

# Vegenogvi

NR. 07 / 2. SEPTEMBER 2010  
PORTO BETALT / PORT PAYÉ  
NORGE / NOREG

RETURADRESSE:  
STATENS VEGVESEN  
POSTBOKS 8142 DEP  
0033 OSLO



Statens vegvesen

## Vegver kvar time

I haust kan entreprenørar i enkelte område sjå nøyaktig når dei må brøyte og salte. Statens vegvesen skal teste eit system som gir prognoser kvar time. Dei kan «leggje» prognoser ned på vegstrekningar på til dømes to hundre meter.

På nettportalen Vegvær kan entreprenørane få eit betre grunnlag for når dei skal gjere tiltak. Det skal gi betre køyretilhøve og færre ulykker. Og mindre bruk av salt, mannskap, tid og pengar.

side 8–9

ILLUSTRASJON: JON OPSETH, LANDSDEKKENDE GRAFISK SENTER

SIDE  
**04** **SIKKERHET:**  
Tvil om vi-keplikt bør ryddes unna, mener vegvesenleder.

SIDE  
**06** **MILJØ:**  
Innkorting av en rekke hovedveger gir store CO<sub>2</sub>-reduksjoner.

SIDE  
**18** **ØKONOMI:**  
Et fristilt Statens vegvesen gir mer vegger, mener Matz Sandmann.

SIDE  
**26** **UTBYGGING:**  
Landets største anleggsprosjekt er snart i startgropa.

**Pluss!** Duellen: Torstein Rudihagen vs. Ingjerd Schou om Mesta // Vegbildet: to år etter storbrannen // Portrettet: Linn Marie Thomas // Fotoreportasjen: Den Stavangerske Postveg // Hardangerbrua slår Golden Gate Bridge



# Intro



## LITT OVER STREKEN-PARKERING

Dette bildet ble tatt i slutten av juli på parkeringsplassen til Biltema i Mjøndalen. Til orientering heter det i parkeringsforskriften § 9 at «Kjøretøyet skal plasseres som anvist ved skilt eller oppmerking, og innenfor oppmerket felt der dette finnes».

### LEDER:

## Vikeplikt

Vi bør rydde unna enhver tvil om hvem som skal stanse for hvem i trafikken

*Kjell Seim i Statens vegvesen Region øst*

**D**et er alltid vemodig å konstatere at sommeren er over for denne gang. Men i år er jeg samtidig glad for at sommeren er over. Ikke fordi jeg misliker ferie, fritid, familieturer og en lys og varm tilværelse. Grunnen er at jeg har lagt sommertrafikken bak meg. Sommeren ble tilbragt i Italia i fire varme og deilige uker. Men på de italienske veiene hersker det brutale liv.

**Ifølge offisielle tall** fra 2008, har Italia en dødsrate på 79 per million innbyggere per år (i Norge er den 54). I løpet av fire uker opplevde jeg så å si daglig farlige situasjoner på veien. Uhyggelige forbikjøringer, manglende avstand til bilen foran, høy fart, uoppmerksom kjøring for bar å nevne noe. Når man i tillegg vet at det å ta seg et glass vin eller fem ikke er til hinder for bilkjøring, er det ikke så rart man blir skjelve og er lettet over å slippe unna den delen av sommerferieopplevelsen.

**Selv om det åpenbart** er forbedringspotensiale hos italienske trafikanter er det sjelden eller aldri tvil om hvem som har forkjøringsrett og hvem som har stoppe- eller vikeplikt. Nesten hver minste lille utkjørsel er behørig skiltet, enten med vikepliktskilt, eller veldig ofte stoppskilt. Sånn kan man si at skiltinfrastrukturen ligger godt til rette og klar til å bli tatt i bruk for dem som ikke bare ser på skilt som veileder, men veivisere til tryggere trafikk.

**Hva så med Norge?** I denne utgaven av Vegen og vi kan du lese en tankevekkende artikkel om vikepliktsregimet langs norske veier. Med referanse til flere enkeltulykker, peker fremtredende personer i Statens vegvesen på behovet for å klargjøre om den vegen du kjører på er en forkjøringsveg, eller ikke. Ulik praktisering av regelverket i ulike deler av landet bidrar til å skape forvirring og uklarhet på et felt alle rom for misforståelser burde vært stengt. Det er nok en problemstilling mange vanlige trafikanter kjenner seg igjen i. Vi snakker ofte om en logisk brist mellom legmannens oppfatning av hva som er en naturlig forkjøringsveg, og det regelverket definerer. Trafikksikkerhetsseksjonsleder Kjell Seim i Statens vegvesen Region øst antyder at det kan ligge en kløft mellom vanlige trafikanter og jurister om opplevelsen av klarheten i regelverket. Seim ønsker en gjennomgang av vikepliktsregimet i Norge. Det virker klokt når han uttaler: «En del enkeltulykker har vist oss at det er for lite samsvar mellom regelverket og hva folk flest opplever som riktig. Jeg mener vi må tilpasse regelverket med fokus på forenkling og også styrke trafikantinformasjon»

**Vårt felles mål** er å redusere trafikkulykkene. Det aktuelle regelverket skal, blant annet, sikre liv og helse for alle som ferdes i trafikken. Når det nå antydes at regelverk og praktisering av det, kan ha motsatt effekt, er det kanskje på tide å se om ting kan gjøres bedre. Det kan derfor være interessant å se til andre land, som for eksempel Storbritannia, som scorer meget godt på statistikker som sammenligner trafikkskader mellom forskjellige land. Mange mener vikepliktskiltning som ikke er til å misforstå, er en viktig årsak til at britene gjør det så bra. Med gode holdninger og fornuftig adferd har vi i Norge et godt utgangspunkt for å lykkes i kampen for å redusere trafikkulykkene ytterligere. Mens italienere fleiper med at trafikkreglene er veiledende, er nordmenn stort sett lojale og takknemlige for regler som regulerer trafikken på en trygg måte. Men blir reglene uklare og utydelige, kan veien til villedende være farlig kort.

God lesning!  
**Mark S. Berger**  
Ansvarlig redaktør



### TRYKT & GODT

#### GRIMSTAD ADRESSETIDENDE: Ett Agder

Motorvegen gir oss ett Agder. Nå har vi kjørt på den nye motorvegen i ett år. Hva har vegen betydd for oss som bor i Grimstad? Har den gitt oss et bedre liv? Den nye vegen tar oss til Kristiansand forttere enn før, og tilbake. Onsdag 26. august var den store dagen. Kong Harald klypte snora over nye E18 på Gaupemyr i Lillesand. Dermed var vegen formelt åpnet. Ordfører Hans Antonsen mener politikerne er blitt mye mer bevisste på den rollen Grimstad har i regionen etter at motorvegen åpnet for ett år siden, skriver avisen.





► **VEGBILDET:****Norges største skogbrann**

Slik ser det ut i dag langs fv. 42 ved Mykland i Aust-Agder. Bildet er tatt i slutten av juni 2010, nesten nøyaktig to år etter norgeshistoriens største skogbrann.

På seks dager i juni 2008 ble over 26.000 mål skog svidd av i brannen, som også stengte hovedvegen mellom Evje og Arendal i flere dager. 100 personer måtte evakueres og et tyvetalls hytter måtte gi tapt i brannen. I dag er 1/3 av den svarte skogen blitt naturreservat og forskningsobjekt. (Foto: Kjell Wold)

**HAUGESUNDS AVIS**  
**Her kan du gå i fella**

På rv. 47 på Ekrene i Sveio kan du fort bli 3.200 kroner fattigere, selv om du følger Vegvesenets skilting til punkt og prikke. På begge sider av krysset mellom rv. 47 og veien til boligområdet Rophus er det satt opp skilt som varsler «forbikjøring forbudt». Tilsvarende er det i begge ender av forbudssonen satt opp skilt som forteller «forbikjøring forbudt opphevet». Forbi skiltet som opphever forbikjøring forbudt-sonen er det nå kommet en dobbel heltrukket midtlinje. Der det ifølge skiltet er lov til å foreta forbikjøring, er det altså fortsatt forbikjøring forbudt ifølge vegmerkingen. Noen få meter etter at forbikjøring forbudt-sonen blir opphevet ifølge skiltningen, heves også fartsgrensen fra 60 til 80 km/t, går det fram av en reportasje i avisen.

**AVISA NORDLAND:**  
**Lysning i nord**

Det nordnorske reiseproduktet er noe av det mest spennende verden har å by på, skriver avisa i en leder. De første rapporter fra årets turistsesong er hyggelig lesning. Nesten 11.000 flere lå på hotell i Nordland i juni i år enn i fjor.

Økningen av utenlandske gjestetegn var 28 prosent sammenlignet med i fjor. Men campingbedriftene melder samtidig om nedgang.

**ØSTLANDETS BLAD:**  
**Vegvesenet: For smal**  
**Fylkesmannen: For bred**

Gang- og sykkelvegen som Ski kommune ønsker å bygge er 2,5 meter bred. I tillegg kommer en grøft på tre meter som skulle mot hovedvegen og en halvmeter bred skulder på andre siden.

– For bredt, mener landbruksavdelingen hos Fylkesmannen som kan komme med innsigelser til en slik løsning fordi gang- og sykkelvegen vil gå i et sammenhengende jordbruksområde med dyrket eller dyrkbar mark.

– For smalt, sier Statens vegvesen som ikke liker at Ski kommune er i ferd med å planlegge en gang- og sykkelveg som er for smal etter standarden.





## VARSLER AV VIBRERENDE ARMBÅND

Utstyrt med et armbånd som vibrerer når det kommer råkjørere kan svenske vegarbeidere gå en tryggere arbeidshverdag i møte. Armbåndet er en ny og prisbelønt oppfinnelse som nå er tatt i bruk på to steder i Sverige. Armbåndet er ment som et supplement til andre sikkerhetstiltak.

# Vil fjerne tvil om vikeplikt

– Vi bør rydde unna enhver tvil om hvem som skal stanse for hvem i trafikken, sier seksjonsleder for trafikksikkerhet, Kjell Seim i Statens vegvesen Region øst.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**MÅ UNNGÅ MISFORSTÅELSER:** Langs denne fylkesvegen i Moss kjører trafikantene som om det er forkjørsrett, men skulle egentlig stanse for den grå bilen fra høyre. Etter flere tragiske ulykker i sommer forserer fylkesavdelingsleder Turid Stubø Johnsen en gjennomgang av forkjørsvegpolicyen i Østfold.

**H**an er overbevist om at Statens vegvesen må forkjørsregulere langt flere veger enn i dag, også i tettbebygde strøk. I tillegg vil han ha bedre skilting i vegkryss, bedret siktrydding og mener det også er behov for å forenkle trafikreglene.

– Og da bør vi forenkle dem i favør av syklister, sier Seim.

**MISFORSTÅELSER.** Han har vært opptatt av problemstillingen i mange år, fulgte den opp som distriktssjef i Oppland og satte den på arbeidsplanen regionalt etter at han fra nyttår ble leder av trafikksikkerhetsseksjonen i Staten vegvesen Region øst.

– Saken dreier seg ikke bare om det skal være

forkjørsrett eller ikke på en veg. Den dreier seg om å bygge, skilte og merke vegene og å lære opp trafikantene slik at vi unngår de farlige misforståelsene, sier han.

**ENHETLIG.** – Flere alvorlige ulykker i Østfold i sommer har synliggjort behovet for et styrende regionalt policydokument. Kanskje bør det også gjøres nasjonale regelendringer, sier han.

– Vi har den samme utfordringen i hele landet, men Østfold har spesielt få forkjørsveger sett i forhold til andre fylker. Dette kan ha bidratt til farlige misforståelser, sier Kjell Seim.

Turid Stubø Johnsen leder Østfold fylkesavdeling og hadde allerede i bestilling en analyse av forkjørsveg-policyen i fylket. Nå blir arbeidet forsert.

– Vi skal ikke praktisere vikepliktsreglene annerledes her enn i resten av landet, fastslår Turid Stubø Johnsen.

**SAMSVAR.** – Vi bør heller ikke ha trafikkregler som er ulike de regler trafikantene tror gjelder og kjører etter, påpeker Kjell Seim.

– En del enkeltulykker har vist oss at det er for lite samsvar mellom regelverket og hva folk flest opplever som riktig. Juristene våre mener at vikepliktsreglene er klare. Men det må være viktigere at reglene er forståelige for trafikantene inklusive barn som sykler på gang/sykkelvegene våre. Jeg mener vi må tilpasse regelverket med fokus på forenkling og også styrke trafikantinformasjon, sier han.

**MÅ UNNGÅ TVIL.** Generelt mener han Vegvesenet bør bli tydeligere på å skilte der det måtte være tvil.

– Spørsmålet er om vi burde gjøre som våre britiske kolleger, sier han.

Norge, Sverige og England er verdens sikreste land å være trafikant i. England skulle etter kjent viten ligget etter fordi de har en

høyere promillegrense. Mange mener de scorer høyt nettopp fordi det der aldri er tvil om hvem som skal stanse for hvem.

**SKADESTATISTIKK.** Seim vil nå undersøke om forsikringsbransjens materiell skadestatistikk kan supplere Vegvesenets personskadeulykkesstatistikk og gi et bedre bilde av hvor på vegnettet det er lett å misforstå vikeplikten. Han tror denne analysen også vil tydeliggjøre behovet for å fjerne vegetasjon, skilt og annet som hindrer sikt i vegkryss.

– Vi vet at det er stor avstand mellom veglovens krav til fri sikt i kryss og det som faktisk er tilfelle langs vegnettet. Mange steder skyldes dette at vegloven og bestemmelser i reguleringsplaner ikke er fulgt opp overfor grunneiere. Andre steder må nok mer omstendelige prosesser til og det vil koste penger. Men det må Vegvesenet være forbedret på, sier han. ■

## TRAFIKKSikkerhet:

Tekst Henriette Erken Busterud Ill. foto Knut Opeide

### 24 år for å kjøre tung MC i 2013

I EUs nye førerkortdirektiv heves grensen for å ta førerkort for tung motorsykel fra 21 til 24 år. Dette gjelder for dem som tar førerkort for motorsykel for første gang.

– Direktivet innfører A2 som ny førerkortklasse og erstatning for dagens mellomklasse. Du kan få førerrett for tung motorsykel uten begrensninger fra du er 20, men det forutsetter at du har gjennomført et kurs på 7 timer, og har to års erfaring på A2.

Dette kurset skal ha fokus på strategisk MC-kjøring og risikoreduserende atferd. Det

opplyser Lasse Haslie i Vegdirektoratet som har vært med å utarbeide høringsforslag til det nye direktivet.

Hensikten med det nye direktivet, som gjelder fra 2013, er å sikre at de som kan kjøre MC med store krefter har nok erfaring og kompetanse. Dette skal bidra til færre ulykker blant unge MC-førere. Fra 2013 vil det altså bli tre førerkortklasser

for MC: A1, maks 125 cm<sup>3</sup> og maks effekt på 11 Kw, A2 maks effekt på 35 Kw og et effekt/vekt forhold på 0,2 Kw/kg og KI A som ikke har noen begrensninger. Slik reglene er i dag kan du altså ta førerkort for tung MC uten begrensninger fra du er 21 selv om du ikke har erfaring med lettere MC. Hvert år er det rundt 1600 nordmenn under 24 år som tar klasse A.





FAKTA:

# 525

dekar dyrket mark går med under byggingen av E18 Guli Langåker i Vestfold. I tillegg 120 dekar skog og 95 dekar næringsområder. Vel 110 eiendommer berøres av permanente arealinngrep.

TRAKK SKREMMENDE REKLAME

Sparebank1 har trukket tilbake en reklamekampanje på busser i Østfold og Akershus etter at flere trafikanter ble skremt. Reklamen besto av et bilde av en bussfront over hele bussens bakside og gjorde at bilister opplevde å ha en buss i feil kjøreretning foran seg. Avdelingsdirektør Turid Stubø Johnsen i Østfold mener banken har tatt en klok beslutning. Vegtrafikkloven har en bestemmelse som rammer det å forstyrre annen trafikk.



UVISSHET: Etter dødsulykken for fem år siden levde betongbilsjåfør Sigmund Aaser lenge med uvissheten om hvem som hadde hatt vikeplikt.

## – Glad for avklaring

Lastebilsjåfør Sigmund Aaser i Trøgstad er veldig glad for at Vegvesenet nå ønsker å rydde opp i uavklart vikeplikt.

TEKST OG ARKIVFOTO HÅKON AURLIEN

**F**or fem år siden levde han lenge med uvissheten om han hadde ansvar for en kollisjon der en 18 år gammel jente døde. Det er fryktelig at vi skal ha et trafikksystem med uklare spilleregler, sier Aaser. Han kjørte en tung betonglastebil da en rød Golf dukket opp bak en hekk fra høyre og svingte rett ut på riksvegen. Aaser rakk ikke engang å berøre bremspedalen før betongbilen traff personbilens venstre side med voldsom kraft. Den 18 år gamle bilføreren omkom på stedet.

Aaser var overbevist om at personbilen kom ut fra en privat avkjørsel, men det viste seg å være usikkert. Etter trafikkreglene har den som kjører ut fra en parkeringsplass eller privat veg «ikke åpen for alminnelig ferdsel», vikeplikt. Men høyreregelen gjelder dersom en privat veg har mer enn syv hus. Det kunne ikke sees fra vegen. Krysset var ikke skiltet og en hekk sperret for sikten.

Det gikk ett år før Aaser fikk beskjed fra politiet om at saken var henlagt.

– Vi kan ikke ha det slik at vikeplikt forblir uavklart. Dette er tross alt en omkjøringsveg til E18 med mange ukjente sjåførere, sier han i dag. ■

FAKTA

### Vikepliktsulykker

I de første syv månedene av året skjedde over 630 personskadeulykker i kryss i Norge. 13 mennesker ble drept og 40 varig skadd. Dette er noe flere enn i samme periode ifjor.

Ved å skilte en veg som forkjørsvveg blir trafikken fra sidevegene pålagt vikeplikt. Det samme kan gjøres for enkeltkryss ved å skilte vikeplikt eller stopplikt i kryssene. Vegvesenet i Østfold har vært restriktiv med å forkjørsvregulere hovedveger, fordi en studie har vist at dette ville øke fartsnivået på disse vegene og dermed skadene ved en eventuell kollisjon.

I kryss hvor det ikke er innført andre regler, gjelder trafikkreglenes bestemmelser om vikeplikt overfor trafikk fra høyre. Slike kryss kalles høyreregulerte.

Etter vegloven kan vegholderen pålegge en grunneier å fjerne sikthindrende vegetasjon og andre sikthindre innenfor byggegrensene for offentlig veg. Loven gir også mulighet til å få utført rydding som ikke følges opp av grunneieren.

UTBYGGING:

KONTROLL: Kontrollingeniør Gaute Nordbotten på E18 Sky-Langangen-prosjektet.



## Avslører avvik

Statens vegvesen har teke i bruk eit nytt system, Kvalink, som skal sikre at det blir mange og gode nok tekniske kvalitetskontrollar under vegbygging.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJONSFOTO ANNE STINE JOHNSEN

**E**ntreprenørar skal ta ei rekkje tekniske kontrollar for å dokumentere at kvaliteten på det som blir bygd er i samsvar med kontrakta. Samstundes skal byggherren ta stikkprøver for å verifisere entreprenøren sin kontroll og sjekke at dei får det dei har betalt for. No er dette kontrollarbeidet satt i system i Kvalink, der kontrollplanane frå entreprenørane også skal leggjast inn.

**I STARTFASA.** – Vi tok i bruk Kvalink i vår. Det skal medverke til at kontrollane bliert gjort likt og rett over heile landet. Dette gjeld kontrollar innan alle fagfelt i samband med vegbygging. Vi får fram avvik i form av tal på uttekne prøver i høve til tal på planlagte prøver og kor mange av desse prøvene som avvik frå ønska kvalitet. Over tid vil vi sjå korleis kvaliteten utviklar seg. Då kan vi avsløre om det er visse arbeidsprosessar som vi stadig får avvik på, og som vi må ha spesiell fokus på. I tillegg vil vi få betre sluttrapportar, noko Riksrevisjonen har etterlyst, fortel Erik Andersen i Vegdirektoratet, som har hatt ansvar for å utvikle systemet i samarbeid med eit fagnettverk for teknisk kvalitetskontroll.

– I systemet kan ein fordjupe seg i tala: Ein kan sjå snittet på landsbasis, gå ned på regionnivå og vidare til ansvar, det enkelte prosjekt og kontrakt: Ein må gå i bakgrunns materialet til landsrapporten for å avsløre avvikande prosessar, seier Andersen.

No er fyrste rapportering på plass – som omfattar 84 kontrollplanar. Sidan det er i startfasa, er ikkje alle regionane heilt i gong og resultatata er ikkje fullstendige. Men ein ser korleis systemet kan nyttast for

å finne årsaker der det er avvik.

– I Region sør er det 76 prosent av prøvene som held mål, medan målet er 95 prosent eller betre. Sidan talet i sør er eit snitttal, må vi bryte ned tala og sjå kva for veganlegg og prosessar som gjer at snittet blir dårleg. Då ser vi at det til dømes er eit vegprosjekt som berre har 44 prosent godkjente prøver, og årsaka er at det er avslørt for lite armeringsoverdekking ved fleire kontrollar, forklarar Andersen.

### Det er viktig å sette kvalitet på dagsorden, og vi ventar at det gir resultat.

Lars Erik Hauer

**VIKTIG.** – Intensjonen med systemet er veldig bra. Det er viktig å sette kvalitet på dagsorden. Vi har snakka om det lenge, men no tek vi det inn i styringssystemet vårt, og vi ventar at det gir resultat. Det seier Lars Erik Hauer, som leiar Veg- og transportavdelinga i Vegdirektoratet.

Statens vegvesen har hatt gode kvalitetsystem, men har ikkje vore flinke nok til å fylgje opp dette i praksis. For to år sidan viste ein sjekk av tretti anlegg i Region øst at Statens vegvesen og entreprenørane berre hadde teke halvparten av dei tekniske kontrollane dei skulle. Ei av årsakene er at det dei siste åra har vore meir fokus på økonomi enn kvalitet i utbyggingsprosjekt. Men no skal det altså bli kvalitet på kvalitetskontrollane ved hjelp av Kvalink! ■

UTBYGGING:

Tekst Kjell Wold

### Ny E18 i startgropa

Om et snaut år starter byggingen av en ny E18-etappe i Vestfold. Tre år senere åpner 25 kilometer ny motorveg mellom Tønsberg og Sandefjord.

– Alt i høst er vi i gang med et viktig trafiksikkerhetstiltak på gamle E18, Raveien. Her skal det i tre etapper bygges ti kilometer gang og sykkelveg på en veg med 4000-8000 biler i årsdøgntrafikk, sier prosjekteringsleder Reidun Liverød.

– Firefelts E18 Gulli-Langåker blir utfordrende, sier prosjektleder Steinar Aspen i Statens vegvesen.

Å bygge to nye felt tett inntil dagens

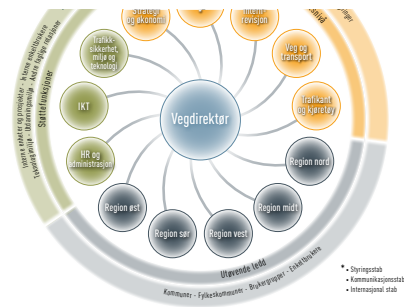
veg med 25.000 biler i døgnet på en så lang strekning blir krevende. Vegen utvides med to nye felt vest for dagens E18 som vil utgjøre sørgående løp når motorvegen står ferdig i 2014. Anleggstart blir våren 2011.

– Prosjektet blir delt opp i tre entrepriser. To strekninger på om lag 7 kilometer gjennom Tønsberg og Stokke og en ti kilometer lang etappe i Sandefjord, sier prosjekteringsleder Grethe Bodholt. E18-utvidelsen byr på størst utfordringer i Sandefjord, fordi her må samtlige ti overgangsruer rives.



## SEMINAR OM FORVALTNINGSREFORMEN

Har forvaltningsreformen ført til at de folkevalgte organene i fylkeskommunene og kommunene har blitt styrket som forutsatt? Har vi fått en samordnet og mer effektiv offentlig forvaltning etter at fylkeskommunene overtok ansvar for det meste av øvrige riksveger med tilhørende ferjesamband? Dette er blant spørsmålene på et seminar i Stjørdal 8. september. ► Se [nvnorden.org](http://nvnorden.org)



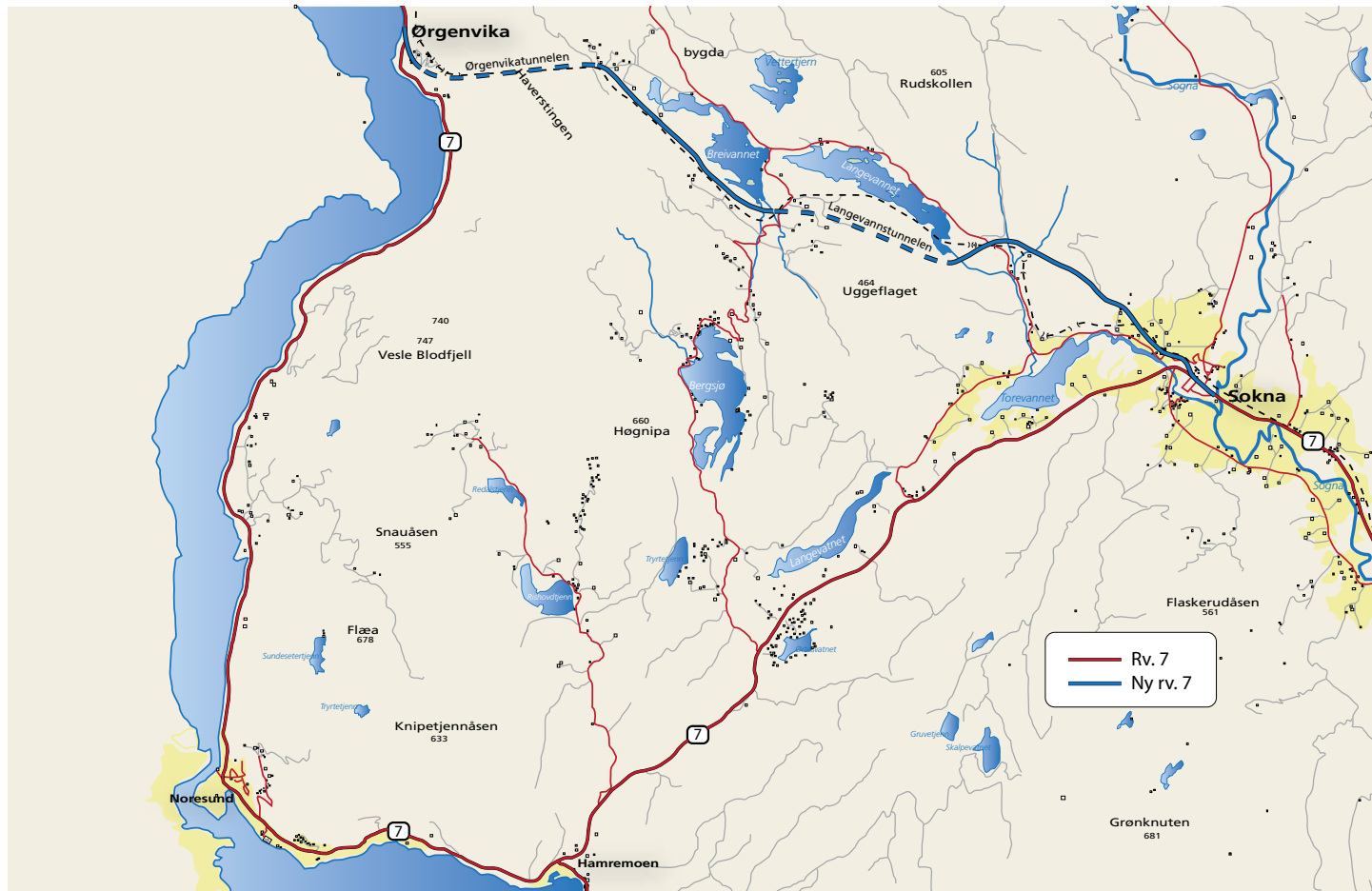
# Kortare veg – lågare utslepp

To byggeprosjekt som kortar inn vegen mellom aust og vest med over 30 kilometer, kan redusere dei årlege CO2-utsleppa med over 20 000 tonn. E134 Århus-Gvammen i Telemark (11km) og rv. 7 Sokna-Ørgenvika i Buskerud (21 km).

FOTO OG TEKST KJELL WOLD

**D**et viser utreknningar gjort under planlegginga av dei to vegprosjekta som skal byggjast dei neste fem-seks åra. Næringslivets transportkostnader er utrekna å bli redusert med nær ein milliard kroner årlig som følge av veginnkortingane.

– For Sokna-Ørgenvika er det rekna ut at samla kjørelengde blir redusert med om lag 20 kilometer. Nettonytten av den nye vegen mellom Ringerike og Krødsherad gjer dette vegprosjektet til eit av dei mest samfunnsnyttige i landet. Bygginga av ny rv. 7 Sokna-Ørgenvika er venta å starte i 2011 og skal stå ferdig i 2014. E134 Gvammen-Århus mellom Hjartdal og Seljord i Telemark skal etter planen starte i 2012 og stå ferdig i 2016.



SOKNA-ØRGENVIKA: Ny rv. 7 mellom Sokna på Ringerike og Ørgenvika i Krødsherad vil korta ned vegen til Hallingdal med nesten 21 kilometer. Den nye vegen vil følge tett opp til traseen til Bergensbanen. (Illustrasjon: Jorunn G. Ebbestad Brun)

## FAKTA

**Sokna-Ørgenvika** får samla kjørelengde på 17,2 km med to lange tunnelar på 2,8 og 3,8 km. Prosjektet er rekna å koste om lag 1,5 milliardar kroner og skal delvis bompengefinansierast. Ved opninga vil det etter berekningane koste 63 kr for privatbiler og 160 kr for tunge kjøretøy å bruke snarvegen mot Hallingdal og Vestlandet. Reisetida mellom Ringerike og Krødsherad blir korta ned med om lag 20 minutt.

**E134 Gvammen-Århus** i Telemark blir ein 11,6 km lang veg der 9,4 km går i tunnel under Mælefjell. Utrekna nedkorting i reisetid blir om lag 8-10 minutt og nesten det dobbelte for tungbiler på grunn av hårnålsvingane og høgdeforskjellen på dagens trasé over Nuteheimkleivene. Kostnadene for prosjektet er berekna til om lag 1,1 milliardar kroner.

## Kortare reisetid over heile landet

Planlagt vegutbygging dei neste ti åra vil redusere reisetida mellom mange byar og regionar med 30-35 minutt.

Betra framkommelegheit reduserer i følge utrekningar reisekostnader med om lag 60 milliardar kroner. Det går fram av NTP 2010-2019.

Planlagde utbyggingar på hovudvegane: E6/E16 Oslo-Ålesund, E39 Bergen-Ålesund, rv. 80/E6 Bodø-Tromsø, E6 Oslo-Trondheim, E16 Oslo-Bergen og rv. 7/rv. 50/rv. 52 Oslo-Bergen vil redusere reisetida med 30-35 minutt. På kyststamvegen E39 Trondheim-Stavanger kan reisetida bli redusert med ein heil time.

Innkorta reiseveg og reisetid gjev og positive ringverknader for næringslivet med sparte transportkostnader på mange milliardar kroner.

Reisetidsgevinstar på utvalde riksvegruter i minuttar:

Rute	NTP 2010-29	Stamveg-utgreiing	Dagens reisetid
E18 Oslo-Kristiansand	10	25	301
E39 Kr-sand-Stavanger	16	35	241
E39 Stavanger-Bergen	8	65	289
E39 Bergen-Ålesund	34	50	440
E39 Ålesund-Trondheim	14	30	367
E6/rv. 80 Trondheim-Bodø	17	40	682
E6/rv. 80 Bodø-Tromsø	32	45	561
E6/E8 Tromsø-Alta	24	15	381
E6 Alta-Kirkenes	0	2	468
E6 Oslo-Trondheim	32	55	502
E6/rv. 3 Oslo-Trondheim	22	35	460
E6/E136 Oslo-Ålesund	38	65	530
E16 Oslo-Bergen	15	45	503
E16/rv. 7/52 Oslo-Bergen	26	60	491
E134 Oslo-Haugesund	25	50	446
E18 Oslo-Ørje/Sverige	6	10	88

## Andre innkortingar

Her er nokre andre viktige vegprosjekt som vil korta ned reiseavstanden på den norske hovudvegnettet dei nærmaste åra:

Prosjekt	Sparte i km
E134 Damåsen-Saggrenda	2,7
E39 Kvisvsvegen	20,0
E136 Tresfjodbrua	22,0
Rv. 80 Røvika-Straumsnes	6,2
E8 bru over Rombaken	17,0

## MILJØ:

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

## Doktorgrad om forurenset avrenningsvann

Dagens rensing av forurenset avrenningsvann fra vegar og tunnelvask er ikke god nok og må bedres. Det er en av konklusjonene i doktoravhandlingen til Sondre Meland i Vegdirektoratet. Han har sett på hvordan forurenset avrenningsvann fra vegar og tunnelvask kan påvirke vannlevende organismer.

– Et hovedfunn er at avrenningsvannet var betydelig forurenset av ulike tungmetaller, organiske miljøgifter og vegsalt. I arbeidet har han blant annet benyttet ør-

ret for å se på biologiske effekter.

– Det ble ikke registrert akutt dødelighet, men lange dataserier at sjørørret-unger i Årungsvelva (i Akershus) hadde nedsatt tilvekst nedstrøms avrenning fra fra veg- og tunnelvann, tiltross for bruk av sedimenteringsbasseng. Dette kan tyde på at dagens praksis med å lede forurenset avrenningsvann inn i sedimenteringsbassenger før det slippes ut til nærmeste bekk eller elv, ikke gir tilstrekkelig beskyttelse for vannlevende organismer, sier Meland.





**FAKTA:**

# 11

bud er kommet inn på jobben med gang/sykkelvei langs fv. 256 Raveien i Sandefjord. Budene varierer fra laveste 13,2 millioner kroner til høyeste 24,7 millioner kroner. Marthinsen og Duvholt AS har laveste bud.

To firmaer har lagt inn bud på jobben med stålbane, rekverk og levegg på Øvre Sund bru i Drammen. Det er BLADT Industries AS: 10,99 millioner kroner og Nordbridge AS: 15,97 millioner kroner.

16. august ble det markert en ny milepøll på vegprosjektet E18 Sky Langangen i Vestfold og Telemark. Siste støp på Kjøse bru ble gjort. Kjøse bru er 305 meter lang og 60 meter høy.



FOTO: JØRN RINDE

GVAMMEN-ÅRHUS: Prosjektleder Trude Holter og planleggingsleder Asbjørn Arnevik ved Gvammen i Hjørtedal, der den nye E134-tunnelen vil starte fra øst under Mælefjell. (Se stiplede linje)

**TURISME:**

## Hei Buskerud

På 14 strategiske steder langs hovedvegnettet i Buskeruds grenseområder til nabofylkene er det i sommer satt opp nye informasjonsskilt for turister og andre vegfarende.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

**M**oderne, publikumsvennlige og designutformede skilt skal gi besøkende mer av fylket vårt, sier kommunikasjonsleder i Buskerud fylkeskommune, Guro Hegna Svendsen.

Skiltene står langs innfartsvegen til Buskerud, samme året som den nye reiselivsplanen er på plass og fylket feirer 250 år. Skiltene er planlagt og satt opp i samarbeid med Statens vegvesen og vinneren av skiltdesignkonkurransen, Drøbakfirmaet Itero.

**MILJØ:**

TEKST INGER LISE SAGMO

## Klar for saltkonferanse

Tidligere Dagbladet-redaktør Anne Aaseim skal styre Statens vegvesens saltkonferanse i Trondheim 27. - 28. oktober. Hensikten med konferansen er debatt og kunnskapsdeling om det brennhete temaet.

– Jeg ser fram til to spennende dager med innspill fra både fagmiljøer, interesseorganisasjoner og sentrale aktører. Jeg forventer høy temperatur i debattene og håper alle med kunnskaper, erfaringer og meninger om vegsalting benytter anledningen og melder seg på konferansen innen 8. september, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen. På programmet står innlegg fra Norges automobilforbund, Norges Lastebileierforbund, Bilimportørenes landsforening, Stopp veisaltningen, Norsk institutt for vannforskning, Universitetet for miljø- og biovitenskap og en av det større entreprenørene innen driftskontrakter, i tillegg til Statens vegvesen selv.

► For informasjon og påmelding: [www.vegvesen.no/saltkonferanse](http://www.vegvesen.no/saltkonferanse)



FOTO: AGNETE BRUN

BUSKERUDINFO: Velkommen til Buskerud sier f.v. Erling Rustad i Statens vegvesen, Christian Rugaard i Itero og kommunikasjonsjef i Buskerud fylkeskommune, Guro Hegna Svendsen.



## 7000 I ÅDT

7000 biler i døgnet kjører nå gjennom Oslofjordtunnelen. Det nærmer seg en dobling av trafikken siden starten for 10 år siden. Første hele driftsår 2001 var årsgjennsnittet på under 4000 biler.



## TRAFIKKREKORD

20 millioner biler vil ha passert på rv. 23 under Oslofjorden innen desember 2010. Døgnrekorden for trafikk i tunnelen ble satt fredag 21. mai i år med 11 377 biler.

# Ferske fakta om føre

Frå i haust kan entreprenørar i enkelte område sjå nøyaktig når dei må brøyte og salte. Statens vegvesen skal no teste eit system som gir oppdaterte prognoser kvar time.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILL. FOTO KNUT OPEIDE

**D**et er stor variasjon i temperaturen både i lufta og på vegbana innafor eit kontraktsområde, og entreprenørane er avhengige av data frå verstasjonane for å avgjere når dei må brøyte og strø. Medan yr.no viser veret for eit område, vil Statens vegvesen «leggje» prognoser ned på vegstrekninngar på til dømes to hundre meter.

– På nettportalen Vegvær kan entreprenørane få eit betre grunnlag for når dei skal gjere tiltak. Ved hjelp av prognoser som blir presentert i både kart og grafer, skal dei kunne gjere rett tiltak til rett tid. Det skal gjere betre kjøyretilhøve, mindre miljøbelastning og færre ulykker. Kategoriane vi kan melde er tørt, vått, isglatt, snø, snøfokk med svak/sterk vind og underkjølt regn, i tillegg til vegbanetemperatur. Så om det til dømes er fare for rim klokka 12, vil entreprenørane kunne rykke ut å salte i rett tid, seier prosjektleiar Stine Mikalsen i Statens vegvesen.

Systemet skal no bli testa av entreprenørar langs hovudveggar i Østfold, på rv. 52 i Hemsedal og på rv. 136 Lesja. I løpet av vinteren skal dei teste prognosane. Dei skal gi tilbakemelding, helst i sanntid, slik at Vegvesenet kan utvikle systemet.

**MANGE FORDELAR.** – Det blir lettare for entreprenøren å planlegge og bemanne, og entreprenørane kan få ein meir strukturert arbeidsdag samstundes som vedlikehaldet er godt nok. Dette er også eit nyttig verktøy for byggherremiljøet. Ut i frå prognosane kan dei sjekke om entreprenørane salta når dei skulle, seier Mikalsen.

**NASJONALT SYSTEM.** Det finst mykje verdata og mange kjelder, men problemet er at informasjonen ikkje er sydd saman og presentert på ein enkel måte. Dessutan har kvar region ulike system.

– Entreprenørane i heile landet får i haust tilgang til den nye nettløysinga, men i fyrste omgang er det berre prognoser på vegbanar i Østfold og på dei to fjellovergangane. Vi skal utvide prognoseområda og byggje opp eit nasjonalt system der vi samlar inn og viser data frå Vegvesenet sine 250 verstasjonar. Men for å få ut ønskja prognoser må desse stasjonane ha ein viss standard. Det er regionane som eig og driftar desse, seier Mikalsen. Målet er å få eit system for heile landet innan 2014.

**INTERESSANT FOR FLEIRE.** Forutan entreprenørar er dette interessant informasjon for Meteorologisk institutt, Storm Weather Center, Norges Geotekniske institutt, trafikkradiostasjonar og privatbilistar.

– Entreprenørane skal rapportere kva slags tiltak dei har gjort. På sikt ønskjer vi at også bilistane skal kunne få «vår» informasjon på den nye trafikkportalen som NRK, Statens vegvesen og Trafikanten og Ruter utviklar i lag. Til dømes når det vart brøyta på Hardangervidda og om det er salta på vegar der det er meldt om glatt føre, avsluttar prosjektleiaren.

Både Vegvær og etatsprosjektet Klima og Transport gir viktig bidrag til etatsprosjekt som SaltSMART og ITS2020. ■



## DRIFT:

Tekst og foto: Håkon Aurlien

## Gjer klart for vinter

Ferien var knapt over før eit hundretal driftsentreprenørar og Vegvesen-tilsette frå heile landet samla seg på Gardermoen for å førebu innsatsen på vegane når kulda kjem.

– Det er ein viktig jobb entreprenørane skal gjere for trafikantane. Vi må sørge for at dei ikkje berre har fokus på lønsemd, men at dei faktisk gjer den jobben som samfunnet treng, seier Per Skårland. Han har arbeidd med drift og vedlikehald av Rogalands hovudvegnett i 49 år, avbrote av fem år i Vegdirektoratet. I foredrag om brøyting og strøing gjekk han tungt inn på korleis entreprenørane skal oppfylle

standardkrav sett av Statens vegvesen.

Funksjonskontraktomgrepet er erstatta av nemninga driftskontrakt, men handlar fortsatt om fleirårige avtalar inngått mellom Statens vegvesen og private entreprenørar om drift av riks- og fylkesveggar i geografiske område av landet. 30 av kontraktene skal fornyast i haust, om lag halvparten med skifte av entreprenør. Fordi avtalane utviklast kvart år vil oppfølgingskrava variere.

Alle kontraktsområde hadde ein eller fleire tilsette med på Gardermoen-kurset. Gjennom foredrag og utstillingar fekk dei

vite siste nytt om metoder og tilgjengeleg teknikk, om kvalitetssystem, og om Vegvesenet sine planar for utvikling av kontraktsystemet.

Kvar enkelt sjåfør fekk med seg databaserte kurs som dei skal gå gjennom heime.

– Metodene og organiseringa av vinterdrifta har hatt ei enorm utvikling dei åra eg har vore med. Men resultatet er framleis veldig avhengig av kunnskapen hos den enkelte sjåfør, seier Per Skårland. Kursdeltakarane fekk ei meget klar oppmoding om å gjere all sine folk kjent med vegnettet dei skal drifte før vinteren set inn.



FOKUS PÅ TRAFIKANTAR: Vinterdrifta må vere fokusert på trafikantane, seier Per Skårland.



FAKTA:  
**10**

29. juni 2010 rundet rv. 23 Oslofjordforbindelsen (bildet) 10 år. Da hadde det passert over 18 millioner biler i den 7,2 km lange tunnelen mellom Hurum i Buskerud og Frogn i Akershus.



FOTO: KJELL WOLD

FAKTA:  
**60**

60 kroner koster det å kjøre i Oslofjordtunnelen fra 1. september i år, 130 kroner for biler over 3,5 tonn. Det er andre takstøkning siden åpningen i 2000.

**NØYAKTIG VEGVER:** På Statens vegvesen sin nettportal Vegvær skal entreprenører i enkelte områder få prognoser kvar time – noko som gjer det lettare å vite når dei må ut på vegen.



**VEGVÆR  
KJEM  
SNART PÅ  
LUFTA**

## MILJØ:



**NYTTIG:** Asbjørn Johnsen og Camilla Nørbach stilte til start i Transnovas Fiat 500 elbil. Bilen er ikke laget for distansekjøring og måtte bryte underveis, men deltakelsen var likevel nyttig.

# Et stillferdig løp

Dekkestøy mot asfalten var det mest fremtredende da et tjuetall nullutslippsbiler sist uke deltok i Zero Emission Rally mellom Oslo og Stavanger.

TEKST HÅKON AURLIEN FOTO KRISTIN H. HØYLAND

**R**allytalent-paret Morten Østberg og Veronica Engan vant løpet etter på tradisjonelt rallyvis å ha lagt igjen atskillig gummi i hårnålsvinger blant annet ved Korketrekkeren. Men motorbrøl var ikke å høre, for det de kjørte var en Tesla Roadster som med norsk vannkraft på batteriene tok seg ut bakkene uten å tilføre lufta et eneste gram klimagass.

Statens vegvesen var med på løpet frem til Sandefjord. Asbjørn Johnsen og Camilla Nørbech, begge tilknyttet Vegdirektoratets teknologisenter i Trondheim, stilte til start i Oslo i Transnovas elbil. Underveis ble det også sjåførbytte da Tom Nørbech overtok for Asbjørn Johnsen. Men kjørestrategiene var allerede på grensen til det mulige for vanlige elbiler laget for bytrafikk, og dårlig vær bidro til økt forbruk. Man valgte derfor å stoppe i Sandefjord i stedet for å kjøre til Porsgrunn som var endepunktet for minirallyet. Et fulladet batteri i den ombygde Fiat 500 elbilen inneholder ca. 22 kilowattimer energi, tilsvarende energinnholdet i litt over to liter bensin, og da sier det seg selv at det er dristig å stille på langdistanseløp.

**TEKNOLOGIUTVIKLING.** Men det er viktig å delta på arrangementer som bidrar til teknologiutvikling, sier Asbjørn Johnsen.

– Elektriske biler er de klart mest energivennlige bilene på markedet, om vi tenker energiforbruk for hver kjørt kilometer. Transnova er etablert for å stimulere til overgang fra fossile drivstoffer innen vegtransport, og også til transport med redusert energiforbruk. Elektriske motorer er de desidert mest effektive og så blir utfordringen fortsatt hvordan man skal lagre energien på best mulig måte, sier han.

**HURTIKLADING.** Utfordringen for tradisjonelle batteri-elbiler er at batterier er tunge og at det tar lang tid å lade dem. Det gjør ingen ting om man for eksempel lader dem hver natt, men gjør mye om man skal kjøre langt og må lade på vegen. Nyere batterityper gir mulighet for hurtiglading og neste uke blir Transnovas bil bygd om for å redusere ladetiden ned mot tre timer.

I høst setter Transnova også i gang et samarbeid om å etablere hurtigladestasjoner blant annet på E6 mellom Oslo og Göteborg.

**Det er viktig å delta på arrangementer som bidrar til teknologiutvikling.**  
Asbjørn Johnsen

**ENERGIFOKUS.** Vinnerbilene i løpet lagrer store energimengder i elektriske komponenter utviklet innen romfart. De kan lades raskt, og også kjøre ut energi raskt slik at bilene kan akselerere med rakettfart.

Løpet omfattet også hydrogenbiler, der energi er lagret i flytende hydrogen som enten forbrennes i en eksplosjonsmotor, noe som gir lav energiutnyttelse, eller omdannes til elektrisitet i en brenselcelle.

Økokjøringsvinneren ble en superlett bil som også er delvis pedaldrevet. Et sveitsisk team vant klassen etter å ha tatt seg frem til Stavanger i en superlett Twike Bemoto. ■

## UTBYGGING:

Tekst: Kjell Wold

### Grenlandrapport klar for høring

– Det er stort behov for bedre framkommelighet særlig for næringstransporten i regionen og denne utredningen drøfter alternativer for hvordan dette bør utformes, sier samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa. Departementet har sendt brev til Vegdirektoratet om at konseptvalgutredningen (KVU) om framtidig transportsystemet i Grenland er klar for "Vhøring. Utredningen gir fem alternative utbyggingsløsninger som hver for seg eller i kombinasjon kan gi ønsket effekt om bedre næringstrafikk, overføring av persontrafikk fra bil til kollektiv, gange

og sykkel og mer attraktive boområder. **Valgmulighetene kalles:** Null-konsept med dagens vegsystem og tiltak som ligger i budsjettene. Mindre utbygging med små tiltak for å bedre framkommelighet og første fase med bybane. Kollektiv med forsterket buss-tilbud, egne traseer, kryssutbedring og forlenget bybane. Bygging i bybåndet basert på infrastrukturplan Grenland og egne tiltak. Ringveg utenom bybåndet i vest med restriksjoner på gjennomkjøring i bybåndet. Tiltakene foreslås utbygd i tre faser de neste 10-15 årene.





FOTO HÅKON AURLIEN

## FJERNER SALTSVIDDE TRÆR

Statens vegvesen vil nå bruke 1,2 millioner kroner på å fjerne og delvis erstatte saltskadd vegetasjon langs E6 og E18 i Østfold. Mye av det som er plantet ved vegutbyggingen de senere årene er skadd eller dødt etter årets vintersesong. Det skyldes blant annet lite nedbør etter en kald vinter slik at saltfilm etter vinteren ble liggende lenge. Skadene er spesielt store i Østfold, Akershus og Buskerud.

# Lysende ferjeleie

Jektvik ferjeleie, 20 mil sør for Bodø, framstår i ny drakt og prakt og har blitt et bedre sted å vente.

FOTO OG TEKST Henriette Erken Busterud



SØKTE LY: Niclas Hanzon, Celine Shaller og Nicolas Deak tørker opp i venterommet i påvente av neste ferje.

**R**øyken står av havet, det regner vannrett og flaggstenger vaier i vinden. I venterommet på det nye servicebygget på Jektvik har ti klissbløte

turister på to-hjul søkt ly for vind og vær. Dette ferjeleiet langs Nasjonal turistveg Helgelandskysten har blant annet fått et nytt bygg med toaletter og venterom. – Det er fint og godt og varmt her i venterommet. Det er bra, for vi må vente tre timer på neste ferje, sier Niclas Hanzon fra

Sverige. Han og de andre syklistene er ikke helt fornøyd med at det var feil i ferjetabellen i brosjyra om Kystriksvegen, som gjorde at de fikk et ekstra opphold i uværet på Jektvik.

**FÅR EN FARGERIK LIFT.** Gunn Hoff

Andersen stikker også innom venterommet med pikkpakket sitt. Hun bor på Bømlø, men har vokst opp i Jektvik, et par kilometer fra servicebygget, og er tilbake på ferie. – Dette er et fantastisk flott bygg – det er så vakkert når fargene lyser opp på kveldstid. Jeg får en skikkelig lift når jeg går inn

## MILJØ:

Tekst og foto Lisa Sundstrøm

### – Vi gasser oss over fjorden

Det forteller regionvegsjef Torbjørn Naimak, som underskrev kontrakten med Torghatten Nord AS til 1,4 milliarder 9. august. Kontrakten omfatter fire gassferjer og drift i ti år. Sambandet Bodø-Værøy-Røst-Moskenes som skal trafikkeres av to ferjer på henholdsvis 80 og 120 personbiler og Lødingen – Bognes som skal trafikkeres av to ferjer på 120 personbiler. I tillegg vil det være dieseldrevne suppleringsferjer og reserveferje.

– Men først skal ferjene bygges, sier administrerende direktør i Torghatten Nord A/S, Bjørn Laksforsmo. De har ute anbud i både inn- og utland. Kontrakt med aktuelt verft skjer i løpet av høsten. De nye ferjene gir økt rutetilbud og bedre kapasitet. Det bedrer regulariteten – ikke minst næringstransportene. – De nye gassferjene handler om mer enn bare Nordland-

samband, sier regionvegsjefen. Begge ferjesambandene er viktige for hele Nord-Norge – både mot Sør-Troms og Harstad-området. Sambandene er nært knyttet til viktige riks- og fylkesvegtruter i landsdelen.

– Det er også samband vi har hatt en del utfordringer med, sier regionvegsjefen. Spesielt avvikling av trafikken om sommeren har vært et problem. De nye store fergene skal endre på dette. Det er viktig å vite at ferjetrafikken og rutene er forutsigbare, sier Naimak.

– Miljømessig er de nye gassferjene også en gevinst. Gass har høyere utnyttelsesgrad og mindre partikkelutslipp. Det er dessuten ekstra hyggelig at ferjetrafikken har nord-norsk forankring i Torghatten Nord AS, sier han.



UNDERSKREV KONTRAKTEN: Direktør i Torghatten Nord A/S, Bjørn Laksforsmo og regionvegsjef Torbjørn Naimak.



FAKTA:

# Åtte

firmar slåss om jobben med å utbedre fv. 755 mellom Leksvik og Vanvikan i Trøndelag. Prisene på jobben varierer fra 48,7 til 70,4 millioner kroner. Jobben er første del av utbyggingspakken kalt Foservegene.

## NY HAMAR TRAFIKKSTASJON

Hamar trafikkstasjon er nå inne i nye lokaler like ved Vikingskipet. Flyttingen er første etappe i arbeidet med å etablere en ny fullverdig trafikkstasjon på Hamar.

– Vi har som mål å etablere en fullverdig trafikkstasjon med både trafikant- og kjøretøytjenester i Hamartraktene i løpet av første halvdel av 2012, sier områdeleder Rolf Sevendal i Statens vegvesen.



LYSER OPP: Bygget med venterom og toaletter lyser opp i mørket på Jektvik ferjeleie. Arkitekten er Carl-Viggo Hølmekbakk. (Foto: Magne Myrvold)

her i gråvær. Mange her himler jo med øynene over at Vegvesenet har brukt flere millioner på et toalett, en do er en do. Men en må ha noe spesielt her for å matche den mektige naturen, sier hun.

Toalettene er nok i toppskiktet på rasteplasser når det gjelder kvalitet, men toalettene kostet ikke fem millioner, slik mange tror.

– Til sammen har vi brukt rundt fem millioner på hele området her: Vi har blant annet bygd om kaiarealet, gitt kiosken en ansiktsløftning, fått på plass terrasse, nye sittegrupper og rekkverk og bygd nytt servicebygg, sier delprosjektleder Steinar Skaar i Statens vegvesen.

**STOR GEVINST.** Kioskdriver i Jektvik, Rolf Reiersen er storforneymd.

– Både turistene og de stadig flere yrkestrafikantene er veldig positive over å ha fått ordnede forhold når de venter. Bygget har stort sett fått en overveldende mottagelse. Etter «samlokaliseringa» har vi dessuten fått en unik verdiskapning her. Tidligere var dette ei anonym pølsebu som var delvis åpen i sommersesongen. Nå har det blitt ei bedrift med elleve ansatte som er åpen fra åtte om morgenen til ni om kvelden – som også selger utvalgte hus-

flidsprodukter, sier Reiersen. Han har blant annet planer om å utvide lokalene og lage småbåthavn – noe som må skje i tråd med Statens vegvesens plan for området.

**LYSPUNKT.** Den anerkjente arkitekten Carl-Viggo Hølmekbakk ville lage et spennende bygg som også kunne gløde i mørketida og gi lys til kaiområdet.

– I prosessen dannet vi oss etter hvert et bilde av et halvveis transparent bygg. Både lyset og landskapet tåler et slikt krum-spring. Bygget har en hud av glassfiber, og «skallet» er halvveis gjennomsiktig, slik at en kan skimte ting gjennom de transparente veggene: En innadvent og skjermet funksjon er gjort eksponert og tilstedeværende på kaia, forklarer arkitekten. Ellers er hele bygget en blanding av et teknisk og arkitektonisk eksperiment.

**LAGT MERKE TIL.** Hølmekbakk har signert flere bygg langs de nasjonale turistvegene og jobber blant annet med Vøringsfossen og Torghatten.

– I arkitektmijlør er en opptatt av det som skjer langs de nasjonale turistvegene. Dette har blitt en arena for spennende fagvirksomhet, noe også utenlandske arkitekter legger merke til, sier han. ■

## UTBYGGING:



GODE FORBINDELSER: Byggeleder Øyvind Holemark i Statens vegvesen og prosjektleder Svein Gunnar Ornæs hos Veidekke er enige om at samhandlingskontrakter fungerer bra.

# Vinn-vinn kontrakter

Statens vegvesen tester ut "samhandlingskontrakt" når ny E6 bygges ved Minnesund. Her jobber de tettere enn ellers.

TEKST OG FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**D**et tette samarbeidet skal føre til besparelser som deles mellom entreprenør og byggherre uten at kvaliteten blir dårligere

– Hensikten med samhandlingskontrakter er å forene alle gode krefter, både byggherre, entreprenør og konsulenter. Entreprenøren skal umiddelbart etter kontraktsinngåelsen delta i en prosjektutviklingsfase hvor det diskuteres om prosjektet kan gjennomføres på en bedre måte enn det som er presentert i konkurransegrunnlaget. Vi får også en felles forståelse for prosjektet og bakgrunnen for de løsninger som er valgt. Har entreprenøren smartere og billigere løsninger enn det som er angitt i anbudet, deles besparelsen. Men det er en klar forutsetning at dette ikke skal gå ut over kvaliteten i prosjektet. Prosessen er nyttig og lærerik for begge parter, forklarer Øyvind Holemark.

Holemark er byggeleder for utvidelse av E6 parsellen fra litt sør for Eidsvolltunnelen til litt nord for Minnesund bru. Veidekke er entreprenør, og arbeidet startet for ett år siden. 1. oktober skal den nye E6 tas i bruk.

**ÅPNERE TONE.** Veidekkes prosjektleder på E6-parsellen, Svein Ornæs, er positiv til kontraktsformen.

– Prosjektutviklingsmøtene tok tid, men tvang oss til å sette oss inn i jobben tidlig. Det er veldig lærerikt for oss å være med å diskutere problemer og løsninger – og dette har stor erfaringsoverføring. Vi måtte også tidlig finne ut hvilke underentreprenører vi skulle bruke. Jeg føler at vi har åpne samtaler på byggemøtene våre. Jeg har jo vært på byggemøter andre steder der betente og vanskelig ting ikke blir tatt opp eller avklart på grunn av konfliktnivået. Slik er det ikke her. Tillit til hverandre er en forutsetning for samarbeidet og for å

finne løsninger på felles utfordringer, sier Ornæs.

**GODE PROSESSER.** Veidekke har kommet med noen forslag til endringer, men av ulike grunner har de ikke blitt gjennomført.

– Sjøl om vi ikke har spart så mye i kroner og øre, så har vi hatt gode prosesser. Vi har en del forslag som vi av ulike årsaker ikke fikk gjennom. For eksempel fant vi en enklere måte å sette kantstein på som ville spart oss for over 700.000 kroner. Ideen om å bruke kantstein ble stoppet av et spørsmål i Stortinget. Men metoden kan i hvert fall brukes på et annet prosjekt, påpeker Ornæs.

**LÅSTE MENGDER.** Kontrakten inneholder en bestemmelse om låsing av mengder. Ornæs mener det er bra at ikke alle mengder er låst i forkant, som hvor mye som skal graves ut.

– Forutsetningene kan endres, og det kan bli omprosjekteringer underveis. En endret utførelse medfører gjerne regulering av mengder, og da er det arbeidsbesparende for alle parter at mengder reguleres på vanlig måte. En må tenke grundig gjennom hvilke mengder som skal være låst, mener Ornæs. Han påpeker også at låsing av mengder og utarbeidelse av prisbesparende tiltak ikke nødvendigvis har noen sammenheng.

Reguleringsplan og strekningens formingsveileder, som gir strenge føringer og som skal gi strekningen et helhetlig preg, kan begrense muligheter for nye løsninger. Et eksempel på det er hvordan en tunnelportal skal se ut, noe som gjør det uaktuelt med andre forslag.

Vegdirektoratet har nå bestemt at samhandlingskontrakter skal inn i alle framtidige kontrakter. ■

## UTBYGGING:

Tekst og foto Lars Erik Sira

### Glad for Laksevegen

Gravemaskingrabben er stukket i jorda i Ulvstubbakken, første prosjektet i utbedringa av fv. 714 i Sør-Trøndelag. Også kjent som Laksevegen på grunn av den omfattende laksetransporten. Den forbinder kystkommunene Snillfjord, Hitra og Frøya med Orkanger og Trondheim.

– Fv. 714 har lav standard og mange vanskelige punkter, spesielt vinterstid. Prosjektet omfatter oppgradering og nybygging som vil forkorte denne strekningen med ca. 12,5 km og redusere reisetiden betydelig, forklarer prosjektleder Svein Soknes i Statens vegvesen.





# Debatt!



**Melå bru (bildet) i Hovind i Telemark, ved dagens fv. 364 mellom Bolkesjø og Austbygde. Steinbrua ble bygd i 1896 og erstattet av ny bru i 1930-årene.**

► **KRONIKK:**

## Verdens tiår for trafikkikkerhet



**Marit Due Langaas** er leder av internasjonal stab i Stataens vegvesen Vegdirektoratet

**H**vert år omkommer nærmere 1,3 millioner mennesker i veitrafikken. 50 millioner påføres skader. Årlige dødstall forventes å vokse til 1,9 millioner innen 2020.

Vi tenker ikke på disse ulykkene som ett av verdens største helseproblemer på linje med sykdommer som malaria og HIV/AIDS. Trafikkulykker blir ofte kalt «den stille epidemi på verdens veier». Hvorfor er det så lite allment kjent og hvorfor får det så lite oppmerksomhet? Kanskje er det slik at hyp-pige ulykker med få involverte i hver ulykke gjør mindre inntrykk enn noen få store med mange involverte. Hva ville blitt gjort med flysikkerheten om 8 fulle Jumbojet styrtet hver eneste dag hele året? Så mange mennesker dør på veiene hvert år.

Den første globale ministerkonferansen om trafikkikkerhet ble holdt i Moskva i november 2009. Moskva-erklæringen ga grønt lys for et tiår for trafikkikkerheten. Neste år lanserer FN «Decade of Action for Road Safety 2011-2020». Da får den stille epidemien et høyt politisk løft. Utfordringen for hvert land og internasjonale organisasjoner blir å omsette retorikk til handling.



Motorsykler er innblandet i 70 prosent av alle trafikkulykker i Vietnam.

### Ulykker i veitrafikken er blant de tre største dødsårsakene blant folk mellom 5 og 44 år, og de tar livet av flere enn malaria.

Verdensbanken og Verdens helseorganisasjon utga i 2004 rapporten «World Report on Road Traffic Injury Prevention» som gir grunn til å handle. Ni av ti trafikkofre er fra lav- og mellominntektsland. De mest utsatte gruppene er fotgjengere, syklister, kollektivpassasjerer og brukere av motoriserte to- og trehjulinger. Veitrafikkulykker

er blant de tre største dødsårsakene til folk mellom 5 og 44 år. De tar flere liv enn malaria. Foruten å påføre ofre og familier store lidelser, koster ulykkene rundt 50-60 milliarder dollar pr. år.

Flere forhold forklarer hvorfor land i utvikling er hardere rammet. Veksten i motoriserte kjøretøy er stor, men bilholdet er lavere og mange flere benytter seg av kollektive transportmidler. Det fører til at antall personer som blir drept eller skadd pr. ulykke er høyere. Håndheving av trafikkloving er svak på grunn av små ressurser, administrative problemer og korrupsjon. Korrupsjon er utbredt blant alle involverte – sjåførere, politi og myndigheter med ansvar for førerkort og kjøretøy. Manglende helsetilbud forklarer også en del. Det fører til at mange trafikk-skadde ikke får den behandling de trenger i tide – om i det hele tatt. Samtidig har ofte de mest utsatte trafikantgruppene minst tilgang på helsetjenester og minst evne til å betale for slike tjenester.

Til tross for innsats innen trafikkikkerhetsarbeid har merkbare resultater uteblitt. Tiltak har for det meste vært rettet mot ulykkesanalyse, kampanjer, fysiske tiltak på veinettet o.l. Det har vært vanskelig å få et helhetlig, sektorovergripende arbeid. Trafikkikkerhet er sammensatt av mange fagområder og krever samarbeid mellom ulike institusjoner og andre aktører med ulike roller og ansvar. Det mange land mangler er gode institusjonelle strukturer og tradisjoner for samarbeid på tvers av sektorer og fagdisipliner.

Selv om utgangspunktet for mange lav- og mellominntektsland kan synes håpløst, er det mulig å snu den negative utviklingen. Når mange høyinntektsland har sett en positiv utvikling, er det et resultat av at ansvarlige instanser samarbeider om målrettede tiltak basert på kunnskap om ulykker. Norge er høyt på lista over land med lav ulykkesstatistikk. Vi kan måle oss med England, Nederland og Sverige. Siden 1970 er antallet dødsulykker på norske veier halvert mens trafikken er

tredoblet. Tiltak innen mange disiplin har gitt gode resultater, deriblant analyser og statistikk, lovverk, vegutforming, fartsgrensepolitikk, areal- og transportplanlegging, alkoholrestriksjoner, kontrollvirksomhet og opplæring. Det er også gjort mye arbeid i forskning og utvikling. Det hadde ikke vært mulig uten samarbeid og koordinert innsats mellom offentlige myndigheter, forsknings- og utdanningsinstitusjoner og private aktører.

Europeiske land som tidligere hadde høye ulykkestall viser store forbedringer. I løpet av siste tiår har dødsulykker i EU-land gått ned nær 40 prosent i gjennomsnitt. Størst framgang er i Spania, Portugal og Frankrike og i de baltiske landene, der antallet dødsulykker er halvert. Det er opplagt at tiltak som virker i vår del av verden ikke nødvendigvis er like virkningsfulle under andre forhold. Det er ulike politiske, finansielle og institusjonelle rammebetingelser. Det er også store ulikheter innen arealbruk, infrastruktur, transportformer, kjøretøypark, trafikanters holdninger og adferd m.m. Likevel må suksesshistoriene trekkes fram for å vise at det nytter.

«World Report on Road Traffic Injury Prevention» 2004 ga mange globale initiativ, deriblant Verdensbankens «Global Road Safety Facility» og FIA Foundations «Make Roads Safe» kampanje. De har ledet fram til FNs lansering av trafikkikkerhetens tiår spesielt rettet mot lav- og mellominntektsland. Hvert medlemsland skal gjennomføre tiltak på infrastruktur, kjøretøy og trafikantadferd, og opplæring og behandling av trafikk-skadde. De skal sette seg egne mål som skal nås innen 2020. Verdens helseorganisasjon skal utarbeide en felles handlingsplan for tiåret.

FN-systemet og Verdensbanken vil satse på globale og regionale partnerskap som skal styrke nasjonale tiltak gjennom bedre koordinering, tilhørighet, kunnskapsoverføring, utdanning, faglig kompetansetilførsel, forskning og videreutvikling. Partnerskapene anses som viktige pådrivere for å bedre lands evne til å drive nasjonalt trafikkikkerhetsarbeid gjennom sterkere institusjoner og trafikkikkerhetsstrategier og -programmer.

Trafikkikkerhetens tiår som nå er på trap-pene vil forhåpentligvis gi et påtrengende løft og skape mer bevissthet og mer handling.

## LESERBREV

### SELVRANSAKELSE

**Bjørn Friis skrev et tankevekkende innlegg i siste Motor, Norges Automobilforbunds blad, om da han var passasjer i en bil fra Geilo til Oslo. Det provoserte Steinar Svensbakken, trafikkikkerhetsrådgiver i Statens vegvesen Region øst og han skrev dette tilsvaret som er gjengitt som «månedens brev» i august/septemberutgaven av Motor.** NAFs medarbeider i en mannsalder, Bjørn Friis, har vært passasjer i bil fra Geilo til Oslo. Friis skildrer turen til Oslo godt og levende. Sjåføren skrøt over hvor god han var til å kjøre, men gjorde seg til lovbrøttere flere

ganger på vegen mot Oslo Mannen i 40-åra kjørte alt for fort bak rattet på en svart BMW som «var en drøm å sitte i». Han la seg tett opp i rumpa på biler foran før han, uten å bruke blinklyset, feide forbi bil etter bil. Ikke brukte han speilet heller.

Den aggressive sjåføren tilbød Friis haik til Oslo da Friis stod og spurte om togtider på et hotell på Geilo. Dette medvirket til at den gamle NAF-mannen ikke fikk seg til å be sjåføren dempe farten. «Ikke lek politi i trafikken», pleide kjørelæreren til Friis å si.

NAF er en organisasjon som gjør mye

bra i forhold til trafikkikkerhet. Da blir det forstemmende å lese om kjøreturen til Friis. For Friis burde bedt sjåføren dempe seg.

Det er ikke lett å be sjåføren roe seg ned i trafikken. Det kan fort oppleves som kritikk, og stemningen i bilen kan bli ubehagelig. Men, hvor ubehagelig vil det ikke være hvis den aggressive kjøringen fører til en ulykke i trafikken? Vi bør alle føle et ansvar for å bidra til tryggere trafikk langs vegene, også når vi sitter på.

Statens vegvesen har i en årrekke lært ungdommer å si i fra som passasjerer i

trafikken i en egen «Si i fra»-kampanje. Selv om det er ungdom som er målgruppen vil vi gjerne invitere Friis til å være med på et av «si i fra» kursene til vegvesenet neste skoleår.

Tanken er at deltakerne kan bidra til færre drepte og skadde i trafikken ved å si fra hvis sjåføren kjører for fort eller kjører farlig på annet vis. Sentrale temaer i møtet med ungdommen er fart, rus, bilbelte og tretthet.

**Steinar Svensbakken, rådgiver i trafikkikkerhet, Statens vegvesen. Region øst og**

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



2200

Pensjonistforeningens viktigste sak er å få et bærekraftig avtaleverk mellom Vegdirektoratet og foreningen på plass.

75

NVF – Nordisk vegforum har over 800 medlemmer

► VEIDIREKTØREN HAR ORDET:

# God trivsel - mer arbeid å gjøre

Mange i Statens vegvesen venter med spenning på resultatene fra medarbeidertilfredshetsundersøkelsen (MTU). Lederne er spesielt spent. Det er nærmest som å få eksamensresultatene. Jeg tror mange – på samme måte som jeg – går og tenker på dette. Håp og litt frykt i en varierende blanding.

**I**fjor fikk vi meget gode resultater for etaten. Er det mulig å forbedre noe som var så bra? Har vi nådd et nivå som er vanskelig å forbedre? Sjøl fant jeg litt garpering og trøst i åpningsstrofen på legendariske Blood, Sweet and Tears' slager, «Spinning wheel» som lyder «What goes up must come down.

**SÅ KOM DAGEN** med resultatene som viste at vi fortsetter bedringen siden i fjor. Ikke veldig sterk bedring,

søkelsen. Det er i seg selv imponerende og gir stor tillit til resultatene og grunnlag for å vektlegge selv relativt små endringer fra forrige undersøkelse.

**HOVEDRESULTATENE** er at trivselen i Statens vegvesen er høy og stabil. Nær 90 % av de som svarte sier at de trives i SVV. Det er marginalt lavere enn i 2009. Nedgangen regnes (tross den høye deltakelse) som klart innenfor den «statistiske feilmargin». Tilliten til ledelsen øker i forhold til fjoråret. Hovedresultatene

sessene. Noen flere mener at åpenhet og rom for meningsutveksling er redusert. Flere enn før har ikke fått tilbud om medarbeidersamtale. Dette skal vi ta alvorlig. Synet på lønnsprosessene henger

intensivere innsatsen for å bli bedre – og for at folk skal få det bedre!

**VELDIG MANGE LEDERE** trekker et tilfreds og kanskje lettelsens sukk når de får

## Vi må intensivere innsatsen for å bli bedre – og for at folk skal få det bedre!

nok i noen grad sammen med synspunkter på egen lønn og lønnsutvikling. Kan hende åpenhet og medvirkning henger noe sammen med omorganiseringsprosessen. Tilbud om medarbeidersamtaler er jeg rett og slett ikke i nærheten av å ha en forklaring på. Bortsett fra at alle disse tre områdene krever at lederinnsatsen blir styrket. At lederne legger ennå større vekt på oppfølging og dialog med sine medarbeidere.

**Å BEKJEMPE MOBBING OG TRAKASSERING** er også et klart lederansvar. Tross vår fokus i 2009 har vi ikke klart å få en vesentlig reduksjon i mobbing og trakassering. Det er absolutt ingen trøst at våre tall ikke avviker fra det som er normalt i arbeidslivet. Vi må

resultatene for egen enhet. Noen får en tyngre melding. De lederne skal få hjelp og bistand fra sine egne ledere til å gripe de utfordringene som undersøkelsen avdekker og for å gi støtte til dialogen med medarbeiderne.

**SETT UNDER ETT** er resultatene gode, ja noen vil si meget gode. Og som sagt – noen utfordringer ligger også foran oss. Å ta fatt i utfordringer for å bedre arbeidsmiljøet – trivsel og tillit, er et opplagt lederansvar. Men det er et minst like stort ansvar å jobbe for at våre gode resultater skal holde seg på et høyt nivå. Det er vårt beste bidrag til å beholde alle gode medarbeidere, rekruttere gode folk og dermed gjøre en best mulig jobb i og for Statens vegvesen.



Vegdirektør Terje Moe Gustavsen

► ANSATTE SVARER:

Hvordan har du opplevd norske sommerveger, og hvordan kan de bli enda bedre?

**MARIANNE MITTET SOLBRAA**

Prosjektleder, Region øst

Jeg har både syklet og kjørt campingvogn i sommer, og kan egentlig ikke klage over annet enn store humpehull på diverse kommunale sideveger. Det trengs bedre oppfølging av hullete vegger, aktiv kontrollvirksomhet.



FOTO: HÅKON AURLIEN

**KURT SKAGEN**

Vegplanlegger, Region vest

Eit inntrykk fra sommeren er at mange kører fort på vegar med ymse standard. Kva vi kan gjøre med bilførarane er ikkje mitt fagfelt, men som vegplanleggar ser eg mange tiltak som Statens vegvesen kan gjennomføre for å forebygge eller redusere omfanget av ulukker. I alle fall her på Vestlandet, er det mange uheldige standardsprang som lett kan føre til ulukker.



FOTO: HÅKON AURLIEN

**KIRSTI HUSERBRÅTEN**

Trafikksikkerhetsrådgiver, Region sør

Jeg har opplevd mange gode sommerveger, og noen som absolutt burde ha vært bedre, f.eks deler av rv 40. Noen steder er det skummelt smalt i forhold til fartsnivå og trafikkmengde. Mht bedring tenker jeg umiddelbart på asfaltstandard, og at det grønne mange steder tar overhånd og burde beskjæres.



FOTO: HÅKON AURLIEN

**OLAV SÆTRE**

Fagdirektør, Vegdirektoratet

Jeg har kjørt på både riks- og fylkesveg og opp i fjellet på privat veg. De fleste vegene er bra, men på enkelte strekninger kunne de nok med fordel vært noe bedre.



FOTO: MARK BERGER

**INGEBORG SOLBERG**

avdelingsdirektør, fylkesavdeling Troms

Min sommer har vært «kort-reist», med kjøring langs fylkesveger i Troms. Generell opplevelse er det store omfang av ujevn vegbane, oppstått etter vinterens tele- og flomskader. Videre bør behovet for skog- og krattrydding trekkes frem i et sommervegperspektiv.



FOTO: HÅKON AURLIEN

## Vegen & vi, adresse og postadresse

### VEIPRISING – FREMTIDENS BILAVGIFT?!

Jon Fixdal, Prosjektleder Teknologirådet, i Vegen og Vi nummer 5/10, «Bør norske avgifter ved kjøp av bil fjernes og erstattes av avgifter for bruk av bilen?» Selv om man fjerner avgiften ved kjøp av bil, har man flere avgifter for bruk av bil, som f. eks. årsavgift (veiavgift), bompenger og rushtidsavgift. Hvorfor må folk betale bompenger, rushtidsavgift, eiendomsskatt, arveavgift det er betalt skatt av fra før, formueskatt som allerede er beskattet,

vannavgift, piggdekkavgift osv, osv. La meg bruke tidligere finansminister Per Kleppe sine ord, sitat «det er utrolig hva nordmenn finner seg i, så lenge de blir vant til det». Staten tok inn i 2008 56, 413 milliarder i relaterte bilavgifter og hadde utgifter på veg på 17, 035 milliarder, en nettogevinst på 39, 378 milliarder. Ved henvendelse til finansdepartementet om spørsmål om hva de resterende avgiftspengene ble brukt til, sa vedkommende saksbe-

handler «at det gikk i den store bøtta», og da er spørsmålet, er bilavgiftene relevant for bilistene? Nei takk, Jon Fixdal, Prosjektleder Teknologirådet, vi vil ikke bytte ut en avgift for å få en mye dyrere og omfattende avgift, bilistene vil ha reduserte eller avviklede avgifter, fiskalavgifter er det altfor mange av.

**Harald Berg, Bystyrerepresentant for Trondheim Fremskrittsparti**





# Brukarferda i Hardanger

Før var det ei utilgjengeleg villmark. Nå er det ein populær turveg for alle. Takka vere bygdedugnad og «småpengar» frå Statens vegvesen.

TEKST OG FOTO MARK S. BERGER





**D**en Stavangerske Postveg i Kvinnherad i Hardanger er på rundt tre mil. Så langt er rundt to mil av den historiske vegen nennsamt restaurert og gjort tilgjengeleg for publikum. For få år sidan ein «krøttersti», i dag ein universelt utforma turveg. Høgt skatta av gåande, syklande og rullestolbrukarar der vegen slyngar seg gjennom det pittoreske landskapet i Kvinnherad.

– Det er fantastisk å sjå kor godt tilrettelagt det har blitt her. For meg som rullestolbrukar er det fantastisk å ha eit slikt tilbod, seier Jostein Haktarson.

– **KJEMPEFLOTT.** Sjølv om han bur i naturskjønne Kvinnherad, har naturen i løpet av dei siste åra blitt fjernare for han. For eitt år sidan gjorde sjukdomen multipel sklerose (MS) den gamle jegeren avhengig av rullestolen.

– Ingenting er sjølvsagt lenger. Det å kome seg ut i naturen betyr uendeleg mykje. Opplevinga er stor sjølv om du sit i rullestol, seier Haktarson ettertenksamt.

Den historiske postruta er i dag Statens vegvesen sin eigedom. Og eigaren er pålagt å ta vare på eiga historie.

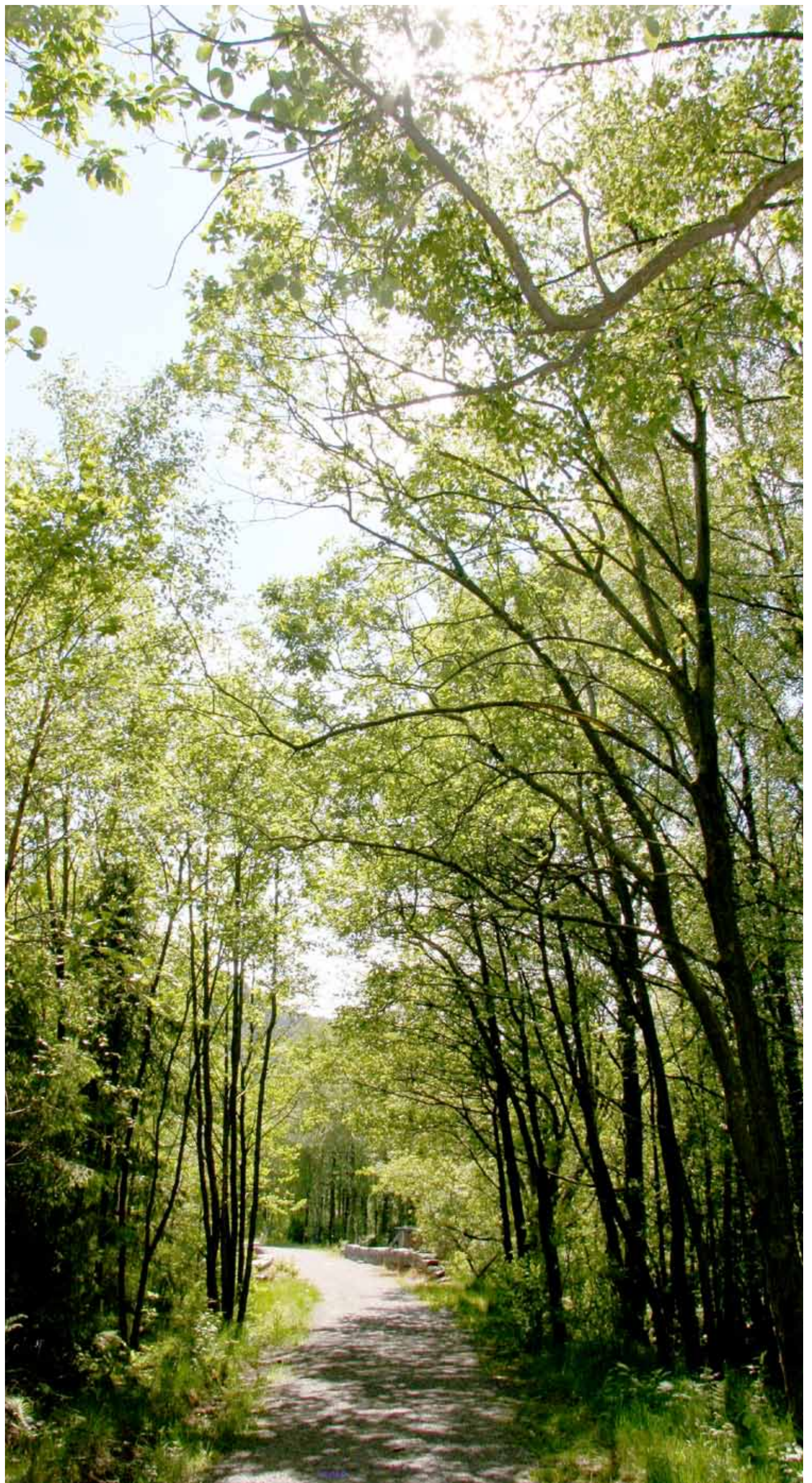
– Det er første gong vi så bevisst legg til rette for alle brukarar ved restaureringa av ein historisk veg, fortel Nils Nonås, rådgjevar ved byggherreseksjonen i Region vest og ein pådrivar i etaten for postveg-prosjektet.

– Når vi kan lage turveg, som til og med er lagt til rette for at rullestolbrukarar kan bruke dei på same måte som funksjonsfriske, så syns eg det er kjempeflott, legg han til.

**LOKALT ENGASJEMENT.** Nonås peiker på at Statens vegvesen har bidrage med cirka 300 000 kroner. Eit beløp rekna for å vere «småpengar». ►

◀ **NØGDE:** – Fantastisk, seier rullestolbrukar Jostein Haktarson om den restaurerte postvegen i Kvinnherad. Lokal eldsjel Ove Tvedt (t.v.) og Nils Nonås, rådgjevar i Region vest er også godt nøgde.

► **VARIERT:** Vegen snirklar seg gjennom vakkert og variert landskap.









► **GAMAL BRU:** Ei lita, vakker bru frå den opprinnelege postvegen.



– Eg vonar dette kan vere eit føredøme som andre vil følgje etter. Det viser blant anna at vi kan få til svært mykje for mange med relativt små middel, seier Nonås før han legg til:

– Dette hadde aldri blitt så bra som det har blitt utan dei gode, lokale kreftene. Det er deira verk. Ein viktig suksessfaktor er det lokale engasjementet, at dei har eit eigarforhold til prosjektet er avgjerande, slår han fast.

I mange år låg den gamle postvegen mellom Bergen og Stavanger skjult under tjukke lag med mose, gras og jord. Lokale entusiastar, med eldsjel Ove Tvedt i spissen, meinte vegen måtte opp i dagen og bli tilgjengeleg for turfolket.

– For nokre år sidan blei tvillingbroen min avhengig av rullestol. Dette blei ei viktig drivkraft for meg. Eg såg kor uendeleg mykje god tilrettelegging betyr, fortel Tvedt.

**DUGNADSTIMAR.** Sjølv om han og andre bygdefolk har dradd det tyngste lasset i form av tallause dugnadstimar, sparer han ikkje på konfekten når han blir beden om å kommentere Statens vegvesen si rolle:

– Du, dette her prosjektet hadde aldri blitt noko av utan han Nonås'en, seier han med ein latter.

– Vegvesenet sitt bidrag har betydd at prosjektet har blitt gjennomført, verken meir eller mindre, legg han til med ei meir alvorleg mine.

Målet for Tvedt og andre postveg-forkjemparar er at heile den tre mil lange strekninga skal vere intakt innan grunnlovsfeiringa i 2014. ■



◄ **UTFORSKAR:** Ulrikke (2 ½) syns det er mange spennande ting å utforske langs postvegen. Her ved Gamle Hellesund bru.

► **BLOMAR:** Jostein Haktarson kan nyte blomeprakta langs vegen. Tilbake serverer han verbale blomar til dei som har restaurert den universelt utforma vegen.





**– Den store systemfeilen i norsk samferdsel er at nødvendig veg- og jernbaneutbygging i mange tiår har vært brukt som en regulator i økonomiske nedgangstider**



# – Bare snakk om tid før Statens vegvesen blir fristilt

– Det bare er snakk om tid før Statens vegvesen blir fristilt og omdannet til et statlig selskap i en eller annen form. For eksempel som Avinor eller Entra (Statsbygg). Det må til for å få fart på samferdselsutbyggingen generelt og vegbyggingen og vegvedlikeholdet spesielt i Norge.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

**D**et sier tidligere Ap-statsråd og mangeårig fylkesrådmann Matz Sandman, som tar til orde for radikale endringer i norsk samferdselspolitikk. Ny selskapsform og flerårige budsjetter er noen av flere virkemidler som bør tas i bruk for å trekke landet ut av den samferdselshengemyra Norge ifølge Sandman har sittet fast i i årtier. Og Sandman er ikke redd for å tidfeste når han tror disse endringene vil skje.

– Enten ved neste rullering av NTP 2014-2023 eller etter neste stortingsvalg. Tiden er overmoden for nødvendige endringer. Mitt bestemte inntrykk er at dette langsomt, men sikkert nå er i ferd med å sige inn i alle politiske partier, sier han.

**MINST SJU VALG.** Sandmann mener det fins minst sju gode modeller for hvordan en kan få mer fart på veg- og jernbaneutbyggingen i Norge. Fristilling av Statens vegvesen enten i et statlig AS, statsforetak eller særlovsselskap er det viktigste, men andre tiltak er: Flerårig budsjettering, innføring av periodiseringsprinsippet (regnskapsprinsippet), offentlig-privat samarbeid (OPS), infrastrukturfond, lån og/eller offentlige utbyggingsselskaper.

**HENGEMYR.** – Vi må komme opp av den samferdselspolitiske hengemyra som har ridd Norge i mange tiår. Oljelandet og velferdslandet Norge kan ikke være bekjent av å ha et veg- og jernbanenett som hører et annet århundre til. Norge lider av en budsjettmessig systemfeil som hindrer effektiv og langsiktig utbygging av landets infrastruktur, sier Sandman.

Han mener det er nok å se til nabolandet Sverige eller fjellandet Sveits.

– Sverige er riktignok en halv gang så stort i areal som Norge og med dobbelt så mange innbyggere. Men hvorfor har søta bror seks ganger så mye fire felts motorveg og åtte ganger så mye dobbeltsporet jernbane som oss? Det henger ikke på greip, sier den pensjonerte fylkesrådmannen (62) som nå er blitt selvstendig næringsdrivende som samferdselsrådgiver.

**ALVORLIG SYSTEMFEIL.** – Den store systemfeilen i norsk samferdsel er at nødvendig veg- og jernbaneutbygging i mange tiår har vært brukt som en regulator i økonomiske nedgangstider og aldri har vært brukt i langsiktig, strategisk satsing. Derfor har også veg- og jernbanenettet forfalt så kraftig at det må et kjempeløft og et systemskifte til for å komme opp av samferdselshengemyra. Men at det går an i

statlig regi er både Entra og Avinor gode og ferske eksempler på, sier Sandman.

Han berømmer Statens vegvesen for å ha vært ærlige og nøkterne i beskrivelsen av den dårlige standarden på vegnettet de siste årene. Verre er det med politikernes respons på den bedrøvelige tilstanden på samferdselssektoren.

**MANGLER MOT.** Sandman mener norsk samferdselspolitikk i mange tiår har lidd av både lav status og manglende forståelse av behov for tiltak. Derfor har mange tiårs veg- og jernbaneutbygging i Norge vært styrt med osthøvel - kortsiktig, stykkevis og delt, usammenhengende, dyrt og dårlig.

– Det har kanskje ikke manglet på gode intensjoner, men på forståelse og mot. Derfor har gjennomføringskraften vært nesten totalt fraværende, sier Sandman, som nå likevel øyner lys i enden av veg- og jernbanetunnelene.

– Men det har skjedd ting de siste par årene som gjør meg mer optimistisk enn før for et gjennombrudd mot et radikalt systemskifte i norsk samferdselspolitikk. Nå tror jeg det bare er snakk om tid før store endringer til det bedre skjer, enten ved neste stortingsvalg eller innen neste NTP (2014-2023) skal rulleres. En norsk samferdselsrevolusjon er i emning, spår Matz Sandman.

## Matz' syv søstre

I en rapport til Østlandssamarbeidet lanserer Matz Sandman en syv punkts plan eller modell for fremtidig, effektiv og langsiktig samferdselsutbygging i hele landet.

TEKST KJELL WOLD

Sandmans modell tar utgangspunkt i dagens virkelighet med en erkjennelse av at dagens stasbudsjettfinansiering med ettårige perspektiv etter kontantprinsippet og mangel på skille mellom investering og drift er helt uegnet til moderne samferdselsatsning. Systemfeilen kan endres gjennom innføring av en av syv modeller eller flere av dem i kombinasjon:

**01 Flerårige budsjettvedtak**  
NOU 2003:6 (Stasbudsjettutvalget) foreslo å åpne for flerårige budsjettvedtak for infrastrukturprosjekter innen samferdsel. Hensiktsmessige virkemiddel for

økt forutsigbarhet i gjennomføring av prosjekter i lengre perspektiv som kan gi innsparinger i form av mer forutsigbar planlegging og gjennomføring og mer kostnadseffektiv ressursbruk. De fleste OECD-land bruker slike modeller.

**02 Periodiseringsprinsippet**  
Sentralt formål å synliggjøre kostnader ved statlig aktivitet. Regnskapsprinsipp der kapitalkostnader vil fremkomme ved at investeringer blir periodisert som avskrivninger og fremkommer som en årlig kostnad.

**03 Infrastrukturfond**  
Modell som innebærer at det etableres et statlig fond av betydelig størrelse og der den årlige avkastningen øremerkes transportinfrastrukturprosjekter.

**04 Lånefinansiering**  
Lånefinansiering vil bidra til langsiktighet og forutsigbarhet. Kan enten innebære at investeringer finansieres av lån fra staten, statlige fond, private og/eller fra utlandet med garantier fra den norske stat og/eller fylkeskommune. Svensk modell brukt med stor nytte.

**05 OPS (offentlig-privat samarbeid)**  
Kjenntegnes ved at et privat selskap eller konsortium får i oppdrag av det offentlige å finansiere, bygge, drive og vedlikeholde veg eller jernbane i en lengre periode. Tre OPS-prosjekter i Norge ga mange positive effekter.

**06 Fristilling av Statens vegvesen**  
Statens vegvesen og Jernbaneverket bør skille ut som egne rettssubjekter i statsforetak, statsaksjeselskap eller særlovsselskap. Virksomheten har innenfor overordnede rammer selvstendig-

het i forhold til eier og kan ta opp lån for å finansiere oppgaver innen gitte rammer. Som Avinor AS i dag har ansvar for infrastrukturen i luftfarten og Entra har ansvar for forvaltning og offentlig bygningsmasse.

**07 Investeringsprosjekter som offentlige selskaper**  
Å organisere investeringsprosjekter i egne offentlige selskaper med ansvar for utbygging kan hel- eller delfinansieres gjennom lån fra staten, i utlandet og/eller av private. Selskapets inntekter følger samme prinsipper som modellen der samferdselsetatene fristilles.



# Sandman får svar:



**JANNE SJELMO NORDÅS (SP):**

– Sandmann spiller opp interessante tanker, noe også andre har gjort. Sp mener imidlertid at dette ikke er riktig tidspunkt. Nå handler det om å bruke flest kroner på å bygge og vedlikeholde vei og banestrekningene. Nå gjelder det å bruke kompetansen på produksjon og ikke på omstrukturering. Men i forbindelse med rulleringen av NTP skal vi diskutere også andre finansieringsformer og gjennomgå sektoren med kritiske øyne.

**Det er feil av Regjeringen å si at de nå har lagt ut enkelte vegprosjekt på såkalt prosjektfinansiering. Det er bare prosjektbudsjettering.**



**BÅRD HOKSRUD (FRP)**

*andre nestleder*

– Det er fantastisk å høre en tidligere Ap-statsråd ta til orde for ren FrP-politikk i norsk samferdsel. FrP har fremmet forslag i Stortinget om samtlige av Sandmans syv modeller, nettopp fordi disse modellene har fungert veldig bra i andre europeiske land. Jeg har nylig vært i Polen og sett med egne øyne hvordan man bygger infrastruktur i rekordfart. Mens Norge under Ap, SV og Sp bare vil bygge ca 2 mil motorvei hvert år de neste ti årene, er Polen i full gang med oppfylle planen om 2500 km motorvei (130 km/t) og ekspressvei (110 km/t) i perioden 2007-2012. EU-midlene kommer innenfor en 5-årsplan, og er derved en slags form for flerårig budsjettvedtak. Sandman nevner Sverige som eksempel vi kan lære mye av. Jeg er overbevist om at vi i Norge hadde hatt sammenhengende motorvei på E18/E39 Oslo-Kristiansand-Stavanger og E6 Oslo-Trondheim for lenge siden hvis vi hadde gjort som svenskene. De syv modellene vil gjøre det attraktivt for store utenlandske entreprenører å etablere seg i Norge. Sandmans syv modeller gjør det mulig å bygge lange sammenhengende strekninger av gangen. Det vil Norge være tjent med og vi får mer vei for hver krone.

**Vi trenger nå en debatt om hvordan vi kan se transportformene mer i sammenheng.**



**ØIVIND HALLERAKER (H):**

– Det er gode og opplyttende tanker fra den tidligere Ap-statsråden og langt på vei helt i tråd med hovedtrekkene i den alternative Transportplanen vårt parti presenterte for ett år siden. Det er bare synd den sittende Regjeringen ikke tør eller vil følge opp Sandmanns ideer. Det er feil av Regjeringen å si at de nå har lagt ut enkelte vegprosjekt på såkalt prosjektfinansiering. Det er bare prosjektbudsjettering. De må gjøre som med Gardermobanen å opprette egne selvstendige selskaper for større vegprosjekter. Da er det snakk om reell prosjektfinansiering. Jeg er enig med fem av de syv modellene som Sandmann presenterer for alternativ vegfinansiering. De klarer det utmerket i Sverige og her til lands er også Avinor eksempel på dette. Jeg tror også Statens vegvesen må få en friere stilling i en eller annen form. Blir det regimeskifte ved neste valg er jeg som Sandman sikker på at disse endringene vil komme uansett.



**ANNE MARIT BJØNFLATEN (AP)**

*første nestleder:*

– Det er ikke noen tvil om at jeg langt på vei deler Sandmans virkelighetsbeskrivelse i fht at etterslepet i infrastruktur har bygget seg opp over tid, og at det er mange regjeringer som må ta ansvaret for dette. Vi er jo allerede i dag åpnet for ulike typer prosjektfinansiering, blant annet gjennom at tre større samferdselsprosjekter har fått egne poster i statsbudsjettet. Videre har Samferdselsdepartementet lyst ut midler til forskning på prosjektfinansiering,

så det er feil å framstille det som om det rødgrønne flertallet er avvisende til dette. Samtidig ser vi at enkelte modeller, som OPS, har store svakheter. Disse prosjektene binder opp penger på statsbudsjettet over mange år, og medfører også et stort byråkrati. Dette er grunnen til at blant annet Toryene i England nå er svært kritiske til bruken av OPS-prosjekter, der omfanget av dette har svekket en allerede hardt presset britisk økonomi.



**KNUT ARILD HAREIDE (KRF)**

*komiteleder:*

– Det er interessante og høyst relevante forslag som her presenteres. KrF ønsker et system der finansiering av samferdselsprosjekter

blir mer langsiktig og forutsigbar. Derfor har vi blant annet foreslått å gi Jernbaneverket og Statens Vegvesen større handlefrihet til å løse sine oppgaver ved at etatene omorganiseres til statsforetak. De bør ha samme mulighet som en privat utbygger til å gjennomføre prosjekter effektivt. OPS og andre typer prosjektfinansiering har mange fordeler. Her deler jeg mange av Sandmanns perspektiver. Norsk samferdselspolitikk bærer for mye preg av sektortenkning. Bedre koordinering og mer helhetlig planlegging kan gi store gevinster. Vi trenger nå en debatt om hvordan vi kan

se transportformene mer i sammenheng. Bare se til våre naboland. 1. april ble Jernbaneverket og Statens Vegvesen i Sverige slått sammen til et Trafikkverk. Det samme skjer trolig i Finland. Vi har mye å lære av dette i Norge. KrF leverte inn forslag om dette rett før ferien. Stortinget skal ta stilling til saken om kort tid. En slik transportaktør kan bli en drivkraft for innovasjon i bygg og anleggsbransjen. Vi har gode erfaringer med offentlig-privat samarbeid innen veivesektoren som kan overføres til jernbanen, og vi har kompetanse innen skred som kan overføres fra jernbane til vei.



**HALLGEIR LANGELAND (SV):**

– Han har flere gode poeng og forslag. Utbygging av veier i sentrale strøk går av

seg selv pga bompengene. Prosjekt etter prosjekt ruller ut asfalt hele tida, og tilrettelegger derved for økt trafikk, økt forurensning og økte klimagassutslipp. Jernbanen diskrimineres og trenger nye løsninger og grep i tråd med noen av forslagene til Matz. Jernbanen er helt avhengig av de årlige budsjettene, og har ingen bompenger eller avgifter som kommer inn på konto hele tiden. SV velger tog framfor veg, der det er mulig. Direktøren i Deutsche Bahn, Ottmar Grein, har sagt at noe av fortrinnet for bygging av Lyntog i Norge er at det

ikke er sammenhengende konkurrerende motorveier. Da går lønnsomheten for et framtidssretta togtilbud opp. Det gjør at vi kan redusere forurensningen fra gods-, personbil- og flytrafikk. Derfor: Vi trenger nye «Matzløsninger» for å få bygget og driftet et moderne miljø- og klimavennlig jernbanetilbud, slik at forurensende trafikk kan velges bort. Så bygger, rassikrer og vedlikeholder vi veiene i områder som ikke kan benytte dette tilbudet. Det er drøyt 100 år siden Norge bygde hele Bergensbanen. Nå må vi vise samme evne til handlekraft.



## Statens vegvesen har ikke noe behov for å finansiere store utbygginger med lån.



### SIGBJØRN JOHNSEN (AP)

finansminister:

– Jeg er enig i at samferdselsprosjekter bør planlegges og gjennomføres helhetlig. Finansiering utenfor statsbudsjettet er ikke en forutsetning for å oppnå det. Dagens budsjettssystem er ikke til hinder for at staten kan gjennomføre anskaffelser og investeringer over flere år og samtidig sikre helhetlig utbygging og rasjonell framdrift. Årlige statsbudsjettvedtak og kontantprinsippet forhindrer ikke at statlige investeringer kan gjennomføres raskt og rasjonelt. Slik er det også for investeringer i veg og jernbane. Statens vegvesen har ikke noe behov for å finansiere store utbygginger med lån. Utgiftenes reelle karakter og virkninger i økonomien endres heller ikke av

at samferdselsprosjekter lånefinansieres. Sli finansiering gir oss ikke økt realøkonomisk handlingsrom. Privat lånefinansiering øker attpåtil kostnadene ved samferdselsprosjekter. Mange land har dårlige erfaringer med såkalte innovative finansieringsordninger som ikke gir realøkonomisk handlingsrom, men som kun tilslører statens reelle utgifter og forpliktelser. Regjeringen har i NTP valgt å budsjettere noen særskilt prioriterte prosjekter på egne poster. Formålet med slik prosjektfinansiering er å sikre mest mulig effektiv utbygging. (Kilde: Fra innlegg i Dagens Næringsliv 28. april 2010, gjengitt med tillatelse av departementet)

### DUELLEN:

## Mesta eller ikke?

Ap-politikerne Steinar Gullvåg, Tone Merete Sønsterud og Torstein Rudihagen gikk før sommeren ut med et ønske om å legge ned Mesta AS og å få tilbake produksjons- og vedlikeholdsavdelingen i Statens vegvesen.



### TORSTEIN RUDIHAAGEN (AP)

St. repr. for Oppland

Andre nestleder i Transport- og kommunikasjonskomiteen 2005–09, st. sekr. i Samferdselsdepartementet 1995–97



### INGJERD SCHOU (H)

St. repr. for Østfold

Medlem av Transport- og kommunikasjonskomiteen. Sosial og helseminister i Regjeringen Bondevik

### HVEM DER?

**01** Bør det statseide Mesta AS legges ned og maskiner og utstyr tilbakeføres til Statens vegvesen? Hvorfor/hvorfor ikke?

Ja. Statens vegvesen trenger egen produksjons- og vedlikeholdsavdeling for å kunne vedlikeholde og utbedre raskt, og for å vurdere hva som bør gjøres av egne mannskaper og av entreprenørene. I dag er de prisgitt markedet. Selv om Mesta eies av staten, opererer de som andre private.

Nei. Etableringen av Mesta AS og regionaliseringen av Statens vegvesen gav innsparing på 850 mill. kroner årlig, som dermed benyttes til bedre veier. I tillegg har dette gitt oss en bedre oversikt og kontroll med kvaliteten på vedlikeholdet og asfalletleggingen.

**02** Hva med en mellomløsning der Statens vegvesen bestemmer hva som skal gjøres på en veg, mens utførelsen overlates til entreprenørene?

Det må i alle fall være mye bedre enn dagens løsning, men ulempen er at Vegvesenet ikke får mulighet til å kontrollere kostnadene som entreprenører har opp mot kostnadene det er ved å gjøre dette med egne mannskaper.

Indirekte er det slik dette arbeidet er organisert i dag. Statens vegvesen er byggherreansvarlig for drift- og vedlikehold av vegene. Etter Riksrevisjonens kritikk av mangel på styring, oppfølging og rapportering av driftskontraktene regner vi med flere forbedringer på disse områdene.

**03** Er standarden på de norske hovedvegene blitt bedre eller dårligere etter årtusenskiftet? Hvor mye har utskillingen av Vegvesenets driftsorganisasjon bidratt i dette?

Vi får meldinger fra hele landet om folks oppfatning at vegene er blitt dårligere. Den nye organisasjonen har mye av ansvaret. Entreprenørene gjør bare det som kontraktene beskriver mens annet behov blir stående ugjort. Da Vegvesenet hadde produksjonsavdeling, tok de det som var nødvendig.

Jeg opplever at vi i dag har mye mer kunnskap om standarden på vegene og om kostnader. Samtidig vet vi at vedlikeholdsetterlepet øker dramatisk fra år til år. En del av grunnen er at kostnadene i bransjen har gått opp, noe årlige bevilgninger ikke har dekket inn. Politikerne detaljstyrer for mye av prioriteringene.

**04** Har utsetting av drift og vedlikehold til entreprenørene over 4/5 år (i funksjonskontrakter, heretter betegnet driftskontrakter) gitt samfunnsgevinst?

Jeg har mast på departementet i mange år for å få en skikkelig uavhengig evaluering av dette. Nå foreligger det i alle fall en gjennomgang som viser at kostnadene har gått rett til vers. Det bekrefter det jeg hele tiden har ment, at samfunnsgevinsten er svært negativ.

På lang sikt gir dette systemet helt klart en viktig samfunnsgevinst. Konkurransetsetting er et virkemiddel for å oppnå størst mulig effektivitet og få mest mulig ut av bevilgede midler. Det er samtidig nødvendig med flest mulig tilbydere, å styrke konkurransen.

**05** Hva mener du bør være den ideelle fordelingen av offentlig innsats og privat innsats ved daglig drift av hovedvegene i Norge?

Det meste av store utbygginger og noe vedlikehold bør kjøpes av private etter vanlige anbudsrunder. Det er umulig å si nøyaktig hva den ideelle fordelingen bør være, men jeg mener at den fordelingen som var før Mesta ble skilt ut, fungerte godt.

Den ideelle fordelingen kan vanskelig tallfestes. Det er for mange faktorer i de enkelte prosjektene.



# Vegen tilbake til livet

**Linn Marie Thomas:** Våren 2007 innså Linn Marie Thomas at hun hadde møtt veggen. Et tilsynelatende godt liv med familie og juristjobb i Vegdirektoratet, var snudd til en ubegripelig tilværelse i psykisk sykdom og en opplevelse av å sitte fast i det dypeste mørke.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Familie og arbeidsgiver støttet opp, men mørket ble bare verre. Da bunnen var nådd og ønsket om å leve var borte, kom hjelpen fra uventet hold. Å skrive ble en viktig form for terapi, og i disse dager kommer boken hun har skrevet på vegen tilbake til livet.

## 01 Hva skjedde egentlig med deg?

Jeg hadde en latent bipolar lidelse som bare ventet på de rette forutsetningene for å slå ut i blomst. Stor ytre og indre stressbelastning kombinert med søvnløshet over flere år var det som skulle til. Kanskje handlet det litt om min perfektionisme, ønsket om å være den flinkeste jenta i klassen. Kanskje litt om ting jeg opplevde på jobben, særlig da vi reviderte trafikkstasjonene. Jeg jobbet kjempesvært for å gjøre en anstendig jobb som jeg virkelig mente, og fortsatt mener, var viktig for Statens vegvesen. Men jeg var helt uforberedt på en gammel bilsakkyndigkultur som jeg ikke ante fremdeles eksisterte og som ga enkelte veldig vanskelige møter.

Årsakene var utvilsomt sammensatte men jeg vil ikke på noen måte gjøre annet enn å skryte av mine kolleger og ledere i Vegdirektoratet. De har vært en uvurderlig støtte og mer verdifulle for meg enn jeg tror de selv aner.

## 02 Hva betyr bipolar lidelse?

Det betyr i korthet at jeg lever med veldig store variasjoner i stemningsleiet. Enten smiler livet eller det er umulig å komme seg opp av sengen om morgenen. Det er få dager midt imellom. Depresjonene som fulgte nedturene mine var totalt lamemende og kunne vare i flere måneder av gangen.

- Men selv om sykdommen er begynnel-

sen på boken, så er det langt fra en historie om det å være syk. Det er en historie om det å bli frisk og om å få hjelp fra mildt sagt uventet hold.

## 03 I boken snakker du veldig varmt om gode hjelpere?

- Uten gode hjelpere er det ingen som kommer seg gjennom alvorlige kriser i livet. Hjelperne er den eller de personene som er der for deg når du mest trenger dem. Jeg har vært så heldig å både ha og møte mange gode hjelpere på min vei. I boken snakker jeg i tillegg om åndelige hjelpere, dvs hjelpere fra «den andre» siden. Jeg prøver både å forklare og forstå det alternative miljøet, en ukjent verden som tidligere var et blankt lerret for meg. Og jeg er ikke lenger i tvil om at hjelpere kommer til oss i alle former.

## 04 Du forteller fantastiske historier om healing, tidligere liv og himmelske samtaler. Snakker vi om Østens mystikk?

- Gjerne det. Jeg kan identifisere meg med mange av Østens dype innsikter, men det kan jeg også med elementer fra de fleste andre av verdens religioner. Alle snakker de om kjærlighet, en høyere bevissthet, nestekjærlighet og de aller fleste av dem tror på reinkarnasjon. Jeg er ikke religiøs, jeg er troende. Troen kommer innenfra og er min helt personlige sannhet. Sannsynligvis deler jeg mange av mine sannheter med noen millioner av verdens innbyggere fordelt på en rekke forskjellige religioner.

## 05 Underveis ble du fugl Fønix?

- Ja, et sted på veien mellom min reises begynnelse og der jeg er nå, etter flere år i samtalerapi, innså jeg etter hvert at

jeg holdt på å bli født på ny. Et vendepunkt, om du vil. Mange av de tillærte personlighetstrekkene som tidligere hadde bidratt til å forverre tilstanden min, var borte, avlært. Og så var det all den andre hjelpen da. Det ga rom for en ny meg til å vokse frem fra asken, som en fugl Fønix.

## 06 Hvem er denne nye Linn?

- Et menneske som søker indre frihet og styrke og som konstant prøver å være i modig prosess frem mot det beste mennesket jeg kan være.

- I alle år var jeg den som smilte for å skjule enhver smerte, og jeg levde slik jeg trodde det ble forventet av meg. Jeg var gjennomført uærlig mot meg selv, uten at jeg innså det da. Slikt koster energi! Jeg undrer meg ofte over hvor den kom fra, denne frykten som bodde i meg for ikke å bli likt, ikke å bli akseptert, ikke å være flink nok. Følelsen av utilstrekkelighet.

- Først da jeg maktet å legge fra meg frykten og være ærlig med meg selv, ble jeg fri.

## 07 Du skriver mye om behov for stillhet?

- Til å begynne med var det fordi sykdommen tvang meg til stillhet ved at jeg ble ekstremt lydømfindlig. Etter en stund innså jeg at i stillheten ble jeg tvunget til å lytte til mine virkelige behov og ønsker. Og da måtte jeg foreta valg, være modig og ærlig med meg selv. Lytte til min indre sannhet.

- Jeg har i ettertid gjort meg den refleksjonen at det kanskje ikke er så rart at vi knapt kan bevege oss et eneste sted i samfunnet vårt uten at vi omgis av lyd. Stillheten krever noe av oss.

## FAKTA

### Linn Marie Thomas

Er bosatt i Drøbak med mann og to barn, og ansatt som jurist i Statens vegvesen Vegdirektoratet. Hun ble ansatt i Statens vegvesen i 2000, arbeidet både ved Østfold- og Oslo distriktskontor før hun begynte i Vegdirektoratet. Ble langtids-sykemeldt med en utbrentdiagnose i 2007 og er fortsatt delvis sykemeldt.

Boken «Jeg er Marie, fugl Fønix» blir utgitt på Nova forlag i slutten av september.



## Linn i trafikken

### Hva slags bil har du?

Toyota Prius (hybrid).

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

Jeg kjører gjerne selv, er elendig til å sitte på.

### Hvilken musikk setter du på i bilen?

Jeg foretrekker stillhet, men hører gjerne på Sivert Høyem.

### Hva slags transportform foretrekker du?

Bil.

### Har du blitt stoppet i fartskontroll?

Ja, en gang.

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

Jeg synes det hadde vært helt greit om avgiftene uavkortet gikk til kollektivtrafikken.

### Hva synes du om kollektivsatsene?

De er alt for høye.

### Hvor er den beste vegkroa?

Går Espabollene?

## TEGN TERJE

### Linn Marie tegner vegdirektøren

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

#### Terjes dom:

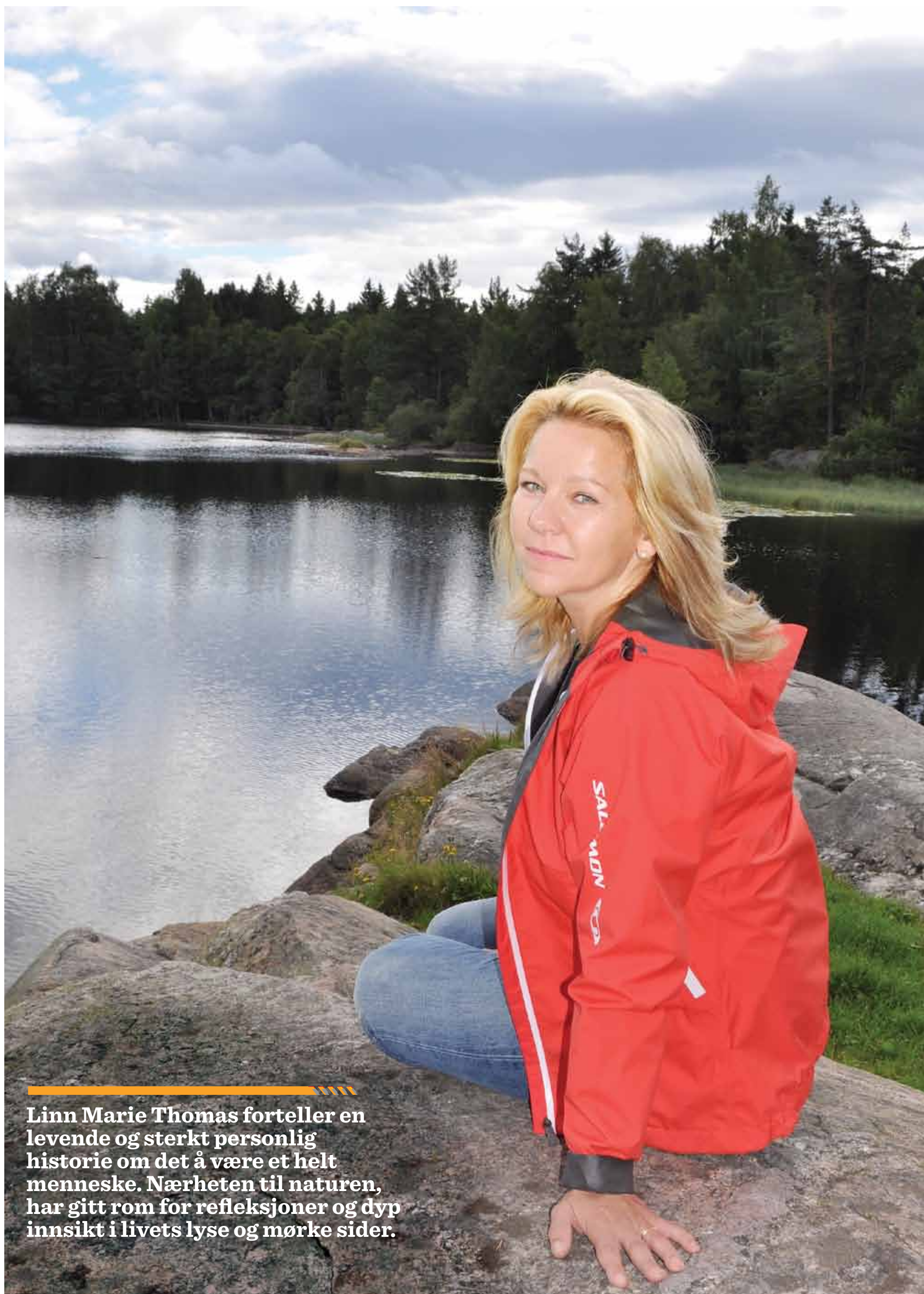
Jeg kjenner meg godt igjen. Mange detaljer, en myk strek, og så blid! Opplever hun meg på den måten er jeg fornøyd.



## Psykisk sykdom

Om lag halvparten av befolkningen får en psykisk lidelse i løpet av livet. De vanligste lidelsene er angst og depresjon. 1-2 prosent av befolkningen rammes av bipolar lidelse. Sykdomsforløpet veksler mellom faser av mani og depresjon og perioder med mer normal fungering. Noen har bare ulike grader av mani. Bipolar lidelse har høy arvelighet og en livslang lidelse. (Kilde: Folkehelseinstituttet)





**Linn Marie Thomas forteller en levende og sterkt personlig historie om det å være et helt menneske. Nærheten til naturen, har gitt rom for refleksjoner og dyp innsikt i livets lyse og mørke sider.**



# Nye vegar for fem milliardar

Vegbygginga er komen på eit historisk nivå i Hardanger og Voss i 2010. Prosjekta som no er i gang, eller tek til i år, passerer ein total byggekostnad på fem milliardar kroner.

TEKST OG FOTO GEIR BREKKE



**S**tatens vegvesen har hand om ei kraftig forbetring av vegnettet i Indre Hordaland. At såpass mange og store prosjekt kjem samstundes gir iallfall ein uvanleg høg anleggsaktivitet i Hardanger og Voss. Samstundes har det så langt vore god konkurranse om dei ulike oppgåvene. Det næraste ein kjem så stor aktivitet i Voss og Hardanger er perioden kring 1970 med meir eller mindre samanhengande utbetring samstundes med det store hamskiftet frå grus til svart dekke mellom fylkesgrensa på Vikafjellet og Granvin i Hardanger, ifølgje vegvesen-veteran Odd Sæveraas.

**HARDANGERBRUA.** Bygging av rv. 13 Hardangerbrua tok til vinteren 2009, og er no inne i ein hektisk byggjefase der brutårna reiser seg på både sider av fjorden. 100-meteren blei passert i august i år, og tårna skal vere i full høgde på 200 meter våren 2011.

På tilkomstvegane er all tunnelsprenging ferdig, og vassikring pågår. Når året er ute vil det meste av tilførselsvegane vera fullførte,

og det er tid for elektroinstallasjonar. Arbeidet med forankring av hengebrua på både sider er og komen i gang, etter ein noko vanskeleg start, særleg i Vallavik. Her møtte Statens vegvesen ei vanskeleg fjellsone første byggeår, som førte med seg ompro-

**Bygging av rv. 13 Hardangerbrua tok til vinteren 2009, og er no inne i ein hektisk byggjefase der brutårna reiser seg på både sider av fjorden.**

sjektering og ekstra sikringsarbeid. Samstundes som entreprenørane tek seg oppover med tårn og forskalar og støyper i fjellforankringane, pågår det stadig meir arbeid på ulike stålverkstader i Europa og Asia.

Men byggjekontrollen er på eit høgt nivå, både med egne folk frå Statens vegvesen og med innleigde, norske inspektørar. Ein del leveransar til stålentreprisen er alt på plass i Hardanger, og meir kjem i året som kjem.

**VOSSAPAKKO.** Også bygging av første etappe i Vossapakko kom så vidt i gang før jul i fjor. Aktiviteten er no høg mellom Seim i Granvin og Palmafossen i Voss, med bygging av den drygt fire km lange Tunsberg-tunnelen og tilførselsvegane med bruer i både endane, på det som skal bli den nye rv. 13 mellom Voss og Hardanger. Tunnelmassane blir nytta til ombygging av rv. 13 Palmafoss-Mønshaug. Arbeidet pågår langsmed rv. 13, med ein del kryssing av anleggsmaskiner i den hektiske byggjeperioden ein er inne i no. Men biltrafikken på rv. 13 flyt godt gjennom anleggsområdet, medan brukarane av gang- og sykkelvegen har måtta justera noko på ruta si i anleggsperioden.

– Vi vonar å kunna opna den 4 km lange Tunsberg-tunnelen før jul 2011, som er eit halvt år tidlegare enn planlagt, seier prosjektleiars Lars Ragnar Røneid.







**GOD FRAMDRIFT:** Prosjektleiar Øivind L. Søvik i Statens vegvesen er nøgd med framdrifta på Hardangerbrua.



**REISER SEG:** Brutårna på Hardangerbrua reiser seg.



**DUKA FOR NY VEG:** Prosjektleiar Lars Magnar Røneid i Statens vegvesen held høgt tempo på Vossapakko.

Statens vegvesen skal og byggje ny tunnel på E16 bak Vossevangen, men her er det førebels reguleringsendring av påhogget i aust som opptek vossingane og byggherren. – Vi tok ein viss risiko med å setja i gang Vossapakko før godkjent planendring for austenden av Vangstunnelen, seier Røneid.

**JONDALSTUNNELEN.** Bygging av den 10,7 km lange fv. 107 Jondalstunnelen mellom Kvinnherad og Jondal i Ytre Hardanger kom og i gang hausten 2009. Arbeidet starta frå Nordrepollen i Kvinnherad. Det skjedde før fylkestinget i Hordaland hadde vald vegløysinga i Torsnes i Jondal. Då heile prosjektet kom på plass med fleire rundar på finansiering, kunne Statens vegvesen setje i gang tunneldrivinga også frå Jondal så seint som i april i år.

Til gjengjeld har det vore god fjellkvalitet frå bae sider så langt, med inndrift på opp mot 70 meter i veka. Gjennomslaget er venta å skje hausten 2011. Jondalstunnelen blir bygt som totalentreprise. Kontrakta med Kruse Smith AS fortel at det nye langholet i Hardanger skal kunne opnast i august 2013.

**KVAMMAPAKKEN.** Statens vegvesen starta før ferien endå eit stort prosjekt i Hardanger, nemleg Kvammapakken. Dette er bygging av nye vegparsellar langs Hardangerfjorden. Den første parsellen er under bygging, og Veidekke har kontrakta på knappe 110 millionar kroner.

– Prisane låg noko under det vi hadde rekna med, seier prosjektleiar Rolf Harketstad. Første etappe er i hovudsak bygging av Børvenestunnelen på fv. 7 mellom Øystese og Nes, som skal avlaste dagens smale fylkesveg forbi frukthagar og randbusetnad, med stort innslag av fotgjengarar og syklistar.

Kvammapakken inneheld vegbygging for 423 millionar kroner, med bompengereving i 19 år. Neste etappe som blir lyst ut er delar av fv. 49 Vikøy-Norheimsund, som totalt er kostnadsrekna til 75 millionar kroner.

**ÅRSNES FERJEKAI.** I Kvinnherad er det bygt ny ferjekai på Årsnes, som har erstatta den utrangerte kaien på Løfallstrand. Dermed er det teke i bruk nytt og innkorta samband over fjorden til Gjermundshavn.

Statens vegvesen har også i gang arbeid med utbetring av delar av fv. 48 mellom Årsnes og Løfallstrand. Her skal det gjerast ytterlegare tiltak for å betre framkomst og tryggleik på vegen i haust.

**RASSIKRING OG TUNNELUTBETRINGER.** Prosjektleiinga for Hardangerbrua har og andre pågåande oppdrag. Før ferien var første byggjesteg ferdig på

rassikringa og utbetringa rv. 13 Bu-Brimnes, eit prosjekt til kring 120 millionar kroner. Andre byggjesteg er ikkje finansiert, og Statens vegvesen har fremja ei reguleringsendring med ny veg i dagen, som alternativ til den drygt 400 meter lange Nautaflottunnelen.

I tillegg er det i gang ei rekkje mindre veginvesteringar i Hardanger- og Voss-området i år. Meir kjem til i løpet av året. Totalt er det tale om budsjetinvesteringar i 2010 på kring 200 millionar kroner utover dei konkrete prosjekta som er nemnde her. ■



**ÅPNING:** Nye Årnes ferjekai på åpningsdagen 1. juli. 2010.

**PAKKEN:** Det er klart for driving av fv. 7 Børvenestunnelen frå Øystese i Hardanger.



**FAKTA**

**Hardanger og Voss**

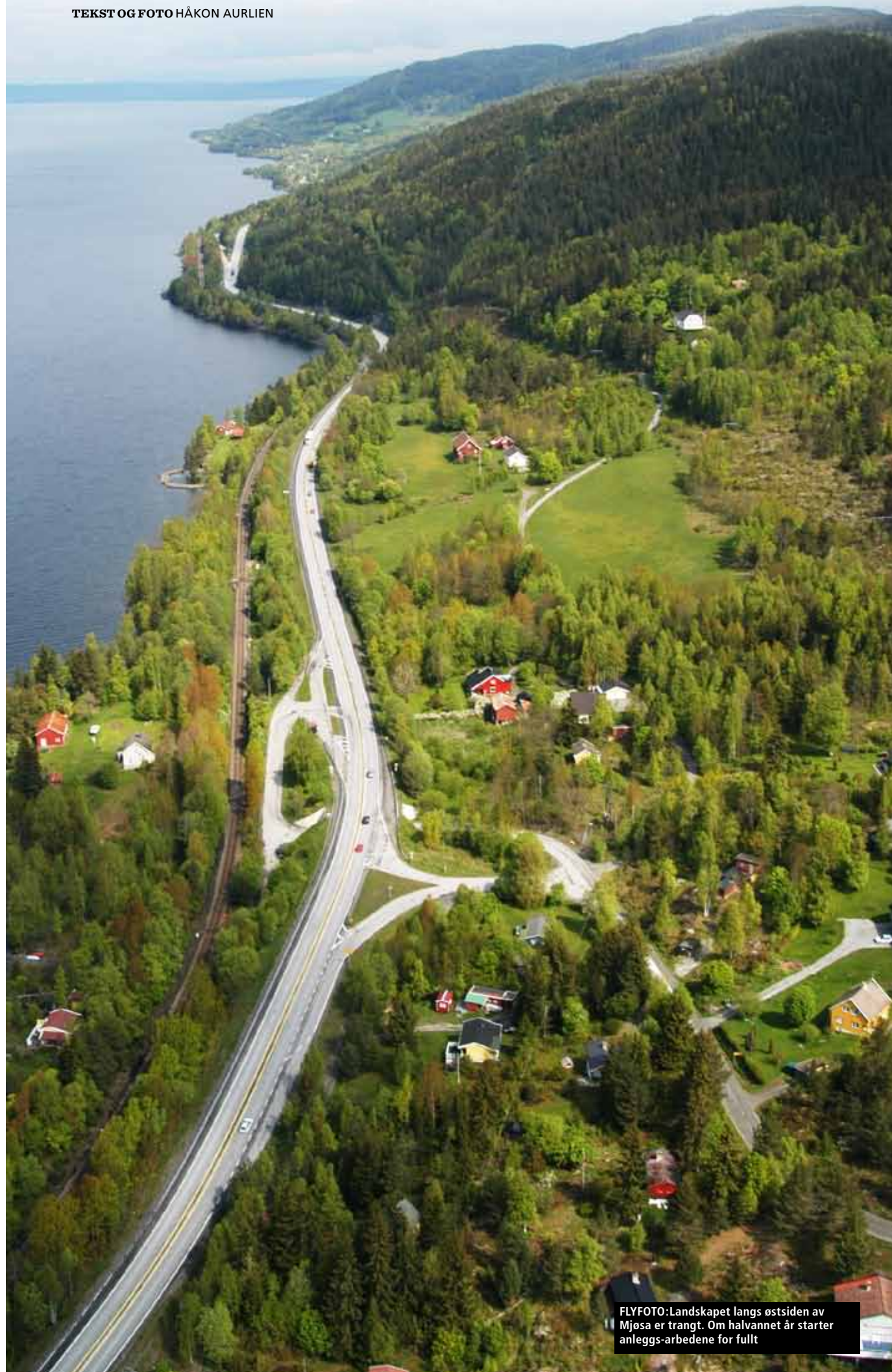
	mill. kr.
Rv. 13 Hardangerbrua	2.254
Rv. 13/E16 Vossapakko	1.130
Fv. 107 Jondalstunnelen	887
Fv. 7 og 49 Kvammapakken	423
Fv. 48 Årnes ferjekai med vegar	85
Rv. 13 Bu-Brimnes, 1.byggjesteg	120
Mindre utbetringar veg, tunnel, rassikring	200



# Her kommer landets største anleggsprosjekt

Statens vegvesen og Jernbaneverket forbereder i felleskap landets største landfaste anleggsprosjekt.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN



FLYFOTO: Landskapet langs østsiden av Mjøsa er trangt. Om halvannet år starter anleggs-arbeidene for fullt

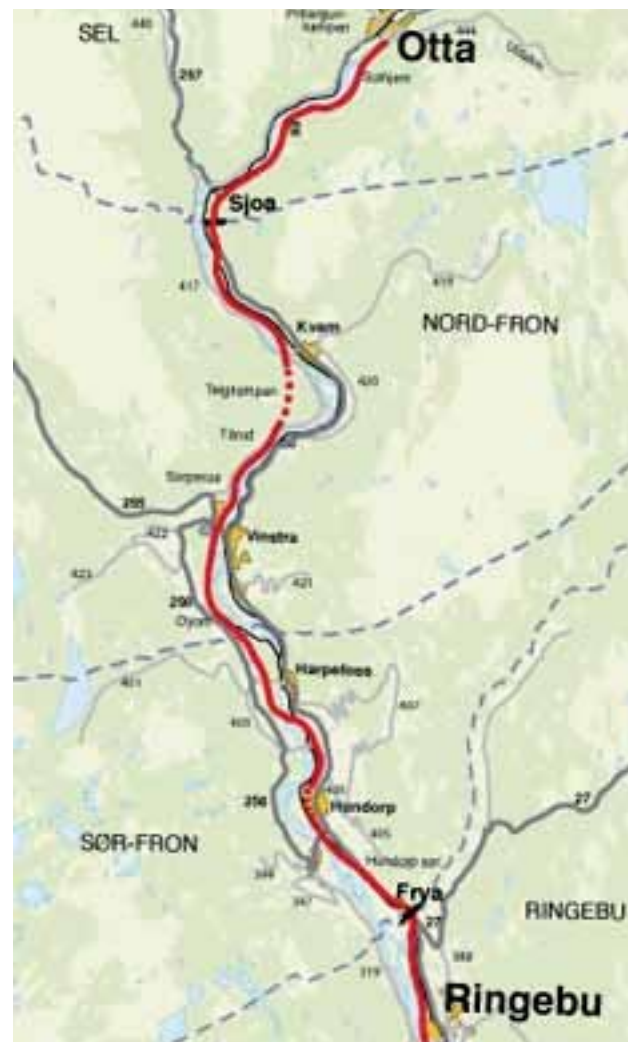


LEDER: Taale Stensbye blir om halvannet år leder for en anleggsstyrke på over 1500 mann



... og slik skal det bli om få år. (Illustrasjon: Arne Jørgen Myhre)





PROSJEKTFINANSIERING: Prosjektleder Øyvind Moshagen er klar for prosjektfinansiering av ny E6 fra Ringebru til Otta.

# Kan bygges raskere

Den nye E6 fra Ringebru til Otta kan bli landets første prosjektfinansierte veg.

TEKST Håkon Aurlien FOTO Eli Ramstad

«**D**ersom det blir enighet om slik finansiering gir det mulighet for raskere utbygging av 56 kilometer E6, sier nytilsatt prosjektleder Øyvind Moshagen.

– I løpet av vinteren og våren vil vi ha klart finansieringsopplegget med tanke på oppstart høsten 2012. Per i dag jobber vi for fullt med tanke på tradisjonell bompengefinansiering og med lokale og nasjonale politiske beslutningsprosesser i 2011. Forutsetningene kan være tilstede for prosjektfinansiering, som ville kunne gi oss en forutsigbar og optimal byggeperiode. Men de politiske myndigheter avgjør både bompengehandlingen og eventuelt spørsmålet om prosjektfinansiering, sier Moshagen.

**STORPROSJEKT.** Gudbrandsdalen står foran det største samferdselsprosjektet siden jernbanebyggingen på 1890-tallet. Den nye vegen har vært planlagt og diskutert i over 40 år og nå er det avklart at den skal bygges som to- og trefelts veg med midtdeler mot møteulykker.

Spørsmålet er om den i stor grad bompengefinansierte utbyggingen skal være avhengig av årlige budsjettvedtak fra Stortinget, eller om Stortinget beslutter en prosjektfinansiering der arbeidet gjøres så effektivt som mulig over flere år.

**KONSULENTKONTRAKTER.** – Reguleringsplanleggingen er i siste avsluttende fase og vi kommer nå til å lyse ut store konsulentkontrakter for byggeplanlegging i høst for å kunne oppnå ønsket byggestart om to år, sier Moshagen.

Utbyggingen innebærer bygging av 56 km ny to- og trefeltsveg med to store bruer over Lågen, ved Harpefoss og Kvam. To tunneler skal bygges ved Hundorp og Kvam. Til sammen er det i overkant av 80 konstruksjoner på strekningen. Forbikjøringsstrekninger skal hindre møteulykker og framkommeligheten skal bedres ved at nye E6 legges utenom tettstedene.

**KOSTNADSBEREGNING.** – Det jobbes nå aktivt med kostnadsberegninger, slik at tallene er best mulig når vi jobber med bompengandeler og total finansieringsløsning. Kostnadsrammen som ligger i Nasjonal Transportplan, som er beskrevet som usikkert, er 4,5 milliarder kroner hvorav statens andel er 1,6 mrd kroner. Det gir en bompengandel på 64 prosent sier han.

Planen er å bygge strekninga Frya - Kvam først, deretter Ringebru sør - Frya og Kvam - Otta. Byggingen er i NTP tenkt gjennomført over fem år, med ferdigstillelse av de siste strekningene i 2017. ■

► Mer fakta på [www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e6ringebusorotta](http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e6ringebusorotta)

«**N**år utbyggingen av ny E6 og jernbane kommer i gang langs Mjøsa i april 2012, vil over 1500 mann være i arbeid. Vi kommer til å bygge for to milliarder kroner hvert år, sier prosjektleder Taale Stensbye. Totalt er prosjektet kostnadsberegnet til 7 milliarder kroner. E6 skal være ferdig i 2014, jernbanen i 2015. Utbyggingen skjer som et felles prosjekt, med Stensbye som prosjektleder og Jan Ausland fra Jernbaneverket som assisterende prosjektleder. Det skyldes at den nye vegen og jernbanen skal gjennom et landskapsområde som er betegnet som veldig spesielt. Betegnelsen «Innlandets Hardanger» sier mye, også det at utbyggingen satte så mange følelser i sving at beslutning om trasévalg måtte løftes helt til Miljøverndepartementet.

**SAMORDNES.** E6 langs Mjøsa er bygget ut i mange etapper og inntil tre generasjoner hovedveg ligger inntil en jernbanestrekning som i hovedtrekk er fra 1880-årene. Når E6 skal bygges ut fra to til fire felt og jernbanen bygges ut til dobbeltspor må arbeidet koordineres. Etter forslag fra Statens vegvesen og Jernbaneverket bestemte daværende samferdselsminister Navarsete at bygging av veg og bane skal skje samtidig og under felles ledelse.

– Vi får en del utfordringer og den største er at vi får relativt kort byggetid. 23 kilometer veg skal bygges på 30 måneder, det vil si frem til høsten 2014. Jernbaneutbyggingen vil pågå i ytterligere et år. Alt må skje med minst mulig forstyrrelse av trafikken på både veg og jernbane, sier Taale Stensbye. ■

## ► HAVARIKOMMISSJONEN:

TEKST GISELLE JENSEN

# Vegens tilstand bidro sterkt til dødsulykken

Etter en tragisk trafikkulykke på fv. 13 i Alta i januar i fjor ber Havarikommisjonen Vegvesenet om å vurdere å innføre kriterier for hva som er forsvarlig tilstand og maksimal spordybde på offentlig veg.

Ulykken på fv.13 tok tre liv. En Nissan Almera med fører og to passasjerer kjørte i omkring 40 km/t, fikk en skrens og kom over i motgående felt der den kolliderte med en Dodge Ram. Alle i personbilen døde. I vegdekket var det spordannelse med inntil 48 mm dybde, det var dessuten snø og isdekke på vegbanen.

I en fersk rapport konkluderer Havarikommisjonen med at vegens tilstand bidro vesentlig til ulykken. De fastslår at fylkeskommunen og Statens vegvesen ikke har

ivaretatt sikkerheten på vegen på tilfredsstillende måte og at manglende utbedring av spor eller andre tiltak har utsatt trafikantene for høy risiko.

– Dette er en dypt tragisk ulykke og vi føler selvsagt med familiene til de drepte. Havarikommisjonen har gjort et grundig arbeid med analyse av ulykkesårsaken. Det er ingen tvil om at vegen burde vært utbedret tidligere. Nå er det viktig å se på hvordan vi kan unngå flere slike ulykker, sier Lars Erik Hauer. Hauer er direktør for veg- og transportavdelingen og forteller at Vegvesenet allerede har startet arbeidet med å vurdere behovet for krav og kriterier i forhold til bla. vedlikehold og aktuelle tiltak ved ulike tilstander på vegnettet.





## Stedet Overland

Stedet Overland ligger inntil fv 715 på Fosenshalvøya og bildet illustrerer betydningen av navnet. – Fem kilometer inn fra skiltet ligger en gård på en avsats, høyt over terrenget rundt. Noen kaller området Øverland men det opprinnelige er Overland, forklarer Tormod Overland som er lokalpolitiker i bygda.

## QUIZ:

# 20 spørsmål

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



Denne brua blir Norges lengste hengebro. Hvilken bru?

FOTOMONTASJE: STATENS VEGVESEN

- 01** Hvilken bru kåret Teknisk Ukeblad til landets vakreste?
- 02** Hvem er leder for transport- og kommunikasjonskomiteen på stortinget?
- 03** Runehamartunnelen har siden 2003 vært testtunnel hvor brannsikkerhetskrav er testet. Hva er nærmeste by til tunnelen?
- 04** Hvilken bru vil bli Norges lengste hengebru?
- 05** Mange av Statens vegvesen gule biler er nå utstyrt med hvilket trafiksikkerhetstiltak?
- 06** Hvor lang spennvidde eller fri lengde må en konstruksjon ha for å bli definert som ei bru?
- 07** Da Arch Daily kåret «Building of the year 2009» vant Nye

Trollstigen «Public Facilities». Hvilket firma står bak utformingen?

- 08** Hva er en TERN-tunnel?
- 09** Hvor mange TERN-tunneler har vi i Norge?
- 10** Hva heter vegdekket - en rimelig middelvei mellom dyr asfalt og vedlikeholdskrevende grusvei- som er en norsk innovasjon fra 1965?
- 11** Hvilket fylke ga russen i år tilbud om gratis buss og tog?
- 12** I 2009 ble behovet for et selvstendig tilsyn for veginfrastrukturen utredet. Hva het denne NOUen?
- 13** Å kollidere i 70 km/t uten bilbelte tilsvarende et fall på hvor mange meter?

- 14** Embetet som vegdirektør ble opprettet i hvilket år?
- 15** Hvilket år ble bilrasjoneringen opphevet?
- 16** Hvilken by fikk i 1894 landets første elektriske sporvei?
- 17** Vegloven av 1912 ble endret hvor mange ganger før ny veglov forelå i 1962?
- 18** Hvor mye økt risiko har promilleførere i snitt for å bli innblandet i dødsulykker enn vanlige bilførere?
- 19** I prosent, hvor mange av de trafikkdrepte i 2008 brukte ikke bilbelte?
- 20** I prosent, hvor mange av dødsulykkene i 2008 skyldtes at noen sovnet bak rattet?

1: Hjelgelandsbrua i Nordland 2: Knut Arild Hareide (KRF) 3: Andalsnes 4: Svar: Hardangerbrua 5: Alkolas 6: 2,5m 7: Rødt Ramstad Arkitekter 8: Trans Euro-ganger 18: 55 ganger høyere risiko 19: 41 % 20: 14 %



## Unormalt ansvar

117

Tar man vikepliktsskilt 202, snur det opp ned, skriver på en tilleggskilt og setter det opp inntil en privatveg, da har man denne skiltunormalen som står like ved Søre Brekkom i Ringebu. Det er mye som gjør dette til en unormal. 1: Offentlige skilt skal normalt ikke brukes til å regulere trafikk på private vegger, 2: Vikepliktsskilt 202 skal kun brukes til å markere vikeplikt. 3: Tilleggsinformasjon skal settes på underskilt. 4: Rettskrivingen bruker bare en «n» i «ansvar». 4: Veggen kan ikke kjøres, det kan kjøretøyene. Og ikke minst 5: En vegger kan ikke påføre trafikantene ansvar ut over det store ansvar de allerede har. Paragraf 54 i vegloven slår entydig fast at eier av en privat veg «pliktar å holde veggen i forsvarlig stand». (Foto: Håkon Aurlien)

## Vegenogvi

Denne avisen er redigert på uavhengig grunnlag, i henhold til de prinsipper som er nedfelt i Redaktørplakaten og norske medi-ers 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**  
**HÅKON AURLIEN**  
Mobil: 951 13 750  
Telefon: 69 24 37 01v  
hakon.aurlien@vegvesen.no

**Grafisk designer**  
**JORUNN G. 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 12 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning. Redaksjonen avsluttet 31. august kl. 13.00.  
**Neste utgave kommer 30. september 2010**

