

# Vegenogvi

NR. 06 / 24. JUNI / 2010  
PORTO BETALT / PORT PAYÉ  
NORGE / NOREG

RETURADRESSE:  
STATENS VEGVESEN  
POSTBOKS 8142 DEP  
0033 OSLO



Statens vegvesen



ET HALVT ÅR MED FORVALTNINGSREFORMEN:

## Velsignelse, eller forbannelse?

Det har gått et halvt år siden Forvaltningsreformen ble innført. Hvordan har det egentlig gått? Les hvordan sentrale aktører vurderer reformen så langt.

Tema side 18–21

SIDE  
**04** **FART:**  
Alle som stoppes av UP i sommer blir testet for ruspåvirkning.

SIDE  
**06** **MILJØ:**  
Stein til å fylle 330.000 lastebiler tas ut og gjenbrukes på E18-prosjekt.

SIDE  
**24** **ASFALT:**  
Møt 101-åringen som kjørte Vegvesenets første asfaltutlegger.

SIDE  
**26** **OPPLÆRING:**  
Sensor kjører postbil hver onsdag for å bli enda bedre sensor.

**Pluss!** Duellen: Bård Hoksrud vs. Freddy de Ruiten om fartsgrenser // Betre på betong // Stadig kortere mellom Bergen og Oslo // Fotoreportasje: Ellevill kulturfest // Tryggere fangetransport // Flere eldre på kurs



## OBLAT-FORVIRRING

Det har oppstått forvirring rundt utsendelse av nye oblater. Årsaken er at årets utsendelse foregår i to puljer, avhengig av når bilene skal til EU-kontroll. På grunn av at publikum varsles om frist for EU-kontroll samtidig med at de får oblatene er utsendelsen delt opp i to puljer. Dermed kan folk i samme område eller eiere av flere biler motta oblater til ulikt tidspunkt. Oppfordringen fra Statens vegvesen til bileiere er klar; ta det med ro, oblatene kommer.

## LEDER:

# Vegen og vi i ny drakt

Løfter kan skaffe deg venner, men det er gjerningene som pleier vennskapet og gjør at det varer.

**V**egen og vi kommer i denne utgaven i ny innpakning. Med ny lay out håper vi å kunne presentere stoffet på en enda bedre måte enn vi har gjort tidligere. Et mål med den nye avisen er å kle innholdet i en mer moderne og leservennlig drakt. Litt mer luft og lys, og bedre prioriterte bildeflater blir en konsekvens av dette valget. Som leser skal du kjenne igjen mye av innholdet, men jeg håper du vil oppleve det som enda mer tilgjengelig.

**MEN Å REDESIGNE** en avis er en prosess som innebærer mye mer enn bare kosmetikk og ytre staffasje. En slik prosess innebærer alltid at man må ta utgangspunkt i innholdet før formgivningen materialiserer seg.

Til syvende og sist vil det nemlig være innholdet som er avgjørende for hvilket kvalitetsstempel en avis får. Så også for Vegen og vi. Redaksjonen har over lengre tid jobbet med å skape dette nye produktet. Og først på agendaen har altså innholdet vært.

**SOM FOR ALT ANNET** arbeid, vil en redaksjons jobb blant annet bestå av å gjøre valg. For oss har det vært viktig å tenke igjennom hvilke valg vi har gjort, og hvilke valg vi ønsker å gjøre. Hva mener vi er viktig, og hvorfor mener vi det er viktig? Hvem skal avgjøre hva som er viktig? Vi selv, eller leserne våre? Hva må vi velge vekk for å få plass til det vi mener skal prioriteres?

**KORT FORTALT HAR** spørsmålene, og etterfølgende diskusjoner, ført oss frem til noen viktige føringer i det videre arbeidet med Vegen og vi. Blant annet er vi tydelige på at det er ansatte i Statens vegvesen som er vår aller viktigste lesere. Å tilfredsstillte samtlige 5500 ansatte alltid, er nok ikke oppnåelig. Men vi skal gjøre våre ytterste for å formidle stoff som skal oppleves som relevant for store deler av etatens ansatte. Vi er samtidig overbevist om at veldig mye av det som er viktig for ansatte i Statens vegvesen, også er viktig for store grupper utenfor etaten. Så ved å fokusere på etatsansatte, oppnår vi samtidig å nå frem med interessant og viktig informasjon til nysgjerrige lesere som har sitt daglige virke andre steder enn i Statens vegvesen.

**DET NATURLIGE** oppfølgingsspørsmålet blir selvsagt: Hva er etatens ansatte opptatt av, hva er viktig for dem? I leting etter svaret, har vi sett på hva etaten definerer som særskilt viktige områder å fokusere på. Med dette som bakteppe, har vi derfor landet på at vi i hvert nummer skal ha aktuelle og relevante saker som angår trafikksikkerhet, miljø og forskning og utvikling (FoU). Dette har vi meislet ut som det vi kaller leserløfter. Det betyr at du som leser i hvert nummer av Vegen og vi skal finne interessante, aktuelle og relevante saker innfor de nevnte temaene. Men som sagt lenger oppe på siden: En ting er å gi et løfte, noe annet er å etterleve dem. Vi skal i hvert fall gjøre vårt beste for holde det vi lover.

**AV NYE ELEMENTET** i avisen nevner jeg Fotoreportasjen, en flate der fotografiet skal være den bærende historiefortelleren. Den første fotoreportasjen er viet de nylig avsluttede Kulturdagene på Lillehammer. Prøv deg også på quizen på sistesiden, 25 interessante, spennende og morsomme spørsmål satt sammen av bibliotekar Risa Magerøy. Quiz er gøy, men som du vil se kan Risas quiz også være lærerik. For å gjøre Vegen og vi enda bedre, er vi avhengige av tilbakemeldinger fra deg som leser. Så ikke nøl med å tipse oss, og gi oss tilbakemeldinger. Både ris og ros mottas med takk.

God lesning!

**Mark S. Berger**  
Ansvarlig redaktør



## TRYKT & GODT

### NETTAVISEN: Galskapens plass

«Normalt blir det verre for å bli bedre. På Carl Berners plass i Oslo har politikerne brukt 300 millioner kroner på å gjøre det verre før det blir enda verre», skriver Nettavisen. Statens vegvesen som har planlagt ombyggingen av krysset får også så ørene flagrere av Nettavisens opphissede og harme journalist.



FOTO JOHNNY SYVERTSEN



LES OGSÅ

SIDE  
**14**

**FOTOREPOR-  
TASJE:**  
Kulturdagene  
på Lilleham-  
mer i bilder. Og  
litt tekst.

SIDE  
**18**

**FORVALTNING-  
SREFORMEN:**  
Et halvt år med  
den nye refor-  
men. Hvordan  
har det gått?

SIDE  
**22**

**PORTRETT:**  
Guri Ran-  
es, den nye  
TS-generalen i  
Vegdirektoratet.

► **VEGBILDET:**

**Skjønnheten og udyret**

Hardangerfjorden med sitt irr grønne vann er et vakkert syn. Hardangerfjord derimot....

En gang en del av riksvegnettet, nå ligger fergen Hardangerfjord som en skrothaug til kai i Dimmelsvik like utenfor Rosendal i Hardanger. Kontrasten mellom den rustne Hardangerfjord og den vakre Hardangerfjorden med sitt grønne vann er slående. (Foto: Mark S. Berger)



**STAVANGER AFTENBLAD:**  
**Buss- ikke kluss**

– Sykkelinteressen har eksplodert i år. Samtidig øker kollektivsatsingen i byen, fastslår avisen, som mener det ligger en kime til konflikt mellom disse gode og miljøvennlige formålene. Bussvei må ikke hindre bybane, skrives det. «Dobbeltsporet Stavanger-Sandnes viser at flere og flere vurderer tog som alternativ til bilen. Samtidig åpnes ny bybane i Bergen. Prioritering av buss på egne veier må ikke hindre debatt og bybane også på sikt bør innføres i Stavanger», mener avisen.



**BERGENS TIDENDE:**  
**Bedre graveklubb**

– Manglende fremdrift i offentlig anleggsarbeid på veg og bane er et voksende problem. Under graving på Strandkaien organiserer Statens vegvesen seg på en annen måte enn Graveklubben. Mens klubben jobber effektivt døgnet rundt for å bli ferdig fortrest mulig velger Vegvesenet gamlemåten med tradisjonell dagstidjobbing. Det er uheldig, mener avisen.

**SUNNMØRSPOSTEN:**  
**Hvor er trafikulturen?**

– Folket på Nordøyane må bry seg for å skape ein betre trafikkkultur, meiner politikarveteran Torleiv Rogne. Han meiner det er meningslaust med stendig nye dødsulukker på øyane for å aktualisere behovet for haldningsskapande tiltak. «Det handlar om haldningar til trafikkktryggleik, slike haldningar skapast berre over tid», meiner han.

**FÆDRELANDSVENNEN:**  
**Farlig lek**

En oversikt avisen har laget viser at åtte personer har mistet livet de siste tre årene i såkalte ATV-ulykker på Sørlandet. Informasjonen er mangelfull fordi Vegdirektoratet ikke har noen egen kategori for ulykker og dødsulykker med denne typen motorkjøretøy. I en tid med stadig strengere krav til sikkerhet i bil og traktor er det merkelig at det virker som fri bruk av ATV er greit og at bruken av disse er helt uten offentlig kontroll, mener avisen.





## UTBYGGING AV KYSTSTAMVEGEN

På oppdrag frå Samferdelsdepartementet skal Vegdirektoratet gjennomføra utgreiingar om val av hovudløysingar for vidare utbygging av E39, Kyststamvegen, på strekninga Skei i Sogn og Fjordane til Betna i Møre og Romsdal. For kvar av desse delstrekningane skal det gjennomførast ei «konseptvalutgreiing» (KVU): E39 Skei-Moa (Ålesund), E39 Moa (Ålesund)–Bergsøy, E39 Bergsøy–Betna. Utgreiingane må leggje vekt på kollektivtransport og vera ferdige innan utgangen av mars 2011.



# UP tar flere enn før

Den nye UP-sjefen Runar Karlsen og hans mannskap er bedre rustet enn noen gang til sommertrafikken. Bedre utstyr gjør at flere i høyrisikogrupperne blir stoppet.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD



TREFFER BEDRE: Den nye UP-sjefen Runar Karlsen og Utrykningspolitiet kontrollerer flere i høyrisikogrupperne enn før ved hjelp av bedre teknisk utstyr.

## NYTTE OG KOSTNADSANALYSER:

TEKST OG FOTO Henriette Erken Busterud

### Best på beregninger

I media har flere påstått at den norske beregningsmåten for samfunnsøkonomisk analyser ikke holder mål. Tvert i mot så ligger vi i front.

Det sier professor i økonomi, James Odeck i Statens vegvesen. Blant påstandene som har vært fremmet, er at tidsverdier for trafikanter er verdsatt for lavt, at levetiden på et norsk veganlegg er satt til 25 år. Videre at kalku-

lasjonsrenten på 4,5 % er høyere enn i de landene vi kan sammenlikne oss med.

– Slike påstander er feilaktige og er framsatt av folk som ikke har god kjennskap til samfunnsøkonomiske analyser i transportsektoren i Norge. Vi er de som har holdt på med dette lengst, og flere andre land bruker våre modeller som utgangspunkt for sine metoder. Vi har også fått en pris fra Statlig Senter for Økonomistyring for vårt arbeid med samfunnsøkonomiske analyser, sier James Odeck i Statens vegvesen.

**HVA ER EN TIME VERDT?** Odeck påpeker at det blant annet har kommet fram misvisende påstander om verdien på tid.

– Det er en misforståelse at tidsverdier er verdsatt til 60 kroner/time i Norge. Verdien av en time tid spart i transport varierer med reisehensikt, reiselengde og transportmiddel. En time spart tid er med andre ord mer verdt hvis den sparte timen brukes på arbeid enn hvis den brukes på fritid. En arbeidstime har ellers høyere verdi i Norge som har høy lønn enn i et land med lav lønn,

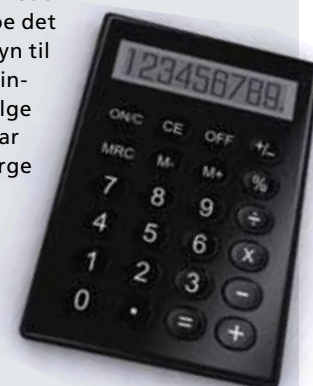
forklarer Odeck, og legger til at verdiene på tid som brukes i Sverige og Danmark ligger på noenlunde samme nivå og beregnes ut fra samme metode.

#### DETTE ER EN TIME VERDT: KORTEREISER MED BIL (UNDER OG OVER 50 KM):

Reiser i arbeid:	254/337 kr
Reiser til/fra arbeid:	73/240 kr
Fritidsreiser:	68/168 kr

**LEVETID PÅ VEG 40 ÅR.** Odeck sier videre at det er feil å påstå levetiden for et norsk veganlegg er 25

år: Det er analyseperioden som er avgrenset til 25 år, levetida er beregnet til 40 år, noe det tas hensyn til i beregningen. I følge Odeck har også Norge en av de laveste kalkulasjonsrentene i Europa.





«**U**trykningspolitiet har tredoblet kapasiteten på laser siden i fjor og har nå 75 målere. I innsatsen mot de aller høyeste hastighetene brukes sivile kjøretøy med gjennomsnittsmålere. Atferden filmes og bevisene sikres med video. Og alle UP stopper i sommer vil bli rustestet.

– Vi har krav om å kontrollere 900 000 førere per år, og vi har både et volumkrav og et kvalitetskrav. Krav til politikontrollert fører er at personen stanses, framviser dokumenter og alkotestes. Vår strategi er først og fremst å kontrollere de «riktige» førerne med tanke på risiko. Ved hjelp av nytt utstyr treffer vi bedre på dem vi bør kontrollere: Vi jobber smartere og kontrollerer de viktigste, sier Runar Karlsen.

**TRAFIKKSIKKERHET NUMMER 1.** På spørsmål om hvordan Utrykningspolitiet prioriterer trafikk-sikkerhet, svarer UP-sjefen:

– Vi har tre ansvarsområder: Trafikksikkerhet, kriminell bekjempelse på veg og bistand til ordinært politi. Trafikksikkerhet er helt klart prioritert nummer en og kommer til å være det i framtida.

I det siste har det også vært mye fokus på øst-europeiske kriminelle langs vegen, men det har jo også en trafikk-sikkerhetsside.

**Hvordan skal vi få ned ulykkestallene enda mer?**

– Vår strategi er politiinnsats basert på kunnskap med fokus på fører og risikofaktorer som rus, fart og bilbelte – først og fremst mot de farligste. Jeg har tro på at vi kan redusere ulykkestallene med dagens virkemidler. Politiet har fått enda mer kraft med ny laser. Når vi får ny lovgivning på rus på plass kan vi ta betydelig flere enn i dag. Da får vi større kraft i oppfølgingen av rusovertrедelser: Vi kan ta rustester med narkometer og ta i bruk annet trafikkteknisk utstyr. Det er også viktig å jobbe med holdningsendringer, særlig mot ungdom.

I tillegg kan politidistriktene få enda bedre rutiner til å tilbakekalle førerrett. Men hvis vi skal få til et sprang ned på statistikken må valgfriheten innskrenkes. Da må utstyr som alkolås og fartssperre bli standard.

**Alle vet at farten dreper. Hvorfor tror du det er sosialt akseptert å kjøre litt for fort?**

– Det er vel basert på tradisjon, som dessverre mange andre overtrедelser i samfunnet er. Det er viktig å gi nok kunnskap så folk får en annen forståelse. Vi tar de farligste, men vi følger også opp dem som kjører litt for fort med forelegg. Vi står helt klart sammen med Statens vegvesen når det gjelder synet på det å kjøre litt for fort, og her er farts-kampanjen viktig.

**VINN VINN.** Karlsen er godt fornøyd med samarbeidet med Statens vegvesen. På spørsmål om hvordan det kan bli enda bedre svarer han:

– Vi utfyller hverandre i trafikk-sikkerhetsarbeidet. Vi har hvert vårt ansvar, men felles mål om å redusere ulykkene. Vi kan dra veksler på hverandre og i større grad ha et enda bedre samarbeid og samkjøre prioriteringer. Statens vegvesen har mye kunnskap som fartsdata og analysemateriale som vi trenger for å målrette vår innsats. Vi kan etablere noen rutiner og samhandlingsområder så vi kan utveksle enda mer informasjon og være enda mer oppdatert. Også kan vi bli enda bedre til å kommunisere eksternt at vi har felles mål, mener Karlsen.

## FAKTA

### UP-sjef Runar Karlsen

Karlsen startet som UP-sjef 10. mai i år. Han startet i Politiet i 1982 og har tidligere blant annet jobbet som politijurist og senere som visepolitimester i Telemark fram til 2009.

## TRAFIKKSIKKERHETS-QUIZ

Statens vegvesen og P4 skal kåre landets smarteste sjåfør i forbindelse med farts-kampanjen. I perioden 23. juni–16. juli er det quiz på vegvesen.no og radio. De beste som kvalifiserer seg på vegvesen.no kan komme på lufta. Premien er en reisesjekk på 75.000 kroner. (Ansatte må gjerne prøve seg på nett, men kan ikke bli med på konkurransen på P4).

### Eksempler på spørsmål:

#### Å ligge litt over fartsgrensen

- A) Gir økt sikkerhet hvis alle følger opp  
B) Betyr vesentlig økt fare for ulykke  
C) Betyr at speedometeret har litt feilmargin

#### Den viktigste enkeltårsaken til alvorlige bilulykker er

- A) Dårlige føreforhold  
B) Farlige forbikjøring  
C) For høy fart

#### Hvor mye mer tid måtte hver bilist i snitt brukt bak rattet hver dag hvis alle holdt farts-grensen?

- A) 1 min 37 sek  
B) 5 min 11 sek  
C) 3 min 46 sek

#### Hvor lang er den gjennomsnittlige kjøreturen for sjåfører i Norge?

- A) 12 km  
B) 22 km  
C) 32 km

#### Fartsgrense 70 km/t brukes

- A) På vei med dårlig asfalt  
B) På vei med stor fare for alvorlige ulykker  
C) På vei med mange svinger

## HVA SKJER:

# Verden rundt



ILL. FOTO: KNUT OPEIDE

### 78 000 MC-LIV SPART

Et nytt forum blir nå opprettet av EU-kommisjonen i samarbeid med de europeiske motorsykelorganisasjonene. Bakgrunnen er at motorsyklister har langt lavere ulykkesreduksjon enn annen europeisk trafikk. I 2001 satte EU-kommisjonen et ambisiøst mål om halvering av avtall omkomne innen 2010. Nye beregninger viser at det har spart 78 000 liv bare i Europa siden 2001. Men mens hver tiende omkomne i 2001 kjørte motorsykel, var andelen i 2009 økt til 17 prosent. Det nye møtstedet blir formelt lansert 28. juni og skal arbeide med å ulykkesforskning, løsninger og ikke minst økt oppmerksomhet om motorsyklisterens sikkerhetsutfordringer.

### VÄGVERKET I SVERIGE

er fra 1. april del av det nye Trafikverket, en ny myndighet som skal planlegge og utvikle «ett effektivt og hållbart transportsystem». Trafikverket skal bygge, drive og vedlikeholde de statlige vegene og jernbanenettet og har også ansvaret for deler av Sjøfartsverkets virksomhet. Den nye organisasjonen har hovedkontor i Borlänge der Vägverket allerede var etablert. Nå blir blant annet Vägverkets nettsted www.vv.se lagt ned og erstattes av www.trafikverket.se. Finland gjennomførte den samme organisasjonsendring fra sist nyttår.

### FÆRRE TRAFIKKDREPT

For andre år på rad er det en stor nedgang i dødsfallene i trafikken i de rike landene. I 34 av 52 land var fallet i snitt på rundt ni prosent. Det viser OECDs tall for 2008. «En moderat effekt av mindre trafikk som følge av den økonomiske krise ser ut til å være en del av forklaringen» sier Jack Short, generalsekretær i International Transport Forum. Liechtenstein, Malta og Island topper listene - Liechtenstein har rundt 25 døde per million innbyggere. Sverige ligger på fjerde plass med rundt 45 drepte pr million innbygger, Norge kommer på 9. plass med litt over 50 drepte pr million. Tilsvarende tall for Danmark på 19. plass er rundt 75. Nederst på statistikken ligger Russland med overkant av 200 døde per million.



ARKIVFOTO: HAKON AURLIEN

### NYE VEGNORMALER I TANZANIA

Tanzanianske vegmyndigheter er med god hjelp fra Statens vegvesen i ferd med å avslutte arbeidet med nye vegnormaler og en manual for systematisk bruinspeksjon. Organisasjonen for økonomisk samarbeid og utvikling (OECD) har tatt initiativ til nasjonale regelverk for tilsyn med bruer og det skyldes at bruens bæreevne er viktig for internasjonal godstransport. Norge var tidlig ute med å lage en håndbok og den engelske utgaven, «Norwegian Handbook for Bridge Inspection» er nå mønster for inspeksjonssystemer i en rekke land. Fagfolk fra det Tanzanianske vegvesen har vært i Norge to ganger i forbindelse med dette arbeidet og bildet viser Otto Kleppe fra Vegdirektoratets bruseksjon sammen med Emmanuel Msumba, Ebenezer Mollle og Noel Ngowi ved Fossum bru på E18 i april.

### INTERNETT GIR TRAFIKKENDRING

Nye tall fra amerikanske vegmyndigheter viser at færre unge tar sertifikat og kjører bil. Mens hver fjerde kjørte kilometer i 1995 var med en fører under 30 år, viser ferske tall fra Federal Highway Administration's «National Household Travel Survey» at andelen i 2009 var under 14 prosent. I 2001 var andelen på 18 prosent. Forskere forklarer endringen med at bilkjøring som kommunikasjonsform og ungdomsbeskjeftigelse erstattes av elektronisk kommunikasjon. De peker også på at flere unge nå velger offentlig transport fordi dette lar seg kombinere med bruk av elektroniske kommunikasjonverktøy underveis.

## Elg mot elgulykker

Elgen er involvert i mange ulykker i Hedmark, men nå skal den brukes for å øke sikkerheten på rv. 3 gjennom Østerdalen. I midten av juni ble jernbanebrua over rv. 3 ved Atna utstyrt med fargestreke elgillustrasjoner (bildet) og etter sommeren kommer nye kunstneriske tiltak. – Ønsket vårt er å gi de kjørende stimuli underveis, sier prosjektleder Marianne Mittet Solbraa. I løpet av tre år skal tre millioner kroner brukes for å bedre trafikantenes opplevelser gjennom Østerdalen.



FOTO: TORE SKAARE





## DYRERE DRIFTSKONTRAKTER

Etter åpning av pristilbudene på den siste av de 17 driftskontraktene (tidligere betegnet funksjonskontraktene) som skal fornyes fra kommende høst, ligger det fortsatt an til vel 60 prosent reell prisøkning ut over normal prisstigning. To entreprenører har tilbudt seg å sørge for daglig drift av hovedvegnettet i Stor-Bergen de kommende fem årene, Mesta Drift for 358 millioner kroner og NCC Roads for 688 millioner.



MYE STEIN: Mange tunneler og høye skjæringer gir store mengder stein, forteller kontrollingeniør Jon Bøe i Statens vegvesen.

## Steinbra gjenbruk

Store mengder stein og løsmasser tas ut på ny E18 Sky-Langangen. Masser nok til å fylle 330.000 lastebiler eller 550 fotballbaner i en meters høyde gjenbrukes.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

## MILJØ:

TEKST Inger Lise Sagmo ARKIVFOTO Knut Opeide

### Inviterer til saltkonferanse

Kunnskap og problemstillinger knyttet til vegsalting blir tema når Statens vegvesen inviterer til Saltkonferansen 27. og 28. oktober i Trondheim.

– Dette blir konferansen som alle med meninger og kunnskap om vegsalting ikke kan gå glipp av. Vi vil presentere fakta, forskning og ulike syn på bruken av salt i vinterdriften, og ønsker en åpen diskusjon omkring saltingens fordeler og ulemper. Vi regner med stort engasjement og innspill fra mange hold, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

Arrangementskomitéen jobber for å tilby et program med stort nedslagsfelt, både for kritikere og motstandere, vegeiere og representanter for drift- og vedlikeholdsbransjen, ulike fagmiljøer og brukere.

Foreløpig har Stopp veisaltningen, Norges Automobilforbund, Norsk Lastebileier-Forbund, Norsk Institutt for vannforskning og Universitetet for miljø- og biovitenskap bekreftet at de stiller med innlegg på konferansen, i tillegg til Statens vegvesens egne fagmiljøer. Påmeldingsfrist blir i første halvdel av september.





FAKTA:

17,5

Tre firmaer konkurrerer om byggeplan og konkurransegrunnlag for entrepriser til ny rv. 7 Søkna-Ørgenvika i Buskerud. Ny veg mellom Ringerike og Krødsherad vil forkorte vegen mellom Østlandet og Vestlandet gjennom Hallingdal med om lag 20 km. Tilbydere er: Sweco Norge AS: 17,5 mill. kr, Norconsult AS: 20,8 mill. kr og Rambøll: 22,8 mill. kr.

**KURS I PLANLEGGING AV GATER**

Bytransport er en stor utfordring, og nye trender er på gang. I høst starter et kurs som passer for de som jobber med urban areal- og transportplanlegging og ulike typer bytransportformer – og sammenhengen mellom disse. Kurset består av fire samlinger og er lagt til Drammen. Påmeldingsfrist er 30. august. ▶ Se [www.umb.no/sevu](http://www.umb.no/sevu)

**Det fine er at mesteparten av de drøye 3,3 millioner kubikkmeter med masser kan gjenbrukes**

**D**et er selvsagt utfordrende å transportere slike mengder innenfor et veldig kupert anleggsområde uten å bruke dagens E18. Men likevel er det fine at mesteparten av de drøye 3,3 millioner kubikkmeter med masser kan gjenbrukes i veglinjen på den elleve kilometer lange, nye fire felts motorvegen som nå bygges mellom Larvik og Porsgrunn, sier prosjektleder Jørn Rinde i Statens vegvesen.

**MILJØFOKUS.** Der vegen skal gå gjennom et område med drikkevannsreservoarer og flere fiskeførende bekker vil det være stor fokus på miljø i anleggsfasen. Det er laget et eget miljøoppfølgingsprogram både i Vestfold og Telemark og et overvåkingsprogram under anleggstiden. I tillegg er det lagt inn krysningsmuligheter for grunneiere, turgåere og vilt. En egen salamanderdam er bygd for å ta vare på amfibier i området. Langs vegen bygges det inn en rekke støydempende tiltak og blant annet miljøtunneler.

**DAL PÅ TVERS.** Transport og logistikk er hovedutfordringene de 14 i byggherreorganisasjonen til Statens vegvesen møter sammen med omlag 320 anleggsarbeidere til Arbeidsfellesskapet Veidekke-Hæhre under tre års anleggstid før vegåpning høsten 2012. Milliardprosjektet må bryne seg på opptil 40 meter høye fjellskjæringer og bruer med vegbane 60 meter over bakken. Og det i et landskap der høye fjellskjæringer og dype dalbunner på tvers

av veglinjen ligger som perler på en snor. Så er det også voldsomme dimensjoner på maskinparken med over 100 kjøretøy som brukes i skogene mellom Farrisvannet og Eidangerfjorden i grensetraktene Vestfold/ Telemark.

**GODT I RUTE.** – Et av nøkkelpunktene på prosjektet for å fortsette anleggsdriften i beregnet tempo er å ferdigstille Kjosevegen bru etter planen i september-oktober 2010. Det er vi godt i rute til å klare. For vel ½ million kubikkmeter av de massene vi må flytte innenfor anleggsområdet har vi beregnet å bruke Kjosevegen bru til, forteller Rinde. Den 305 meter lange betongbrua på søyler 60 meter over bakken er prosjektets mest spektakulære enkeltbygg. Det blir trolig den nye motorvegens mest synlige landemerke. Vegbyggingen har gått på høytrykk helt siden august i fjor. Selv den gode, gammeldagse, norske vinteren med mye snø og kulde, har ikke klart å stikke kjepper i anleggshjulene verken på Nøklegård, Solum eller Vassbotn.

**NORGE PÅ LANGS.** Hvis alle de 330.000 lastebilene med stein som tas ut av veganlegget ble stilt etter hverandre, ville de danne en sammenhengende kø 3300 kilometer lang, mer en strekningen Lindesnes-Nordkapp. Og når de siste massene er flyttet om drøye to år vil en av dagens verste ulykkesstrekninger på det norske vegnettet bli erstattet av en topp moderne, 11 kilometer fire felts motorveg med 100km/t. Fra den nye tosidige rasteplassen som bygges ved Solum kan du fra høsten 2012 oppleve noe av den nye, ville og vakre naturen langs vegen gjennom ingenmannsland. ■

**FAKTA**

**E18 Sky-Langangen**

11 kilometer firefelts motorveg, Larvik (Sky) – Porsgrunn (Langangen) Byggestart august 2009 – åpnes høsten 2012

23 meter bredde, to kryssområder, 6 bruer, 4x2 tunneler, tosidig rasteplass, Fem rundkjøringer, opprusting av dagens E18

Ny veg går nord for dagens E18 hele vegen

**TOTALKOSTNAD:** 1,8 milliarder kroner  
**FINANSIERING:** 34 pst stat, 66 pst bompenger  
**ENTREPRENØR:** Hæhre og Veidekke  
**ÅDT DAGENS E18:** Omlag 15.000 biler



**TUNNELSKOLEN:**



**Ny tunnelskole**

Til høsten går startskuddet for tredje kull på Tunnel-skolen. – Denne gangen fordeles de fem samlingene over to semestre, forteller rektor Ruth G. Haug (bildet). Hensikten med skolen er å øke samhandlingen mellom ulike tunnelmiljøer for å styrke kvaliteten i alle faser av et tunnelprosjekt. Tunnel-skolen har til nå vært et tilbud til ledere og ansatte i Statens vegvesen og Jernbaneverket. Nå åpnes skolen også for andre aktører i bransjen. – Skolen er et omfattende videre- og etterutdanningskurs med obligatorisk eksamen ved NTNU som gir 12 studiepoeng, forteller Haug. Søknadsfrist for neste tunnel-skolekull er 20. august.

▶ Les mer på [vegvesen.no/tunnel-skolen](http://vegvesen.no/tunnel-skolen)

**TRAFIKKSIKKERHET:**

**Vil friske opp flere eldre**

Statens vegvesen ønsker at flere godt voksne over 65 år skal kurses for å bli tryggere sjåførere.

TEKST JORUN SÆTRE FOTO STATENS VEGVESEN

**K**urset Bilfører 65+ er nå godt etablert over hele landet, men det er for få som melder seg på. Vi vet ikke helt årsaken til det, men dette har vi tenkt å gjøre noe med, sier Klaus Ottersen i Statens vegvesen.

I neste planperiode til og med 2013 har Vegvesenet i sitt Handlingsprogram sagt at antall deltakere på kurs per år skal økes fra cirka 5000 til rundt 9000. Videre utvikling og styrket markedsføring av kurstilbudet Bilfører 65+ er nødvendig for å nå den stadig voksende gruppen eldre i trafikken.

**HELSE, IKKE ALDER.** – For å nå dette målet må vi sammen jobbe for bedre sikkerhet, mobilitet og livskvalitet for denne viktige og økende gruppen sjåførere her i landet. Vi ønsker at de skal være på vegen så lenge som mulig. Det er helse og ikke alder som gjør at folk ikke lenger kan kjøre bil, sier Ottersen.

I 2010 hadde ca. 70 prosent av befolkningen over 65 år førerkort, og denne andelen vil øke i årene framover. Det er aktuelt å rette tiltak både mot eldre bilførere og fotgjengere.

**NETTVERK OG MARKEDSFØRING.** Vegvesenet har i 2010 innledet et samarbeid med Norsk Pensjonistforbund i form av en intensjonsavtale. Avtalen innebærer blant annet at forbundets medlemmer skal være med å fronte kurset.

– At målgruppen selv aktivt er med og støtter oss i markedsføringen er viktig, de vet hvor utfordringene ligger og eventuelt hvor høy terskelen er for å melde seg på kurs, sier Ottersen. Han har tro på at bidraget fra NPF vil resultere i at flere får kjennskap til og kanskje også gjennomfører kurset.

**HELSEKRAV FOR FØRERKORT.**

– Legene har en stor utfordring med å kontrollere pasientenes kjøreevne. Det bør tilrettelegges for bedre ordninger som gir legen faglig støtte i sin vurdering av vanskelige tilfeller, mener Ottersen.

– Det er av stor betydning for mange eldre å kunne fortsette å ferdes i trafikken. Derfor er det viktig at deres forutsetninger og behov blir dimensjonerende for utformingen av trafikksystemet. I tillegg er det av stor betydning at eldre gis muligheten til nødvendig oppfriskning og oppdatering av sine kunnskaper og ferdigheter i takt med utviklingen av trafikksystemet. Arbeidet med eldre må derfor utføres i et tverrfaglig samarbeid og i dialog med flere andre etater og blant annet Norsk Pensjonistforbund, sier Ottersen videre.

**KURSTILBUD I ALLE KOMMUNER.**

Det er i dag tilbud om kurset Bilfører 65+ i alle fylker og i de fleste kommuner. Vegvesenet jobber nå også med et nettbasert oppfriskningskurs med de viktigste temaene for sikker kjøring som et supplement til dagens kurstilbud Bilfører 65+.



ØNSKER FLERE: Ca. 5000 personer deltar på oppfriskningskurset Bilfører 65+ hvert år. Nå ønsker Statens vegvesen enda flere på kurs.





## KREVER EN FJERDE BASTØFERGE

Statens vegvesen er nå i dialog med Bastø Fosen AS om å få på plass en fjerde ferge i landets travleste riksvegsamband Moss – Horten før ferietrafikken setter inn. I fjor måtte mer enn hvert tiende kjøretøy vente til neste ferge, langt flere i ferietrafikken, og det fører til opphoping av trafikk spesielt i Moss. Løsningen kan bli en forrykning som omfatter flere fergesamband. (Foto: Håkon Aurlien)

# Betre på betong

Betongbransjen brukar 200 millionar på å utvikle betong som både er bra for miljøet og lommeboka.

Tekst: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

## FAKTA

### COIN

**Betongprosjektet COIN – Concrete Innovation** bruker 200 millionar kroner på å utvikle betre betong – som og gir betre miljø både inne og ute. Deltakarane er Norcem, Aker Kværner, Veidekke, Rescon Mapei, Unicon, Borregaard, Maxit, SINTEF Byggforsk, NTNU og Statens vegvesen. Både Forskningsrådet og Vegvesenet støttar prosjektet med midlar. Det er samarbeid med internasjonale høgskular og firma. 14 er i gang med doktorgrad på NTNU i samband med Coin. Før prosjektet er ferdig, skal 25 doktoringeniørar være klare. For meir info: [www.coinweb.no](http://www.coinweb.no)

**Millionar å spare:** Statens vegvesen forskar på betong i lag med andre store aktørar i bransjen. Hvis betongen i bruene blir litt betre slik dei får eit år lengre levetid, vil etaten spare 500 millionar.

**MILLIONAR Å SPARE:** Statens vegvesen forskar på betong i lag med andre store aktørar i bransjen. Hvis betongen i bruene blir litt betre slik dei får eit år lengre levetid, vil etaten spare 500 millionar. (Foto: Johan Brun)

## MIKS:

### Gå heim, for ein sommarjobb

Tre studentar har ein litt annleis sommarjobb for Statens vegvesen i år. Dei skal gå den åtte mil lange Kongevegen (bilete) over Filefjell. Der skal dei kartleggje det veghistoriske kulturminnet på den åtte mil lange vegen frå 1790-åra mellom Vang og Lærdal. Arbeidet med registreringane er ein del av eit forprosjekt som skal kartleggja om det er mogleg å leggja til rette for ein samanhengjande turveg mellom Øye og Lærdal. – Dette arbeidet skal gje oss kunnskap om korleis det står til med vegen, og eit oversyn over kva for tiltak ein treng å gjera om vegen er i dårleg stand, fortel prosjektleiar Tine Eikehaug.



### KAMP OM VERDENS ENDE

Fire firmaer vil bygge gang og sykkelveg fra Havnaveien til Verdens Ende på Tjøme: Det er SG Maskin AS: 26,6 millioner kroner, Arne Olav Lund AS: 29 millioner kroner, Bjørn og Øivind Tveter: 34,8 millioner kroner og Carl C Fon AS: 31,7 millioner kroner.





FAKTA:

34

I midten av juni hadde Region nord tatt imot 34 sommerstudenter. Fjorårets rekord på 26 er dermed grunnlig slått. Studentene er jevnt fordelt mellom Høgskolen i Narvik, Universitetet i Tromsø, Høgskolen i Sør-Trøndelag, NTNU, UMB – og to fra Luleå. De skal arbeide i Alta, Tromsø, Finnsnes, Harstad, Bodø, Mo og Mosjøen.

## I tillegg nyttar Norcem søppel som brensele i sementproduksjonen

**B**yggebransjen nyttar betong for fleire milliardar kroner kvart år. Betre betong kan spare lommeboka for millionar og miljøet for tusenvis med tonn CO<sub>2</sub>.

For fire år sidan starta den norske betongbransjen prosjektet COIN – Concrete Innovation Center. Statens vegvesen er ein av ti store betongaktørar som deltek i prosjektet – etaten nyttar 300.000 m<sup>3</sup> betong på vegnettet kvart år.

**HALVVEGS.** Målet med prosjektet er å utvikle betong som både ser penare ut, fungerer betre, har lengre levetid, og som er betre i høve til klima. Mellom anna er målet å redusere CO<sub>2</sub>-utsleppet frå betongproduksjonen med 30 prosent.

No er forskningsprosjektet halvvegs. Nyleg var 60 betongekspertar frå Europa i Vegdirektoratet der resultatane frå siste år vart presenterte. Der fekk dei mellom anna høyre om nye sementar som er produserte med mykje mindre CO<sub>2</sub>-utslepp, bygningar som nyttar mindre straum og har jamnare innelima og meir estetisk og tettare betong.

**TETTARE BETONG.** – For vår del er det viktigaste å få tettare og glattare betong med lengre levetid. Då trengjer ikkje vatn og salt så lett inn i betongen, slik at den ikkje sprekk og må reparerast, noko som kostar mykje.

Det fortel Kjersti Dunham som er Vegvesenets styremedlem i prosjektet.

– Statens vegvesen har tidlegare forska på miljøvennleg og tett betong til senketunnelen i Bjørvika. Den vart produsert med 8000 tonn mindre CO<sub>2</sub>, mellom anna ved å blande inn flygeaske. I tillegg nyttar Norcem søppel som brensele i sementproduksjonen.

No har vi fått ein tettare senketunnel enn med dei gamle materialane våre. I Coin-prosjektet er dette vidareutvikla til standardprodukt som gjer at byggebransjen sparer mykje CO<sub>2</sub>, seier Dunham.

### SPARER MILLIONAR

Det er store pengar å spare for Statens vegvesen.

– Tidlegare har vi til dømes dokumentert at ei krone inn i betongforskninga gir tjue kroner att. Vi veit også at om vi kan forlenge bruene si levetid med berre eit år, så sparer vi fem hundre millionar på vedlikehald og nybygg av bruer.

### MILJØ-KRAV FRA NLF

Norges Lastebileier-Forbund ønsker å bidra til et bedre miljø ifølge en uttalelse fra foreningen. For å få det til må myndighetene bidra slik at det blir enklere for næringen å ta i bruk blant annet biodrivstoff. I en uttalelse fra NLFs landsmøte fremmes flere krav for å få fart i bruken av biodrivstoff. Ett av kravene er at det vedtas rammevilkår som fremskynder arbeidet med 2. generasjons biodrivstoff i Norge.

### DUELLEN:

## 120 km/t, eller ikke?

Bård Hoksrud (Frp) fremmet i midten av juni forslag om å øke farten på norske motorveger til 120 km/t. Han fikk motbør av blant andre Freddy de Ruyter (Ap).



**FREDDY DE RUYTER**  
Stortingrepresentant for Aust-Agder (Ap), medlem av Transport- og kommunikasjonskomiteen



**BÅRD HOKSRUD**  
Stortingrepresentant for Telemark (Frp), andre nestleder i Transport- og kommunikasjonskomiteen.

### HVEM DER?

**01** Bør det være 120 km fartsgrense på motorveger? Hvorfor/hvorfor ikke?

Nei, det bør det ikke. Fart øker risikoen for skade. Skadens alvorlighetsgrad øker jo høyere farten blir og utslipp og støy øker. Med andre ord forslaget om å øke fartsgrensene til 120 km/t er livsfarlig!

Ja, de nye motorveiene i Norge er dimensjonert for å minst tåle 120 km/t.

**02** Tror du flere vil holde fartsgrensa hvis den var 120 km/t - eller blir det flere lovbrutere?

Vanskelig å si, men jeg frykter at det da kan bli akseptabelt for mange å kjøre 130-140 km/t.

Flere vil holde fordi det ikke er behagelig å kjøre noe særlig fortere. Samtidig vil dette sannsynligvis også bidra til at folk vil respektere fartsgrensene i langt større grad. Gjennomsnittsfarten i Danmark økte kun med noen få km/t da fartsgrensen ble økt med 20 km/t.

**03** Dersom fartsgrensa hadde økt fra 100 til 120 km/t på en veg – og snittfarten blir 120 – tror du det hadde hatt noen betydning for antall drepte og hardt skadde?

Ja, sammenheng mellom fart og mulighet for skade og antall drepte er veldokumentert.

Jeg mener at undersøkelsene fra Danmark viser at det har veldig liten betydning. Jeg er også overbevist om at Sverige ikke hadde øket fartsgrensen på vegene sine hvis erfaringene i Danmark hadde vist en økning i antallet drepte og hardt skadde.

**04** Bil A kjører i 100 og bil B i 120. Det er tørr veg og bilene er like. En havarert bil står midt i vegen. Bil A klarer å stanse rett før bilen, ikke bil B. Hvilken fart har den? (svar: 78 km/t)

Dette blir ren tipping: 50-60 km/t

Veiene er bygd for langt høyere fart enn de offisielle fartsgrensene, blant annet når det gjelder sikt og kurvatur. Ingeniørene bygger veier på en måte som gjør at man ved vanlige kjøreforhold skal kunne ha god nok tid til å bremse eller kjøre utenom.

**05** Hvor mye tid tror du en sparer på fem mil – for eksempel på strekningen Oslo – Gardermoen - hvis du kjører i 120 i stedet for 100?

Cirka 4 minutter

Dersom man kjører 5 mil i 100 km/t, bruker man nøyaktig 30 minutter, 120 km/t, 25 minutter. Total tidsbesparelse er 16,7%, eller 10 minutter per 100 kilometer. Dette høres kanskje lite ut, men har stor økonomisk betydning for Norge samlet sett.

### BRU:

## Samler reservebruer

Statens vegvesen samler nå deler og utstyr for bygging av reservebruer i et sentralt lager ved Bjørkelangen i Akershus. –Vi vil fortsatt ha utstyr i beredskap i hele landet men antall lagre skal reduseres. Det gjør vi for å få bedre logistikk og ikke minst kontroll med at det vi har til enhver tid skal være klart til bruk, sier Gunnar M Haugen (bildet) i Vegdirektoratets bruseksjon. Statens vegvesen har reserverbruutstyr til en nyverdi på over 300 millioner kroner. Dette ligger i deler, klart til å lastes opp og kjøres til steder der en bru er plutselig ødelagt og må utbedres. Utstyret brukes også til midlertidige vegomlegginger, for eksempel ved Sørenga i Oslo der tre reservebruer i september/oktober skal tas ned etter å ha tjent E18-trafikken i fire år.



FOTO: HÅKON AURLIEN





FOTO MARK BERGER

## SAMARBEIDSAVTALE MED HAVARIKOMMISSJONEN

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen og direktør Grete Myhre i Statens Havarikommissjon for transport (SHT) har signert en samarbeidsavtale. Målet med avtalen er å styrke samarbeidet mellom vegvesenet og havarikommisjonen. Avtalen skal også styrke partenes interesse som blant annet er å redusere antallet alvorlige ulykker i trafikke.

# Øst og vest kommer nærmere

De neste 5-6 årene vil Bergen og Oslo rykke betydelig nærmere hverandre både i reistid og avstand. Det hilser ordførerne i de to byene, Gunnar Bakke og Fabian Stang, velkommen med stor glede.

TEKST KJELL WOLD FOTO KJELL WOLD, HELGE RONG OG HENRIETTE E. BUSTERUD



**S**pøkefullt sagt, så er det et fantastisk tilbud til bergensere som vil flytte til Oslo at veien nå blir kortere. Og de er selvfølgelig hjertelig velkommen hit til hovedstaden, sier ordfører Fabian Stang. Men som en ekte gentleman legger han fort til:  
– Det klart at kontakten mellom våre to byer er av stor betydning på flere områder. Bedre veier betyr kortere reisetid, noe som er viktig både for næringslivet og for enkeltmennesker.

**HALLINGDAL.** Bare innen 2015-2016 vil fire større vegprosjekter som enten er i gang eller snart under oppstart østafjells korte ned reiseavstanden mellom Øst- og Vestlandet med henholdsvis 21,5 kilometer og 13 kilometer. På Ringerike vil to prosjekter på rv. 7 Ramsrud-Kjeldsberget og Sokna-Ørgenvika korte ned vegen gjennom Hallingdal til alternativrutene Hardangervidda, Hol-Aurland (rv. 50) og Hemsedalsfjellet (rv. 52) med 21,5 kilometer og redusere reiseti-

den med om lag en halv time.

**HAUKELIFJELL.** På E134 over Haukelifjell vil to prosjekter i Buskerud og Telemark, Damåsen-Saggrenda i Kongsberg og Gvammen-Århus mellom Hjørtedal og Seljord korte ned vegen med om lag 14 kilometer og reisetiden med oppimot en halv time. Eventuell bygging av ny trasé for E134 Vågsli-Telemark grense-Røldal-Jøsendal-Grostøl vil kunne korte ned kjørelengden ytterligere med mellom 10–15 km alt etter valg av løsning.

**VALDRES OG SOGN.** Ett av prosjektene, rv. 7 på Ringerike, er alt godt i gang og beregnet åpnet sent høsten 2011. De andre tre prosjektene vil trolig få byggestart i 2011-2012 og åpne i 2015-2016. I tillegg til disse prosjektene vil selvfølgelig åpningen av Hardangerbrua (rv. 7) i 2013 og en rekke andre vegprosjekter som er under planlegging både på E134, rv. 7 og E16 gjennom Akershus, Buskerud, Oppland, Sogn og Fjordane og Hordaland på noe lengre sikt også korte ned reisetiden på samtlige hovedveger mellom Øst- og Vestlandet ytterligere de neste ti-femten årene. ■



**LANGS JERNBANEN:** Ny rv. 7 Sokna-Ørgenvika vil i stor grad følge Bergensbanen, forteller prosjektleder Erik Furuseth (t.v.) og byggeleder Helge Thorsby i Statens vegvesen.



**GJENNOM MÆLEFJELL:** Ny veg fra Hjørtedal til Seljord vil korte ned E134 med hele 11 kilometer, forteller prosjektleder Trude Holter og planleggingsleder Asbjørn Arnevik i Statens vegvesen.

## MIKS:

### Tunnelløp

For 20 år siden ble det løpt i Festnings-tunnelen. Forrige helg fikk løpeglade igjen nytte det indre Oslo, i form av et 10 kilometers mosjonsløp gjennom senketunnelen, Grønliatunnelen samt av- og påkjøringer til tunnelsystemet. Oslo Maraton/Sportsklubben Vidar var arrangører i samarbeid med Statens vegvesen.

Bjørvikaanlegget har tradisjon for arrangementer. En tangoklubb har hatt et dansearrangement på senketunnelen, flere titusen har vært innom besøkssenteret. Men snart skal trafikken overta i tunnelen.



FOTO KJELL SOLEM

### Godt utredet

Samferdselsdepartementet mener det foreløpige arbeidet med såkalt konseptvalgutredning KVV for samferdselspakke Kristiansand er godt og at forslaget til prosjektbeskrivelse gir et godt grunnlag for det videre arbeidet. Departementet gir dermed tilslutning til det videre arbeidsopplegget og framdriftsplanen og at KVV-en fra Kristiansand oversendes departementet i løpet av januar 2011.

### Kjempejobb

Fire firmaer kjemper om å bygge ny Vågsbygdveg i Kristiansand til drøye ¼ milliarder kroner. Statens vegvesen er tilfreds med budene som ligger betydelig lavere enn anslag. Det skal bygges ny 2,4 kilometer fire felts veg, inkludert en 1300 meter lang toløps tunnel. Det er håp om byggestart rett etter sommerferien i år. Tilbudene spenner fra 596 (NCC/Repstad) til 680 millioner kroner (Skanska).





FAKTA:

# 800

Fem firmaer vil bygge 700-800 meter midtrekkverk på E16 mellom Skaret- og Nestunnelen på E16 i Hole i Buskerud. I dag er det midtrekkverk på strekningen fra Skarettunnelen til Sollihøgda. De som sloss om jobben er: Dokken AS: 3,6 millioner kroner, Senneseth Anlegg 5,8 millioner kroner, Topaas og haug AS: 4,5 millioner kroner, Mesta Drift AS: 4,1 millioner kroner og NCC Roads AS: 4 millioner kroner.



FOTO: KNUUT OPEIDE

**KJAPPERE  
OVER  
FJELLET**



FAKTA

### Øst-vest

- Rv. 7 Ramsrud-Kjeldsberget**  
Kommune: Ringerike  
Lengde: 6250 meter  
Kostnad: 400 millioner kroner  
Innkorting: 0,75km  
Oppstart: 2009  
Åpnes: Senhøsten 2011
- Rv. 7 Sokna-Ørgenvika**  
Kommune: Ringerike-Krødsherad  
Lengde: 17,2 kilometer  
Kostnad: 1,5 milliarder kroner  
Innkorting: 20,7 kilometer  
Oppstart: Høst 2011  
Åpnes: Sommer 2014
- E134 Damåsen-Saggrenda**  
Kommune: Kongsberg  
Lengde: 13,7 kilometer  
Kostnad: 1,4 milliarder kroner  
Innkorting: 2,7 kilometer  
Oppstart: 2013  
Åpnes: 2016
- E134 Gvammen-Århus**  
Kommune: Hjartdal og Seljord  
Lengde: 11,6 kilometer  
Kostnad: 1,1 milliarder kroner  
Innkorting: 11 kilometer  
Oppstart: 2012  
Åpnes: 2016

MIKS:

### Tørreskodd på bunnen

Er du blant de heldige kan du nå oppleve noe så sjeldent som å gå tørreskodd på bunnen av Drammenelva midtstrøms. Under byggingen av Øvre sund bru lages det etter tur fire digre spunkasser av stål ute i elva. I spunkassene utføres det en undervannstøp av fundament for kassene tømmes for vann for å gi plass til støping og montering av betongsøylene til brua. Bildet viser hvordan dette krevende arbeidet foregår:

– Spunkassene måler 7 ganger 14 meter i areal og bunnen av kassa ligger om lag åtte meter under normal vannstand. Søylene i denne kassa er om lag 14 meter høy, forteller Byggeleder Erik Thomassen.



FOTO: KJELL WOLD

TRAFIKKSIKKERHET:



**TRYGT FOR ALLE:** Fem av politiets cellebiler for fangetransport i Vestfold er gjort sikrere. F.v. politioverbetjent Thorbjørn Nilsen, Arild Alfheim, "stand-in fangene" Mette-Marit Bratterud og Arne Larsen Island og Stein Erichsrud fra Statens vegvesen.

## Mye tryggere fangetransport

Fem av Vestfold politidistrikts såkalte cellebiler for fangetransport er nå modifisert og gjort betydelig tryggere og sikrere.

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD

**S**ikringsarbeidet er gjort i samarbeid med Tønsberg trafikkstasjon. – Vi har modifisert bilene og tilpasset dem med bedre sikkerhetsutstyr i baksetene. Det omfatter blant annet fire punkts belter og en egen skillevegg i aluminium og lexanglass mot førerhuset, forteller politioverbetjent Thorbjørn Nilsen ved Vestfold politidistrikt.

– Dette er gjort i stedet for å transportere usikrede personer i eget avlåst cellerom lengst bak i bilen som ofte har vært vanlig, legger han til.

**RESTRIKSJONER.** – Bilene er gjort betraktelig bedre og tryggere både for fanger og politibetjenter som må sitte bak under transport, forteller senioringeniør Stein Erichsrud ved Tønsberg trafikkstasjon. Modifiseringen av politiets cellebiler for fangetransport i Vestfold er gjort med bakgrunn i restriksjonene som Politidirektoratet innførte for en tid siden med blant annet maks 50 kilometer i timen under transport av fanger i cellerommet. Ombyggingen av cellebilene er blitt utført i samarbeid mellom Politiet i Vestfold og Statens vegvesen Tønsberg trafikkstasjon.

**RIMELIGERE.** Modifiseringen er en enklere og rimeligere form for trafikk sikkerhetsutbedring og sikkerhetsgodkjenning enn full ombygging av politiets kjøretøy, noe som er veldig kostbart. Utbedringene som er gjort på politibilene i Vestfold er godkjent sentralt av Politiet. – Bakgrunnen for at vi har jobbet med

dette i mange år og nå endelig har fått en tilfredsstillende løsning er en alvorlig arbeidsulykke med en av våre folk tidlig på 2000-tallet, forteller Nilsen.

– En kvinnelig betjent som var passasjer bak i bilen under transport kom da alvorlig til skade ved en ulykke. Det ble en vekker for politiet og en alvorlig HMS-sak, som nå har ført til nye krav til sikkerhet under transport både for våre egne folk og fanger, fortsetter politioverbetjenten.

### Bilene er gjort betraktelig bedre og tryggere både for fanger og politibetjenter som må sitte bak under transport. Stein Erichsrud

**GODT SAMARBEID.** Han berømmer det gode samarbeid med Statens vegvesen i Vestfold og den gode løsningen de har utviklet ved trafikkstasjonen i Tønsberg. Stein Erichsrud i Statens vegvesen håper modifiseringen av disse kjøretøyene nå kan danne mønster for lignende utbedringer av Politiets såkalte cellebiler for fangetransport også i resten av landet. ■



# Debatt!



«Vi vil ha tilbake produksjons- og vedlikeholdsavdelingen i Vegvesenet. Vi vil legge ned Mesta» Steinar Gullvåg, stortingsrepresentant (Ap) i Lofotposten 19/6.

► KRONIKK:

## Bytransport - mot et nytt paradigmeskifte

Bytransport blir utvilsomt den største utfordringen i fremtidens samferdsel. Det er derfor oppsiktvekkende at politiske vedtak i Nasjonal transportplan om å redusere biltrafikken i byene i så liten grad blir fulgt opp i budsjetter og handlingsprogrammer.



**HVEM** Einar Lillebye (sivilarkitekt mnl, dr ing) er ansatt som sjefarkitekt på Transportplanleggingsseksjonen på TMT i Vegdirektoratet og som professor i gateplanlegging ved seksjonen for By- og regionplanlegging på ILP/UMB.

**I** Norge markerte frigjøringen av bilsalget i 1960 et paradigmeskifte i norsk byplanlegging ved at byene ble planlagt for å tilrettelegge for bedre fremkommelighet for en raskt økende bilpark. Idealet var å etablere urbane motorveger. Internasjonale trender vitner om at vi nå er inne i et nytt paradigmeskifte i hvordan man møter transportutviklingen i byene; nå ut fra en målsetting om å legge kollektiv- og sykkeltransport samt byliv til grunn for urban areal- og transportplanlegging – ikke bilen. Dette har flere begrunnelser, blant annet:

- å redusere utslipp av klimagasser fra en voksende bilpark
- å redusere lokale problemer med støy og luftforurensing
- å etablere et mer sosialt transport-tilbud å begrense antall biler i by fordi de opptar alt for mye plass
- å konvertere arealer beregnet for biltrafikk til andre formål
- å redusere trafikkulykker med bil



et økt transportbehov i byene, drar man tilbake for å lære hvordan kollektivtransport kan møte samme behov. I San Francisco har for eksempel myndighetene gjennom 50 år arbeidet målbevisst med å redusere biltrafikken ved å bygge ut kollektivtransportnettet og redusere fremkommelighet og tilgjengelighet for bil. Det er tankevekkende å registrere at bilbaserte arbeidsreiser i San Francisco utgjør kun 38 % (2008) i en by der bensinprisen er kr. 4,10 pr liter.

I Norge konkluderer transportmodellens prognoser med et fortsatt sterkt økende transportbehov i de største byene våre. Utfordringer blir da hvordan prognosene møtes: ved å planlegge for å tilrettelegge for økt biltrafikk gjennom bygging av kapasitetssterke og trafikkgenererende veganlegg eller ved å innfri det politiske vedtaket om å overføre biltrafikken til

alternative transportformer som kollektivtrafikk, sykkeltrafikk og gangtrafikk. Klimakur 2020 konkluderer med at det å overføre biltransport til kollektivtransport er økonomisk samfunnsnyttig, men problemet er investeringskostnadene. I handlingsprogrammet for for eksempel Oslopakke 3 er tendensen at statlige investeringsoverføringer øremerkes vegprosjekter og jernbane i by mens tiltak til sykkeltransport og annen kollektivtransport enn jernbane primært finansieres gjennom bompenger som i de fleste tilfeller forutsetter at prognosene om at en ikke ønsket økt biltrafikk oppfylles. Dette illustrerer et sett med paradokser det er vel verd å utfordre.

Erfaringer fra utenlandske byer som i stor grad har lyktes med å redusere biltrafikken tilsier at det er mulig hvis:

- det vises reell politisk og faglig vilje det planlegges langsiktig areal- og transportutvikling i byene tar utgangspunkt i kollektiv- og sykkeltransport og ikke bil (TOD – Transit Oriented Development)
- gatebruksplaner tar utgangspunkt i menneskelig aktivitet
- utvikling av nett for kollektiv- og sykkeltransport og restriktive tiltak for bil og bilparkering sees i sammenheng og gjennomføres parallelt
- tiltak etableres med utgangspunkt i en felles visjon som er forankret politisk, administrativt og faglig
- prosesser skjer med samhandling over forvaltningsgrensene
- myter om bytransport, bybruk og konsekvensene av restriktive tiltak utfordres
- kompetanse innen urban areal- og transportplanlegging og gateplanlegging styrkes

Bytransport er en av de største utfordringene i samferdselssektoren i årene fremover. I det påbegynte arbeidet med Nasjonal transportplan for 2014-2023 trenger vi ikke nye bytransportvisjoner men konkrete strategier for å realisere dem vi allerede har. I denne prosessen bør vi i tillegg til å utarbeide nye rasjonelle transportanalysemodeller invitere til innovasjon og nytenkning med en bred tverrfaglig deltagelse – og vi bør ta utgangspunkt i de prinsippene vi har lært fungerer. Som fagetat påligger dette ansvaret oss.

Til tross for at nettopp arbeid med å redusere biltrafikken og øke kollektiv- og sykkelandelen i Drammen sentrum gjenstår, har byen gjennomført en bemerkelsesverdig bytransformasjon over meget kort tid. Det er gjort med en målsetting om å etablere et attraktivt bymiljø, noe som er en av forutsetningene for at flere skal fristes til å reise mer miljøvennlig og sunnere. Virkeliggjøringen av visjonen «Drømmen om Drammen» burde være til inspirasjon for oss alle – ikke minst for de som søker å realisere rikspolitiske mål om redusert biltrafikk i byer. ■

## Å overføre biltransport til kollektivtransport er økonomisk samfunnsnyttig, men problemet er investeringskostnadene.

Mange byer i verden har gjennom tiår arbeidet ut fra en slik ny areal- og transportplanleggingsstrategi. 50 år etter at vegplanleggerne besøkte USA for å studere urbane motorveier som løsningsmodell for å møte

## LESERBREV

Send inn ditt innlegg til [vegenogvi@vegvesen.no](mailto:vegenogvi@vegvesen.no)

### VEGENES ARBEIDSMILJØLOV

Jeg leste med stor interesse Veges og Vi nr 1/10, der trafikksikkerhet var et hovedtema. I sin lederartikkel tar redaktøren opp nullvisjonen og behovet for mer forpliktende vedtak fra politisk hold for å kunne gjøre nullvisjonens og Nasjonal Transportplans mål mulige å oppnå. Røykeloven ble nevnt som eksempel på lov der politikerne gjorde forpliktende vedtak som konkret reduserte den enkeltes personlige frihet for å kunne oppnå et felles mål til samfunnets beste.

En etter mitt syn vel så relevant lovgivning å sammenlikne med er Arbeidsmiljøloven. Veges er en stor og samfunns viktig arbeidsplass, men Arbeidsmiljøloven som regulerer sikkerheten på arbeidsplassen og stiller strenge krav til arbeidsmiljøet utforming, gjelder ikke for det store antall arbeidstakere som har veges som sin arbeidsplass. Dette er etter mitt syn faglig sett helt urimelig.

Jeg har i alle år arbeidet faglig og profesjonelt med trafikksikkerhet, først som forsker

ved TØI i 10 år, og fra 1980 i alle år i Statens vegvesen, inntil jeg gikk av med AFP i 2004. Da Arbeidsmiljøloven først ble vedtatt i 1976, så vi at det var en åpenbar og faglig sett helt urimelig forskjell i holdningen til kravene om sikkert arbeidsmiljø på arbeidsplassen på den ene siden og tilsvarende mangel på krav til et sikkert arbeidsmiljø for de som hadde veges som sin arbeidsplass. Jeg tok opp dette i en artikkel i TØI's fagblad Samferdsel, der jeg som en illustrasjon byttet ut enkelte ord i Arbeidsmiljølovens krav med motsvarende begreper knyttet til trafikkmiljøet, slik at den ble relevant for veges som arbeidsplass.

Da Nullvisjonen kom på midten av 90-tallet, var det nye og revolusjonerende at man vedtok endret ansvarsfordeling, der vegmyndigheten ble gitt et overordnet og utvidet ansvar for sikkerheten på vegnettet. Erfaringen viser imidlertid at man fortsatt ikke har tatt et ansvar som motsvarer det som kreves gjennom arbeidsmiljøloven. Man fortsetter i stor grad på samme måte som før.

Siden da har mitt eksempel i et notat sendt Vegdirektoratet om sikring av bompengoboder blitt fulgt opp og tiltak er gjennom-



## VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

# Hjertelig god sommer!

**Kjære alle ansatte i Statens vegvesen. Vi legger nå halve 2010 bak oss, og endelig: Sommeren står for døren. Og med den venter en ytterst velfortjent sommerferie. Jeg kan slå fast at den er vel fortjent for etatens ansatte.**

**I LØPET AV DETTE HALV-ÅRET** har vi nemlig levd i en organisasjon som har jobbet under stort trykk. Jeg har opplevd medarbeidere som har tatt ny problemstillinger og utfordringer på strak arm. Og jeg har vært vitne til stor innsats knyttet til alle små og store oppgaver som hver dag må løses for at Statens vegvesen skal fungere så godt som den gjør. Mange har gjort mer enn det er rimelig å forvente av dem, og jeg opplever at veldig mange jobber både med hjertet og med hodet. Som leder for denne etaten, er det ikke fritt for at man blir stolt av å jobbe med en sånn gjeng.

**BEGYNNELSEN AV 2010** har vært preget av Forvaltningsreformen og påfølgende omorganisering av etaten. Min vurdering er at vi har taklet overgangen meget bra. Den nye organisasjonen har begynt å sette seg, og samarbeidet med fylkeskommunene har kommet på plass. Fortsatt er det upløyd mark, men den jobben føler jeg meg trygg på at vi skal mestre i tiden som kommer.

**Som leder for denne etaten, er det ikke fritt for at man blir stolt av å jobbe med en sånn gjeng.**

**INNGANGEN TIL ÅRET** bar dessuten fortsatt preg av det ekstraordinære fjoråret der særlig tiltakspakken fra Regjeringen satt sitt preg på aktiviteten

vår. Med ekstra ressurser, fulgte ekstra innsats, ekstra krav og ikke minst, ekstra oppmerksomhet. Som offentlig etat som forvalter fellesskapets midler er vi velsignet med stor offentlig interesse. Ordvalget her er bevisst. For selv om vi noen ganger kan oppleve at det offentlige søkelyset på oss kan være krevende - noe det til tider i høyeste grad har vært i løpet av dette halvåret, må vi aldri glemme at dette tar utgangspunkt i en grunnleggende verdi for samfunnet rundt oss, en verdi som også er gjelden for oss og vår organisasjon.

**I SEPTEMBER PLANLEGGER** vi en bredt anlagt konferanse i Trondheim. Tema er vegsalting. Vi er alle klar over at

**Jeg opplever at veldig mange jobber både med hjertet og med hodet.**

salting står høyt på den offentlige dagsorden. Det finnes høylytt motstand mot salting som sådan, det er innvendinger mot mengden salt som brukes, det er følelser og det er fornuft forbundet med dette viktige temaet. For oss i Statens vegvesen dreier vegsalting seg veldig mye om det vi er aller mest opptatt av, nemlig trafiksikkerhet og miljø. Her aner man fort mulige konflikter og motsetninger mellom viktige prioriteringer. Alt dette håper jeg konferansen klarer å ta opp i seg. Forhåpentligvis kan samlingen gjøre oss enda bedre i stand til å ta kloke beslutninger. Vi som fagetat skal ikke tie i hjel kritikerne, vi skal lytte til dem og alle bør føle at de får ytre seg i det ordskiftet og i den kunnskapsut-

**Jeg må innrømme at dagene på vegmuseet i midten av juni gjorde meg nesten målløs.**

vekslingen en slik konferanse skal bidra til. Statens vegvesen er en kunnskapsbedrift, og skal vi bli tatt på alvor som det, må vi huske at det også kan finnes nyttig og relevant kunnskap i miljøer vi ikke daglig vanker i. Det er kanskje overflødig å si det, men jeg ser altså veldig frem til denne konferansen.

**MED ET SÅNT ENORMT MANGFOLD** av aktiviteter i etaten, er det fristende å ikke nevne noen spesielt, i fare for å utelate andre som absolutt fortjener ekstra oppmerksomhet. Jeg drister meg likevel til å trekke frem en happening fordi den har engasjert så mange, og siden den er står så friskt i minnet: Kulturdagene på Lillehammer. Jeg er vel ikke mest kjent for å være den tause typen, men jeg må innrømme at dagene på vegmuseet i midten av juni gjorde meg nesten målløs. For et slikt arrangement, et slikt engasjement, en slik kreativitet, en slik galskap, en slik stemning og et slikt humør - ja, det må jeg innrømme at jeg ikke hadde forventet meg. I løpet av høsten skal vi ha en grundig evaluering av Kulturdagene. Uten å legge føringer på den evalueringen, vil jeg gjerne få gi min honnør til alle deltakerne, og ikke minst arrangørene. Det var rett og slett utrolig morsomt, og imponerende.

**TIL SLUTT VIL JEG MINNE** deg på at tiden ikke kommer tilbake. Så nyt denne sommeren alt du kan! ■



Vegdirektør Terje Moe Gustavsen

## ANSATTE SVARER:

Hvordan har du merket Forvaltningsreformen i din arbeidshverdag?

**TORSTEIN KJÆRVIK**

Sjefingeniør Prosjektavdeling Øst (Oslo/Bjørsvika)

Forvaltningsreformen angår jo Statens vegvesen som helhet. Men for mitt vedkommende har jeg merket svært liten til den i mitt daglige virke. Jeg tilhører Prosjektavdelingen, Region øst. De store prosjektene i vår avdeling fortsetter som før. Avdelingen jeg jobber i har vært etablert siden 1. januar 2003.

**ELI MARITA VIK NÆSS**

Styring- og strategistab, Region vest (Leikanger)

Eg har merka Forvaltningsreforma ganske personleg på det viset at stillinga mi forsvant som følge av Forvaltningsreforma. Tidlegare var eg leiar av Ferjeseksjonen. Fylkeskommunane valde i stor grad å overta arbeidsoppgåvene knytt til ferjedrift, og stillinga mi vart difor vekke i ny organisasjon. I kvardagen merkar eg at det tek tid å tilpassa seg nye rollar i ny organisasjon. Dette går seg nok til litt etter kvart.

**JAN ARILD JOHANSEN**

Avdelingsdirektør, Trafikant- og kjøretøyavdelingen, Region midt (Molde)

For min del er den største endringen at jeg har fått meg ny jobb. Som regional TK-sjef er fokuset veldig ulikt det jeg hadde som distriktsjef. For medarbeiderne på trafikant og kjøretøy er nok etablering av regionale avdelinger den største endringen - vi har ei tydeligere linje å forholde oss til. For vår avdeling er ikke konsekvensene av arbeidsdelingen mellom forvaltningsnivåene spesielt merkbare, siden staten er vår desidert største oppdragsgiver.

**MONIKA OMHOLT**

Avdelingsdirektør for trafikant- og kjøretøyavdelingen i Region sør

Forvaltningsreformen har fått stor betydning for meg personlig. Jeg har fått en ny og fantastisk spennende jobb i å lede den nye TK-avdelingen i regionen vår. TKs plass i Statens vegvesen er blitt styrket og samarbeidsformene og linjene er blitt kortere mellom regionene og vegdirektoratet. Det blir en utfordring å se til at det arbeides på tvers med TS-arbeidet i hele vår egen etat, og også opp mot en nå sterkere vegeier i fylkene. Det å finne TK sin rolle i FTUer og i andre tverrfaglige samarbeidsfora internt og eksternt har vi ikke helt på plass ennå.



**DU ER VELKOMMEN TIL Å SI DIN MENING** Hovedinnlegg: Maks. 4000 tegn inkl. mellomrom. Replikk: Maks 2500 tegn inkl. mellomrom. Underinnlegg: Maks. 1000 tegn inkl. mellomrom. Sendes til [vegvesen@vegvesen.no](mailto:vegvesen@vegvesen.no). Om du har spørsmål, ta gjerne kontakt med redaktør Mark S. Berger, [mark.berger@vegvesen.no](mailto:mark.berger@vegvesen.no), eller tlf. 22 07 36 93

ført, men ellers har lite blitt gjort når det gjelder krav om systematiske utbedringer av vegnettet. Et overgripende sikkerhetskrav til vegnettet slik man har til arbeidsplasser for øvrig er ikke vedtatt. Man behandler derfor fortsatt ikke trafikkmiljøet på samme måte som arbeidsmiljøet, selv om vegen er en av landets største arbeidsplasser. Kan det skyldes at politikerne godt kan tenke seg å stille krav til arbeidsmiljøet fordi de ikke selv har noe økonomisk ansvar der, mens man ikke stiller de samme krav til vegen fordi de da får kravet midt i fanget? Eller er ulykker noe helt annet på arbeidsplassen enn i trafikken?

For meg er ulykker på mange måter samme sak, enten de skjer på en industri- eller anleggsarbeidsplass eller på vegnettet. På arbeidsplassen velger man imidlertid å stille krav til arbeidsmiljøet, mens man i trafikken fortsatt stiller hovedkravet til mennesket, og viker unna for å vedta forpliktende krav til miljøets utforming. Men i utgangspunktet gjelder ulykker mennesker som ikke mestrer de krav et komplisert og farlig ytre miljø stiller. Hvorfor behandles dette problem på så forskjellige måter?

Da Nullvisjonen ble vedtatt som premiss for

trafiksikkerhetsarbeidet i Norge, var den prinsipielt sett et fundamentalt og helt nødvendig vendepunkt i vårt syn på trafikkulykker og trafiksikkerhet. Skal vi nå de mål som blir satt og kontinuerlig nærme oss visjonen om at "Transporten fører ikke til død, livstruende skader eller varig helsetap", må vi ikke bare presentere en visjon, men vi må også ha vilje til å fornye vår måte å tenke på, sette oss konkrete mål og ikke minst vedta og gjennomføre de nødvendige tiltak som gjør at vi når målene. Heri ligger store utfordringer, men også store muligheter!

Av Henrik Hvoslef





# Sjarme, Varme og Villskap

«Om eg var ein rik mann», sang Terje Moe Gustavsen under Kulturdagene på Vegmuseet. I likhet med mange andre imponerte han på de skrå bredder – og at han er rik som har så mange talentfulle ansatte er det vel ingen tvil om.

**Tekst:** HENRIETTE ERKEN BUSTERUD. **Foto:** HENRIETTE ERKEN BUSTERUD, KJELL WOLD, HÅKON AURLIEN, KNUST OPEIDE, STEINAR SVENSBAKKEN







«**V**egdirektøren i rosa jakke er for meg et uforglemmelig syn. Når det stormer som verst under budsjettforhandlingene, så skal jeg ta opp det bildet, sa samferdselsministeren i sin hilsen på kulturfesten.

De to tusen deltakerne kunne reise hjem med muntre minner. Revyer fra sør til nord med friske fraspark fikk latteren på gli. Dødsbacker og driblesekker møttes til dyst i sandfotball. På markedsplassen var det ustilt alt fra klær til kulepenner. De sultne kunne vade i sodd og sveler og andre herligheter fra regionene. Glade gullstruper og musikanter skapte stemning i hus og telt. Noen morgenfugler flakset av sted til yoga, mens andre foretrakk erotiske eventyr i nattens mulm og mørke. For å nevne noe. Og da Åge entret scenen var stemninga stor.

Konkurransen 61 grader nord ble også en suksess. Det gikk hardt for seg. Til tider så hett at brannalarmen gikk – på grunn av deltakere som brente alt krutt og tåkela området.

1. **HØYT HENGER DE:** Deltakerne måtte stable kasser for å få tak i nøkler i 61° nordkonkurransen
2. **KVINNER PÅ (VEG)KANTEN.** Damer fra vest i fint driv, Aase Vagstad, Tonje Fjeld Hæreid, og kulturdagsjef Signe Eikenes
3. **FESTEN SLUTT:** Tage Pålerud (fra venstre) Sigurd Mytting og Irene Solhøi ryddet etterpå
4. **URFRAMFØRELSE:** «Om eg var ein rik mann» – sang vegdirektøren
5. **OPPTOG:** Tøndelbataljonen fra Region midt
6. **KONFERANSIERER PÅ KULTURFESTEN:** Hilde M. Strangstadstuen og Steinar Svensbakken i omsydde «Vegvesenuniformer»









16



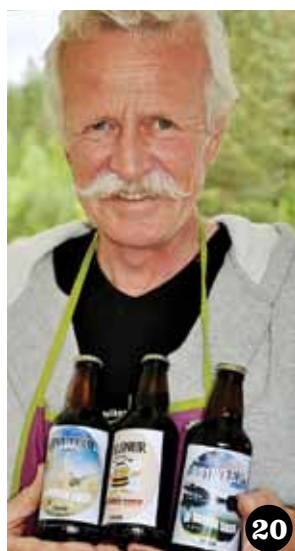
17



18



19



20



21



22

7. **OJ SAND:** Trondheim takler Stavanger
8. **PÅ STUMPENE:** Stor stemning da det ble stumpet på scenen
9. **GJØGLET:** Corinne Chiodini og Gisle Ørbæk Andersen i Region øst sin revy
10. **BLE PRESES:** – I Region nord har man en vegsjef som flyr mer enn guds engler. Ingen er nærmere gud enn ham, sa «biskop» Kjell Skjerve fra høye nord
11. **MORDMYSTERIET:** Fra Region sørs elleville forestilling SYSer på død og liv
12. **GOD STEMNING:** Sjefene så ut til å ha en hyggelig tone
13. **TUNNELGUIDE:** Siri Skjulhaug fra vest
14. **PASSIAR:** Museumsdirektør Geir Paulsrud og biskop Solveig Fiske
15. **GYNGENDE GRUNN:** Lagene måtte ved hjelp av tubebåt komme seg raskest mulig over tjernet.
16. **STOR STEMNING:** Nordlendingene begeistret mange på nordnorsk aften
17. **GLADE VINNERE:** Vegdirektoratet vant 61° nord
18. **HELSTEKT ELG:** Maria Zaytseva fra Region nord spiser elg fra øst
19. **GULLSTRUPER:** Fuzzkompaniet fra nord
20. **LA HUMLA SUSE:** Svein Ubostad fra sør med hjemmebrygg
21. **FUNKSJONÆRTRØYE:** Mange stilte opp som funksjonærer, her er Rita Johannesen fra Akershus
22. **PAR I HJERTER:** Elisabeth Hoseth Aksnes og Tor Aksens fra Vegdirektoratet med hjertesmykker



# «Vi gleder oss til å være med på løpet videre»

– Fylkeskommunene må få mer tid til å bli den sterke regionale utviklingsaktøren de ønsker å bli. Men mitt hovedinntrykk er at overføring av ansvar for det vesentligste av øvrige riksveger og riksvegferjesamband har gått bra, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

TEKST KJELL WOLD FOTO JAN UNG

**B**åde departementet, Statens vegvesen og fylkeskommunene hadde forberedt overgangen godt. Det formelle grunnlaget var på plass og nødvendige bevilgningsvedtak fattet både i staten og fylkeskommunene. At Stortinget vedtok å videreføre felles vegadministrasjon for riks- og fylkesveg gjorde overgangen enklere enn om hver fylkeskommune skulle bygd opp egen vegadministrasjon. Trafikantene merket neppe noe til overgangen, men det var hektisk før start, sier vegdirektøren.

**FYLKENE BESTEMMER.** Statens vegvesen har hatt og har en viktig rolle for å bidra til at målene med reformen blir nådd, både fordi det på vegsektoren ble overført mye ansvar fra stat til fylkeskommune og fordi Statens vegvesen har ansvar for den felles vegadministrasjonen for riks- og fylkesveg på regionalt nivå. Regionvegkontorene er formelt den felles vegadministrasjonen og har to store og krevende oppgaver. De skal være en effektiv vegadministrasjon for staten i riksvegsaker og andre statlige oppgaver og en effektiv vegadministrasjon for fylkeskommunene i fylkesvegsaker. Det betyr at fylkeskommunene be-

stemmer hva som skal skje på fylkesveg når det gjelder utbygging, drift, vedlikehold, beredskap og forvaltning av fylkesvegene (inkl. ferjer), mens regionvegkontoret bistår fylkeskommunene både med faglige underlag for deres beslutninger og gjør jobben ute på vegen når beslutning er tatt. Denne ordningen har eksistert lenge før reformen ble påtenkt. Det nye nå er at regionvegkontorene gjør mye mer arbeid underlagt fylkeskommunal styring og mindre hørende under staten.

**ERFARING MED SAMHANDLING.** – God dialog og vilje og evne til samarbeid er en forutsetning for å lykkes både med en god start og for at intensjonene med reformen skal bli realisert, sier vegdirektøren. Den viktigste samhandlingsarenaen innenfor vegsektoren er regionvegkontoret og den enkelte fylkeskommune, en arena med mange års samhandlingserfaring. I tillegg ble det i 2008 og 2009 etablert nye samhandlingsarenaer mellom ledelsen i Statens vegvesen og ulike fora i fylkeskommuner både med formannskapsmodell og parlamentarisk styresett. Fylkeskommunene og Statens vegvesen etablerte og etablerer felles samarbeidsgrupper for å utrede beslutningsgrunnlag i spørsmål med behov for fellesløsninger. Dette er utfordrende fordi hver fylkeskommune er et selvstendig politisk styrt rettssubjekt. Men samarbeidet

har vært meget godt og så langt har vi løst de uløste spørsmålene som har oppstått, noe som understreker partenes vilje og evne til dialog og samarbeid, sier vegdirektøren. I Oslo er det ikke felles vegadministrasjon. Dialog og samarbeid med Oslo kommune har etter Statens vegvesens syn også vært meget godt og løsningsorientert.

**MER ENN VEG.** Et viktig mål med forvaltningsreformen er å gjøre fylkeskommunene til sterke regionale utviklingsaktører. I det ligger å se sammenhenger mellom ulike sektorer, skape samarbeid mellom ulike aktører og utvikle strategier for å fremme ønsket samfunnsutvikling i eget fylke. Et slikt helhetlig regionalt grep må det forventes at fylkeskommunene vil ta i arbeidet med blant annet fylkesplanen.

– Det jeg ønsker å si, er at det å være en sterk regional utviklingsaktør er noe mer enn å være en god vegeier, sier vegdirektøren og fortsetter.

– Men, fylkeskommunene må også være en god og respektert vegeier, noe vi ønsker å bidra til gjennom den felles vegadministrasjonen. For at fylkeskommunene skal bli den sterke regionale utviklingsaktøren som de ønsker å være, kreves medvirkning fra flere enn oss. Vi gleder oss til å være med på løpet videre, avslutter vegdirektør Terje Moe Gustavsen. ■





Statens vegvesen har hatt og har en viktig rolle for å bidra til at målene med reformen blir nådd.

## Gode råd fra en tidligere vegvesenansatt

– Ha fokus på fag, tenk langsiktig og vær lojal mot politiske vedtak

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Det var noen av rådene fra nytilsatt samferdselsjef i Buskerud fylkeskommune og tidligere vegvesentilsatt Gro Ryghseter Solberg til Statens vegvesen under en stor konferanse i Drammen nylig om drift og vedlikehold av bruer.

Hun formulerte sine råd til Statens vegvesen etter at Forvaltningsreformen har fungert i et halvt år i seks følgende punkter:

- ▶ Ha fokus på fag
- ▶ Tenk langsiktig – ha prioriteringslister med kostnader klare

- ▶ Vær bevisst på hvordan dere foreslår å prioritere
- ▶ Beskriv utfordringer og faglige begrunnelser slik at de er forståelige for folk flest
- ▶ Dere må følge de politiske prosesser og beregne tid til politisk behandling
- ▶ Vær lojale mot politiske vedtak.

Samferdselsjefen i Buskerud fylkeskommune snakket om sin nye hverdag og fylkeskommunens nye rolle som vegeier og hva det vil bety for bruvedlikeholdet.



**FAGLIG OG LOJAL:** Vær politisk lojal og tenk faglig og langsiktig, sier samferdselsjef Gro Ryghseter Solberg i Buskerud fylkeskommune til Statens vegvesen.



# Dette mener andre...

Vi har spurt sentrale politikere i Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité (Transportkomitéen) og et utvalg fylkesordførere om deres syn på Forvaltningsreformen så langt. Her er spørsmålene:

- ▶ 1) Hva er ditt inntrykk av hvordan Forvaltningsreformen har fungert så langt etter innføringen 1/1 2010?
- ▶ 2) Fungerer den etter hensikten? Hva er eventuelle pluser og minuser? Bør eventuelle justeringer gjøres?
- ▶ 3) Hva er ditt inntrykk av samarbeidet mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene om nytt vegregime så langt?



## ANNE MARIT BJØRN-FLATEN (AP),

### 1. nestleder i Transportkomiteen

▶ 1) – Mitt inntrykk er at det har gått bra, og at de økte bevilgningene og ikke minst de rentefrie lånene på 2 milliarder kroner per år som vi har lagt inn er en del av forklaringen på at det har gått bra. Helt smertefritt har det nok ikke vært, men hovedinntrykket er at fylkene har tatt imot oppgavene med åpne armer og stort pågangsmot. I mitt eget fylke og andre fylker er det allerede vedtatt en transportplan for 10-årsperioden med mange viktige samferdselstiltak. Og jeg opplever også at det er liten tvil eller diskusjon om Vegvesenets sentrale rolle også i fortsettelsen.

▶ 2) – Vi har ikke fått så mange tall på bordet ennå, men det ser ut til at fylkene viderefører Regjeringens vegsatsing og at bevilgningene til veg heller går opp enn ned. Asfalteringen er et eksempel hvor vi også har tall. Der følger fylkene opp det historisk høye 2009-nivået, og det er egentlig enda bedre enn vi kunne regne med. Det er litt i tidligste laget til å være konkret på om det bør gjøres endringer eller avklaringer mellom staten og fylkene, men hovedtrekkene blir liggende fast.

▶ 3) – Jeg har inntrykk av at fylkene har tatt et fast grep om ansvaret og at det kommer på plass gode avtaler mellom fylkene og Statens vegvesen. Lokalkunnskapen og nærheten gir fylkene en mulighet til å følge opp vegvesenet tettere, og det tror jeg er en stor fordel for ressursbruken og den politiske styringen av innsatsen på vegsektoren. ■



## AUDUN TRON,

### fylkesordfører Oppland

▶ 1) – Mine erfaringer så langt er positive.

▶ 2) – I hovedsak mener jeg reformen har fungert etter hensikten. Den har bidratt til å vitalisere det vegpolitiske engasjementet på regionalt nivå, og vi har sett flere eksempler på at det er tatt nye initiativ som neppe hadde skjedd uten reformen. Økt vegansvar har tilført fylkeskommunen et sterkt virkemiddel som regional utviklingsaktør. Det har også vært positivt at fagmiljøene ved Vegvesenet og i fylkeskommunene nå i større grad kan dele og utnytte hverandres kompetanse. Skal jeg peke på en minusfaktor, må det være vegstandarden og det betydelige etterslepet vi har. Her er det mye negativ fokus, og etter reformen har fylkeskommunen i større grad blitt skyteskive for dette. Det er behov for å rette opp skjevfordelingen mellom fylkene når det gjelder de økonomiske rammer som fulgte med i overføringen. For øvrig har reformen virket for kort til å påpeke klare forbedringspunkter. Skal jeg trekke fram noe allerede nå, så er det etter mitt syn litt merkelig at det er staten som fortsatt bestemmer bruken av rassikringsmidlene på fylkesvegnettet.

▶ 3) – Vi har et meget godt samarbeid med Statens vegvesen. Min oppfatning er at vegvesenets holdning på alle nivå er positiv, og at de ønsker å bidra til å gjøre reformen så vellykket som mulig. Tilbakemeldingene fra Vegvesenets egne folk har vært at økt regionalpolitisk engasjement også har vært en plussfaktor for Statens vegvesen. ■



## BÅRD HOKSRUD (FRP),

### 2. nestleder i Transportkomiteen:

▶ 1) – Jeg mener at Forvaltningsreformen ikke har vært vellykket i forhold til de opprinnelige målsettingene, å gi mer makt til fylkeskommunene gjennom desentralisering av makt og myndighet fra staten til fylkene. Faktum er at forvaltningsreformen har svekket lokaldemokratiet, blant annet ved at Ap, SV og Sp har

## Jeg mener at Forvaltningsreformen ikke har vært vellykket.

flyttet makt fra kommunene til fylkene i plan- og arealsaker. På samferdsel har man overført over 17 000 kilometer med dårlig vedlikeholdte riksveier til fylkene uten at det er fulgt opp med statlige bevilgninger til å dekke vedlikeholdsetterslepet. En konsekvens er at rødgrønne stortingspolitikere i fremtiden kan skylde på fylkespolitikere når det vil sprette opp nye bompengeprojekter på disse vegene.

▶ 2) – Norge er et lite land som ikke trenger noe mellomnivå mellom stat og kommune. Den eneste fornuftige løsningen er å nedlegge fylkene og sørge for at kommunene får ansvaret for flere oppgaver enn i dag. Det kan

være et pluss å se en større del av vegnettet i sammenheng. Det ville man kunne ha gjort enda bedre dersom staten og kommunene hadde delt vegene seg imellom, og droppet fylkeskommunene. Det ville sikret mye mer effektiv og bedre forvaltning av infrastrukturen enn forvaltningsreformen legger opp til.

▶ 3) – Det er svært variable tilbakemeldinger på hvordan samarbeidet fungerer fra fylke til fylke. Enkelte steder er det et svært godt, mens andre steder er det et mer anstrengt forhold mellom fylkene og Statens vegvesen. Fylkene og KS har også reagert på at Statens vegvesen bruker rundt 1 milliard kroner på felles veiadministrasjon, hvorav 537 millioner kroner ble hentet ut fra fylkenes rammetilskudd i 2010. Vi kan også se for oss flere konflikter mellom fylkene i fremtiden, fordi veiger gjerne vil gå på tvers av fylkesgrenser. ■



## THORE WESTERMOEN,

### fylkesordfører Vest-Agder:

▶ 1) – Så langt har samarbeidet

med Statens vegvesen fungert godt. Politikerne i Vest-Agder er opptatt av å være en god vegeier, og arbeider med å gjennomgå og utvikle de samarbeidsavtalene som er inngått.

▶ 2) – Det er litt for tidlig å si om det har fungert etter hensikten. Statens vegvesen mener at de har sektoransvar for enkelte saker hvor også fylkeskommunen har sterke meninger, så som kollektivtrafikk, trafikksikkerhet og annet. Ambisjonene er store, men Statens vegvesen har for liten plankapa-

sitet til å gjennomføre handlingsprogrammet for fylkesveger i det tempo som ønskes.

▶ 3) – Samarbeidet er generelt godt. Fylkeskommunens hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø har fått gode orienteringer fra Statens vegvesens personell. ■

## Så langt har samarbeidet med Vegvesenet fungert godt.



## OLE HAABETH,

### fylkesordfører Østfold:

▶ 1) – Forvaltningsreformen har blitt håndtert på en god måte sett ut fra mitt ståsted. Fylkeskommunen og Statens vegvesen hadde tidlig en leveranseavtale og rammeavtale på plass, noe som bidrar til forutsigbarhet

og tydelighet i roller. Allerede høsten 2009 vedtok Fylkestinget et handlingsprogram for det samlede fylkesvegnettet for 2010-2013, og her er viktige føringer og prioriteringer lagt inn.

▶ 2) – Hensikten med forvaltningsreformen er økt regionalpolitisk innflytelse over vegsaker, å se samferdsel enda mer i sammenheng med regional utvikling og å løse oppgavene på en bedre måte enn staten gjorde. Det må gå noe mer tid før vi konkluderer på om reformen er vellykket, men vi har iallfall stort politisk fokus på å gå inn i vegsakene på en ny måte, å se på samspill med andre aktører og sektorer og å ta inn det store vedlikeholdsetterslepet. Vi har også store ambisjoner om å legge bedre til rette for gange, sykkel og kollektiv. Utfordringene

er å få synliggjort at oppgavene kan løses på nye måter og å få involvert større deler av Østfold-samfunnet i å løse transportutfordringene. Den viktigste forutsetningen er imidlertid at staten tar et større ansvar for den standarden de har overlatt vegene i, ikke minst når det gjelder bruer og andre tyngre konstruksjoner.

▶ 3) – I Østfold har samarbeidet mellom fylkeskommunen og vegvesenet fungert godt gjennom mange år. Mitt inntrykk er at dette har blitt ytterligere forsterket etter forvaltningsreformen. Vegvesenet ønsker å bidra med sin kompetanse for at fylkeskommunen skal utføre oppgaven som stor veieier på best mulig måte. Det er også stor forståelse for forskjellen mellom Vegvesenets faglige rolle og fylkeskommunens politiske. ■



**KNUT ARILD HAREIDE (KRF),  
leder Transportkomiteen:**

1) – Det er for tidlig å felle noen endelig og utfyllende dom over reformen på grunn av kort funksjonstid, men mitt inntrykk er at reformen langt på veg fungerer godt i forhold til hensikten. Fylkeskommunene har i all hovedsak vist at de tar ansvar for nye oppgaver. På samferdselssektoren ser vi at det brukes mer penger på veg enn før. Det brukes faktisk mer penger enn det som blir overført fra staten, noe blant annet en undersøkelse fra Maskinentreprenørenes forbund viser. Samtidig vet vi at det er et stort vedlikeholdsetterslep på vegene, og min bekymring går på at fylkene nå sitter igjen med ansvaret for et stort vedlikeholdsetterslep uten at det stilles nødvendige statlige midler til rådighet. Erfaringen hittil viser at fylkene viser vilje til å prioritere sitt nye vegeierskap. Derfor er det svært viktig at staten støtter opp under dette, og følger opp i årene som kommer, både med penger og kompetanse, slik at fylkene settes enda bedre i stand til å ta igjen etterslepet på veg.

2) – Jeg tror fylkene opplever det som positivt at fylkeskommunen nå har mer styring til å disponere og omdisponere slik en ønsker det. Omdisponeringer har tidligere vært mer krevende å få til blant annet på grunn av relativt detaljerte nasjonale regler og føringer. Vi ser også at det nå brukes mer penger til spleiselag med kommuner og andre enn før, og dermed får en mer ut av fylkeskommunenes penger. Jeg tror det ligger mye bra synergi i dette.

3) – Jeg tror det vil ta noe tid før nye samarbeidsmønstre setter seg når det gjelder samarbeidet mellom Statens vegvesen og fylkene. Enkelte fylker kan nok oppleve de nye ansvarsdragingene som noe krevende, og blant annet ønsker en selv å avgjøre fra år til år fullt ut hva pengene skal brukes til. Men erfaringene vil nok variere fra fylke til fylke. Statens vegvesens administrasjon har svært høy kompetanse, og jevnt over er mitt inntrykk at denne kompetansen er attraktiv for fylkene. Mange fylkeskommuner trekker frem det konstruktive samarbeidet med Statens vegvesen, og det er viktig fremover at smidige og gode samarbeidsmønstre styrkes og videreutvikles. Ett område hvor jeg har fått særlig gode tilbakemeldinger er statens vegvesen som byggherre. ■

**Det er for tidlig å  
felle noen endelig  
og utfyllende dom.**



# Vil skilte mer med 70

**Guro Ranæs:** Hadde hun hatt frie hender ville hun innført 70 km/t som generell fartsgrense. For hvordan forklare at ingen overlever en frontkollisjon i mer enn 70 når det er lov å kjøre i 80?

TEKST OG FOTO HENRIETTE E. BUSTERUD

## 01 Hvordan er det å gå de trafikksikre fotsporene til Finn Harald Amundsen?

– Det er helt klart utfordrende. Finn Harald har vært sjefen min i mange år, så jeg kjenner ham godt. Han har tjue år mer erfaring enn meg og er ekstremt kunnskapsrik. Så jeg må være meg og lede på mine premisser. Men vi tenker mye likt når det gjelder trafikksikkerhet.

## 02 Norge er blant de beste i verden på trafikksikkerhet. Hvordan skal vi redusere ulykkestallene enda mer?

– Vi må tenke langsiktig, helhetlig og systematisk – det er i det lange løp vi ser resultater. Derfor må vi ikke bli overmodige når det går bra og deprimerte når det går dårlig et år eller en måned. Men det er klart det blir mer og mer krevende å bli enda bedre. Hvis jeg fikk frie hender og bare prioritere trafikksikkerhet, ville jeg innført 70 km/t som generell fartsgrense. Hvordan skal vi forklare folk at fysiske lover gjør at de ikke overlever en frontkollisjon i mer enn 70 km/t når den generelle fartsgrensa er 80 km/t? Dessuten ville jeg brukt mer penger på dagens vegnett slik at det blir sikrere. Politikerne sørger jo for at det blir bygd nye veger som har høy sikkerhetsmessig standard. I tillegg må vi få flere til å kjøre etter forholdene, holde fartsgrenser og bruke bilbelte.

## 03 Tror du det er mulig å få folk til å ta i bruk utstyr som fartssperre frivillig? Det måtte en røykelov til for å få folk til å stumpe røyken...?

– Fartssperre er en enkel løsning for å få lavere fart, men det er vanskelig å lovregulere det. Vi er i stor grad bundet av EUs regelverk. Derfor tror jeg det er enklere å gå rundt lovverket og få folk til å velge riktig

utstyr frivillig. Nesten alle nye biler har nå bilbeltevarsler, ABS-bremser og antiskrens. Ikke noe av dette er lovbestemt! Vi må snakke om dette i ulike sammenhenger og prøve å påvirke både bedrifter og private. Noen store bedrifter har et bevisst forhold til fart, og fokus på trafikksikkerhet gir færre uhell og bedre fortjeneste.

## 04 Statens vegvesen jobber med en fartsplan for tida. Hvordan skal en knekke fartsplanen, det vil si klare å formidle at det er farlig å kjøre litt for fort?

– Dette er utrolig vanskelig, det er et enkelt budskap som er vanskelig å formidle. Fart er ren fysikk: Det dreier seg om naturkrefter, og det er enkelt å forstå at fart dreper – det er tross alt grenser for hva kroppen tåler. Men når vi setter oss bak rattet er det som om mange glemmer dette. Vi skal erstatte bilbelteskiltene langs veiene med tilsvarende «fartsbilder». Det er vanskelig for ulike fagfolk å bli enig om et bilde som fungerer godt nok, særlig med tanke på at bilbelteskiltene ble så bra. Det har tatt lengre tid enn planlagt, men de første skiltene kommer opp i løpet av sommeren. Første skritt på veien til lavere fart er at folk vet, så det er viktig å ha fokus på fart i kampanjer. Samtidig som vi er helt avhengig av det gode samarbeidet med Politet, særlig UP – de har virkemidler som ikke vi rår over.

## 05 Hvordan skal dere få politikerne til å ha mer fokus på trafikksikkerhet?

– Vi må overbevise politikerne om at det er viktig å gjøre det vi vet virker. Nesten alle tiltak har negative konsekvenser for noen, men vi kan ikke la være å gjøre noe for det. Vi må prøve å få blikket til politikerne bort fra de tekniske detaljene og over til hva som faktisk bidrar til færre drepte og hardt skadde.

## 06 Hva er den største utfordringen internt for å nå målet om færre drepte og skadde?

– At alle i Statens vegvesen tenker mer trafikksikkerhet i det de gjør i jobben sin. Nesten alt vi gjør har et TS-aspekt i seg. Vi som jobber på TS-seksjonen må ha den oppdaterte kunnskapen fra inn- og utland. Men det er de som jobber med trafikant og kjøretøy og de som planlegger, drifter og bygger som gjør jobben, så vi må sørge for å overføre det vi vet: Vi må sørge for å være involvert i de viktige prosessene, som arbeidet med håndbøker og normaler. Hvis vi ikke blir invitert får vi invitere oss sjøl. Trafikksikkerhet må være på dagsorden i alle fagmiljøer, og de nyansatte må få det inn så tidlig som mulig, og vi er glade for å være inne på rekrutteringssamlinger og kurs for nyansatte.

## 07 Hvordan ser du på å være i medienes søkelys?

– Jeg er vant til å forholde meg til media og er komfortabel med det. Da jeg jobbet som trafikksjef i Region vest var det mange spørsmål fra pressen, så det er noe jeg er vant med. Ikke minst fordi jeg har mange dyktige folk som bidrar med nødvendig fakta – i tillegg til at jeg har relativt god oversikt sjøl. For et par uker siden var jeg forresten på medietreningskurs med andre i etaten. Det var veldig nyttig å få skjerpet seg litt å friske på metodikken.

## 08 Og i fritida – full fart da også?

– Jeg liker å reise og prøver å få meg et par ferieturer utenlands i året. Dessuten har jeg en svoger med hytte på fjellet og er en del der. Ellers tror de fleste at jeg trener en del, men trives vel egentlig bedre på terrassen med kaffe og avis eller en bok. ■

## FAKTA

### Guro Ranæs

Leder arbeidet med trafikksikkerhet i Statens vegvesen – en stilling hun har tatt over etter Finn Harald Amundsen.

Guro er utdannet sivilingeniør fra NTNU. Etter seks år i konsultantselskapet Bruer (nåværende Rambøll) startet hun i Statens vegvesen. Hun har nå 14 års fartstid i etaten – og har hele tida hatt fokus på trafikksikkerhet. I fire og et halvt år var hun også trafikksjef i Region vest – før hun kom tilbake til ny stilling i Vegdirektoratet 1. januar 2010.

Det blir mer og mer krevende å få ned ulykkestallene. Hvis Guro hadde hatt frie hender og bare skulle prioritere trafikksikkerhet ville hun blant annet innført 70 km/t som generell fartsgrense: Hun mener det er bedre å skilte opp til 80 på de beste vegene i stedet for ned til 70 slik det er i dag. Dessuten vil hun bruke mer penger på å sikre dagens vegnett.

## Guro i trafikken

### Hva slags bil har du?

Toyota Rav4

### Foretrekker du å kjøre sjøl eller sitte på?

Kjører gjerne selv, men har ikke noe i mot å sitte på.

### Hvilken musikk setter du på i bilen?

Akkurat nå hører jeg på CC Cowboys

### Hva slags transportform foretrekker du?

Bil

### Har du blitt stoppet i fartskontroll?

Nei, aldri.

### Hva synes du om nivået på drivstoffavgiften i Norge?

Helt greit, men for lave hvis vi vil ha folk over på andre transportmidler.

### Hva synes du om kollektivsatsene?

For høye hvis vi ønsker at flere skal reise kollektivt

### Hvor er den beste vegkroa?

Jeg kjører en del oppover Hallingdal, og da passer det med burger eller pølse på Garntangen ved Tyrifjorden på veg ut av byen.

## TEGN TERJE

### Guro tegner vegdirektøren

Vegen og Vi sin uformelle tegneutfordring til intervjuobjektet blir bedømt av vegdirektør Terje Moe Gustavsen selv.

#### Terjes dom:

He, he. En relativt minimalistisk tone i dette portrettet, må jeg si. En kjapp og tydelig strek. Aner jeg en rosa jakke?







«Nesten alle tiltak har negative konsekvenser for noen, men vi kan ikke la være å gjøre noe for det»

Hvilken side av fartsgrensene du på?



**GJENSYN:** Nils Næss (92) satte pris på å se og høre den gamle asfaltutleggeren. Maskinen er bygd i 1953 og Næss kjørte den fra 1962 til den ble pensjonert i 1972. Bak sees fra venstre restaurererne Thor Fjeld, Harald Johansen, Terje Eilertsen, Gunnar Tromborg, Ole Aas og Terje Olberg. (Odd Førreisdahl var borte da bildet ble tatt)



# Startet banebrytende maskin

– Denne lyden husker jeg godt, sier 92 år gamle Nils Næss. På Ørje i Østfold har en gruppe vegvesenpensjonister fått i gang igjen Vegvesenets første asfaltutlegger fra 1954.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**P**å Råde sykehjem i Østfold sitter nå 101 år gamle Herman Helgesen. Han var den første føreren av det som var en nyvinning i Norge for over 60 år siden.

**DØGNET RUNDT.** – Det var bare jeg som kjørte maskinen de årene jeg hadde den. Det ble mye arbeid, noen ganger døgnet rundt, forteller han til Vegen og vi.

– Det var en trivelig tid, aldri noe uvennenskap og vi hjalp hverandre så godt vi kunne, sier han om årene som ansatt i Vegvesenet.

– Vi hadde lange dager i asfalten og jobbet i skarp luft, men gassene ble aldri noe problem for meg, sier Helgesen som begynte med vegarbeid i 1926, 18 år gammel.

**MUSIKK I ØRENE.** Fordson Major-motoren på 33 hestekrefter har en egen lyd, musikk i ørene for asfaltleggere. De husker maskinen

som epokegjørende, som en av de første selvgående asfaltutleggere. Men de husker den også som viktig fordi den brøt en etter dagens standard ulovlig kartellvirksomhet og senket asfaltprisene med 20 prosent.

**FORDELT.** Terje Olberg leder i dag museumsgruppa i Vegvesenets pensjonistforening. Han var tidligere maskinsjef og senere driftssjef i Østfold og ble som det opptatt av å balansere privat og offentlig innsats på vegene.

– Østfoldpolitikere gikk foran i 1954. Senere lot noen fylker pendelen slå ut for mye andre veien, slik at Vegvesenet skulle gjøre alt på veg selv. Nå har pendelen slått helt tilbake og vi ser igjen store prisøkninger fordi alt nå skal gjøres av private firmaer, reflekterer Olberg.

**PRESENNING.** Selv møtte han asfaltmaskinen ved vegsentralen i Rakkestad der den sto under en presenning. Nils Næss hadde

kjørt den til pensjonering i 1972. Så ble den stående, først som reservemaskin, senere som klenodium.

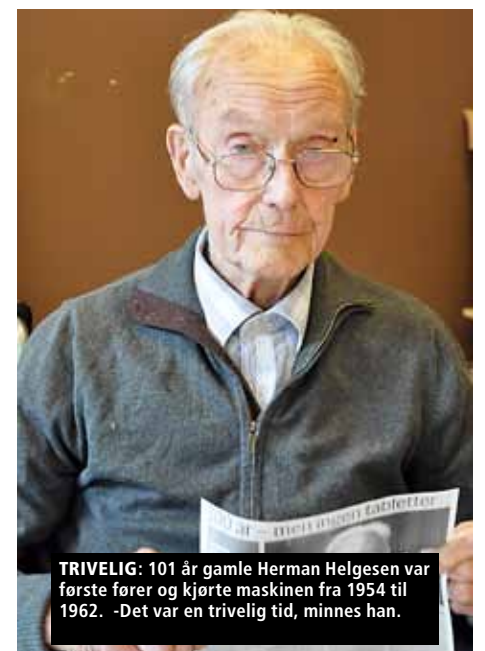
For noen år siden ble maskinen flyttet til den nå fredede veggarasjen ved Ørje. I fjor sommer startet motoren for første gang etter en lett overhaling. Siden har en entusiastisk gruppe pensjonister arbeidet med å løsne stivnede belter og bolter, spaker og hjul.

**STIVT.** – Det var et stort øyeblikk da beltene såvidt begynte å gå igjen. Det var nesten som å se en gammel mann bevege seg, sier Terje Olberg.

Nils Næss nikker over ordbruken. Han er frisk for alderen, men takket pent nei til tilbudet om å innta førerplassen. Bena er ikke som de en gang var, det er høyt å klatre opp og stålstigen er bratt.

I stedet måtte to mann til for å betjene spaker som Næss håndterte alene da han kjørte maskinen på 60-tallet.

– Det verste var å kjøre den opp på trans-



**TRIVELIG:** 101 år gamle Herman Helgesen var første fører og kjørte maskinen fra 1954 til 1962. – Det var en trivelig tid, minnes han.





# Ikke utlendinger som velter mest

De siste fem årene er det registrert 80 personskadeulykker der trekkbil med semitrailer har veltet. Hele 71 av disse ulykkene var eneulykker og de aller fleste var utforkjøringsulykker.

TEKST KJELL WOLD FOTO TORE BRAATEN

**K**un fem av ulykkene skjedde med utenlandske semitrailere, så påstanden om at utenlandske semitrailere har høyere risiko enn norske i forhold til å velte synes det ikke å være dekning for, sier Jon Molnes i Statens vegvesen.

Statens vegvesen har det siste året gjennomgått alle velteulykker med trekkbil med semitrailer for perioden 2004-2008. 90 kjøretøy var involvert i de 80 vegtrafikkulykkene med personskade hvor trekkbiler med semitrailer har veltet. Ulykkesmaterialet er hentet fra etatens såkalte straksulykkesregister.

**MEST UTFORKJØRINGER.** – Utforkjøringer dominerer ulykkesbildet med 80 prosent av ulykkene med personskade. Kun åtte av ulykkene var møteulykker. Kategorien andre ulykker omfatter åtte ulykker med ulike forløp der kjøretøyet veltet i kjørebanelen, forteller Molnes.

De 71 ulykkene som var eneulykker karakteriseres ved at de var ulykker der bare ett kjøretøy var involvert og utgjør hele 90 prosent av samtlige velteulykker. 85 prosent av ulykkene skjedde på vegstrekninger utenfor kryss eller avkjørsler, men de fleste av disse skjedde i kurver. Fem av velteulykkene skjedde i kryss og seks i rundkjøringer.

**ÅRET RUNDT.** Kun i underkant av 10 prosent av ulykkene skjedde i vintermånedene, mens resten av ulykkene fordeler seg noenlunde jevnt mellom vår, sommer og høst. Det er også verd å merke seg at over 70 prosent av ulykkene skjedde under gode føreforhold med tørr og bar veg. Hendelsesforløpet i langt de fleste av velteulykkene med personskade var i hovedsak at kjøretøyet av ulike årsaker veltet i kjørebanelen og deretter havnet utfor vegen. I de øvrige ulykkene var forløpet at kjøretøyet av ulike årsaker kjørte ut av vegen i kurven og veltet i sideterrenget.

Utenlandske lastebiler har ikke høyere risiko enn svenske, forteller Molnes. Han sier den viktigste årsaken til denne typen ulykker er knyttet til førers valg av fart i forhold til stedsforhold, sikring av last, plassering av last og lastens tyngdepunkt. Disse punktene har direkte konsekvenser for kjøretøyets stabilitet. Dårlig svingskive og eventuelle mangler ved styrbar aksel bidrar også til økt ustabilitet i kurver. Kurvenes utforming har også betydning for kjøretøyets stabilitet.

**TIDSPRESS.** Oppdragsgivers, eiers eller speditørs rolle i forhold til å utøve tidspress på fører for eksempel kan i noen tilfeller også være en del av årsakssammenhengen til velteulykkene. Yrkesjåførers kunnskap og bevissthet om nevnte punkter står sentralt i det arbeidet Statens vegvesen gjør for å øke sikkerheten for alle som ferdes på vegen. Yrkesjåførdirektivets krav til grunn- og etterutdanning vil bidra til å øke denne kunnskapen.

– Det er foreslått høydebegrensning på kjøretøy. Saken har vært på høring og blir nå oppsummert. Forsøksordningen med modulvogn er foreslått utvidet. Saken er til behandling i Samferdselsdepartementet og en eventuell utvidelse av ordningen vil blant annet gi oss mer kunnskap om konsekvensen av at vekten av last fordeles over et totalt sett lengre lasteplan og dermed bidrar til å senke tyngdepunktet, sier Molnes. ■

**– Det er foreslått høydebegrensning på kjøretøy. Saken har vært på høring og blir nå oppsummert.**

**BARE FEM AV 80.** – Gjennomgangen har vist at av de 80 velteulykkene er det bare registrert fem med utenlandske semitrailere. To av dem er registrert i Øst-Europa, to i Sverige og en i Danmark. Lignende undersøkelser fra Sverige gir sammen konklusjon:

**Det var en trivelig tid, aldri noe uvennskap og vi hjalp hverandre så godt vi kunne Herman Helgesen.**

porthengeren og så dreie den på plass, minnes han.

Han har ingen tall på hvor mye som ble asfaltert; maskinen brukte bare ti minutter på å legge ut et lastebillass asfalt og blandekapasiteten var den begrensende faktor. Noe ble hentet fra Vegvesenets asfaltverk ved Vister, noe fra andre asfaltverk.

**ARBEIDSMILJØ.** De første årene var det ingen som tenkte på hørselvern og det var lite fokus på avdamping av organiske løsemidler fra asfaltmassen. Nils Næss har ingen plager i så måte. Men han forteller at kravene ble skjerpet og at arbeidsmiljøet var mye bedre på den nye hjulgående maskinen som ble kjøpt inn i 1972. Den kjørte han i ytterligere ti år.

– Kameratskapet var veldig bra. Vegvesenet var en fin arbeidsplass, sier Nils Næss. ■



**VELTEULYKKER:** Norske sjåfører er i flertall blant velteulykker med semitrailere i Norge, viser en forskningsrapport.





# Sensor på post

Til daglig er Linda Botten førerkortsensor i Statens vegvesen. Men hver onsdag trekker hun i Postens farger og kjører lastebil. – Jeg gleder meg som en unge og lærer litt mer hver gang, sier hospitanten.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**J**eg har lenge hatt interesse for tungbil, får økt kompetanse på tungbilkjøring og ønsker etter hvert å jobbe som tungbilsensor, forklarer hun.

Linda Botten arbeider ved Hafslund trafikkstasjon i Sarpsborg. I 10 år har hun vurdert førerkortkandidatens ferdigheter bak personbiltratt, og sammen med kollegene deltatt i kompetanseoverføring og videreutdanning.

**TUNGBILINTERESSE.** Hun signaliserte tidlig at hun ønsker å utvikle seg til tungbilsensor. Det var noen skjær i sjøen før hun fikk aksept på å gå videre. Men for tre år siden fikk hun anledning til å ta tungbilser-tifikat.

– Det er ikke nok å ha førerkort, man må også jobbe med å øke kompetansen og det får man ved å kjøre bil og å være sammen med yrkessjåfører, sier hun.

Vegvesenets personlhandbok nevner hospitering som et tiltak for økt kompetanse. Da hun skulle finne en samarbeidspartner var Posten et førstevalg.

– De har stor virksomhet og har veldig ryddige arbeidsforhold, forteller hun.

**HOSPITERING.** Snart ble det enighet om en ordning der hun utfører normal sjåførbiljobb en gang i uka i et halvt år, med lønn fra Vegvesenet og arbeidsledelse fra Posten. Tirsdag får hun vite hvor hun skal, vanligvis en dagstur til en av de andre postterminalene på Østlandet. Noen ganger har det vært naturer til Hamar.

**Å kjøre en tungbil er ikke tyngre enn å kjøre en personbil, snarere motsatt når det gjelder komfort og sikt. Linda Botten**

– Yrkessjåførens hverdag er å takle nattearbeid også, sier hun.

Linda Botten har ingen problemer med å manøvrere et 40 tonns vogntog og å koble på eller av hengere. Å kjøre tungbil beskriver hun som mer utfordrende enn personbil når det gjelder manøvrering, men

snarere motsatt når det gjelder komfort og sikt. Utfordringen er å skifte container på trekkvogn og tilhenger når hun er vel fremme, og å felle ut eller ta inn støttebeina.

– Det er presisjonsarbeid som krever stor nøyaktighet, sier hun.

**KULTUR.** – Men det er en veldig fin arbeidskultur blant tungbilsjåførene i Posten. På et punkt har jeg aldri opplevd maken; sjåførene er veldig opptatt av å hjelpe hverandre, forteller hun.

Tungbilsjåførens hverdag er også preget av ro; det er få som stresser, man kjører rolig og får manøvrert bilen riktig første gang.

– Det er viktig å følge rutiner, koble til og fra i riktig rekkefølge, ikke glemme ting, og få jobben jevnt unna, sier hun.

**KOMPETANSE.** Selv om målet for egen del er å bli tungbilsensor, mener hun at erfaringene fra praktisk kjøring vil være nyttig i daglig samspill med kollegene om hver som skal legges vekt på ved vurdering av førerkompetanse.

– Alle har hørt om dødsener, at man ikke skal kjøre forbi og legge seg rett foran en tunbil, om fartstilpassing. Det kunne jeg i teorien, men veldig mye mer om i praksis nå, sier Linda Botten. ■



RUTINER: Å koble av å på hengere hører til jobben og er intet problem. – Stikkord er rutiner, ro og rett første gang, sier Linda Botten.





PÅ POST: En dag i uken kjører sensor Linda Botten tungbil for Posten.



STILT TIL VEGGS: Anders Godal Holt var blant deltagerne på medietreningskurs.

## Grillet i sommervarmen

### I slutten av mai ble sju ansatte i Vegdirektoratet grillet av journalister i hovedstaden – på medietreningskurs.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**P**ressen ringer rundt 10.000 ganger til Statens vegvesen i løpet av et år. Og en kan jo bli både varm og kald når telefonen gløder som verst. Da kan det være godt å ha lært litt om hvordan en takler pågående journalister.

I år går rundt 200 ansatte på mediekurs for å bli bedre til å takle saker i media. Tema på kursene, som arrangeres i regi av kommunikasjonsstabene er etatens mediestrategi, journalisters arbeidsmetoder, intervjuobjektens rettigheter, intervjueteknikk, hvordan få budskap i mediene, kroppsspråk, kameratrening og teknikker for å takle pressede situasjoner

**TA REGIEN.** – Ta regien, ikke la journalisten gjøre det, oppfordrer Lars Erik Mørk i konsulent-selskapet JKL.

Sammen med Ragnar Sagdal leder han Vegdirektoratets medietreningskurs. Rundt bordet sitter sju ansatte som stadig får offentlighetens søkelys rettet mot seg. Samtlige er klare til å bli grillet av de to "journalistene" som begge har lang erfaring - blant annet som nyhetsreportere i NRK.

Deltagerne har fått hver sin sak og blir stilt til veggs. De blir intervjuet foran kamera i to runder og evaluert. Til slutt et kort TV-intervju der det gjelder å få fram det en har på hjertet i løpet av et par minutter.

**OPPSKRIFT.** – Hva ønsker du å oppnå, opplyse om eller oppklare? Tenk godt gjennom hva som er poenget med intervjuet! Uansett hva journalisten ringer om, har du en mulighet til å få fram budskapet ditt. Hvordan kan du snu intervju-situasjonen til din og etatens fordel? Ikke vær fornøyd med å komme ut i null, du må jobbe med å komme på plussida, sier kurslederene.

– Dere kan så mye, men husk at det ikke er et foredrag dere skal holde. Sjøl om det er en times opptak, kan det hende det bare er 30 sekunder som kommer på lufta, så hold deg til hovedbudskapet. Fokuser på verdi, handling og gode eksempler, sier kurslederene.

**VRI DEG UNNA.** Deltagerne får mange tips om hvordan de skal forholde seg: Hvis du ikke kan svare, begrunn hvorfor og gi tydelige grenser.

Si aldri «ingen kommentar». Får du et politisk spørsmål kan du si at du ikke kan svare på det fordi vår jobb er å sørge for faktagrunnlag til dem som skal ta beslutningen. Eller at «Det er et interessant spørsmål, men min rolle er å...» Og si for all del ikke «som jeg sa i sted». Dreier det seg om et radio eller TV-intervju på 30 sekunder vil svaret bli klippet bort.

**BLE MER BEVISST.** – Dette var veldig nyttig drilling og fint å øve seg under kontrollerte forhold. – Jeg var nok ikke så drillet på svarene som jeg trodde. Vi kan så mye og har så mye på hjertet at det kan være vanskelig å gi bruddstykker. Det var også veldig bevisstgjørende å lære metodikken med budskap og repetere dette i ulike settinger, sier Anders Godal Holt, som leder Statens vegvesens FoU-aktivitet ITS på veg mot 2020.

Også kursholderne var fornøyde med intervjuobjektene da dagen var omme. Øvelse gjør mester og alle leverte godt foran kamera etter diverse innspill. ■

#### TIPS

### Kontakt med media

- ▶ Trekk pusten før du svarer
- ▶ Hold deg til hovedbudskap
- ▶ Fokuser på verdi, handling og eksempler
- ▶ Ikke snakk om det du ikke gjør
- ▶ Gi korte lukkede svar
- ▶ Si aldri «ingen kommentar» og «som jeg sa i sted»
- ▶ Se aldri i kamera
- ▶ Snakk enkelt, ikke stammespråk
- ▶ Se hele situasjonen; Hvilke spørsmål kan du få
- ▶ Ved negative spørsmål:
  - Jeg vil ikke se det på den måten...
  - Vi har fokus på..
  - Nå er det viktig å tenke på..
  - Først og fremst...



# Siste



## DRA MEG LANGSOMT INN I...

Skjønner du ikke et pip? Her er det noen som har kombinert omtanke for mennesker og fugler. Den originale «fotoboksen» kan minne vegfarende om å huske fartsgrensen. Men ved nærmere ettersyn ser man at dette er en fuglekasse. Og hvor finner du fuglekassefotoboksen? I Fuglevik (!) i Rygge kommune i Østfold. (Foto: Risa Magerøy)

## QUIZ:

# 25 spørsmål

Prøv deg på Veggen og vi-quizen. Svarene finner du ved å snu siden.



Hva heter Norges lengste bru? (Foto: Kjell Wold)

- 1 Hva heter verdens lengste tunnel og hvor lang er den?
- 2 Hvilket år ble de tre Strynefjells-tunnelene offisielt åpnet?
- 3 Norges lengste bru er 1892m lang. Hva heter brua?
- 4 «Lykkens portal» finner du i Trondheim, men hva heter brua den står på?
- 5 Hvor skjer de fleste alvorlige sykkelulykkene?
- 6 Hvilken kjent norsk fotballspiller er snart ferdig utdannet trafikklærer?
- 7 The World Road Association er bedre kjent under hvilken forkortelse?
- 8 Hvem er prosjektleder for gjennomføring av forvaltningsreformen i Statens vegvesen?
- 9 Hva er minimumskravet til mønsterdybde på sommerdekk?

- 10 Hva er minimumskravet til mønsterdybde på vinterdekk?
- 11 Hvilke 4 typer asfaltdekker brukes på det aller meste av vegene i Norge?
- 12 Er asfalt et naturprodukt?
- 13 Hva kalles veggen som går mellom Haugastøl og Flåm?
- 14 Har mopeder lov til å kjøre i merket sykkelfelt?
- 15 Fra utsiktspunktet Sohlberg-plassen har du utsikt over hvilket fjellområde/nasjonalpark?
- 16 Hvem fører den offisielle norske statistikken over vegtrafikkulykker?
- 17 Hvem har enerett på å fastsette og utgi Norsk Standard?
- 18 Mellom hvilke to steder går E6?

- 19 Hva er navnet på samarbeidsforumet til de europeiske vegdirektørene?
- 20 Hva er den korrekte benevnelsen på EU-kontroll?
- 21 Du kan bruke Autopass brikken din i Sverige, Danmark og snart også Østerrike. Hva heter den samordnede betalingsløsningen som gjør dette mulig?
- 22 Ved hvor mange km/t går menneskets tåleevne for å overleve en frontkollisjon?
- 23 Du øker farten fra 80 km/t til 85 km/t på en 20 km lang strekning, hvor mye tid sparer du?
- 24 Å kollidere i 50 km/t uten bilbelte tilsvarer et fall på hvor mange meter?
- 25 En lastebil sjåfør er på vei til Bodø for å rekke en fødsel. Hva heter sangen og bandet?

## I HANSKEROMMET:



## 5 spørsmål til Hilde Strangstadstuen

Hilde M. Strangstadstuen bor på Tretten og jobber som grafisk designer i landsdekkende Grafisk senter. Under Kulturdagene på Norsk vegmuseum gjorde hun «ting hun ikke kunne».

### Hva har du i hanskerommet?

– Er jo ikke plass til mye anna enn instruksjonsboka og reflekvest. Men lipgloss og mobillader må være i nærheten.

### Hva tenkte du da du ble spurt om å være konferansier?

– «Aldri i verden», den neste tanken var; jøss, artig å bli spurt, dessuten må jeg sjekke ut med Svensbakken om hva vi skal si til dette (vi var jo to om jobben). Steinar Svensbakken var jo helt klar på at dette klarer vi. Nå er jeg såpass gammel at det ikke er så nøye om jeg driter meg ut, hehe.

### Hvordan var forberedelsene?

– Vi hadde det veldig artig. Steinar var en veldig god makker, jeg hadde aldri påtatt meg denne jobben alene! Etter øving, pugging og terping følte vi oss godt forberedt. Den siste gjennomgangen tok vi på hver vår stein inni skogen – vi måtte flykte til skogs for å få arbeidsro.

### Vanskelig å velge antrekk?

– Antrekk diskuterte vi tidlig, måtte jo gjøre noe for å få oppmerksomheten litt bort fra oss. Vi hadde tre antrekk: Startet tradisjonelt med bunad, deretter gikk vi over til trendy one-piece og avsluttet med festantrekk som Astrid L. Solberg hadde sydd av gamle vegvesenuniformer.

### Hvordan er tilbakemeldingene?

– Det har bare vært hyggelige tilbakemeldinger, mange var overrasket over å sjå meg på scena, mens andre trodde jeg hadde gjort det før. Jeg følte meg litt som Thomas og Harald – jeg gjorde ting jeg ikke kunne. Artig var det, men det blir ikke noen vane. Men det er klart, får vi tilbud om eget «Hilde og Steinarshow» skal jeg vurdere saken, haha.

1 Lærdalstunnelen, 2 4509m, 3 Drammensbrua, 4 Gamle bybro eller Bybroa, 5 I kryss og avkjørsler, 6 Peter Christian Singas, 7 PÅRC, 8 Olav Sætre, 9 Statistisk sentralbyrå, 10 3 mm, 11 Asfaltbetong (Ab), skjeletterast (Ska), asfaltgrusbetong (Agb) og myk asfalt (ma), 12 Ja, 13 Rallarveggen, 14 Nelli, 15 Rondane, 16 Statistisk sentralbyrå, 17 Standard Norge, 18 Trelleborg i Sverige og Kirkenes i Norge, 19 CEDR, Conference of European Directors of Roads, 20 Periodisk kjøretøykontroll, PKR, 21 EasyGo, 22 ca 70 km/t, 23 53 sek, prøv selv! Tidskalkulatoren på vegvesen.no, 24 10 meter (70 km/t = 19 m, 90 km/t = 32 m), 25 E6 med DDE



## Unormaler

116

Skiltet prosjektleder John Njarga studerer står inntil E105, mellomriksvegen mellom Kirkenes-halvøya og den russiske grensen ved Storskog. Her er det gjort ting som ikke er helt etter skiltnormalene. Opplysningsskilt 522 "Gang og sykkelveg" kan bare ha et underskilt, med teksten "Kjøring til eiendommene tillatt". Den påklistede lappen er åpenbart satt opp for å begrense kjøringen til de vel 20 eiendommene på boligområdet. Det kan det være behov for, for veggen er en ettertraktet snarvei i og med at ordinær vei går 500 meter til, så til høyre og 500 meter tilbake. Den unormale jury påpeker at det ikke bare er lappen som gjør dette til en unormal. Vegvesenets håndbok 50 del 3, slår fast at dette underskiltet kun skal brukes når en gang/sykkelveg er eneste adkomst til inntil 10 boenheter. Kan den brukes av flere må det settes opp skilt 306.1 "Forbudt for motorvogn" og så gjøre unntak på et underskilt. (Foto: Elisabet Kongsbakk)

## Vegen og vi

Denne avisen er redigert på uavhengig grunnlag, i henhold til de prinsipper som er nedfelt i Redaktørplakaten og norske mediers etiske normer, slik de er uttrykt i Vær Varsom plakaten. Ansvarlig redaktør står etisk og rettslig ansvarlig for det redigerte innhold. Dersom noen reagerer på innholdet, oppfordres de til å ta kontakt med ansvarlig redaktør.

**Ansvarlig redaktør**  
**MARK S. BERGER**  
Mobil: 916 00 444  
Telefon: 22 07 36 92  
mark.berger@vegvesen.no



**Journalist**  
**HENRIETTE E. BUSTERUD**  
Mobil: 980 30 164  
Telefon: 22 07 33 89  
henriette.busterud@vegvesen.no

**Journalist**  
**KJELL WOLD**  
Mobil: 900 94 886  
Telefon: 32 21 44 81  
kjell.wold@vegvesen.no

**Journalist**  
**HAKON AURLIEN**  
Mobil: 951 13 750  
Telefon: 69 24 37 01  
hakon.aurlien@vegvesen.no

**Grafisk designer**  
**JORUNN EBBESTAD BRUN**  
Mobil: 412 33 404  
Telefon: 32 21 43 41  
jorunn.brun@vegvesen.no

**Grafisk designer**  
**HILDE M. STRANGSTADSTUEN**  
Mobil: 913 27 595  
Telefon: 61 27 13 07  
hilstr@vegvesen.no

**Grafisk designer**  
**KYRRE WEDVIK**  
Mobil: 997 59 197  
Telefon: 22 07 37 04  
kyrre.wedvik@vegvesen.no

**Abonnement:**  
Wenche Jensen tlf 22 07 36 64  
wenche.jensen@vegvesen.no  
eller veggenogvi@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 11 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning. Redaksjonen avsluttet 22. juni kl. 13.00.  
**Neste utgave kommer 4. september 2010.**

