



Statens vegvesen

# Vegenogvi

Nr. 9/09 • 3. september • 8. årgang

PORTO BETALT  
PORT PAYÉ  
NORGE/NØREG

Returadresse:  
Statens vegvesen  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

A-PRIORITET

## TRAFIKKSIKKERHET

Foreløpige tall viser at rundt 70 personer mistet livet i årets sommertrafikk.

SIDE 5

## UTBYGGING

Ombyggingen av Carl Berner i Oslo er enda mer komplisert enn Jernbanetorget.

SIDE 7

## DRIFT OG VEDLIKEHOLD

En ny type asfaltkontrakt tatt i bruk i Ottadalen gir trippel gevinst.

SIDE 10

## Mot normalt

LEIAR SIDE 2

## Sei ifrå!

### Seier i frå i Brussel

15. september skal Per Harald Hermansen vise frem «Sei ifrå!»-kampanjen i Brussel.

SIDE 4

### Virker straks

En måned med strekningsmålt fart på E18 i Telemark ga umiddelbar effekt.

SIDE 6



### ABS sparer liv

ABS-bremser på nye motorsykler vil spare flere menneskeliv i året.

SIDE 9

### I hælene på turistene

Fire studenter med sommerjobb i Statens vegvesen observerte turister for å avdekke feil og mangler.

SIDE 11



### Kongelig åpning

SIDE 12-13

## NY TUNNEL I VALLAVIK:

# Verdens høgaste



**Gedigen:** Noko slikt finns ikkje andre stader i verda. 23 meter er det frå vegbana og opp på toppen av tunnelportalen i Vallavik. (Foto: Geir Brekke)

**Verda høgaste tunnelmunning** er no ferdig sprengt ut i Vallavik, på vegen fram mot Hardangerbrua. Tunneleक्सperter Gunnar Lotsberg stadfestar at tunnelhøgde på 23 meter er heilt einestående. Årsaka til den uvanleg høge tunnelportalen er den estetiske utforminga av Hardangerbrua.

SIDE 14



## Ny bevegelse etter raset

Et halvt år etter leirraset i Kattmarka utenfor Namsos flyter fortsatt husrester i vannoverflaten. Men nå er anleggsmaskinene i gang igjen slik at folk snart skal kunne flytte hjem.

SIDE 22-23

## DAGSORDEN

## Mot normalt

## LEIAR

Helge Rong

■ Årets sumatrafikk har teke omtrent like mange liv som dei føregående åra. Med andre ord ikkje nokon betring, men ser ein på tala for dei siste 12 månadane er det ei nedgong på kring 30 prosent trafikkdrepne her i landet.

■ Rett nok er det nokre få færre (67) som har mista livet i årets sumarmånader enn fjoråret (84), men det er fleire enn i 2005 (62). Trafikktryggleikseksperter Finn Harald Amundsen slår difor fast at talet på trafikkdrepne for årets sumatrafikk er som normalt.

■ Meir spanande er det å sjå på talet på trafikkdrepen for dei siste 12 månadane. Dei førebelse tala syner ein nedgong på 30 prosent, samanlikna med tilsvarande periode eitt år tidlegare. Nedgongen byrja i september i fjor og har halde seg fram til no.

■ Ser ein litt nærare på tilhøva i samband med ulukkene, syner bakgrunnsmateriale at for høg fart har vore ein faktor i mist halvparten av ulukkene der nokon har mista livet. I eit døme har ein funne ut av føraren av ein MC har halde 145 km/t i ei 60-sone. Amundsen peikar på at for høg fart har vore medverkande årsak i kring halvparten av dødsulukke som er på norske vegar.

■ Om ein då tek ei steg attende på kalenderen, ser ein at september 2008 var ein månad der talet på trafikkdrepne byrja gå ned. Tidspunktet treff også saman med eit anna fenomen, den mykje omtala finanskrisa. Også tidlegare har det vore hevda at dårlege økonomiske tider har påverka talet på drepne i trafikken.

■ Einaste forklaringa på kvifor ein får slik effekt er at dårlegare økonomi hjå folk flest medfører at dei set ned farta i trafikken og at ein køyrer mindre. Statens vegvesen har, med bakgrunn i analyser, starta eigen kampanje for å få folk til å setje ned farta i trafikken. Ein kan seie kva ein vil om standarden på vegane i Noreg, men alle må ta omsyn til tilhøva på den vegen dei køyrer på.

■ Om nokon trur fartsgrensene er vilkårleg fastsett, skal dei tenkje seg om ein gong til. Det syner både reklamefilmen for fartskampanjen, men også dei analysane som ligg til grunn. Teorien om at dårlege økonomiske gjer at folk sit ned farta i trafikken, kan og vera ei stadfesting på samanhengen mellom talet på trafikkdrepne og fartsnivået.



## VEGDIREKTØRENS SPALTE

## Vurdere resultatene og sette i verk nødvendige tiltak

## Inspirerende og utfordrende

De aller fleste medarbeidere trives i Statens vegvesen, og tilliten til ledelsen er god. Eller kort sagt; de pilene som bør gå opp, går opp, og de pilene som bør gå ned, går ned. Dette viser resultatene fra medarbeiderundersøkelsen i 2009.

Undersøkelsen ble gjort i mai i år. På det tidspunktet var fortsatt mye uklart rundt SVV 2010. Det kan selvsagt ha påvirket resultatet, men det har i alle fall ikke gitt negative utslag.

Over 80 prosent - over 4.000 medarbeidere - har deltatt i undersøkelsen. Og de langt fleste har lagt arbeid i sine svar. I tillegg til de graderte svaralternativene har mange valgt å gi "fritekstkommentarer". Fritekstkommentarene har i mange tilfeller et direkte og klart språk der meningen ikke er til å misforstå. Også dette er verdifulle signaler.

Jeg vil rette en stor takk til alle som har deltatt. En så god deltakelse gir resultatet høy troverdighet, hvor selv mindre utslag kan tillegges vekt. Resultatet gir dermed et solid grunnlag for det videre arbeid med trivsel og tillit og ikke minst, ta fatt i det som både må og skal bedres.

Arbeidet med nærmere analyser, både i forhold til ulike tema og i forhold til den enkelte arbeidsplass er påbegynt. Gode resultat er ikke et signal om at vi "er i mål". Tvert om, det forplikter til innsats for å bli enda bedre. Og det er klart at, til tross for framgang, er det mye som må gripes tak i. Flere arbeidststeder preges av lav trivsel og svake tillits- og samarbeidsforhold. Disse medarbeiderne sliter. De har liten glede av at det store flertallet har det bra på jobb.

Mobbing og seksuell trakassering viser nedgang i forhold til forrige undersøkelse. Tallene er lavere enn de tall det opereres med for arbeidslivet ellers. Men uansett er dette helt uakseptabelt. Vi skal all mobbing og annen uakseptabel atferd til livs!

Muligheter til medvirkning er det trivselementet der vi har det største forbedringspotensialet. Medarbeiderne er jevnt over mer tilfreds enn før med bl.a. lønnsprosessene, men både på lønnsområdet og medvirkning ellers må fokuseres framover.

Det er færre medarbeidere som vurderer å søke en annen jobb. Det henger nok også sammen med konjunktorene i arbeidsmarkedet. Likevel må vi ha lov å tro at det er en sammenheng med økende trivsel. Ikke overraskende er det flere yngre medarbeiderne med kort tjenestetid og høy utdannelse som vurderer å skifte jobb. Dette må vi i aller høyeste grad ha fokus på.

Alle ledere har et klart ansvar for å vurdere resultatene og sette i verk nødvendige tiltak i løpet av den kommende høsten. Oppfølgingen vil skje gjennom ledermøter på alle nivå. Jeg venter at dette skal føre til enda bedre resultater neste gang, og ikke minst en klar bedring for de som denne gangen melder om at de ikke har den trivsel som alle i vår etat fortjener å ha.

Jeg er svært glad for og ikke så lite stolt av at så mange mener at SVV er en god arbeidsplass. Det ligger en stor oppgave i å ta vare på dette. Det må vi klare samtidig som vi retter krefte inn på å sørge for at også de som i dag melder om problemer kan få en bedre arbeidsdag i Statens vegvesen.

## REDAKTØRANSVAR

## REDAKSJONEN

## GRAFISK



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

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

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



Ansvarlig redaktør  
Helge Rong  
til 6/9-09

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



Ansvarlig redaktør  
Mark S. Berger  
fra 7/9-09

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  
Kyrre Wedvik

Mobil: 997 59 197  
Telefon: 22 07 37 04  
E-post:  
kyrre.wedvik@vegvesen.no



Grafisk designer  
Hilde M.  
Strangstadstuen

Mobil: 913 27 595  
Telefon: 61 27 13 07  
E-post:  
hilstri@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 1. september kl. 13.00. Neste utgave kommer 24. september 2009

KRONIKK

**BETINGET JA** ■ Datatilsynet har derfor ingen innvendinger mot at det tas grep for å redusere hastigheten på veiene.

# Fri ferdsel på norske veier?

■ I et fritt samfunn anses muligheten til å ferdes fritt som en selvfølge. At staten, som det klare utgangspunkt, innrømmer borgerne en rett til å bevege seg der de selv måtte ønske, må kunne sies å være en forutsetning for at et styresett kan kalles fritt og demokratisk. Slik er det heldigvis i Norge.

■ Det kan likevel stilles spørsmål ved hvor reell denne friheten er dersom våre bevegelser i stor utstrekning blir registrert. Reiser man fritt hvis noen kan vite hvor vi har vært? Og opplysninger som er innhentet kan i sin tur kartlegges og utleveres. Etter Datatilsynets oppfatning utgjør den økende graden av registrering og lagring av privatpersoners reisemønster en trussel mot personvernet.

» - Fra et rettsikkerhetsperspektiv gir registrering av elektroniske spor ved hjelp av automatisk virkende hjelpemidler grunn til bekymring.

■ Innenfor samferdselssektoren blir heldigvis hensynet til sikkerhet tillagt stor vekt. Det er bra. Videre vet man at høy fart gjør trafikken mer risikabel. Datatilsynet har derfor ingen innvendinger mot at det tas grep for å redusere hastigheten på veiene. Et av tiltakene som er iverksatt for å oppnå dette er automatisk trafikkontroll, ATK.

■ Personvernkommisjonen påpeker i sin rapport at det er de gode hensikter som i mange sammenhenger utgjør personvernets største trussel. Et relativt nytt tiltak for å gjøre veiene tryggere er såkalt strekningsvis, automatisk trafikkontroll, SATK. Tiltaket går ut på at gjennomsnittshastigheten til alle kjøretøy som passerer en strekning bli målt, og sjåfører som har holdt for høy fart blir ilagt en reaksjon. SATK skiller seg fra tradisjonell ATK ved at det blir tatt bilde av samtlige kjøretøy som passerer, ikke bare de som passerer i for høy hastighet. Det blir altså innhentet personopplysninger også om fullt lovlydige sjåfører.

■ Sett fra et personvernsperspektiv er dette uheldig. Man legger igjen elektroniske spor selv om man ikke har gjort noe man kan klandres for. Det var først og fremst denne prinsipielle forskjellen som var årsaken til at Datatilsynet var kritisk til SATK.



**Skeptisk:** Datatilsynet er generelt skeptisk til overvåking av bevegelsene til hvermannsen. Tilsynet har derfor stilt krav til lagring av data for å slutte seg til streknings-ATK, hvor strekningen Lillehammer-Øyer var testarena for systemet. (Arkivfoto: Steinar Svendsbakken)

HAGEN T. LJØGODT



■ **HVEM:** Hågen T. Ljøgodt er jurist og rådgiver i Datatilsynet. (Foto: Datatilsynet)

■ Det er i dag planlagt å benytte seg av SATK på rundt 70 strekninger i Norge, og innhentingen av opplysninger om våre bevegelser vil komme i tillegg til de allerede eksisterende fotoboksene samt automatiske bomstasjoner.

■ Fra et rettsikkerhetsperspektiv gir registrering av elektroniske spor ved hjelp av automatisk virkende hjelpemidler grunn til

» - Den økende graden av registrering og lagring av privatpersoners reisemønster utgjør en trussel mot personvernet

bekymring. For den enkelte vil det kunne være en nærmest håpløs oppgave å tilbakevise opplysninger som er innhentet på dette viset. For å redusere de uheldige virkningene SATK har for personvernet har det vært av stor betydning for Datatilsynet å få gjennomslag for at opplysninger om sjåfører som har passert strekningen uten å bryte fartsgrensen, skal slettes umiddelbart etter at gjennom-

snittshastigheten er beregnet. Det er avgjørende at slettingen er reell, det skal ikke være mulig å rekonstruere slettede opplysninger.

■ Det er lett å se at opplysninger om hvem som passerte ulike punkter kan være nyttige i andre sammenhenger og for andre instanser. Så det er bare å håpe at

» - Bekymringer bør ikke forveksles med ugrunnet mistenksomhet eller hysteri.

man i fremtiden ikke blir fristet til å tillate lagring, kanskje først i ett døgn, så i to til, for sikkerhets skyld. Tilsynet har nok erfaring til å vite at slike bekymringer ikke bør forveksles med ugrunnet mistenksomhet eller hysteri.



Statens vegvesen

I MEDIENE:

**Fædrelandsvennen**

Forhåpentligvis vil ny E 18 Kristiansand-Grimstad inspirere også motstanderne av private innslag til å tenke nytt. Kanskje kan vi også våge å håpe at den nye vegen vil peke fremover ved at lange strekninger ses under ett og flere veiger bygges fullt og helt, ikke stykkevis og delt.

**Adresseavisen**

Trondheims befolkning skal være glade for at SV står nokså alene i det politiske landskap i sin motstand mot busser på anbud. En forskningsrapport fra Transportøkonomisk Institutt, gjengitt i Aftenposten i går, konkluderer med at det offentlige har spart penger på at busstruter har vært lagt ut på anbud.

**Gudbrandsdølen Dagingen**

Økende bilbruk truer med å lamme Lillehammer sentrum. Byens forsøk på å skape seg omdømme som en attraktiv miljøby står i fare for å bli smadret. Framkommelighet, forurensninger, ressursbruk og bokvaliteter er bare noen få av flere faktorer som påvirkes av hvordan byen forbereder seg i møtet med en antatt økende trafikkvekst kommende 10, 20 og 30 år.

**Nordlys**

Et nedslitt riksvegnett skal fra 1. januar 2010 overføres til fylkeskommunene. De var skeptiske til reformen, fordi de var redd det ikke ville følge penger med. Veglovens §7 slår fast at når en veg skifter eier, for eksempel fra stat til fylke, skal den som gir fra seg eierskapet sørge for at vegen er i god stand.



**Stavanger Aftenblad**

Det skaper flere valgmuligheter for lokal samferdselsfinansiering når regjeringen og Stortinget nå åpner for endringer i veiloven. Der det tidligere bare har vært anledning til å bruke bompenger under gitte forutsetninger, skal det nå også bli mulig med lokal bensin- og diesellavgift. Drivstoffavgiften vil trolig bli enklere å kreve inn, og den er dermed rimeligere å administrere.

## TRAFIKKSIKKERHET

### Må utbedre Eidsvoldbru

■ ■ Etter en inspeksjon og styrkeberegning blir Langset bru på rv. 177 i Eidsvoll nå stengt for lastebiler med over 6 tonn akseltrykk. Vegstreknin-gen gjennom Langset sentrum skal brukes som omkjøringsveg i forbindelse med utbyggingen av E6. Derfor må brua settes i stand og det fører til stenging i to perioder hver på ca. seks uker i år.

### Fortsatt trafikkvekst

■ ■ Biltrafikken fortsetter å vokse i Oslofjordtunnelen, selv om trafikkveksten på landsbasis stoppet opp siste halvår. Trafikken gikk tilbake med 1,1 prosent de tre første månedene i år, men økte med 5,9 prosent andre kvartal. Trafikken første halvår har samlet økt med 2,8 prosent, fra 6343 biler per døgn første halvår 2009 mot 6222 første halvår i fjor.

### G/S-veg

■ ■ Fire firmaer la inn bud på bygging av 1800 meter gang- og sykkelveg langs E18 fra Gøderstad i Tvedestrand mot Arendal grense i Aust-Agder. IT Anlegg AS: 17,9 millioner kroner, Oveland AS: 15,2 millioner kroner, Gauslå og Sønner AS: 16,1 millioner kroner, Skanska Norge AS: 21,3 millioner kroner. Anleggstart blir september 2009.

### Spansk på Gausdalsvegen

■ ■ Det spanske firmaet Tecsidel leverer og installerer det tekniske utstyret for bompenginnkrevningen rv. 255 Gausdals-vegen og fv. 315 Baklivegen i Lillehammer. Monteringen av bomstasjonene er nå i gang og bompenginnkrevningen starter 19. oktober. Bomstasjonene blir automatiske med betaling via bombrikke eller ettersendt faktura.

### Griseri i Svineroi

■ ■ Nå er sikringen og utvidelsen av Svineroivegen i Rjukan snart ferdig, sier byggeleder Trond Solbakken i Statens vegvesen. 75.000 kbm fjell og løsmasser er sprengt og gravd ut. Over 100 sikringsbolter satt inn. Resten av den ferdige vegen asfalteres nå i sommer, mens alt arbeid er ferdig i november. Sluttsummen blir 50 millioner kroner.

## Bilbelteskilt på trafikkstasjoner

I disse dager kommer det opp bilbelteskilt på de fleste av landets trafikkstasjoner for å minne folk om at de skal ta på seg belte.

Henriette Erken Busterud

Skiltene er en del mindre enn dem som står ute langs vegen.

– Skiltene skal stå der en kjører ut fra trafikkstasjonen og skal være en påminnelse til kundene våre. Både for å knytte bildene tettere til oss og for å minne folk på at de skal ta på seg belte, forteller Cecilie Waterloo Lindheim og Bjarte Skaugset. Motivet på skiltene er bildet av far og sønn, som er det som treffer bredest blant folk.

**Bilbelteskilt:** Cecilie Waterloo Lindheim og Bjarte Skaugset med bilbelteskilt som settes opp utenfor trafikkstasjoner. (Foto: Henriette Erken Busterud)



**bilbelte** Statens vegvesen

# Sei ifrå! i Brüssel

## 15. september skal Per Harald Hermansen fra Region sør presentere «Sei ifrå!» / «Si ifra!»-kampanjen i Brüssel.

Henriette Erken Busterud

Over det meste av landet jobber Statens vegvesen med Sei ifrå! Kampanjen har som formål å få ungdom til å si ifra til sjåfører som kjører uansvarlig eller i rus. De skal velge å sitte på med ansvarlige sjåfører eller velge en annen type transport. Kampanjen kombinerer informasjon i skole og på vegen, det siste oftest i samarbeid med politiet på kontroller.

### Utveksle erfaringer

– Vi fikk forespørsel om å presen-

tere kampanjen via Sør-Norges Europakontor, som igjen hadde fått henvendelse fra Flandernkontoret i Brussel. Her er de ute etter eksempler på "best practice" for trafikkundervisningsopplegg for ungdom.

Alle vestlige land strever med ungdomsulykker i trafikken, og det er ønske om å utveksle erfaringer landene imellom. Jeg sendte inn et såkalt "paper", og det ble antatt, forteller Per Harald Hermansen, som har jobbet med dette prosjektet siden 1999.

### 20 land

– Arrangementet i Brussel er en konferanse for å sammenlikne erfaringer og utveksle gode eksempler på pedagogiske tiltak for ungdom i aldersgruppen 12 til 18 år. Eksempler fra nærmere 20 land vil bli vist. Et annet viktig mål med arrangementet er nettverksbyg-

ging, opp-lyser Hermansen.

– Det er viktig å få nye nettverk og nye impulser.

### Sei ifrå i sør

Statens vegvesen har jobbet med Sei ifrå i sør siden 1997. Der har de drevet prosjektet med en blanding av utevirksomhet og skolevirksomhet.

– Vi er til stede på alle videregående skoler i Agder og Telemark og de fleste i Vestfold og Buskerud. Opplegget i skolen er en prosess basert på dramateknikker der rollespill og aktive verdivalg er viktige elementer.

Spesialtrente ledere kjører prosessen for en til tre klasser. Vår erfaring er at dette har virkning, sier Hermansen.

– Majoriteten av de unge er gode og snille. Noen få er grenseryttere, og trenger støtte for å holde seg på

rett side. Den støtten kan de få i venneflokken. Det er det vi prøver å støtte oppunder i skoledelen av kampanjen, sier Hermansen.

Ikke minst er Sei ifrå ute på vegen, 10-20 ganger i sommerhalvåret. Dette gjøres sammen med politiet. Statens vegvesen informerer og har teknisk kontroll, mens politiet tar seg av uønsket, farlig atferd.

– Vi jobber målrettet, og prøver å være ute på steder der det er mye ungdom, eller på strekninger med mange alvorlige ulykker. Og vi skulle gjerne vært mer ute – dette er en viktig jobb! slår Hermansen fast.

– Dessverre vil vi alltid ha noen ganske få som gir blanke i både regler og medmennesker. Det er her vi må ha hjelp fra politiet. Antallet ungdomsulykker må ned, sier Hermansen, som er spent på hvordan tilbakemeldingene blir i Brussel.

## Eksempler fra nærmere 20 land vil bli vist.

## Testet el-motorsykkel

En elektrisk drevet motorsykkel var på test i Vegdirektoratet i sommer. Nå vurderer etaten å ta sykkelens bruk som tjenestekjøretøy.

Håkon Aurlien

El-motorsykkelen ligner på en ordinær motorsykkel av scooter-typen, men er konstruert fra bunn for elektrisk drift.

Elmotoren kan akselerere sykkel til 50km/t på under fire sekunder. Ved bremsing settes motoren i revers som en generator og fører energi tilbake til batteriet. Samlet har sykkel et energiforbruk under en tiendedel av en ordinær bensin-MC.

Strømmen lagres i et nikkel-

metallhydridbatteri på 3,7 kwh, som tilsvarende energiinnholdet i knapt 0,4 liter bensin, men det rekker til 50-80 kilometers kjøring og det med imponerende kraft og komfort.

Motorsykkelen ble blant annet prøvd under et sensorkurs i Vegvesenet i sommer og vurdert for bruk som sensor/egentrenings-sykkel ved trafikkstasjonene. Foreløpig er det ikke tatt noen beslutning om innkjøp.

**El-mc:** – En veldig flott sykkel, sier Reidar H. Svendsen i Vegdirektoratets kjøretøyseksjon. Han kjører selv motorsykkel til jobb så lenge føret tillater det og var en av de som kjørte Vectrix-sykkelen mest i testperioden.

(Foto: Håkon Aurlien)



**Normal ulykkesommer:** – Antall ulykker i sommer er omtrent på samme nivå som tidligere år, opplyser Finn Harald Amundsen. (Arkivfoto: Helge Rong)



Måned	Antall drepte
<b>2004</b>	<b>72</b>
Juni	28
Juli	25
August	19
<b>2005</b>	<b>62</b>
Juni	21
Juli	19
August	22
<b>2006</b>	<b>74</b>
Juni	24
Juli	29
August	21
<b>2007</b>	<b>67</b>
Juni	21
Juli	19
August	27
<b>2008</b>	<b>84</b>
Juni	32
Juli	25
August	27
<b>2009</b>	<b>pr. 28. aug 20</b>
Juni	24
Juli	22

# Normal ulykkesommer

**– Foreløpige tall viser at rundt 70 personer mistet livet i løpet av juni, juli og august. – Årets sommertrafikk skiller seg lite ut fra tidligere år, kommenterer Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen.**

Henriette Erken Busterud

Ifølge foreløpige tall fra politiet mistet 24 mennesker livet i trafikken i juni, 22 i juli og per 28. august var det 20 som var døde. Sammenligner vi det med tidligere år, er det relativt liten forskjell i antall drepte. Ser en derimot på antall drepte hittil i år, er det en reduksjon på 30 prosent.

#### Rundt 70 dødsulykker

Av de 24 som omkom i juni var åtte bilførere, fire bilpassasjerer, fem motorsyklister, tre på sykkel, tre fotgjengere og en annen trafikant. åtte færre omkom enn i tilsvarende måned i fjor.

22 personer er meldt omkom-

met i trafikken i juli i år mot 25 i fjor. Av de omkomne var ti bilførere, tre bilpassasjerer, fire motorsyklister, tre fotgjengere og en annen trafikant.

Pr 28. august var det 20 som hadde mistet livet denne måneden. Av disse var det 13 som omkom i personbil, seks på MC og en på firehjuls motorsykkel. I august i fjor var det 27 som døde i trafikken.

– Det kan derfor virke som om trenden med reduksjon i antall ulykker fortsetter, kommenterer Amundsen.

#### MC

Fra 1. juni til 26. august hadde

elleve mistet livet på MC.

– Når det gjelder sommerens MC-ulykker er det mange som har kjørt vesentlig fortere enn fartsgrensa, eksempelvis har noen ligget i 145 i 60-soner. Generelt har for høy fart vært medvirkende årsak i omtrent halvparten av dødsulykkene, uansett kjøretøy, sier Amundsen.

#### Hittil i år

Ser en året under ett er det færre dødsulykker.

– Ved utgangen av juli var det nesten 30 prosent færre drepte enn på samme tidspunkt i fjor.

Det var da 117 drepte de første sju månedene, mot 162 i samme

tidsrom i fjor. Antall så langt i år ligger omtrent på samme nivå som i 2007, forteller Amundsen.

Ser vi på regionene er det omtrent samme antall drepte i Øst og midt, mens det er registrert en halvering i de tre andre regionene så langt i år.

#### Færre unge og eldre drept

Ser vi på aldersfordelingen blant de drepte i forhold til i fjor, er det noen færre under 16 år (-tre), en økning på fire i aldersgruppen 16-17 år, en reduksjon på 14 i aldersgruppene 18 – 25 år og en reduksjon på 24 for de som er 55 år eller eldre.

## Ny avtale for 65+

**Statens vegvesen og Norsk Pensjonistforbund inngikk i sommer en intensjonsavtale om utvidet samarbeid om trafiksikkerhet og 65+.**

Kjell Wold

I bunnen for samarbeidsavtalen ligger trafiksikkerhetsavtalen som omtales i NTP og nullvisjonen.

Som den største aktøren ønsker Statens vegvesen å arbeide for denne visjonen i nært samarbeid med andre. Norsk Pensjonistforbund ønsker gjennom avtalen å bidra i dette arbeidet.

I intensjonsavtalen heter det at

pensjonistforbundet og Vegvesenet ønsker å bidra til økt mobilitet og sikkerhet for eldre i trafikken ved å følge opp det som står omtalt om eldre i NTP.

Avtalen følges opp med årlige møter mellom Vegdirektøren og Norsk Pensjonistforbund.

På møtene diskuteres evaluering og videreutvikling av samarbeidet.

Mens Statens vegvesen forplikter seg til å følge opp ulykkesituasjonen for eldre i trafikken, følge opp kursene 65+ og bistå med foredrag og opplæring i lokale pensjonistforeninger, vil pensjonistforbundet bistå Vegvesenet med gjennomføringen av kursene og motivere medlemmer til å ferdes trygt i trafikken.

## Må stanse syke sjåførere

**Statens Havarikommisjon for transport mener helsemyndighetene må etablere bedre systemer for å ta førerkortet fra sjåførere med sviktende fysisk eller psykisk helse.**

Håkon Aurtien

Tilrådingen kommer i en havarirapport etter en dødsulykke for to år siden. Tre mennesker omkom etter at en vogntogsjåfør mistet kontrollen over kjøretøyet på rv 46 øst for Vikedal og traff to personbiler.

I rapporten konkluderer Havarikommisjonen med at ulykken skyldtes at føreren av vogntoget ikke var skikket til å kjøre på ulykkestidspunktet. Sjåføren hadde inntatt rusmidler, samt benyttet

legemidler og hadde en psykisk helsestilstand som ikke var forenelig med sikker kjøring.

I tillegg ble det avdekket at førerens fastlege ikke hadde fulgt opp sin meldeplikt ved å unnlate å varsle om at føreren ikke oppfylte førerkortforskriftens helsekrav.

Havarikommisjonen mener at kravene til helse som gjelder for yrkessjåførere må etterleves

strengt for være en

barriere slik at per-

soner som av

ulike grunner

ikke oppfyller

helsekravene

til førerkort

kan utelukkes

fra trafikken.

– Her har hel-

sepersonell en sikker-

hetskritisk oppgave, påpeker

Havarikommisjonen og tilrådningene etablerer bedre systemer for å sikre at helsepersonell følger opp sin meldeplikt.

#### Alvorlige konsekvenser:

Følgene av en vogntogulykke kan være dramatiske. (Foto: Håkon Aurtien)



## TRAFIKKSIKKERHET

### Tre g/s-tilbud

■ ■ Kun tre firmaer leverte inn tilbud på bygging av ny gang- og sykkelveg langs rv. 303 i Vestfold. Strekningen er Hvalsåsen-Sandskje, og trioer som kjemper om denne jobben er Karl C Fon AS: 8,5 millioner kroner, Arne Olav Lund AS: 9,2 millioner kroner og Oskar og Tormod Wike AS: 9,3 millioner kroner.

### Fem vil sikre vegtunnel

■ ■ Fem firmaer vil ha jobben med tunnelsikring på E39 i Flekkefjord i Vest-Agder. Det er Mesta Drift AS: 5,7 millioner kroner, Risa AS: 4,8 millioner kroner, Veidekke Entreprenør AS: 6 millioner kroner, AST Entreprenør AS: 7,7 millioner kroner og Berthelsen og Grepstad AS: 2,9 millioner kroner.

### To vil bygge i Kjerringvika

■ ■ To entreprenørfirmaer vil ha jobben med å forlenge midtrekkverket på rv. 7 i Kjerringvika (bildet) sør for Bromma i Nes kommune i Hallingdal. Det er to år siden det ble satt opp midtrekkverk på strekningen, men nå skal TS-tiltaket utvides med noen hundre meter til. Tilbyderne er: Turhus Maskin AS: 6,4 millioner kroner, NCC Roads AS: 8 millioner kroner. (Foto: Kjell Wold)



### E6 Øyer-Tretten utlyst

■ ■ Byggingen av 13,5 km utvidet E6 mellom Øyer og Tretten er nå utlyst med tilbudsfrist 15. oktober. Strekningen skal bygges ut til tofelt-sveg med midtrekkverk og forbi-kjøringsfelt og kortes inn ved bygging av en fire kilometer lang tunnel nord for Øyer. I tillegg omfatter entreprisen to kryss, støyskjerming og ombygging til parallell lokalveg.

### Utslippstillatelse

■ ■ Statens vegvesen søker om midlertidig utslippstillatelse for byggeprosjektet E39 Fardal-Osestad i Vest-Agder. Anleggstiden er beregnet til to år med oppstart høsten 2009. Anleggsdriften kan føre til fare for utslipp til vassdrag og grunnvann og fristen for å søke om dette er satt til 5. oktober, melder Fylkesmannen i Vest-Agder.

### Fire vil bygge

■ ■ Statens vegvesen har fått fire tilbud på bygging av 11 km firefelts veg med midtdeler på strekningen Dal-Boksrud i Eidsvoll kommune. Mesta AS hadde laveste tilbud på 515,3 mill kroner, AF Gruppen 528,7 mill, Skanska 544,8 og Reinhartsen as 577,9 mill kroner. Statens vegvesen skal nå kontrollregne tilbudene. Anleggstart er planlagt i høst.



Strekningsvis fartsmåling: Bjørn Richard Kirste ved første strekning på E18 i Telemark. (Foto: Kjell Wold)

# Streknings-ATK ga strakseffekt

**Etter en måned med strekningsmålt fart på E18 i Telemark kan en slå fast at TS-tiltaket har effekt. Under 1 prosent (50 av 27.900) av bilistene hadde en så høy gjennomsnittsfart at de ble tatt den første måneden.**

Kjell Wold

– Ja, forsøket med automatisk fartsmåling på den 8,3 km lange E18-strekningen mellom Dørdal i Bamble og Gjerdemyra i Kragerø har den ønskede og forventede effekten. Farten går ned, og langt færre overskrider fartsgrensen på 80 km/t, forteller Bjørn Richard Kirste i Statens vegvesen.

#### 8,3 kilometer

To fotobokser registrerer og fotograferer alle biler i sørgående retning. Før første fotoboks ved Bakkevann i Bamble skiltes det på ordinært vis med ATK og underskilt som forteller om streknings-

måling på 8,3 km. Fotoboksnummer to står rett før Gjerdemyra ved avkjøringen til Kragerø.

– Alle biler som passerer her fotograferes for andre gang, men alle som har holdt fartsgrensen på 80 km/t strykes automatisk fra dataregistret omgående. Kun de som har holdt høyere snittfart enn tillatte 80 km/t blir registrert, forteller Kirste.

#### ATK-sentral

Politiets ATK-sentral i Trøndelag håndterer de som får forelegg på ordinær måte for overtredelse av fartsgrensen. Kirste forteller at E18

i Telemark ble plukket ut som første prøvestrekning av samferdselsministeren.

– Vi vurderte fire strekninger i Porsgrunn, Bamble og Kragerø, og fant at denne strekningen var den enkleste å håndtere riktig. Strekingen har 80 km/t hele vegen og ingen kryss. Dessuten har sørgående trafikk på denne strekningen gjennom Bamble og Kragerø hatt flere alvorlige ulykker de seneste årene før vi satte inn tiltak med bred midtoppmerking for et par år tilbake og nå strekningsmåling av fart, forteller Bjørn Richard Kirste.

## To til på trappene

**E18 i Telemark startet med streknings-ATK i juli. E6 på Dovre knipset i gang i august. To til er på trappene utover høsten.**

Kjell Wold

– For Region øst sin del har vi planer om en strekning på rv. 3 i Østerdalen i tillegg. Vi fintester utstyret nå, men har ikke helt klart for oss ennå hvilken strekning det blir og akkurat når vi kan starte. Men vi regner med at streknings-ATK nummer tre er i gang i løpet av høsten, sier Per

Engeset i Statens vegvesen.

Den fjerde strekningen som nå er til vurdering er rv. 7 i Hallingdal. Her er ikke utstyret ute til prøving ennå, men Statens vegvesen vurderer strekningen mellom Svenkerud og Herad i Gol som en av de meste aktuelle. Både den lokale TS-organisasjonen Trafikk-

tryggleik Hallingdal og politiet er med å vurdere den beste traseen for en streknings-ATK nummer fire i Sør-Norge denne høsten. Når de kommer i gang er ennå litt usikkert. Samtlige fire strekninger som får streknings-ATK denne høsten blir på snaue 10 kilometer.

# Full fart på Carl Berner

**Ombyggingen av Carl Berner i Oslo er enda mer komplisert enn Jernbanetorget siden både biler, busser, trikker, gående og syklende passerer hele tida.**

Henriette Erken Busterud

Et av Oslos styggeste og mest travle kryss forvandles nå til et grønnere byrom. 170 millioner kroner spanderer Statens vegvesen på Carl Berner-området.

I tillegg til et estetisk løft blir det nye støysvake trikkespor. Beregninger i forkant viser at det vil bli 40 prosent færre biler ved å ha færre kjørefelt. En rektangulær rundkjøring med gress og små planter skal erstatte de mange trafikkløysene. Trikk og buss skal gå i en egen allé og får bedre stoppesteder, i tillegg til at det blir flere trikkeavganger.

## Utfordringer

Fotgiengerfeltene er flyttet uttallige ganger og trafikken legges stadig om - alt etter om det er trikkeskinner eller rør som skal legges. For det er krevende å bygge om et stort kryss, har prosjektleder Tone Bakken fått merke.

– Den største utfordringen er at alle trafikantgrupper skal passere hele tida mens vi jobber. Vi har oppfordret folk til å la bilen stå til nyttår, det blir fort kø når det er færre kjørefelt og over 50.000 kjøretøy som passerer gjennom kryss

set på Carl Berner i døgnet. Vi må hele tida vurdere hvilke tiltak vi må sette inn for å få trafikken til å gli best mulig, sier Bakken.

## Få klager

– Det hører med til jobben min å få litt kjeft. Men det har egentlig ikke vært så mange klager, sjøl om mange har meninger om hvordan ting bør gjøres. Og heldigvis har vi ikke hatt noen ulykker. Vi prøver å gjøre det slik at beboere, trafikanter, forretningsdrivere og kollektivselskap blir minst mulig skadelidende. Blant annet har vi forøkt å være tidlig ute med å varsle de som bor her før vi må gjøre arbeid på nattetid. Men det er ikke til å komme fra at det i perioder har vært en del støy og vanskelig å komme fram, sier hun.

## Ferdig til våren

Som vanlig når Statens vegvesen sender ut varsel om at de skal grave, er det mange andre som vil ha ordnet ting. Det er lagt ned nye vann- og avløpsrør langs hele strekningen. Og i ettertid kom det også ønske om å legge fjernvarme, noe som medfører at det

vil foregå ekstra gravearbeid i området. Men til våren skal alt gå på skinner for trikk, buss, bil, gående og syklende. Da skal også 300 ulike trær og busker live opp i det som før var en asfaltjungel.

**Litt kaotisk:** Det er ingen enkel jobb å bygge om et av Oslos travleste kryss mens trafikken går for fullt. Til våren skal Carl Berner stå fram i ny prakt og drakt. (Foto: Henriette Erken Busterud)



## Vannvarmet veg

**For første gang i Norge skal en veg varmes opp kunstig for å hindre glatt vegbane og ulykker.**

Håkon Aurlien

Det skjer i Oslo der Bjørvikatunnelen, Ekerberg tunnelen og E18 Mosseveien møtes i et nytt kryss om et års tid.

**Fjernvarme:** Prosjektinformator Johanne Solheim viser frem vannrørene som skal hindre is på vegstrekningen i dagen mellom Bjørvika- og Ekerberg tunnelene. (Foto: Håkon Aurlien)

– Vi har valgt å varme opp vegen for å hindre snø i å legge seg, og regn i å fryse til is på de kaldeste vinterdagene, sier prosjektleder Svein Røed.

### 125 meter

Den oppvarmede vegstrekningen er 125 meter lang og strekker seg litt inn på begge sider fra et kort kryssområde, der det nye hovedvegssystemet ved Bjørvika går i dagen.

Under asfalten er det støpt inn vannrør, og vegen vil bli varmet opp med fjernvarme fra forbrenning av Osloborgernes søppel.

– Vi vurderte å bygge et eget varmepumpeanlegg basert på varme fra sjøen, men endte med å knytte oss til det fjernvarmesystem som

skal brukes ellers i området, sier Røed.

### Kuldegrader

Luften inne i en tunnel vil varmes opp av fjellvarmen, og Bjørvikatunnelen som ligger i sjøen vil aldri bli kaldere enn rundt fire grader. Men tunnelene i Oslo er så sterkt trafikkert at de må ha et godt ventilasjonssystem for å få ut bilekssos. Det vil bringe kald luft inn i tunnelene.

– Vi regner med at det vil bli kuldegrader inne i Bjørvikatunnelen når det er på det kaldeste. Det går greit så lenge vi unngår fuktighet på vegen og derfor er det viktig at vi får bort snø og regn fra den korte strekningen som blir under åpen himmel, sier Svein Røed.



**Får ikke kjøre:** – Bråstoppen mot asfalten snudde livet mitt, sier Arne Hugo Berg. Fire år etter motorsykelulykken innser han at han aldri kan komme i jobb som sensor igjen. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

## Måtte gi opp

**En liten velt på motorsykel endret livet for Arne Hugo Berg. Fire år etter ulykken har han gitt opp å bli så bra at han kan gå tilbake til jobben som førerkortsensor ved Lillestrøm trafikkstasjon.**

Håkon Aurlien

– Jeg hadde maksimalt uflaks, og er et eksempel på at noen få sekunder kan torpedere livet, sier Arne Hugo Berg.

To år etter ulykken var han innbitt på at han ville tilbake. Han trivdes i jobben, savnet arbeidskameratene og savnet miljøet.

Nå innser han at det ikke går. – Det er sterkt å få svart på hvitt at jeg aldri vil kunne få tilbake førerkortet igjen, sier Arne Hugo Berg.

Før ulykken hadde han førerkort i alle klasser og var storbruker av vegnettet. Nå savner han friheten, og muligheten til å bidra i hverdagen med å kjøre de tre sønnene til idrett eller venner.

### Pålagt kurs

Ulykkens skjedde under et kurs for motorsykkelsensorer i Statens vegvesen på Vålerbanen den 10. mai 2005.

Sammen med kolleger kjørte han sakte rundt på en regnvåt bane da bakhjulet glapp og sykkelkelen la seg ned til høyre for så å bli kastet rundt. Berg ble slengt av sykkelkelen og traff asfalten med hodet først.

– Hadde det ikke vært for hjelmen hadde jeg i beste fall vært alvorlig skadd i dag, sier han.

Det tok et kvarters tid før han fikk igjen bevisstheten. På sykehuset ble det konstatert brudd på skulderbladet og tre ribben, skade på et ben og en alvorlig hjernerystelse. Øyensynlig hadde det gått bra.

### Hodeskader

Men det var ikke gått så bra likevel. Hjelmen tok unna det verste da den sprakk, men hjernerystelsen ga skader som viste seg å bli varige.

To år etter ulykken var fargesynet tilbake og de intense hodesmertene redusert. Men samsynet er fortsatt såpass i ulage at han ikke får kjøre bil. Han har lammelser nedenfor venstre ankel, i ansiktet og i venstre arm. Han blir sliten av sterkt lys og høy lyd, konsentrasjonsnivået er svekket og han har problemer med å huske.

### Bråstopp

– Det er ikke farten som dreper, derimot bråstoppe. Hjernene fikk en bråstopp mot hjerneskalen som har gitt varige skader og som har stoppet meg skikkelig, sier han.

– Men jeg har jo det viktigste i behold, nemlig livet og en flott familie rundt meg, og har veldig god støtte og hjelp fra Rælingen kommune.

– Om jeg ikke kan komme tilbake til sensoryrket, håper jeg å kunne komme tilbake til arbeidslivet på en annen måte. Kanskje kan jeg dele noen erfaringer med kolleger og andre. Jeg er jo et levende bevis på at det er så utrolig lite som skal til for å snu livet, sier Arne Hugo Berg.



**Mange skolemotor-sykler har for lav nyttelast til å bære elev og sensor under oppkjøring. Nå lærer sensorene å vurdere elevens ferdigheter kjørende bak på egen sykkel.**

Håkon Aurlien

Bildet viser hvordan en vanlig motorsykkelpøve kjøres i Norge: Kandidaten sitter foran og sensoren bak.

Men sykkelens til venstre er overlastet. Kandidaten og sensoren veier 20 kg mer enn det sykkelkelen er godkjent for.

Problemstillingen har vært et debattert tema i mange år. I fjor innførte Statens vegvesen en alternativ praktisk prøve.

– Det normale vil fortsatt være å sitte på under førerprøven, men blir totalvekten overskredet skal sensoren kjøre

tilrettelagt prøve, det vil si kjøre egen motorsykel bak, sier John-Erik Kristiansen i trafikkseksjonen hos Statens vegvesen.

### Tilrettelagt

Etter opplæring i fjor og i år vil de fleste av de ca 100 motorsykkelsensorene i landet ha vært gjennom kurs i "tilrettelagt praktisk prøve" på motorsykel.

– Målet med kurset har vært å tilrettelegge for en felles modell for gjennomføring av tilrettelagte prøver, og å gi sensorene trening i å vurdere motorsykkelpøven fra en annen posisjon, sier Kristiansen.

Fire erfarne motorsykkelsensorer har vært engasjert som veiledere i år, Odd Gunnar Svelli fra Orkdal trafikkstasjon, Per Cato Hamang (Sarpsborg), Erik Tvedt (Bergen) og Gunnar Rydland (Lillehammer). I løpet av to dager har sensorene diskutert utfordringer, farer og fordeler med å sitte på eller kjøre bak, gjort egne erfaringer og frisket opp egen ferdighet.

### Krevende

Kravene til egenferdighet er særlig store fordi den tilrettelagte prøven innebærer at sensoren noen ganger må kjøre tett inn på siden av kandidaten. Sporvalg og plassering kan vurderes på avstand, men sensoren må tett innpå for å se hvordan kandidaten bruker hendler og instrumenter.

– Det er krevende å gjøre en vurdering av kandidaten samtidig som man selv kjører og skal forholde seg til annen trafikk. Derfor er egentrening en viktig del av kurset, og sensorene får kjøre mye motorsykel selv, sier Kristiansen.

### Ulik praksis

Ulike land har ulik praksis, og Norge er et av få land der motorsykkelpøvene normalt foregår på en og samme sykkel.

– Det kan være fordeler og ulemper med begge prøveformene. Det sentrale er at sikkerheten blir ivarettatt for kandidat, sensor og medtrafikanter, og at prøven gjennomføres slik at den gir rett konklusjon, sier John-Erik Kristiansen.



# Lå sitte på



**ABS redder liv:** ABS-bremser på motorsykler vil redde mange liv, mener sensor Felix Waltermann i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

## ABS på MC vil spare liv

**– Obligatorisk innføring av ABS-bremser på alle nyregistrerte motorsykler i Norge. Det vil spare flere menneskeliv i året.**

### Dårlig standard

Sensoren i Øvre Telemark har skrevet en prosjektoppgave om dette ved Høgskolen i Nedre Telemark (HINT). Oppgaven har han kalt "MC-sensor i Norge – en jobb for stuntmenn? Tanker om ABS og HMS".

– De aller fleste motorsyklene som kjører på våre veger er altfor dårlig teknisk og sikkerhetsmessig stand. Ett viktig element av flere for å øke MC-sikkerheten og redusere antall dødsulykker er moderne bremseanlegg som hindrer at hjulene blokkerer under nødbremsing, sier Waltermann.

### Egen helse

– Det er mange år siden ABS ble standard i alle biler. Hvorfor ikke det samme med motorsykler, spør han. Han tenker også på egen sikkerhet som MC-fører og de farer han selv utsettes for som passasjer bakpå en stor motorsykkel.

– Jeg vil gjerne jobbe som MC-sensor i framtiden. Men med hensyn til egen helse og sikkerhet og som ansvarlig familiefar blir jeg ettertenksom og spør meg selv om min egen sikkerhet på arbeidsplassen på MC. Er den godt nok ivaretatt. Trenger vi endringer, spør Waltermann.

Kjell Wold

Det mener sensor Felix Waltermann ved Notodden trafikkstasjon. Ferske undersøkelser fra Tyskland viser at antall MC-drepte kan reduseres med 10-12 prosent, tilsvarende 70-80 menneskeliv bare i Tyskland hvert år, dersom motorsyklene hadde vært utstyrt med ABS-bremser.

### Tre ganger flere

– Det siste tiåret er mellom 750 og 900 personer omkommet på MC i Tyskland hvert år. Det er tre ganger så mange som det totale antall trafikkdrepte i Norge hvert år. Nye undersøkelser fra tyske forsikringselskaper viser at 70-80 MC-førere kunne vært reddet hvert år i Tyskland hvis de hadde ABS-bremser på syklene. Overført til Norge ville vi kunne spart ca. tre liv i året i MC-ulykker. Det er vel verdt å vurdere, sier Waltermann.

**Ulovlig:** Sensorprøven til venstre er ulovlig, for motorsykkelen er overlastet. – Da må sensorene kjøre bak i stedet, sier John-Erik Kristiansen her sammen med sensorene Odd Gunnar Sveli (fra venstre), Per Cato Hamang, Gunnar Rydland og Erik Tvedt. (Foto: Håkon Aurlien)

## EU og bransjen følger opp

**– Forslaget om ABS-bremser på alle nye motorsykler får full støtte av oss. EU og bransjen er allerede godt i gang med dette.**

Kjell Wold

Det sier generalsekretær Morten Hansen i Norsk Motorcykkel Union (NMCU). Han synes obligatorisk innføring av ABS-bremser på MC er spesielt viktig

på lette sykler (125 kb) og mopeder. EU jobber nå med et direktiv (Public Hearing) om å innføre dette. Hansen tror det kan tre i kraft om 3-5 år. Dessuten understreker han at bransjen selv også jobber seriøst med det samme. Målet er at 75 prosent av alle motorsykler skal ha ABS-bremser innen 2015.

– Det er ikke sikkert nye lovregler alene er nok. Vi må ha med både bransjen og sykkel-folket om at dette er et godt og viktig trafikksikkerhetstiltak,

sier Hansen. Han ser tre grunnleggende innvendinger mot kravet om ABS-bremser på alle motorsykler. – Det er dyrt, men blir trolig billigere på sikt. Det er også mer kostbart på vedlikehold. Dessuten kan det være komplisert å få kjøreopplæring på MC med ABS-bremser, mens man selv blir syklist med et kjøretøy uten slike bremsesystemer. Det bør Statens vegvesen være oppmerksomme på i sin undervisning og opplæring, mener han.

## AKTUELT

**To vil bygge om**

■ ■ To firmaer vil ha jobben med ombygging og forsterkning av Fennefoss bru på rv. 9 ved Evje i Aust-Agder. Det er ECO-bygg AS med 14,1 millioner kroner og Br. Reme AS med 11,2 millioner kroner. Jobben består i forsterkning av stålbejelkebrua og å legge nytt betongdekke. Jobben tar om lag et halvt år med oppstart i august.

**Tre bud på E18**

■ ■ Det meldte seg tre entreprenørfirmaer til å bygge det store vegprosjektet E18 Sky-Langangen (bildet) mellom Larvik og Porsgrunn. Det er AF Gruppen AS: 1,211 milliarder kroner, Skanska Norge AS: 1,221 milliarder kroner og Arbeidsfellesskapet Hære Entreprenør AS og Veidekke AS: 1,074 milliarder kroner. Arbeidene tar til september i år. (Foto: Kjell Wold)

**Nikamp om g/s-veg**

■ ■ Hele ni firmaer vil bygge gang- og sykkelveg på rv. 363 Sannidal-Kil i Kragerø: Oveland AS: 11,7 mill. kr, Tveito Maskin AS: 11,9 mill. kr, Arbeidsfellesskap AF KM GS HM: 10,4 mill. kr, Hauk AS: 10,5 mill. kr, NCC Roads AS: 12,9 mill. kr, Oddmund Farsjø og sønner AS: 9,3 mill. kr, Trafikk og Anlegg AS: 8,9 mill. kr, Steintransport AS: 9,9 mill. kr, Knut Haugsjø AS: 9,6 mill. kr.

**I kjøp for jobb**

■ ■ Hele ni firmaer byr på jobben rv. 9 Tveit-Krokå i Setesdal. Risa AS: 37,6 mill. kr, Lindland Maskin: 32,7 mill. kr, TT-anlegg: 41,2 mill. kr, HAB Constructions A: 45,7 mill. kr, AF Anlegg/K Strømme: 52,5 mill. kr, Trafikk og Anlegg AS: 40,5 mill. kr, Brdr. Alseth AS: 40,5 mill. kr, Repstad Anlegg AS: 44,9 mill. kr og Austbygda Maskin og Anlegg AS: 42,9 mill. kr.

# Bedre asfaltdekke med ny kontraktform

**En ny type asfaltkontrakt tatt i bruk i Ottadalen gir trippel gevinst. Trafikanten får en jevnere veg, entreprenøren en økonomisk bonus, og Vegvesenet et dekke som holder i flere år.**

Håkon Aurlien

Den nye kontraktformen ble i fjor utprøvd på Norges lengste asfaltjobb, 66 kilometer nytt dekke på rv. 15 fra Lom til Sogn og Fjordane. Entreprenøren endte med 1,1 millioner kroner i bonus på en kontrakt verd 32 millioner.

I sommer er kontrakten videreutviklet på en rekke mindre jobber i Ottaområdet.

**Oppretting**

Normalt vil en reasfaltering dreie seg om først å legge et såkalt opprettingslag som jevner ut sprekker og humper, og deretter slitelaget som trafikantene skal kjøre på.

I vanlige asfaltkontrakter får man betalt for hvert tonn lagt masse. Det fører til at det blir lagt mye opprettingsmasse som strengt tatt ikke trengs.

– Nå lar vi asfaltlaget ha ansvar for å bruke opprettingsmassen optimalt. Bruker de mindre masse enn det vi regnet med, gir vi entreprenøren en bonus i form av høyere betaling for hvert tonn de har lagt, sier Kjell Eide, som er asfalt-byggeleder i Statens vegvesen Region øst.

**Overflatejevnheter**

Vegvesenet stiller ved all asfaltering strenge krav til jevnheten på slitelaget.



**Bonuskontakt:** Asfaltering av rv. 15 ved Lalm i sommer skjedde ved bruk av den nye kontrakten som premierer ekstra god utførelse. Asfalt-byggeleder Kjell Eide (fra venstre) er godt fornøyd med Mestas Ottalag som består av Hilde Doseh, André Aaboen, Geir Skjåk, Ola Prestjordet og Odd Nordgård. (Foto: Håkon Aurlien)

get. Også her er det lagt inn en bonus i den nye kontrakten: Bedre enn kravet gir ekstra penger. Og bonusen stiger ved ekstra godt resultat.

– Det gir gevinst for alle parter. Vi får en jevnere veg å tilby trafikantene, og det vet vi at de setter pris på. Entreprenøren får bedre betalt per tonn masse og i tillegg bonus for et godt resultat. Og vi får

et dekke som blir mindre utsatt for brekkasje og som dermed kan holde i mange flere år, sier Kjell Eide.

**Deformasjon**

– På store deler av vegnettet i Norge er det ikke sporslitasje, men deformasjon som utløser dekkearbeid, forklarer Eide.

– Deformasjon kommer av små

ujevnheter som fører til slag fra bil etter bil helt til dekket går i oppløsning. Kan vi unngå små ujevnheter vil vi kunne ha glede av et vegdekke i mange flere år, sier han.

**Kompetanse**

Kjell Eide understreker at kontraktformen krever høy kompetanse og erfaring blant de som

jobber på vegen. Han har selv bakgrunn fra en asfaltentreprenør og regner asfaltlaget i Ottadalen som et av regionens mest erfarne.

– Det er viktig å ha høy kompetanse på utførelsedet. Den nye kontraktformen vil inspirere entreprenørene til å stimulere og bygge opp under faglig kompetanse blant asfaltarbeiderne, sier Eide.

## Kontroll av stikkrenner

**I forbindelse med Statens vegvesens etatsprosjekt "Klima og Transport" skal det lages en prosedyre for hvordan en vurderer kapasitet og sikringsbehov for stikkrenner i små vassdrag.**

Henriette Erken Busterud

Det blir stadig mer ekstremvær og nedbør, noe som blant annet fører til oversvømmelse av vegger på

grunn av dårlig kapasitet i stikkrennene. I sommer har rundt 90 stikkrenner langs 9 kilometer veg blitt sjekket langs E136 mellom Bjorli og Åndalsnes.

– Problemer ved stikkrenner kan både skyldes konstruksjon og plassering, oversvømmelse, gjentetting, setningsskader og erosjon som gir utfordringer i forhold til drift og vedlikehold, sier Kristine Flesjø i Vegdirektoratet.

– Vi har blant annet både sett på inn- og utløp til stikkrennene,

grøfta rundt og skråningene for å dokumentere forholdene. Det er viktig å finne ut hvor masser kan sperre innløp, hvor stort problemet er og hvordan det kan dette løses. Derfor skal vi nå bruke dataene vi har samlet inn til å beregne hva slags kapasitet stikkrennene har ved store vannmengder, forteller Flesjø.

Kartleggingen er også viktig for retningslinjer og funksjonskontrakter i forhold til konstruksjon, drift og vedlikehold av stikkrenner.



**Grundig sjekk:** Hilde Hesthagen i aksjon for å sjekke forholdene i en stikkrenne. Mer ekstremvær gjør at en må vite mer om kapasiteten og hvilke tiltak en bør utføre. (Foto: Kristine Flesjø)

## Destia kjøper Einar Stene AS

Destia Norge AS har kjøpt opp hele aksjeholdningen til det norske anleggsfirmaet Einar Stene AS i Alta. Maskinpark, personale og arbeidsstab overføres ved kjøpet til Destia Norge AS. Kjøpet av bedriften er en del av Destias strategi for internasjonalisering.

– Kjøpet av bedriften utvider og styrker den kompetanse og tilfører

ny kapasitet innenfor anleggsvirksomheten som Destia har i Nord-Norge, og gjør at Destia stiller sterkere på det nordnorske markedet, konkluderer Destias fungerende konserndirektør Hannu Kulju. Einar Stene AS sysselsetter 30 personer og er et anleggsfirma som har spesialisert seg på tungt grave- og sprengningsarbeid.

## Tunnelutbedring E18

Tre firmaer kjemper om jobben med utbedring av fire vegtunneler på E18 i Grenland. Skagerak Elektro AS: 6 millioner kroner, Mesta Elektro AS: 4,8 millioner kroner og Otera Montasje AS: 5,6 millioner kroner. Det er Bambletunnelen, Kjørholt, Hovet og Brattås som skal utbedres. Jobben utføres fra september til november i år og skal foregå på nattestid.



## Hvitmalte tunneler

Nebbetunnelen på rv. 64 og Hjelviktunnelen på E136 i Møre og Romsdal har nå fått ny drakt med hvitmalte vegger. – Håpet er at tunnelene både blir lyse og trivelige – og dermed mer trafikksikre, og at vi i tillegg kan spare kostnader driftsmessig ved at de ikke trenger å bli vasket så ofte, sier seksjonsleder Ivar Hol. (Foto: David Grøvdal)



Observerte turister på buss og bane: Anders Hartmann og tre andre studenter hadde som sommerjobb å se hvordan det er for turister å reise kollektivt i Oslo. (Foto: Henriette Erken Busterud)

# Fotfulgte turister

**Hvordan er det å reise kollektivt for utenlandske turister i hovedstaden? Fire studenter med sommerjobb i Statens vegvesen observerte turister og reiste sammen med dem for å avdekke feil og mangler.**

Henriette Erken Busterud

Du kommer ut fra Oslo S og har ikke før tråkket forbi tigreren før du må ta en kikk på kartet. For hvilken retning skal du ta for å bane deg veg til bussen? Ingen skilt viser veg til verken T-bane, Karl Johan eller de seks ulike stoppestedene for

buss og trikk rundt Jernbanetorget.

Statens vegvesen har en pådriverrolle innen kollektivtransport. Kollektivsystemet skal være så enkelt som mulig å forstå for alle – det gjelder alt fra design av holdeplasser til informasjon om rute tilbudet og fysisk utforming. Det er utgangspunktet for at Statens vegvesen satte sammen et team på fire studenter med helt ulike bakgrunn for å se nærmere på hvordan ting fungerer. For å studere og skrive en rapport om hvordan turistene opplever kollektivtrafikken i Oslo.

En arkitekt, en landskapsarkitekt, en produktdesigner og en samfunnsgeograf har vært i sving flere uker i sommer.

– Jo, medgir de fire studentene, det er nok en del å ta tak i.

– Men mange ting som kan skape problemer for utenlandske turister er også vanskelig å skjønne for folk flest. Målet med denne studien er å fokusere på personer som har problemer med å forstå. Det kan være alt fra barn og uoppmerksomme personer til psykisk utviklingshemmede – og i dette tilfellet turister, sier arkitekt Anders Hartmann.

### Observerer

– Vi observerte turister og reiste sammen med dem på bane, buss og trikk for å se hvordan de fant fram, og for å finne ut hva som ikke fungerer og hvilke barrierer de støter på. Vi har sett på alt fra hvordan de takler billettautomater og manglende informasjon på engelsk til feil skilting.

Vi har også snakket med Ruter,

Trafikanten, Visit Oslo og andre for å høre hvordan de ser på det med at folk har problemer med å forstå og hva de eventuelt kan gjøre med det, sier samfunnsgeograf Eivin Winsvold.

– Vi har laget en lang liste over barrierer og forslag til hvordan de kan fjernes på en enkel måte som vi vil sende til kollektivaktørene, fortsetter produktdesigner Songying Lu ivrig.

– Eksempler kan være å skrive "0 minutter" i stedet for "nå" på sanntidstavler slik at alle kan skjønne det uansett språk, eller å la være å skrive "minipris" i engelsk tekst på automater. Vi har også forslag til bedre skilting og symbolbruk. Og det kunne vært en fordel om billettautomater tok 500-kroners sedler, sier Lu.

Om under et år kommer Grand-

Prixpatriotene til hovedstaden. Tiden vil vise om feil er rettet slik at kollektivreisene til turistene blir som en fairytale.

### Liker seg

Studentene er 4 av 190 som har fått sommerjobb i Statens vegvesen. De kjente hverandre ikke fra før, men synes det er nyttig at de har ulike bakgrunn.

– Det er nyttig fordi vi har lært å jobbe på ulike måter og utfyller hverandre. Ellers har vi veldig ordnede forhold her. Ikke minst er det deilig å komme til et sted der de åpenbart har tenkt på hva vi skal brukes til. Vi har også fått være med på faglige seminarer og sommersamling med de andre som har sommerjobb i Vegdirektoratet og Region Øst, sier landskapsarkitekt Ingunn Hillestad.

## Kolonnekøyring på E16

**Naudsynt arbeid skal gjerast i Flenjatunnelen på E16 i Aurland framover.**

Nylig starta Statens vegvesen arbeidet med oppgradering av lys, ventilasjon, naudsamband, sikring mot vatn og frost, og brannsikring.

Frå midten av august vart det

difor innført kolonnekøyring gjennom tunnelen i tidsromma 21.00 – 23.00, 02.00 – 02.30 og 05.00 – 05.30. Mellom 07.30 og 21.00 er tunnelen open for trafikk. Utanom desse tidene er tunnelen stengd.

Registreningar som er gjort, viser at det er minst trafikk på E16 gjennom Flenjatunnelen om kveld-

den og natta. Det meste av arbeidet i tunnelen vil difor gå føre seg da, slik at det skal bli minst mogleg ulemper for trafikantane.

Rutinane for kolonnekøyring og stenging vil halde fram kvar kveld og natt så lenge arbeidet i tunnelen går føre seg. Om det vert endringar vil dette bli annonsert.

– Ei oppgradering på ventilasjon, lys, naudsamband og dekningsnett for mobil og radio skal på plass, seier byggeleiar Kolbjørn Nord.

– I tillegg skal vi sikre mot vatn og frost med PE-skum. For å gjere skummet brannikkert, dekker vi det med sprutbetong.

Nord opplyser òg at det vil skal byggast 13 havarinisjar i tunnelen, slik at det er mogleg å køyre ut av vegbana om det skulle oppstå uventa situasjonar.

Flenjatunnelen er om lag 5 kilometer lang, den vart opna for trafikk i 1985 og treng no sårt ei oppgradering.

## KONGEÅPNING

**Velkommen:** Andreas Setsaa ønsket velkommen mens medarbeidere fra 24 ulike nasjoner dan- net flaggborg og kongen og hans følge lyttet oppmerksomt. (Alle foto: Ivar Jon Tunheim)

**Servering:** En gedigen vegkake hørte med



**E18 26. AUGUST** ■ Det ble både høytid og sommerfest da Hans Majestet Kong Harald åpnet E18 Grimstad – Kristiansand 26. august.



Ivar Jon Tunheim

Snora ble kuttet kl. 15.30. Samferdselsminister Liv Signe Navarsete og vegdirektør Terje Moe Gustavsen assisterte.

Den nye vegstrekningen er 38,3 kilometer lang. Bak prosjektet står en internasjonal innsats koordinert gjennom Agder OPS Vegselkap og Statens vegvesen. De ansatte på prosjektet har vært rekruttert fra 24 nasjoner.

– For Statens vegvesen har dette OPS-prosjektet gitt viktig læring. Vi har høstet erfaringer med OPS-selskapet som samarbeidspartner. Og vi har fått trening i å forholde oss til en utenlandsk aktør. Prosessen har vært utviklende for oss – og veldig nyttig, sier Terje Moe Gustavsen.

Regionvegsjef Andreas Setsaa ønsket velkommen til åpningsarrange-

mentet. Samferdselsminister Liv Signe Navarsete holdt åpningstalen.

I første omgang åpnes kun strekningen mellom Lillesand og Grimstad. Resten av parsellen får påsatt trafikken når de lange tunnelene får endelig sikkerhetsgodkjenning.

Den forventes å foreligge om ikke mange dager.

Veganlegget er blant de største i landet og det største på Sørlandet noensinne. Prosjektet er finansiert gjennom privat offentlig samarbeid (OPS). Det betyr at vegen også skal driftes i egen regi i 25 år, før den endelig overtas av Vegvesenet.

Det nye veganlegget innfrir strenge sikkerhetskrav, miljøkrav og høye krav til estetikk. Kunstverk av kunstneren Tor Lindrupsen inngår som utsmykning.

# Åpning ble s



**Stolte:** Kongen kuttet snora og vegdirektøren assisterte – godt hjulpet av samferdselsministeren. Senere ble kniven kongens – til odel og eie.



**Folkefest:** Vegen er et flott anlegg – og publikum storhygget seg.

# sommertfest

## AKTUELT

### Flere i bommen

■ ■ Trafikken gjennom E18-bommen på Løvås i Sande i Vestfold økte i snitt med om lag 700 biler i døgnet første halvår 2009 sammenlignet med samme periode i fjor. Mens det i fjor passerte i snitt 21.510 biler i døgnet økte det i år til 22.233 biler. Trafikken gikk litt ned første kvartal, men tok seg opp kraftig andre kvartal i år, slik at trafikkøkningen ble på 2,8 prosent.

### Færre i bomringen

■ ■ Biltrafikken gjennom bomringen i Tønsberg har sunket med 1 prosent første halvår 2009 sammenlignet med første halvår 2008. Det viser tall fra Tønsberg Hovedvegfinans. Mens det i snitt passerte 47.119 biler i de seks bompunktene første halvår i fjor, har dette sunket til 46.646 biler i døgnet første halvår i år.

### Ti på tilbudsbeifaring

■ ■ 20. august var det tilbudsbeifaring på den første delentreprisen på E39 Knutset-Høgset. Ti forskjellige entreprenørfirma møtte opp på beifaringen, noe prosjektledelsen var godt fornøyd med. Entreprisen består blant annet av bygging av vel 550 meter tilkomstveg, den ene forskjæringa på Høgsetunnelen og etablering av underbygging til ca 700 meter ny E39.

Frist for å levere inn tilbud er 14. september, og tilbudsåpninga skjer 15. september. Arbeidet starter i haust, og skal være ferdig i løpet av januar 2009. E39 Knutset-Høgset er en del av prosjektet StorKrifast. (Foto: Reidun Øverland)

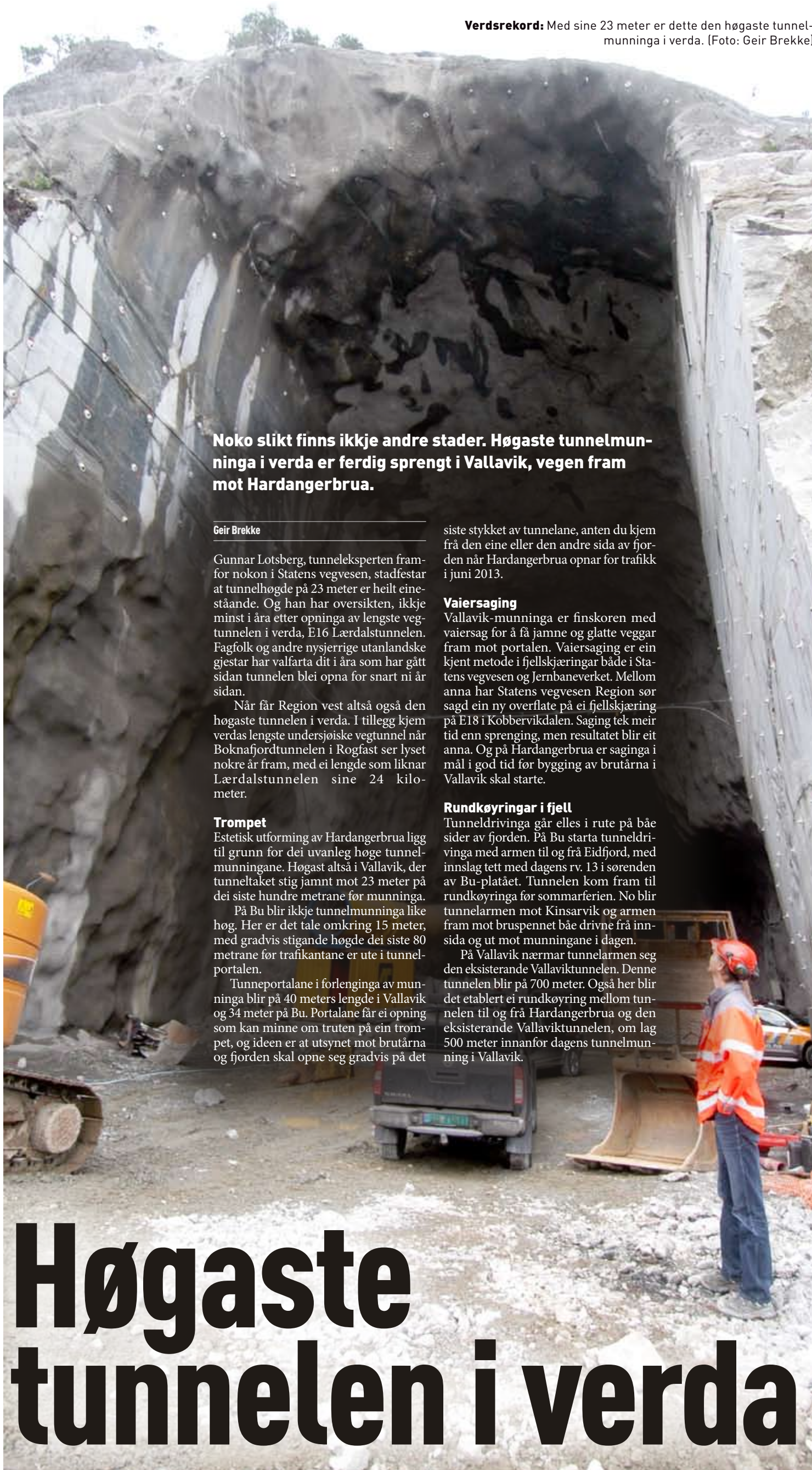


### Forbereder vinter

■ ■ Statens vegvesen i gang med å forberede funksjonsentreprenørene på å takle vinterens vanskeligste føre. Siste uke var ledere for funksjonsområder i hele landet samlet til "vinterkurs" på Gardermoen; fordypning i visjoner og mål for norske vinterveger, samt praktisk vinterdrift. De fikk også mulighet til å studere ulikt utstyr for vintervedlikehold. Her studeres en moderne plog av (fra venstre) Jan Erik Olsen fra Veidekke Entreprenør, Geir Bondestad, NCC, Tom Johnsen fra maskinleverandøren Arctic Machine og Allan Lorentzen, Mesta. (Foto: Håkon Aurlien)



**Verdsrekord:** Med sine 23 meter er dette den høgaste tunnelmunninga i verda. (Foto: Geir Brekke)



**Noko slikt finns ikkje andre stader. Høgaste tunnelmunninga i verda er ferdig sprengt i Vallavik, vegen fram mot Hardangerbrua.**

Geir Brekke

Gunnar Lotsberg, tunneleksenperen framfor nokon i Statens vegvesen, stadfestar at tunnelhøgde på 23 meter er heilt einestående. Og han har oversikten, ikkje minst i åra etter opninga av lengste vegtunnelen i verda, E16 Lærdalstunnelen. Fagfolk og andre nysjerrige utanlandske gjestar har valfarta dit i åra som har gått sidan tunnelen blei opna for snart ni år sidan.

Når får Region vest altså også den høgaste tunnelen i verda. I tillegg kjem verdas lengste undersjøiske vegtunnel når Boknafjordtunnelen i Rogfast ser lyset nokre år fram, med ei lengde som liknar Lærdalstunnelen sine 24 kilometer.

#### Trompet

Estetisk utforming av Hardangerbrua ligg til grunn for dei uvanleg høge tunnelmunningane. Høgast altså i Vallavik, der tunneltaket stig jamnt mot 23 meter på dei siste hundre metrane for munninga.

På Bu blir ikkje tunnelmunninga like høg. Her er det tale omkring 15 meter, med gradvis stigande høgde dei siste 80 metrane for trafikantane er ute i tunnelportalen.

Tunneportalane i forlenginga av munninga blir på 40 meters lengde i Vallavik og 34 meter på Bu. Portalane får ei opning som kan minne om truten på ein trompet, og ideen er at utsynet mot brutårna og fjorden skal opne seg gradvis på det

siste stykket av tunnelane, anten du kjem frå den eine eller den andre sida av fjorden når Hardangerbrua opnar for trafikk i juni 2013.

#### Vaiersaging

Vallavik-munninga er finskoren med vaiersag for å få jamne og glatte veggar fram mot portalen. Vaiersaging er ein kjent metode i fjellskjæringar både i Statens vegvesen og Jernbaneverket. Mellom anna har Statens vegvesen Region sør sagt ein ny overflate på ei fjellskjæring på E18 i Kobbervikdalen. Saging tek meir tid enn sprenging, men resultatet blir eit anna. Og på Hardangerbrua er saginga i mål i god tid før bygging av brutårna i Vallavik skal starte.

#### Rundkøyringar i fjell

Tunneldrivinga går elles i rute på bae sider av fjorden. På Bu starta tunneldrivinga med armen til og frå Eidfjord, med innslag tett med dagens rv. 13 i sørenden av Bu-platået. Tunnelen kom fram til rundkøyringa før sommarferien. No blir tunnelarmen mot Kinsarvik og armen fram mot bruspenntet bae drivne frå innsida og ut mot munningane i dagen.

På Vallavik nærmar tunnelarmen seg den eksisterande Vallaviktunnelen. Denne tunnelen blir på 700 meter. Også her blir det etablert ei rundkøyring mellom tunnelen til og frå Hardangerbrua og den eksisterande Vallaviktunnelen, om lag 500 meter innanfor dagens tunnelmunning i Vallavik.

# Høgaste tunnelen i verda



**Klaffebru:** Bygging av en ny riksveg 108-bru i Fredrikstad sentrum er i gang, og brua skal stå ferdig om litt over ett år. Men navnestrid gjør at prosjektleder Tor Stabbetorp vil utsette navnevalget til etter at fylkeskommunen har overtatt eierskapet. (Foto: Håkon Aurlien)

# Navnestrid om bru

**Navnestrid om en ny riksvegbru under bygging i Fredrikstad gjør at fylkeskommunen ikke bare arver brua som del av det nye fylkesvegnettet, men også navnevalget.**

Håkon Aurlien

På folkemunne er det snakk om en "ny Kråkerøybru". Statens vegvesen kaller den foreløpig "Ny klaffebru

over Vesterelva". Fredrikstads politikere har bestemt seg for navnet "Værstebroa". Statens kartverk fastslår at navnet i så fall skal skrives "Verkstedbrua".

#### Engasjerer

– Det er tydelig at navnevalget engasjerer, sier prosjektleder Tor Stabbetorp. Han har nå bestemt seg for å utsette navnevalget til etter at fylkeskommunen har overtatt ved nyttår.

– Vi mente vi la opp til en god prosess da vi valgte å la byens politikere få det avgjørende ord i saken, sier han.

Det har de ikke, formelt sett. Etter stedsnavnlovgivningen er det Statens

vegvesen som bestemmer navn på tunneler og bruer på riks- eller fylkesvegnettet, henholdsvis for staten og for fylkeskommunen. Etter siste lovrevisjon i 2005 avgjør Statens kartverk selve stavemåten på statlige bruer.

#### Må forstås

– Det er viktig at stedsnavn skrives på en måte som forstås også utenfor nærmiljøet. Det er et nasjonalt hensyn som Stortinget har vært tydelig på og som vi er opptatt av å håndheve, sier Oddmund Vestenfor som er navneansvarlig i region øst i Statens kartverk.

– Når Vegvesenet skal vedta navn

på nye bruer og tunneler, er det selvsagt at etaten lytter til lokale ønsker. Vi mener Vegvesenet bør holde seg til nasjonale navneformer og til stedsnavn som har vært gjennom Språkrådets godkjenningsordning. "Værste" er ikke fastsatt som stedsnavn, og stedsnavn skrives uansett ikke med lydskrift, sier Vestenfor.

#### Kråkerøy

Den nye brua skal overta mye av trafikken som i dag går over den 52 år gamle Kråkerøybrua i Fredrikstad sentrum. Mange mener de to bruene derfor bør hete det samme, gjerne ved at den gamle bytter navn til "Gamle Kråkerøybrua".

Men da navneforslaget "Værstebroa" dukket opp, fikk dette tilslutning blant byens politikere. De har nemlig strukket folkeviljen sterkt ved å gå inn for 95 prosent bompengefinansiering. På kort sikt er den viktigst for utbyggingen av et tidligere skipsverftsområde, på lokal dialekt betegnet "Værste", til bolig- og næringsområde.

Saken har vakt atskillig debatt lokalt. Blant annet påpekte en politiker med røtter vestpå at kommunens navn kan misforstås; noen kan tro at Fredrikstad gjør krus på "Værst" som motsetning til uttrykket "Ille bra!"



## Teknologidagene i Trondheim

**5.- 8. oktober arrangerer Statens vegvesen nok en gang Teknologidagene i Trondheim. Det er lagt opp til et variert program med hele ni delkonferanser og en hovedkonferanse.**

Henriette Erken Busterud

Teknologidagene består av en forskningskonferanse i plenum og ulike parallelle delkonferanser og nettverks-

møter. Ifølge det foreløpige programmet er hovedtema på forskningskonferansen hvordan en skal ta i bruk forskningsresultater. Et av spørsmålene er hva som er mekanismen for å få til nødvendige endringer. Blant annet vil Telenor fortelle hvordan de jobber med dette. Det vil også bli fokus på Statens vegvesens hovedsatsinger innen FoU og implementering av dette arbeidet.

#### Allsidig

I tillegg til hovedkonferansen er det

en rekke delkonferanser. Tema her er bompenger, kompetanseutvikling, drift og vedlikehold, klimavennlig transport, Salt Smart, trafikkdata, trebruer, tunnel, geologi og betong, anleggsteknikk og presentasjon av aktuelle doktorgrader. Påmeldingsfristen er 21. september, og det hele vil foregå på Radisson SAS Royal Garden hotell. Også eksterne vil få invitasjon til å melde seg på deler av konferansen.

**Teknologidagene:** Arrangementet går av stabelen i Trondheim 5.-8. oktober og Statens vegvesen har lagt opp til et variert program. (Foto: Mentz Indergaard/NTNU foto)

## LANDET RUNDT



### God vekst

**BERGEN** ■ Kører du E16 mellom Oslo og Bergen vil du passere ein del rundkøyningar.

Den frodigaste er truleg denne ved avkøyringa til bydelsenteret Øyrane torg i Indre Arna. At det

har vore ein mild og våt sommar sønnafjells syner att i sentraløyen i denne rundkøyringa, som elles har vore ei langt tryggare løysing enn det gamle T-krysset her. (Foto: Geir Brekke)



### E18-kontrakt signert

**LARVIK** ■ I august signerte Statens vegvesen storkontrakten med Hæhre Entreprenør AS og Veidekke AS om byggingen av ny firefelts motorveg mellom Sky i Larvik og Langangen i Porsgrunn. Kontrakten ble signert av utbyggingsdirektør i Statens vegvesen Region

sør Anette Aanesland og prosjektleder Jørn Rinde og styreleder Albert Hæhre i Hæhre Entreprenør og regiondirektør Klaus J. Hansen i Veidekke AS.

E18-parsellen er 11 kilometer og skal stå klar sommeren 2012. (Foto: Jørn Rinde)



### Fornytt Segalstad bru

**SEGALSTAD BRU** ■ Segalstad Bru, kommunesenteret i Vestre Gausdal, har fått navnet fra brua som går over Vesleelva. Nå er brua fornytt med en 25 meter lang og 16-23 meter bred betongbru til 10 millioner kroner.

Bildet viser fornøyde vegbyg-

gere etter at brua ble satt under trafikk i sommer, fra venstre byggeleder Roger Jenshus, Reidar Lien Bjørnstad, Hroar Slaatsveen, John Johansen, Per Kr. Bjerke, Runar Andreassen og prosjektleder Torbjørn Moastuen. (Foto: Håkon Aurlien)



## Feiret i et seilende museum

**TRONDHEIM** ■ Prosjektledelsen i E6 Trondheim-Stjørdal leide inn det 140 år gamle seildampskipet Hansteen til å være med på feiringen av den nye klaffebrua over

Nidelva. Det tekniske utstyret som styrer operasjonen fra kontrollårnet på nabobrua Nidelv bru er nettopp kommet på plass, og nå er det lov for båteiere å bestille

løfting av klaffen på Pirbrua for å kunne passere under.

SDS Hansteen fikk æren av å være den første. (Foto: Ellinor Hansen)

## Kulturminnemarkering i Skippagurra

**SKIPPAGURRA** ■ Vel 200 mennesker besøkte den veghistoriske samlingen i Skippagurra under Tanadagene 7. og 8. juli. De besøkende fikk se restaurerte biler og maskiner samt gamle bilder fra vegbyggingen i Finnmark. Pensjonistene Inge-Fred Dervo og Bjørnar Persen fikk mange rosende ord for restaureringsarbeidene de har utført de seneste årene og hvordan vegvesenets samlinger ble presentert for publikum på. Filmen fra 1930 "Med beltebil over Finnmarksvidda" som det var blitt satt talekommentarer til ble vist for de besøkende. Likeså intervjuet av den 91 år gamle Inga Niemi som i mange år var anleggskokke i Vegvesenet. (Foto: Egil Revhaug/Ingrid Hjelle)







## Markerer gamle bruer

**MO I RANA** ■ Et eget kulturminneskilt, som informerer om de 8 steinhvelvbruerne på Helgeland er nå satt opp. Under avdukingen fortalte distriktssjef Henry Nymann (bildet) om tilblivelsen

av de mange steinhvelvbruerne i distriktet. Han fremhevet det gode fagarbeidet som steinmurerne utførte over en lang periode for 100 år siden.

Skiltavdukingen var første ledd

i markering av kulturminneåret for vegetaten og skiltet er også det første av sitt slag som taes i bruk for kulturminner knyttet til vegene i landet vårt. (Foto: Torstein Hansen)



## Ny kollektivterminal åpnet

**PORSGRUNN** ■ I sommer ble det åpnet en splitter ny, universell tilgjengelig kollektivterminal på Skjelsvik i Porsgrunn. Kollektivknutepunktet ligger ved rv. 354, men tett inntil E18. Terminalen er et spleiselag mellom Telemark fylkeskommune og Statens

vegvesen. Knutepunktet ble åpnet av prosjektleder i Statens vegvesen Ragnar Grøsfjeld og hans kollega byggeleder Per Torbjørnsen sammen med stedfortredende fylkesordfører Karin Mathisen. (Foto: Ivar Jon Tunheim)



**I gang:** Ordfører Ole Morten Sørvik (t.v.), prosjektleder Per Bjørn Gjelsten og byggeleder Steinar Vestnes var glad for at arbeidet på riksveg 70 endelig er i gang. (Foto: Reidun Øverland)

## Endelig i gang

**KRISTIANSUND** ■ 5. august var en stor dag for samferdsel på Nordmøre, og for trafikantene langs riksveg 70 i Tingvoll kommune, med oppstart på det første delprosjektet på StorKrifast - riksveg 70 Øydegard-Bronneset.

Som seg hør og bør ble oppstarten skikkelig markert. Det var ordfører i Tingvoll kommune Ole Morten Sørvik som fikk æren av å sette det hele i gang med ta de før-

ste gravemaskintakene på vegbygginga på Tveekrem.

- I løpet av de første dagene denne uka har vi startet både vegbygginga på Øydegard-Bronneset, og rehabiliteringa av Freifjordtunnelen, og første entrepriser på E39 Knutset-Høgset lyses ut i disse dager. Så nå er vi virkelig i gang med StorKrifast fra flere fronter, sier prosjektleder Per Bjørn Gjelsten fornøyd.



**Ett år til Kulturdagene:** Revyentusiaster på skrivekurs: Tonje Fjeld Hæreid, Birte Fosshem, Per Slyngstad, Elin Isaksen og kursleder Yngve Skomsvoll. (Foto: Henriette Erken Busterud)

## Spisser blyanten til Kulturdagene

**OSLO** ■ Tjue revyinteresserte stilte opp med skarp penn og slagferdige replikker da det var kurs i revyskriving i Vegdirektoratet. Om ett år skal noen av tekstene framføres. Kursleder var Yngve Skomsvoll,

som blant annet skriver tekster til Nytt på nytt, Ukesslutt, Løvebakken og standup-komikere som Dagfinn Lyngbø. Han kom med gode revyråd og fortalte om egne erfaringer.



## Haust-tilbod

**SPELHAUGEN** ■ Eit sikkert teikn på at hausten nærmar seg er oppsamling av utrangerte tenestebilar som skal seljast på auksjon. I gamle dager baud Statens vegvesen på maskinsal i same slengen, men no for tida er det bilar av ulike variantar som blir selde. Region vest skal truleg selje kring ti bilar denne hausten. Her to av dei avskilta og klare. (Foto: Geir Brekke)

## PERSONAL



**Nye utfordringer:** June Meaas mener at å tørre "å hoppe i" nye utfordringer og samtidig innstille seg på litt motgang, er en konstruktiv tilnærming til å takle omstilling (Foto: Ivar Jon Tunheim).

## Ferdig omstilt – og i omstilling

**Hun er allerede omstilt, June Meaas. Og fornøyd. Jo visst har det vært kneiker – men endringer skal man bryne seg på! June har erfart at å ta nye sjanser er utviklende.**

Ivar Jon Tunheim

– Med positiv innstilling får man spennende muligheter og god hjelp underveis, sier hun. June (47) trives i Statens vegvesen. Det har hun gjort fra første arbeidsdag av, i april 1986. Men for et par år siden kriblet et behov for forandring fram.

### Arbeidsglede

– Jeg liker å være i kontakt med mennesker. Kundebehandling i førstelinjen over skranken ved distriktkontoret i Øvre Telemark opplevde jeg i alle år som nyttig og trivelig. Godt kollegialt fellesskap forsterket arbeidsgleden.

Men da muligheten til å bli saksbehandler dukket opp, kastet jeg meg ut i det, sier hun. Dermed ble det kurs og ny fagkunnskap å fordype, fram til June, etter vel bestått eksamen, inntok eget kontor og arbeidsområde 1. august i fjor.

### Utfordringer

I dag er June Meaas førstekonsulent på Plan og forvaltning, med ansvar for arbeidsvarsling, trafikk-tellere, tiltaks- og gravetillatelse, veglister, aksellastrestruksjoner og reklameskilt.

– Nå må jeg mer selvstendig disponere min egen kompetanse og tid i forhold til ulike arbeidsfelt og agendaer. Kundene jeg møter representerer, for meg, nye saks- og fagfelt. Forskjellige arbeidsredskaper, herunder ulike varianter av dataverktoy og teknisk utstyr, har jeg også måttet lære meg. Jo da, omstilling er krevende – men også gøy, erkjenner June, som tyr til barnebarn og naturopplevelser som oppladning etter travle arbeidsdager.

### Inn i 2010

Førstekonsulent må både mestre ulike grensesnitt på PC-en og rykke ut i felten.

– Det tiltaler meg at enten jeg er innendørs eller utendørs, så er der mennesker: kunder, brukere, fagfolk, samarbeidspartnere, entreprenører og ikke minst gode kolleger å forholde seg til, sier June. Hun har erfart at Vegvesenet ikke disponerer nok tid og ressurser til alltid å kunne yte optimal kvalitet. Organisasjonen kan imidlertid, på sin side, tilrettelegge mer systematisk opplæringen av ansatte i nye oppgaver, mener telemarkingen. Omstillingen som nå pågår – SVV 2010 – synes hun er spennende.

– Involvering, åpenhet og kompetanse blir avgjørende. Opplæringsystematikken jeg nevnte vil bli stadig viktigere, når vi går inn i ny organisasjon i 2010. For omstilling er ikke noe man gjør seg ferdig med, men en tilstand man oppholder seg i, lyder June Meaas' gode råd.



**Kjersti Wike i Vegdirektoratet forlater Brynseng til fordel for Brussel i høst. I tre måneder skal hun reise rundt og besøke vegetaters forskningslaboratorier for å samle informasjon.**

Henriette Erken Busterud

Fehrl er samarbeidsforumet for veglaboratoriene til 30 land i Europa der Helen Riddervold i Statens vegvesen er visepresident. Hun har satt i gang et prosjekt for å finne ut hvordan erfaringer og resultater fra forskning i disse

## På forsknings-tokt i Europa

**Til Brussel:** Kjersti Wike fra Vegdirektoratet skal ha base i Brussel i tre måneder på oppdrag fra Fehrl – forum for europeiske for 30 veglaboratorier i Europa. (Foto: Henriette Erken Busterud)

laboratoriene formidles.

– Ulike medlemsland i Fehrl søker ofte sammen om midler til store prosjekter, og meningen er at denne kunnskapen skal overføres til andre laboratorier. Min hovedoppgave blir å finne ut om og hvordan dette skjer. Jeg reiser i september og skal ha base i Brussel der Fehrl har hovedkontor. Jeg skal besøke utvalgte forskningslaboratorier og gjennomføre en spørreundersøkelse, sier Wike. Hun er til daglig hydrolog i Vegdirektoratet og er glad for å få både internasjonal erfaring og mulighet til å skaffe seg mer kunnskap om EU og det som gjøres på hennes område.



**Nennsom hand:** Lysbilette og negativ må handterast med kvite hanskar så dei ikkje blir skada. (Foto: Undi Agnethe Torstensen)

**Det går i jamnt tempo når Tove Berg Olsen og Mary Helen Stenbakk Haukalid nennsamt legg bilete for bilete under digitaliseringsmaskinen.**

Undi Agnethe Torstensen

Dei to registrerer og tolker gamle papirfoto, lysbilette og negativ som alle skal inn i Statens vegvesen sitt digitale fotoarkiv. Plutselig veiver Tove med armene. Ho treng Mary Helen si merksemd. Og så går praten raskt på teiknspråk.

– Kor mange bilete har de arkivert? spør eg. Tove er døv, så ho høyrer ikkje kva eg seier. Men ho kan lett lese på munnen min. Eller vi skriv til kvarandre. Det går greitt. Slik kommuniserer eg med Mary Helen også. For heller ikkje ho kan høyre.

– Nå er vi ferdige med bileta frå Sogn og Fjordane, Hordaland og Vest Agder, fortel Mary Helen. – Men sjå kor mykje vi har igjen, seier ho og peiker på pappkartongane som står på fleire stader på kontoret, fulle av gamle foto.

### Oppdrag vegmuseum

Arbeidet Mary Helen og Tove gjer i Stavanger er eit oppdrag frå Norsk vegmuseum. I det digitale fotoarkivet til Statens vegvesen er det laga ei eiga "avdeling" for dei

gamle historiske bileta. Kvar region har ansvar for å registrere og sende sine foto til Stavanger, der Mary Helen og Tove tar fatt på digitaliseringsjobben.

– Vi klarer å digitalisere og tolke mellom 10 og 20 bilete kvar på ein dag, seier Tove. – Det kjem an på om vi må kontakte andre for å få tilleggsopplýsingar om bileta, eller om alt er på plass allereie.

Dei to Stavangerdamene starta digitaliseringsarbeidet i 2003.

– Så langt har vi registrert tusenvis av bilete. Vi har ikkje tal på kor mange. Det er mykje arbeid, seier Tove og peiker på eska med uregistrerte bilete som venter. Nå held ho på med Vestfold. Mary Helen er fordjupa i Finnmark. Seinare kjem det bilete frå Akershus og Nord-Trøndelag.

– Det mest utfordrande er å få til klare og fine kopiar frå gamle og øydelagde papirbilete. Spesielt må vi vere nøye med negativa. Dei handterer vi med kvite hanskar, seier Tove. Begge dei to damene syns dei har ein kjekk jobb.

– Det er interessant å jobbe med dei gamle bileta. Vi ser at vegarbeid var noko anna før i tida. Det er morosamt å sjå, seier dei.

Mary Helen og Tove har jobba i Statens vegvesen i 30 år. Om ein måned skal dei for første gang vitja Vegmuseet på Lillehammer. Tove viser stolt fram programmet ho har fått for opphaldet. To dagar med fullpakka opplegg. Berre for dei to.

– Vi har aldri vore der før, seier ho.

# tan lyd



**Gammelt:** Foto av gammalt bilete. Det gamle bilete viser vegarbeidarar i Finnmark i 1945.

Vi gler oss veldig. – Men eg håper vi får tolk, skyt Mary Helen inn.

## Endelaust

Nils Nonås er fagansvarleg for dei to damene i Stavanger og er svært godt nøgd med arbeidet dei gjer.

– Desse bileta er ein del av vår visuelle historie, seier han. – Eg trur nokre av dei eldste bileta er heilt ifrå 1870-talet, fortel han. Nonås fortel at Mary Helen og Tove ikkje berre digitaliserer og registrerer bileta. Dei må også tolke dei slik at det blir lett å søkje etter og finne dei ønskja bileta i fotoarkivet.

– Det er overraskande mange som etterspør historiske vegbilete. Ikkje minst media. Og mange er ikkje interesserte viss dei ikkje kan få digitale filer, fortel Nonås. Sjølv likar han best dei gamle typiske vegarbeidarbileta. Men nå er Nonås mest oppteken av at dei to damene skal få litt ekstra løn for strevet og få ein spennande tur til Vegmuseet på Lillehammer. For det blir nok av arbeid når dei kjem tilbake, seier han.

– Eg ser ikkje ende på dette arbeidet. Her blir det jobb i årevis framover, seier Nonås.



**Gode tall, men...:** Vegdirektør Terje Moe Gustavsen er fornøyd med hovedtrekkene i årets medarbeiderundersøkelse, men ser at det ennå er områder med rom for forbedringer. (Foto: Henriette Erken Busterud)

## Medarbeiderundersøkelsen 2009: Alle kurver peker opp!

**– Det er vanskelig å ikke være tilfreds med dette, men vi har fortsatt utfordringer. Jeg forventer aktiv oppfølging i hele organisasjonen, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.**

Kjell Bjørn Vinje

Over 90 prosent trives i jobben sin og 75 prosent har tillit til etatsledelsen, er noen av hovedpunktene i årets medarbeiderundersøkelse.

### Alle kurver opp

2009 er femte gang medarbeiderundersøkelsen i dagens form kjøres i hele Statens vegvesen. Svarprosenten er på over 80 prosent. Selve undersøkelsen blir nå dypere analysert - og vil bli grundig og systematisk gjennomgått og presentert ut- og innover i Vegvesenets enheter.

– De kurvene som bør gå opp,

går opp og de kurvene som bør gå ned, gjør det. Hovedtrekket er tydelig; de fleste har det bra, og utviklingen innen alle de områdene som måler trivsel og tillit går riktig veg. Jeg føler undersøkelsen måler "trøkket" i organisasjonen vår. Både med høy score og en løpende positiv utvikling innen de viktigste måleparameterne mener jeg trivsel og tillit sier noe om motivasjon, slagkraft, samhold og solidaritet, sier Gustavsen.

Selv om de overordnede tallene gjennomgående er positive, forventer vegdirektøren at den kommende dypdegjennomgangen av medarbeiderundersøkelsen vil vise store variasjoner og utslag innen etaten.

### Mobbing

I overkant av 5 prosent av de tilsatte melder de er utsatt for mobbing eller seksuell trakassering, noe som er i underkant av det vi finner i norsk arbeidsliv.

– Selv om vi også på dette området har hatt en tydelig nedgang de siste årene, er dette totalt uakseptabelt og skuffende. Vi har, og skal ha, en nulltoleranse på disse områdene.

Dette er en stor oppgave for alle ansatte og ikke minst for ledere på alle plan. Vi må alle bli flinkere til å se at våre kollegger blir mobbet, og vi må reagere! Jeg venter derfor at en aktiv innsats synes tydelig i neste undersøkelse, sier Gustavsen.

### Lønn

Færre enn før er misfornøyd med lønnsprosessen i Statens vegvesen, men likevel mener over 50 prosent at her er forbedringer å hente.

– Det kan nok være litt vanskelig å skille mellom prosess og resultat. Det er for mye forlangt å vente at folk skal uttrykke stor tilfredshet med en lønnsprosess som ikke ender med lønnsøkning. Men det er likevel et stort forbedringspotensial på dette området. Det handler mye om å legge opp til gode prosesser. Og jeg tror mye handler om åpenhet og mot. Det er vanskelig, noen ganger temmelig hardt, å være tydelig på prioriteringer mellom grupper og særlig mellom enkeltmennesker. Men det er nødvendig. Dette er et område der de ansatte har lov til å vente mer av sine ledere, mener vegdirektøren.

## REPORTASJE

## Utradisjonelt møte

■ ■ Distriktssjef i Sør-Rogaland, Hanne Hermanrud samler 19. august sentrale eksterne aktører innen samferdsel til et spesielt seminar om vegnett og nettverk. Både samferdselsminister og vegdirektør kommer. – Her skal deltagerne få oppleve ting på distriktkontoret, vi tar både kjeller, uteområde og vegmuseum i bruk. Det blir foredrag om kyststamvegen og storbyutfordringer, og innimellom blir det besøk på "rasteplasser" med ulike tema - som rv. 13, sykkelstamvegen, kampanjer, universell utforming, og drift og vedlikehold. Vi garanterer en dag utenom det vanlige der viktige tema blir presentert på en utradisjonell måte, sier Hermanrud.

## Åpner 5,5 km ny E6

■ ■ 9. september åpnes 5,5 km ny firefelts E6 sør for Oslo og dermed er det sammenhengende firefelts E6 mellom Oslo og svenskegrensen. 3,7 km av vegen er bygget i tunnel, Nøstvet-tunnelen som går frem til Vinterbru og møter E18 før E6 fortsetter inn i den like lange Nordbyttunnelen.

Med 30.000 bilister daglig er E6 Oslos desidert viktigste innfartsåre sørfra. Valget av tunnel skyldes store støybelastninger på nabområdene. – Anleggsarbeidet har pågått siden september 2006 og selve tunnelen var ferdigsprenget i fjor høst, forteller Anne-Grethe Nordahl, prosjektleder i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Solem).



## Gjennomslag i Fredrikstad

■ ■ Siste salve er skutt og nå er det et 357 meter langt hull gjennom Bjølstadfjellet på Kråkerøy i Fredrikstad. Tunnelen er en del av prosjektet rv. 108 ny Kråkerøyforbindelse og skal åpnes sammen med den nye brua over Vesterelva høsten 2010. Utsprengningen har tatt litt over tre måneder. 45 tonn sprengstoff er brukt på å sprengre 35.000 kubikkmeter fjell.

## Tusener gjennom tunnelen

■ ■ Unge, eldre, familier med barnevogn og hunder, lege og lærde strømmet til Bjørvika sist søndag. For første og siste gang var det mulighet for folk flest å gå gjennom Bjørvika-tunnelen.

Statens vegvesen og Statsbygg hadde første "åpen dag" for fire år siden. For to år siden kom rundt 15.000 mennesker for å gå på operabyggets tak, og i år kom nesten like mange for å vandre gjennom tunnelen. I informasjonsteltene var Vegvesenets tema ombygging av bygatene etter tunnelen, men publikum kunne ellers sette seg inn i planene for bygging av Munch-museet, Deichmann hovedbibliotek, Oslo S-utviklingen og mye mer. (Foto: Kjell Solem)



## Tid for drømmedag



**Prosjektering:** Silje Amundsen (t.v.) og Per Morten Lund tegner og forklarer om planprosessen bak et vegprosjekt til Roar Hermansen (Foto: Steinar Svensbakken)

## Han imponerte med sin kunnskap om norske veger, Roar Hermansen, da han sist høst deltok i Kvitt eller dobbelt.

Steinar Svensbakken

Mange fulgte spent med i fjor høst på Kvitt eller Dobbelt da mossingen Hermansen var oppe i temaet Norske riksveger. Samferdselsministeren, som kom på overraskende besøk i studio før kandidaten skulle opp i 48.000 kroners spørsmålet, overrakte kandidaten en drømmedag på Regi-

onvegkontoret og Vegmuseet, samt deltakelse på en vegåpning.

## Staselig transport

I juli var så den "store" dagen kommet, og spørsmålet var nå om vi kunne holde hva Liv Signe hadde lovet kandidaten; en drømmedag. Den første dagen tilbrakte vinneren med familien på Vegmuseet, med rundtur på museet i den stastlige Packard, middag på Lysaker gjestgiveri, besøk på trafikkisikkerhetssenteret og Blindheimsvik landhandleri.

## Planla veg

Mandag formiddag ble brukt på Lillehammer, hvor han fikk se smakebiter av hva som skjer på region-

vegkontoret. For en som er lidenskapelig interessert i riksvegnummer og riksveger generelt, måtte naturligvis vegdelen få stor plass på programmet.

Fungerende regionvegsjef Per Morten Lund var vert under besøket. Han startet omvisningen med å besøke de ansatte på sentralbordet, som er et av de stedene i regionen hvor det trolig er mest hektisk aktivitet. Deretter bar turen opp til planseksjonen hvor Roar Hermansen fikk prøvekjøre ny E6 gjennom Gudbrandsdalen på 3D, samt være med på planlegging av ny veg gjennom Snertingdal.

Hos Lillian Røang på Geodata ble vegdatabanken presentert og Moss sentrum ble nøye utforsket. Geolo-

gene på laboratoriet fikk også besøk, og her ble behandling av steinprøver, asfaltprøver og betongprøver vist fram.

## Stødige svar

Statsråden spesifiserte at Turistvegprosjektet skulle besøkes, og også her avslørte Hermansen at kunnskapen var meget stor. Flere ganger under besøket ble både Hermansen og våre ansatte "testet" på vegnummer, og det var ikke tvil om hvem som hadde flest rette svar.

Besøket ble avsluttet med en presentasjon av VIDKON, og nå må bare distriktvegsjef Lars Erik Hauer i Østfold vente på å få en søknad om å få disponere kontor og tilgang på VIDKON noen timer i uka.

## Svaler inntok E6-ranke

**En flokk svaler inntok i mai en jordranke der E6 utvides til firefelts veg mellom Gardermoen og Dal.**

Einar Sjøberg

Der har de fått leve side om side med anleggsarbeidene.

Det er ganske sjelden sandsvaler etablerer seg innenfor et anleggsområde, men det er to grunner til at de har gjort det der Statens vegvesen bygger veg.

– For det første har anleggsarbeiderne laget noen bratte hauger der, forklarer anleggsgartner Tore Felin i Statens vegvesen. Å etablere seg i så bratte hauger, er en slags forsvarsmekanisme for svalene.

– De bratte haugene hindrer nemlig reiver og andre fiender i å klatre opp og grave ut reirene, forteller han. Den andre grunnen er at haugene er av sand, den typen jordsmonn som sandsvaler lever i.

## Side om side

Sandsvalene har ikke skapt problemer for anleggsarbeidene. Haugene skal flyttes, men Statens vegvesen og entreprenøren Mesta kan vente til etter at sandsvalene har reist mot varmere strøk i løpet av denne måneden.

– Noen ville kanskje tro at anleggsarbeidet er til hinder for sandsvalene, men det er snarere til svalenes fordel, sier Tore Felin. E6 tett inntil er blant annet en naturlig barriere for rev og grevling.

**Beskyttelse:** En flokk svaler har tilbragt sommeren i en jordranke der E6 utvides til firefelts veg mellom Gardermoen og Dal. (Foto: Tore Felin)



## Et godt alternativ



**Nytt alternativ:** Et 100 % vintersikkert alternativ, mener Haukeliveiens venner om ny veg over Haukelifjellet. Her fra dagens strekning over Haukelifjellet på vinterstid. (Arkivfoto: Erling Grønsdal).

■ Nasjonal Transportplan er en skuffelse på flere områder. Vi trenger mye sterkere satsing, spesielt på stamveiene, og særlig nå med de problemer som næringslivet sliter med. Vi har begrenset tid til rådighet. Om 10-15 år slår eldrebølgen til med knappe midler til andre formål.

■ Stortingets målsetting for NTP er: "Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling."

■ Blant fagfolk er det tvil om NTP har livets rett slik den blir lagt fram nå, og den fyller på ingen måte sin oppgave som ovenfor beskrevet. Produktet er utarbeidet av fire konkurrerende transportorganisasjoner, og resultatet er deretter og nedslående. Noe er galt, og det er behov for å revidere planen allerede nå, noe den nye regjeringen bør ta fatt på.

■ Det er et beklagelig faktum at jernbanetilhengere i flere år har vært en hindring for å få bygget ut moderne og effektive stamveier i Norge, jfr. motorvegplanen av 1962. Det samme kan vi si om stortingspolitikere som av valgtaktiske hensyn driver lokalpolitikk uten å tenke helhet. Jernbanen trenger også modernisering, men for et rikt land som Norge er dagens stamveier en ren skandale. Vi ligger på siste plass i Europa. Våre elendige stamveier påfører norsk næringsliv titalls milliarder kroner i unødvendige, årlige utgifter. Vi har Europas dyreste transport, noe som pr. definisjon er inflasjonsdrivende. Da er det frustrerende å høre politikere, uansett parti, skryte av hvor flinke de har vært når de har bevilget litt mer penger til veier enn forgjengerne. Det viser bare at de ikke har forstått hvor alvorlig problemet er.

■ Bevilgningene til veier i Norge er bare småpenger i forhold til behovet. Vi kan heller ikke ha det slik lenger at lokalpolitikere uten nødvendig kompetanse skal bestemme utviklingen av norsk infrastruktur. For det første bør stamveiene løftes opp på et høyere beslutningsnivå gjennom statlige reguleringsplaner så en slipper lokal krangling og tidsspille. For det andre bør fage-tatene gis romsligere budsjettammer med mulighet for å satse på en mer effektiv måte enn klattvis utbedring av gamle, håpløse stamveier.

■ For å vise hvordan målsettingen kan oppfylles, har vi i Haukeliveiens Venner sett nærmere på E134, som kan bli den viktigste stamveien mellom de folkerikeste og mest

verdiskapende delene av Norge. Den blir 38 mil Bergen-Oslo, 10 til 14 mil kortere enn andre alternativ. Nytte/kost beregninger viser at dette er det nyttigste veiprojektet i Norge utenom pressområdene, og vi mener at Statens vegvesen bør gi dette alternativet en grundigere vurdering enn vi er i stand til. Men hva skjer? Jo, dette veisystemet ties i hjel. Men prestisje kan det umulig være, så smått står det ikke til i Statens vegvesen. Dessuten har vi mange tilhengere på høyt nivå i SVV som syns vi gjør en god jobb og oppfordrer oss til å fortsette arbeidet. Men etter 7 års iherdig arbeid med å prøve å informere politikerne, er det liten framgang å spore. Det er nemlig hos politikerne problemet ligger fordi denne veien blir en altfor god konkurrent til deres egne lokale ønsker. Dessuten jobber sterke krefter for Filefjell, det lengste alternativet, men det har den fordel at det går gjennom Lærdal. Min gode venn Ivar Eskeland sa det slik under Opsethperioden: "Den kortaste vegen mellom to punkt det er Lærdal", og det har visst Navarsete forstått.

■ Men det lar seg ikke bortforklare at E134 kan bli det korteste, raskeste og sikreste øst-vest alternativet for over halvparten av Norges befolkning. Det er også det alternativet som enklast kan gjøres 100 % vintersikkert med maks høyde over havet bare 850m mot Filefjell 1013, Hemsedal 1137, og den lange og livsfarlige Hardangervidda 1250 m.o.h. Den klimatypen vi går inn i nå, gjør det nødvendig med vintersikre veier, om vi skal få transport som fungerer.

■ For E134 vil det koste ca 900 millioner kr ekstra sammenlignet med dagens planer, men da blir hele veien liggende under tregrensa, og vi sparer store utgifter til brøyting og kolonnekjøring. Dette vil kreve en tunnel noe kortere enn Lærdalstunnelen.

■ Drivstofforbruket Bergen-Oslo for tunge biler kan halveres med en oppgradert ekspressvei over Haukeli. Alle er enige i at dette er den rette løsningen øst-vest bortsett fra noen relativt få med private og lokale særinteresser.

**Norsk veipolitikk fører i dag til:**  
1. Et vanvittig sløseri med kostbar tid.  
2. Altfor mange unødvendige dødsulykker i trafikken.  
3. Miljøbomber i hopetall.  
4. Utarming av norsk næringsliv.  
5. Avfolking av bygdenorge.

**For Haukeliveiens Venner**  
Siviling, Johannes Sørli, Stord.  
Daglig leder

## Asfalthøvdinger på nye veier



**Turistvegprosjekt:** Fra "nye" Ørnesvingen ved Geiranger, åpnet 21. juni 2006. (Foto: Helge Lysholm)

■ "Statens vegvesen. Ikke mye til navn på en helt. Men med sin spektakulære satsing på 18 utvalgte veistreknings kan asfalthøvdingerne både ha reddet turistnæringen og gitt norsk arkitektur et verdensnavn."

■ Slik innleder Dagens Næringsliv sin 15 siders artikkel om det nasjonale turistvegprosjektet vårt i fredagsmagasinet D2 den 26. juli. Helter, vi? Spektakulær satsing, Statens vegvesen? Ikke akkurat karakteristikk som vi og omverdenen forbinder med etaten vår. Journalist Daniel Guss Butenschön mener like fullt at etaten vår fortjener uhemmet skryt for den jobben vi og samarbeidspartnerne våre har gjort med dette prosjektet, som startet i det små tidlig på 90-tallet, og som ble vedtatt av Stortinget i 1998. Artikkelen er rikt illustrert med bilder som er like spektakulære som byggverkene.

■ Dette var det Butenschön og fotograf Simon Skreddernes ønsket å formidle: "Langs hele ruten ble opplevelsen av fjorder, raviner og snirklete veier foreddet av arkitekttegnede utkikksplasser, rasteplasser, overnattingssteder og toaletter. Alt

i regi av historiens mest uventede estetiske drivkraft: asfalteksperter i Statens vegvesen." Du verden, er det virkelig oss han skriver om?

■ Butenschön viser også til prestisjetunge aviser og tidsskrift som Times of London, New York Times, Wallpaper og Domus, som alle sier at dette prosjektet har bidratt til å sette Norge på verdenskartet når det gjelder arkitektur og design. Det populære fjernsynsprogrammet "Bästa formen" (SVT) ville sjekke ut om de nye severdighetene våre virkelig var verd en omvei. Reportasjen som ble sendt, var i seg selv så spektakulær at den måtte vises flere ganger i reprise, etter sterkt påtrykk fra seerne. Den svenske programlederen konkluderte slik: "Det de har gjort i Norge er så vellykket at de aldri kunne gjort det i Sverige!"

■ Butenschön har snakket med en rekke av arkitektene som har vært engasjert i de ulike delprosjektene. Også de er fulle av lovord om Statens vegvesen:

• "Mens Statsbygg kun har satsset på erfaring, har Vegvesenet vært den rake motsetning. Turistveiene har

vært av uvurderlig betydning for unge norske arkitekter. (...) Vi har fått et enormt og vakkert utstillingsvindu mot verden." (Sixten Rahlff)

• "Det er fenomenalt! Turistveiene er det beste som kunne skjedd norsk arkitektur." (Todd Saunders)

• "Vegvesenet er et eksempel til etterfølgelse på hvordan det offentlige kan komme frem til høy kvalitet." (Jan Olav Jensen)

• "Turistveiene er et enestående prosjekt med en vanvittig markedsføringseffekt for Norge. Måten å jobbe på med unge arkitekter gjør at overskuddet og skapertrangen flyter. Vegvesenet har vært en fremragende byggherre." (Carl-Wiggo Hølmebakk)

Hatten av for de ildsjeler i etaten vår som har jobbet og som fortsatt jobber med dette spennende prosjektet. Turistvegprosjektet er om-dømmebygging i praksis!

**Øyvind Haaland**  
Veg- og trafikkavdelinga  
Region vest

## Ekspressbuss Vestlandet: Få fart på planane!

■ Landsmøtet til Norges Naturvernforbund, samla i Bergen 21. - 23. august vedtok ei fråsegn om Ekspressbuss Vestlandet: Hausten 2006 vedtok Vestlandsrådet, med tilslutning frå Sør-Trøndelag fylkeskommune, å opprette ei ekspressbussrute med avgang kvar time på strekninga Stavanger - Trondheim. Målet var å få oppretta ruta innan 2009. Naturvernforbundet, samla til landsmøte i Bergen i august 2009, har ikkje sett noko til denne ekspressbussen, og vil no be Vestlandsrådet få fart i planlegginga for å sikre at tilbodet kjem på plass snøggast råd.

■ Privatbil, og til dels fly, er dei dominerande reisemidla for reiser over lengre strekningar. Fly har til dømes ein marknadsdel på heile 65 % på reiser mellom Stavanger og Bergen. På strekninga Stavanger-

Haugesund har hurtigbåten ein marknadsdel på 18 % og mellom Haugesund og Bergen 10 %. Ekspressbussane er fleksible. Dei tek opp passasjerar undervegs og får på det viset eit større passasjergrunnlag. Bussane er også meir miljøvennlege enn båt og fly. Dei har mindre energibruk og mindre utslipp.

■ Ei gjennomgåande rute vil dessutan gi dei mindre folkerike kommunane mellom byane eit langt betre kollektivtilbod og medverke til å knyte landsdelen tettare saman og oppnå meir robuste arbeidsmarknadsregionar.

■ På bakgrunn av dette har Samferdselsdepartementet gitt løyvingar til prosjektet. Likevel er det i august 2009 ikkje noko som tyder på at Ekspressbuss Vestlandet vil kome på

plass i 2009, det er til og med usikkert om 2010 vil gi Vestlandet betre kommunikasjonar.

■ Landsmøtet til Naturvernforbundet er skuffa over politikarane i Vestlandsrådet. I 2006 ønska dei å etablere eit tilbod som kunne gi innbyggjarane høve til å reise meir miljøvennleg. Sidan 2006 har Vestlandsrådet stort sett nytta alle møtene sine til å etterlyse fleire og større vegprosjekt på Vestlandet, noko som stort sett vil gi auka klimagassutslipp.

■ No er tida komen for å ta klimautfordringa på alvor. Lat oss få Ekspressbuss Vestlandet på plass i løpet av 2010!

**Landsmøtet til Norges Naturvernforbund**

## REPORTASJE



**Rassted:** Prosjektleder Kolbjørn Engen og byggeleder André M. Aglen ser fram til å fullføre Kattmarkavegen. Fjellskjæringen i bakgrunnen skulle dobles i bredde med midler fra Namdalsprosjektet da en dynamittsalve utløste et stort ras i mars. (Foto: Håkon Aurlien)

# Ny bevegelse i Kattmarka

**Et halvt år etter leirraset i Kattmarka utenfor Namsos flyter fortsatt husrester i vannoverflaten. Men nå er anleggs-maskinene i gang igjen slik at folk snart skal kunne flytte hjem.**

Håkon Aurlien

Raset skjedde tidlig på ettermiddagen fredag den 13. mars. Tirsdag denne uken møttes folk fra Statens vegvesen, kommunen og Vassdragsvesenet for å diskutere hvordan vegen skal bygges ferdig og oppryddingen skal skje. Foreløpig er det usikkert hva dette vil

koste og hvem som skal betale.

## Sideveistiltak

Statens vegvesen var ansvarlig for vegarbeidene som løste ut raset. Men egentlig hadde ikke Vegvesenet noe med vegbyggingen å gjøre. Her var det snakk om å utvide en 40 år gammel kommunal veg til et lite boligområde.

– Vi er byggherre fordi Kattmarka er et såkalt ”lokalt kompensasjonstiltak” i bompengesystemet for Namdalsprosjektet, forteller prosjektleder Kolbjørn Engen (se også intervju side 23).

Prosjektet finansieres 46 prosent med bompenger, resten statlige bevilgninger, og det ble tidlig enighet om at 12 millioner av bompengene skulle brukes på mindre tiltak på kommunal veg.

– Sett i ettertid hadde det vært

komfortabelt for oss om pengene var overført til kommunen slik at de hadde byggherreansvaret og ikke vi. Men slik var det ikke. Vi hadde byggherrollen, sier Engen.

Namdalsprosjektet markeres som fullført ved åpningen av en ny riksveginnfart til Namsos 20. oktober. Men da er ikke Kattmarkavegen ferdig. Endelig sluttstrek blir trolig satt neste år.

## Ordinær metode

Byggeleder Andre Michael Aglen tror ikke plasseringen av byggherreansvaret hadde noen betydning for at raset skjedde. Anleggsarbeidene skjedde nemlig på helt ordinær måte etter at geologer hadde vurdert området.

En fjellskjæring skulle bli dobbelt så bred og steinen skulle blant annet brukes til å løfte den gamle

vegen 30 centimeter.

– Vi skulle også lage en liten fylling før skjæringen. Der var geologene opptatt av at vi skulle gå forsiktig fram. Men det var ikke der raset gikk, sier Aglen.

Dynamittsalven som løste ut raset var den 19. i rekken og ikke spesielt sterk. Undersøkelseskomisjonen har kommet til at det ikke var rystelsene som utløste raset, derimot en steinblokk noen meter ned i leirmassen og inn mot fjellet.

Da sprengladningen gikk av, slo steinblokka som et stempel mot årtusener gammel halvstørknet leire. Slaget gjorde leiren flytende og prosessen forplantet seg i en stadig større sirkel.

## Sank

I løpet av ti minutter hadde et stort

område sunket 5-10 meter og ned mot sjøen. Frossen overflatejord i store flak, inklusive hus, trær, garasjer, en gravemaskin og et par biler fløt oppå.

André M. Aglen kom til stedet etter få minutter, og husker følelsene av redsel for tap av liv og avmakt mot naturens krefter. Han så gravemaskinføreren bli reddet. Heldigvis ble ingen andre skadd.

Et av husene står fortsatt noenlunde rett, men er flyttet nesten 200 meter ut og ligger rett over havoverflaten. Hva som skjer i dette området er usikkert.

10-15 hus bak rasområdet står uberørt, men er midlertidig fraflyttet. Der skal folk kunne vende hjem så snart grunnen er sikker, ny veg bygget og nytt vann/kloakksystem på plass.



Et halvt år etter leirraset i Kattmarka utenfor Namsos flyter fortsatt husrester i vannoverflaten (Foto: Håkon Aurlien)



Raset startet i bakkant, inn mot fjellet bak prosjektleder Kolbjørn Engen (og byggeleder André M. Aglen.) (Foto: Håkon Aurlien)

# TETT PÅ

**NAVN:** Kolbjørn Engen ■ **ALDER:** 66 ■ **STILLING:** Prosjektleder i Statens vegvesens for Namdalsprosjekt ■ **BOSTED:** Elnesvågen i Møre og Romsdal ■ **SIVILSTATUS:** Skilt, to døtre, fire barnebarn ■ **AKTUELL SOM:** Ansvarshavende ved leirraset i Kattmarka 13. mars

# Lever med Kattmarka

**– Jeg priser meg lykkelig over at det ikke gikk liv og at ingen ble alvorlig skadd, sier Kolbjørn Engen. Han tror raset ved Namsos 13. mars i år er noe han må leve med resten av livet.**

Håkon Aurlien

Som prosjektleder i Statens vegvesens for "Namdalsprosjektet" i Nord-Trøndelag hadde Engen det formelle ansvaret for anleggsarbeidene som utløste et stort leirras i naturperlen Kattmarka.

Prosjektet har pågått i årevis og han kom inn som prosjektleder så sent som i oktober i fjor. Men det formelle ansvaret er hans.

## Kritikk

Ekspertgruppa som ble nedsatt etter raset kritiserte i sin rapport Vegvesenet for at det ikke ble foretatt grundigere undersøkelse før vegarbeidene startet. Engen er glad for at gruppa ikke retter kritikk mot noen enkeltperson. Han er også glad for utsagn om at heller ikke de kunne ha gitt noen garanti mot raset som skjedde.

Alle vanlige prosedyrer var nemlig fulgt. Ingen visste om fjellblokka som lå tre meter nede i bakken og som løste ut kvikkleiren. Salven som satte fjellblokka i bevegelse, var den 19. i serien. Geologiske undersøkelser på forhånd hadde pekt ut rasfare et helt annet sted.

## Måtte avsted

– Jeg hadde aldri trodd at jeg skulle komme opp i en slik situasjon, sier den erfarne Vegvesenmannen.

Da kvikkleiren raste ut var Engen på regionkontoret i Molde. Raskt ble det klart at ledelsen måtte til Namsos snarest mulig.

Da de satte seg inn i helikopter i Molde, var de usikre på om menneskeliv hadde gått tapt. Det gjorde reisen tung. Da de kom fram fikk de bedre nytt.

– Det var en utrolig stor lettelse å få vite at det ikke var gått med folk, sier han.

## Sympati

Han har stor sympati for de som ble direkte og indirekte rammet av leirraset.

– Jeg synes de som ble berørt har taklet det som skjedde på en fin måte, sier han.

Engen tenker mye på gravemasjinsjåføren som gikk med i raset, som fikk reddet seg opp og som rolig ventet i sludd og kulde før han ble reddet av et helikopter.

Han roser naboer og berørte for sindig opptreden, redningsetatene for effektivitet og kommuneledelsen for innsats og samarbeid. Og han priser kolleger for god støtte. – Det var veldig fint å oppleve at egen ledelse tok "trøkket" og ga oss lokalt så god støtte, sier han.

## Storm før

Engen har arbeidet i Statens vegvesen siden 1971, de fleste år innen drift og vedlikehold av vegnettet. Han var leder for et vedlikeholdsområde da den store nyttårsorkanen slo inn over nordvestlandet nyttårsaftnen 1991-92.

– Stormen tok med seg skog, hus og veger og gjorde stor skade. Det var en lykke at den kom på en tid av døgnet da folk var innomhus. Vi sendte ut folk for å rydde opp og gjøre det som gjøres måtte, men burde nok ha ventet til stormen hadde løyet litt. Det er ikke alt som må gjøres uansett vær, sier han i dag.

## Vil hjelpe

Kolbjørn Engen er opptatt av å hjelpe. Fire ganger har han som Lions-medlem vært i Hviterussland med hjelp til mennesker som ble hardt rammet etter Tsjernobyl-ulykken i april 1986. Engen nevner spesielt et besøk på spesialsykehuset for kreftrammede barn utenfor Minsk.

– Det gjør noe med deg som menneske å komme så tett på mennesker som lider og har det vondt, spesielt barn. Jeg håper vårt bidrag gjør livet deres lettere å leve, sier han.

## FIRE KJAPPE

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

Vi har hatt mange stygge ulykker i min kommune. Det virker som om senka biler med breie lavprofildekk, høy fart og uerfarne sjåførere er en veldig dårlig kombinasjon.

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

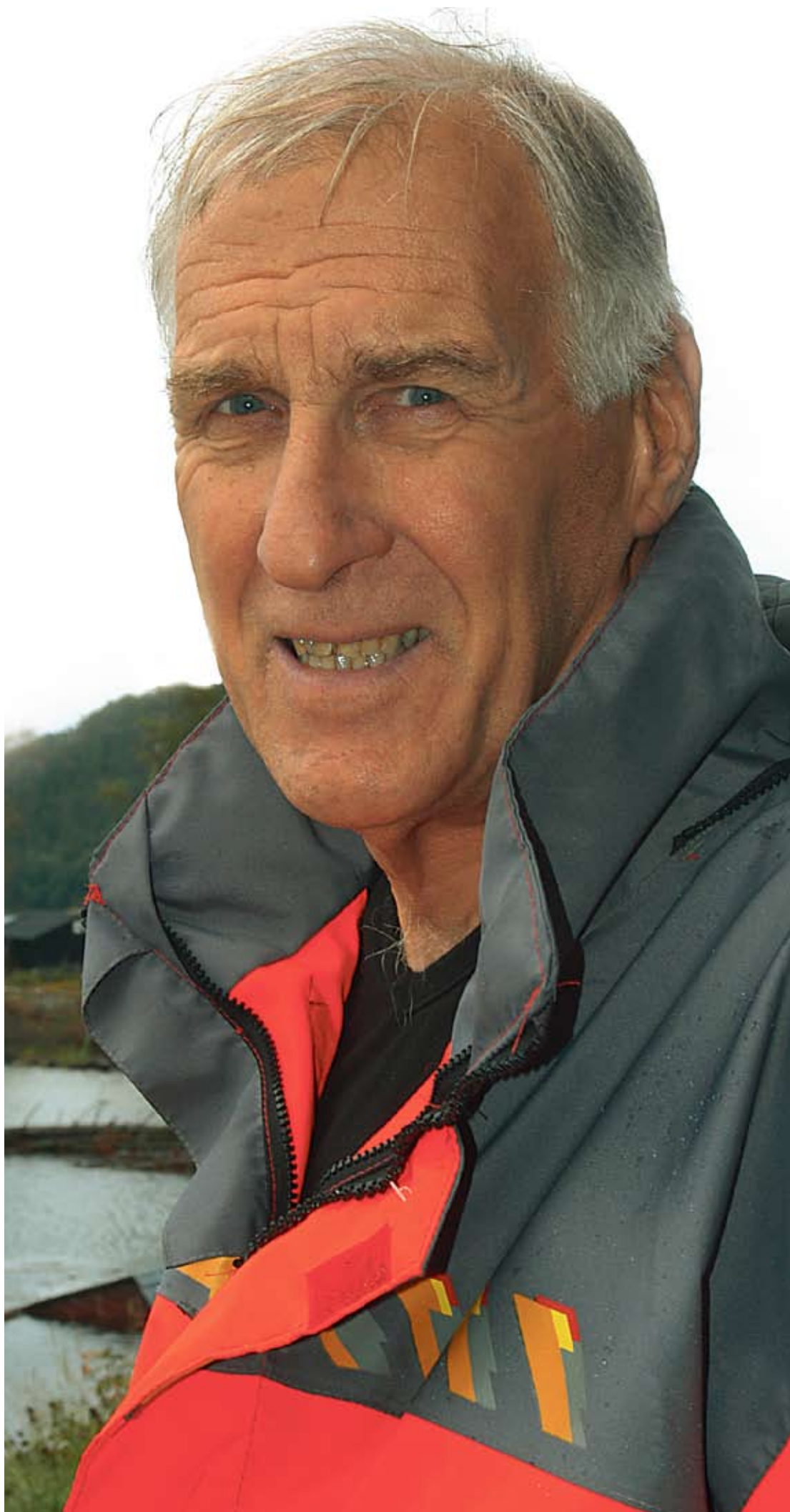
I "gamle dager" var service et av våre fire hovedmål. Kanskje vi bør se litt bakover?

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

Jeg ville ha satt i gang en analyse av den måten vi bestiller drift og vedlikehold av vegnettet. Mange snakker om et forfall etter at vi fikk funksjonskontraktsystemet.

### Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Jeg ville ha tatt initiativ til bedring av systemet for drift og vedlikehold av hovedvegene i Norge. Poenget må være forutsigbare kjøreforhold, å forbygge forfall, ikke å spare penger. Vi må tenke på og lytte mer til brukerne av vegnettet.



## 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.



Ingen har gitt informasjon om bildet i forrige utgave av Vegen og vi, men Ole Arvid Flatmark ved Norsk vegmuseum håper fortsatt det er noe der ute som kan bidra med opplysninger.

HVEM HVA HVOR?  
HVA SKJER?

**7.-9. SEPT./HALMSTAD, SVERIGE**

■ Tylösandseminaret

**9. SEPTEMBER**

■ Vegåpning Vinterbru-Assurtjern

**9. SEPT./OSLO**

■ TS-konferanse

**10.-13. SEPTEMBER/LILLESTRØM**

■ Caravanemessen

**16.-22. SEPTEMBER**

■ Europeisk Mobilitetsuke

**21.-25. SEPT./STOCKHOLM**

■ ITS World Congress 09

**5.-8. OKT./TRONDHEIM**

■ Teknologidagene

**15.-16. OKTOBER/KYPROS**

■ CEDR Governing Board

**26. OKTOBER/OSLO**

■ Norveg-konferansen 2009

**Vet du om noe som skal skje?**

**Send e-post til:**  
vegenogvi@vegvesen.no

## LØST OG FAST



## Stedet

Lite sted lengst vest i Tokke kommune i Telemark på grensen til Vinje kommune. Flere steder i Norge kjent under navnet Børte. Byrte kommer av det gamle verbet å byrta som betyr å lysne opp eller klarne. Også kjent som Birta fra gammelnorsk. Stedet Byrte betyr altså den lyse dalen. Byrte ligger i det som tidligere var Mo kommune. (Foto: Kjell Wold)



## Vegetasjonskontroll

Vegvesenets bilkontrollører i Hedmark reagerte resolutt på dette synet i Elverum før ferien. Bileieren ble stanset og fikk beskjed om å beskjære lasten før han kunne fortsette videre. Det burde ikke by på problemer, så mye skogfaglig ekspertise som var å finne i nærheten. Reglene for last på tilhengere sier klart at last ikke skal hindre sikt til lys og skilt. (Foto: Arne Skybak)

## Feil "Biltilsyn"

Brannmannskapene i Tromsø ble kledelig røde i kinnene etter at de sist måned rykket ut med fulle sirener etter melding om at det var observert røyk og ild fra noen containere "rett nedenfor Biltilsynet". De fant ingen brann og intet Biltilsyn. Så viste det seg at meldingen dreide seg om en brann ved Finnsnes trafikkstasjon, der det foregikk en øvelse. Dit er det over 15 mil.

- Vi gjorde en liten glipp og rykket ut i feil by, sa en beskjemmet vaktleder til lokalavisen "Tromsø".

Avisen la kledelig til det «alle» vet, at det ikke lenger heter Biltilsynet, men "Statens vegvesen Tromsø trafikkstasjon". Endringen skjedde for snart 15 år siden.

## Her om dagen

Stor byggeaktivitet på rv. 7 på Ringerike. Her på Ramsrud ved Heradsbygda vest for Hønefoss, der ny 6,5 km vegg skal stå ferdig om tre år. (Foto: Kjell Wold)



## UNORMALER 105

## Selvmotsigende

Denne skiltekombinasjonen inntil E6 ved Skedsmo nord for Oslo er selvmotsigende. Det går nemlig ikke an logisk sett å skilte påbudt kjøreretning og samtidig at det er innkjøring forbudt.

- En prima unormal, heter det fra førstevoterende i den unormale jury etter å ha vurdert bildet sendt oss av motorjournalist Øivind Skar.

Juryen har vært på befaring på stedet, ved utkjøringen fra Shell-stasjonen i nordgående felt ved Skedsmokorset, men er ikke blitt klokere av den grunn. Juryen antar at innkjøring forbudt-skiltet er myntet på trafikanter som kunne tenke seg å kjøre til venstre for skiltet og direkte ut på påkjøringsvegen til E6, der trafikken er enveiskjørt i motsatt retning. Juryen antar videre at påbudt kjøreretning-skiltet er myntet på de som allerede har valgt høyre side, men har to veier å velge mellom. Men å slå to fluer i en smekk er kanskje vel drøyt i dette tilfellet. Eller?



VEGEN OG VI FOR

20 ÅR  
SIDEN

## Uniformene kommer

Nå skal kontorpersonelet i Biltilsynet uniformeres. Vegdirektøren har nylig gitt grønt lys for å starte forhandlinger med de

ansattes organisasjoner om detaljene i utformingen av et eget uniformsreglement for kontorpersonelet i Biltilsynet.