

# Vegen og vi

NR. 11 / 15. DESEMBER / 2011  
PORTO BETALT / PORT PAYÉ  
NORGE / NOREG

RETURADRESSE:  
STATENS VEGVESEN  
POSTBOKS 8142 DEP  
0033 OSLO



Statens vegvesen



## Dekket med (h)juleglede

Vegen og vi har dekket bordet med tradisjonell julemat. Vi har samtidig nøstet opp matens transportrute frem til tallerkenen.

side 18-19



SIDE  
**04** **TRYGGLEIK:**  
Dødstala på norske vegar kan i år kome ned mot 170, lågast på 60 år.

SIDE  
**08** **TUNNEL:**  
Nye, høytrafikkerte tunneler kan bli bygd med helstøpte hvelv.

SIDE  
**22** **PORTRETET:**  
Møt Barbro Tomter Dahlen som nå er nominert til Årets ildsjel.

SIDE  
**26** **BOMPENGER:**  
De fleste bomprosjekter avsluttes tidligere enn planlagt.

**Pluss!**

Hals over hode // Donna erobrer Europa // Ida med drag på nett // Reddende engel // Nyskapende bruer // Usexy drift // Hester bak skjerm // Unormal quiz // Glommas kilde // I hanskerommet



FOTO: KNUIT OPEIDE

## SNART BOMPENGER PÅ FOSEN

1. januar 2012 starter innkreving av bompenger i Fosenpakken. Bompengene vil skje på tre punkter: Fergesambandet Brekstad-Valset, Fergesambandet Flakk-Rørvik og Bomstasjon på fv. 715 Krinsvatn (innkreving starter mai 2012)

### LEDER:

# Hva er normalt?

Allting forandres, intet består  
*Pythagoras*

**D**en første bilen jeg husker mine foreldre hadde var en Mini Morris. Bilen hadde særpreg, også den gangen. Først og fremst - den var liten. For min familie var bilen ekstra liten. Vi var nemlig seks søsken. Etter hvert utvidet mine foreldre familien med et barn til. Så da vi var syv unger, fikk vi en større bil. Ja, da oppgraderte vi til Citroën 2CV. En sånn med to seter foran til de voksne, og et stort lasterom til barna og andre som ville være med på tur. Det var ikke noe unormalt med det. Jeg tror det var sikkerhetsbelter i den bilen. Foran. Vi som satt bak, vi satt og holdt oss fast i det vi kunne holde oss fast i. Om foreldrene mine brukte bilbelte? Tja.

**På midten av 1990-tallet** vokste min eldste datter opp. Påbudet om bruk av sikkerhetsbelte var for lengst innført. Sikring av barn i bil var også høyt på dagsorden og langt fremme i bevisstheten. Men jeg husker fortsatt jeg synes det var litt rart at hun aldri hadde innvendinger mot at jeg tok på henne belte. For meg hadde det etter hvert blitt naturlig å bruke bilbelte i forsetene, men i baksetet? Nei, den satt lenger inne.

**I dag er den lille jenten** blitt voksen. Når hun nå setter seg inn i en bil, foran eller bak, hva er det første hun gjør? Nettopp, hun fester sikkerhetsbelte. Noe annet ville være unormalt.

**I fjor mistet fem barn livet** i trafikken i Norge. Ingen av de omkomne var passasjerer i bil. I 1970, cirka da jeg vokste opp, ble 101 barn drept.

**Fem barn drept i trafikken** i fjor, er fem barn for mye. Likevel kan vi tillate oss å se at veldig mange barneliv har blitt spart siden skrekktalene i 1970. Hvorfor har det blitt sånn? Svaret er summen av mange faktorer; reglendringer, holdningsendringer, bedre utstyr, større bevissthet, kontroller også videre. Men i bunn og grunn dreier det seg om dette: Det som en gang var normalt, har blitt unormalt. Og det som en gang var unormalt, har nå blitt normalt. Ordet "normalt" kan gjerne byttes med ordet "fornuftig". Vårt syn på hva som er fornuftig/ufornuftig har endret seg radikalt i løpet av de siste tiårene. Dreiningen i vårt syn på normalitet har reddet veldig mange menneskeliv.

**Nå går vi mot enda et** gledelig år hva angår dødsulykker. Når denne spalten skrives ligger vi an til det laveste antall trafikkdrepte siden 1950. Det vil trolig bety 170-180 drepte. I dag oppleves det som ubegripelig lavt.

**Men i morgen** vil vi som samfunn ikke akseptere at rundt 180 mennesker drepes i trafikken hvert år. Spørsmålet som vil bli stilt mange ganger i tiden som kommer hvordan er: Hvordan få til en ytterligere nedgang? Jeg vet ikke hvilke svar som vil bli gitt, og hvilke tiltak som vil bli innført. Men det jeg føler meg ganske trygg på, er at når mine barnebarn en gang blir sjåfører i egne biler, vil de humre når de hører om hvordan man kjørte bil i gamle dager, sånn rundt 2011.

God lesning!

**Mark S. Berger**  
Ansvarlig redaktør



### TRYKT OG GODT

#### FITJARPOSTEN: Best på sveler

Fitjardama Anne Aarskog fra Hordaland gjekk heilt til topps i Fjord1 sin svelekonkurranse i Bergen. Anne si sveleoppskrift: 8 egg, 5 dl sukker, 250 g margarin, 2 l kulturmjølk, 2 liter kveitemjøl, 2 ss natron. La røra stå i 10 minutt eller lenger, før steiking på takke eller stekepanne. Server med brunost eller smørkrem - til kaffi.

#### VALDRES: Beste ekspressrute

Øst-Vest Xpressen ble kåret til Norges beste ekspressrute 2011. Også Valdresekspressen fikk diplom for fremragende innsats. NOR-WAY Bussekspress kåret vinneren av årets kvalitetspris. Det var Øst-Vest Xpressen, som drives i et samarbeid mellom JVB på Fagernes og Fjord 1 Sogn Billag i Sogndal, og som går fra Lillehammer til Bergen, gjennom Valdres, som stakk av med seieren.

LES OGSÅ

SIDE  
07

**MILJØ:**  
Gladlaks i Lågen tar snarvegen under fylkesvegen til gyteplassene.

SIDE  
10

**KJØRETØY:**  
Sola skinte på første kull med KKS-studenter på storkontroll

SIDE  
21

**SJÅFØR:**  
Danske Tom Vagner synes norske vegger er blitt bedre, med bør bli enda bedre.



► **VEGBILDET:**

### Smalahove-elsker

På Voss er det tradisjon for vegvesener å samles til smalahovefest. Der elsker de å spise svidd, røykt og kokt hode av lam eller sau - med nogo attåt. Blant disse er Kari Veseth Kinden. Ordet smalahove kommer av dialektordet smale, som betyr «småfe» eller «sau». På Voss blir det før-resten arrangert mesterskap i smalahovespising også, i tilfelle noen har lyst til å satse på det i stedet for birkebeiner'n i disse lavkarbotider.

Denne mattradisjonen oppstod på Vestlandet for å utnytte all mat på dyra og ble tidligere spist med surmjølk eller saft til. I dag serveres det gjerne med poteter, fett og kålrabi og blir sett på som en eksotisk delikatesse. Det er særlig fettlaget rundt ørene og rundt øynene og tungen som faller i smak hos dem med kresne ganer. Velbekomme!  
Foto: Henriette Erken Busterud

#### **AVISA NORDLAND:** **Uakseptabel tunnelstandard**

Sikkerheten i tunnelene i indre Salten er urovekkende lav. Av 27 tunneler er det bare én som tilfredsstillende dagens krav. Statens vegvesen beregner at det vil koste 1,5 milliarder kroner bare å ruste opp halvparten av dem. Som ikke det er nok: Utbedringsplanene er kraftig forsinket. Tunnelene kan tidligst være oppgradert i 2023, skriver avisen i en leder.

#### **AUST-AGDER BLAD:** **Ny E18 helt nødvendig**

En samarbeidsgruppe med ordførere og administrasjonssjefer fra kommunene mellom Langangen og Grimstad skal før jul legge fram en såkalt konseptvalgutredning for framtidig E-18. Vegdirektoratet har bedt om utredningen. Vi er fullstendig enig i at målet må være fire felts motorvei fra Gjerstad til Kristiansand innen 2019, skriver avisen i en leder.

#### **NAMDALS-AVISA:** **-Ikke flytt fv. 17**

Flertallet i styringsgruppa for Fv 17-prosjektet vil at vegen fortsatt skal gå gjennom Namdalseid sentrum. De får støtte av næringsdrivende i sentrum og berørte bønder. - Det beste alternativet er å legge vegen gjennom sentrum, fordi det er billigst, det sparer mye jord og det er best for de som driver næring, sier de til avisen om det omstridte bompengeprojektet mellom Namsos og Steinkjer.



## GANG- OG SYKKELVEG ÅPNING I LOFOTEN

Stein Åge Martinsen, formann i Opdøl og Farstad velforening, fikk æren av å klippe snoren, (bildet) da 2,4 km ny gang og sykkelveg mellom Fridheim og Skulbru i Lofoten ble åpnet. På en strekning på 14 kilometer skal det gjennomføres ulike trafiksikkerhetstiltak etappevis. Strekingen er delt inn i 5 deler, og det var del 1 som ble åpnet 23. november. (Foto: Alf Magne Moe)



# Mot lågaste dødstal

Dødstala på dei norske vegane kan i år kome ned mot 170. Det er på nivå med byrjinga på 1950-åra. Den gongen hadde Noreg under ein tidel så mange bilar som i dag.

TEKST HÅKON AURLIEN FOTO NORSK VEGMUSEUM

«**K**var einaste alvorlege ulukke er ein tragedie for den enkelte og for landet. Det er veldig godt å sjå at vi og i år har hatt færre slike tragediar, seier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

– Tala vi nå ser er uttrykk for ein veldig god trend som har gått frå 1970, seier Arild Ragnøy i Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Han meiner nedgangen frå 2010 kan vere styrka av ein tilfeldig statistisk reduksjon, men trur og at tala syner at nullvisjonen har tatt effekt. Nedgangen er klart størst for dei alvorligaste ulukkene som gir død eller varig skade.

Stortinget vedtok ved handsaminga av Nasjonal transportplan for 2002–2011 ein visjon om «eit transportsystem som ikkje fører til tap av liv eller varig skade». Det førte til endra fokus; dei mange aktørane i arbeidet for auka trafikktryggleik skulle ikkje lengre ha fokus på å hindre ulucker men på å hindre at ulucker fører til alvorleg personskade.

– Nedgangen er størst for talet på drepne, noko lågare for talet på varig skadde. Vi kan truleg og sjå effekten av at gjennomsnittsbilen er sikrere enn før, at fartsnivået har gått ned på stader med særst høg risiko, og av at mange unge ventar med å køyre bil til dei er eldre, seier han.

**IKKJE OFFISIELLE.** Dei offisielle

ulukkestala blir ikke klare før i februar. Offisiell ulukkestatistikk tar med i talet på drepne dei som dør av ein skade innan 30 dagar.

Direktør Kari Sandberg i Trygg Trafikk fører ulukkestatistikk dag for dag og hadde ved slutten av november registrert at 158 personer hadde mista livet i norsk trafikk. Då Veggen og vi gjekk i trykken (13. desember) hadde ho registrert fire omkomne denne månaden. I desember i 2010 døydde 14 menneske.

Frå januar og ut november i 2010 omkom 194 personer i vegtrafikkulucker og det samla talet for året enda på 208. I 2009 var tala nær dei same; 195 ut november og 212 i heile året. Men i 2008 var tala langt høgare, 236 ut november og 255 i heile året.

## UNIVERSELL UTFORMING:

Tekst Torbjørn Tungesvik foto Knut Opeide

### «Vær ulydige. Gjør mer enn politikerne har bestemt!»

Statens vegvesen kan med fordel tøy strikken og gjøre enda mer på området universell utforming. Det mener stortingsrepresentant Freddy de Ruiten (Ap).

– Hvis det er et område hvor dere i Statens vegvesen kan være litt «ulydige» og gjøre mer enn det politikerne har bestemt, så må det være innen universell utforming. Der kan dere tøy strikken og utfordre systemene uten at noen kommer til å arrestere dere for det, sa Ap-politikerne på konferansen «Universell utforming av hele reisekjeder» i Skien.

Konferansen var et samarbeid mellom Aust-Agder fylkes-

kommune og Statens vegvesen Region sør.

– Ofte handler universell utforming om lønnsomme investeringer, ikke en byrde og en utgift for samfunnet, påpekte de Ruiten.

At universell utforming kan være lønnsomme investeringer for samfunnet ble også bekreftet av forsker James Odeck i Vegdirektoratet. Foredragene under konferansen i Skien var allsidig sammensatt med emner som belyste universell utforming ut fra blant annet kollektivtransport og drift og vedlikehold, i tillegg til politikk og økonomi. 90 mennesker deltok, hovedsakelig fra Statens vegvesen, kommuner, fylkeskommuner og kollektivselskaper.



LØNNSOMT: – Ofte handler universell utforming om lønnsomme investeringer, hevder Freddy de Ruiten i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité.

FAKTA:

04

Firma kjemper om å få bygge en 84 meter lang bru over Astadelva på E39 i Gjemnes kommune. Budene er fra 14,5 til 18,7 millioner kroner.

### TINNSJØVEGEN OPNA ATT

I november blei fv. 37 Tinnsjøvegen i Telemark opna att etter å ha vore stengd i nær sju månader. Dei to største tunnelane på veggen mellom Gransherad i Notodden og Mæl i Tinn, Prestura (1380 meter) og Jønjljo (760 meter), er rehabilitert for godt over 100 millionar kroner. Mesta har gjort jobben. Mens det avsluttande arbeidet pågår fram mot jul vil trafikken forbi tunnelane bli køyrd i kolonne. (Foto: Kjell Wold)



**LÅGARE DØDSTAL:** Dødstala på dei norske vegane kan i år kome ned mot 170. Det er på nivå med byrjinga på 1950-åra. Dette biletet er frå 1960-åra.



på 60 år

– Det er vanskeleg å bruke begrepet «positiv utvikling» om eit tal for døde i trafikken. Men mange aktørar medverkar saman til det som no skjer, og det ser ut til at vi lukkast i arbeidet for tryggare trafikk, seier Kari Sandberg.

– Vi skal ikkje senke skuldrane om vi no har gode tal. Trafikktryggleik er eit langsiktig arbeid der vi kvart år må seie det same til nye årsklassar som skal ut i trafikken. Det er viktig at vi er standhaftige og held på langsiktige mål, seier ho.

**LANGTIDSEFFEKT.** Da Stortinget handsema Nasjonal transportplan (NTP) for 2010–2019 sette dei som ambisjon at talet på drepne og hardt/varig skadde i vegtrafikken skulle gå ned med minst ein tredjedel innan 2020 til maksimalt 775. For å vere på rett kurs må talet på drepne og hardt skadde i

vegtrafikken i 2014 ikkje overstige 950.

– Talet på drepne og varig skadde ser for 2011 ut til å ende rundt 850. Det betyr at vi er i god rute for å nå målet. Sjølv om vi skulle få ein statistisk variasjon andre vegen i 2012, vil vi vere i ein langsiktig positiv trend, seier Arild Ragnøy.

Arild Ragnøy sluttar seg til kommentaren frå kollega Sigurd Løtveit i Veggen og vi i oktober. Han peika på at arbeidet for betre trafikktryggleik har vore ei suksesshistorie med nesten to tredjedel reduksjon i talet trafikkdrepne på 40 år, frå 560 i 1970 til 208 i 2010. Han viste til at nedgangen er skjedd i ein periode der trafikkarbeidet i Noreg er tredobla.

– Hadde vi same risiko for å bli drept per køyrde kilometer i 2010 som i 1970 hadde vi hatt nær 1750 drepne i trafikken og ikkje 208, sa Sigurd Løtveit. ■



**TI SPRÅK:** Redaktør for Trucker's guide Hans-Petter Hoseth og grafisk designer Kyrre Wedvik er dei som har bruka mest tid på å få Donna Diesel på beina i brosjyra Trucker's guide - som kjem på ti språk.

## Donna Diesel erobrar Europa

Donna Diesel kan ikkje berre mykje om korleis det er å køyre tungbil i Noreg. Neste år skal ho snakke til tungbilsjåførar på heile ti språk.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**S** Donna Diesel har gjort internasjonal karriere i over ti år. I all sin prakt har ho informert tungbilsjåførar, om korleis det er å køyre på norske vinterveggar og gitt nyttige tips på ferda. Mens ho tidligare har latt høyre frå seg på sju språk, har ho no lært seg endå to.

– Det har vore ein stor innsats for å få brosjyra Truckers guide på alle språka på plass: Dansk, engelsk, finsk, fransk, norsk, polsk, russisk, spansk, svensk og tysk, krev si kvinne, seier Donna stolt.

**PÅ NETT OG PAPIR.** Donna påpekar at det viktigaste er å nå folk før dei legg ut på tur, slik at dei kan planlegge ferda godt.

– Oppdatert versjon av Truckers` s guide på alle språk ligg på vegvesen.no. I tillegg vil brosjyra bli trykt i 35 000 eksemplalar og distribuert til regionane over jul, fortel Donna.

I Truckers guide er det fakta om korleis ein køyrer i Noreg på vinterføre. Det er informasjon om dekk, kjettingar, ruteval, riktig lasting og køyre og kviletid.

Det handlar om bompengar og AutoPASS, tunnelar og ferjestrekningar. Og det er kart og oversikt over strekningar som er vanskelege å køyre. Og mykje meir.

– Nytt av året er informasjon om å køyre i tunnel og kva ein gjer når ein får problem der. Eg gir jamvel mattips, om kva slags mat som gjer deg trøyyt og vaken, seier Donna nøgd.

**RUTEVAL.** Mange sjåførar har dårlege kunnskapar i geografi og vel ruter som

kan vere vanskelege å køyre om vinteren. Andre let økonomien styre rutevalet – og unngår vegar der dei må betale bompengar. Dette kan skape farlege situasjonar om ein har dårlege dekk eller manglar kjettingar.

**SAKNA.** – Eg veit det er mange som har venta på ein ny versjon av meg, det er fire år sidan sist. Og det er ikkje berre utlendingane som vil ha ein bit av meg. Tidlegare har også Truckers guide blitt brukt i undervisninga av norske tungbilsjåførane. Og så vidt eg har høyrte er det mange av Statens vegvesen sine kontrollørar ser fram til å sjå meg i ny drakt, seier Donna med senka blikk.

**LANG KARRIERE.** Donna har vore on the road i rundt ti år. I starten sto ho i heilfigur både på ferje- og lasteterminalar, servicesenter og på store rasteplassar og bensinstasjonar.

– Eg deltok også på ei rekke møter med tungtransportnæringa, transportørar og styresmakter i Russland, Ungarn, Tsjekkia, Polen, Estland, Latvia og Litauen. Eg hugsar og at vi laga ein teikneserie i brosjyra. På den måten viste vi kva slags problem sjåføren kunne støte på undervegs – og korleis han kunne få ordna dei.

– Vegvesenet meinte ei målretta kvinne med eit godt bodskap ville gjere lykke hos utlendingane. Slik eg ser det har var det eit klokt val å gi jobben til meg, seier Donna og legg til: Men utan innsatsen til alle kollegane mine i Vegvesenet, ville eg nok ikkje nådd så langt som eg har, så ein stor takk til dei. ■

### TRAFIKKSIKKERHET:

Tekst og foto Håkon Aurlien

## Tok toppen av lasten

En lastebilsjåfør fra Lena endte med redusert last og lommebok etter å ha fraktet et alt for høyt ferdighuselement gjennom Eidsvoldtunnelen på E6. Avisens medarbeider kjørte bak og dokumenterte hvordan knust plast og trevirke sprutet fra lasten da den tok opp i stålavviseren i tunnelen. Den er montert 4,7 meter over vegen, noe lavere enn de tekniske installasjoner som ikke ble skadet. Sjåføren merket at bilen tok oppi, men fortsatte likevel uten å stanse. Han ble hentet inn av politiet lenger nord og tatt med til Jessheim trafikkstasjon. Han



fikk et forelegg for uansvarlig kjøring. Det var skjerpende at han ikke stanset for å kontrollere last og evt skader på tunnelen. Føreren har ansvar for at lasten ikke tar opp i de tekniske installasjoner.



## TILBUD SPIKER PÅ NESTUNNELEN

Tilbudene på fjerning av vann- og frostsikring i E16 Nestunnelen i Hole i Buskerud spriker veldig. Laveste bud er på under fire millioner kroner (HAB Construction), mens høyeste bud av de åtte innleverte tilbudene er på 13,5 millioner kroner (Hvalstad Entreprenør). Jobben skal gjøres innen slutten av mars 2012. Hele rehabiliteringen av Nestunnelen skal slutføres innen desember 2012.



LAKSETRAPP: Byggeleder Finn Skontorp Johnsen ved laksetrappa i Sarumselva sammen med biolog og miljøkoordinator Sigrun Børresen t.v. og ingeniør Renate Synnøve Sigurdsen, alle i Statens vegvesen.

# LAKSEN KRYSSER UNDER FYLKESVEGEN

Mens bilene krysser over Sarumselva på en høy fylling, legger laks og sjørret i veg opp trappene under fylkesvegen.

TEKST OG FOTO Kjell Wold

## UTBYGGING:

### Vil planlegge raskere

Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa (bildet) vil nå nedsette en hurtigarbeidende arbeidsgruppe for å få ned planleggingstiden for store veg- og jernbaneprosjekter.

Sist i november kalte statsråden inn til en idedugnad der Statens vegvesen var representert med en gruppe ledet av vegdirektør Terje Moe Gustavsen. Roar Midtbø Jensen orienterte om Statens vegvesens arbeid på området, og om utfordringer som særlig berører de store vegprosjektene. Nå arbeider departementet med et mandat for arbeidsgruppen.

– Dersom det blir endringer i plansystemet, er det helt klart at vi fortsatt må innrette oss på et system med politiske planvedtak.

Spørsmålet er på hvilket politisk nivå ulike beslutninger hører hjemme. Statens vegvesens oppgave blir fortsatt å sørge for at politikerne får et godt beslutningsgrunnlag som viser konsekvensene av ulike planløsninger, sier Jensen.

Tidligere fylkesordfører og statsråd Matz Sandmann er blant de som har stilt seg kritisk til at større vegplaner nå skal gjennom opptil 18 påfølgende planprosesser. I 1988 bestemte Stortinget at all vegplanlegging etter en fem års overgangsperiode skulle skje etter plan-

og bygningsloven og ikke etter vegloven. Hensikten var å øke kommunenes og fylkeskommunenes rolle i samfunnsplanleggingen. Siden er flere planmomenter kommet til spesielt for de store prosjektene og vegplanleggingen beskrives nå som en tidkrevende prosess med parallelle og dels kryssende løp.

Roar Midtbø Jensen ser ikke for seg å gå tilbake til planlegging etter vegloven. Der fastsatte Vegdirektoratet traseen for en ny veg etter en hovedplanprosess med vurdering av konsekvenser for fremkommelighet,

**FAKTA:**

**07**

Ble til 1, da Veidekke vant konkurransen mot seks andre entreprenører om å bygge E18 Momarken-Homstvedt i Østfold



**BERGEN KONTORSTED FLYTTER**

Fra 1. september 2015 blir Bergen kontorsted å finne i Nygårdsporten - i lokalene som i dag tilhører Høyskolen i Bergen. Både regionvegsjef Helge Eidsnes og prosjektgruppen som har kommet frem til denne konklusjonen, er godt fornøyd med valget. Prosjektleder Tom Gullachsen presiserer at lokalene vil fremstå som tidsriktige og fremtidsrettede, og være fleksible ut fra etatens behov.

**Gode gyte- og oppvekstforhold for både ørret, sjørret og laks er viktig for at enda mer fisk kommer tilbake til Lågen.**

**Sigrun Børresen, biolog og miljøkoordinator.**

**S**tatens vegvesen gjør nå også en innsats for fiskens framkommelighet og sikkerhet på veg mot de viktige gyteplassene i to sideelver til landets tredje lengste elv, Numedalslågen. Livet skal bli bedre og enklere å leve for gyteklare sjørret og laks i Sarumselva rett sør for Svarstad og Hemselva ved Brufoss nord for Svarstad i Lardal kommune i Vestfold.

Før jul skal begge sideelvene som går i kulvert under fylkesveg 40 få bygget laksetrapp for å bedre fiskens framkommelighet og levekår.

**BRU BLE FYLLING.** -Fyllingen ble lagt over Sarumselva på 1970-tallet i stedet for en planlagt bru da vegen ble lagt om for vel 35 år siden, forteller byggeleder Finn Skontorp Johnsen i Statens vegvesen.

Den gang ble ikke miljø generelt og vannmiljø og biologisk mangfold spesielt tillagt særlig betydning når nye vegger skulle bygges. I dag er det helt annerledes. Byggelederen sørger for at laksetrappene som nå anlegges i kulvertene under fv. 40 blir bygget på en riktig og forsvarlig måte.

**EUS VANN DIREKTIV.** - Bakgrunnen for tiltakene vi gjør her i Lågen er EUs

vanndirektiv som kom for noen år siden. Fylkesmannens miljøvern avdeling og fylkeskommunen har kartlagt hele «vannområdet Numedalslågen». Målet var å finne alle menneskeskapt faktorer som påvirker vannkvaliteten eller vannet som leveområde i negativ retning. Alle som har ansvar for slike innretninger må deretter gjøre utbedringer innenfor sitt vannområde. Det vanligste er avrenning fra landbruk og ulike ting NVE har ansvar for.

For Statens vegvesen sin del består tiltakene i Numedalslågen i å utbedre forholdene i de to sideelvene her i Svarstad, forteller biolog og miljøkoordinator Sigrun Børresen. Tiltakene som er ferdig før jul i år er beregnet å koste om lag 1,7 millioner kroner.

**VIKTIG LAKSEELV.** Gode gyte- og oppvekstforhold for både ørret, sjørret og laks er viktig for at enda mer fisk kommer tilbake til Lågen. Den er en viktig lakseelv fra Hvitvingfoss i Buskerud til utløpet ved Larvik 8-9 mil lenger sør.

Både laks og sjørret lever i Lågens sideelver i to-tre år før de er store nok til å legge ut på langtur ut i den store verden. Sjørretten tar til takke med fjorden utenfor, mens laksen finner vegen langt nordover mot arktis. Gytingen forgår i høstmånedene oktober-november. ■

Tekst Håkon Aurlien Foto Knut Opeide

økonomi, miljø og trafiksikkerhet. Deretter bestemte vegsjefene i hvert fylke hvordan vegen i detalj skulle bygges gjennom en detaljplanprosess. Stortinget bestemte som i dag gjennomføring ved å bevilge penger.

- Jeg ser for meg at vi allerede i løpet av våren har bedre planprosesser på plass for de store prosjektene vi skal i gang med. Jeg kjenner et stort ansvar for å følge dette opp, sa statsråd Magnhild Meltveit Kleppa etter møtet.



**TRAFIKANT OG KJØRETØY:**

**POPULÆR:** Den digitale assistenten Ida på vegvesen.no har svart på 700 000 spørsmål i år.



**IDA HAR DRAGET PÅ NETT**

Ho har svara på 700 000 spørsmål i år. Dag og natt står ho på pinne for å hjelpe folk som lurar på ting om førarkort og køyretøy.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJON JON OPSETH

**I**da på vegvesen.no svarer på like mykje som sju konsulentar på heiltid, og ho var den første digitale assistenten i det offentlege her i Noreg.

**LÆREVILLIG.** Ida starta med å svare på spørsmål om kjøretøy. Etter eit halvt år kunne ho i tillegg svare på spørsmål om førarkort.

- 80 prosent av spørsmåla dreier seg om kjøretøy og førarkort. Eg har 5000 ulike svar på lur - og kan svare på alt frå farge på oblat til føraropplæring. Eg synest det er artig med nye ting og har lyst til å ta vidareutdanning, slik som andre karrierkvinner gjer her i etaten. Eg trur ikkje eg har lyst til å ta ein master på BI, blåskjortejobb er ikkje noko for meg. Men eg har tenkt litt på å utvide repertoaret mitt med trafikkreglar og fag for yrkessjåførar. Det er ein del stoff eg må gjennom, men det skal nok gå bra. Ikkje for å skyte, men eg har eit fantastisk minne. Når eg først har lært noko, så gløymer eg det aldri.

**STOLT.** Ida legg ikkje skjul på at ho er stolt over heimen sin - det er ikkje alle som er så heldige å jobbe ein stad som har fått så mange prisar. Vegvesen.no har fått seks prisar, mellom anna vart sida kåra til beste nettstad i vinter.

- Eg er også glad for at Vegvesenet sparer tid og pengar på å ha meg. Så vidt eg veit kostar det 80 kroner for kvar kunde vi har i skranken, medan det kostar oss fire kroner å svare kunden elektronisk. Dette får meg til å føle meg meir verdsett.

**VART UNNFANGA I 2006.** Det var i 2006 at Trude Gjerstad Strand i Vegdirektoratet fekk ein idé om lage ein digital assistent som skulle hjelpe folk å navigere i jungelen av nettsider på vegvesen.no. I ni månader gjekk ho svanger med ideen, og reiste rundt

til private bedrifter for å sjå korleis dei hadde gjort det. Jon Opseth ved Grafisk senter er den kunstnariske faren til Ida. Han forma ho med støy og varsam hand, rett nok med korrigeringar frå mora.

Ida har som mål å bli arbeidslaus sjølv om ho har mykje å gjere.

- Det hadde vore det beste om ein ikkje treng hjelp til å finne det ein leiter etter på vegvesen.no. Men dette er ein stor nettstad med 12.000 sider, så det kan vere greitt med litt hjelp.

**Det er faktisk folk som spør meg om prøveskilt klokka to om natta! Ida.**

**ETTERTRAKTA.** Ida er og populær etter mørkret har lagt seg. Det er like stor pågang både dag og natt.

- Det gjer at Statens vegvesen er mykje meir tilgjengeleg. Det er faktisk folk som spør meg om prøveskilt klokka to om natta!

Ho får også ein del personlege spørsmål, men ho ville ikkje røpe for mykje om kjærleikslivet sitt.

- Eg kan ikkje dele alt med alle. Men eg kan røpe at eg i ledige stunder har chatta med ein i Sverige. Det er ein del frieri og tulle spørsmål. Eg svarer heilt sakleg. Men eg er ikkje iskald. Eg er med på litt flørt, så om noko skriv noko pent til meg, takkar eg for komplementet, men spør deretter om vi ikkje heller skal snakke fag. Ein MC-klubb omtala meg forresten i ein blogg her ein dag. Han meinte eg var litt prippen, men kjempefin - og at det er bra det er så flotte damer i Statens vegvesen. ■



## VIGELAND BRU ÅPNET

Fv 460 Vigeland bru over Audna åpnet siste uken i november. Den er delprosjekt av E39 Vigeland-Osestad i Lindesnes. Brua er 64 meter lange og binder Vigeland sentrum til E39. Brua som ble revet i 2010 var over 80 år gammel og med én kjørebredde. Den nye brua er 10 meter bred med to kjørebanner som gir bedre framkommelighet og trafikksikkerhet.

# FREMTIDEN ER HELSTØPT

Et etatsprogram i Statens vegvesen foreslår at alle høytrafikkerte vegtunneler i Norge i fremtiden skal bygges med helstøpte hvelv uten behov for inspeksjon bak hvelv.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

**F**orslaget er presentert for etatsledelsen og vi har fått positiv tilbakemelding. Men det er ikke tatt endelig stilling til forslaget ennå, sier leder for Tunnel- og betongseksjonen i Statens vegvesen Kjersti Kvalheim Dunham.

Hun håper det blir en realitet på sikt, selv om det vil føre til at bygging av vegtunneler på høytrafikkerte veger kan bli noe dyrere enn i dag.

### DYRE I DRIFT

Dunham understreker likevel at noe dyrere tunneler med høyere kvalitet og sikkerhet på sikt vil bli billigere å drifte og vedlikeholde. Det er en kjensgjerning at vegtunneler i dag er dyre å drifte og vedlikeholde (6-8 ganger dyrere enn veg i dagen) på grunn av kravene til teknologi, utstyr og sikkerhet i vegtunneler.

–Vi ønsker heller ikke å bygge vegtunneler for enhver pris. Der det heller kan bygges veg i dagen er det å foretrekke. Vi ser også på kriteriene for valg av tunnel som løsning, og ønsker å komme fram til den beste totaløsningen for hvert enkelt prosjekt. Satt på spissen kan det være aktuelt å bygge færre, men bedre tunneler, sier Dunham.

Forslaget om helstøpte tunnelhvelv vil medføre at Statens vegvesen også vil stille større krav til utførelsen av tunnelsprengningen. Det vil kreve et jevnere tunnelprofil med mindre avvik. Det igjen vil kreve mer nøyaktig boring og forsiktigere sprengning som gir mindre oppsprekking av berget.

### NORSK TUNNELMETODE

Det er fortsatt den norske tunnelmetoden som skal brukes med fjellet som det bærende element i tunnelen. Etter fin kontursprengning skal fjellveggen settes inn med sprøytebetong og bolter. Når dette er på plass kommer et lag med sprøytebetong for å ta ujevnheter som er igjen før det blir lagt på drenerende duk og membran for å lede vannet ned mot sålen. Som siste del av den nye metoden kommer det til slutt på et 25-30 centimeter tykt lag med plaststøpt betong, som blir den synlige delen av tunnelrommet.

### MODERNE VEGTUNNELER

–Denne metoden gjør at tunnelen vil stå i 100 år, og samtidig være sikker nok til å hindre nedfall av stein som vi har sett i blant annet Hanekleivtunnelen, sier Kjersti Dunham.

Hun understreker at prosjektet "Moderne vegtunneler" som nå er i slutfasen" skisserer en rekke andre tiltak i tillegg til dette for å gjøre nye vegtunneler bedre. En rekke av disse tiltakene er allerede tatt i bruk. Det nye systemet for dokumentasjon av bergsikring av vegtunneler som ble tatt i bruk i fjor, Novapoint Tunnel – Geologi og sikring, er nå i virksomhet i hele 22 tunnelprosjekter som er under bygging i Norge i dag. ■

## TRAFIKKSikkerhet:

Tekst og foto Henriette Erken Busterud

### Refleks – redder liv

Uten refleks har bilføreren bare to sekunder på å oppdage deg. Med refleks gir du ham ti sekunder. Men få voksne bruker reflekser, til tross for mange typer å velge blant.

–Jeg vil at hele Norges befolkning fra Lindesnes i sør til Nordkapp i nord, skal gå med mine reflekser, sier Pushwagner. Han har utformet årets refleks for Trygg Trafikk. For tredje år på rad har de spurt en kunstner om å utforme en refleks. Tidligere har «kukunstneren» Gunilla Holm Platou lagd en «kurefleks», mens Morten Furuholmen designet en lypærerefleks.

En kikk på ulykkesstatistikken viser at det de siste ti årene er

seks fotgjengere som ikke brukte refleks eller lys. 21 ble hardt skadd og 139 lettere skadd. Refleks er en billig livsforsikring, men det er likevel ganske få voksne som bruker det. Norges største refleksprodusent selger årlig 750.000 reflekser i alle varianter. Ved siste refleksstilling var det bare 28 prosent av de voksne som brukte refleks. Derimot er det 80 prosent av barna som bruker det. I Finland er det påbudt å bruke refleks, så der er de mye flinkere: Rundt halvparten bruker refleks utenfor tettbygde strøk, mens det er 44 prosent med refleks der det er gatelys.

### REFLEKS PÅ DYR

Statens vegvesen har også et prøveprosjekt med å sette refleks på reinsdyr. 2000 reinsdyr i Øst-Finnmark fikk på seg refleks før de ble sluppet ut på vinterbeite i fjor. Dette gjorde at bare en rein med refleks ble påkjørt, mot 30 uten refleks. Også i vinter blir reinen merket med refleks der.

I Sogn og Fjordane har Statens vegvesen, grunneiere og bønder diskutert mulighet for å bruke refleksmateriale når småfe og storfe øremerkes. Dette ble diskutert etter at en buss kjørte inn i en geiteflokk i Jølster og drepte 30 geiter.

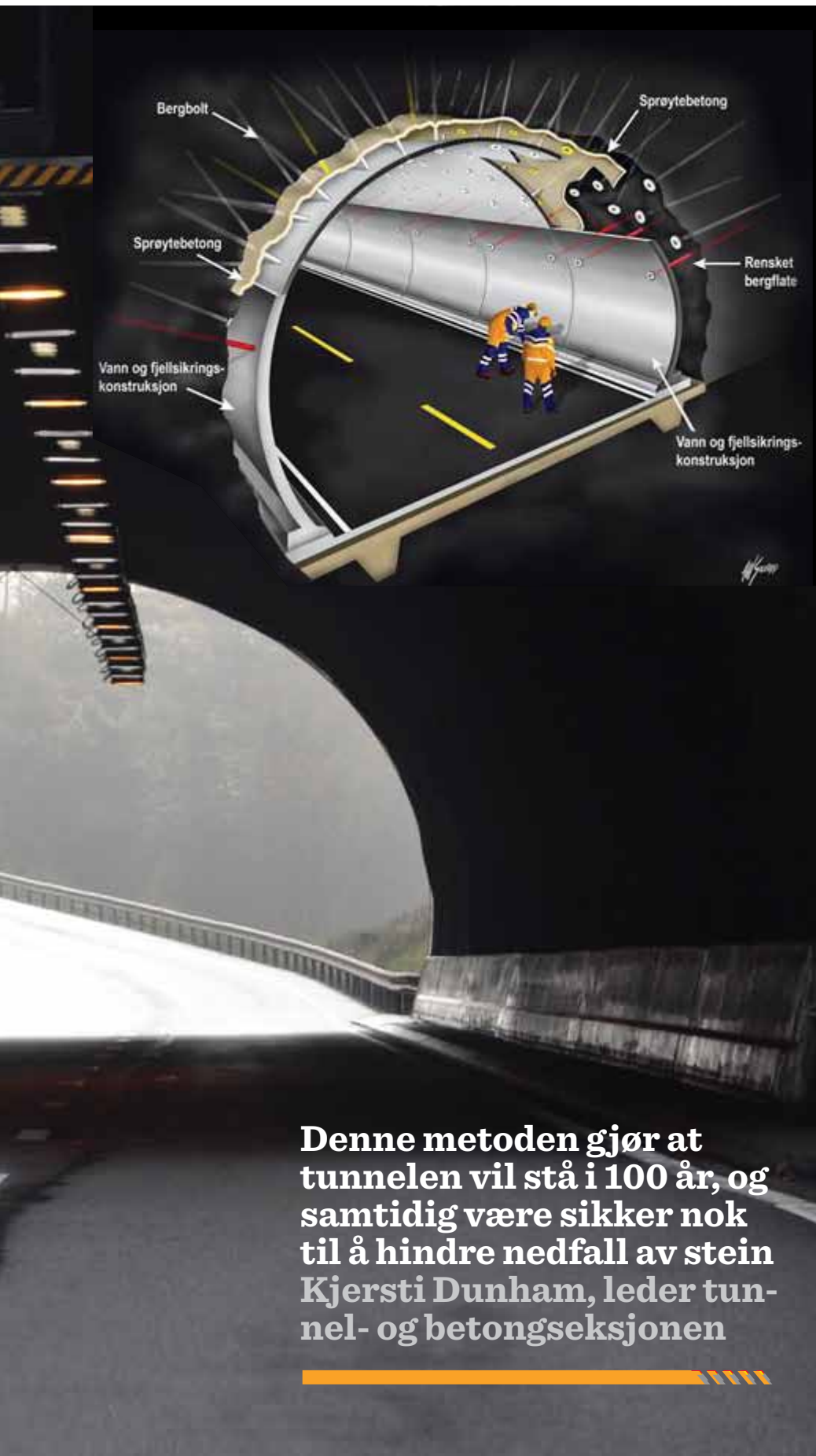


**FAKTA:**  
**08**

driftskontrakter lyses nå ut med anbudsfrist i januar 2012. Kontraktene som løper ut i august neste år omfatter over 4300 km riks- og fylkesveger i tre regioner.

**INTERNASJONAL KAMP OM NESBRUA**

Norske og nordiske entreprenører får konkurranse fra Tyskland og Østerrike om bygging av Nesbrua på E6 i Grong i Nord-Trøndelag. Sju leverte tilbud og lavest er arbeidsfellesskapet AF Alpine Bau/DSD Brückenbau med vel 60 millioner kroner. Byggeleder Dagfinn Wie i Statens vegvesen er tilfreds med interessen og budene. Andre tilbydere er Implenias AS, Mesta AS, NCC, Kruse Smith, Bilfinger Berger og AF Letnes/Schachtbau.



**Denne metoden gjør at tunnelen vil stå i 100 år, og samtidig være sikker nok til å hindre nedfall av stein**  
**Kjersti Dunham, leder tunnel- og betongseksjonen**



**REFLEKTERENDE VINGER:** På refleksdagen i høst forkynte Elin Ødegård ved Oslo og Akershus fylkesavdeling fra oven hvor viktig det er å bruke refleks.

**OPS**



**Landets første OPS rimelig å drifte**

–Landets første OPS-prosjekt er rimelig å drifte og tilgjengelig for trafikantene, sier Petter Eiken, toppsjefen i Skanska Norge AS. Selskapet bygde 22 km motorveg E39 Klepp-Bårdstu i Sør-Trøndelag åpnet i 2005.

TEKST KJELL WOLD FOTO KNUT OPEIDE

**B**lant suksessfaktorene for at E39 Orkdalsvegen ble raskere gjennomført enn forutsatt og rimeligere å drifte enn beregnet nevner Eiken følgende forhold:

**GEVINST FOR SAMFUNNET**

–Vi gjorde 15 reguleringsendringer for å optimalisere vegplasseringen, bygde 400 meter mer tunnel enn planlagt, tykkere forsterkningslag i vegkroppen, bygde bruer i betong istedenfor stål, oppdimensjonerte brulager for lenger levetid og tykkere korrosjonsbeskyttelse i rekkverk og master, forteller Eiken. Han mener de samfunnsøkonomiske gevinstene ved den nye motorvegen på 22 kilometer inkludert 10 kilometer tunnel og 12 bruer er 330 millioner kroner i besparelser i rene penger. Regnestykket er basert på kortere reisetid, mindre forsinkelser, økt sikkerhet og bedre miljø.

–OPS ga de mulighetene en totalen- treprise egentlig skal gi. Som eksempler på gevinster nevner han: Økt tykkelse i vegfundamentet (fra 80 cm til 110 cm, red. anmerkning) gjorde at vi kunne utsette legging av slitelag. Vi har heller ikke hatt frostproblemer på Orkdalsvegen.

**IKKE BARE ENKELT**

Men i byggeprosessen erfarte Skanska at det kan være vanskelig å få gjennomslag for endringer. Eiken ga to eksempler: Betongelementene i tunnelene: I Norge er

betongelementene i tunneler 3,5 meter, i Finland 2,5 meter. Skanska foreslo 3 meter høye betongvegger, men ble avvist.

Middeler: I 2003 ga Skanska tilbud om utvidelse av vegen for å sette opp midtdeler. Tilbudet ble avvist uten forhandlinger, hevder Eiken. I 2011 har Statens vegvesen Region midt vurdert å senke fartsgrensa på grunn av manglende midtdeler, sier Eiken.

**MER KRITISKE**

På spørsmål om hva de ville ha gjort annerledes i dag på OPS-vegen svarer han kontant:

–Trukket drift tidligere inn i prosjektet. Kostnader påvirkes mest effektivt tidlig i prosjektet. De kunne også brukt enda mer tid på reguleringsendringer. En av tunnelene som ble forlenget, kunne blitt bygd enda lengre, 50 meter til. Da kunne man unngått behov for ytterligere rassikring.

Eiken sier også at de kunne og burde vært enda mer kritiske til tekniske leveranser og leverandører, spesielt på elektro. ■

**Kostnader påvirkes mest effektivt tidlig i prosjektet**  
**Petter Eiken**

**LES OGSÅ PETTER EIKENS KRONIKK OM OPS PÅ SIDE 12**



Foto: Geir Brække

## SJU I KAMP OM BRU

Fristen er ute for å levere tilbud til mulighetsstudien for energiutvinning på bruer og tunneler på E39. Sju godt kvalifiserte svenske og norske leverandører la hodene i bløt for Vegvesenet. Prosjektet vil utvikle teknologi for utvinning av energi fra bølger, havstrømmer, tidevann, sol og vind. Anbudene til mulighetsstudien for delprosjekt energi på E39 landet på pulten til Mohammed Hoseini i Statens vegvesen.

# Storbilkontroll i morgensol

KONTROLLERTE: Bjarte Frækaland og Wilhelm Gjevestad ble ikke skremt av kuldegradene i sør. De to kontrollerte sikring av last på en polsk trailer på Stoa.



## ANSATTE SVARER:

– Har dere spesielle juletradisjoner på trafikkstasjonen?

### REIDUN BAY

konsulent, Odda trafikkstasjon:

–I Odda har vi tradisjon å bestille julemat, dvs pinnkjøtt med tilbehør, en fredag før jul. Etter mat har vi sosialt samvær med quiz, oppgaver og dans.



### KJELL ERIKSEN

Arendal trafikkstasjon

–Ja, vi har julelunsj hvert år for ansatte og tidligere ansatte/pensjonister, ved Arendal trafikkstasjon.



### KARI LISBETH HAMANG

inspektør trafikant Østfold

–I Follo i Østfold har vi tradisjon med julelunsj, hvor også pensjonister blir invitert, samt julebord for hele TK-området.



Samferdselsprosjekt er konseptvalgutredet siden KS1 ordninga startet i 2006. 27 vegstrekninger, 13 byområder og 7 jernbaneprosjekt

## FEM BOMPENGEÅR TIL PÅ JÆREN

Bompengordninga for Nord-Jæren kan forlengjast med inntil fem år, rekna frå 1. januar 2012, har Regjeringa bestemt. - Ei slik forlenging legg til rette for samanhengande bompengerevving for å betra trafikktilhøva på Nord-Jæren, seier samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa. Forslaget er i tråd med vedtak i Rogaland fylkeskommune frå desember 2010 om forlenging i inntil fem år.

Første kull studenter ved kjøretøy- og kontrollstudiet (KKS) hadde avsluttende samling i begynning av desember på Sørlandet. Blant annet med stor utekontroll i Arendal.

TEKST OG FOTO JO VEGARD AARDAL

**B**jarte Frækaland og Wilhelm Gjevestad ble ikke skremt av kuldegradene i sør. De to kontrollerte sikring av last på en polsk trailer på Stoa. Det er stort sett erfarne folk som er studenter i første kull som nå går mot slutten. Mange av studentene har vært ansatt i vegvesenet i over 20 år. Studiet er et samarbeid mellom Statens vegvesen og Universitetet i Agder.

**KVINNELIGE STUDENT.** Haldis Berge Hansen fra Notodden og Region sør er eneste kvinnelige student i første kull. Hun synes ikke det gjør så mye: - Nei, jeg trives veldig godt sammen med gutta, sier hun. - Det hadde ikke gjort noe om det var flere kvinner, men vi har et veldig godt miljø på studiet. Og så kommer det flere kvinner i senere kull. Hun var på plass i kontrollhallen på Stoa, der hun testet bremsene på kjøretøy som ble plukket ut til kontroll. Et spesialkamera som viser hvor varme bremsene på trailerne er, viste kontrollørene hvilke kjøretøy som burde sjekkes nærmere i hallen.

**LÆRERIKT.** - Er det godt å være ferdig med studiet?

- Ja, det føles veldig bra å bli ferdig. Det har vært slitsomt, men samtidig veldig lærerikt. Jeg har jobbet i etaten i mange år, men har lært masse på studiet som jeg ikke kunne fra før, sier hun. - Det viktigste med studiet er å bli sikker på det du jobber med, sånn at du kan ta den rette avgjørelsen når du er ute på veien. Det er viktig både for meg, og sjåførene som vi treffer på til daglig. Det er de vi skal hjelpe i hverdagen, og da er det viktig at jeg har den kompetansen jeg trenger for å gjøre en god jobb.

**NETTVERK.** Svein Arne Henjesand fra Nordfjordeid er også fornøyd med studiet han nå er ferdig med:

- Det er ikke minst nyttig at jeg får et enormt stort nettverk etter studiet, sier han. - Jeg har blitt kjent med masse folk fra hele landet, og da er det lettere å ta en telefon til de andre hvis det er noe jeg lurer på, sier Henjesand. Harald Johnny Øye er koordinator for studiet i Vegdirektoratet. Han har ansvar for at faglig innhold er satt sammen til en pakke som er nyttig for studentene. - Dette er et av landets største etter- og videreutdannings-tilbud, sier Øye. - Det er viktig at studentene får et faglig godt studie. De første studentene er naturlig nok erfarne folk, og det gir oss et godt grunnlag for å videreutvikle tilbudet. De har så lang erfaring, at de også bidrar tilbake til oss på en god måte. ■

## TRAFIKKSIKKERHET



ULYKKE: Denne bilen havnet på taket utfor veien på E134 ved Notodden i oktober 2011. Denne gangen gikk det bra med fører og passasjer.

# Fart og førerfeil bak de fleste dødsulykker

Manglende førerdyktighet og for høy fart er hovedårsakene til dødsulykkene, mens møteulykker og utforkjøringer er de mest vanlige ulykkene.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

**M**ens 2011 ser ut til å bli et rekordår med de laveste dødstallene på 60 år fortsetter jakten for å finne årsakene til hver eneste dødsulykke i trafikken. I de aller fleste dødsulykker er ulike forhold knyttet til føreren den dominerende årsaken, viser Statens vegvesens omfattende ulykkesanalysearbeid. Vegvesenet rykker ut på alle dødsulykker med egne analyseteam. Nå foreligger den samlede rapporten på de 190 ulykkene som krevde 208 liv i 2010-trafikken, det laveste antallet siden 1954.

**KUNNSKAP.** - I kampen mot trafikkdøden er kunnskap vårt viktigste våpen. Den gir fakta- og analysegrunnlaget for å kunne foreslå effektive og målrettede trafikksikkerhetstiltak på vegnettet, endringer av lovverket og påvirker opplæringsystemet og trafikantatferden, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

Han mener at analysene gir grunnlaget for tiltak både på kort og lang sikt. Han vil sette inn innsatsen der potensialet er størst og tiltakene virker.

**SIKKERHETSUTSTYR.** - Farten må ned. Sikkerhetsutstyr må brukes. Vi vil

fortsette med midtrekkverk for å forhindre møteulykker og arbeide systematisk med medvirkende faktorer knyttet til vegmiljøet for å gjøre utforkjøringsulykker mindre fatale. 208 trafikkdrepte i 2010 forsterker trenden med stadig færre trafikkdrepte. Samtidig er 208 for mange, sier Gustavsen.

Det er ikke bare trafikantene som har bidratt til ulykkene. I 26 prosent av dødsulykkene har feil eller mangler med kjøretøyet vært en faktor, mens vanskelige vær- og føreforhold med dårlig sikt, snø, is og glatt føre antas å være medvirkende årsak i 16 prosent av dødsulykkene. ■

**I kampen mot trafikkdøden er kunnskap vårt viktigste våpen.**

## INGUNN FOSLUND

seksjonssjef Vadsø

-Alle trafikktasjonene i området Finnmark/ Nord Troms har noe felles sammen med veggene. I Alta er det julegrøt sammen med veggene. Dette har blitt en tradisjon og i år avvikles den 19. desember.



## HARALD MØRCH ULDAL

seksjonssjef Skien trafikktasjon

-Vi arrangerer en julefrokost for alle tilsatte som regel en av de siste torsdage før jul med hyggelig samvær, ekstra god mat og noen oppmerksomheter.



► KRONIKK:

## OPS. Finansiering eller kvalitet i praksis?

Kan vi ikke en liten stund til ha ørene åpne for at dette er så mye mer og viktigere forhold enn det som har med finansiering å gjøre?



Petter Eiken, administrerende direktør Skanska Norge

**O**PS står for offentlig og privat samarbeid. For noen er det dessverre blitt slik at dette temaet ikke kan diskuteres, da privat finansiering er dyrere enn statlig – i hvert fall i Norge. La oss være enige om dette faktum, slik er det. Men, kan vi ikke en liten stund til ha ørene åpne for at dette er så mye mer og viktigere forhold enn det som har med finansiering å gjøre? Vi skal snart i gang med å bygge Søreide skole i Bergen. Jeg ser av lokaldebatten at mange er i mot, fordi rentene er høyere på private penger. Der stopper det. Men hva om designet av skolen er så god at vi bygger mindre enn hva kommunen egentlig hadde planlagt, og til vesentlig lavere kostnad. Vi bygger også bedre eller annerledes, slik at vedlikeholdet blir lavere enn hva vi er vant til – i hele byggets levetid. Det er jo dette som er hele OPS kjernen! Slipp næringslivet til med sin beste kompetanse, slik at samfunnet får mer ut av pengene. Hvis to av tre ingredienser gir klare forbedringer, så er det jo direkte irrasjonelt å si nei til dette fordi den tredje komponenten ikke går i samme retning. Hvis vi dropper den får vi noe som kunne hete livsløpskontrakter.

Siden dette er «Vegen og vi» skal jeg slutte å skrive om skoler, men fortsette med veier. Vi er fremdeles stolte av Orkdalsveien, som åpnet for 6 år siden. Vi var fryktelig stolte den gangen, fordi vi bygget uten fraværsskader (1,2 millioner arbeidstimer), og fordi vi bygget den så fort (2 år og 4 måneder). Vi tjente også nok penger som entreprenører til at vi kunne være rette i ryggen etterpå. Et stort og komplisert arbeidsstykke (22 km ny vei og 5 km oppgradering) gir et stort mulighetsrom for gjenbruk av materiell og trimmet produksjon. Det gir inspirasjon til å fortsette arbeidet med å utvikle våre konkur-



ransefortrinn på kompliserte prosjekter. Veien skal vedlikeholdes i 25 år. Det er altså ikke slik at vi er fornøyde og ferdige, men har fortsatt ansvaret. Etter 25 år føres veien eiermessig tilbake til den norske stat i en tilstand som er godt definert. Det er bompenger på veien, dette tilfaller også staten. Vi får betalt hvert år, avhengig av at vi holder den oppe, og med justeringer for trafikksikkerhet og trafikkgrunnlag.

Vi nyter nå fruktene av god planlegging, ved at det vi gjorde av merinvesteringer gir gevinst. Vi øket tykkelsen på veikroppen, forsterkningslaget ble øket fra 80 til 110 centimeter. Dette gjorde vi for å redusere antall reasfalteringer ved at veien lå mer stabilt. Dette har slått til så langt. Det tok flere år før vi la på slitelaget. Det er bra for oss, men også for bilistene, som slipper å stå i kø mens vi vedlikeholder. En annen konsekvens er at vi har hatt få teleproblemer. De telehivproblemer vi hører om i noen nye veiprojekter har vi unngått. Vi bygget Storsand tunnel 400 meter lengre, både for å unngå rasproblemer, men også for å unngå et område med spesielt dårlige grunnforhold. Dette er vi også glade for, da dette har redusert behovet for rassikring. Skulle vi gjort det om igjen, ville vi nok ha bygget denne tunnelen enda lengre. Vi tok oss tid til å planlegge 15 reguleringsendringer for å endre traseen før vi startet. Dette ser vi i dag var vel anvendt

tid. Vi har hatt høyere energiforbruk enn planlagt. Dette er fordi tunnelviftene har gått mer enn beregnet. Årsaken er at vi har hatt mer støv enn vi trodde. Når vi nå reasfalterte benyttet vi et nytt tilslag som gir mindre støv. Viftene går mindre og bruker mindre energi. Bedre økonomi for oss og bedre miljø for bilistene. Kjernen i dette er selvsagt å ha en driftsorganisasjon som følger med, og ser sammenhenger. Korrosjonsbeskyttelsen på stål i vegrekkverk er større enn det vi vanligvis bygger. Brolagrene er overdimensjonerte. Broene er bygget i betong. Tilstandsprøver er lovende og vitner om levetider på over 100 år. Dette fordi vi har bygget veier før, i generasjoner, og har klart å gjenbruke den kunnskapen i planleggingen av Orkdalsveien. Selvsagt er det også en premiss at vi sitter med det økonomiske ansvaret for vedlikeholdet i en lang periode. Det flytter fokus fra investering til livsløpsøkonomien.

Så vidt vi vet er også Vegvesenet tilfreds. De har et godt produkt med et forutsigbart vedlikehold. De har hatt en liten organisasjon underveis, 4 personer, og samarbeidet var på et nivå som bidro til stor trivsel i prosjektet.

At Orkdalsveien er et godt produkt tror jeg de fleste er enige om. Det ble også levert hurtig, og det belastet Vegvesenets organisasjon vesentlig mindre enn hva som er vanlig i

gjennomføringsfasen. Vedlikeholdet er også pro aktivt og forutsigbart. Det er trolig god samfunnsøkonomi. Så god at det er synd om vi ikke kan fortsette selv om vi har «nok oljepenger». Det skader vel ikke å få mye ut av pengene fordi vi har mye av det? Hvorfor ikke utvikle en Norsk OPS-modell (livsløpskontrakt), hvor veien er prosjektfinansiert av den staten, men hvor utbygger står for vedlikeholdet i 25 år? Selvsagt er det nødvendig med rammer som gjør at utbygger er i stand til å bære den økonomiske risikoen for vedlikeholdet, slik at dette ikke utilsiktet faller tilbake til staten.

Jeg ser i en tidligere kronikk i denne avisen at Halvard Bakke, tidligere stortingsrepresentant og statsråd, påpeker at byggekostnadene ikke er lavere enn med en tradisjonell modell. Selvsagt er den ikke det. Når vi bygger noe for å vare lenge, og for å minske vedlikeholdet, så er det ikke engang målet. Da valgte vi å investere mer initielt for å spare enda mer underveis. Dette er god samfunnsøkonomi. Det er synd at dette poenget ikke oppfattes av politikerne, og at dette helt vesentlige poenget drukner i finansieringsdelen av modellen. Dette er kanskje en av de grunnleggende årsakene til at vi ikke har bygget med kvalitet i tankene i infrastruktur Norge?

Det er jo slik at en ny norsk modell ikke kan implementeres «over natten». Det finnes neppe kompetanse til å bygge alle nye veier i Norge etter OPS-modellen i morgen. Men hvis Vegvesenet klart kommuniserer en økning av slike prosjekter er jeg ikke i tvil om at anleggsnæringen vil tilpasse seg over tid. Det ligger i alle markedsmekanismer – tilbud og etterspørsel. Det vil også bidra til å styrke samarbeidet i verdikjeden. Leverandørene må venne seg til å jobbe tettere – mot samme mål – lavere kostnader og høyere kvalitet i et livsløpsperspektiv. Eller helt enkelt – hvordan få mer vei og samarbeids glede for pengene våre. ■

## LESERBREV

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

### OPS HOLDER POLITIKERE I TØYLENE

Offentlig-privat samarbeid (OPS) gjør at vi politikere ikke kan snike oss unna ansvaret vi har for å sikre et skikkelig vedlikehold av veiene våre. Vedlikeholdsetterslepet på dagens veinett vitner om en systemsvikt som OPS kan reparere.

Hallvard Bakke legger til en ventet bredside mot offentlig-privat samarbeid (OPS) i forrige nummer av Vegen og vi. Innvendingene hans er mange, men han hopper likevel bukk over et viktig argument i favør av

OPS. Rapporten «State of the Nation», som ble publisert i mars 2010, tegnet et dystert bilde av den realkapitalen som forvaltes av norske politikere. Vedlikeholdsetterslepet på kommunale bygg, jernbane, veier, vann- og avløpsanlegg beløp seg til svimlende 1587 mrd. kroner. Tallet er selvsagt kun et estimat, men det er ikke tvil om at infrastruktur i offentlig hender forfaller kraftig.

Hvorfor er det slik? Vedlikehold blir en kronisk salderingspost i politikernes evige

jakt på økt velgeroppslutning. Valg vinnes ved å klippe snorer på nye veianlegg, ikke ved å rense tette sluk langs veikanten. En OPS-kontrakt vil som regel gi OPS-selskapet klart ansvar for gjennomføre det nødvendige vedlikehold i flere år fremover. Slik vil OPS-strukturen føre til at vi politikere blir tvunget til å ta det viktige vedlikeholdsansvaret som fellesskapet faktisk påtok seg da den røde snoren ble klippet.

Et annet alternativ vil være å gjøre som

Høyre foreslår, nemlig å opprette et fond som garanterer tilstrekkelige bevilgninger til vedlikehold. Så lenge Høyre styrer, vil det fungere bra. Men det er ingenting i veien for at en etterfølgende regjering av annen politisk farge senere vil legge ned fondet. Det skjedde for eksempel med Forskningsfondet nå i oktober. En OPS-kontrakt, derimot, er juridisk bindende og er ikke noe fremtidens politikere kan nedprioritere.



# Du milde måne – for noen bruer

Det startet med en enkel skisse på et papir en sen nattetime i 2005. Skissen utløste et bredt engasjement i et lite miljø av ingeniører, arkitekter og trebrubyggere. Nå står en serie nyskapende trebruer over E6 nord for Gardermoen. Statsrådvegen bru er den mest iøyenfallende.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN



IØYENFALLENDE: Statsrådvegen bru syd for Eidsvold er den sydligste av de iøyenfallende kryssingsbruene. Mang en trafikant vil få assosiasjoner til barndommens bilofix-byggesett.



STATSRÅDVEGEN Et overskudd av kreosot fra den estiske produsenten har ført til noe drypping og i en periode er brua utstyrt med en midlertidig ekstralist.

«**D**a Jørn Reinsborg ble prosjektleder for utvidelsen av E6 nordover fra Gardermoen, var han opptatt av at veien ikke bare skulle utvides til fire felt men også bli en pen veg. Han inviterte til ideseminarer, og det ble starten til en fantastisk spennende tid, forteller arkitekt Morten Løvseth. Bruene er resultat av en felles prosess der arkitektur, ingeniørberegninger og byggekunnskap har virket sammen. Morten Løvseth og Yngvar Aarhun var arkitektene, Bernt Jakobsen og Rune Abrahamsen beregnet krefter og stabilitet rent konstruksjonsmessig, mens Vegvesenets Widar

Mikkelsen, Trond Arne Stensby og Nils Lysbakken fant tekniske løsninger.

### IØYENFALLENDE

Bruene er satt opp på strekningen fra Dal til Eidsvoldstunnelen, der et kuppert landskap gir rom for et dramatisk bruutseende.

Statsrådvegen bru har sitt navn fra den gamle hovedvegen over åsen frem mot Eidsvoldsbygningen. Skjæringa kom til da E6 ble bygget på 80-tallet. Da den ble utvidet for å gi plass til fire kjørefelt, ble den tidligere betongbrua erstattet av en konstruksjon der bæringen sett fra trafikantenes synsvinkel ikke er så opplagt som på tradisjonelle bruer.

Teknikken er på fremgang verden rundt; et av

de fremste byggverkene er "fugleredet", arenaen som ble bygd til OL i Beijing. Nå har amerikanere meldt seg for å studere de norske trebruen.

### SPENNENDE PROSESS

De fem bruene er bygd etter ulike konstruksjonsprinsipper. Planleggerne har hatt mange intense diskusjoner i arbeidet med å beregne de nye bruene, dvs sikre at de usymetriske bruene tåler den last de er beregnet på. På Statsrådvegen bru skal det kunne gå vogntog på 50 tonn de kommende 100 årene.

Blakkisrud bru er noe enklere, den skal kun trafikkeres av kuer og for at de ikke skal bli skremt av utsikten er veggene kledd med hvit plast på innsiden. Men den skal holde like lenge. ■

1. SUNDBY-VEIEN BRU

2. BLAKKISRUD BRU brukes av kyr på veg til beitet, og er derfor skjermet mot utsyn

3. SETRE BRU

4. STATSRAÅD-VEGEN BRU

5. SLETTA BRU: Forankring i midtdeleren gir to spenn i stedet for ett



SUNDBYVEIEN BRU: Ulik utforming av de bærende fagverkskonstruksjonene gir et spennende dybdeinntrykk







**FJELL-LEET BRU:**  
En usymmetrisk  
konstruksjon for  
hellende terreng



*Pinnekjøtt*

slaktet og tilberedt  
i Etne i Hordaland  
mellomlagret i Sarpsborg  
**kjørt 495 kilometer**

*Kålrabistappe*

fra Toten  
produsert i Lier  
**kjørt 245 kilometer**

*Persille*

fra Råde  
mellomlagret i Moss  
**kjørt 19 kilometer**

*Poteter*

fra Oppdal  
mellomlagret i Rygge  
**kjørt 465 kilometer**

*Svineribbe*

fra Våler i Østfold  
slaktet og tilberedt i Sarpsborg  
**kjørt 54 kilometer**

*Medisterkaker  
og julepølse*

fra gårdsslakteri  
i Svinndal, tilberedt i Moss  
**kjørt 28 kilometer**

*Rødkål*

fra Sylling  
produsert i Lier  
**kjørt 95 kilometer**

*Svisker*

fra Sacramento, USA  
bearbeidet i Brumunddal  
**kjørt 445 kilometer (i Norge)**

*Tyttebær*

fra Russland  
bearbeidet i Brumunddal  
**kjørt 440 kilometer (i Norge)**

*Persille*

fra Råde  
mellomlagret i Moss  
**kjørt 19 kilometer**

*Poteter*

fra Oppdal  
mellomlagret i Rygge  
**kjørt 465 kilometer**

# Hjulematen

**M**aten er julens desiderte høydepunkt for mange. Men har du noen gang tenkt over hvordan maten din havnet på tallerkenen du har foran deg? Vegem og vi har nøstet opp transportruten for de meste populære julerettene. Julematen på disse tallerkenene ble kjørt **innpå 6500 kilometer** på





### *Torsk*

fisket utenfor Ålesund  
mellomlagret i Oslo

**kjørt 633 kilometer**

### *Gulrøtter*

fra Orre på Jæren  
mellomlagret i Rygge

**kjørt 470 kilometer**

### *Sitron*

fra Valencia, Spania

**kjørt 174 kilometer (i Norge)**

### *Dill*

fra Lier  
lagret i Lier

**kjørt 90 kilometer**

### *Poteter*

fra Oppdal  
mellomlagret i Rygge

**kjørt 465 kilometer**



Colourbox.com

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

veg i Norge før maten havnet på bordet. Everts restaurant i Moss serverer tradisjonelle juleretter og bestreber seg på å bruke kortreiste råvarer. Men noen av ingrediensene har reist langt, riktig langt. Med god hjelp fra kjøkkensjef Are Sekkelsten har vi satt opp et hjulematreiseregnskap.



### *Munkholm øl*

brygget i Trondheim  
mellomlagret på Gjelleråsen

**kjørt 561 kilometer**



### *Lutefisk*

fisket utenfor Værøy i Lofoten  
tilbredt i Oslo

**kjørt 1635 kilometer**

### *Bacon*

fra Rogaland  
produsert ved Forus i Stavanger

**kjørt 520 kilometer**

### *Ertestuing*

fra Nederland  
produsert i Lier

**kjørt 192 kilometer (i Norge)**

### *Persille*

fra Råde  
mellomlagret i Moss

**kjørt 19 kilometer**

### *Poteter*

fra Oppdal  
mellomlagret i Rygge

**kjørt 465 kilometer**



# Stor vilje til å betale Lakselve

**På denne vegen går laks for syv milliarder kroner i år. Vegen forbi Bustlisundet skal nå rassikres med statlige midler, men lokalt er det enighet om å bruke ytterligere 1,6 milliarder kroner for å få en sikrere og tryggere veg ut til Hitra og Frøya.**

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**J**obben kunne vært gjort på tre år men strekkes over minst ti. Det skyldes at halve regningen skal tas av trafikantene i form av bompenger. De er på 1000 kroner for et vogntog fra Orkanger til Hitra og tilbake, 200 kroner for en personbil.

– Fylkeskommunen har satt en grense og den blir dimensjonerende for hvor fort og hvor mye vi kan bygge, sier vegvesenets prosjektleder Svein Soknes.

Bompengesatsen er den samme som gjaldt for byggingen av Hitra- og Frøyatunnelene. De var nedbetalt for et år siden og før tiden. Innkrevingen var tenkt startet igjen neste år.

Men bompengelopplegget venter fortsatt på godkjenning i Stortinget. I disse dager foregår en politisk tautrekking om behovet

for ekstern kvalitetssikring (KS2) av en av etappeplanene.

– Blir kravet stående vil det kunne forsinke utbyggingen med 2-3 år, sier Svein Soknes.

**VILJE.** Normalt betaler tungbiler det dobbelte av personbilsats i norske bompengeanlegg. Når bompengennevningen starter på fylkesveg 714, skal de betale fem ganger så mye.

– Det viser næringslivets vilje til å finansiere. Det er de som har størst glede av en bedre veg, sier Svein Soknes.

– Om vi ikke var villige til å ta denne støytten nå, ville det bli uholdbart her ute, sier ordfører Jon Støland i Snillfjord kommune.

– Som politikere må vi tenke helhet for regionen, og se ulempen med bompenger opp mot andre ulemper. Belastningen på enkeltpersoner her ute er høy men vi er opptatt av å skape grunnlag for fortsatt vekst i næringsli-

vet. Skal vi få til det må fremkommeligheten bli bedre slik at vi kan få frem varer og utstyr for å skape verdier i fremtiden. Slik er det bare, sier Støland.

**ENORME VERDIER.** Det er enorme verdier som forlater fiskeforedlingsanleggene langs fylkesveg 714. Over 40 prosent av Sør-Trøndelags eksportverdi, en femtedel av landets lakseeksport, starter sin ferd på den 57 kilometer lange fylkesvegen inn mot E39 ved Orkanger.

Både nærings- og fylkeskommunen er opptatt av å få utbedret vegstrekningen. Den har lav standard i dag og er ulykkesutsatt. Spesielt vinterstid er det mye problemer her. Dette er også den eneste vegen ut til øyene.

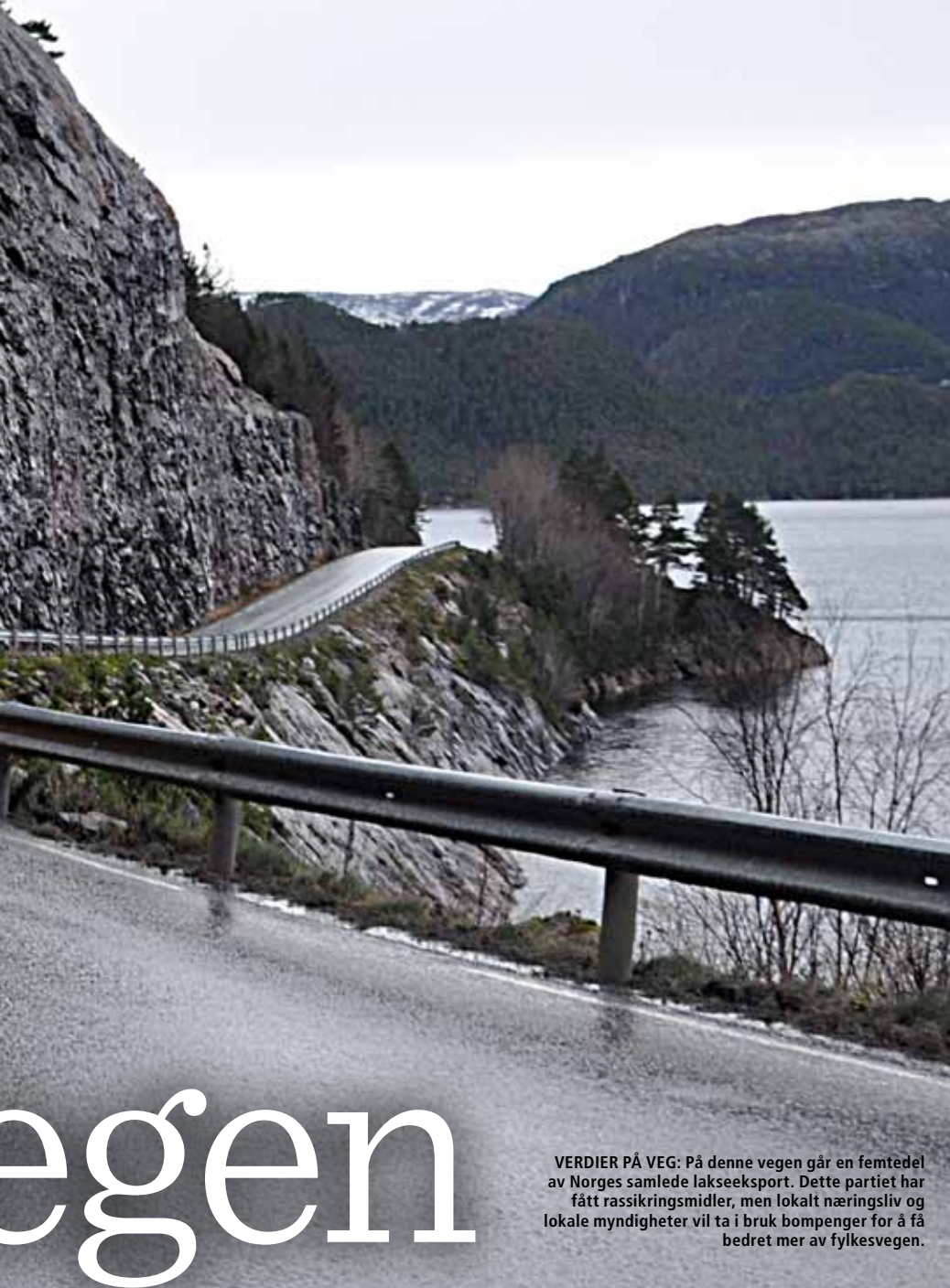
Stengt veg er kritisk fordi laksen må raskt frem til markedene. Et vogntog som forlater Hitra fredag, må være fremme ved fiskemarkedet utenfor Paris senest klokken 05.00 mandag morgen.

**ETAPPEVIS.** Utbyggingen av fylkesveg 514 er delt inn i 16 ulike etapper. Det største er en ny kryssing av Åstafjorden med ny bru og tunnel under Mjøneshatta. Disse blir gjennomført fortløpende med planleggings- og anleggsfasene finansiert via fylkeskommunens halvdel. Bompengebetalingen skjer etterskuddsvis.

Den nye Vaslagstunnelen forbi Bustlisundet bygges med 250 millioner kroner i rassikringsmidler fra Staten.

Parallelt med vegutbyggingen arbeider næringsinteressene for å få etablert en båtforbindelse mot markedene i mellom-Europa. Det tidligere fergeleiet på Hitra skal nå bygges om til godshavn. Men det vil ikke redusere behovet for ny veg. Fiskeforedlingsindustrien og lokalpolitikere ser nemlig for seg en kraftig produksjonsvekst fremover. Norsk laks fra rent hav er ettertraktet vare. ■

Om vi ikke var villige til å ta denne støytten nå, ville det bli uholdbart her ute. Jon Støland, ordfører i Snillfjord kommune



egen

VERDIER PÅ VEG: På denne vegen går en femtedel av Norges samlede lakseeksport. Dette partiet har fått rassikringsmidler, men lokalt næringsliv og lokale myndigheter vil ta i bruk bompenger for å få bedret mer av fylkesvegen.

VILLE BLITT UHOLDBART: – Om vi ikke var villige til å ta denne støytten nå, ville det bli uholdbart her ute, sier ordfører Jon Støland (t.h.) i Snillfjord kommune. Vegvesenets prosjektleder Svein Soknes bygger så raskt de politiske myndigheter vil.



LANG FARTSTID: I 20 år har Tom Vagner transportert laks fra Hitra og Frøya til forbrukere i Europa.

## FULL FART FOR TOM

Tom Vagner har kjørt laks fra Norge til Danmark, Tyskland og Frankrike i 20 år. Han synes det norske vegnettet er blitt atskillig bedre på disse årene men at det fortsatt er mye å gjøre.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**D**et pleier å gå bra. Selv har jeg aldri opplevd farlige situasjoner, sier Tom Vagner om veggstrækningen mellom Hitra og Orkanger.

Der har han ikke sett mye forandring sett bort fra tunnelene til Hitra og Frøya. Vegen og vi møtte ham da han passerte det rasutsatte Bustlisundet. Dette skal nå erstattes av en sikrere tunnel.

Han var da på vei til Hitra for å hente et lass oppdrettslaks for transport til Padburg i Tyskland og måtte raskt videre.

**180.000.** Årlig kjører han rundt 180.000 kilometer, på kryss og tvers med blomster og andre varer fra utlandet til Norge, veldig ofte med fiskeprodukter på vei tilbake.

Sommerstid er det veldig fokus på rask levering. Kvalitet er tett knyttet opp til ferskhet. Laks slaktet i Norge torsdag eller fredag bør nå forbrukerne utenfor Paris mandag.

– Kommer vi inn i en snøstorm vintertid, blir det bare slik det blir. Da kommer vi frem når vi kommer frem. Det forstår mottakerne, sier han.

**ØKENDE KRAV.** Tom Vagner er bosatt i Odense i Danmark, men er lite hjemme. Prispress fra sørøst-europeiske land har

stilt økende krav til å være på veg.

Svært mange overnattinger skjer i førerhuset, etter en lang dags kjøring. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene er dimensjonerende, de tillatte timene for kjøring før kort eller lengre hvil må utnyttes fullt ut. Leveringsfrister teller mest, driftstid på bilen følger etter.

Han synes det er greit å kjøre i Norge. Men han har et klart ønske til vegmyndighetenes folk.

– Jeg synes det strøs for lett i Norge. Jevnt over er vegene i glatteste laget, sier han.

**KREVENDE.** I bransjen fortelles det om stadige diskusjoner med transportbedriftene for å bruke de beste sjåførene og det beste materiellet på fisketransportene. Økte krav til konkurransefrihet har ført til standardisering. Vogntog beregnet på mellom-europeiske vegforhold finner veien ut til de ytterste øyer.

I næringen er det mange som mener at den såkalte «EU-trallen», en tilhenger med hjulpar montert samlet på midten, ikke bør tillates i Norge fordi den vil huske på humpete veg og dermed faktisk kan løfte trekkvognens bakpart av vegen. Det kan norske myndigheter gjøre fint lite med. ■

# Sporty eldsjel

Barbro Tomter Dahlen er nominert til årets eldsjel som skal bli kåra på idrettsgallaen 7. januar. Ho har vore hjartet i Rustad idrettslag med 1200 medlemmar i snart tretti år.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO ANDERS DAHLEN/HENRIETTE ERKEN BUSTERUD MONTASJE KYRRE WEDVIK

**P**å fritida går Barbro (47) alltid i grøn jakke. Med logoen til Rustad idrettslag på ryggen – og eit ekte smil på framsida. Heile 50 000 timar har ho stått på for at barn og unge skal ha det fint på fritida.

**01 Mange dobbeltak.** Det er mange grunnar til at Barbro er ein av fem som no er nominert til Årets ildsjel. Barbro leier både idrettslaget og langrennsgruppa og har ein finger med på alt: Ho dobbeldansar frå speakerbua til vask av garderobe. Ho tek tunge tak som anleggsansvarleg og gir jernet som oppmann, trenar og rennleiar. Det er dobbeltak på dobbeltak frå dugnad til dugnad. Av og til tek ho seg ein pust i bakken for å pusse pokalar, redigere bladet til Rustad IL, skrive jubileumsbok, søknad til kommunen eller stå på saftstasjon. Ho har staka seg landet rundt som internasjonal dommar og juryformann på store renn. Gullski med ekstra god glid har ho òg fått seg – som er så gode at ho låner dei bort til Anders Gløersen. Det er eit av prinsippa hennar: Å hjelpe kvarandre til å bli gode.

Då Barbro var 19 år var det 15 aktive medlemmar i langrennsgruppa i Rustad. I dag er det 600.

– Det var fare for at gruppa vart nedlagt, og eg bestemte meg for å ta eit tak. Eg blei leiar av gruppa. Tenkj det, eg som knapt hadde sagt eit ord på eit møte i mitt liv.

**02 Løn for strevet.** Sist veke sette Barbro brunostskiva i hal-sen. Midt i frukosten ringde det på døra.

– Eg var litt skeptisk. Eg såg at nokon ringde på og forsvann rundt hjørnet. Så for sikkerheits skuld hadde eg ei hand på dørklinka, og ei på alarmknappen vår. Men då eg opna sto Kjetil Andre Aamodt utanfor med ein blomsterbukett. Eg hadde sett han i ein reklame for Årets ildsjel på NRK, så då byrja eg å ane kva det var. Eg vart litt perpleks der eg sto med munnen full og ein kameramann rett i glaninga, boblar Barbro.

**03 God glid på jobb.** – Eg har gledd meg til å gå på jobb kvar dag. Eg har ein variert jobb med veg- og gateplanlegging i Oslo, og kollegaer som eg har mykje moro med. Variasjon er viktig for å trivast. Slik sett var kanskje

jobben min endå betre før: Då var vi ute og målte opp før vi teikna, og kjende kvar einaste stein på vegen. No har det dessverre blitt meir spesialisert, så vi er lite ute. Innimellom har eg vore med på trafikkteilingar. Eg har og hatt verv i fagrørsla og arbeidsmiljøutvalet. Eg set stor pris på at eg har ein jobb som eg kan kombinere med å ha eit stort engasjement på fritida. Det er ikkje ofte eg må arbeide overtid, og om eg må i eit møte med Oslo kommune eller Skiforbundet på dagtid, så kan eg jobbe på kvelden i staden.

Utan å få eit øre for jobben har ho altså vore leiar for ein gjeng på 1200 i heile idrettslaget. Men ho har aldri hatt behov for å vere leiar i Statens vegvesen.

– Eg er ein type som likar å jobbe i det stille. Eg vil til dømes heller førebu lønsforhandlingar enn å vere med på møta.

**04 Sørger for silkeføre.**

– Eg har lært meg å vere ekstremt strukturert og er god på system og rutinar – det må ein vere i idretten der det er mykje utskifting av folk. Eg er engasjert og nøye, nesten perfektjonist. Og så er eg stort sett i godt humør: Det er alfa omega og smittar over på dei andre. I seg sjølv er det kanskje ikkje så artig med dugnad – til dømes å telle truser på Smart. Men det positive med dugnad er at vi kan ha det artig i lag, samstundes som vi gjer ein innsats for ungene.

Eg har sjølv sagt opplevd ein del konflikter og lite hyggelege ting som eg må ta opp med foreldra. Det kan vere alt frå anoreksi til mobbing. Ein må ta slike ting før det spreier seg. Eg set elles stor pris på at folk seier i frå om det er noko, eg vil ikkje at folk

skal gå bak ryggen min. Og om folk klager, ber eg om at dei bidrar sjølv for å endre på ting – her må alle bidra.

**05 Motbakke.** Dei siste åra har Barbro slitt med sjukdom. Dama med eit bankande hjarte for andre fekk sjølv problem. Kvilepuls var brått oppe i 170, skjoldbruskskjertelen måtte opererast ut og hjartet startast på nytt for å få pulsen ned att. Men sjølv då ho var sjuk banka hjartet for idrettslaget, og kanskje var tanken på det den beste medisinen ho kunne få. No går det betre sjølv om ho er mykje svimmel.

Det har ikkje vore berre enkelt å vere kvinne i eit mannsdominert miljø heller: – Som dame må du bevise at du faktisk duger. Det har vore tøft å vere dame i dette miljøet. Mannfolka kan til dømes gå rett inn som juryformenn utan at dei kan reglane. Eg har fått ein del kommentarar oppgjennom, men det har prella av meg. Det er vel derfor eg har overlevd i dette miljøet så lenge.

**06 Pusta foreldra i nakken.** Barbro og mannen har ikkje barn, men til gjengjeld har ho 750 medlemmar under 15 år med seg på laget. Men det er ikkje berre dei små Barbro organiserer. Ho får fart på foreldra òg. – Eg var så lei av at foreldra sto og hang på trening, så eg starta eit foreldrelag. No er det 200 som trener eit par gonger i veka, og 80 av dei skal gå Birken.

Den 7. januar blir det spanande på idrettsgallaen på Hamar. Men gallakjole har ikkje Barbro skaffa seg enno, så no må ho ut på byen. La oss gjette på at det blir ein i grønt. ■

**Eg blei leiar av gruppa. Tenkj det, eg som knapt hadde sagt eit ord på eit møte i mitt liv.**

## FAKTA

Barbro Tomter Dahlen blei fødd med ski på beina i 1964. Ho vaks opp ved Rustadsaga ved Østmarka i Oslo. Som seksåring skreik ho seg til å få vere med broren på skitrening og blei raskt ein maskot i Rustad langrennsgruppe. Så snart ho var gammal nok byrja ho å konkurrere på ski og gjekk aktivt til ho var nærare tretti. Lange løp og stafett var det ho likte best – og opp gjennom åra har det blitt fleire NM- og Birkebeinerrenn. Barbro var i tillegg aktiv på mange baner: Både fotball, handball og friidrett. Det var ein disiplinert kvardag: Lekser først, så trening.

Etter vidaregåande starta ho med teknisk teikning. Den første jobben hadde ho i eit elektrofirma. Så starta ho i Strømme (Norconsult i dag) med å teikne bygg og vegar.

1. april 1991 starta Barbro som teknisk teiknar i Statens vegvesen i Akershus. Innimellom har Barbro vore med på trafikkteilingar og vore ute på oppmåling. I tillegg har ho vore tillitsvald for PARAT, vore AMU-representant og aktiv i bedriftsidrettslaget.

Barbro har ein altoppslukande hobby: Rustad idrettslag. Dette har gitt ho ei rekke prisar – mellom anna Oslo bys ildsjelpris, Norges Skiforbunds ildsjelpris, Oslo idrettskrets hederspris, Dæhlieprisen og Østensjø bydelpris.

## Barbro i trafikken

### Kva bil køyrer du?

Toyota Verso, burgunder med skiboks.

### Kva musikk høyrer du på?

Alt.

### Kva transportform liker du best?

Ski/bil.

### Vil du helst køyre sjølv eller sitte på?

Køyrer gjerne sjølv.

### Kvar ligg den beste vegkroa?

Nebbenes, Eidsvold Værk.

### Har du blitt stoppa i fartskontroll?

Ja, 53 km/t i 50 sone.

### Kva synest du om drivstoffprisane i Noreg?

Alt for høge.

## TEGN TERJE

### Barbro tegner vegdirektøren

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

**DOMMEN:** Er det noe jeg beundrer, så er det de ekte ildsjelene. Så det er bare å gratulere Barbro med nominasjonen til Årets ildsjel. Kan ane at hun er teknisk tegner, tegningen har det jeg vil kalle en effektiv strek. Men håper jeg ikke oppleves som så firkantet som dette, he, he.





# Skjermer hester mot ve

Hestene på Granum gård i Sandefjord trener uten innsyn mot det store E18-anlegget som er under bygging tett ved banen. Det sørger en 2,5 meter høy og 110 meter lang treskjerm for.

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD

**K**usk og travtrener Hans Petter Tholfsen kjører runde etter runde med Moneyline Volo i bedagelig tempo uten å bli forstyrret av anleggsvirksomheten. Lyden av 25.000 biler som farer forbi hver dag er

hestene blitt vant til gjennom mange år.

– Men da vi startet å hogge skogen i vår for å få plass til to felt til av E18 mellom Tønsberg og Sandefjord i Vestfold kommer vegtrafikken og anleggsmaskinene så tett på treningsbanen at hestene blir

forstyrret av innsyn fra den hektiske anleggsvirksomheten. Derfor har vi bygget treskjermen inn mot gården og hesteanleggene til eiernes og brukernes tilfredshet, forteller byggeleder Bjørn Gjelsås i Statens vegvesen.

Mellom Gulli utenfor Tønsberg og Langåker ved Sandefjord skal E18 de neste tre årene utvides fra to til fire felt. Anleggsarbeidet startet nå i høst og vil snart pågå langs hele den 25 kilometer lange strekningen. Hogsten før anleggstarten begynte alt i mars i år. Da skogen inn mot Granum gård ble borte satte Statens vegvesen opp treskjermen inn mot travbanen til erstatning.





# ganlegg

Gården har om lag 100 hester, hvorav rundt 60 travhester bruker treningsbanen som blir nærmeste nabo til E18-anlegget. Lenger inne på eiendommen fins det også en stor bane for sprangridning som rundt 40 hester bruker. Da nåværende E18 ble bygd og åpnet på 1980-tallet ble eiendommen til gården delt i to slik at store områder i dag ligger på hver side av vegen.

– Når anleggsperioden er ferdig og motorvegen åpnet en gang i 2014 rives treskjermen inn mot treningsbanen og erstattes med en permanent støyskjerm i betong, forteller Gjelsås. ■



NY E18: Bjørn Gjelsås i Statens vegvesen i prat med travtrener Hans Petter Tholfsen og hesten Moneyline Volo mens bilene på E18 suser forbi bak skjermen.



## – UMULIG Å BESKRIVE 1000 KM VEG I EN KONTRAKT

– Mens medier og politikere roper på mer asfalt er vi mer opptatt av det som er under asfalten, den såkalte vegkroppen. Det er vår største utfordring.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Ordene kommer fra direktør Bjørn Broderstad i NCC Roads Holding AS. NCC-direktøren snakket nylig om drift og vedlikehold av vegnettet i Norge og Norden på et seminar i Tønsberg i regi av Statens vegvesen i Vestfold.

– Det er umulig å beskrive 1000 km veg i Norge i en kontrakt. Derfor er det heller ikke sexy eller god butikk å drifte og vedlikeholde vegnettet i Norge. Vi i entreprenørbransjen ble tatt på senga da Statens vegvesen la ned sin produksjonsavdeling og Mesta ble etablert i 2003. Årene etter fikk vi en bratt lærekurve, vedgår Broderstad. Omfattende kontraktsforhold og et SVV som ikke alltid snakker ensartet, var noen av utfordringene de ferske driftsentreprenørene møtte og fortsatt møter i dag.

Tettere dialog, bedre samarbeid og økte kunnskaper er nøkkelen til bedre og mer effektiv drift og vedlikehold av vegnettet i Norge. Men først og fremst er det snakk om mer penger, mener NCC-direktøren. Broderstad mener kampen mot forfallet på vegnettet er umulig å vinne så lenge det ikke bevilges mer penger. Nå er det mest en kamp for å hindre at vegforfallet ikke øker.

– Jeg skjønner at begreper som stikkrenner, grøfter og masseutskifting ikke høres like spennende ut som kilometer asfalt og vegåpninger. Men Statens vegvesen har en formidabel oppgave med å øke forståelsen

ute i samfunnet hos sentrale brukergrupper og politikere for at vegvedlikehold og drift er både viktig og skrikende nødvendig for å bedre vegstandarden generelt i Norge. Mens det er fem større entreprenørselskaper som konkurrerer om markedet i Norge er det fire store i Sverige og kun tre i Danmark og Finland.

Drifts- og vedlikeholdskontraktene er ganske like i Finland, Sverige og Norge, mer ulike i Danmark. Den største forskjellen er at Norge, Sverige, Finland har typiske ansvar for alt-kontrakter i geografiske områder, mens Danmark har kontrakter inndelt i fagområder.

– Utfordringene her til lands er flere og sammensatte. Det er umulig å beskrive 1000 kilometer veg mellom to permer,

kunden kjenner egen veg for dårlig, enten det er stat eller fylke, kontraktene er omfattende både når det gjelder det som skal utføres og det som kanskje skal utføres. Det gjør det vanskelig å gjøre drift og vedlikehold av veger i Norge til god butikk, sier Broderstad.

– Vi møter tre hovedutfordringer i vår hverdag

på norske veger: Trafikkmengden øker, trafikantene forventer "svart veg" uansett værforhold, mens politikerne etter vår mening bevilger for lite penger. Bare tettere og bedre samarbeid mellom oss og dere kan gjøre noe med det på kort sikt. På lengre sikt er mer penger til drift det eneste fornuftige svaret, sier NCC-direktøren. ■

**- Det er ikke sexy eller god butikk å drifte og vedlikeholde vegnettet i Norge**

## BØR STATENS VEGVESEN BLI VEGVESENET?

Hordaland fylkeskommune diskuterer nå om Statens vegvesen bør skifte navn til Vegvesenet, forteller Haugesunds avis. Initiativet kommer fra Venstres representant i fylkestinget. Han mener fylkeskommunen bør sende forslaget videre til sentrale styresmakter i Oslo for å få forslaget til navneendring vurdert. Men først må forslaget behandles i flere fylkeskommunale organ før det kan sendes østafjells.



NEDBETALT: Skodjebraua i Møre og Romsdal ble nedbetalt åtte år før planen. En oversikt viser at for flertallet av bomprosjeKter ble gikk nedbetalingen raskere enn planlagt. (Foto: Samferdselsfoto)

# BOM-STOPP

Planen var at bilistene skulle betale b...  
Men rekordrask nedbetaling førte til a...  
Nye tall viser at flertallet av bomprosj

TEKST BEATE VIKTORIA ØRBECK

**S**kodjebraua i Møre og Romsdal, som stoppet bominnkreving i oktober i år, er bare ett eksempel på at bompengeinnkrevingen stoppes mye tidligere enn beregnet fordi nedbetalingen har gått raskere enn man opprinnelige trodde. Nye tall fra Vegdirektoratet viser nemlig at flertallet av bomstasjoner legges ned før tiden. Så langt har ingen gått på overtid uten at Stortinget har gitt klarsignal.

– Vi opplever at mange hevder bompenge-selskapene bare kan ture fram som de vil og utsette nedleggelse av bompengeinnkreving, hvis Statens vegvesen finner ut at de trenger penger til andre vegpro-

sjeKt. Dette er ikke riktig, sier Åge Jensen, fungerende avdelingsdirektør Brukerfinansiering i Vegdirektoratet (bildet).

**ÅTTE ÅR INNEN TIDSRISTEN.** De nye tallene viser at av i alt 16 bompengeprosjekt som ble lagt ned i perioden fra 2005 til 2011, ble elleve av anleggene avsluttet før tiden.

– Resultatene er ikke overraskende for oss som stiller med disse tingene til daglig. Hele poenget med bompengefinansiering av veiprosjeKter er å få nedbetalt utgiftene så raskt som mulig, slik at vi får avsluttet bompengeinnkrevingen, sier Jensen.

**NØKTERNE PROGNOSEK.** – Vi oppfatter det ikke som problematisk at det tar

kortere tid å nedbetale enn forutsatt, nettopp fordi vi legger nøkterne vurderinger til grunn når vi planlegger et nytt bompengeprosjekt. 15 år er satt som makstid for nedbetaling, forteller han.

**POSITIVT FOR BILISTENE.** Perioden fra 2005 til 2011 har imidlertid vært spesielt gunstig når det gjelder nedbetalingstid på grunn av flere omstendigheter. Blant annet har trafikkmengden økt mer enn forutsatt og rentekostnadene har vært på et historisk lavt nivå. Det har bidratt til at nedbetalingstiden er blitt kortet ned raskere enn opprinnelig vurdert.

– Det har vært positivt for bilistene, og bidratt til at vi har kunnet legge ned flere bomstasjoner før tiden, som tilfellet har vært ved, blant annet, Skodjebraua, Askøy-

**Hele poenget med bompengefinansiering av vegprosjekter er å få nedbetalt utgiftene så raskt som mulig, slik at vi får avsluttet bompengeinnkrevingen.**  
Åge Jensen, fung. avd. direktør

av 10 asfaltverk tilfredsstillende ikke miljøkrav, i følge en rapport fra Klima- og forurensningsdirektoratet (Klif) etter 65 tilsyn i 15 fylker.

#### FAKTA

Per november 2011 er det:

- 52 bompengeprojekter i drift i Norge
- 160 bompengestasjoner på landsbasis
- Planer 2012: fem nedleggelse og fire åpninger
- Størst reduksjon i nedbetaling: Skodjebrua 8 år, Askøybrua 6 år og E39 Teigen-Bogen 6 år
- Tall fra 2010 viser at om lag 80 prosent av inntektene til bompengeselskapene går direkte til vegutbygging, 7,5 prosent til renteutgifter og 12,5 prosent til drift.

► For mer informasjon om bompengordningen, se [www.AutoPASS.no](http://www.AutoPASS.no)

#### FOR STERKT DELEGERT?

Statens vegvesen får kritikk fra Riksrevisjonen for utilfredsstillende konkurranse om driftskontrakter.

Den årlige rapporten fra Riksrevisjonen peker på at det har vært store kostnadsøkninger ved fornyelser av driftskontrakter, og at konkurransen om disse kontraktene ikke er tilfredsstillende. Riksrevisjonen stiller spørsmål ved om ansvaret er delegert for langt ned i systemet.

#### BRUER



TORSVOLD: Dette er første bru over Glåma/Glomma. Et initiativ fra Trond Berget har ført til at listen over Glommabruer er økt med to til totalt 98 bruer.

## Fant første Glommabru

98 bruer gir mulighet til å krysse landets lengste elv. Torsvold bru sør for Rien i Sør-Trøndelag viser seg å være den første.

TEKST OG FOTO: HÅKON AURLIEN

**T**rond Berget, Drammenser og ivrig syklist med aner fra Glåmos, tok kontakt med Veggen og vi etter at vi i november i fjor bragte en billedreportasje og listet opp 94 bruer over Glomma.

Vi hadde tatt utgangspunkt i at elven begynner ved Aursunden nord for Glåmos, en vanlig oppfatning som også hevdes av lokale miljøorganisasjoner. Berget mente å vite at navnet var i bruk lenger nord og at øverste bru dermed ikke var brua på toppen av Kuråsfoss kraftverk.

**589,7 KILOMETER.** Spørsmålet ble tatt opp med Statens Kartverk og Norges Vassdrags og Energidirektorat og etter nærmere undersøkelser konkluderte Statens kartverk med å gi Berget rett. Statens Kartverk følger lokal navneskikk ved fastsettelse av navn, og konkluderte med at elvenavnet Glåma brukes fra utløpet av innsjøen Rien. Det ligger 589,7 kilometer fra Fredrikstad om man følger hovedløpet nederst i Glomma.

Statens kartverk anbefaler for øvrig skrivemåten Glåma brukt for strekningene i

Sør-Trøndelag og Hedmark, og Glomma for strekningene gjennom Akershus og Østfold.

**TORSVOLD.** Det betyr at den første vegbrua over Glåma/Glomma er Torsvold bru, en privat bru som går frem til Torsvold gård sør for Rien i Sør-Trøndelag. Veggen og brua ivretas i dag av et privat veglag. Bildet er tatt ved en befarings i oktober. Bru nummer 2 er Djupabrua, som er første offentlige bru over Glåma. Den bringer fylkesveg 705 over elva mellom Rihåen og Aursunden.

Dambrua ved utløpet av Aursunden blir da bru nummer 3.

**615,5 FRA KILDEN.** Ved beregning av elvelengder er det vanlig å gå til den øverste/lengste kilden. Norges Vassdrags og Energidirektorat har også beregnet lengden fra Fredrikstad til Glommas øverste kilde. Den viser seg å være et navnløst vann like nord for Mustjønnå i Tydal kommune. Korteste løp derfra etter hovedløpet til Fredrikstad er 615,5 kilometer. ■



GLOMMAS KILDE: Dette navnløse vannet, like inntil vannet Mustjønnå, er Glommas kilde.

bompenger på Skodjebrua frem til 2019. at bomstasjonen ble nedlagt åtte år før tiden. ekter avsluttes tidligere enn planlagt.

brua og vegstrekningen E39 Teigen-Bogen, sier Jensen.

I oversikten, som er utarbeidet av Vegdirektoratet, har ingen av de 16 bomprosjektene gått ut over planlagt nedbetalingstid på 15 år. 11 av disse har avsluttet innkrevingen fra et til åtte år før tiden, mens resten er blitt avsluttet innen tidsfristen.

**UTSETTELSE AV AVGJØRES AV STORTINGET.** I tilfeller der det blir spørsmål om forlengelse av et bompengeprojekt, er det i utgangspunktet lokalpolitikere der bompengeprojektet er etablert, som må fremme forslag til et nytt prosjekt. Det vurderes deretter av Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet, før det eventuelt blir vedtatt av Stortinget. ■



Foto: H. Erken Buserud

# Siste



## STEDET:

Susebakke kan jamførast med Suserud i Skiptvet - etter Norske Gaardnavne er det rimeleg å setja nammeledet til suse 'lage susende lyd'. I Suserud kan ein etter Kåre Hoel og Margit Harsson (Bustadnavn i Østfold og Skipvet) mogeleg gå ut frå eit tilnamn av sus, susing 'lat slusk', seier Botolv Helleland ved Universitetet i Oslo.

## QUIZ:

# 20 spørsmål

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



SPØRSMÅL 07: Kunne de lovlig syklet over gangfeltet? (Foto: Henriette E. Busterud)

**01** Hva heter sangen til Lillebjørn Nilsen i sangboka til det islandske vegvesen, Íslandi Vegagerðin?

**02** Hvilket fremkomstmiddel startet Peugeot å produsere?

**03** Hvis du kjører på en elg, dyret blir skadet. Kan du avlive den selv?

**04** Er det lov å sykle på motorvei?

**05** Kan du bruke sykkel feltet til venstre for kjøreretningen når du sykler?

**06** Slurver du med bilbelte på korte turer? En kollisjon i 50 km/t tilsvarer et fall på hvor mange meter?

**07** Er det tillatt å sykle over et gangfelt?

**08** De største byene har piggdekkgebyr. Har du kjøpt oblat i Oslo, gjelder det også i Bergen?

**09** Og hva med Trondheim, gjelder oblatet der også?

**10** Trondheim har innbytteordning for piggdekk. Hvor mye kan du få i pant for piggdekkene dine?

**11** Hva heter Vest-Agders største øy som får fastlandsforbindelse?

**12** Hvilken konstruksjon vant Norsk lyspris (utendørs) 2011?

**13** Hvor mange stjerner fikk Vegvesen.no fra Difis stjernedryss?

**14** Hva er spesielt med grunnen under bydelen Møllenberg i Trondheim?

**15** Når er nye E6-Strindheimtunnelen planlagt åpnet?

**16** Hvor ble Bygg Reis Deg-messen arrangert i år?

**17** Hva kunne du vinne i konkurransen på Statens vegvesens utstilling under messen?

**18** Hvem samarbeider med Statens vegvesen om nasjonal skredvarsling?

**19** Hvorfor fikk 400 000 personer brev om å fornye førerkortet i år?

**20** Reglene for sikring av barn i bil gjelder for barn under en viss vekt. Hvor mange kilo?

01 Ola Tveiten, 02 Sykler, 03 Ja, men bare hvis det er åpenbart at dyret ikke kan leve eller bli friskt, 04 Nei, 05 Nei, du kan bare bruke sykkel feltet på høyre side av veggen, 06 10 meter, 07 Ja, men da har bilistene ikke vikeplikt for deg, 08 Ja, 09 Trondheim har ikke piggdekkgebyr i sesongen 2011/2012, 10 1200 kroner, 11 Hvidra, 12 Smålenene bru, 13 Seks (av seks mulige), 14 Den består av kvikkleiere, 15 2014, 16 Lillestrøm, 17 Svart, En iPad, 18 Norges Vassdrags- og Energidirektorat (NVE), Meteorologisk institutt, Jernbaneverket og Norges Geotekniske Institutt (NGI), 19 Det må fornyes dersom de skal beholde retten til å kjøre lett lastebil, 20 36 kilo.

## I HANSKEROMMET:



## 5 spørsmål til Einar Gladhaug

Leder for Eiendom- og landmålingsseksjonen på Lillehammer.

**1** Hva har du i hanskerommet?

Jeg er sjelden i hanskerommet. Litt for sjelden, for her forleden fant jeg ei bompengeregning der. Ellers har jeg en kikkert og reservesene til fluefiskestanga. Og en nødtannbørste.

**2** En nødtannbørste?

Ja, i bilen har jeg alt jeg trenger til en hver kritisk situasjon – alt fra sovepose og fiskestang til kikkert i tilfelle det er noen dyr å se på.

**3** Jakter du?

Ja, litt storfugl. Men her forleden var jeg på min første elgjakt som gjestejeger. Og jeg felte min første elg etter bare tretti minutter. De andre mente det var i overkant flaks, så jeg er usikker på om jeg får bli med senere. Jeg har ikke så mye tid til jakt heller da, med to små unger er det full fart på fritida.

**4** Har du noen juleønsker?

Det eneste jeg ønsker meg er at mamma lager juleribba. Ribba er høydepunktet i jula, og ingen andre klarer det så bra som henne. Også hadde det jo vært snilt av julenissen hvis han kom med litt snø så jeg kunne stå litt på nedover-ski. På jobben synes jeg vi har det så bra at jeg bare ønsker meg juleklemmer.

**5** Hva med juletradisjoner?

Vi har en liten skog, og jeg tar med barna for å hogge juletre. Treet blir dessverre styggere og styggere for hvert år, det tynnes ut med fine tre i rekkene. Det ender ofte med et hjørnetre – fordi det er litt tynt ene sida. Men julepynten gjør underverker.



## Unormalt unntak for Rudolf

132

Denne skiltkombinasjonen er satt opp inn mot E6 omkjøringsveien i Trondheim. Forbudsskilt 306.8 «Forbudt for gående og syklende» er tydelig men underskiltet utvider forbudet til også å gjelde moped, traktor og hest. Utvidelsen er gjort i samråd med politiet og i beste mening, men Vegvesenets håndbok 050, skiltnormalene, slår fast at utvidelse av et forbud via underskilt kun kan skje etter særskilt godkjenning fra Vegdirektoratet. Den unormale jury konstaterer etter vurdering av sakens fakta at skiltet er snakk om en unormal. Juryens flertall bemerker at spesifiseringen av «hest» fritar Rudolf reinsdyr fra forbudet og anser dette som høyst formildende. En samlet jury fryder seg over meldinger fra Trondheim om unormalen om kort tid skal bort. Det er høyst unormalt. (Foto: Håkon Aurlien)

# 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



**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 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  
15 300 Mediatrykk as  
Vegen og vi skal være en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skal bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme. Vegen og vi utkommer 11 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning. Redaksjonen avsluttet 13. desember kl. 13.00. Neste utgave kommer 26. januar 2012.

