min første vegåpning, sa Kleppa.

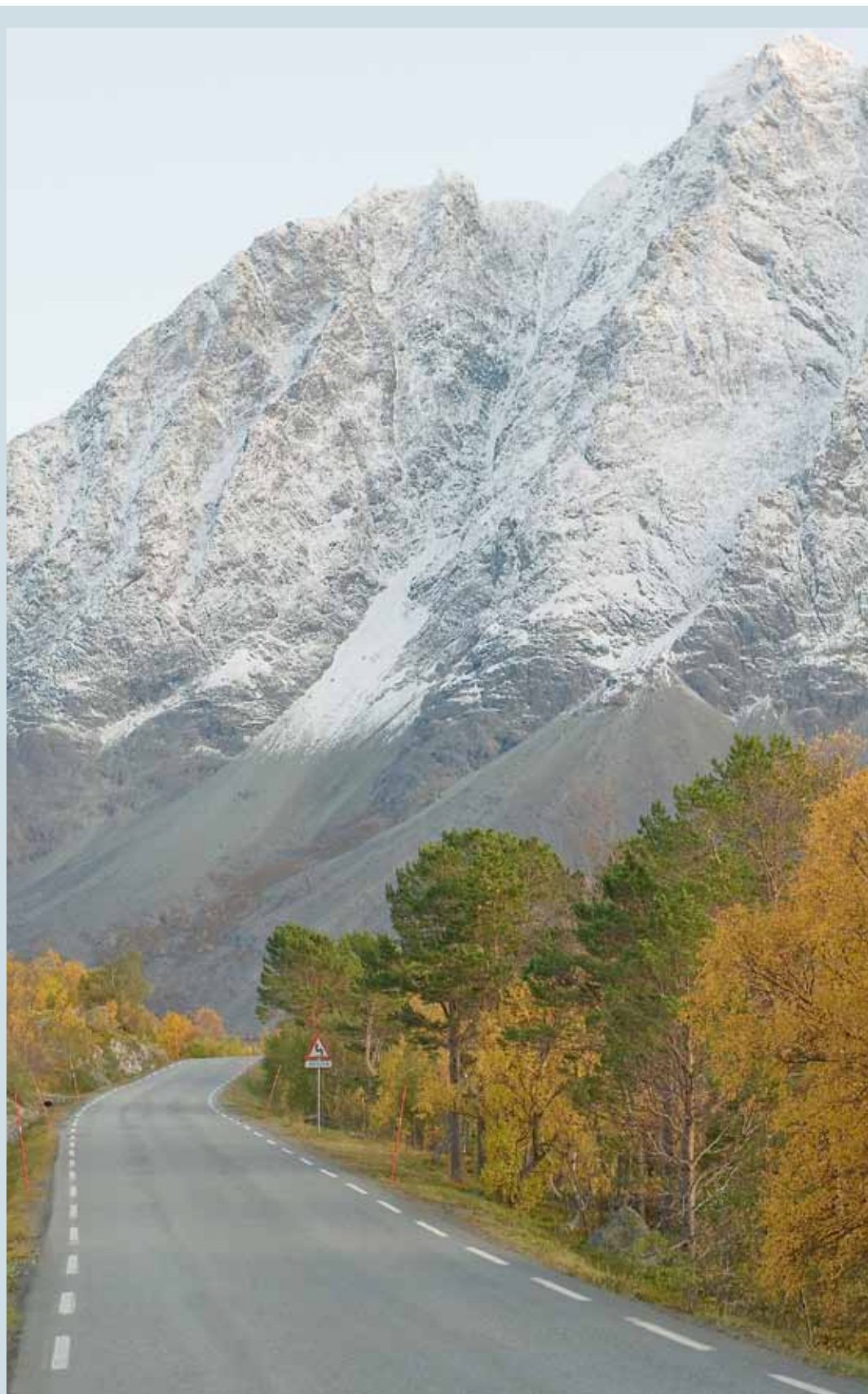
(Foto: Christin Hermann)



### Beste stand blant 41

**STOKKE** ■ Statens vegvesen gikk av med seieren for beste stand på den store kongressen til norsk ambulanspersonell på Brunstad konferansesenter i Vestfold i oktober. Tønsberg trafikkstasjon stakk av med førsteprisen og et diplom i konkurranse med 41 utstillere fra

inn- og utland på Ambulanseforum 2009 i Stokke. Stein Erichsrud f.v. smilte om kapp med kollegene Tore Wenaas, Hans Rikard Eriksen og Liv Bråmark for den fine presentasjonen av etatens virksomhet med ambulanskjøretøyer. (Foto: Kjell Wold)



### En perle i Lyngsalpene

**LYNGEN** ■ Bildet er tatt på strekningen Svendsby - Lyngseidet og

viser Fornestinden i bakgrunnen som ruver 1477 moh. En av perlene

i Lyngsalpene. Rett bak ligger Fornesbreen. (Foto: Knut A. Henriksen)

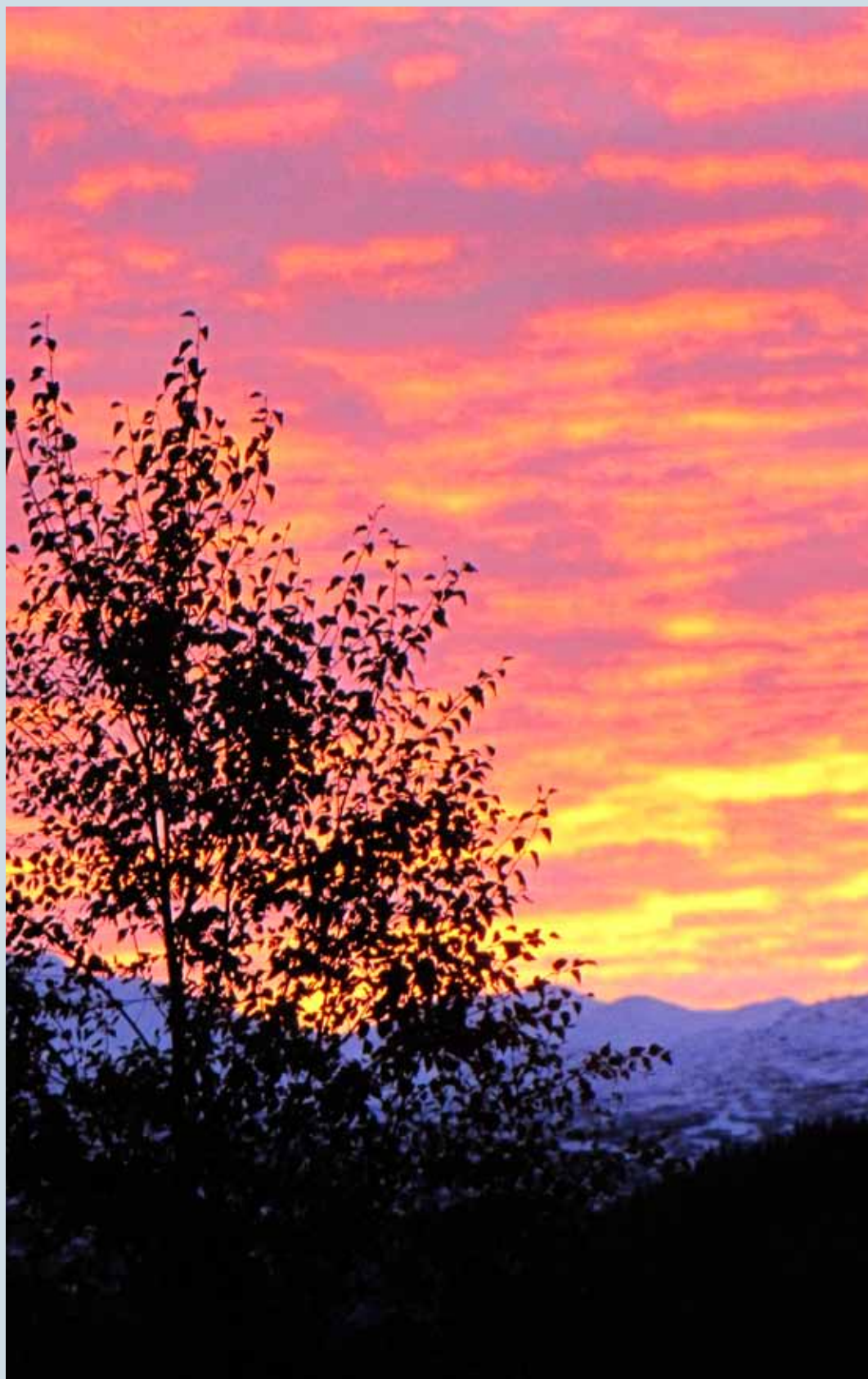
### Finnfast-fest på forskot

**FINNFAST** ■ Finnøy-buen hadde i lang tid gleda seg til opninga av Finnfast 30. oktober, og klarte ikkje vente til sjølv opninga med å starta festen. Feiringa starta søndag 25. oktober med marsj, løp og show 150 meter under havet. Heile 1100 menneske møtte opp til show i tunnelen søndag kveld. – Det var god stemning med mykje forskjellig musikk, fortel Anne-Merete Gilje, byggeleiar for Finnfast.

Heile arrangementet var i regi av Finnøyfolket sjølv. Men Gilje og kollega Ronny Flesjø var begge på plass på tunnelshowet som representantar frå Statens vegvesen. (Foto: Anne-Merete Gilje)







## Tre i solnedgang

**MOSJØEN** ■ Noen øyeblikk må man bare stoppe opp og ta vare på. Denne spektakulære og stemningsfulle utsikten er fra distriktskontoret i Mosjøen forrige uke. (Foto: Arve Østerpart)



## Fikk refleksvester

**VARTEIG** ■ Barna i Varteig barnehage er ofte ute og går på hovedveien som går gjennom den lille Østfoldbygda, på veg til og fra en lavo de har bygget i skogen. Nå har de fått refleksvester til å gjøre spasserturen sikrere. Behovet kom da det i fjor ble åpnet ny avdelig. Trygg

Trafikk fikk en forespørsel om refleksvester i størrelse 2-4 år og det ble fulgt opp av Jørn Claudius i Statens vegvesen. Han er sekretær for Fylkestrafikksikkerhetsutvalget i Østfold og sto selv for overlevering sist uke. (Foto: Fredrik Norland)



## UNG trafiksikkerhet

**STAVANGER** ■ UNGprogrammet kull 6 var nylig på samling i Stavanger, og hadde en tankevekkende dag Trafikksikkerhetshallen. Jone Hansen viste de unge rundt og dem

demonstrerte bråstopp, veltepetter og veltebjørn. Her er en bil fra en dødsulykke, og Hansen forteller om ulykken. (Foto: Lene Westrheim)



## Møtte de store

**GAUSDAL** ■ Det er ikke hver dag lokale storheter som dikteren Bjørnstjerne Bjørnson og proffsykelisten Edvald Boasson Hagen møtes, og det var nok sistnevnte som fikk oppmerksomhet av Malin Sørsveen Sæther (t.v.) og Målfrid Høistad under åpningen av nye rv.

255 i Gausdal forrige uke. Rv. 255 har også fått navnet Bjørnsonvegen, og dermed var det naturlig at åpningen fant sted på Aulestadbrua, ikke langt fra gården Aulestad hvor Bjørnstjerne Bjørnson bodde fra 1875 og fram til han døde i 1910. (Foto: Hilde M. Strangstadstuen)



## Bruåpning ga folkefest

**ROLLAG** ■ Rollag i Numedal inviterte til folkefest da Bruhaug bru over Lågen ble åpnet 19. oktober. Snorklipp sto ordfører Steinar Berthelsen (bildet) for sammen med pensjonert vegarbeider Nils Kleivedalen. Duoen ble assistert av fylkesordfører Roger Rydberg og distriktssjef i Statens vegvesen Hans Jan Håkonsen. Den 80 meter lange brua, som er en del av fylkesveg 107, tok et drøyt halvt år å bygge og kostet snaue 30 millioner kroner. (Foto: Bente Espeseth)

# – Vegpenger vil gå til veg



**Fylkeskommunene får en milliard kroner ekstra når de overtar ansvaret for 17.000 kilometer av dagens riksvegnett fra nyttår. – Jeg regner med at de aller fleste av fylkeskommunene vil reservere de penger til vegformål som er tiltenkt vegformål, sier fylkesrådmann Rolf Helge Grønås i Telemark.**

Håkon Aurlien

Fylkeskommunene får i forslaget til statsbudsjettet for 2010 overført 7,6 milliarder kroner mer enn i 2009 på grunn av forvaltningsformen. 7,1 milliarder kroner skyldes overtakelsen av riksvegene og 6,1 milliarder av dette er penger som er flyttet fra riksvegbudsjettet (kanalisert til Statens vegvesens regionenheter via Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet) til fylkesvegbudsjettet via kommunal- og regiondepartementet og fylkeskommunene.

Hovedpostene er 2,5 milliarder kroner øremerket til drift/vedlikehold og 1,7 milliarder øremerket til investeringer. Det tilsvarer budsjettene til de samme vegene i 2009.

#### Frie midler

Spenningen er knyttet til en milliard kroner i "frie inntekter". Summen er foreslått bevilget til

**Fylkesrådmann:** Rolf Helge Grønås i Telemark. (Foto: Tom Riis)

fylkeskommunene kun begrunnet med det økte vegansvaret fylkestingene nå får. Fylkestingene kan bruke disse pengene til andre formål enn veg, om de så vil.

– Jeg tror ikke at det vil skje. Det nye fylkesvegnettet har en langt større funksjon enn det gamle, og jeg har opplevd en veldig stor bevissthet blant fylkespolitikere om deres økte ansvar for hovedvegforbindelsene. Derfor regner jeg med at økningen i sin helhet vil gå til vegformål, sier Rolf Helge Grønås.

Han har vært sentral i å ivareta fylkeskommunenes interesser i arbeidet med forvaltningsreformen, og legger vekt på at fylkeskommunene nå kjører parallelle politiske prosesser som kan gi ulike resultater fra fylkeskommune til fylkeskommune.

#### Behov

Grønås minner om at fylkeskommunene overtar et vegnett med et stort vedlikeholdsetteslep. Bare Telemark har et beregnet etterslep på 2,5 milliarder kroner, noe som innebærer at de trenger 2,5 milliarder kroner til å sette i stand vegnettet til den standard det burde ha.

Fylkeskommunene nådde ikke frem i kravet om at vegene skulle være satt i stand til gjengs standard før overføring til fylkeskommunene.

– En milliard kroner fordelt på 19 fylkeskommuner gir ikke mye til å ta inn på etterslepet, bare 38 millioner kroner ekstra for Telemarks del. Statens vegvesen har beregnet at det er behov for 216 millioner kroner til drift og vedlikehold av det nye fylkesvegnettet fra nyttår, og vi har mulighet til å sette av 158 millioner. Vår ambisjon for 2010 er kun å opprettholde vegstandard og det kreves nok tålmodighet før vi kan se den bedringen som vi skulle ønske oss, sier Grønås.

## Kryss på havets bunn opna 30. oktober

**Det blei feira fleire dagar til ende da Finnfast vert opna forrige veke og ga Finnøy landfast samband. Norges første undersjøiske vegkryss vert først feira med undersjøisk konsert, deretter høgtideleg opna av samferdsleminister Magnhild Meltveit Kleppa.**

Undi Agnethe Torstensen

For første gang i Norge er det bygt eit kryss i ein undersjøisk tunnel.

– Vi har laga ein svær fjellhall for å gi plass til krysset med tunnelarmen som leiar til/frå øya Talgje, fortel byggleiar Anne-Merete Gilje.

Samferdsleminister Magnhild Meltveit Kleppa understreka også at Finnfast er eit prosjekt som ville fram.

– Sjeldan har det gått så fort å få eit prosjekt gjennom Stortinget, sa Kleppa. Og frå vedtaket var gjort, i februar 2006, tok det berre eit halvt år før bygginga var i gang. – Og sjå kor mange de er som ønska denne vegen, sa ho til dei over tusen men-

neska som hadde møtt fram for å delta på markeringa.

#### Opna med tomatkniv

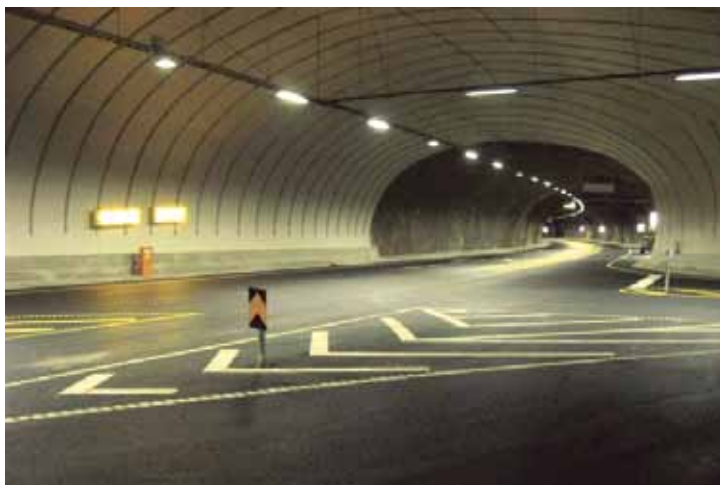
Samferdsleminister Magnhild Meltveit Kleppa skar over nasjonalbandet med ein tomatkniv då ho erklærte den nesten 6 kilometer lange undersjøiske tunnelen for opna.

– Finnøy er tomatøya i Norge, seier Gilje. – Vi kunne ikkje velgja eit anna opningsreiskap.

#### Dyr fridom

Allereie fem timar etter opninga starta bompengeneinnkrejinga i Finnfast. For Finnøybuen har ønske om å køyre bil til Rennesøy og Stavanger vore så sterkt at innbyggjarane har godtatt ei bomavgift på 200 kroner kvar veg gjennom tunnelen.

**Undersjøisk kryss:** Norges første undersjøiske vegkryss vert opna forrige veke. (Foto: Undi Torstensen)



## Bytt dekk, nå kommer Kong vinter

Vinteren er på anmarsj i hele landet med snø, is og glatte vegger. Bilførere har ansvar for at bilen har godt grep uansett veg og føre, og fra 1. november er det tillatt å sette på piggdekk i Sør-Norge.

– Av erfaring vet vi at mange venter til det aller siste med å sette på vinterdekk, enten det er med eller uten pigg. Nå er det ingen grunn til å vente lenger. Vi skal sørge for at vegene holder foreskrevet standard i vinter, og så må bilførerne ta ansvar for trygg kjøring, sier sjefsingeniør i Statens vegvesen, Arild Ragnøy.

Lovverket er klart: Føreren må vurdere om kjøretøyet er sikret tilstrekkelig veggrep. Når det er glatt føre kan man oppnå dette ved å bruke vinterdekk med eller uten pigger, kjetting eller liknende. Videre er det krav om

minimum 3 millimeter mønsterdybde uansett dekktype.

Fartsmålinger utført av Statens vegvesen viser at bilførere på vinteren generelt holder samme fart som på sommerføre og gjør lite tilpasninger.

– Forholdene på vinterstid kan skifte fra time til time og det er viktig at folk tilpasser farten etter forholdene, fortsetter Arild Ragnøy.

#### Kjøretips om vinteren

- Hold avstand til bilen foran
- Er det kø eller tett trafikk så hold plassen din, unngå unødvendig forbikjøring
- Tilpass farten etter vær og kjøreforhold, vis respekt for vinterforhold
- Beregn god tid, ikke kjør etter klokka

# Jeg bruker ikke energi på å bære nag for det som skjedde



**Overlevde steinras:** Jan Roger Klakegg og moren Anne Kvella-stad Klakegg var blant hedersgjestene da rv. 5 Hammarsgrovi-Stølseneset ble åpnet. (Foto: Mark S. Berger)



**Ledet:** Byggeleder André Aglen har ledet arbeidet med å bygge den nye riksveginnfarten inn til Namsos. (Foto: Idar Buknotten)

## Ny veg på trygg grunn

– Et lokalsamfunn som har blitt rammet av et leirras, vil ha stort fokus på trygghet og sikkerhet.

Håkon Aurlien

Da er det viktig at vi forteller hvordan vi jobber systematisk for å sikre mot nye ras, sier byggeleder André Aglen i Statens vegvesen.

Åpningen av den nye riksveginnfarten til Namsos forrige tirsdag ble en avslutningsmarkering for "Namdalsprosjektet" der 531 millioner kroner, nesten halvparten bompenger, er brukt til å sette i stand vegsystemet i og rundt byen.

Rundt vegåpningen har det vært mye oppmerksomhet på hvordan vegen er sikret mot ras. Store deler av det nye hovedvegnettet er nemlig bygget på leirholdig grunn. Kvikk-leireraset i Kattmarka i våres ble utløst av sprengningsarbeider ved vegarbeid og satte frykt i lokalbefolkningen.

– Vi er faglig trygge på det geotekniske arbeidet vi har gjort. Men vi må forholde oss til de følelser som er i lokalmiljøet og møte det med åpenhet om hva vi faktisk har gjort, sier Aglen.

### Grundig

Hendelsen tidligere i år har ikke ført til endringer i arbeidsopplegget.

– Vi har bygget vegen etter grundige geotekniske undersøkelser og med høye krav til sikkerhet, forteller han.

De geotekniske undersøkelsene startet med sonderingsboringer for å finne leirholdige områder nede i grunnen. Prøver ble analysert i laboratorier, risikoområder kartlagt, og deretter ble det valgt byggemetode.

– Disse vurderingene foretas med høy sikkerhetsmargin, forteller Aglen.

## Noen gikk foran

– I dag fremstår Namsos som en by der grunnleggende infrastruktur er på plass.

Håkon Aurlien

– Slik hadde det ikke vært om ikke noen i lokalmiljøet var villige til å ta en ekstra belastning, poengterte vegdirektør Terje Moe Gustavsen under sluttmarkeringen for Namdalsprosjektet forrige uke.

– Vegåpningen i dag markerer finalen på en lang prosess der utgangspunktet var et lokalt ønske

om bedre veger og sentrale økonomiske rammer som i beste fall var langsiktige. I dag har vi 50 bompengeprojekter i Norge, men da Namsos tok i bruk bompenger i 2000 var dette helt nytt, poengterte han.

Dagens vegdirektør var samferdselsminister da Stortinget i juni 2000 ga klarsignal for utbyggingen. Ved åpningen viste Namdalingene å sette pris på hans rolle i en den gang politisk vanskelig sak. Før de feiret nyvegen og avslutningen av sju års anleggsarbeid med å synge "Ja vi elsker", markerte de Gustavsen per-

sonlig med å synge "Congratulations" og "Hurra for deg" i anledning av hans 55-årsdag samme dag.

### Tung sak

– Dette har vært en vanskelig og tung politisk sak. I dag kan jeg med hånden på hjertet si at jeg er glad for bompengevedtaket, sa Namsosordfører Morten Stene i sin åpningshilsen.

– For noen har den politiske belastningen kostet svært mye. I dag kan vi være glade for det vedtak som ble tatt i 2000, sa Stene.



**Berømmet:** F.v. ordfører Morten Stene, Tor Erik Jensen, fylkesråd for samferdsel i Nord-Trøndelag og vegdirektør Terje Moe Gustavsen. (Foto: Håkon Aurlien)

## AKTUELT

## Fylkesmann Øystein Djupedal på snorklipp

Det var både strålende sol og fornøyde fjes da fylkesmann i Aust-Agder, Øystein Djupedal, åpnet E18-strekningen Rannekleiv – Temse en måned tidligere enn planlagt.

Signe Gunn Myre

E18 har vært stengt i et par måneder for å få på plass midtdeler. I anleggsperioden har trafikantene blitt sendt på omkjøringsveg via Rykene.

– Jeg er veldig fornøyd med at jobben gikk så radig unna slik at vi kunne åpne en måned før tida, sier prosjektleder Harald Tobiassen.

Han uttrykker også glede over ekstramidlene som kom i tiltakspakken. Dermed fikk hele strekningen midtdeler, vegen ble atskillig sikrere og fartsgrensen kunne økes fra 80 til 90 km/t.



**Fornøyd:** Fylkesmann Øystein Djupedal i Aust-Agder. (Foto Signe Gunn Myre)

### FAKTA

#### E18 Rannekleiv - Temse, midt-rekkverk:

- Anleggsperioden har vart fra 10. august til 27. oktober
- Strekningen er på om lag 7 km
- Forventet kostnad ca 34 mill.
- TT Anlegg AS har vært entreprenør

Det har blitt utført omfattende arbeider på strekningen i perioden, blant annet:

- Utvidelse av vegen på en strekning av 1500 meter
- Omlegging av støyvoller
- Flytting av gjerder
- Ombygging av overvannsanlegg
- Utvidelse av to kulverter
- Forsterkning av skulder
- Ombygging av rekkverksender

# Fikset opp i fiksekulturen



**Godt sikret:** Alt teknisk utstyr i en ambulanse må være godt sikret. Det sørger blant annet Liv Bråmark i Statens vegvesen for. (Foto: Kjell Wold)

## – Etter at Tønsberg trafikkstasjon fikk det nasjonale ansvaret for kontroll og godkjenning av ambulanser og helseekspressbuser er det blitt langt tryggere å være ambulansesepersonell.

Kjell Wold

Det forteller daglig leder i Ambulanseforum, Einar Volden. Før 2006 var det mye ”fikse selv”-kultur blant ambulanseskjører, i følge Volden. Han berømmer det gode samarbeidet med Statens vegvesen om

godkjenning og strenge sikkerhetskrav til utrustning av ambulanseskjører.

– Fagkompetansen har økt voldsomt på dette feltet bare de siste tre-fire årene og den sentrale godkjenninginstansen ved Tønsberg trafikkstasjon har bare vært til det bedre for oss og bransjen, sier Volden.

#### Ansvar fra 2006

– Statistikk fra noen år tilbake viser også at det var betydelige mangler ved et stort antall ambulanseskjører, sier Stein Erichsrud i Statens vegvesen.

Den første kontrollen etter at Tønsberg trafikkstasjon tok over det nasjonale ansvaret 1. oktober 2006 viste feil og mangler på hele 87 prosent av de 153 ambulansene som ble kontrollert i samband med

stikkprøver i 2007 og 2008. Disse kunne ikke godkjennes før alle avvikene var rettet. Nå må alle ambulanser og helseekspressbuser enkeltgodkjennes ved Tønsberg trafikkstasjon før de kan registreres. I dag er det registrert mellom 400 og 500 ambulanser i Norge.

#### Spesielle krav

– Siden det er helt spesielle krav til sikkerhet innen denne typen kjøretøy er det hensiktsmessig både for kundene og Statens vegvesen med ett fagmiljø som har spesialkompetanse innen dette regelverket, sier Liv Bråmark i Statens vegvesen. Ved oppfølging og stikkprøver av registrerte ambulanser er det spesielt viktig at kravene til utrykningsstatus oppfylles. Vekter, innvendig sikkerhet med innredning og fast-

setting av utstyr vies også spesiell oppmerksomhet.

– Sikkerhet i ambulanser ivaretas i nært samarbeid mellom fabrikanter, leverandører, de regionale helseforetakene og statlige myndigheter, sier seksjonsleder for Kjøretøy i Vestfold, Klaus Christian Ottersen.

#### Lokal oppfølging

Første gangs godkjenning av ambulanser og helseekspressbuser utføres ved trafikkstasjonen på Ås ved Tønsberg. Etter at medisinsk utstyr er montert i henhold til krav som det Regionale helseforetaket stiller, følges bilen opp og veies på en lokal trafikkstasjon. Saksbehandlingen sluttføres ved Tønsberg trafikkstasjon. Ambulanser som skifter eier eller går ut av tjenesten, skal følges opp ved lokal trafikkstasjon.

## Efaktura i Statens vegvesen

**Torsdag 22. oktober mottok Statens vegvesen sin første efaktura. Vanlige brukere vil ikke merke noen forskjell i behandlingen av faktura, men gevinstene er store, både for etaten og miljøet.**

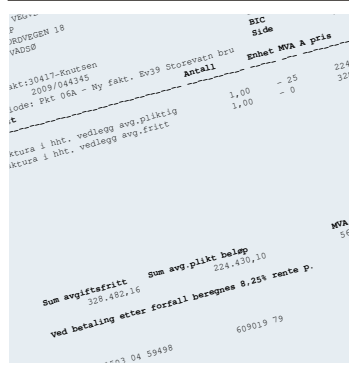
Fornyrings- og administrasjonsdepartementet etablerte i 2008 en arbeidsgruppe som utredet muligheten for å kreve elektronisk faktura ved fakturering i staten (AGFA-rapporten).

Resultatet ble krav om at staten skal kunne motta efaktura innen 1. juli 2010, og at innen 1. juli 2012

skal staten kun motta efaktura. Som et pilotprosjekt mottar SVV nå efaktura fra alle Mesta-selskapene. Statens vegvesen mottar årlig om lag 170.000 inngående faktura. 30.000 (18 prosent) av disse kommer per i dag fra Mesta.

Gevinstene er mange ved omleggingen til efaktura. Blant annet blir

datafangsten mer presis, og fakturamottaket blir raskere enn ved papir. Det manuelle arbeidet blir betydelig mindre, da skanning og tolking blir overflødig. Og ikke minst er det betydelige miljøgevinster med mindre papir og mindre transport.



# DEKKVALG – RUNDE 3

■ I forrige nr av v&v, 11/09, har Kjell Magne Aalbergsjø i Opplysningsrådet for vegtrafikken, kommentarer til mitt tidligere innlegg om det vanskelige dekk-valget. Han er helt avvisende til min anbefaling om å bruke vinterdekk (piggfrie) på sommerføre, og viser til årelang erfaring fra dekktesting. Dette uten å berøre det som var hovedpoenget i mitt innlegg, nemlig at dekkvalget må foretas ut i fra en samlet vurdering over hele året, det vil si både sommerføret og vinterføret. Samt de lumske overgangsperiodene.

■ Jeg har i begge mine tidligere innlegg om dekkvalg sagt at det er rimelig logisk at brukte vinterdekk er dårligere enn sommerdekk. Tilgjengelige tester viser imidlertid ikke hvor mye dårligere de er, men egen erfaring tilsier at de er gode nok når jeg bare tar hensyn til nettopp at de er noe dårligere. Sommerføret er jo forutsigbart. Regner det så er vegen våt. Regner det mye så må jeg ta hensyn til vannplaning. Fotgjengerfelt er også forutsigbare.

■ Vinterstid er forholdene mye mer utfordrende og ofte lite forutsigbare. Riksrevisjonens nylige dokumentasjon om manglende kontroll av vinterdriften understreker alvoret i dette.

■ Det hele koker vel ned til et økonomisk spørsmål. Jeg er jo enig i Aalbergsjø sin oppfatning om at minstestevnet til mønster bør skjerpes. Men inntil det er et faktum så prøver jeg å forholde meg til dagens fakta og realiteter. En av dem er at folk flest bruker dekkene til de er utslitte. De har ikke råd til annet. Jeg er selv i den gruppa. Og da er det mønsterdybden som teller. Alderen på dekkene er få opptatt av. Og da blir jo problemstillingen hvordan en skal takle den siste vinterseongen med utslitte vinterdekk? En kan jo ikke forvente at folk skal skifte dekk annenhver dag etter været?

■ Skal denne problemstillingen ignoreres når valget av sommerdekk skal gjøres? Vil Aalbergsjø anbefale folk – og da i praksis de med dårligst råd og dårligst biler, blant annet de yngste – heller å kjøre to vinterseonger med utslitte vinterdekk for å kunne kjøre med noe bedre sommerdekk på sommerføre?

■ Albergsjø nevner talleksemplere fra egne tester med forskjeller på opp mot 25 % i bremselengder mellom vinterdekk og sommerdekk på sommerføre. Dette høres jo alvorlig ut, men ser en på siste sommerdekktest i Motor for 2009, altså med helt nye sommerdekk, så er forskjellen mellom dårligste og beste som-

merdekk over 30 % i bremsetesten. Det betyr jo at bare valget av dekkmerke i Albergsjø sine tester kan ha stor betydning for resultatet på for eksempel bremselengde. Og NAF sin ferske vinterdekktest har med et såkalt piggfritt EU-dekk, en dekktype som vanligvis frarådes fra alle hold, men der årets utgave har så suverene egenskaper på våt asfalt at de faktisk går langt i å anbefale dette dekket for de som har mye bart føre vinterstid. Selv om det har noe dårligere egenskaper på snø og is. Dette dekket, Michelin Alpine, hadde faktisk kortere bremselengde på våt asfalt enn det beste sommerdekket i siste sommerdekktest.

■ NAF/Motor påpeker et vesentlig hovedpoeng i sin ferske vinterdekktest:

Det finnes ingen dekk som takler alle føreforhold!! Det betyr at en må gjøre et valg, ut i fra det en selv mener er viktigst for ens eget kjøremønster, føreforhold, og kanskje ut i fra de øvrige som bruker bilen.

■ Likevel mener jeg at NAF – og nå også Opplysningsrådet for vegtrafikken – utelater den viktige vurderingen av forholdet mellom sommer- og vinterføret, og da testing av slitte dekk. Det burde ikke koste all verden å ta med et par halvslitte vinterdekk i disse testene. Og

et par slitne sommerdekk med.

■ Nå viser det seg at NAF tidligere i år har gjort noen enklere tester av brukte dekk på sommerføre, og resultatene er å finne på NAF sine nettsider, samt i en VG-artikkel 24. september. Noen av tallene der viser faktisk bedre verdier for vinterdekkene enn for sommerdekkene. Noen av disse resultatene fraviker imidlertid så mye fra deres store, årlige dekktester at de sannsynligvis må annulleres og kjøres på nytt. Testen avdekker at vi har for dårlig dokumentasjon til å foreta en skikkelig vurdering av disse van-

skelige avveiningene.

■ Inntil Aalbergsjø kan vise til anerkjent dokumentasjon, så mener jeg en bør være forsiktig med å bastant fraråde vinterdekk på sommerføre. Både dekk og behov er svært forskjellige. Tross alt er sommerdagene her nord og vest relativt kjølige, og til forveksling lik mange av vinterdagene. På de få godagene sommerstid får vi heller roe litt ned og skru fokuset over på å nyte sommervarmen enn å teste rallyegenskapene på dekkene.

Sigmund Riis, Bergen



## Piggdekk på tunge kjøretøy

■ Kan du regne med at de nye piggdekkene du kjøpte i høst gir deg godt veggrep?

■ 1. november 2008 ble kravene til antall pigger, samt størrelsen på piggene i dekk for tilhengere, endret. I et vogntog kan opptil 70 % av alle hjulene sitte på tilhengeren. Veigrepet på disse hjulene er viktig for trafikksikkerheten. Lastebileierne uttrykker bekymring for at færre og lettere pigger skal gå ut over trafikksikkerheten.

### Faktarute:

Dekk produsert før oktober 2008: Inntil 150 stk pigger à 8 gram pigger pr dekk for tilhenger over 3500 kg  
Inntil 150 stk pigger à 3 gram pigger pr dekk for bil over 3500 kg

■ Dekk produsert etter oktober 2008: Inntil 130 stk pigger à 3 gram pigger pr dekk til bil og tilhenger over 3500 kg (Buss kan ha 70 stk flere pigger pr dekk)

■ **Dårligere vegvedlikehold**  
Norges Lastebileier-Forbund har tidligere gitt uttrykk for at man er kritiske til dagens vegvedlikehold. Mange steder i Norge er det et for dårlig vintervedlikehold. Samtidig er man klar over at klimaendringene fører til raskere forandringer i været, noe som bringer med seg større utfordringer i forhold til å holde veiene farbare om vinteren.

■ **Utbredelse av pigger på tungbil**  
De som bruker pigger i vinterdekk på tunge kjøretøy i Norge, er et lite mindretall. Dekk pigges for hånd, og er i liten grad lagervare. De som investerer i piggdekk omfatter enkelte buss-selskap i rute på særlig vanskelige strekninger. Når det gjel-

der lastebiler, er det særlig i Nord-Norges kyststrøk man velger å bruke piggdekk. I byene, hvor vintervedlikeholdet er best, og også langs stamveiene, er bruk av piggdekk svært lite utbredt på tunge kjøretøy.

■ Med dagens effektive piggdekkoblat bestemmelser, er det heller ikke aktuelt for lastebiler eller busser å bruke piggdekk i byene.

■ Mange av de som har behov for piggdekk kjører på grusveier i distriktene. Der er det få problemer med svevestøv eller veislitasje som følge av piggbruk. Kun dårlig fremkommelighet, som følge av for dårlig vintervedlikehold. Alternativet til piggdekk for disse er å legge på kjetting – mange ganger for dagen. Men man skal jo få jobben gjort også, man kan ikke bruke dagen til å legge på kjetting. Da er ofte piggdekk eneste utvei.

■ **Kostbart med pigger eller kjetting**  
Liten utbredelse skyldes at bruk av pigger medfører store kostnader. Særlig gjelder dette med dagens pigg på 3 gram. Piggene har liten flens, noe som gjør at den fester seg dårlig i dekket. Erfaringer fra bruken viser at piggene ofte trykkes inn i dekket og skader dekkstammen, eller den blir slynget ut av dekket til fare for andre vegfarende.

■ Sammenligner vi med den pigg som tidligere var tillatt på 6 gram (bilde gul pigg), erfarer brukerne at den faktisk sitter fast i dekket og gjør den jobben den er tiltenkt, nemlig å øke friksjonen mellom dekk og isete veibane. For dem som ønsker å investere ekstra i piggdekk, er dette viktig.

■ Å pigge et dekk koster normalt ca kr 2,20 pr. pigg. Bruk av pigger

fører normalt til en økning i dieselforbruket på ca 1 l/mil.

■ Alternativet til pigger er å bruke kjetting, men kjettingbruk koster. Et økt dieselforbruk på 3 l/mil er vanlig å påregne, i tillegg til kostnadene med selve kjettingene som ligger på ca kr 1500,- pr hjul.

■ Tungbileieren kan spare mange penger på et bedre veivedlikehold, som fører til at han kan kjøre piggfritt. Men vi må stikke fingeren i jorda; dessverre er ikke dette mulig enkelte steder i Norge. Lastebiler og busser bruker ikke piggdekk for moro skyld, men fordi det i enkelte deler av landet er nødvendig.

■ Vi finner det også urimelig at lastebiler og busser forskjellsbehandles i bestemmelsene. Lastebil skal bruke 70 færre pigger i hvert dekk, sammenlignet med en tilsvarende tung buss.

■ **Begrenset effekt**  
Undersøkelser gjort blant annet av VTI i Sverige, viser at effekten av dagens piggantall er begrenset, og at man må doble antall pigger for at bruk av pigger skal ha noen effekt.

■ NLF har ved flere anledninger forsøkt å få Vegdirektoratet til å endre reglene, uten å lykkes.

■ Dagens piggbestemmelser skaper kun falsk trygghet og anbefales ikke av NLF. Både piggantallet og piggvekten må økes for å få betydning for trafikksikkerheten.

Rune Damm, NLF.



## Rassikring i Statsbudsjettet for 2010

■ Regjeringens vilje til satsing på rassikring ble understreket i den første Soria Moria-erklæringen. Dette blir bekreftet i Soria Moria 2, der det står at regjeringen vil øke satsingen på rassikringstiltak i tråd med Nasjonal Transportplan.

■ Nasjonal rassikringsgruppe er fornøyd med at det til fylkesvegnettet skal bevilges 500 millioner kroner til rassikring, i tråd med intensjonene i NTP, men vi er skuffet over at regjeringen ikke klarer å oppfylle målet fra NTP om totalt 1 milliard kroner til rassikring pr. år allerede fra første året i planperioden. Det mangler 150 millioner kroner i budsjettforslaget for at målet skal oppfylles.

■ I Stortingsproposisjonen begrun-

nes dette med at det ikke er nok klarerte planer for rassikringstiltak for riksvegene. Dette stiller vi oss undrende til. Om så er tilfelle, burde likevel hele rammen på 1 milliard kunne ligge inne i budsjettet i påvente av ferdige planer i løpet av 2010. Når det ikke har skjedd, forventer vi at det resterende beløpet kommer enten i stortingsbehandlingen av ordinært budsjett, eller i revidert budsjett til våren. Behovet er tydelig dokumentert gjennom de regionale skredsikringsplanene.

Åshild Kjelsnes, leder Nasjonal rassikringsgruppe og Britt Skinstad Nordlund nestleder Nasjonal rassikringsgruppe

## AKTUELT

**"Elvemusling":** Elvemuslinger som dette i elva Sogna skal beskyttes mot vegutbygging på Ringerike. (Foto: Bjørn Mejdell Larsen)



# Beskytter truet musling

**Denne muslingen er totalfredet. Under bygging av ny rv. 7 på Ringerike gjøres nå omfattende tiltak for å verne om den sårbare og utrydningstruede muslingen i elva Sogna.**

Kjell Wold

På oppdrag fra Statens vegvesen kartla Norsk Institutt for Naturforskning (NINA) i fjor utbredelsen av elvemusling i Sogna mellom Heggen og Sandaker.

– I samarbeid med NINA har vi

etablert et omfattende sett av tiltak for å følge opp og kontrollere at virksomheten under vegbyggingen ikke påfører elvemiljøet alvorlig skade. Det skjer blant annet ved at vi bygger fem-seks sedimenteringsbasseng nedstrøms den nye vegen for at avrenningen av løsmasser til elva Sogna i størst mulig grad unngås, sier Frode Nordang Bye i Statens vegvesen.

## To målestasjoner

Bioforsk har to målestasjoner ved elva Sogna ovenfor og nedenfor tiltaksområdet for å følge at vannkvaliteten holdes på et akseptabelt

nivå under den snaue tre år lange anleggsperioden. Den nye vegtraseen bygges et godt stykke unna Sogna, mens dagens rv. 7-trasé på en lengre strekning går tett inntil elva og krysser den på to steder.

I tillegg til Bioforsks målestasjoner foretar både entreprenøren Hæhre og Statens vegvesen egne målinger for å følge opp at gjeldende miljøkrav blir etterlevd.

## Fungerer bra

– Anleggsarbeidet startet i sommer, og så langt ser de gjennomførte miljøtiltakene ut til å fungere meget bra, sier Bye.



Frode Nordang Bye. (Foto: Kjell Wold)

Arbeidet med de store leirfyllingene langs deler av traséen avsluttes når vinteren setter inn, og gjenopptas til våren. Sedimenteringsbassengene og andre tiltak Statens vegvesen gjennomfører under anleggsperioden skal

hindre at erosjon og partikkelavrenning medfører økt tilslamming av elva Sogna med endringer i vannkvaliteten.

## Totalfredet

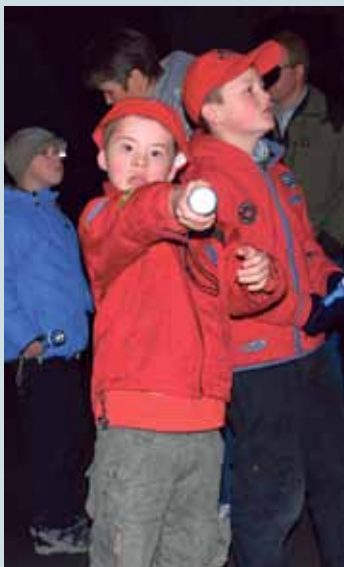
Elvemusling finnes utbredt i kystområdene i alle deler av Norge, men bestandene er tynnet ut og rekrutteringen nedsatt. Arten er i tilbakegang og har forsvunnet fra mange vassdrag på grunn av forurensning, overgjødning, vassdragsreguleringer og andre inngrep. Derfor er den ført opp på rødlisten (2006) over truede dyrearter i Norge og ble totalfredet i 1993.

## Besøkende nr 10.000

Åtte år gamle Ola Melby ble besøkende nr 10.000 i Fjellsprengningsmuseet ved Norsk vegmuseum. Milepelen ble passert forrige søndag og for Ola og vennene hans vanket det medaljer, caps, reflekser og bøker.

– Norsk fjellsprengningsmuseum har hatt en god økning i antall besøkende i år og det er derfor ekstra hyggelig å gjøre noe spesielt ut av en slik hendelse, sier omviserleder Tove Evensen ved Norsk vegmuseum.

Den heldige vinneren tilhørte en gruppe besøkende fra "Ups and Downs" avdeling Hedmark, en interesseforening for barn og unge med Downs syndrom. Hele gruppen fikk en omvisning litt utover det vanlige da de kom på besøk. De så film om Gnottene og de dramatiserte "De tre bukkene Bruse" inne i museet. Alle kjøretøyene i samlingen og utstillingene på museet ble besøkt og beundret.



**Milepel:** Åtte år gamle Ola Melby ble besøkende nr 10.000 i Fjellsprengningsmuseet, en 240 meter lang mørk fjelltunnel på Norsk vegmuseum. (Foto: Tove Evensen)

## Gjenoppleveling av vikingtida

Av Marchus Hoem og Synnøve Lien

Parsellen E16 Stuvane-Seltun bru i Lærdal skal byggast og arkeologar frå Bergen museum har gjort svært interessante funn i traseen. Berre ein halvmeter ned i jorda finn dei reiskap og restar som er svært godt bevart etter 1200 år.

– No skal me steike og koke kjøttet slik vikingane gjorde det, sa ein av naboane til veganlegget. 26. september arrangerte dei "Open dag" på staden og over utgravingsfeltet dreiv røyken frå bål og kokegroper.

### Mykje å lære

Om lag 400 besøkande møtte opp og deltok i aktivitetane Bergen museum hadde organisert. Alt føregjekk på vikingvis, på det som da sannsynlegvis var ein sesongmessig tilverkningsplass og gard som danna ein handelsstad. Med unike funn å vise til, vart dagen

prega av kvalitetsinnhald og begeistringa publikum.

### Populære aktivitetar

Aktivitetar som verktøylaging av horn og bogeskyting var populære blant besøkande, og særleg dei yngste likte å male korn med små kvernsteinar. Ikkje minst fekk alle som ville, smake på maten vikingane åt; både lam, laks, graut og brød laga av sjølvkverna korn - med honning på.

### Nye funn

Dei har til no funne fleire kvernsteinar, ulike reiskap av reinsdyrhorn og kan vise til nylege funn som ein vel bevart fuglefigur i bein og rekker med seks vevlodd.



**Populært:** Bueskyting. (Foto: Sveinung Brude)

Publikum fekk vere med å leite etter gjenstandar på parsellen – og nokre fann til og med autentiske beinrestar.

Restane er overskot etter produksjon av gjenstandar av horn og bein, og det er unikt å finne ein slik verkstad, seier arkeologane. Klimaet i Lærdal er tørt og saman med jordsmonnet på staden har nok det ført til at desse gjenstandane er godt bevart sidan ca. år 800.

## TETT PÅ

**NAVN:** Magnhild Meltveit Kleppa ■ **ALDER:** 62 ■ **STILLING:** Samferdselsminister ■ **BOSTED:** Hjelmeland i Rogaland ■ **SIVILSTATUS:** Gift  
 ■ **AKTUELL SOM:** Nyutnevnt samferdselsminister

# ”Vi må klare å få til økt bruk av biodiesel



**Den nye samferdselsministeren snakker ut. Om bompenger, klimakamp, trafiksikkerhet, og kollektivtrafikk. Og så biodiesel-avgiften, da.**

Mark S. Berger

Magnhild Meltveit Kleppa fra Hjelmeland i Rogaland ler mye og ofte. Men blir alvorlig når hun snakker om målene hun har for seg og departementet hun nå er satt til å bestyre:

– Mitt mål som samferdselsminister er å oppfylle de planene vi har lagt i en meget ambisjos Nasjonal Transportplan. Jeg har vært på Stortinget siden 1993 og har erfart at ikke alt blir like godt fulgt opp. Men denne NTP'en skal følges tett opp, sier hun.

#### Mindre land

– Jeg vil dessuten bidra til å gjøre landet mindre i den forstand at vi gjør fremkommeligheten bedre. Videre skal veiene gjøres tryggere samtidig som vi skal skape en mer miljøvennlig vegsektor, fortsetter hun.

Som sin forgjenger har hun nullvisjonen med seg på jobb. Hver dag. Men Kleppa advarer samtidig mot å tro at jobben og ansvaret kun hviler på myndigheter og politikere.

Hun verken smiler og ler når hun understreker dette poenget:

– Vi skal gjøre vårt ytterste for å bygge sikrere veger, montere midtdelere og sørge for flere gang- og sykkelveger. Men jeg må understreke at det hviler et stort, stort ansvar på den enkelte bilfører, og også på passasjerer. Det må vi aldri glemme.

Hun er tydelig på privatbilens store og viktige rolle for mange nordmenn. For å illustrere sine tanker maner hun frem bildet av hjemstedet sitt, tettstedet Hjelmeland utenfor Stavanger:

– Du vet, på et lite sted som Hjelmeland, der vil vi jo aldri kunne få et fullgodt kollektivtilbud. Der er man helt avhengig av privatbilen, og det må vi legge til rette for. Så får vi legge de store kollektivsatsingene inn mot de mer bebygde strøkene, forteller hun.

#### Klima

Politikk har vært en stor del av hennes voksne liv. Men at ordet ”samferdsel” ikke akkurat er en gjenganger på cv'en hennes er hun

tilsynelatende avslappet på:

– Jeg håper jeg kan utføre godt arbeid. Samferdsel har jeg lenge engasjert meg i, og jeg har tatt mange saker opp med den forrige samferdselsministeren, sier hun og humrer.

– Hva blir den største utfordringen?

– Klimautfordringene er en av de største utfordringene vi har i dag, og det gjelder også samferdselsektoren. Samferdsel står for en stor del av utslippene så det er klart at denne sektoren er svært viktig i klimakampen.

– Så da er du vel fornøyd med din regjeringens forslag om å øke avgiften på biodiesel, da?

– Hm, du sier noe der.

Nå humrer Kleppa bittelitt før hun uttaler seg:

Hm, du sier noe der.

Nå humrer Kleppa bittelitt før hun uttaler seg:

– Du kan i hvert fall være sikker på at jeg har lagt merke til innvendingene, og jeg følger debatten med stor interesse.

– Og, la meg si det slik: Jeg

mener virkelig vi må klare å få til økt bruk av biodiesel i Norge, legger hun til.

Per Olav Lundteigen, finanspolitisk talsmann i Senterpartiet, uttalte nylig at han vil endre avgiftsforslaget på biodiesel. Kleppa ønsker ikke å kommentere Lundteigenes uttalelse.

#### Statsforetak?

I forrige utgave av Vegen og vi tok den nye lederen av Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité, Knut Arild Hareide (KrF), til orde for å organisere Statens vegvesen som et statsforetak.

– Jeg ser på Hareides invitt om ny struktur i etaten med et åpent sinn. Men samtidig må jeg si at jeg har levd så pass lenge at jeg vet at det ikke er alle omorganiseringer som er like heldige, sier hun.

Også Kleppa har bitt seg merke i Riksrevisjonens kritikk av Statens vegvesen.

– Kritikken fra Riksrevisjonen må møtes med det ytterst alvor. Jeg har registrert at vegdirektøren allerede har kommentert kritikken, og

jeg regner med at han følger dette opp, sier hun alvorlig før hun muntert, og inderlig, legger til:

– Og, du. Kan du ikke få det med, at vi har en utmerket vegdirektør her i landet. Ja, det synes jeg.

#### FIRE KJAPPE

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

Vi trenger fortsatt tryggere veger. Dessuten: Mange sjåførere er dessverre altfor uforsiktede.

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

Er de ikke bra, da?

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

Reist rundt og oppmuntret flinke fagfolk.

##### Hvis du var samferdselsminister (!) for én dag?

Én dag er altfor lite, det har jeg allerede funnet ut!

## 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.



Vi har ikke fått inn svar på bildet fra forrige utgave. Send inn hvis du vet hvor bildet er tatt.



## HVA SKJER?

**5.-8. NOV** ■ Besøk av Chiles vegdirektør til Norge

**11.-12. NOVEMBER/KRISTIANSAND** ■ Dekkekonferansen 2009

**11.-13. NOV/GUATEMALA** ■ TREMTI 2009, 3. International Symposium on Treatment and Recycling of Materials for Transport Infrastructure, Antigua, Guatemala

**15. NOV/SARPSBORG KIRKE** ■ Minnemarkering for trafikofre i Østfold

**19. NOV/HØNEFOSS** ■ Åpning nytt kryss E16/Rv35

**24.-26. NOV/SØR-AFRIKA** ■ Statens vegvesen deltar på statsbesøk i Sør-Afrika der IKT i transportsektoren (ITS) er en del av næringslivsprogrammet.

**26. NOV** ■ Fjellspregningsdagen

**26.-27. NOV/ZAMBIA** ■ Avslutningsseminar i Zambia for aksellastprosjektet der Statens vegvesen har vært rådgiver.

**26.-27. NOV/KØBENHAVN** ■ NVF forbundsmøte og forbundstyremøte

**30. NOV - 2. DES/OSLO** ■ Besøk av russiske vegmyndigheter i Oslo for å studere bompengefinansiering.

Vet du om noe som skal skje? Send e-post til: [vegenogvi@vegvesen.no](mailto:vegenogvi@vegvesen.no).

## LØST OG FAST

## Stedet Snyta

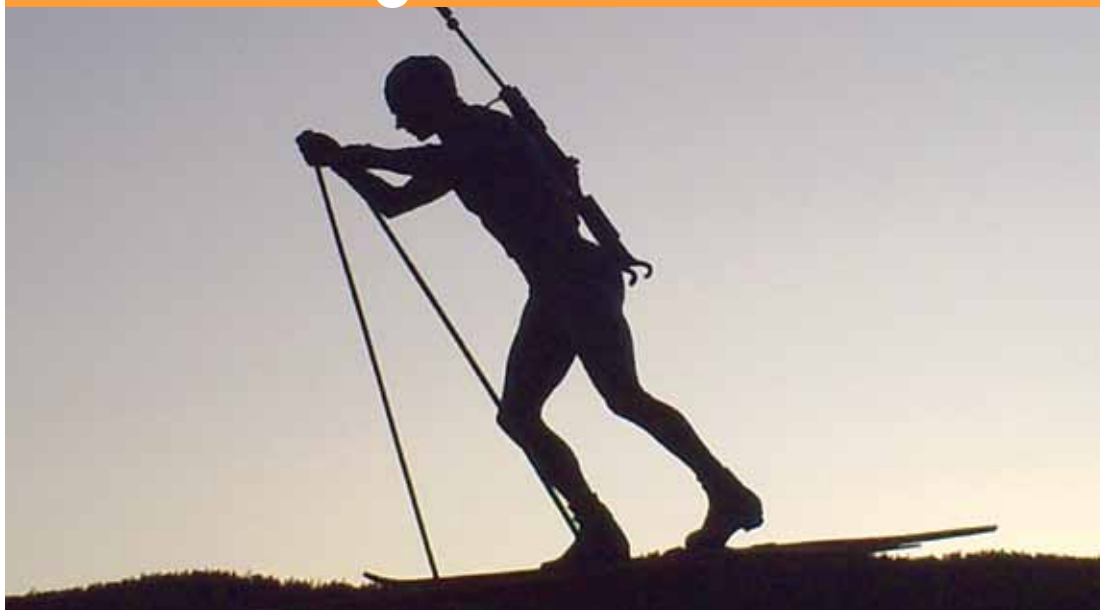
Lita grend på Ringerike mellom Ask og Norderhov noen få kilometer sørvest for Hønefoss. Navnet betyr snute eller lite trekantet jordstykke. Tomta ble skilt ut fra gården Bjørke tidlig på 1900-tallet, men navnet er trolig eldre. Fins tilsvarende navn ved Åsbygda nord i samme kommune og fire steder i nabokommunen Hole, i følge navnekonsept Terje Larsen i Språkrådet. (Foto: Kjell Wold)



Landets første firkantkjøring på Carl Berner

## Her om dagen

Om ikke et blinkskudd, så ser vi her en skulptur av Ole Einar Bjørndalen. Han er hedret med egen rasteplass langs rv. 287 på Simostranda, der han har vokst opp. (Henriette Erken Busterud)



## UNORMALER 108



## Rett til skogs

Dette skiltet står i en 60-sone inntil rv. 83 i Kanebogen i Harstad, og forteller de vegfarende at et fergeleie er å finne umiddelbart til høyre. Men så er ikke tilfelle.

Den som kan vegvesenets håndbok 050, "Bibelen" for den som driver skilting langs offentlig veg i Norge, vet at skilt 713 skal plasseres "i eller nær kryss eller avkjøring, slik at det tydelig markerer hvor sideveg eller avkjøring tar av fra gjennomgående veg."

Skiltingen i Harstad leder bokstavtro fergesøkende trafikanter rett inn i buskaset på høyre side.

- Da rekker de neppe første fer-

geavgang, heter det i en unormalt fri ytring fra den unormale jury.

Det riktige forvarsskiltet, skilt 701, er utstyrt med en sort pil som viser oppover og så til høyre. Det viser tydelig at man skal forsette litt til før man svinger av.

"Litt til" er likt uansett hastighet for avstanden mellom forvarsskilt og kryss øker med fartsgrensen. I en 50-sone skal skiltet stå 50 - 150 meter før krysset, i en 90-sone opptil 400 meter før. Skiltet i Kanebogen er plassert hele 500 meter før avkjøringen.

- En dobbel unormal, konstaterer den unormale jury. (Foto: Vidar Trane)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR  
SIDEN

## Til kamp mot ulovelig eksosutslipp

Vegdirektoratet erklærer nå krig mot dårlig vedlikeholdte biler som forurensrer mer enn det som er tillatt. Målet er at 400.000 kjøretøyer hvert år skal gjennomgå en

teknisk miljøkontroll i tillegg til dagens trafikksikkerhetskontroller. Til dette formålet ønsker Statens vegvesen å opprette 140 nye stillinger i biltilsynet.