

Vegen og vi

NR. 08 / 30. SEPTEMBER / 2010
PORTO BETALT / PORT PAYÉ
NORGE / NOREG
RETURADRESSE:
STATENS VEGVESEN
POSTBOKS 8142 DEP
0033 OSLO




Statens vegvesen

” Jeg får frysninger på ryggen og stor medfølelse med dem som rammes

Gulleik Vatnebryn,
ulykkesgransker i Statens vegvesen

” Det er viktig at vi føler at hver eneste ulykke angår oss

Terje Moe Gustavsen,
vegdirektør



Hvordan kunne det skje?

Fire unge mennesker omkommer i en trafikkulykke i Søgne kommune. Noen mister sine umistelige. Gulleik Vatnebryn fra Statens vegvesen får jobben med å undersøke hvordan tragedien kunne skje. Kanskje kan jobben hans hindre en liknende ulykke i fremtiden.

Side 4-5 og side 13

SIDE
06 **MILJØ:**
Mye tyder på at luftforurensning prises for lavt

SIDE
08 **BRUER:**
Professor om nye EU-regler: En fare for norsk trebruteknologi

SIDE
18 **EU:**
Olav Grimsbo er ny samferdselsråd i Brussel for andre gang

SIDE
20 **SIKKERHET:**
Justerte fartssperren, fikk en bedre sjåførhverdag

Pluss! Duellen: Rune Elvik vs. Morten Hansen om MC // ESP kompenserer for pigger // Miljøpakke Trondheim // Jobber på toget // Reform i rute // Fotoreportasje: Rusten rasteplass // Portrettet: Comeback-Kjell

Intro



VIL REDDE REIN MED REFLEKS

Et nytt prøveprosjekt tester ut refleks på reinsdyr for å redde dem fra trafikk døden. 2000 reinsdyr i Øst-Finnmark skal merkes før vinteren setter inn for alvor. – I snitt vil en kollisjon med rein koste føreren 40.000 kroner i erstatning til reineieren. Det vil være god butikk å redusere antall påkjørsler, påpeker Kristian Øvernes i Statens vegvesen. I august ble femti rein påkjørt i Finnmark.

LEDER:

En bedre hverdag

Det kan ikke eksistere demokrati uten bestemte regler. De kan ha frihet som innhold, men frihet betyr ikke at man skal gå på feil side av gaten.

Indira Gandhi

Da samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa var til stede på lanseringen av kampanjen «På riktig side av 80» sa hun blant annet følgende: «Skal vi nå visjonen om ingen drepte eller alvorlig skadde må alle gode krefter dra sammen. Det som skal til er gode veger, gode biler og gode trafikanter». Ingen kan være uenig med statsråden i dette. Men som kjent er det ofte et langt stykke mellom ord og handling. Særlig mellom andres ord, og egen handling.

Norges Lastebileierforbund (NLF) har med «På riktig side av 80» kampanjen derimot gjort ord til handling. For mange ulykker med tungbiler generelt, og for mange ulykker på rv. 3 nord for Elverum spesielt - med dette som utgangspunkt har lastebileierne tatt skjeen i egen hånd. I stedet for å sitte stille og vente på at noe skal skje, har forbundet innført en frivillig ordning der tungbiler kan få justert fartssperren fra dagen 90 km/t til maks 80 km/t.

NLF hadde håpet å få med ti eiere på prosjektet. Fasit: 20 eiere tok utfordringen. Til sammen kjører nå 250 tungbiler med nedjustert fartssperre. Utgangspunktet er Østerdalen, men bilene kjører over hele landet. Maks tillatt fart for lastebiler i Norge 80 km/t. Fartssperrene i bilene slår inn først ved 90 km/t. Selv om det er et ulogisk avvik mellom tillatt fart og fartssperrens innstilling, hva er egentlig vitsen med å justere ned fartssperren? Sjøførene vet vel at de ikke kan kjøre fortere enn 80? De klarer vel å passe dette selv?

I stedet for en polemikk rundt spørsmålet over, kan det anbefales å lese reportasjen på side 20-21 i denne utgaven av Vegen og vi. Erfaringene sjåførparet Eli-Anne og Roger Korneliussen der deler er oppsiktsvekkende og taler i grunnen for seg selv. De forteller om jevnere kjøring, og mykere trafikk. Og de forteller at de faktisk kommer like raskt frem som før. Oppsummert: «Vi opplever at vi har en mye hyggeligere hverdag nå».

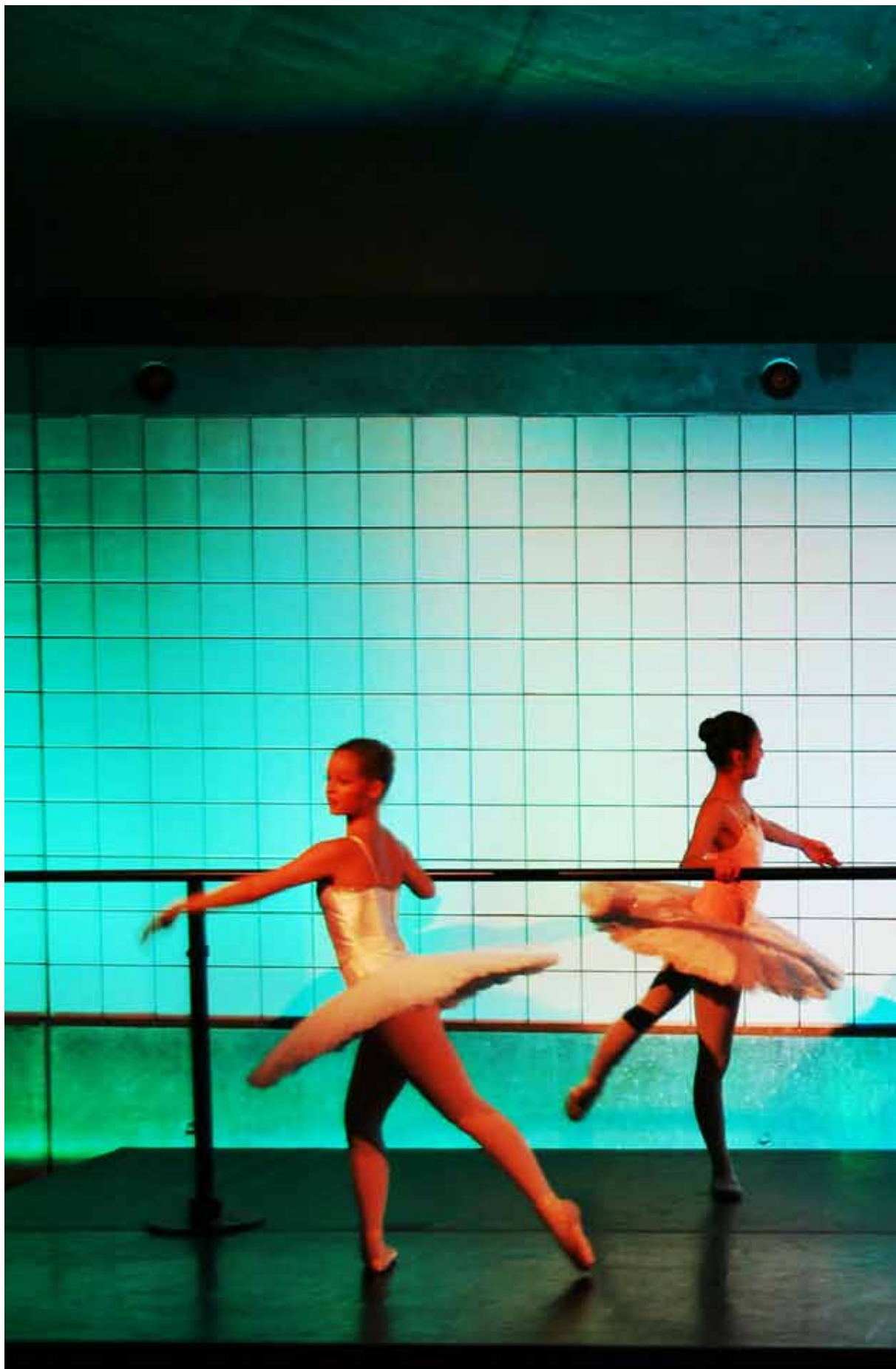
Det Korneliussen-paret og andre lastebileiere har gjort, har altså en tydelig, positiv effekt på deres egen arbeidshverdag. Og dette får igjen positive konsekvenser for andre trafikanter. Dette gir igjen andre og svært interessante perspektiver andre trafikantgrupper, og andre aktører, bør ta på alvor. Det vi egentlig er vitne til, er en inngripen i den personlige friheten til en viktig trafikantgruppe.

Intuitivt vil mange av oss stritte i mot når reduksjon av den personlige frihet bringes på bane. Denne kritiske ryggmargsrefleksjonen er en sunn reaksjon. Men den kritiske refleksjonen blir interessant først når den er helhetlig. Det innebærer blant annet at man også retter et årvåkent blikk mot seg selv, egen adferd og egne standpunkter. Det lastebileierne viser oss i dette tilfellet, er nemlig en type modenhet og klokskap mange av oss kan lære av. Der dogmer, ideologi, prestisje, gammel vane eller manglende refleksjon for noen av oss kan være en effektiv sperre for smarte løsninger, har lastebilfolket i realiteten tenkt stort, og de har tenkt helhet.

Interessant er det også å merke seg at ingen har pålagt lastebileierne å gjøre det de har gjort. Den inngripen i deres frihet, har skjedd frivillig. Livet består av valg, og valgene vi gjør får konsekvenser for oss selv, og for andre. Og vi står som kjent fritt til å velge.

God lesning!

Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



TRYKT & GODT

NORDLYS: Piggfritt eller ikke

– Studien fra Sverige er sikkert utført av en som er piggfritt motstander. Har kjørt piggfritt i 11 år nå, med en godt tilårskomet bil, uten noe form for elektronikk som ødelegger kjøregleden, og har ikke enda hatt problemer med det. Men bruk gjerne noen kroner ekstra på dine piggfrie dekk, og kjør etter forholdene, så går alt bare vel, heter det i et debattinnlegg i avisen.



FOTO KNUT OPPEIDE

TRØNDER-AVISA: Sykkel mot fotgjenger

Ulykken skjedde på fortauet i bunnen av bakken i Håkon Den VIIIs Allé i Verdal sentrum. – Jenta på sykkel ropte til noen fotgjengere foran seg at de måtte flytte seg, før hun syklet på en av dem. Syklisten klaget litt over smerter i ryggen, og ble kjørt til Sykehuset Levanger for en sjekk. Det ble ikke brukt hjelm, forteller operasjonsleder Lars Erik Besseberg ved Nord-Trøndelag politidistrikt. Syklisten er 13 år gammel, mens jenta som ble påsykklet er 14 år. Begge er elever ved Verdalsøra ungdomsskole.

LES OGSÅ

SIDE
14

FOTO:
Langs E6 i Østfold har det kommet en iøyenfallende rasteplass.

SIDE
21

BRUBYGGER:
Nederlandske Bob Hamel jobber i Trondheim på utveksling.

SIDE
22

PORTRETT:
Kjell Inge Davik har startet i Statens vegvesen for tredje gang.

VEGBILDET:

Tunnelballett

Disse ballerineane fra 10. klasse ved operaballetten i Oslo var med på den storslåtte åpningen av Bjørvikatunnelen 17. september.

Ballettdanserne var ett av flere kunstneriske innslag Kong Harald og alle de andre gjestene kunne forlyste seg med på ferd nedover i landets første senketunnel under Bjørvika i Oslo sentrum. Trafikantene vil nå kunne kjøre fra Ryen til Filipstad i én tunnelstrekning. Det som før har vært fire forskjellige tunneler, Svartdaltunnelen, Ekeberg tunnelen, Bjørvika tunnelen og Festningstunnelen, har nå fått det felles navnet Operatunnelen.

(Foto: Mark S. Berger)



FJORDABLADET: Loteberget vert rassikra

Det bratte og rasutsette Loteberget på E39 vert no sikra. Det skal mellom anna sprengast bort farlege parti, noko som også vil gje positiv effekt i form av betre sikt for trafikantane. Byggeleiari Jørn Inge Grytten og prosjektleiar Per Kristian Sønsthagen i Statens vegvesen fortel at om lag 15.000 kubikkmeter masse vil bli fjerna. Planen er at ein skal jobbe mest mogeleg frå baksida. Det vil bli etablert ein anleggsvog som skal nyttast som utgangspunkt for sprengingsarbeid fram mot vegen og sikringsarbeid mot gjenstående fjell.

GJENGANGEREN: Må vi ha det sånn?

Nykirke sentrum (joda - vi har et slags sentrum) ser ikke ut, selv i måneskinn. En bussholdeplass som ser ut som en jungel fylt med søppel. Og med en utforming som jeg bestemt mener er unik for hele landet. Et leskur som var fint for 15 år siden gate-skilt som peker i alle retninger, private eierdommer i sentrum som er glemt både av Gud og mennesker. Gjerdet rundt vår flotte Stasjonspark har stått delvis ødelagt siden i vinter etter brøyte skader. Må vi ha det sånn? Eller er det noen som kan ta ansvar, som kan få kommunen, velforeningen eller oppgående private til å våkne? Spør en fortvilet leser.

OPPLAND ARBEIDERBLAD: Gatelys i Sletta

Først en rettelse i ditt innlegg: det var 29 prosent som ikke hadde betalt gatelyskontigenten for 2010, det vil si 41 husstander og ikke 29 som du skrev. På årsmøtet den 10.03 ble det vedtatt å øke kontigenten til 300 per år for drift av lys, dette etter en god del diskusjon, spesielt over at økningen ikke skulle være for å dekke de som ikke betaler. Økningen er i hovedsak et resultat av at Nettleie og strømpriser har økt betraktelig de siste årene. Jeg vil også minne om at det er årsmøtet som vedtar prisen på gatelyskontigenten (etter forslag fra styret), altså Slettas innbyggere, i følge leserinnlegg.





STRAKSMIDLER TIL VEGUTBEDRING

Noen av telemarksvegene som fikk størst skader etter siste vinters kuldebølge med påfølgende telehiv får nå rundt fem millioner kroner til straksutbedringer foran en ny vinter. Det er fylkesveg 109 og fylkesveg 110 mellom Nome og Drangedal og deler av riksveg 36 nord for Bø.

En dag utenom det vanlige

Det gikk ikke lang tid etter at Gulleik Vatnebryn i Statens vegvesen ankom ulykkesstedet før han skjønnte at denne trafikkulykken i Søgne var veldig alvorlig. Fire unge mennesker hadde mistet livet.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

E39 I SØGNE: Her i Trybakken døde fire ungdommer i en ulykke 10. september. Gulleik Vatnebryn i Statens vegvesen ankom ulykkesstedet for undersøkelser en time etterpå.

Telefonen fra politiet en halvtime tidligere på kvelden ga en kort og klar beskjed: Alvorlig ulykke i Trybakken på E39 i Søgne. Ulykken fredag 10. september ble meldt klokken 19.03. Jeg fikk beskjed 19.25, og litt over klokken 20.00 var jeg på plass, forteller 46-åringen bosatt i Kristiansand.

FIRE DØDE. I sine 15 år i etaten har bilmekanikeren og maskiningeniøren vært på over 100 alvorlige vegtrafikkulykker. Alle har hatt sin egen historie. Men denne dødsulykken er den alvorligste og tøffeste Gulleik Vatnebryn har opplevd. I mange ulykker har han undersøkt er ofte de skadde og drepte fraktet vekk før han ankommer åstedet.

Denne gangen lå det fire døde ungdommer igjen i det bilvraket da han tok til med arbeidet på ulykkesstedet.

– Min jobb starter før jeg kommer fram til ulykkesstedet. Mens jeg kjører tenker jeg gjennom de oppgavene jeg skal gjøre og hva som må gjøres først når jeg kommer fram. Jeg kjører alltid uniformert bil på ulykkesundersøkelser. Der ligger alt jeg trenger klart. Så er det bare å ta seg fram til ulykkesstedet så raskt og trygt som mulig. Står jeg fast i bilkøen kan jeg ringe politiet for å bli hentet, forteller to barnsfarene.

Han er en av tre personer i beredskapsvakten for ulykker til Statens vegvesen i Vest-Agder.

TREFFPUNKT. Det første døgnet etter en alvorlig trafikkulykke er alltid krevende og hektisk.

– Arbeidet på ulykkesstedet skjer selvsagt i nært samarbeid og tett dialog med politiet og andre redningsetater. Det er viktig å konsentrere seg fullt og helt om de oppgavene jeg skal gjøre. Redning, nødhjelp og trafikkavvikling er det andre som tar seg av. På ulykkesstedet blir jeg først orientert av politiet. Så går jeg i gang med målinger og observasjoner. Ved kollisjoner er det viktig å finne treffpunktet for kollisjonen. Jeg tar bilder og skriver ned alle data om bilenes plassering, skadeomfang, vegens tilstand, været, måling av friksjon og en rekke andre tekniske detaljer. Arbeidet er tidskrittisk for å gi et best og riktigst mulig bilde av hendelsesforløpet.

TOTIMER. – Jeg bruker minst to timer, ofte mer, på ulykkesstedet, avhengig av ulykkens omfang og hvor mye som må dokumenteres, før

jeg har gjort min jobb og alle skjemaer er fylt ut. Etter at oppdraget på ulykkesstedet er avsluttet bærer det rett tilbake på kontoret på jobben.

– Mye etterarbeid skal gjøres, og jobben med Rapporten skal leveres umiddelbart etter ulykken, senest innen 24 timer. På kontoret tenker jeg gjennom hva jeg har gjort, sett og opplevd. Jeg drar ikke rett hjem til familien etter en slik opplevelse. Da er tankene helt andre steder enn hos familien og normal nattesøvn er bare å glemme. Kontorarbeidet rett etterpå er viktig både praktisk og mentalt, forteller overingeniøren.

Her går han gjennom alle bilder, papirer og skjemaer som er fylt ut og påser at det gjøres nøyaktig og riktig.

KREVENDE RETTSSAKER. – Spesielt hvis enkelte ulykker havner i retten er det særdeles viktig å ha vært nøyaktig med alle

TRAFIKKSIKKERHET:

Tekst og foto Håkon Aurlien

ESP kompensere for pigger

En ny studie fra Sverige viser at innføringen av antiskrenssystem (ESP) på moderne biler er i ferd med å fjerne piggdekkenes fortrinn også på det verste vinterføret.

– Har du ikke antiskrenssystem på bilen og kjører piggfritt, bør du la bilen stå på de verste vinterdagene. Men har du ESP ser det ikke ut til at valget av vinterdekk har noen betydning for ulykkesrisikoen selv på det glatteste vinterføret, sier trafikksikkerhetsforsker Anders Lie i det svenske Trafikverket.

Han tilbakeviser nyhetsmeldinger om at studien generelt konkluderer med at piggdekk er sikrere på vinterføre.

– Studien gir ikke grunnlag for å anbefale at alle biler bør ha piggdekk vinterstid. Men den viser klart at alle bør kjøre med antiskrenssystem, sier Lie.

– Studien bekrefter at piggdekk er et sikrere dekk på det glatteste vinterføret for biler uten antiskrenssystem, at piggdekk i slike biler og på dette føret reduserer risikoen for en dødelig ulykke med 42 prosent. Men det ser ikke ut til at dekktypen har noen avgjørende

rolle dersom bilen er utstyrt med ESP. Og det har om lag halvparten av alle biler i Sverige og trolig også i Norge, sier Lie.

ESP kom for alvor i 2005 og er nå standardutstyr i nesten alle nye biler. Elektronikk reagerer lynraskt når sensorer i bremsesystemet avdekker tegn til skrens og retter opp bilen igjen ved å justerer bremsetrykk individuelt i hvert hjul.



BØR HA: Anders Lie mener alle bør kjøre bil med elektronisk stabilitetskontroll (ESP)

03

SIKKERHET

firmar vil bygge 450 meter gang- og sykkelveg langs fv. 710 pluss en gangbru i Orkdal i Sør-Trøndelag.

05

DRIFT:

firmar byr på jobben med elektriske installasjoner på E6 Boksrud-Minnesund i Akershus.

19

VEDLIKEHOLD:

Rv. 19 Hortenstunnelen stenges grunnet oppgradering av veglys og elektro. Fergetrafikken fra Bastø Fosen ledes via andre vegar.



Normal nattesøvn er bare å glemme.

Gulleik Vatnebryn

tall og opplysninger vi henter inn. Å møte i retten etter en ulykke er ekstra krevende. Det er som å være oppe til eksamen og måtte vise at du har gjort en god og grundig jobb. Da er alle facts og detaljer viktig.

– Ulykkesjobben blir noe rutinepreget etter 14 års erfaring. Men likevel er hver enkelt ulykke spesiell. Med alle menneskeskjebnene du får tett innpå livet på en slik brutal måte blir jobben aldri en selvfølge. Selv om ulykkesarbeidet ofte gir sterke inntrykk, styrker det meg samtidig i den viktige jobben vi gjør med å avdekke hva som skjedde og ikke minst treffe tiltak for øke trafikksikkerheten på de aktuelle ulykkestrekningsene.

KOLLEGASTØTTE. Et viktig bidrag for at Vatnebryn og hans kolleger skal komme greiest mulig gjennom de ulykkene de opplever også på det personlige plan, er kollegastøtten opprettet for personalet i ulykkesgruppen.

– Vi har møte med kollegastøtte etter hver dødsulykke vi er ute på. Det skjer gjerne tre til fem dager etter ulykken, hvor vi setter oss sammen til en samtale om det som skjedde og hvordan jeg opplevde det. Da snakker vi både om de praktiske arbeidsoppgavene jeg har gjort og inntrykkene etter den. De fleste dødsulykkene får ofte store medieoppslag, noen ganger også med omtale av de omkomne.

– På dette tidspunktet føler jeg meg ofte både fysisk og psykisk sliten. Ulykken blir mer enn en ulykkesbil og en veg jeg har undersøkt. Da kan ofte følelsene strømme på både med tårer i øynene og klump i halsen. Jeg får både frysninger på ryggen av slike tragedier og stor medfølelse med dem som rammes. Se også Vegdirektørens spalte side 13. ■

UTBYGGING:

Tekst og foto Kjell Wold

Endelig for Hidra

Nå jubles det på øya Hidra utenfor Flekkefjord i Vest-Agder. I statsråd i høst gikk Regjeringa inn for byggestart for tunnel fra fastlandet.

Den undersjøiske tunnelen blir tre kilometer. Med anleggstart i 2011 kan tunnelen åpnes i 2013 og ferjesambandet Kvellandstrand-Launes legges ned.

Beregnet kostnad er 345 millioner kroner og finansieres med bompenger, fylkeskommunale midler, lokale tilskudd og forskottering.



HVA SKJER:

Verden rundt



MOTORSYKKELSIKKERHETSILTAKENE

foretatt langs fv. 32 mellom Siljan og Skien i Telemark vekker nå internasjonal interesse. Sist uke kom en arbeidsgruppe ledet av det amerikanske Federal Highway Administration til Norge for å studere kostnadseffektive infrastrukturtiltak for å bedre motorsyklistenes sikkerhet. Gruppen skal besøke Norge, Tyskland, Belgia, Frankrike og Storbritannia og skal studere kollisjonsdata, sikkerhetsprogrammer, rekkverkssystemer, vedlikeholdspraksis, sikkerhet i kryss og tiltak for å sikre gode vegdekker. Den ekstra motorsykkelskinnen som er satt opp i Telemark er resultat av et lokalt nullvisjonstiltak i regi av Statens vegvesen Region sør.

DET INSTITUSJONELLE SAMARBEIDET

mellom Statens vegvesen og vegmyndighetene i Tanzania er slutt etter at norske bistandsmyndigheter har gått over fra sektorstøtte til generell budsjettstøtte. Dermed er det ingen norske bistandsmidler øremerket vegformål og samarbeid med Statens vegvesen.

– Men selv om avtalen nå løper ut stiller vi oss til disposisjon for enkeltoppdrag, sier Marit Due Langaas, leder av Internasjonal stab i Vegdirektoratet. Vegvesenet arbeider i flere afrikanske samarbeidsland. I Zambia er et samarbeid innen bruer startet opp, mens støtten til aksellastprogrammet er i slutfasen. I Botswana er to store prosjekter nettopp avsluttet, en vedlikeholdsmanual og en manual i bruk av Kalaharisand i vegbygging. Nå pågår revisjon av vegnormaler og en ny trafikksikkerhetsplan. I Kenya er det klart for oppstart på et prosjekt for etterprøving av vegdekker fra slutten av 1980-tallet.

EN EUROPEISK TRAFIKKSikkerhetsSTUDIE

viser at Sverige var verdens sikreste trafikklend i 2009 målt i antall omkomne per kjørt kilometer. Sverige følges tett av Storbritannia, Israel, Sveits, Norge, Finland og Tyskland. Danmark har nesten en halv gang høyere risiko enn Sverige, fulgt av Island og Frankrike. Hellas kommer dårligst ut i Europa med en dødsrisiko fire ganger høyere enn i Sverige. Også målt i forhold til innbyggertallet, er Sverige sikrest både i Europa og den trafikkerterte verden med 39 omkomne per 1 million innbyggere. Israel følger hakk i hel, deretter Storbritannia, Nederland, Norge og Sveits. Latvia, Spania, Portugal og Estland har alle halvert dødstallene siden 2001 mens liten bedring er sett i Romania, Bulgaria, Polen, Hellas og Litauen. Europa som helhet hadde i 2009 70 trafikkdrepte pr 1 million innbyggere, sammenlignet med 113 i 2001. Australia hadde til sammenligning 67 trafikkdrepte pr million innbyggere, USA 110 og Japan 45. EU satte i 2001 som mål en halvering i antall omkomne frem til 2010, dvs en reduksjon fra 54.000 til 27.000 omkomne pr. år. I fjor omkom 34.900 mennesker i de 27 EU-landene. Dette betyr at den ambisiøse målsettingen ikke nås. Men en reduksjon i antall trafikkofer på 36 prosent betyr at 78.000 liv er spart i EU-landene siden 2001.

POLITIMESTERNES FORENING

i Storbritannia mener trafikksikkerheten vil bli satt mange år tilbake etter at den nye regjeringskoalisjonen har kuttet trafikksikkerhetsbudsjettet med 38 millioner pund og fjernet den sentrale finansieringen av nye fotobokser. Tiltaket er begrunnet i et politisk løfte om å «avslutte krigen mot trafikantene»; de 6000 fotoboksene i landet fører til 150 millioner pund i bøter hvert år. Men foreningsleder Mick Giannasi hevder at antallet trafikkdrepte er nesten halvert på åtte år takket være bruken av fartskameraer.



(FOTO: KJELL WOLD)

VEGVERSTING UTBEDRES

En av de verste vegstrekningene i landet skal endelig utbedres, 6-7 kilometer av fv. 37 (bildet) mellom Gransherad og Ormemyr i Tele-mark. Arbeidet starter i høst og skal være ferdig i oktober neste år. 10 firmaer sikler på jobben. Tilbudene varierer fra 12 mill. kr (Trafikk og Anlegg AS) til 20,7 mill. kr (Håkanes Maskin AS).

– Luftforurensning prises for lavt

– Det er forhold som tyder på at miljøeffekter generelt og utslipp til luft spesielt undervurderes i nyttekostnadsanalysene som Statens vegvesen bruker i sine Effektberegninger

TEKST KJELL WOLD FOTO VIDAR RUGSET



SYKKEL:

Foto Ingeborg Olsvik

Enklere å kombinere buss og sykkel

Nå er det blitt enklere for syklister i Fredrikstad og Sarpsborg å bruke sykkel til bussen. På ni bussholdeplasser er det satt opp leskur med plass til over 200 sykler.

Sykkelparkeringsplassene er satt opp langs Glommaringen, som er bussruta mellom Sarpsborg og Fredrikstad. Parkeringsplassene

er et samarbeid mellom Sarpsborg og Fredrikstad kommuner, Østfold fylkeskommune og Statens vegvesen.

16. september ble parkeringsplassene åpnet i forbindelse med Europeisk mobilitetsuke og Bilfri dag. Og de fremmøtte kom selvfølgelig på sykkel eller i buss.

- Det er flott at vi kan få flere over på miljøvennlig transport og kollektivreiser. Men sykkel er også et godt tiltak i et folkehelse-

perspektiv, sa ordfører Eva Kristin Andersen i Fredrikstad kommune. Turid S. Johnsen, leder av Statens vegvesens fylkesavdeling i Østfold pekte på at både terrenget og klimaet ligger til rette for at Sarpsborg og Fredrikstad kan øke sin andel sykkelreiser. ■

GODE BUSSER: Kom syklende til åpning av parkeringsplasser for sykkel. Kjetil Gaulen (t.v.), Østfold kollektivtrafikk, Jostein Haug, Østfold fylkeskommune, Turid S. Johnsen, Statens vegvesen og Eva Kristin Andersen, Fredrikstad kommune.



KREMATORIUM STØYDEMPES MED PILETRE

Nye Vestfold krematorium i Sandefjord støyskjermes med død, flettet pil mot trafikken og grønn, levende pil mot bygget.

– Et moderne og miljøvennlig bygg, selv med trafikk tett innpå, sier daglig leder Ola Asp

– Det er første vegstrekning med levende pil langs norske veier, sier konsulent Jens Gøtterup i danske PileByg AS i Norge. Støyveggen mot E18 er i flettet, dødt treverk og helt vedlikeholdsfritt.

Levende, grønn pil mot krematoriet som åpner i høst må klippes tre ganger om sommeren og vannes ekstra første året.

– Veggen med stenull kjerne er veldig støysorberende, sier markedssjef i PileByg, Vibe Gro. Støyveggen er og nesten umulig å tagge ned. ■

Pil mot støy: F.v. Ola Asp, Vibe Gro, Jens Gøtterup og Johannes Falk i PileByg AS.



FOTO: KJELL WOLD

Det kommer fram i en masteroppgave Vidar Rugset i Statens vegvesen leverte i mai i år. Rugsets konklusjon i studien om prisberegninger av luftutslipp og nyttekostnadsanalyse hos Statens vegvesen er at utslipp til luft undervurderes på grunn av statisk og for lav verdsetting av virkninger på luftutslipp. Utgangspunktet for Rugsets konklusjon er beregninger han har gjort for sin egen hjemby Porsgrunn.

PRISSATTE KONSEKVENSER. – Statens vegvesen bruker nyttekostnadsanalyser ved utredning av vegtransportprosjekter der en forsøker å summere opp såkalte prissatte og ikke prissatte konsekvenser og veie disse opp mot investeringskostnaden. Blant prissatte konsekvenser finnes miljø og spesielt utslipp til luft i form av klimagasser og andre skadelige utslipp for helse og miljø lokalt, regionalt og globalt, sier Rugset.

"Effekt" er data- og beregningsverktøyet utviklet av SINTEF som Statens vegvesen bruker i sine analyser. Effekt beregner og sammenstiller prissatte konsekvenser som endringer i reisetid, kjørekostnader, ulykker, miljø og drift og vedlikehold.

VIKTIGE MILJØEFFEKTER. – Målsettingen for oppgaven var å utforske hvordan miljøkonsekvenser, og spesielt utslipp til luft, blir ivare tatt i beregningsmodellen Effekt og finne ut hvor sensitive beregningene er for endringer i priser på luftforurensning, sier Rugset. Tidligere analyser han har gjennomført tyder på at miljøkonsekvenser utgjør

en svært liten andel av det totale bildet ved nyttekostnadsanalyser på vegprosjekter.

– Selv om både utslipp av CO₂-ekvivalenter, og NO_x i prinsippet er inkludert har jeg pekt på to forhold som trekker i retning av at miljøeffekter undervurderes i nyttekostnadsanalyse slik det er lagt opp til i Effekt og i Statens vegvesen, forteller Rugset.

TO EKSEMPLER

1 Det er ingen innebygget funksjon for endring i realpriser over tid i Effekt, slik at eventuell økt relativ verdsetting av miljøgoder ikke blir fanget opp i analysen. Det er flere grunner til at det kan være rimelig å forvente en slik relativ prisøkning over tid.

2 Selv om prisene på utslipp som ligger som standard i Effekt og Statens vegvesen er konsistente med Klima- og Forurensningsdirektoratets tiltaksanalyse, er prisen på CO₂ for lav dersom man legger IEAs (International Energy Agency's World Energy Outlook til grunn. IEA estimerer at prisen på å slippe ut et tonn CO₂ må være 180 US Dollar i 2030 (målt i 2007-priser) for at vi skal kunne nå målet om maksimalt to graders global oppvarming. Det impliserer en CO₂ verdsetting som er mer enn dobbelt så høy som den pris som i dag ligger inne.

Derfor er hovedkonklusjonen i hans masteroppgave at mye tyder på at miljøeffekter undervurderes i nyttekostnadsanalysen slik det er lagt opp til i Effekt og Håndbok 140 på grunn av statisk, og for lav, verdsetting av virkninger på utslipp til luft.

PS: Artikkelforfatteren er kommunikasjonsmedarbeider for Miljøpakken i Trondheim kommune. ■

MILJØ:

100 000 skal sette igjen bilen

Rundt 100 000 mennesker i Trondheim må sette bilen i garasjen innen 2018. Hva skjer med byen da? Vil den visne – eller blomstre?

TEKST: HANS KRINGSTAD

Den vil blomstre, spør arkitekt og byplanlegger Peter Butenschøn, en av landets fremste eksperter på byutvikling.

Butenschøn deltok nylig på et seminar om Miljøpakken for transport i Trondheim. Han mener pakken er riktig medisin, mens handelsstanden i midtbyen ser på den som en pille med alvorlige bivirkninger:

– Våre data viser at én bilist handler like mye som 15 busspassasjerer. Markedsandelen til midtbyen har falt med en prosent årlig de siste seks årene. Kjøpesentrene utenfor sentrum har en omsetningsøkning vi bare kan drømme om, sier daglig leder Jarle Pettersen i Samarbeidsgruppen Midtby'n.

Pettersen ønsker seg flere parkeringsplasser, mens han mener det i praksis blir færre. Midtby-butikkens talsmann hevder at byens politiske ledelse skjøt spurv med kanoner da man innførte gjennomgående kollektivfelt i 2008.

Kollektivfeltene var første restriktive tiltak i Miljøpakken. Pakken skal få folk over fra bil til buss, trikk, sykkel og gange. Den skal fjerne bilkøene, redusere antall ulykker, bedre bymiljøet og – framfor alt – redusere utslippene av klimagasser.

Miljøpakken representerer en massiv omforming av landets tredje største by. Med pisk og gulrot ledes folk vekk fra bilen. Samtidig styrer kommunen boligbygging og store arbeidsplasser inn mot sentrum for å redusere behovet for bilbruk.

Pakken har en ramme på 7 mrd kr. Drøyt 4 mrd. kr skal bilistene betale ved bomstasjoner som åpnet 31.mars. Særlig nabokommunene protesterte av hensyn til egne pendlere. Svaret er mye billigere buss. Fra neste år vil mange oppleve at

prisen på busskortet halveres takket være Miljøpakken.

Dessuten vil bompengene bidra til å åpne de verste flaskehalsene. Omtrent halvparten av de syv milliardene skal gå til veier der bilene nå tidvis står i kø. Ny E6 Sør er det desidert største prosjektet i pakken. Like fullt; bilistene er med på å betale for ti mil med sykkelveger, fullt av nye fortau og bedre busstilbud.

Drøyt halvparten av de spurte sier det er riktig å bruke halvparten av bompengene på miljø og trafikksikkerhet. To av tre sier at de er villige til å endre reisevanene sine av hensyn til miljøet.

Kollektivandelen har økt med ca 15 prosent siden 2008. Biltrafikken gjennom bommene har falt med 18 prosent siden 31.mars, trafikken mellom bydeler med ni prosent.

Visjonen er et grønt bysentrum med gågater, sykkelveger og superbuss som sluser de reisende fort inn og ut av en pulserende bykjerne. Handelsstandens frykter et bilfritt Trondheim uten handel. Fasit kommer om noen år. ■

FAKTA

Miljøpakken

Økonomisk ramme: ca 7 mrd. kr.
Hvorav bompenger: ca 4 mrd. kr.
Klimamål: 20 prosent reduserte utslipp innen 2018.

Prosjekter: Halvparten av pengene går til ny E6 Sør, ny Sluppen bru og Byåsen tunnel, andre halvparten går til kollektivtiltak og -drift, sykkelveger, trafikksikring og miljø.

Partnere: Statens vegvesen, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune.

Foto Trond Solbakken

Statsråd med øks

Kommunalminister Liv Signe Navarsete (bildet) hogg til med øks under den uformelle åpningen av Russbru i Austbygde i Telemark i sommer. Brua på fv. 364 i Tinn kommune er utvidet med fortau og utbedret for om lag 1,4 millioner kroner på ekte dugnadsvis i år. I spissen for spleiselaget der også Statens vegvesen bidro med 200.000 kroner stod en av bygdas ildsjeler, pensjonist Halvor Luraas. ■



PARK: Trondheim skal bli en grønnere by. Her er en visjon som viser hvordan den i dag trafikerte Sandgata kan bli park. (Illustrasjon: Trondheim kommune/byplankontoret)



FOTO GØRIL BJØRNSTAD

DEN HIMMELSKE BUEN OVER BRUEN!

Så flott kan det bli når naturkreftene spiller på lag med det som er skapt av ivrige ingeniører og entreprenører. Gimsøybrua i seg selv er et spennig og fint byggverk, men med den fantastiske lyssettingen, og regnbuen som var denne dagen, ble det en ny dimensjon over brua, sier Arne Steinsgård i Svolvær.

– Nye standarder rammer trebruer

– Nye regler fra EU ødelegger for norsk trebruteknologi. Det hevder NTNU-professor Kolbein Bell.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Bell (bildet) kom med uttalelsen under den internasjonale trebrukonferansen i Lillehammer i midten av september. – Vår erfaringsbaserte standard er nullet ut av stan-

darkrav som det er vanskelig å se at er begrunnet i forskning, sa han.

Fra 1. april gjelder EUs standarder ved dimensjonering av bruer. For stål- og betongbruer er EUs standarder likeverdige med de dimensjoneringskrav Vegdirektoratet tidligere fastsatte for Norge. Men for trebruen innebærer de nye standardene at mange komponenter må

dimensjoneres opp med en tredjedel.

Blant annet må innfestingen av strekkstagene i limtrebuen nå gjøres på en helt annen måte enn det som har vært praktisert og som har fungert.

– De nye Eurocode-kravene betyr at mange av de store bruene som er bygget i Norge bør ha et overbelastningsproblem. Etter min kunnskap har de ikke



det. Hadde de hatt det ville det også vært lett å se på bruene, sa Kolbein Bell.

KONKURRANSE.

– Det er slett ikke umulig å møte EUs standard, men dette blir en stor utfordring for produsentene og vil koste penger. Det gjør at trematerialet kan stå svakere i konkurranse mot betong og stål som byggemateriale, sier Bell. Han har en lang karriere bak seg som professor i bygningsteknikk ved NTNU i Trondheim.

– Vi har hatt fokus på å utdanne gode bruingeniører, folk som vet å forene tekniske egenskaper i ulike byggematerialer med hva som er praktisk og økonomisk mulig å få til, poengterer han.

Miljøet har lært seg at det var et feilgrep å bygge det som viser seg å være for slanke betongbruer tidlig på 70-tallet, bruer som nå må utbedres for store beløp. Nå er han bekymret for at manglende kunnskap i EU om tre som materiale har gitt alt for strenge kvalitetskrav, «for sikkerhets skyld».



TREBRU OVER MJØSA: Her er skisser til ny, planlagt trebru over Mjøsa. Nå truer nye EU-regler norsk, verdensledende trebruteknologi, mener NTNU-professor. (Illustrasjon: Statens vegvesen)

HISTORIEJAKT:

Tekst og foto Lars Helge Rasch

I vegmesterens spor...

Vegmester Georg Daniel Barth Johnson blir Hans Seland's pensjonistprosjekt. Etter 39 år takker Seland for seg i Statens vegvesen. 13. august fylte han 67 år. 1. september gikk han av med pensjon. Nå skal han ofre mye tid på fire barnebarn og vegmester Johnson i Lister og Nedenes.

– Vegmester Johnson fikk penger av kong Karl Johan til å studere vegbygging i Europa, et sjenerøst reisestipend. Dette førte Johnson til Skottland, England, Frankrike, Nederland, Tyskland, Danmark og Sverige, sier Seland

og forteller at Johnson skrev rapporter fra reisene.

– Reiserapportene har jeg oversatt fra gotisk til latin skrift, og prosjektet mitt nå er å gjøre reisen i Johnsons fotspor. Det gleder jeg meg til.

Seland's øyne lyser av forventning – det er med nesten gutteaktig iver han forteller om Johnsons reiser, om hvordan han studerte bruer i nord-England som ble modell for Bakke bru i Flekkefjord, om hvordan franskmennene beplantet ved vegene for

at soldatene skulle få hvile i skyggen og om Johnsons metode for brufundamentering i elver og myrer.

Seland har allerede skrevet flere artikler om Johnson, og flere blir det sikkert etter hvert som han begir seg reisingen i vold. Vegmester Johnson har fascinert Hans Seland i mange år, og kommer til å gjøre det lenge ennå.

NYE PROSJEKTER: Etter nesten 40 år i etaten legger Hans Seland Vegvesenet bak seg og er klar for nye prosjekter.



To nye elektrokontrakter i Region midt for perioden 2011-2015 som nå er ute på tilbud viser overraskende store prisforskjeller. Det er kontraktene for Sunnmøre og Nordmøre og Romsdal. Ved tilbudsåpning varierte høyeste og laveste tilbud på hver av kontraktene med over 100 prosent. For Sunnmøre varierte

tilbudene fra 33-80 millioner kroner, mens prisene for Nordmøre og Romsdal varierte fra 29-73 millioner kroner. Her er tilbyderne for Sunnmørekontrakten: Traffic Solutions: 47 millioner kroner, Mesta Elektro AS: 36,2 millioner kroner, Relacom AS: 80,9 millioner kroner, Bravida Norge AS:

37,1 millioner kroner og YIT AS: 33 millioner kroner. For Nordmøre og Romsdal var tilbudene: Mesta Elektro AS: 35 millioner kroner, I Elektro 41,5 millioner kroner, Relacom AS 73,2 millioner kroner, Bravida Norge AS: 38,1 millioner kroner og YIT AS: 29 millioner kroner.

KOMPROMISS. – Den store bekymringen rent faglig er at de nye Eurokodekravene er resultat av en tyve års kvalitetssikringsprosess der politiske kompromiss mellom ulike land er viktigere enn hva som er riktig ut i fra hva materialene faktisk tåler.

– Norge er reelt sett verdensledende på store trebruer. Andre land bruker dem framfor alt som kryssingsbruer og gangbruer. Den viten vi har om tre som byggeomateriale på store bruer burde i større grad ha preget de felleseuropeiske standardene, sier Bell.

NASJONALE KRAV. Han stiller også spørsmål ved at Norge, som ikke EU-medlem fullt ut har innført EUs standarder til erstatning for de norske.

Bell tror det er for sent å reversere prosessen, og mener eneste mulighet er å utnytte en «materialfaktor» som hvert land kan bestemme ut ifra kvaliteten på lokale materialer.

MJØSBRUA. Planleggingen av verdens lengste fire-felts trebru, den nye 1500 meter lange Mjøsbrua som skal bygges fra 2016, blir i liten grad hindret av de nye

standardkravene.

– Vi klarer å møte de nye standardene, men det er klart at vi vil få noen utfordringer og da spesielt med hensyn til innfesting av stagen mellom kjørebanen og limtrebuene, sier overingeniør Trond Arne Stensby i Statens vegvesen Region øst.

– En enkel løsning av dette kan være å forankre stagen i toppen av buene og ikke inn i siden på treverket. Dette skal vi få til, sier han.

Det er to hovedalternativer til plassering syd for dagens E6-Mjøsbru, som forøvrig er fra 1985 kan ikke utvides.

Samtidig arbeides det med utvikling av tekniske løsninger. Et arbeidsseminar i mars konkluderte med at det er teknisk mulig å bygge en trebru over Mjøsa, men det trengs god planlegging og også nyutvikling. ■

FAKTA

Trebruer i Norge

Siden 1995 har Statens vegvesen bygd nesten 100 trebruer i Norge med enkeltspenn på opptil 70 meter.

Trebrue bygges (som betong- og stålbruer) for 100 års levetid. Unntaket er landets mest kjente trebru, da-Vincibrua oved E18 ved Ski, denne har en forventet levetid på 50 år.

Internasjonale analyser viser at trebruer har et betydelig lavere klimaavtrykk enn stål- og betongbruer.

Det er uenighet i fagmiljøet om fortsatt bruk av kreosot-impregnert treverk i norske trebruer.

DUELLEN:

Sikkerhet på tung motorsykkel

I følge EUs nye førerkortdirektiv heves aldersgrensen i 2013 for å ta førerkort første gang på tung motorsykkel fra 21 til 24 år. De som er yngre må først kjøre mellomtung motorsykkel i to år. Er dette et godt trafikksikkerhetstiltak?



RUNE ELVIK

forskningsleder ved Transportøkonomisk institutt (TØI)



MORTEN HANSEN

generalsekretær i Norsk Motorcykel Union (NMCU)

HVEM DER?

01 Er det et godt tiltak å heve aldersgrensen til 24 år for å ta førerkort for tung motorsykkel?

Ulykkesrisikoen varierer med alderen blant motorsyklister som i andre trafikantgrupper. Det er de yngste som har høyest risiko. Isolert sett burde en heving av aldersgrensen derfor tilsi at ulykkesrisikoen blir redusert.

Dette er et dårlig tiltak som springer ut fra en tro på at det er en sammenheng mellom alder, ulykker og motoreffekt. De yngste førerne har høyere risiko fordi de er uerfarne, men jeg har aldri sett rapporter som knytter denne risikoen til effekt.

02 Kan tekniske begrensninger, for eksempel fartssperre eller ABS-bremser, være et alternativ?

ABS bremser har vist seg å være gunstige virkninger for motorsykkel. Fartssperre er et godt tiltak for alle kjøretøy, men jeg tviler på om tiden er moden for det. Mange vil nok avvise et slikt tiltak.

Fartssperre på MC er et meningsløst TS-tiltak. Mange tror at ekstrem fart ofte er årsak til MC-ulykker, men denne oppfatningen er feil. ABS er ingen teknisk begrensning, men et hjelpemiddel som vil gagne de aller fleste MC-førere.

03 Bør føreropplæringen utvides, eventuelt på hvilke områder?

Det vi vet om virkninger av føreropplæring gir ingen grunn til å tro at utvidelse av den vil bedre sikkerheten.

Ikke nødvendigvis utvides, men den må gjøres ennå mer presis. Den kjoretekniske opplæringen har blitt veldig bra. Neste trinn er utvikling av en presis og effektiv kjørestrategiske opplæring.

04 Hva tenker du om å innføre en maksimalgrense på effekt for MCer som brukes på offentlig veg?

Begrensninger på motorstyrke har vist seg å ha liten virkning. Jeg tviler på om en slik begrensning vil bety noe særlig.

Effektgrense vil ikke ha noen trafikksikkerhetseffekt. Vitenskapelige undersøkelser har aldri klart å finne en sammenheng mellom effekt og ulykker. Viktig å huske at hissige motorsykler med høy ulykkesinvolvering ikke nødvendigvis har høy effekt.

05 Eller er problemet egentlig at motorsyklister rammes av andre trafikanters feil?

I mange motorsykkelulykker – men ikke alle – har motparten skylden. Å gjøre motorsykler mer synlige kan redusere ulykkesrisikoen. Det samme kan lavere fart.

Halvparten av alle MC-ulykker er kollisjoner mellom biler og motorsykler. TØI-rapporten «Mopeders og motorsyklers synlighet» forteller at så mange som 8 av 10 slike ulykker kan skyldes uoppmerksomme bilførere.

TRAFIKKSikkerhet:

Skolekjøring

Elever ved videregående skoler i åtte norske fylkeskommuner skal få kjørepplæring. Fylkeskommunene har fått tilskudd til å gjennomføre prøveprosjekt. Skoler i Sogn og Fjordane, Hedmark, Rogaland, Nord-Trøndelag, Buskerud, Hordaland, Aust-Agder og Oppland får fra 100.000 - 200.000 kroner i støtte. – Målet er å gjøre kjørepplæring mer tilgjengelig for elever i distriktene. De sparer tid og penger på reising til kjøreskoler som ligger langt unna, og får mindre fravær fra skolen, sier kommunal- og regionalminister Liv Signe Navarsete.





FOTO: KJELL WOLD

MÅ STENGE VED LANGANGEN

E18 ved Langangen (bildet) i Porsgrunn stenges i perioder på grunn av sprengningsarbeider denne høsten i forbindelse med byggingen av ny E18 Sky-Langangen. Arbeidene startet i september og vil pågå ut oktober. E18 blir stengt ved innkjøringen til Langangen fra Larvik og ved innkjøringen til Langangen ved Lanner. Arbeidene vil mest foregå på kvelds- og nattestid.



Når jobben går på skinner

Toget er å la tankene fly. Flere i Statens vegvesen har avtale om arbeidstid på toget, der det forhåpentligvis også blir tenkt store tanker.

TEKST OG FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

SEMIPROFF: Torbjørn Tronsmoen er semiproff pendler på strekningen Hamar–Oslo, der arbeidet går på skinner hver dag.

Torbjørn Tronsmoen, som jobber på Trafikantatferdseksjonen i Vegdirektoratet, er semiproff pendler på strekningen Hamar–Oslo. Avtalen er slik at han får halvparten av reisetida som arbeidstid, altså 1,5 timer

hver dag. Han våkner på Hamar som slakt kl. 06.00. 25 minutter senere sykler han av gårde til stasjonen, der han synker ned i et sete kl. 06.45 med ei brunostskive i hånda. Så kan arbeidsdagen starte.

– Jeg er laga slik at jeg har god flyt om morgenen. Alt er godt tilrettelagt. Men det betyr også at hvis jeg mister en sokk i trappa, så sprekker tidsskjemaet, sier Tronsmoen.

SMARTE TIPS. – Jeg sitter aldri i stillevoan. Eneste tillatte lyd der er diskret snorking og lett blafring med dokumenter. Men jeg vil helst ikke få en pratmaker ved siden av meg, – En slik som meg mener du?

– Ja, akkurat. Da blir det skifting av plass. Men jeg har lært meg å si fra på en vennlig, men bestemt måte. Visse triks lærer en seg jo. Jeg setter meg bestandig med ryggen mot

kjøreretningen. Der er det færre folk og bedre plass, pluss at det er sikrere i tilfelle det smeller. Også er jeg ganske god til på en diskret måte å komme først i køa inn på toget uten at jeg bruker albuer.

Ved ankomst hovedstaden må han ta beina fatt fra tog til bane. Minutter senere toger han inn på Brynseng.

– Jeg jobber helst med avgrensede opp-

TRAFIKKSIKKERHET:

Tre av fire nøgde med kolonnekøyring

72 prosent av lastebilsjåførane i Bergen og Hordaland som bruker høgfjellsovergangane i Sør-Noreg er tilfreds med kolonnekøyringa vinterstid.

Det viser ei fersk spørjeundersøking i regi av Noregs Lastebileigar Forbund (NLF) gjennomført i haust. Resultata blei presentert på Høgfjellskonferansen på Golsfjellet tidligare i september. Undersøkinga blei gjennomført over tre veker i slutten av august og tidleg i september 2010. Berre 28 prosent svarte nei på spørsmålet. Sjøførar frå heile 17 transportelskap svarte på undersøkinga og alle aldersgrupper

av sjåførar er representert frå 21 til 62 år. Dei som deltok i undersøkinga har frå eit til 42 år med røynsle frå fjellovergangar, medan alle sjåførane som deltok hadde eit gjennomsnitt på 22 år med køyring i høgfjellet.

På spørsmål om nyttetransport (busser og lastebiler/vogntog) bør prioriterast ved kolonnekøyring svarte ikkje overraskande heile 92 prosent av sjåførane ja.

67 prosent av sjåførane syntes det er viktigare å halde noen prioriterte fjellovergangar opne enn alle. 33 prosent meinte alle fjellovergangane bør ha same prioritet. Sjøførane frå Bergen og Hordaland prioriterer desse fjellovergangane i følgje undersøkinga:

Rv. 52 Hemsedal (36 prosent), E16 Filefjell (26 prosent), E134 Haukelifjell (25 prosent), Rv. 7 Hardangervidda (9 prosent).



KOLONNEKØYRING: Biler i kolonnekø over E134 Haukelifjell.

Tekst og arkivfoto Kjell Wold

FAKTA:

7,4

Tre firmaer byr på jobben med å forsterke og utvide gangbanen på Ranem bru på fv. 439 i Overhalla i Nord-Trøndelag. Arbeidet starter i høst og skal stå ferdig sommeren 2011. Laveste bud er Lafopa Industrier AS med 7,4 millioner kroner, høyest er Johs J Syltern AS med 11,7 millioner kroner.



VEGMUSEETS TILBUD I HØSTFERIEN

Norsk vegmuseum ved Hafjell i Oppland har åpnet fra lørdag 2. til søndag 10. oktober fra kl. 12-16. Der blir det blant annet barneridning, trylleshov, show med klovn, barneomvisninger, formingsverksted, boring i fjell, oppstart av maskiner, eventyrstund og høstsalg i landhandelen. Lysaker gjestgiveri er også åpent.

Det beste med å jobbe på toget er at en kan jobbe ganske uforstyrret.

Torbjørn Tronsmoen

gaver på toget. Skriver på PC eller forbereder presentasjoner, ikke ting som krever at jeg er på nett. Det beste med å jobbe på toget er at en kan jobbe ganske uforstyrret, sier Tronsmoen.

DUUS MED TOGET.

Når klokka er 04.40, altså ti over halv fem om morgenen, er Henrik Duus i farta. Han bor fem kilometer fra Arendal, og annen hver uke pendler han til Oslo.



HENRIK DUUS: har både med bærbar sykkel og PC ombord på strekningen Arendal-Oslo.

Klokka 05.20 sykler han hjemmefra til stasjonen og bretter den sammen – Duus har nemlig både med bærbar PC og sykkel. Men så jobber han også med sykkelplanlegging i Vegdirektoratet.

GOD FLYT. – På toget er det ganske effektivt å jobbe, der er det ingen som skal ha tak i meg. Er det mye lyd rundt meg, plugger jeg inn musikk i øra så jeg ikke blir distrauert. Som regel leser jeg papirer og jobber med diverse saker. Og så er det en del tankeprosesser. Jeg baserer meg ikke på å være på nett, det er for ustabil. Jeg pleier å jobbe til sammen 4-5 timer av reisen som tur/retur tar 8-9 timer. Men det hender jo jeg treffer

noen kolleger på toget. Da går jobbinga fløyten, men vi vegvesenfolk snakker jo alltid fag, ler Duus.

VIL HA TIDA SJØL. En av landets pendlere med lengst fartstid, Jon Krokeborg i Vegdirektoratet, vil ikke ha arbeidstid på toget. Den tida vil han ha for seg sjøl.

– Tida på toget er bare min. Da løser jeg kryssord, leser og sover. Til sammen reiser jeg fire og en halv time hver dag, vel og merke uten forsinkelser. Først tar jeg buss fra Horten til Skonnum, så tog til Nationaltheatret stasjon og bane derfra.

Hvis en regner med 200 arbeidsdager i året i 31 år har Krokeborg altså sittet nesten tretti tusen timer på tog, buss og bane for å komme på jobb. Den er det nok ikke mange som slår. Han har i hvert fall hatt god tid til å sove og lese. Et annet interessant regnestykke er det økonomiske. Et månedskort koster 3000 kroner. Det vil si at han i dagens kroner har betalt rundt en million kroner i togbilletter.

– Jeg har et godt sovehjerte. Og jeg sitter aldri i stille vogn. Jeg satt der en stund, men der irriterer en seg så vannvittig over dem som ikke klarer å være stille, at jeg synes det er bedre i vanlig vogn med vanlig bråk. Jeg setter meg midt i vogn, vekk fra boggien. Det verste med togturen er de som støyer mye – som kommer inn med lyd og latter og vekker oss som sover – før de setter seg stille ned. ■

TRAFIKKTRYGGLEIK:



Reviderer mobiltelefonreglar

I ti år har det vore forbode å bruke handhaldt mobiltelefon under bilkøyring. No har Statens vegvesen gått i gang med ein revisjon av førerskrifta. Det skuldast at førerskrifta ikkje fangar opp den tekniske utviklinga på mobiltelefonområdet.

TEKST HÅKON AURLIEN

Slik regelverket er i dag, er det ikkje lov å ha ein mobiltelefon i lomma som er trådløst kopla til handsfreesystemet i bilen. Fleire og fleire bilprodusentar leverer bilar som har slike system som standard, og dette er ei utvikling vi må følgje opp, seier Hans-Petter Høseth i seksjon for trafikantatferd i Statens vegvesen Vegdirektoratet.

– Vi har og fått ei mengd anna utstyr i bilane som kan trekkje bilføraren si merksemd bort frå køyringa. Utfordringa er å finne eit prinsipp som trafikantane vil oppleve som riktig, som kan kontrollerast og som møter ei teknologisk utvikling som berre vil gå raskare i åra som kjem, seier han.

– Samstundes må vi stole på førarane, og få dei til å sjå at dei sjølv har ansvar for å velje bort alt det som kan ta merksemda bort frå trafikkbiletet, seier hans kollega Thorbjørn Tronsmoen.

64.000. Meir enn 64.000 nordmenn er bøtlagde for ulovleg mobilsnakk sidan ordninga kom, syner tall frå Statens innkrevingssentral. Det kostar 1300 kroner å bli tatt.

– Vi har sendt Samferdselsdepartementet eit fagleg grunnlag og reknar med at vi om kort tid får eit konkret oppdrag om revisjon av førerskrifta, seier leier av trafikantatferdsseksjonen, Jon Molnes.

– Dette betyr at vi må lage ei ny tekst der forbodet mot handhaldt mobiltelefon er teknologinøytralt utforma, seier han.

MERKSEMD. – Snakkar du med nokon medan du køyrer bil, blir merksemda

fordelt mellom køyringa og han eller ho du snakkar med. Eit utgangspunkt er at alt som tek bort fokus, er ei ulempe, seier Hans Petter Høseth.

– Normalt går det bra å dele merksemda mellom køyring og vanleg tale, men i vanskelege samtaler blir meir av fokuset flytta frå køyringa og det kan bli farleg. Denne fokusendringa skjer likt om du bruker eller ikkje bruker handhaldt mobiltelefon, seier han.

– Avansert betjening av ein GPS eller ein radio kan og krevje mykje og ta for mykje av merksemda frå køyringa, seier han.

SMS-FARE. Ein fersk amerikansk studie styrker behovet for ei klargjering av mobiltelefonforbodet under køyring. To forskarar har funne at 16.000 amerikanarar sidan 2001 er omkomne fordi det er sendt SMS-ar under køyring.

– Den valdsame auken i bruk av tekstmeldingar har gitt tusenvis av dødsulukker på amerikanske vegar, skriver Fernando Wilson og Jim Stimpson i sin rapport. I følgje Wilson har 30 delstatar så langt forbode bruk av SMS under køyring.

KVAR FEMTE. Berre kvar femte bil har utstyr for handsfree mobilbruk, viser ei ny teljing frå utstyrsleverandørar. Sjølv om stadig fleire nye bilar vil få handsfree, vil det vere mange som ikkje har slikt utstyr.

– Handsfree til ettermontering er lett tilgjengeleg, er enkelt å ta i bruk og kostar lite. Ei bot kan gjere større innhogg i lommeboka enn utstyret, seier Jan Petter Røsebo i ei av landets største rekvisitakjeder.

TRAFIKKSIKKERHET:

Tekst Kjell Wold Foto Terje Bekker

9000 i kontrollring

9195 biler ble kontrollert i jernringen Statens vegvesen og UP la rundt Grenland en helg tidligere i september. 30 vegvesenkontrollører fra hele regionen deltok i tre dagers kontrollen. – En både interessant og lærerik dognad der trafikksikkerhet var hovedfokus, sier Terje Bekker i Statens vegvesen. Høy andel bruk av bilbelte var det mest positive resultatet av storkontrollen, der det ble ilagt 57 vernegebyr, 70 andre gebyrer, 52 avskiltinger, 20 anmeldelser og 210 skriftlige mangellapper. Alle hovedinnfartsvegene til Skien og Porsgrunn ble så



STORKONTROLL: Heidi Snelvedt og Steinar Solgaard i Statens vegvesen på storkontroll i Grenland.

godt som hermetisk lukket under helgkontrollen, der Statens vegvesen dokumenterte slagkraft og kompetanse som kontrollorgan og bidro til større likhet mellom kontrollørene i hele regionen.

Debatt!



BABYLUER TIL REDD BARNA

Vigdis Tenold og andre flittige damer i Vegdirektoratet og Region øst har strikket luer til Redd Barna. De har lagt to strikkepinner i kors og produsert rundt 40 luer. Redd Barna skal dele ut helsepakker til mødre og deres nyfødte, og luene skal bidra til å få ned spedbarnsdødeligheten i utviklingsland i Asia og Afrika.

KRONIKK:

Fristilling av Statens vegvesen



ALF EDVARD MASTERES er leder i Forbundet for Ledelse og Teknikk (FLT) Statens vegvesen

Matz Sandmann står i nr 07/2010 av Vegen og vi fram som spåmann og mener at det nå er grunn for å tro at det vil skje en fristilling av Statens vegvesen innen rimelig kort tid, og at dette vil være en samferdselsrevolusjon.

Grunnen til dette skal etter hans oppfatning være at det er for lite fristilling i det norske samfunnsstyret og spesielt innenfor samferdsel.

Hva er fristilling? Hva er det Statens vegvesen skal fristilles fra? Er det politisk styring og kontroll?

Er det fristilling fra politiske prioriteringer og fra de folkestyrte politiske demokratiske prosessene på lokalt, regionalt og sentralt hold som Sandmann mener er fristilling?

Er det frikopling fra demokrati og folkestyre som skal løse alle utfordrin-



Tema Alternativt vegfinansiering

VIBRATEDATA: MATZ HAR JOBBET MED SAMFERDSELSFORSPÅL I EN ÅRREKKE GJENNOM ORGANISASJONEN DETLANDSAMMAREIDET

- 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 samferdselsbyggingen generelt og vegbyggingen og vegvedlikeholdet spesielt i Norge.

Det er et stort spørsmål om det er grunn for å tro at det vil skje en fristilling av Statens vegvesen innen rimelig kort tid, og at dette vil være en samferdselsrevolusjon. Grunnen til dette skal etter hans oppfatning være at det er for lite fristilling i det norske samfunnsstyret og spesielt innenfor samferdsel. Hva er fristilling? Hva er det Statens vegvesen skal fristilles fra? Er det politisk styring og kontroll? Er det fristilling fra politiske prioriteringer og fra de folkestyrte politiske demokratiske prosessene på lokalt, regionalt og sentralt hold som Sandmann mener er fristilling? Er det frikopling fra demokrati og folkestyre som skal løse alle utfordrin-

Matz' syv søstre

I en rapport til Beredningsrådet lanserer Matz Sandmann en sju punkts plan eller modell for fremtidig, effektiv og langsiktig samferdselsbygging i hele landet.

- 1. Politisk systemeffekt** i norsk samferdsel er at nødvendig veg- og jernbanebygging i mange år har vært brukt som en regulator i økonomiske nedgangstider.
- 2. Politisk systemeffekt** i norsk samferdsel er at nødvendig veg- og jernbanebygging i mange år har vært brukt som en regulator i økonomiske nedgangstider.
- 3. Politisk systemeffekt** i norsk samferdsel er at nødvendig veg- og jernbanebygging i mange år har vært brukt som en regulator i økonomiske nedgangstider.
- 4. Politisk systemeffekt** i norsk samferdsel er at nødvendig veg- og jernbanebygging i mange år har vært brukt som en regulator i økonomiske nedgangstider.
- 5. Politisk systemeffekt** i norsk samferdsel er at nødvendig veg- og jernbanebygging i mange år har vært brukt som en regulator i økonomiske nedgangstider.
- 6. Politisk systemeffekt** i norsk samferdsel er at nødvendig veg- og jernbanebygging i mange år har vært brukt som en regulator i økonomiske nedgangstider.
- 7. Politisk systemeffekt** i norsk samferdsel er at nødvendig veg- og jernbanebygging i mange år har vært brukt som en regulator i økonomiske nedgangstider.

Hva er det Statens vegvesen skal fristilles fra? Er det politisk styring og kontroll?

ger og for å dekke alle behov for utvikling og vekst i fremtiden? Styret i Forbundet for Ledelse og Teknikk i Statens vegvesen mener det er all grunn til å stille spørsmål ved den rosenrøde framstillingen av såkalt fristilling. Og ikke minst må alle tillitsvalgte og fagbevegelsen generelt spisse ørene når fristilling blir opphøyet til å bli omtalt som en samferdselsrevolusjon.

Politiske prioriteringer og vurderinger i den norske samfunnsmodellen skjer på mange nivå og med stor deltakelse. I mange tilfeller skjer det med stort engasjement fra enkeltmennesker og ikke minst fra faglige og politiske organisasjoner, som ønsker å delta og være med å ta ansvar for samfunnsbyggingen. Det er dette ekte samfunnsengasjementet som er det sentrale og helt unike i den norske samfunnsmodellen: - Tillit til demokratiet og en klar og oppriktig følelse av at det nytter å delta i folkestyret, og at vi som borgere blir lyttet til og at vi får anledning til å komme med vårt syn i enhver sak vi orker å engasjere oss i. Det er dette denne saken egentlig handler om. Det er svært alvorlig om fristilling omtales som noe helt ufarlig og positivt og at det bare blir omtalt som et redskap. Det er videre alvorlig at man framstiller

denne politiske endringen bare som et mer effektivt redskap for måloppnåelse uten å snakke om de mer fundamentale og langsiktige konsekvensene av en slik politikk. Og det er ikke minst viktig å få fram at dette handler om politikk. Endring av forvaltningsmodeller eller styringssystemer som reduserer den demokratiske folkevalgte innflytelsen og reduserer styringsmuligheten er i høyeste grad politikk. Ved å fristille sentrale forvaltningsorganer bit for bit så vil den norske samfunnsmodellen kunne bli oppsmuldrert til et uoversiktlig system med det vi vil kalle fristilte privatpraktiserende aktører som handler hver for seg innenfor sitt fristilte område. Det er et paradoks at man ønsker sterk statlig makt for å oppnå et bestemt resultat, og så ønsker man seg fristilling fra folkestyret sin innflytelse for å unngå det

som blir framstilt og omtalt som demokratiske sendrekte prosesser.

HVA ER EN STAT UTEN FOLKESTYRE?

Matz Sandmann ønsker seg i realiteten en fristilling av Statens vegvesen fra den norske samfunnsmodellen som bygger på et aktivt, vitalt og reelt folkestyre. Står det i samsvar med at «alle» verdens statsledere nå kommer til Norge og vil lære om den norske/nordiske samfunnsmodellen med lav arbeidsledighet og god styring på økonomien? Hvilken del av dagens politiske prosess fram til ferdig veg eller bane er det Sandmann ønsker å fristille fra den folkestyrte norske samfunnsmodellen for at alt etter hans me-

Det er svært alvorlig om fristilling omtales som noe helt ufarlig og positivt.

ning skal bli mer effektivt og det skal bli større volum eller flere meter veg og bane per år? Finnes det grenser for fristilling eller er det samfunnsområder som absolutt ikke bør fristilles? Eller kan det være slik at nettopp det at vi har statlige virksomheter som fortsatt lar seg styre politisk for å kunne brukes til å øke veksten og aktiviteten i nedgangstider, - å være en regulator slik Sandmann omtaler det, nettopp er de sterke og vitale og avgjørende "maskinene" og strategiske hjørnesteiner i den svært vellykka norske samfunnsmodellen. Vi er enig med Sandmann i at det i alle sammenhenger er viktig med økonomisk langsiktighet og god planlegging, men at man skal fristille Statens vegvesen for å oppnå en samferdselsrevolusjon stiller vi oss svært undrende til, og en fristilling fra politisk styring er vi sterkt uenig i. ■

LESERBREV

GVAMMEN - ÅRHUS
Johannes Sørli, Haukeliveiens venner
«Vegen og vi» skriv om positive sider ved dette vegprosjektet, men glemmer dei negative som og bør nemnst. Det er eit store hende her til lands når eit større vegprosjekt endeleg kjem så langt at spaden kan stikkast i jorda. Men ofte endrar føresetnadene seg under den uendeleg lange planperioden, og prosjektet kan vera gått ut på dato før det blir bygd. Slik er det med Gvammen-Århus.

Som lokalveg mellom Hjordal og Seljord er det o.k., men altfor dyrt når det finst betre alternativ til det foremålet til under halve prisen, eit prosjekt som er svært likt Statens vegvesen sitt alternativ 5. Som del av ein stamveg aust-vest er Gvammen-Århus øydeleggjande, fordi den legg uheldige føringar for ein framtidig hovedstamveg mellom dei to mest folkerike delane av landet. Ekspressvegen over Haukeli er det desi-

dert beste aust-vest alternativet for 95% av Hordaland og 90% av Rogaland med ei samla folkemengde på over 900.000. I aust soknar 1,8 mill. til vegen. Prosjektet har vorte skulda for at det ikkje går der folk bur, men det er nemleg litt av foremålet. Ein slik veg skal ikkje gå for nær tettstadene, og dessutan har me ein veg som går der folk bur, nemleg dagens E134. Men som rask og effektiv transportkorridor mellom dei to mest folkerike landsdelane tilfredsstillere ikkje den vegen dagens

krav med sine 4000 avkjøringar og uendeleg mange fartsreduksjonar heilt ned i 30 og 40 km/time. Den slags skal ikkje finnast på ein så viktig stamveg. Då er toplan kryss løysinga. Gvammen-Århus vil forlengja den framtidige stamvegen med 33 km. Basert på ÅDT 5000 med 20% tunge bilar over fjellet, som ikkje er utopi når Bergen og Stavanger kjem med for fullt, vert den årlege meirkostnaden for desse trafikantane 790 tonn, og meirutslippet av CO2 31000 tonn samanlikna med

6 **MARISTIEN** firmaer vil gjøre jobben med fjellsikring og rensk av Maristien på fv. 37 i Rjukan. Høyeste bud har Tveito Maskin AS med 10,6 mill. kr, laveste bud Uppstad Transport og anlegg AS med 5,6 mill. kr.

8 **HALLINGDAL** firmaer byr på jobben med midtmarkering og sperrefelt på rv. 7 Flå-Bromma i Hallingdal. Mesta Drift AS er høyest med 17,8 millioner kroner, Brdr. Dokken AS lavest med 11,9 millioner kroner.

VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

«Fire personer er bekreftet omkommet»



Vegdirektør Terje Moe Gustavsen

Jeg hører mobiltelefonen melder om en sms. Særlig om kveldene og natta stikker den lyden litt i meg, i redsel for at det er melding om en trafikkulykke. Og denne kvelden er det enda verre.

Meldingen lyder: «VTS-sør melder om dødsulykke på E39 ved Try i Søgne kommune. En personbil har kollidert med en lastebil og 4 personer er bekreftet omkommet. Veggen er stengt.» Klokka er 20:08 den 10. september 2010. For en drøy time siden har en av årets verste trafikkulykker skjedd.

I LØPET AV KVELDEN har jeg flere ganger kontakt med regionvegsejeren som har informasjon fra våre folk på stedet. Media har bred dekning og det blir raskt klart at det er fire unge mennesker som er drept.

At man kan glemme søvn etter en slik opplevelse (...) er lett å forstå

En fæl situasjon blir liksom enda verre. Tanken på at i løpet av kvelden skal mange pårørende få en ufattbar og knusende melding og bekreftelse er grusom. De som skal framføre budskapene har en svært tung oppgave. Så også politi, redningsmannskaper, våre egne folk og journalister på stedet som formidler de grusomme nyhetene. Men likevel - ingen er i nærheten av det slaget som pårørende, foreldre, familie, venner og alle som kjente de fire får.

I DE FØRSTE TIMENE skjer mye etter innøvde rutiner på ulykkesstedet. Våre folk rykker ut til de alvorligste ulykkene. Dette er svært viktig for å få et bredest mulig faktabilde av ulykken. Det er viktig for alt som knytter seg til den aktuelle ulykken, men det er også helt sentralt for at vi skal kunne få kunnskap om ulykkene, om årsakene og dermed; hvordan kan vi hindre ulykker i framtida?

Å RYKKE UT TIL ULYKKER er en spesiell og meget krevende oppgave. Når meldingen kommer ligger det i kortene at det er en alvorlig ulykke, oftest med mennesker som er drept. På åstedet vil arbeidet skje sammen og samtidig med redningsmannskapene midt i ulykken. Krevende, men kanskje er det slik at alt som skjer den første tiden på ulykkesstedet tar all oppmerksomhet, slik at det akkurat da ikke blir så mye plass til egne tanker og følelser. Men det er bare en utsettelse. Tankene kommer etterpå.

AT MAN KAN GLEMME SØVN etter en slik opplevelse, slik Gulleik Vatnebryn fra Statens vegvesens beredskapsgruppe i Vest Agder uttrykker i en reportasje i denne avisen, er lett å forstå. Og derfor er det - uavhengig av hvor grusom ulykken er - svært viktig at vi som arbeidsgiver og kolleger bidrar til at Gulleik og de andre som gjør en slik jobb, kan bearbeide følelser og igjen kan leve og sove normalt. Gulleik trekker fram organisert kollegastøtte som en viktig faktor. Det er viktig at vi kan tilrettelegge for at både kollegastøtten og andre tiltak kan fungere best mulig, slik at våre kolleger som er aller nærmest

ulykkene kan makte å leve med de sterke belastningene som dette gir.

JEG FORSTÅR GULLEIK når han snakker om forholdet til de pårørende og at han føler at hans tunge stunder «bare er småter» i forhold til det de nærmeste pårørende må gjennomleve i lang, lang tid etterpå. Vi som er lenger unna ulykken har i en slik sammenligning ikke engang rett til å se på det vi er utsatt for som en belastning.

MEN DET ER LIKEVEL VIKTIG at vi føler at hver eneste ulykke angår oss. At vi føler og tar ansvar for en bedre trafikkikkerhet. At vi tenker på de katastrofene som rammer altfor mange familier. Det skjerper oss i innsatsen for o-visjonen. Det skjerper oss i jobben med å bygge tryggere vegger, i innsatsen for å sikre at kjøretøyene er i god stand og skjerper oss i arbeidet med å styrke kunnskaper og holdninger for alle som ferdes i trafikken.

DERFOR ER DET RIKTIG at det stikker i meg når mobiltelefonen varsler om en sms. ■

Det er viktig at vi føler at hver eneste ulykke angår oss. At vi føler og tar ansvar for en bedre trafikkikkerhet

ANSATTE SVARER:

Hva synes du om vikepliktsmerkingen i Norge?

ELISABETH RINALDO TRONDSEN SØRNES

prosjektleder E105 Kirkenes

- Vi er kanskje ikke flinke nok til å skille og markere det på andre måter her hjemme i Norge. Jeg hører ofte at folk sier de er i tvil om hvor og når det er vikeplikt, så her har vi sikkert en jobb å gjøre.



KARL INGVALD FUHR

kontrollør Gjøvik

- Vi er ikke gode nok til å forvarse før kryss og rundkjøringer der det er vikeplikt. På Lillehammer har de et kryss med lys i asfalten som varsler vikeplikt. Det er veldig effektivt. Ute i Europa bruker de mye forvarsling av vikeplikt.



ÅSE ULEBERG

rådgiver Kristiansand

- Merking kan vi alltid bli bedre på - og reglene må være enkle. Like viktig er det å jobbe med oppmerksomhet og personlig ansvar i trafikken. Som motorsyklist må jeg alltid tenke offensivt og være føre var - og jeg er smertelig klar over hvem som taper om ikke bilisten overholder vikeplikten.



INGER YDSE

plan og trafikk, Steinkjer

- Føler usikkerhet når forkjøringsreguleringer endres. Tar lang tid før trafikantene oppfatter endringer. Lokale trafikanter kjører på gammel vane. Skilta forkjøringsveg med vikeplikt i sideveg gir klareste bilde når en kjører. Slipper da å spekulere om det er avkjørsler eller vegkryss. Økt fart på forkjøringsveg krever at sikten må være god. Standarden på forkjøringsvegen må være vesentlig høyere enn det øvrige vegnettet for at jeg skal oppfatte om jeg har vikeplikt eller ikke.



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

Ekspressvegen. Dette er alvorleg.

Ser me på dei store næringsinteressene som knytter seg til den effektive Ekspressvegen, så lyt vegen byggjast. Då bør også avgreiningar til distrikt og tettstader vurderast etter nytte/kost prinsippet. Ein viktig transportkorridor som i høg grad treng oppgradering er aksa frå Grenland og vestover til Ekspressvegen. Gvammen-Århus er ikkje tilpassa dette trafikkbehovet, men den enkle løysinga som nemnt ovanfor er

det, og den vil vera langt betre turistmessig bl.a. fordi Flatdal er ein av Norges vakraste dalar som turistane bør få sjå.

Det har vist seg vanskeleg å stoppa uheldige prosjekt sjølv om sterke argument talar for det. Den malplasserte Hardangerbrua er eit ferskt døme, og no får me eit til, men det er aldri for seint å snu. Nasjonaløkonomiske interesser tilseier at det er nødvendig med ei ny vurdering av Gvammen-Århus fordi det framtidige trafikk-

bilde ser annleis ut i dag enn for 9 år sidan. Raske stamvegar mellom landsdelane blir viktigare og viktigare. Politikarane burde og vore raskare til å ta nødvendig utvikling på alvor, men slik norsk vegpolitikk vert praktisert i dag, så kan me ikkje sjå bort frå at det er politiske krefter som ynskjer å gjera Haukelivegen lengre enn nødvendig.



Rast, rust og refleksjon

En kort rast ved Solbergtårnet ved E6 i Østfold kan fort bli en lang rast. Det har mange fått oppleve etter at Statens vegvesen, fylkeskommunen og de to kommunene Sarpsborg og Fredrikstad gikk sammen om en banebrytende rasteplass.

TEKST OG FOTO: HÅKON AURLIEN



Rasteplassen ble bestemt da E6 gjennom Østfold skulle utvides til fire felt. Den skulle anlegges i krysset mellom E6 og rv. 110 mot Fredrikstad, der det hadde stått en anleggsrigg. Slike rasteplasser har Vegvesenet bygd mange ganger.

Men så kom en idé om et høyt ståltårn der folk kunne klatre opp for å se på et landskap fylt av fornminner fra 4-5000 år tilbake. Etter hvert ble det klart at den måtte gjøres tilgjengelig for alle, hvilket krevde heis. Det skapte nye kreative prosesser som endte med et kunstprosjekt med sterke bidrag fra kommuner og fylkeskommune, og med til dels politiske sverdslag om utformingsdetaljer. I desember i fjor startet byggearbeidene.

– Gratulerer med noe som ikke har sin make noe sted, sa fylkesordføreren til en stor skare da plassen i august ble åpnet med hornorkester, skuespill og lokale mattradisjoner.

Utgiftene ble store, 48 millioner kroner som fordeler seg med halvparten på E6-utbyggingen, en fjerdedel på fylkeskommunen og resten på de to kommunene.

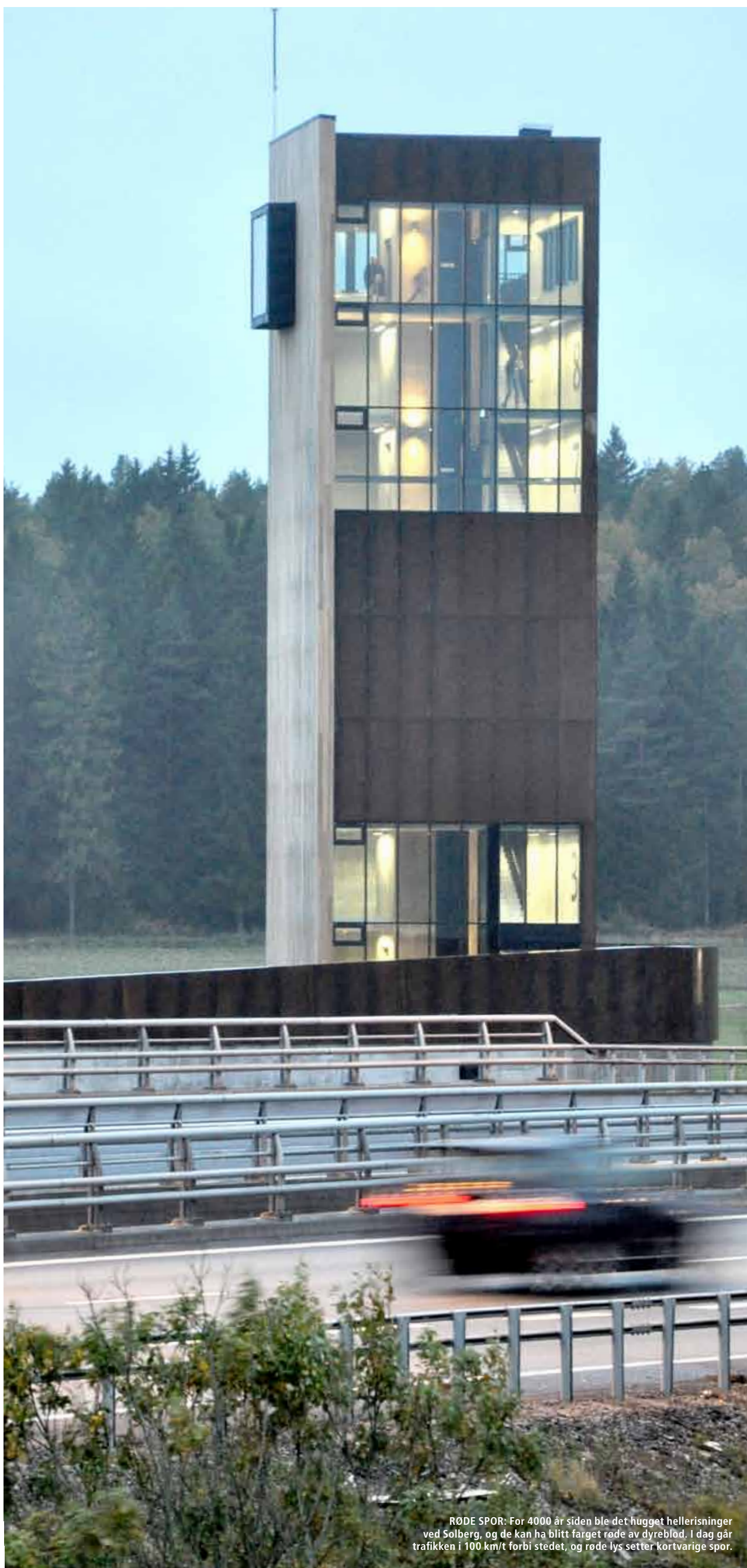
Men i tett samarbeid var det bygd en unik rasteplass i samme arkitektur som preger turistvegprosjekter landet rundt.

Sentralt står utsiktstårnet, med en vegg kledd i sedertre og de øvrige i rustrødt cortenstål. Cortenstål er også brukt gjennomgående, både i utstillinger og i omramming. Dette er en ståltype som skal ruste og skape seg en beskyttende overflate akkurat som kobber. Foreløpig er platene rustrøde. Etterhvert vil de anta en noe mørkere tone.

Solid materialbruk preger både plattformen, informasjonsmontre og tidslinjen som gjør at en pause ved Solbergkrysset kan bli en kulturopplevelse.

Foreløpig er det ikke satt opp rastebord og stoler ved anlegget.

– Men de kommer når vi åpner for servering før neste sommersesong. Vi er opptatt av å få til en avtale med en driver som kan servere stedegen og høyverdig reisemat, forteller Vegvesenets prosjektleder Kristin Marie Berg. ■



RØDE SPOR: For 4000 år siden ble det hugget hellerisninger ved Solberg, og de kan ha blitt farget røde av dyreblood. I dag går trafikken i 100 km/t forbi stedet, og røde lys setter kortvarige spor.





GOD UTSIKT FRA TOPPEN: Det 29 meter høye utsiktstårnet er utstyrt med heis og utsikten er dermed tilgjengelig for alle hver dag, mellom kl. 08 og 21.



TIDSEPOKER: Rustet stål symboliserer tiden som går. Langs den 100 meter lange tidsrampen som strekker seg fra bakkenivå og opp til tårnets andre etasje, er det skåret ut gjenstander, materialer og hendelser fra Norges- og verdens historie.



FLERE STOPP: Leif og Karin Riise har stanset ved Solbergtårnet flere ganger. –En veldig spesiell, fin og interessant rasteplass, sier Kongsbergparet.



Holder styr på vegtransporten i EU

Olav Grimsbo startet nylig som samferdselsråd i Brüssel, en stilling han også har hatt tidligere. Han følger nøye med på hva som rører seg i «trafikken».

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO: RANNVEIG JEVNE, EU-DELEGASJONEN

Hvilke oppgaver har en samferdselsråd? – Det er tre oppgaver: Jeg skal være lyttepost og fange opp det som skjer i ulike institusjoner og rapportere hjem. Videre skal jeg formidle norske posisjoner og standpunkt til ulike EU-institusjoner og prøve å påvirke. Det tredje er å informere et bredt miljø i Norge – alt fra ulike «vesener» til organisasjoner.

Opplever du at det stilles urimelige forventninger til hva dere kan bidra med?

– Vi merker innimellom at det ikke er så mye kunnskap om hvordan prosessen i EU foregår og hvilke muligheter vi har. Folk kunne gjerne hatt litt mer kunnskap om det. Vi er litt på utsiden av de ulike prosessene som skjer, men vi prøver å bli med der det er mulig og gjøre det så godt vi kan sett fra norsk side. Men vi formidler norske myndigheters synspunkt så godt vi kan – både gjennom brev, møter og lunsjer.

Hva er det viktigste som er på trappene i EU som vil påvirke vegtransporten i Norge?

– Før jul vil EUs «hvitbok» om transportpolitikken mot 2020 bli lagt fram. Den er en slags Stortingsmelding der det blant annet blir fokus på hvordan en kan redusere olje som energikilde i transportsektoren.

– Ellers er det veldig mange saker – og i mange forskjellige tidsperspektiver.

For eksempel revisjon av eurovignett-direktivet, som gjelder avgiftslegging av tunge kjøretøy på TEN-T-vegnettet. Dette direktivet skal revideres, og spørsmålet er hva en skal inkludere av eksterne kostnader i avgiftsgrunnlaget. Noen mener alle miljøkostnader skal med, mens andre mener at det vil ødelegge konkurransevnen til næringa. Slik det ser ut nå kan for eksempel støy bli tatt inn som en ekstern kostnad, mens det foreløpig ser ut til at kø-kostnader ikke blir tatt inn.

Vi merker innimellom at det ikke er så mye kunnskap om hvordan prosessen i EU foregår og hvilke muligheter vi har.
Olav Grimsbo

Det såkalte infrastrukturdirektivet, hvordan vil det påvirke norske forhold?

– Dette er et direktiv der det er fokus på trafiksikkerhet i all planlegging i vegsektoren. Dette tror jeg ikke vil få store konsekvenser. Vi har hatt fokus på dette i mange år. Vi ligger langt foran og er på mange

måter modell for EUs tenkning.

I tidligere intervju peker du på digitaliserings konsekvenser for samferdselssektoren – kan du si litt om det?

– Det vil bli en økt bruk av ITS, noe som vil føre til en mer effektiv transport og bedre informasjon mellom vegforvaltning, trafikant, vegnett og sikkerhet i biler. I Norge har vi kommet langt når det gjelder AutoPASS, og informasjon om alternative ruter. EUs ITS-direktiv vil over tid kunne bidra til å «pushe» denne utviklinga.

Hvilke råd vil du gi til ansatte i Statens vegvesen som har behov for å få innflytelse på beslutninger som tas i Brüssel? Hvordan kan man gå frem?

– Når en først er med som aktør eller observatør er det viktig å være aktiv og ikke bare sitte og skrive referater. En må ta ordet og komme med forslag. Det er også viktig å ha god kommunikasjon med Samferdselsdepartementet, og omvendt. Vi fra norsk side er avhengige av å være godt koordinert. Når det kommer til stykket er det departement og Stortinget som skal kjempe saker gjennom. Det er derfor viktig å ta kontakt med departementet, slik at de kan ta det videre.

Hva er det beste stedet å oppsøke for å få informasjon om hva som skjer på transportfronten i EU?

– Først og fremst bør en følge med på Samferdselsdepartementets og Kommisjonens hjemmeside. ■



PÅ Plass I BRÜSSEL:
Samferdselsråd Olav
Grimsbo

Observatør i Brüssel

Robert Fjelltn Bø i Vegdirektoratet er observatør i EU-kommisjonens gruppe som jobber med elektronisk bompengeneinnkreving (EFC-direktivet).

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Direktivet gjør at en på sikt skal kunne bruke e-brikke i hele Europa. I første omgang er kommisjonens målsetning at tjenesten skal innføres for tunge kjøretøy i 2012.

– Det er viktig å være der og følge med på hva som skjer. Vi har mye bompenger og bompengeprojekt og har gjort mange store investeringer. Derfor ønsker vi å påvirke utviklinga slik at det blir så effektivt og kundevennlig som mulig og slik at ting skjer i tråd med Norges interesser. Den ytterste konsekvensen er at EU velger en helt annen teknisk løsning enn oss, slik at alt utstyr må byttes. Og det kan bli dyrt, påpeker Fjelltn Bø.

- Hvordan kan dere påvirke?

– Sammen med Sverige og Danmark har vi en miniutgave av systemet som EU vil innføre. Vi har hatt dette i drift siden 2007 og har en del erfaringer. Derfor kontaktet vi EU-kommisjonen og leder av gruppa og fortalte om bakgrunnen for at vi ville være med. Siden Norge ikke er medlem gir vi en del innspill via samarbeidsordningen med Sverige og Danmark – og via undergrupper som jobber med tekniske og organisatoriske ting på detaljnivå, forteller Fjelltn Bø.

Blir dere hørt?

– De andre landene som jobber med dette i EU har et mer teoretisk forhold til dette, mens vi har erfaring. Holdninga hos enkelte har kanskje vært at det er tre, små land oppe i nord som

holder på for seg sjøl. Større land har en tanke om at de bør ha kompetanse og erfaring til å klare det sjøl. Men når det nå nærmer seg datoen for når tjenesten skal være klar, ser det ut som flere er villige til å høre på våre erfaringer. Vi har fått gjennomslag for vårt syn i arbeidet med et tidligere direktiv

Den ytterste konsekvensen er at EU velger en helt annen teknisk bompengeløsning enn oss, slik at alt utstyr må byttes. Robert Fjelltn Bø

om bompenger. Der het det først at en ikke skulle kunne ha bomstasjon på en sideveg som folk kunne kjøre i stedet for den nye «bomvegen». Da var vi også observatører i gruppa, og argumenterte vi, sammen med en del andre land, i mot i høringsrunder – og fikk gjennomslag.

RABATTDISKUSJON. Fjelltn Bø forteller at det ikke er alle direktiver som innføres uten videre:

– Det såkalte Eurovignett-direktivet, som ble vedtatt i 2006, handler om

prinsipper for bompenger for tunge kjøretøy. Norge har ikke tatt det inn i norsk lov. Grunnen er at det i følge direktivet ikke skal være høyere rabatt enn 13 prosent i bompengeprojekt på TEN-T-vegnettet, som stort sett er stamvegnettet. I dag kan en her få opp mot 50 prosent rabatt i enkelte av bom-stasjonene langs stamvegene, og det er nå diskusjoner om dette mellom departement og EU-kommisjonen.

EN VANLIG DAG I BRÜSSEL.

– Møter starter klokka ti. Da samles vi i store møterom med plass til 2-3 stykker fra hvert EU-land pluss observatører. Vi sitter med høretelefoner og kan velge mellom engelsk, tysk, italiensk, spansk, fransk.

Ting tar veldig lange tid. Mange land har særinteresser som de ønsker å framheve. Og noen land er mer glad i å snakke enn andre – som de fra Sør-Europa, de bruker mange ord. Klokka ett spiser vi fra Norge lunsj sammen. Som regel er det en fra departementet og en fra Norvegfinans som er observatører sammen med meg. Vi går på en restaurant like rundt hjørnet. Det blir en lang dag med mye konsentrasjon, så det er godt med litt luft. Også sitter vi på møte igjen fra klokken to til rundt fem halv seks, avslutter Fjelltn Bø. ■



OBSERVATØR: Robert Fjelltn Bø er observatør i EU-kommisjonens gruppe som jobber med elektronisk bompengeneinnkreving.

INTELLIGENTE TRANSPORTSYSTEMER:

Samordner ITS

Tekst Henriette Erken Busterud

EU-kommisjonen er ikke fornøyd med å ha et lappeteppes av ITS-løsninger som ikke er samordnet. Nå skal ny lovgivning få orden på dette.

– I august trådte et nytt ITS-direktiv i kraft, som er koblet til en handlingsplan for ITS i Europa.

Direktivet bestemmer ikke hva som skal innføres, men når vi skal innføre noe, så må vi gjøre det på måten som kommisjonen bestemmer. Det betyr for eksempel at når vi skal legge ut reisedata for publikum, må alle i Europa kunne få tak i det. Arbeidet med den felles trafikkportalen vi er i gang med å utvikle i samarbeid med NRK, Trafikanten og Ruter gir oss

en flyng start med direktivet. Det forteller Ivar Christiansen i Vegdirektoratet som har fått i oppdrag av Samferdselsdepartementet å lage et notat om konsekvenser for ITS-direktivet i Norge.

TILTAK INNEN FEM ÅR.

I direktivet er det trukket fram seks prioriterte tiltak. Innen fire-fem år skal for eksempel alle i Europa ha tilgang på en reiseplanlegger som er konkurranse-nøytral, tilgang til sanntidsdata i vegtrafikken og trafikkikker-

hetsrelatert informasjon. Det skal også bli automatisk varsling fra kjøretøy til alarmsentral, og det skal kunne bestilles parkeringsplasser for tungebiler.

VIL INN I KOMITÉ. Christiansen forteller at kommisjonen som jobber med dette kan bestemme hvordan detaljene skal være, men det skal opprettes en rådgivende europeisk ITS komité.

– Norge er ikke invitert til å være med. Siden dette bare er en rådgivende komité, mener vi at

også Norge bør være med, og vi har kontakt med Samferdselsdepartementet om dette, sier Christiansen.

– Vi er positive til at EU vil samordne og bruke ITS mer målrettet for å nå transportpolitiske mål. ITS-direktivet kan både gi bedre trafikkikkerhet, miljø og framkommelighet og tilgjengelighet, samtidig som det er inspirerende å jobbe med de nye utfordringene, påpeker Christiansen. Han ser for seg er nært samarbeid mellom de nordiske landene om ITS-direktivet.

Senker farten til 80

Sjåførpåret Eli-Anne og Roger Korneliussen har fått en bedre sjåførhverdag etter at de fikk fartssperren skrudd ned til 80 km/t. Til sin overraskelse oppdaget de at de kommer like fort frem selv om maksfarten er redusert.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN



PÅ MED BELTET: Statsråd kleppa tar plass i fører-setet til Roger Korneliussen.

Dette gir oss et bedre liv, sa sjåførpåret da de lanserte prosjektet sammen med samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa og Norges Lastebileierforbunds (NLF) regionsjef Guttorm Tysnes ved Elverum i begynnelsen av september. 80 km/t er øverste lovlige hastighet for lastebiler i Norge, også på motorveger, men fartssperren alle lastebiler skal ha slår først inn ved 90 km/t. – Det er ulogisk. Er det ikke lov å kjøre fortere enn 80 kilometer i timen er det like greit

å ha sperren på 80. Det gir oss en jevnere og mykere trafikk, sier Eli-Anne Korneliussen.

JUSTERT. 250 tunge kjøretøyer som går hovedsaklig i Østerdalsområdet har fått fartssperren skrudd ned til 80 km/t. Norges Lastebileierforbund innfører en frivilling ordning som tiltak mot tungbilulykker. Korneliussen-parets bil var den første til å få fartssperren justert ned, en operasjon som tar 15 minutter på et verksted. Dermed hadde de noen ukers erfaring med ordningen før den ble offentlig lansert på en ulykkesutsatt rv 3 like nord for Elverum. – Vi opplever at vi har en mye hyggeligere

hverdag nå, forteller Eli-Anne Korneliussen. Til deres store overraskelse er transporttiden den samme.

– Vi kjører mye jevnere enn før, og bruker faktisk ikke mer tid på å komme frem, sier hun.

ENGASJEMENT. Flere alvorlige lastebilulykker langs rv. 3 i fjor fikk sjåfører og transportselskaper til å reagere spontant.

– Vi vet at mange av ulykkene på rv 3 kan forklares med for smal veg og for dårlig vedlikehold. Men en bedring tar tid og derfor bestemte vi oss for å handle selv, sier NLFs regionsjef Guttorm Tysnes.



SJÅFØRPAR: Eli-Anne og Roger Korneliussen fortalte om en bedre sjåførhverdag da de sammen med NLFs regionsjef Guttorm Tysnes og samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa lanserte kampanjen «På riktig side av 80» sist måned.

– Vi håpet å få med ti lastebileiere fra starten, resultatet ble 20 eiere og 250 biler med nedjustert fartssperre. Vi regner med at langt flere vil slutte seg til etterhvert, såvel i Østerdalen som i resten av landet. Bilene kjører tross alt over hele landet, ikke bare på rv3, sier han.

BERØMMET. Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa berømmet det store engasjementet da hun var med på kampanjestarten.

– Skal vi nå visjonen om ingen drepte eller alvorlig skadde må alle gode krefter dra sammen. Det som skal til er gode veger, gode

biler og gode trafikanter, sa samferdselsministeren.

Hun fortalte at Regjeringen vil bruke 450 millioner kroner på rv 3 de neste fire årene, 200 av disse på trafikksikkerhetstiltak.

Symbolet for kampanjen er et internasjonalt symbol brukt for å markere fartsnivå på tunge kjøretøyer.

– Lastebileierne går foran i trafikksikkerhetsarbeidet når de nå griper fatt i egen atferd, poengterte Vegvesenets avdelingsdirektør Aud Riseng.

– Jeg håper dette også smitter over på andre trafikanter. Det er alt for mange som kjører hardt på rv 3, sa hun. ■

UTVEKSLING:

Brubygger Bob

Nederlandske Bob Hamel jobber i Trondheim et halvt år for å knytte kontakter og utveksle erfaringer mellom vegetatene i de to landene.

TEKST OG FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

I mai pakket Bob baggen for å jobbe på Teknologivdelinga i Trondheim, og han trives godt som trønder.

– Jeg ble veldig godt mottatt, både sosialt – og teknisk: Både PC og mobil var på plass da jeg startet og kollegene har tid til meg. Jeg prøver å koble dem med tilsvarende kolleger i Nederland. I tillegg utveksler jeg dokumenter og prøver å bidra i prosjekter her. Jeg har også fått en av mine kolleger fra Nederland til å holde foredrag på Trafikkdatakonferansen under Teknologidagene i Trondheim. Og så er det litt morsomt at jeg har knyttet norske kolleger med en svensk spesialist i Vejdirektoratet som tester trafikkregistreringsutstyr.

NEDERLAND FORAN PÅ ITS. Bob er utdannet trafikkingeniør og jobber i Rijkswaterstaat i Delft, Nederlands svar på Vegdirektoratet. Der jobber han med krav til vegutstyr langs motorveger, særlig dynamisk vegutstyr, som belysning og arbeidsvarsling. I følge Bob ligger Norge et stykke etter Nederland på dette området.

– Vi har jobbet med ITS siden 80-årene. Vi har mange tiltak med evalueringer. For eksempel har vi hatt friteksttavler i 15 år, mens den første friteksttavla i Trondheim settes opp nå i høst.

LITEN FORSKJELL. Hva er den største forskjellen på å jobbe her og i Nederland? – Den store overraskelsen var at det var så liten forskjell: Det er nesten samme kultur. Men vi er nok dessverre litt mer kledd i Nederland, sier Bob. – Og så er det få som jobber med det samme her, og det gjør det lettere å bestemme seg for ting uten å ha for mange møter.

– Men en forskjell er at her gjøres det meste ut i fra hensyn til trafikksikkerhet og miljø. I Nederland skal de fleste tiltak redusere kø. Likevel har nok vi mye å lære av Norge i forhold til vegprising og velfungerende bomsystemer, sier Bob.

NORGESFRELST. Bob er en sann Norgesvenn: Ikke bare har han fått smaken på brunost, nærmere bestemt fløtemysost. Han har tidligere gått på diverse norsk-kurs i Nederland og vært på Norgesferie flere ganger. Han har også jobbet et halvt år på en campingplass i Loen for 16 år siden, og nederlenderen fra flatlandet spratt opp og ned på fjelltoppen Skåla. For Bob er en tindebestiger, dog uten ski på beina.

Programmet Bob er utvekslet gjennom er et samarbeid mellom vegvesener i sju land i Vest-Europa.

– Det er noe av det som er så fantastisk med å bo i Trondheim. Her trenger vi bare å reise 20 minutter når vi skal på fjelltur, i Nederland må vi kjøre 8-10 timer, bobler Bob på imponerende norsk.

Programmet Bob er utvekslet gjennom er et samarbeid mellom vegvesener i sju land i Vest-Europa. Det er vegvesenet i det enkelte land som finansierer oppholdet for den som reiser ut. (Informasjon om ordningen finnes under «personal» på vegveven)

NYTTIG. – Jeg synes det er veldig spennende og nyttig å ha Bob her. Vi har jobbet lenge med å tilpasse jobben til Bob sitt ønske. Det er viktig å avklare forventninger til en slik utveksling. Noen forventer å komme inn som ordinær ansatt. Men poenget er å knytte kontakter og utveksle erfaringer, understreker Even Myhre, som er seksjonsleder på TEK-T der Bob jobber. ■



UTVEKSLER INFORMASJON: Norgesfrelste Bob Hamel fra Nederland jobber et halvt år på Teknologivdelinga i Trondheim – og knytter kontakt mellom fagfolk i de to landene.

Comeback-Kjell

KJELL INGE DAVIK startet i Statens vegvesen i august for tredje gang. Innimellom har han sittet på andre siden av bordet – hos tre entreprenører.

TEKST OG FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Davik hadde sitt første møte med Statens vegvesen som stikningsingeniør i 1987. På CVen hans står det deretter: Aker, Statens vegvesen, Mesta, og Mika – og nok en gang Statens vegvesen.

01 Hva gjorde at du gjør comeback? – Det var både et faglig valg og et verdivalg. Da entreprenøren Mika nylig ble kjøpt opp av Betonmast, ville jeg ha noen måneder fri. Men jeg fikk raskt spørsmål av tidligere kolleger om å starte i Statens vegvesen. Det høstes spennende ut, og trigget mer og mer.

02 Hvorfor? – Jeg har åtte års erfaring fra entreprenørsida, både fra drift og anlegg, som kan brukes på byggherresida. Og det passer fint med hovedoppgaven min som er å jobbe med strategier og kontraktsformer. En annen viktig årsak til at jeg valgte Vegvesenet er at det er en fleksibel arbeidsgiver med tanke på familielivet.

03 Hva er det beste og verste med Statens vegvesen? – Det beste at det er en sterk faglig etat som betyr mye for folk ute: Vi er i inngrep med alle landets kriker og kroker. Vi har en enorm erfaring, og den må brukes klokt. Siden jeg har vært her så kort, så er det vanskelig å si hva som er det verste nå. Men jeg tror vi kan bli for byråkratiske. Et annet spennende element med Vegdirektoratets funksjon er grensesnittet mellom politikk og vegfag. Det kan være et

vanskelig grensesnitt, men med den faglige styrken som ligger i Statens vegvesen er det viktig at vi også toner «vegfagets flagg».

04 Og det beste og verste med entreprenørbransjen? – Bransjen er sammensatt, med mange dyktige folk. Jeg synes det beste er at det er utrolig produksjonsrettet. Sjøl som toppleder må du kunne vite hvordan butikken er skrudd sammen og man må ha fokus på detaljene. Her ligger som oftest nøkkel til suksess. Jeg har ikke noe tydelig som er det verste, men det kan til tider dukke opp for mange konfliktsaker, men det er jo en tosidig sak.

05 Merker du noen endring siden sist du var her? – Statens vegvesen har utviklet seg mye de siste åra og er et godt merkenavn, noe som også er bra for rekrutteringa. Terje Moe Gustavsen har en god profil utad og har satt en ny kurs, og det merkes både i entreprenørbransjen og her.

06 Hvordan har du opplevd Statens vegvesen som byggherre? – En dyktig byggherre, som ikke alltid er like enhetlig. Vi har mange kontrakter rundt om i landet der kontraktsspørsmål løses ulikt. I slike saker opplever jeg at begge parter ønsker at uenighet, for det meste om tid og penger, skal løses i prosjektet. Min erfaring er at disse diskusjonene ikke blir tatt i prosjektet, men løftet opp til regionene. Da blir det ofte rettvist og unødig bruk av ressurser.

07 Hva bør gjøres for å unngå dette? Vi må satse videre på samhand-

lingsprinsippet, slik etaten nå gjør, og ta konfliktene i prosjektet. Vi kan skrive normaler og retningslinjer i bømter i spann, men dette handler om personene som er med: Byggherre og entreprenør må forstå hverandre og ha en klar forståelse av jobben for å unngå tvister. Vi må ikke overlate faget vårt til jurister, selv om dette av og til er nødvendig. For å unngå det bør en også ha egne konfliktråd, slik jeg forstår det er på Bjørvikaprojektet.

08 Hvordan skal Vegvesenet få mer og raskere veg for penga? – Personlig synes jeg vi bør bygge kjappere og lengre strekninger om gangen, men her grenser vi fort inn på politikk. Mange veier fører til Rom for å få utbyggingstakt som er høy nok. Den billigste måten å bygge veg på er over statsbudsjettet. Når det ikke er kapasitet og plass til det, er OPS og «veg-pakker» vegen å gå.

09 Andre viktige ting det bør være fokus på? – Vi må hele tida ha oversikt over markeds-situasjonen. Er markedet sprengt bør vi ha en annen type kontraktsform – og tilrettelegge for det. Noe av det viktigste vi gjør framover er å ha en tydelig strategi for hvordan vi skal utvikle leverandørmarkedet, slik at entreprenørene kan tilpasse seg dette i god tid før konjunktursvingninger. Det er ingen fasit for dette, vi er et langstrakt land, og flere forhold som skal ivaretas. ■

FAKTA

Kjell Inge Davik

Kjell Inge Davik bor i Porsgrunn med kone og tre barn. Han hadde sitt første møte med Statens vegvesen i 1987 som stikningsingeniør i Møre og Romsdal. Deretter var han to år i Aker entreprenør før han ble sivilingeniør i England. I 1993 startet han i Vegdirektoratet med tunneller.

Fra 2001 var han produksjonssjef for Statens vegvesen i Vest-Agder. Høsten 2002 ble han regiondirektør i Mesta. De siste to åra har han vært administrerende direktør i tunnel-selskapet til Mika AS. Og for to måneder siden startet han på Byggherreseksjonen i Vegdirektoratet, der han blant annet jobber med byggherrestrategier og kontraktsformer innen drift og anlegg.

Kjell Inge i trafikken

Hva slags bil har du?
Volvo V70 og BMW 520d

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

Hvilken musikk setter du på i bilen?
Sting, Pink Floyd, radio: Dagsnytt 18, Herreavdelingen

Hvilken transportform foretrekker du?
Bil

Har du blitt stoppet i fartskontroll?
Ja

Hva synes du om nivået på drivstoffavgiften i Norge?
Passe

Hva synes du om kollektivsatsene?
De er for høye

Hvor er den beste vegkroa?
Nebbenes langs E6 i Akershus

TEGN TERJE

Kjell Inge tegner vegdirektøren

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

Terjes dom:
– Dette vil jeg si er typisk ingeniørkunst!



Statens vegvesen har utviklet seg mye de siste åra og er et godt merkenavn, noe som også er bra for rekrutteringa.



Ny vegmerking skal hindre

Statens vegvesen Region aust er i ferd med å rulle ut nye typar vegmerking i stor skala. Dei nye gul- og kvitstripene gir både auka trafikk-sikkerheit, mindre støy og lågare driftskostnader.

TEKST OG FOTO: ØYSTEIN SKOTTE

Det er eit kjent problem at dei kvite kantlinjene langs norske vegar er vanskelege å sjå i mørket når det regnar. Årsaka er at vatnet legg seg som ein film over vegmerkinga slik at reflekseffekten forsvinn. Resultatet er redusert trafikk-sikkerheit. Men no har Statens vegvesen Region aust tatt i bruk ein ny type kantlinjer, såkalla dråpeflex.

PRIKKETE KANTLINJE.

Teknikken går ut på at i staden for å lage ei samanhengande flat kvitstripe, så blir det laga ei kvit-

– Dei nye kantlinjene gjer at bilistane lettare oppfattar kor vegkanten er.

stripe som er bygd opp av eit stort tal små dråpar som er forma slik at vatnet renn av og ned mellom dråpane.

– Dei nye kantlinjene gjer at bilistane lettare oppfattar kor vegkanten er og korleis kurvene på vegen er – også i regnvêr, seier Torgrim Dahl i Statens vegvesen.

Han er leiar for dekke- og vegmerkingprosjektet i Region øst.

– Dråpeflex er i tillegg lagt ned i eit seks millimeter djupt spor som er frest ned i asfalten. På den måten unngår vi at snøplogen slit vekk kvitstripa på vinterstid. Resultatet er at dråpeflex vil leve lenger enn den gamle, samanhengende kvitstripa, forklarar Torgrim Dahl.

STØYSVAKE ROMLEFELT.

Også gulstriper og romlefelt langs vegane på Austlandet forandrar seg. Romlefelt for å «vekkje» bilistar som er i ferd med å krysse gulstripa, har vore frest ned i asfalten i fleire år. Eit problem med desse romlefelda har vore at dei skapar ekstra støy også for dei som bur langs vegen, og dei har derfor ikkje blitt brukt i tettbygde strøk. Ein ny type romlefelt kalla sinusoppmer-

king er derfor utvikla. Mens det tidligare var vanleg med 30 cm avstand mellom kvart nedfrest spor, har dei nye romlefelda 60 cm avstand. Saman med ein ny, sinusforma profil på dei nedfreste spora, fører dette til at det framleis er ein tydeleg vibrasjon og romlelyd (37 hertz ved fart på 80 km/t) inne i bilen, mens det knapt er muleg å høyre ekstra støy for dei som bur eller ferdest langs vegen.

– Det er ein akustikar i det danske Vejdirektoratet som har bidratt til å utvikle sinusoppmerkinga, forklarar Dahl

PÅ SMALARE VEGAR. Eit anna problem med dei gamle romlefelda, var at dei krevde ganske stor vegbreidde, minst 9,5 meter. Den nye typen romlefelt krev derimot nesten ikkje ekstra plass i vegbana og kan derfor brukast på vegar heilt ned til åtte meter vegbreidde.

– Dette er kanskje det aller største trafikk-sikkerheitsbidraget i den nye vegmerkinga. Vi håpar og trur at vi med dei nye romlefelda kan klare å hindre nokre møteulykker også på smal veg, seier Torgrim Dahl. ■



NY VEGMERKING: Gir både auka trafikk-sikkerheit, mindre støy og lågare driftskostnader, seier prosjektleder Torgrim Dahl og senioringeniør Rasmus Holo i Statens vegvesen Region aust.



DRÅPEFLEX: Den nye typen kantlinjer er bygde opp av eit stort tal små dråpar som er forma slik at vatnet renn av og ned mellom dråpane.

re ulykker

TESTER VEGMERKING:

Tester ut mindre glatt vegoppmerking

Statens vegvesen tester ut nye typer termoplast for å gjøre vegoppmerking mindre glatt.

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD

Et forsøksprosjekt på fv. 40 i Lågendalen i Vestfold skal forhåpentlig gi svar på om det er riktig at folk oppfatter gangfelt og andre striper i vegen som glatte, og om det er mulig finne nye typer eller sammensetninger av termoplast som gjør vegmerkingen dokumenterbart mindre glatt.

OPPFATTES GLATT. – Mange folk er opptatt av vegmerking. Og siden vi ofte får tilbakemelding fra vegbrukere og trafikanter om at de kan oppfatte vegmerkingen som glatt, spesielt gangfelt, setter vi nå friksjon i fokus under disse testene med nye typer vegmerking, sier senioringeniør Bjørn Skaar i Statens vegvesen. På en lang, snorrett og flat strekning av fv. 40 i Larvik kommune kan du som bilist nå oppleve 16 gangfelt på rekke og rad innenfor en snau 100 meter lang vegstrekning. Feltene blir testet og grundig målt fire ganger årlig de neste årene.

MANGE TESTER. Selv om friksjon er hovedfokus i forsøket skal det også måles synlighet dag og natt og holdbarhet på farge. De tre store materialprodusentene innen vegmerking i Norge, Cleanosol, Eurostar og Swarco er invitert til å delta i forsøket. De stiller med i alt 13 ulike vegoppmerkingssystemer i tillegg til de tre

som er deres standarder. Konsulentfirmaet Rambøll følger opp forsøkene med utførelse av målinger for Statens vegvesen.

GOD START. – Målet med disse forsøkene er å finne vegmerking som gir like god friksjon som asfalt, sier Skaar. I september var han og konsulentene på første målerunde i Lågendalen. Allerede nå gir de første måleresultatene gode indikasjoner på at det er mye å hente på å utvikle bedre vegmerking. Så blir spørsmålet for Statens vegvesen om nye typer termoplast kan produseres til en akseptabel pris i forhold til dagens standarder.

– Det er første gang vi gjør slike tester i så stor skala over så lang tid her i Norge. Det skal bli veldig interessant å se hva sluttresultatet og konsekvensen på framtidig vegoppmerking blir, sier Bjørn Skaar. Han forsikrer at bransjen selv også ønsker at vegoppmerkingen blir bedre på kvaliteten. ■

– Det er første gang vi gjør slike tester i så stor skala over så lang tid her i Norge.

TETT PÅ: Bjørn Skaar i Statens vegvesen og Trond Cato Johansen og Lars Nilsson i Rambøll sjekker synligheten på gangfeltet.



Reform i rute

Forvaltningsreformen er i god rute mener en rekke sentrale aktører. – Det er ennå ikke tatt endelig stilling til når Forvaltningsreformen skal evalueres, men arbeidet bør nok komme i gang etter to år når reformen har fått virke en tid

TEKST KJELL WOLD FOTO GEIR BREKKE

Det sier spesialrådgiver i Kommunal- og regionaldepartementet, Christine Hjortland til Veggen og vi.

Hun deltok på Stjørdalseminaret om Forvaltningsreformen tidligere i september i regi av Nordisk vegforum (NVF), Statens vegvesen og Fylkeskommunenes kontaktutvalg.

FORSKNINGSPROSJEKT.

– Vi i departementet avventer foreløpig om noen forskermiljøer melder sin interesse eller søker om midler til et slikt evalueringsprosjekt innen rammen for forskningsprogrammet DEMOSREG (Demokrati, styring og regionalitet), forteller Hjortland.

Hun sier departementet er tilfreds med hvordan reformen har utviklet seg så langt, selv om resultatet ennå kanskje ikke er helt i samsvar med intensjonene. Men reformen har heller ikke fått virke lenge nok til at

det kan felles en endelig dom ennå.

FORNØYD Leder av styringsstaben i Statens vegvesen Vegdirektoratet Lars Aksnes (bildet) er også tilfreds med utviklingen av Forvaltningsreformen så langt. Han mener fylkeskommunene som ventet er en krevende oppdragsgiver, men god og konstruktiv samarbeidspartner.

– Så langt fungerer reformen godt og som forventet. Alle fylkeskommunene har nå inngått rammeavtaler og øvrige avtaler

med oss. På drift og vedlikeholdssiden er det stor og god omsetning, mens vi henger litt etter på investeringer på planleggingsiden på grunn av meget stor aktivitet. Men det er mitt bestemte inntrykk at etatens nye fylkesavdelinger arbeider tett og godt med fylkeskommunene. På overordnet nivå har vi også god kontakt og samarbeid med fylkeskommunenes kontaktutvalg, sier Lars Aksnes.

Han mener også at den smule usikkerhet som hersket i starten om hvordan sams eller felles veg-

administrasjon kom til å fungere nå er ryddet av veien.

– Vi har god og åpen dialog med fylkeskommunene og deres samferdselsavdelinger over hele landet, slår Aksnes fast. ■



Her er hva et utvalg andre aktører uttalte på seminaret

CHRISTINE HJORTLAND,
spesialrådgiver Kommunal- og regionaldepartementet:



– Målene med reformen var å styrke folkestyret og demokratiet på lokalt og regionalt nivå og få en mer samordnet og effektiv offentlig forvaltning. Det er vi på god vei til å klare, selv om vi neppe er

helt i mål ennå. Men jeg tror fylkeskommunene er styrket som regional utviklingsaktør. Det var en god og konstruktiv dialog på møtet i Stjørdal 8. september.

KARI-ANNE OPSAL,
fylkesråd for samferdsel i Troms:



– Vi har fått større handlingsrom og styrket det regionale demokratiet helt klart, selv om potensialet kanskje er enda større enn vi har fått vist på så pass kort tid som et drøyt halvår. Jeg vil rose Statens

vegvesen for deres innsats og engasjement i reformen. De største utfordringene så langt ligger på drift og vedlikehold av vegnettet. Vi har nok også enda mer å hente på å se samferdsel mer i sammenheng med andre områder innen regionalutvikling.

ADVOKAT SIW LINDERUD,
Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg (EBA):

– Som offentlig bestiller oppfordrer EBA fylkeskommunene til å benytte de konkurransegrunnlag og kontraktstyper som Statens vegvesen nå har revidert. Det er en stor fordel for bransjen å forhandle ett sted i stedet for å forholde seg til 19 bestillere. Leverandørmarkedet ønsker forutberegnelighet til hva konkurransegrunnlaget inneholder. EBA mener konkurransegrunnlagene for utbygging og anlegg er blitt bra, men at det gjenstår arbeid med driftskontraktene som inneholder bestemmelser EBA finner urimelige og vanskelige å prise. Vi ønsker samarbeid om tildelingskriterier, da vi konstaterer at Statens vegvesen har gått bort fra å tildele på annet enn pris i de nye målene. Det er også viktig med systematisert tilstands- og objektregistrering for å prise funksjonskontraktene på en korrekt måte.

STEIN GUNNES,
sjefsøkonom Maskinentreprenørenes Forbund (MEF):



– Fylkene har stort fokus på investeringer og drift og vedlikehold av vegger. Det er ikke vårt inntrykk at overinvesteringer er et problem. Bransjen har noe ledig kapasitet (27 prosent), mest blant de mindre entre-

prenørene, men det er store regionale forskjeller. Vi samarbeider godt med fylkene, både de som har god erfaring med planstyring uten hjelp av sams vegadministrasjon og med de fylkene som har det. Fylkeskommunen gir nye muligheter for prosjektfinansiering. Rekrutteringen er en felles utfordring.

RESTAURERING:



ARKIVSKUFFER: I påvente av frysetørring holder Svein Borgen 50 arkivskuffer med registreringsdokumenter nedfrosset hos Christian Solberg og Vidar Heen (bak). (Foto: Håkon Aurlien)

Skal redde gjennomvåte dokumenter

Etter en oversvømmelse ved Mysen trafikkstasjon i fjor er tusenvis av registreringsdokumenter frosset ned og skal nå restaureres ved frysetørring. Det er første gang en slik redningsoperasjon gjøres i Statens vegvesen.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Jobben ble i våres lagt ut på offentlig anbud og det vil trolig koste rundt tre kvart million kroner å få alle dokumentene tilbake i tett opp til original stand.

– Metoden er kjent og resultatet blir veldig bra. Noen dokumenter har blekk som smitter til papirene inntil, men de blir fullt leselige, sier Svein Borgen som leder merkantil kjøretøygruppe ved Hafslund og Mysen trafikkstasjoner i Østfold.

LEDNINGSBRUDD. Oversvømmelsen skyldes brudd i en overvannsledning utenfor stasjonen. Dette fikk store konsekvenser fordi papirene var lagret i et kjellerrom.

– Det var ikke en god plassering. Det ble en dyrekjøpt lærdom og nå lagrer vi papirene slik at de ikke kan skades, sier han. Oversvømmelsen rammet samtlige registreringskort for kjøretøyer registrert i Indre Østfold,

eller i landet ellers og nå bosatt i distriktet. Femti store arkivskuffer havnet under vann og ble så gjennomtrukket at papiret utvidet seg slik at arkivskapene bulet ut.

GODE RÅD DYRE. Gode råd var dyre for det ble tidlig klart at dokumentene måtte reddes. De kan være nødvendige om kjøretøyer skal omregistreres. Etter råd fra Riksarkivet ble det bestemt å fryse ned dokumentene i et kaldlager for å beskytte dem mot mugg. En midlertidig ordning ble etablert for å finne igjen og frysetørke enkelt-dokumenter, en 14-dagers prosess. Så startet arbeidet med å få innholdet i samtlige 50 arkivbokser tilbake i original form. Også arkivet over salgsmeldinger ble oversvømt, men dette er dokumenter som bare må lagres i inntil ti år.

– Behovet for å finne igjen gamle salgsmeldinger er så lite at vi har valgt å lagre de eldste av disse frosne og så tørke dem kun ved behov, sier Svein Borgen. ■

TRAFIKKSIKKERHET:

Tekst og foto Kjell Wold

Tryggere tunnel

Den 3,8 kilometer lange E134 Strømsåstunnelen i Drammen får i høst installert 52 toppmoderne kameraer for automatisk hendelsesdetektering. Dermed blir de 12 gamle videokameraene fra åpningen i 2001 skiftet ut og erstattet med full overvåking i hele tunnelen. Siden åpningen har den sterkt trafikkerte (13-15.000 i ÅDT) og ulykkesbelastede tunnelen ikke hatt full kameradekning på hele strekningen. Nå settes det opp

kameraer for hver 60-150 meter. I tunnelen har det også vært en del duggproblemer i kortere perioder av året. Det har ført til flere ulykker, men etter at dette problemet nå er blitt godt forhåndsvarslet med skilting er problemet blitt redusert. Seks firmaer har budt på jobben som vil koste mellom 4,5 og 6 millioner kroner. Kameraene skal settes opp i perioden oktober desember 2010. Arbeidet skal skje på nattestid.



Siste



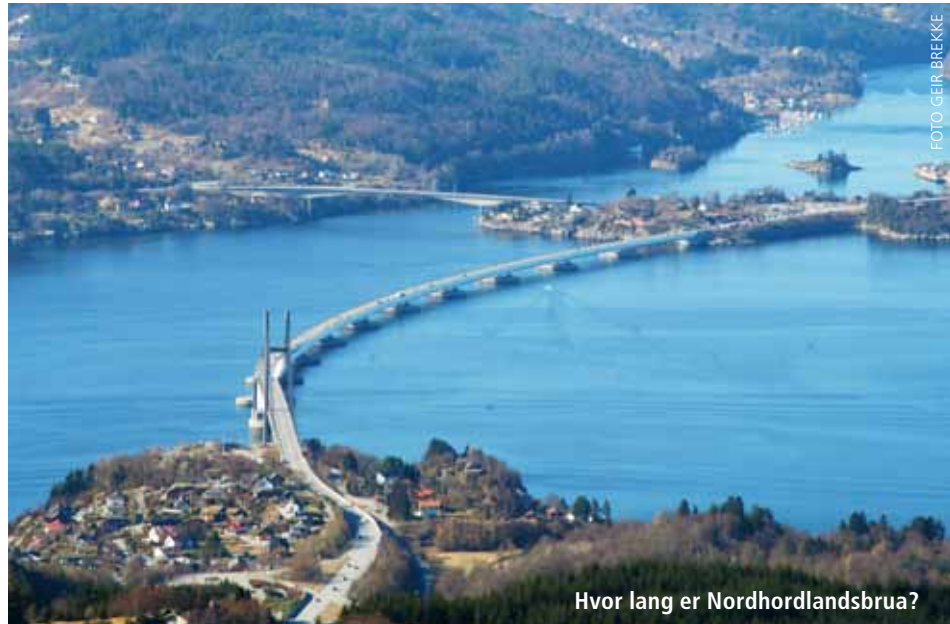
STEDET: SLUTEN

Lita grend lengst nord i Bingen i Øvre Eiker kommune i Buskerud, helt på grensen mot Flesberg, Sigdal og Modum. Smågårder skilt ut fra nordre delen av Ingebu-marka i 1823. Navnet stammer fra fjellnavnet Utsluten som var det gamle navnet på Slutaksla. Det betyr den siste høye åsen fra Flesberg før det «slutar» (heller) utover mot bygda Bingen, forteller Tom Anders Ingebo.

QUIZ:

20 spørsmål

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



Hvor lang er Nordhordlandsbrua?

- 01** Hva er navnet på elbilens interesseorganisasjon?
- 02** Hvor ligger verdens største offentlige ladestasjon for elbiler?
- 03** I USA kan man nå lovlig benytte den flygende bilen Terrafugia, som har blitt godkjent av de amerikanske luftfartsmyndigheter. Fleip eller fakta?
- 04** 2. juli (2010) åpnet to nye bruer langs Atlanterhavsveien. Hva slags bruer?
- 05** Hvor lang er Nordhordlandsbrua utenfor Bergen?
- 06** Du kjører fra sør til nord, ranger følgende steder langs E6 i riktig rekkefølge: Karasjok, Fauske, Olderfjord, Nordkjosbotn, Hesseng.
- 07** Hva er Norges mest trafikkerte ferjesamband?

- 08** Hva heter vegmyndighetene på Island?
- 09** Å kolliderer i 90 km/t uten bilbelte tilsvarer et fall på hvor mange meter?
- 10** Hvem var de tre største entreprisedeleverandørene til Statens vegvesen i 2009?
- 11** Tenk deg at du står på en stol, slipper deg mot bakken og tar deg for. Vet du hvor kraftig kollisjon et slikt fall tilsvarer?
- 12** Hvor tung vil en person på 75 kg i 90 km/t vil veie?
- 13** Hvilket norsk kollektivt transportmiddel hevdes å være verdens eldste i kontinuerlig drift?
- 14** Hvem har skrevet boken «E6 en reise gjennom nordmenns liv»?

- 15** Når ble den første bilen importert til Norge?
- 16** I hvilket år ble bilsakkyndige overført fra politimyndighetene til vegdirektøren?
- 17** I hvilket år sluttet man å bruke Biltilsynet som betegnelse på en enhet i Statens vegvesen?
- 18** Hva er dagens betegnelse på det gamle Biltilsynet?
- 19** Boka «Vegvalg» presenterer Statens vegvesens nasjonale verneplan for veier, bruer og vegrelaterte kulturminner. Hvor mange objekter har planen?
- 20** I 1874 begynte man å benytte betegnelsen «hovedveg». Hva var den gamle betegnelsen?

I HANSKEROMMET:



5 spørsmål til Gunnhild Henriksen

Gunnhild Henriksen på Landsdekkende lønn i Tromsø er redningen for travle Vegvesen-ansatte. Hun sørger for at utbetaling av reiseregningene skjer på riktig måte til riktig tid.

Hva har du i hanskerommet?

– Der har jeg vognkort, instruksjonsboka til bilen og et pusseskinn

Ingen halvspiste sjokolader, gamle parkeringslapper eller kanskje en hanske eller to?

– Han jeg deler bil med er et riktig petimeter. Rotete hanskerom er uaktuelt, det samme gjelder skitne biler. Men kan du begripe hvorfor det heter hanskerommet?

Mye å gjøre etter lokale lønnsforhandlinger?

– Nei, det påvirker ikke min arbeidsdag. Her er trykket egentlig nokså jevnt over hele året, selv om vi alltid merker større pågang for jul. Det er ikke alle som leverer regningene etter hver reise. Noen hiver inn alle regningene helt i slutten av året.

Var alt bedre før?

– Nå har jeg jobbet her i over 26 år, det samme har flere av kollegene på Landsdekkende lønn. Jeg husker godt da regningene ble levert på gamlemåten med skjema i A4 størrelse som måtte anvises manuelt av leder.

Du var jo med på utformingen av Skjemasyss. Hvordan fungerer det?

– Jeg synes det fungerer godt og har fått veldig mye positive tilbakemeldinger fra brukerne. Men alt kan bli bedre. Send gjerne innspill om dere har gode ideer.

1: NORSTART 2: Akter brygge i Oslo 3: Fakta 4: Fiskebruer 5: 1060 meter 6: Fauske, Nordkjosbotn, Olderfjord, Karasjok, Hesseng 7: Moss-Horten (Kilder: Refje-Statistikk 2009 8: Vegagredin (Vegagredin) 9: 32 meter 10: Mesta (4,4 mrd kr), NCC (1,3) og Skanska (1) 11: 12-15 km/t uten bilbelte 12: 7 tonn 13: Sundbåten i Kristiansund. Siden 1876 har båtene trafikkert mellom sundene i byen 14: TrudeLorenzen 15: 1896 16: 1928 17: 1995 18: Trafikkstasjon(er) 19: 270 20: Kongevege



Venter på høyvann

118

Bryggen i Bergen er tidvis oversvømmet og det kan være godt å være forberedt på det verste. Men det får da være grenser! Mens skilt etter Vegvesenets Håndbok 50, skiltnormalen skal plasseres to meter over bakkenivå, 2,2 meter over når det «står inntil fortau, sykkelveg eller gang- og sykkelveg», er det her plassert fire meter opp i lufta. Minimumshøyden er satt der for at fotgjengere ikke skal skulle opp i skiltet. Den unormale jury berømmer byens skiltmyndigheter for sikkerhetstenkingen, men viser dog til bestemmelsen om at «Av hensyn til synligheten av skilt i både dagslys og mørke bør ingen del av skiltflaten ha større høyde over kjørebane enn 3,5 - 4,0 meter.»

Vegenogvi

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

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

Fagpressen

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 01
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.


Statens vegvesen

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 28. september kl. 13.00.
Neste utgave kommer 28. oktober 2010

