

Vegen og vi

NR. 07 / 1. SEPT / 2011
PORTO BETALT / PORT PAYÉ
NORGE / NOREG

RETURADRESSE:
STATENS VEGVESEN
POSTBOKS 8142 DEP
0033 OSLO



Statens vegvesen



Reddet seg bak luka

Lastebilsjåfør Øyvind Sørum var en av 35 som ble fanget i tett røyk da en lastebil tok fyr i Oslofjordtunnelen 23. juni. Sammen med seks andre reddet han seg ved å ta seg gjennom en inspeksjonsluke. At ingen omkom har gjort det lettere å komme tilbake til hverdagen.

Side 4-5

SIDE
04 **SIKKERHET:**
Dødstallene på vegene kan passere historisk grense.

SIDE
07 **TUNNEL:**
Øyertunnelen blir toløps når E6-trafikken når 8000 biler per døgn.

SIDE
12 **TEORI:**
– Juks i teori-prøven til førerkortet bør straffes hardere.

SIDE
24 **KJØRETØY:**
Gullesjord kontrollstasjon er utformet i et spesielt landskap.

Pluss! Duellen: Mil etter mil // Bruåpning // Sykkelferie // Setter spor // Stålkasse montert // Kleppa bak spakene // Kamp mot arbeidsulykker // Stor aktivitet i nord // Best med ball // Quiz // Unormaler //

Intro



ÅPNER TIL UKA

Fredag 9. september blir landets kanskje dyreste og flotteste fylkesvegbru åpnet, f.v 283 Øvre sund bru i Drammen. Den markerer samtidig at sentrumsringen i byen nå er fullført og vegpakken ved vegs ende. De maritime brupillarene er en av mange vakre detaljer ved den arkitekttegnede brua.

LEDER:

Lys i mørket

Fra en ellers mørk og helt spesiell sommer i Norge har ulykkestallene på vegene vært et lite lyspunkt. Ved utgangen av august 2011 har vi hatt tre sommermåneders der antall omkomne på vegene har gått betydelig ned. I tre vanligvis typiske ulykkesmåneders juni, juli og august i år har det vært vel 10 færre omkomne per måned sammenlignet med i fjor.

Ved utgangen av juli 2011 var antallet trafikkdrepte på norske veier 100. En reduksjon i antall drepte sammenlignet med fjorårets syv første måneder på over 20 prosent. Fortsetter trenden ut året kan vi for første gang på over 50 år oppleve under 200 trafikkdrepte.

Isolert sett en betydelig og positiv nedgang. Likevel et alt for høyt antall personlige tragedier for en rekke familier og venner over hele landet. Enda mer spesielt er det at nedgangen i antall omkomne i trafikken har vært størst der trafikken er størst og trafikkveksten høyest, nemlig på Østlandet. Region øst (Østfold, Oslo, Akershus, Oppland og Hedmark) har i perioden januar-juli 2011 hatt 18 færre trafikkdrepte enn samme periode i fjor.

Sommeren har vær- og trafikkmessig ikke vært langt unna en normalsommer, mye lik fjorårets sommer med vekslende vær. Kanskje noe mer nedbør enn normalt, i alle fall i deler av landet. (U)været kan neppe ta æren alene for den hyggelige ulykkesutviklingen. Derfor er det å håpe og tro at noen av Statens vegvesens mange kampanjer og trafikksikkerhetstiltak de seneste årene også har gitt viktige bidrag til denne nedadgående trenden.

Trafikksikkerhetsarbeid og trafikksikkerhetstiltak er møysommelig og langsiktig arbeid, holdningsskapende arbeid og TS-kampanjer likeså. Flere fartskampanjer, bilbeltekontroller, fartskontroller, bedre veier, siktrydding, mykere og tryggere sideterreng, rumlefelt og midtrekkverk, nedsatt fartsgrense på utsatte strekninger, bedre skilting. Tiltakene er mange og må gjentas og følges opp over tid.

Kanskje, jeg understreker kanskje, det er dette vi nå begynner å se resultater av. Det bredt anlagte og langsiktige trafikksikkerhetsarbeidet over mange år. Kanskje det også er tegn på en gradvis holdningsendring blant yngre bilførere at ungdomsulykkene ikke lenger øker i samme grad som de foregående årene. Så langt i år er ungdomsulykkene på retur, heldigvis. Også i forhold til den årlige trafikkveksten, er den svake, men markante nedgangen i dødstillene på vegene signaler om at det nytter å drive trafikksikkerhetsarbeid.

Resten av 2011 og de neste årene vil gi svaret på om det gir mer varige resultater.

God lesning!

Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



TRYKT OG GODT

AVISA NORDLAND Større ferge:

Fergesambandet Festvåg-Misten ble stengt etter siste ordinære rute søndag 28. august. Det skal gå i ordinær trafikk igjen fra lørdag 3. september. Fra 1. januar 2012 får fergesambandet større ferge med kapasitet på 50 biler og flere turer i døgnet enn nå. Derfor må det bygges ny fergekai på Festvåg og utvidelse av fergekaia på Misten, skriver avisa.

ARBEIDETS RETT Blink eller ikke

Hele sju av ti av bilførere har opplevd farlige situasjoner fordi de selv eller andre ikke har brukt blinklys. Samtidig hevder ni av ti bilførere at de selv alltid bruker blinklys for å vise hvor de kjører i trafikken, viser en landsomfattende undersøkelse gjennomført av Norstat på oppdrag for Storebrand Forsikring, i følge avisa.



LES OGSÅ

SIDE
06

MILJØ:
Studenter på sommerjobb er tilfreds

SIDE
11

TUNNEL:
78,1 kilometer av E16 Bergen-Filefjell går i tunnel

SIDE
14

REPORTASJE:
En glad idiot har vært på bil-tur på nordvestlandet.



► **VEGBILDET:**

Mil etter mil etter mil

For det var langt å gå, skal en tro det som sto bak på sekken til denne ivrige fotgjengeren. Der sto det nemlig Lindesnes, og vedkommende ble foreviget i hui & hast i fint driv mot Saltfjellet. (Foto: Henriette Erken Busterud)

FANAPOSTEN **Uerstattelig bro**

I mer enn 200 år har broene vært en del av den historiske eiendommen på Wernersholm. Nå er historien i ferd med å smuldre opp og rase ut i elven. Bjørn Bjørnstad er nærmeste nabo til broen som Werner Hosewinckel Christie trolig fikk bygget på Hop tidlig på 1800-tallet, forteller avisen.

ROMERIKES BLAD **Unge vil ha buss**

Vi er så heldig å bo i en kommune som har mange aktiviteter for ungdom å delta i. Problemet er at i vår kommune er disse aktivitetene spredt litt rundt og unge må enten sykle/gå lange avstander for å delta på disse aktivitetene eller få foreldre til kjøre. Hva med en ringbuss i Lørenskog, spør unge i et debattinnlegg.

LINDESNES **Aust slår vest**

Tallene fra Statens vegvesen viser at 89 personer ble tatt uten bilbelte i Vest-Agder i kontrollene i forrige uke. I Aust-Agder ble 11 tatt uten bilbelte. Det til tross for at over dobbelt så mange ble kontrollert i Aust-Agder. Skremmende mange slurver med bilbeltet fortsatt og vest-egdene er verre enn aust-egdene, slår avisa fast.





FOTO: HÅKON AURLIEN

FEM FERGER

Bastø Fosen vil beholde M/F Stavanger som ekstraferge mellom Moss og Horten frem til 1. oktober. Dette har sammenheng med stengingen av Oslofjordtunnelen for tungtransport over 7,5 tonn. Etter brannen ble det raskt satt inn en femte ferge i Norges mest trafikkerte fergesamband. Den skulle fått til 15. august, men etter påtrykk fra Norges Lastebileierforbund og Statens vegvesen ble dette utvidet. NLF mener ferga bør gå til Oslofjordtunnelen igjen er åpen for tungtrafikk.

HELT STILLE: – Det hadde vært mange rop og mye bråk i starten, etter en time var det helt stille og jeg var sikker på at alle andre var døde, forteller Anne Grethe Bolstad. 23. juni reddet hun seg inn bak denne inspeksjonsluken sammen med blant annet Øyvind Sørum (t.h.) og John Sydtveit.

Glad alle overlevde



TRAFIKKSIKKERHET:

Tekst Finn Harald Amundsen foto Knut Opeide

Dødsulykkestallene på veg nedover

Tallet på drepte i vegtrafikken i Norge de syv første månedene i 2011 antyder en nedgang i forhold til samme periode i fjor på over 20 prosent, og at vi for første gang siden tidlig i 1950-årene kan komme under 200 drepte i vegtrafikken. I fjor var tallet på trafikkdrepte 208, den foreløpige rekorden side 50-tallet.

Etter juli 2011 er så langt 100 personer omkommet i trafikken, 21 færre enn på samme tidspunkt i fjor. Foreløpige tall tyder på at de tre sommermånedene juni, juli og

august hver vil komme ut med om lag 10 færre drepte enn sommeren 2010, om lag 30 færre drepte totalt.

Tallene fra årets syv første måneder viser at nedgangen i antall trafikkdrepte har vært størst i Region øst (med minus 18) og Region midt (med minus 8). Bare i Region nord har det vært en viss økning på seks omkomne (fra 17 til 23).

Når det gjelder aldersfordelingen blant de trafikkdrepte viser den største nedgangen seg å være i aldersgruppen 25 til 64 år. Mens det i årets syv første måneder i 2010 var 70 omkomne i denne aldersgruppen har dette sunket til 56 på samme tid i år. I de

øvrige aldersgruppene er forskjellene fra i fjor mye mindre.

Antallet ungdomsulykker har ikke økt, men gått litt tilbake, antallet trafikkdrepte under 16 år var fire de første syv månedene i 2010, det samme antallet så langt i år, mens antallet omkomne i trafikken i aldersgruppen 18-25 år er fire lavere i år enn i fjor (25 i perioden januar-juli 2010 mot 21 så langt i 2011).

Det er registrert en reduksjon i antall ulykker i alle grupper i forhold til 2010. Antall ulykker totalt er redusert fra 3424 til 3249.



entreprenører vil utbedre fylkesveg 98 mellom Rustfjellbma og Smalfjord i Finnmark. Budene er på 6,8 og 13,5 millioner kroner. Jobben gjøres i høst.

E39 PÅ STORD NATTESTENG

E39 ved Jektevik på Stord vert stengd om natta fram til 15. oktober, seks veker lenger enn planlagt. Årsaka er at sikringsarbeidet i Steinanestunnelen har vist seg meir omfattande og tidkrevjande enn først rekna med.



Øyvind Sørum, John Sydtveit og Anne Grethe Bolstad ble sammen med 32 andre mennesker fanget i tykk røyk da et vogntog tok fyr i Oslofjordtunnelen 23. juni.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

De prøvde forgjeves å ta seg ut, trodde deres siste time var kommet og reddet seg ved å krysse inn bak en inspeksjonsluke.

To måneder senere er livene deres tilnærmet tilbake på det normale. Det betyr mye at alle i tunnelen overlevde.

– Brannen var helt uvirkelig, nesten som tatt ut av en Die Hard-film. Jeg ga ikke meg selv store sjansen da det sto på. Etter tre uker sov jeg godt om natta igjen. Før det var det som å se samme filmen og de samme bildene gang på gang, sier Øyvind Sørum. Han kjørte lastebil og måtte stanse 150 meter bak den brennende lastebilen. Det var umulig å snu, i stedet kastet han seg inn personbilen foran kjørt av John Sydtveit. Han fikk snudd, men bilen ble innhyllet i røyk. Etter tre kilometers kjøring langs betongkanten var hjulene ødelagt og de tok seg inn i et nødrom og deretter videre gjennom en inspeksjonsluke. Klær ble vetet og brukt som dørtetting for å hindre røyken i å følge etter.

GIKKI RØYK. Anne Grethe Bolstad gikk en time langs veggen i tett røyk og trodde alle andre i tunnelen var døde. Så skimtet hun en hånd i et nødrom og fikk hjelp av andre fangede.

– Jeg var overbevist om at jeg kom til å dø av all røyken jeg hadde fått i meg. Først på sykehuset forsto jeg at jeg ville klare meg, forteller hun.

– Jeg brukte noen uker på å lande, reagerte veldig på lukter og spesielt diesel. Jeg må til regelmessige legekontroller fremover, men legene sier at jeg skal bli helt bra, sier hun.

John Sydtveit forteller at han rimelig raskt var i jobb igjen.

– Det gikk veldig bra med meg, jeg har kjørt gjennom tunnelen flere ganger. Men man blir jo mer oppmerksom. Hjertet slo litt hardt da jeg sist gang så litt dis inne i tunnelen, sier han.

APPARAT. Et massivt hjelpeapparat ble satt i gang da ulykken var skjedd, brannfolk, politi og et 30-tall ambulanser. Etter to timer ble de tre som noen av de siste hentet ut og brakt til Ullevål sykehus. To uker etter ulykken møttes de rammede igjen, invitert av Statens vegvesen, politiet og brannvesenet. I Vegtrafikksentralen i Oslo fikk de høre om beredskapssystemer, og om dilemmaet vaktmannskapene sto i da de måtte snu vindretningen i tunnelen før brannmannskaper kunne gå inn og slukke lastebilbrannen. Det førte til at mennesker på veg ut av tunnelen ble tatt igjen av røyk.

De fikk høre om helsevesenets prioriteringer, politiets systemer, og fikk mulighet til å sette ord på dramatiske opplevelser. Veggen og vi var med da de fikk tilbud om en busstur ned i tunnelen, tok bilder og avtalte intervjuer da sommeren var gått.

REFLEKERT. To måneder etter ulykken opplevde de vi snakket med som nøkterne og reflekterte. Alle er glade for at det gikk så bra med samtlige 35. Mange av de berørte har knyttet kontakter og skal møtes igjen.

De har også mer nøkterne betraktninger om sikkerheten i en vegtunnel.

– Jeg er blitt klar over at vi var i en dødsfelle. En 7,2 kilometer lang tunnel har bare en evakueringstunnel. Jeg er bare en person i et system der trafikkmengden bestemmer sikkerheten, og trafikken altså er for liten til å ha en rømmingsmulighet, sier John Sydtveit.

Anne Grethe Bolstad omtaler også tunnelen som en dødsfelle. Hun mener det er viktig å se på mulighetene for evakueringsrom og mener luftrommet mellom betongtunnelen og råfjellet bør utnyttes bevisst.

Øyvind Sørum er glad tungtrafikken ikke slipper inn i tunnelen igjen før sikkerheten er bedret. Han spør om det vil gå like bra neste gang en lastebil tar fyr, og er lastet med farligere last enn i dette tilfellet papir.

– Vi må få to parallelle tunneler. Det er best for alle, sier han. ■

TUNNEL



FORTSATT STENGT: Oslofjordtunnelen er stengt for biler over 7,5 tonn og det vil den fortsatt være en stund.

Tungbiler tilbake sent i høst

Etter brannen 23. juni ble Oslofjordtunnelen stengt for all trafikk og åpnet for personbiler så snart brannskadene var utbedret.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Men tunge kjøretøyer får ikke bruke tunnelen igjen før sikkerheten er bedret.

– Vi er foreløpig enige om en tiltakspakke på 10–12 punkter og jobber for å ha disse gjennomført innen utgangen av oktober, sier Nils-Erik Bogsrud som leder Akershus fylkesavdeling.

– Vi er nå i dialog med brannsjefen i Søndre Follo med hensyn til om disse tiltakene gir tilstrekkelig sikkerhet. Brannvesenet har bedt om en risikoanalyse, denne er bestilt og skal være ferdig ca 1. november. Derfor er det usikkerhetsmomenter som gjør at vi ikke i dag kan si når de tunge kjøretøyene igjen kan bruke tunnelen, sier Bogsrud.

En analyse foretatt av Statens vegvesen etter den alvorlige brannen 23. juni og flere tidligere hendelser i Oslofjordtunnelen viste at det er størst risiko knyttet til varmgang i bremsen på tunge kjøretøyer på veg ned i tunnelen. Analysene viste også at det er mange utfordringer knyttet til å redde folk ut av den 7,3 kilometer lange tunnelen ved en brann.

Noen av tiltakene som nå er satt i gang skal gjøre det lettere å berge menneskene som er i tunnelen dersom det oppstår ny brann. Andre er forebyggende og skal redusere risikoen for at brann oppstår.

Tiltakene dreier seg blant annet om

- Skilt i taket som tennes når tunnelen skal evakueres. Disse styres av vegtrafikksentralen og har teksten «Snu og kjø ut/Turn and exit». Skiltene er utstyrt med røde blinklys som gjør at de er lette å oppdage, og er normalt ikke synlige.

- Skilting av nødutgangen på Hurum siden slik at den skal bli lettere å finne denne (dette er allerede utført)
- Skilting for å få trafikantene til å lytte til radio og dermed kunne få meldinger fra vegtrafikksentralen.
- Bedre utstyr i vegtrafikksentralen for å kunne se video ved røykutvikling.
- Ny avstandsskilting gjennom tunnel
- Skilt med «Low gir» med blinklys før tunge kjøretøyer kjører inn i tunnelen. Det lages informasjonsmateriell som bedrifter kan gi til sjåfører om sikker kjøring i tunnelen.
- Ny fartsgrense på 70 km/t i tunnelen og tiltak for å tvinge trafikanten ned i fart før de starter på den lange nedoverbakken.
- To nye fotobokser i tillegg til de to som allerede er der
- Forbud for tunge kjøretøyer i midtre felt

Brannen 23 juni oppsto i et vogntog lastet med papir på veg fra Hurum. Tidlig ble det antydnet at brannen skyldtes varmgang i bremsene på veg ned i tunnelen. En teknisk gjennomgang viste at motoren hadde blitt ødelagt i stigningen på veg opp igjen, slik at olje ble antent. ■

Tunge kjøretøyer får ikke bruke tunnelen igjen før sikkerheten er bedret.



TILFLUKT: Lastebilsjåfør Anne Grete Aronsen syntes det var godt å bli invitert inn i tunnelen tidlig i juli. – Lys i vegbanen hadde hjulpet oss, sier hun.



NØDROM: Trond Malmo valgte å bli i bilen selv etter at den var påkjørt 5–6 ganger, og ble reddet ut av røykdykker Bjørnar Skagseth.



FOTO KJELL WOLD

VEGÅPNING I NOVEMBER

Den 4,5 kilometer nye riksveg 7 fra Ramsrud til Kjeldsberg-svingene på Ringerike er klar til åpning tidlig i november i år. Til tross for en regnfyllt sommer har sluttarbeidene gått greit. Om drøye to måneder er en av de største flaskehalsene på riksveg 7 historie.

FORNØYDE STUDENTER PÅ JOBB



REGISTRERER: Maria Fall ved UMB har blant annet registrert trær og sopp for det bygges en ny tunnel i Sandvika.



▣ LINESØYBRUA TAR FORM:

Tekst Christin Herman foto Jens Øystein Gjersvold

Stålkassen til Linesøybrua montert

– Montering gikk som planlagt og arbeidet går etter oppsatt fremdriftsplan, sier prosjektleder Per Kristian Hovdahl. Stålkassen på Linesøybrua ble lagt på plass i august. De tre kassene er produsert i Sandnessjøen av firmaet Ruukki, og kom på lekter til anlegget i løpet av helga. De tyngste stålkassene veier knappe 300 tonn. Samtidig kom kranbåten, «Uglen» direkte fra Tyskland etter service.

UTEN PROBLEM. – Vi var heldige med været på mandag og tirsdag, forteller Hovdahl, det var lite vind og dermed gikk innheisingen uten problem. Dersom det hadde vært sterk vind ville ikke monteringen blitt gjennomført, HMS blir alltid satt i høysetet, sier Hovdahl.

DEKKELEMENT. Hovdahl forteller at over helga vil man starte arbeidet med å montere prefabrikkerte dekkelement, samtidig som det blir utført en del sveise- og kompletteringsarbeid på stålkassene.



tilbud er gitt på tunnelbelysning på E39 og fylkesveg 65 på Listerpakka i Vest-Agder. Budene er fra 8,8 til 12,1 millioner kroner.

Rundt 250 studenter har hatt sommerjobb i Statens vegvesen. Noen har fått prøvd seg både ute i felten og inne.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Maria Fall er nok den studenten som har hatt den bratteste sommerjobben. I en skogskrent ved Sandvika stasjon i Bærum, med helning på opptil 40 grader, registrerer hun trær og sopp – både med GPS, foto og målinger. For en utenforstående fortoner dette seg som en sjeldent ubehagelig arbeidsplass, men Maria er strålende fornøyd. Bakgrunnen for jobben er at det skal bygges en tunnel gjennom skogskrenten der. Men først merkes verdifulle lindetrær som skal bevares der tunnelmunningen kommer. Jorda der påhugget kommer skal fjernes og legges tilbake når tunnelen er ferdig slik at det blir revegetering.

SJELDEN SKOG. – Her er det en veldig spesiell og sjelden naturtype som heter kalklindeskog. Slik var naturen her for 6000 år siden også - da det var mye varmere. Mens gran har tatt over for lauvskog mange steder, er det fortsatt lauvskog med lind her, forklarer Maria ivrig.

– Lind har ikke spiredyktige frø her til lands, så nye trær vokser opp ved at brukne grener kloner seg sjøl på bakken. Det vil si at det er originalt genmateriale, og vi har tatt stiklinger av lind og hassel for å se om det kan plantes ut senere. Marias kartlegginger skal brukes til å lage et overvåkingsprogram for å se om naturen endrer seg når tunnelen er ferdig. Maria skal også bruke registreringene i masteroppgaven sin på UMB der hun studer-er plantevitenskap og grøntmiljø.

IKKE ENSOMT. Maria synes ikke det er ensomt å jobbe i skogen alene.

– Jeg synes det er en veldig koselig jobb. Jeg har likt å være alene siden jeg har mye selskap ellers. Jeg har forresten ei rødstrupe som følger etter meg hele tida, så helt ensomt er jeg ikke, ler hun.

– Men jeg har ikke bare vært ute i felten: Jeg har vært på feltarbeid i fire-fem uker og hatt like mye kontorarbeid.

– Jeg har blitt veldig godt mottatt i Vegvesenet – alt er veldig godt organisert. Ellers er nok jeg den eldste sommerstudenten, jeg har nemlig jobbet som sykepleier i 20 år, men er veldig glad for at jeg startet på UMB. Det er så morsomt at det føles som en hobby, så da har jeg vel truffet riktig.

Studentene Anna Walseth og Marthe Espeli (lite bilde) fra UMB har blant annet registrert universell utforming på bussholdeplasser i Akershus for fylkesavdlinga der.

– Vi har fått øynene opp for hvor viktig dette tema er. Vi registrerer også skiltmangler langs ei nasjonal sykkelrute i Akershus, sier de to som er godt fornøyd med sommerjobben. Når været er bra sykler de rundt og registrerer. Ellers måler de opp hvor mye gang- og sykkelveg som mangler i forhold til et mål om at det skal være fire kilometer gang- og sykkelveg i tilknytning til skoler.

– Vi er fornøyd med sommerjobben, vi har fått sjølstendige oppgaver og god oppfølging, og det er artigere her enn jeg trodde, sier Anna.

SOMMERSAMLING. Rundt om i landet har det vært sommersamlinger for sommerstudentene. For de 70 studentene som jobbet i Region øst og Vegdirektoratet var trafikk-sikkerhet tema på samlinga. Studentene var på omvisning på Vegtrafikksentralen og testet rusbriller, bråstoppen og Veltepetter på Risløkka trafikkstasjon.

– Vi fikk et godt inntrykk av Statens vegvesen. Det var bra program og artig å møte andre studenter. Jeg hadde ikke tenkt på hvor stort maskineri Statens vegvesen faktisk er – at det er så mange roller og fagfelt, sier Marthe.

– Jeg er veldig fornøyd med sommerstudentene vi har hatt. De gjør en betydelig jobb og er et positivt tilskudd i arbeidsmiljøet. Vi håper de kommer tilbake til oss, sier arbeidsgiver Elin Ødegård i Akershus fylkesavdeling, som også anbefaler andre å ta inn studenter. ■

VANVIKBAKKENE

Entreprenøren Syltern AS skal utbedre fylkesveg 715 Vannvikan-Keiserås. Prosjektet er det andre i Fosenpakka i Trøndelag. Syltern hadde laveste bud på 49,1 millioner kroner. 3,5 kilometer av vegen skal legges om og utvides med krabbefelt på en del av strekningen. Jobben starter i sommer og skal være ferdig høsten 2012.

TUNNEL



PARALLELL: Øyertunnelen får en trafikk på ca 6700 biler pr døgn når den åpner våren 2013. Når trafikken øker til 8000 biler/døgn skal den utvides med et løp til.

Toløps tunnel ved 8000 biler

Når trafikken på E6 i Gudbrandsdalen nærmer seg 8000 biler per døgn, vil et andre løp bli sprengt ut der vegen går i tunnel.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

For den nye 4 kilometer lange E6-tunnelen som nå er under bygging ved Tretten og åpnes våren 2013, tyder prognoser på utbygging i løpet av 15-20 år.

– Vi har fått en rammebetingelse for tunnelene som skal bygges i Gudbrandsdalen som vi mener er en god avveining mellom fremkommelighet, trafikk-sikkerhet og økonomi, sier Øyvind Moshagen, prosjektleder for den nye E6 fra Moelv til Otta.

8000-tallet er lavere enn for andre vegprosjekter i landet og har sammenheng med at utbyggingen av E6 gjennom Gudbrandsdalen er et trafikk-sikkerhetsprosjekt. Strekningen som nå er under utbygging, 11,5 kilometer fra Øyer til Tretten, er den første og er valgt for å bedre sikkerheten på en spesielt ulykkesutsatt strekning.

KONSEKVENSANALYSE. Fra brannvernhold ble det under planleggingen reist kritikk mot at nye E6 skulle bygges med motgående trafikk i ett løp. En konsekvensanalyse viste da at trafikantene var langt bedre tjent med å bruke penger på sikkerhetstiltak på hele strekningen, enn på en rømningstunnel. Det sluttet de brannfaglige myndigheter seg til før Stortinget i 2009 vedtok utbyggingen. Kritikken er likevel gjentatt når tunnelen nå er under bygging.

– Tunnelsikkerhet er et viktig tema og det er ikke uten videre enkelt å angi hva som er riktig standard og sikkerhetsnivå

for vegtunneler ut fra en helhetstenkning, påpeker Lars Erik Hauer, direktør for Veg- og transportavdelingen i Vegdirektoratet.

Han har skrevet en lengre redegjørelse som nå blir trykt i «Brandmannen», tidskrift for de brannansatte, og hvor han redegjør for regelverket og de dilemmaer Statens vegvesen står over for. Den kan leses i sin helhet på www.vegvesen.no, søkeord «kronikker».

NØDUTGANGER. – Ut fra gjeldende retningslinjer om vegtunneler, så er det den gjennomsnittlige trafikken pr døgn som avgjør hvor mange kjørefelt vi bygger. To løp bygges normalt i de tilfeller at vegstrekningen har en trafikkmengde 20 år etter åpning på 12 000 biler pr døgn, påpeker han.

EU har utgitt et eget direktiv som stiller minimumskrav til sikkerhet for vegtunneler. Dette krever to tunnellop først ved en trafikkmengde på 20 000 biler per døgn. Direktivet krever også nødutganger for hver 500 meter når trafikkmengden overstiger 4000 biler per døgn i en tunnel med møtende trafikk. Norge har fått dispensasjon på dette området fordi vi praktiserer strengere og mer trafikk-sikre krav til våre tunneler.

– På enkelte områder stiller de norske retningslinjer strengere krav enn det som er satt som minimumskrav i EU. For Øyertunnelen har en skjerpet kravene ytterligere ved at en forutsetter to tunnellop allerede ved 8000 biler per døgn, skriver Hauer. ■

SYKKEL:

Tekst Giselle Jensen foto Henriette Erken Busterud

Reiser på sykkelseng

Tyske Sigfried Bürger føler seg trygg på nordnorske veger. Med himmelvendt blikk ligger han nesten rett ut på sin velocouche mens bena gjør jobben. Målet er å sykle fra Kristiansand til Bodø i ferien. – De aller fleste bilførerne respekterer syklistene. Ja, jeg føler meg helt trygg, påstår han. Det til tross for at vegen er både smal og svingete, og rett som det er forsvinner inn i tunneler i det vakre kystlandskapet på Helgeland. – Jeg har med 30 kg bagasje, forteller Bürger som overnatter i telt. Tyskeren er stort sett fornøyd med livet som turist i Norge, men noen innvendinger har han. – Jeg savner tips om gode sykkelruter. Det er dessuten vanskelig å skaffe seg mat langs Kystriksvegen. Nå har jeg ikke spist siden frokost, det finnes verken butikker eller kafeer på ruta, sier den sultne syklisten.





BEDRE FV. 51

Fylkesveg 51 over Golsfjellet mellom Gol i Buskerud og Fagernes i Oppland skal forsterkes. Tre firmaer konkurrerer om jobben med bud på fra 15 til 19,5 millioner kroner uten moms. Jobben skal påbegynnes i høst.



SNARVEGEN GJENNOM SKOGEN

Her er toget til Bergen på veg vestover i skogen ved Sokna på Ringerike. Om tre år slår bilane følgje langs jernbana når snarvegen til Hallingdal og Bergen opnar.

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD

Den nye rv. 7 frå Sokna på Ringerike til Ørgenvika i Krødsherad i Buskerud blir 17 kilometer lang og vil korte inn dagens omveg om Hamremoene og Noresund med vel 20 kilometer. Den nye vegen vil hovudsakleg gå gjennom kupert skogsterreng. Utanom to korte bruer vil vegen og innehalde to

lange tunnelar på 2,8 og 3,8 kilometer.

TRYGGARE. I tillegg til kortare reiseavstand og reisetid vil den nye rv. 7 bety ei kraftig betring av trafikktryggleiken på ein elles ganske ulykkesutsett veg. Sokna-Ørgenvika er kostnadsberekna til noe over 1,5 milliardar kroner og om lag halvparten av totalkostnaden skal finansierast med bompengar. Byggestart blir denne hausten og vegen skal opnast sommaren 2014. Hæhre Entreprenør AS

DRIFT OG VEDLIKEHOLD:

TEKST OG FOTO: GISELLE JENSEN

Setter spor etter seg

Kjell Vassbotn reiser distriktet rundt med den store, klumpete farkosten som inneholder kodeutstyret for merking av vegbanen. Snart har han merket vegene over hele distriktet.

Han hører til i Salten distrikt, der han reiser rundt hele sommeren. Bak bilen etterlater han seg snorrette hele eller brutte linjer i asfalten. Noen ganger bytter han til mystiske tegn med skjult betydning for innvidde, og skriver FV eller TS med maling i asfalten. Ofte er

han på oppdrag for å merke nyasfalterte veger, andre ganger skal han utbedre slitt merking.

Det er noe Reodor Felgen over dette utstyret. Det fungerer helt upåklagelig, men ser ut som en dinosaur fra fortida. De er foreløpig helt alene om kodeutstyret til formerking av vegbanen i Salten. Utstyret er konstruert hos firmaet Steinar Risa som følger opp prototypen og utbedrer den etter hvert som de får mer erfaring, takket være Vegvesenets mann.



FAKTA:**04**

vil bygge midtrekkverk på E18 Temse-Bie i Grimstad kommune. Budene er fra 33,8 til 41,2 millioner kroner.

**KRYSSOMBYGGING**

Øyakrysset i Larvik mellom rv. 40 og fv. 303 skal bygges om og utvides. Jobben til rundt fem millioner kroner skal starte om kort tid og fullføres i høst.



skal bygge vegen. Meir enn 100 personar vil jobbe på prosjektet når arbeidet er i full gang i løpet av denne hausten.

TRE FELT. Deler av vegen blir bygd både som trefelts og firefelts veg. Ny rv 7. startar i ei rundkjøring rett vest for Sokna sentrum og går gjennom skogsbygdene Rallerud og Brekkebygda før den ender i tunnel under Haverstingen og kommer ut ved Krøderen rett nord for Ørgenvika. Her blir vegen

knytt saman med dagens rv. 7 i ei stor rundkjøring.

FLASKEHALS. Med ny rv. 7 Sokna-Ørgenvika og den nye rv.7-traseen Ramsrud-Kjeldsbergsvingene nærmare Hønefoss som opnar den hausten vil reisetida mellom Oslo/Hønefoss og Hallingdal/Bergen bli korta ned med nærmare ein halv time. Samtidig vil også to av dei mest ulykkesbelasta strekningane på riksvegen gjennom Buskerud bli fjerna. ■

**UTBYGGING:****TEKST OG FOTO: KJELL WOLD****Rekordrask omveg**

På rekordkorte to og en halv måned åpnes snart en ny omveg (bildet) rundt den stengte Nestunnelen på E16 i Hole i Buskerud. Da betong falt ned fra tunneltaket i mars måtte tunnelen stenges og trafikken legges om på gamlevegen langs Tyrifjorden. E16 trafikken er ikke lenger tilpasset gamlevegen. Boforholdene langs fv. 155 ble farlige og trafikksikkerheten så dårlig at Statens vegvesen måtte tenke nytt og fort. Tunnelreparasjonene vil ta halvannet år. Da dukket ideen om den gamle anleggsvegen opp. Den kunne gjenoppbygges til omkjøringsveg. Entreprenør Hære startet arbeidet midt i juli med å bygge en 700 meter lang omvegen. Om en måned åpnes omvegen og omkjøringen reduserer fra åtte til snau to kilometer.

HVA SKJER:

Verden rundt



VEDLIKEHOLDSHJELP: Marit Due Langaas ved Internasjonal stab i Vegdirektoratet og Jon Dahlen med vedlikeholdsmanual for Botswana.

Takket være Jon Dahlen og Charles Øverby har Botswana fått en manual for hvordan de skal passe på vegene. Den ble nylig presentert med brask og bram på en vernisage for 220 deltagere og mye presse til stede. Jon Dahlen og Charles Øverby har i flere år samarbeidet med vegvesenet i Botswana om å lage en manual for drift- og vedlikehold av vegnettet.

- Manualen består av fire deler på til sammen over tusen sider. Der beskrives vedlikeholdsstandard, prosesskode og arbeidsbeskrivelse for 192 ulike aktiviteter på dette området, sier Dahlen, som var overveldet over mottagelsen manualen fikk.

- Ja, det var jo nesten like mye oppbud som ved en vegåpning, sier Dahlen fornøyd.

- Det kom to ministre, fire statssekretærer og ordføreren i hovedstaden Gaborone. I tillegg var det representanter for det diplomatiske korpset. Det startet med bønn og avsynging av nasjonalsangen før vi orienterte om manualen. så det var høytidelig. Når de har en så stor markering av dette, viser det hvor viktig de synes dette er. Nasjonal presse var på plass, og Øverby ble også intervjuet på TV.

EN NY STATISTIKK FOR dødsfall på veger viser at Norge er et foregangsland mht å redusere antallet omkomne fotgjengere i trafikken. European Transport Safety Council (ETSC) forteller i sin nye indeks at antallet dødsfall blant fotgjengere og syklister har gått ned med 34 prosent fra 2001-2009. For motorsyklister og bilreisende er nedgangen på henholdsvis 18% og 39%. Men siden nesten 170.000 fotgjengere, syklister og motorsyklister har dødd i trafikken på europeiske veger siden 2001, meiner ETSC at EU bør gjøre mer for å øke trafikksikkerheten. ETSC viser til effektive tiltak i land som har fått ned dødstallene mest, bl.a. Portugal når det gjelder fotgjengere og motorsyklister, Norge når det gjelder fotgjengere og Finland når det gjelder syklister.

EU-KOMMISSJONENS SISTE ulykkesstatistikk viser at antall trafikku-lykker gikk ned med 11 prosent i EU-landene i 2010. Men det er store forskjeller, færrest dødsfall var det i Sverige og Storbritannia mens tallene var høyest i Hellas og Bulgaria. For å oppnå målet med å halvere ulykkestallet innen 2020 vil kommisjonen se på tre forhold: hva slags bil folk kjører, hvor de kjører og hvordan de kjører.

I et brev til kommisjonen skriver statsråd Magnhild Meltveit Kleppa at Norge støtter kommisjonens strategi for å oppnå en halvering. Norge er enig i behovet for sterkere europeisk koordinering, tiltak for skadeforebygging, og tiltak for bedre beskyttelse av utsatte trafikantgrupper. Statsråden understreker særlig betydningen av en langsiktig nullvisjon og en samordnet tiltaksstrategi. Ifølge samferdselsministeren er en nullvisjon det eneste etisk forsvarlige, men kun mulig å oppnå med en helhetlig og integrert tilnærming.

ELEKTIFISERTE MOTORVEGER er en fremtidsidé for mer energivennlig godtransport. Nå setter de svenske energimyndighetene i gang et prosjekt for å teste ut bruk av elektriske kontaktledninger for vogntog på motorveger. Strømvatageren er den samme som brukes av tog og trikker, men til- og avkoblingen skal skje i fart. En prototyp skal være klar i høst, og neste skritt er å bygge en 500 meter lang teststrekning. Parallelt drives et annet forskningsprosjekt der energitilførselen skjer via induksjon fra kabler i vegbanen.



HJARTÅBERGTUNNELEN

Entreprenøren Leonhard Nilsen og Sønner AS skal byggje 7,5 km av ny E39 mellom Løvikneset og Årstad i Volda kommune. Kontrakta er på 270,6 millionar kroner. Kontrakten omfattar driving av den 3,5 km lange Hjartåberg-tunnelen. Første salve gikk i slutten av juni. Prosjektet er venta opna i november 2013. (Foto: Anne Marit Øksenvåg Johansen)

Vil straffe jukserne hardere

Spionkamera, avanserte jukse-lapper og dobbeltgjengere er tre kjente metoder for å jukse seg til bestått teoriprøve. Tas jukseren er eneste straff av Statens vegvesen to ukers karantene.

TEKST OG FOTO: TORSTEIN PAULSEN

I Det er ødeleggende for trafikksikkerheten og svært frustrerende for oss, sier Liesl Hagelberg ved Risløkka trafikkstasjon i Oslo. TK-kolleger støtter henne. Et videokamera lite som en knapp festet til bluseermet, en mobiltelefon spent fast rundt leggen, en radiosender i bukselinningen, en propp i øret og ukjente medsamensvorne i bil utenfor skulle hjelpe en ung kvinne å bestå teoriprøven på Mysen trafikkstasjon 10. august i år.

– Jeg stusset over at kvinnen pratet unormalt mye da hun kom inn i lokalene våre. Da kandidaten satte i gang med å svare på spørsmålene, la jeg merke til at hun hvilte hodet i hånden hele tiden. Stillingen var så unaturlig at jeg ble mistenksom. En kollega og jeg gikk inn i prøvelokalet og konfronterte kvinnen som innrømmet juks og overleverte utstyret uten dramatikk, sier Randi Sætran Krogh (bildet). Kvinnen hadde fått tilbud om å kjøpe spionutstyret da hun gikk av toget på Mysen. Mennene som solgte utstyret satt i en bil utenfor trafikkstasjonen for å hjelpe henne med teoriprøven. Bilen forsvant da kvinnen ble tatt.

OPPFINNSOMME. Juksemetoden fra Mysen er velkjent for trafikkstasjonene. Det er tatt flere personer som har jukset på samme måte.

– Ja, dette kjenner vi. For noen år siden

ble det installert videoscannere i prøvelokalene. De skal fange opp eventuelle videosignaler som sendes ut fra lokalene våre. Vi har tatt en del på den måten, sier Liesl Hagelberg. Dagens førerprøvekandidater får en av fire prøver når de skal testes i teoridelen. Jukserne har på en eller annen måte fått tak i alle fire prøvene før de møter opp. Flere av jukserne har hatt lister med rett svaralternativ til de ulike prøvene. Listene er teipet til kropp og klær, skrevet i ordbøker eller på tørkepapir. Oppfinnsomheten er stor, men juks koster også mye penger, sier rådgiver i TK-seksjonen i Region øst, Arnt Ove Moe.

– Tips på trafikkstasjonene og opplysninger fra politiet tyder på at enkelte er villige til å betale 10.000-15.000 kroner for hjelp til teoriprøven. Skremmende at det ligger så mye penger i dette, sier Moe. Karsten Nikolaisen i Vegdirektoratet er også skremt over at noen skal tjene store penger på å organisere juks. Han er rådgiver innen trafikkopplæring og arbeider for å minimere juksinga på teoriprøven.

– Det er alvorlig hvis våre systemer legger til rette for juks. Et av mottiltakene vi jobber med er å lage større forskjeller mellom prøvene enn det er i dag. Det vil gjøre det vanskeligere få tak i prøvene på forhånd. Dette håper vi å ha på plass i løpet av året, sier Nikolaisen.

POLITIANMELDELSE. Kvinnen med spionutstyret på Mysen ble anmeldt

til politiet og kan trolig vente seg et forelegg på 3000-4000 kroner. Vegvesenet kan ikke legge annet enn en 14 dagers karantene. Det betyr at hun kan møte opp til ny teoriprøve så fort saken er ferdigbehandlet av rettsvesenet.

– Vi har eksempler på at personer er idømt bot og til og med fengsel for grove tilfeller av juks hos oss, men at de ikke har blitt ilagt noen restriksjoner fra Statens vegvesen, sier Arnt Ove Moe.

– 14 dagers karantene avskrekker ingen, sier Liesl Hagelberg. Jukserne møter bare opp på nytt og før eller siden klarer de å jukse seg igjennom prøven uten å bli tatt. Det verste med dette er at vi sender folk ut i trafikken uten en grunnleggende forståelse for skilting, fart og sikkerhet. De er rett og slett trafikkfarlige!

STRENGERE STRAFF. Bente Nygren i Vegdirektoratet forstår frustrasjonen til Hagelberg og hennes kolleger, og sier direktoratet jobber med å få strengere straffer på plass.

– Slik det er i dag har vi ikke hjemmel i vegtrafikklovgivningen til å ilegge strengere straff. For et par år siden hadde vi et forslag ute på høring som innebar to års karantene.

Juridisk sett ble dette en problematisk løsning, og vi trenger mer tid til utredning før vi har et nytt forslag på plass. En lengre karantene for den som jukser vil heller ikke ramme bakmennene og det er de vi virkelig vil stoppe, sier Nygren. ■



■ E18-BYGGESTART:

TEKST OG FOTO: JORUNN SÆTRE

Kleppa bak spakene

Smilende og litt smånervøs tok statsråd Magnhild Meltveit Kleppa plass bak spakene på en gravemaskin for å markere anleggstart på E18 Gulli-Langåker i Vestfold.

– Gratulerer med dagen og lykke til med arbeidene både for Statens vegvesen og entreprenøren NCC, sa Kleppa. Hun understreket hvor viktig denne vegutvidelsen mellom Tønsberg og Sandefjord til fire felt er og at flere E18-strekninger sørover i fylket snart også er i startgropa. Regionvegsjef i Statens vegvesen Kjell Inge Davik deltok også på markeringen utenfor Tønsberg sammen med avdelingsdirektør Tore Kaurin og prosjektleder Steinar Aspen samt

representanter for entreprenøren og etatens egne prosjekttilsatte.

– Dette er en viktig milepæl for oss når vi nå er i gang med enda en viktig strekning på E18 i fylket, sa prosjektleder Steinar Aspen. Med 25.000 biler daglig tett inntil anleggsområdet vil utbyggingen by på store utfordringer både med sikkerhet og trafikkavvikling. God informasjon er en av nøklene til å lykkes med det. Men Aspen sier at både vegbrukere og publikum for øvrig må kunne regne med at enkelte forsinkelser kan oppstå.

Statsråd Kleppa ønsker byggeleder Øyvind Pettersen-Dahl lykke til med E18-prosjektet i Vestfold.



FAKTA:
02

tilbydere vil ha jobben med kollektiv og trafikksikkerhetstiltak langs vegene i Nedre Buskerud. Budene er på 5,7 og 5,9 mill. kr.

FAKTA:
03

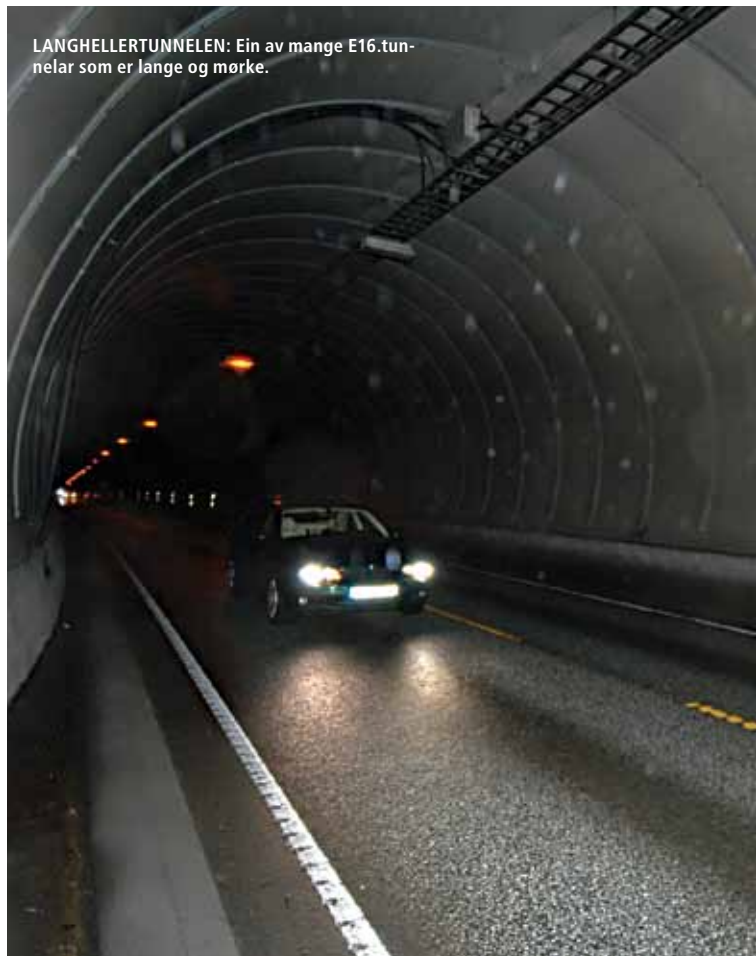
bud kom inn på bygging av tredje parsell på E18 Tønsberg-Sandefjord mellom Tassebekk og Langåker. Budene varierer fra 764 til 819 mill. kr.

T-GJENNOMSLAG

Siste salve dynamitt vart fyrt av under Karm-sundet i juni. T-forbindelsen fikk sitt første gjennomslag. Oppdraget fekk fylkesordfører Tom Tvedt sammen med prosjektleiar Rune Sandven i Statens vegvesen. Veggen opnar i 2013.



► E16 BERGEN-FILEFJELL:



LANGHELLERTUNNELEN: Ein av mange E16-tunnelar som er lange og mørke.

En tredjedel av vegen i tunnel

Vil du sjå Noreg frå innsida så er E16 Bergen-Filefjell vegen for deg. På den 235 kilometer lange strekninga kan du som bilist oppleve 45 tunnelar med samla lengde 78,1 kilometer.

TEKST: KJELL WOLD FOTO: GEIR BREKKE

Dermed går heile 1/3 av denne europavegen gjennom Hordaland og Sogn og Fjordane i tunnel, eller 78,1 kilometer av 235 kilometer veg for å være helt nøyaktig. Av de 45 tunnelane frå Oppland grense til Vågsbotn i Bergen er 18 over 1 kilometers lengde med Lærdalstunnelen (24,5 kilometer og Gudavangatunnelen (11,4 kilometer) som dei største tunnelmonsterne.

NYE TUNNELAR. I andre enden av tunnelskallen på E16 finner vi Steganestunnelen på beskjedene 77 meter.

Nye E16-tunnelar er under planlegging både i Bergen, Voss og Lærdal. For Bergens del kan ein framtidig Arnatunnel korte ned vegen med rundt 15 kilometer med ein 8 kilometer tunnel rett austover frå Bergen sentrum mot Arna. Fleire store tunnelar kan og være på trappene i Voss og Lærdal kommune.

GAMLE OG MØRKE. For de som har kjørt E16 Bergen-Filefjell er det også kjent at mange av vegtunnelane er gamle og mørke. Rundt 30 av tunnelane er bygd på 1970 eller 1980-tallet og haldar derfor ikkje moderne standard på utrustning. Bare eit fåtal av desse tunnelane er blitt rehabilitert det siste tiåret. ■

► SOLBERGTÅRNET:

Rust men ikke rast

Det ble ikke servering ved Solbergtårnet rasteplass inntil E6 i Østfold i år, men det kommer. Ingen meldte seg interessert i å drive anlegget da Statens vegvesen og fylkeskommunen ba interesserte i å melde seg i en konkurranse om å drive kiosken i sommermånedene. Anlegget er bygget med sterk fokus på materialbruk og det var enighet kun å ha et kvalitetsbevisst serveringstilbud ved tårnet.



► FAKTA

E16 Bergen (Vågsbotn)-Filefjell (Oppland grense)

Total veglengde: 235 km
Talet på vegtunnelar: 45
Samla tunnellengde: 78,1 km
Del av veg i tunnel: 33,2 prosent
Lengste tunnelar:
Lærdalstunnelen: 24,5 km
Gudavangatunnelen: 11,4 km
Talet på tunnelar over 1 km: 18

► KRONIKK:

Lokale forhandlinger - høstens vakreste eventyr

Siw Tyldum, Nito-leder i Statens vegvesen, mener etatsledelsen nå må ta et krafttak for å sikre at Statens vegvesen konkurrerer om den beste arbeidskraften i årene fremover.



Siw Tyldum, NITO-leder i Statens vegvesen, leder av NITOs forhandlingsutvalg for statlig sektor, representerer NITO inn i Akademikerorganisasjoner og arbeidsgivere og medlem i NITOs hovedstyre

Arets lokale lønnsforhandlinger er nå i startgropa. Etter krav fra NITO, øvrige Akademikerorganisasjoner og arbeidsgivere så lyktes det også i år å få en avsetning til lokale forhandlinger, selv om motviljen fra LO, YS og Unio som vanlig var stor. Riktignok var det bare mulig å få 12-13 % av de totale midlene i lønnsoppgjøret for 2011 ut til lokale forhandlinger i virksomhetene, men det er da noe.

Hovedtariffavtalen i staten sier at partene i virksomheten skal ha en felles plattform som beskriver hvordan lønnsystemet skal brukes og hvilket lønnsmessige tiltak som er nødvendige for å nå virksomhetens mål. Årets avsetning til lokale forhandlinger vil gi oss mulighet til å gi 1 lønnstrinn til omlag hver 10. ansatt. Med andre ord er det slik at dersom en ansatt får 2 lønnstrinn, så blir det 20 som ikke får noen. Hvordan dette



Staten har et forhandlingssystem som har vært nesten uendret i 20 år og fremstår som utdatert og helt uten evne til å hjelpe virksomhetene til å nå deres mål. Systemet består i tillegg til avtaletekst av godt over 500 stillingskoder/benevnelse (alle med sitt lønns-spenn). Vi har mer enn 40 lønnsrammer og hundrevis av lønns-spenn. Som om ikke det var nok så har vi 98 lønnstrinn på A-tabell og 110 lønnstrinn på B-tabell. I tillegg kommer godskrivingsregler, virkemidler, regulativer og retningslinjer. På toppen av alt dette kommer en stor mengde sentrale særavtaler som omfatter alt fra syklende prester til arbeidstid i enkeltvirksomheter. Dette er galskap satt i system. Hvis du spør noen i Statens vegvesen om hva de har i årslønn så er det nesten ingen som vet det. Derimot vet alle hvilket lønnstrinn de har og som oftest hvilken kode de er tilsatt i, men de vet altså ikke hvor mye brød og melk de kan kjøpe for dette.

Dagens system legger opp til at lønns-

forhandlinger i staten i hovedsak foregår mellom de sentrale parter som er LO, YS, Unio, Akademikerne på den ene siden og Fornyings- administrasjons- og kirkedepartementet (FAD) på den andre. Dette til tross for at det i avtalen inngår mer enn 250 lokale forhandlingssteder, der Statens vegvesen er ett av disse. Det betyr i realiteten at det er 5 personer som sitter og fordeler pengene ved lønnsoppgjørene i staten hvert år. Ifølge uttalelser fra LO, YS og Unio er dette et godt system som fungerer utmerket og de ser ingen grunn til å endre på dette. NITO/Akademikerne deler ikke dette synet. Heldigvis er de lokale tillitsvalgte i Statens vegvesen mer virkelighetsnære og ser etatens utfordringer.

Innenfor dette beskrevne systemet skal altså ledelsen og tillitsvalgte i Statens vegvesen forsøke å sette i verk lønnsmessige tiltak som hjelper virksomheten til å nå sine mål. Vi forsøker, men det er ikke lett. Et av tiltakene

vi håpet skulle bidra, var avtale om seniorpolitiske tiltak.

For å kunne levere gode løsninger er Statens vegvesen avhengig av å ha god kompetanse. Statens vegvesen har en aldersprofil som gjør at så mange som 1500 av etatens ingeniører og sivilingeniører kan gå av med ulike former for pensjon de nærmeste årene. Jobben med å rekruttere og beholde kompetansen i etaten er en av de viktigste utfordringene vi har og som vi har forsøkt å ta på alvor.

I lys av utfordringene knyttet til etatens aldersprofil og det faktum at landets ledende politikere fremholdt viktigheten av at eldre stod lengre i arbeid, ble vi enige om en ordning der seniorer ble premiert for å stå i arbeid etter at de kunne gått av med pensjon. Den var en suksess, men det varte ikke lenge før beskjeden kom om at den måtte avvikes. Årsak - partene sentralt mente den var i strid med gjeldende tariffavtale. Slik vi i NITO ser det er det åpenbart at partene i Statens vegvesen har større innsikt i hvilke utfordringer etaten har, enn det fem helt utenforstående personer har. Den som har skoen på, vet best hvor den trykker. Derfor vil vi jobbe for et system der midlene som stilles til disposisjon for lønnsjusteringer, i sin helhet skal overføres til de enkelte virksomheter/etater og fordeles slik ledelsen og de tillitsvalgte der blir enige om.

Jeg har stor forståelse for at lokale ledere som strever med daglig måloppnåelse, faglig kvalitet og oppfølging av ansatte på ulike vis synes at dagens system er vanskelig og at de føler at de har liten påvirkning. Selv vi tillitsvalgte som har dette som hovedarbeidsområde synes det er vanskelig. Forventningene blant de ansatte om lønnsstillegg er store, etatens utfordringer likeså, mens potten til forhandlinger er liten og belagt med sentrale (kvinne)føringer som ikke akkurat hjelper Statens vegvesen med å løse sine utfordringer. Litt vanskelig utgangspunkt, men vi går på med krum rygg - også i år. ■

På toppen av alt dette kommer en stor mengde sentrale særavtaler som omfatter alt fra syklende prester til arbeidstid i enkeltvirksomheter. Dette er galskap satt i system.

skal kunne bidra til at virksomhetens mål kan nås er for meg litt vanskelig å forstå.

LESERBREV

Send inn ditt innlegg til vegenogvi@vegvesen.no

FORSKER PÅ FARTSNIVÅ FOR TUNGE KJØRETØY

Trude Tørset

Statens vegvesen har samarbeidet om et prosjekt støttet av Norges Forskningsråd for å utvikle en modell for fartsnivået til de tyngste trafikantene avhengig av vegens utforming i samarbeid med Tollpost Globe, MapSolutions, NTNU og SINTEF. De tyngste kjøretøyene greier ikke å holde hastigheten oppe ved stigninger, svinger og smale veier. Da blir det feil å bruke fartsgrensen som utgangspunkt

for å gi råd om hvilken rute sjåførene skal velge, som i dagens ruteplanleggingsverktøy.

EFFEKT. Prosjektevaluering i EFFEKT benytter en modell for beregning av fart for tunge kjøretøy fra midten av 90-tallet som nå kan erstattes av en ny fartsmodell for tunge kjøretøy med et mye bredere datagrunnlag. Fartsmodellen i EFFEKT hadde datagrunnlag med fartsmålinger i 11 stigninger og ett døgn

med fartsmåling pr sted for 58 svinger, alle i fartsgrense 80 km/t. Siden er kjøretøyparken endret, vogntogene har fått sterkere motorer og mer lastvekt. I tillegg har vi fått fartssperrer i kjøretøyene og utstyr for kontinuerlige fartsmålinger med rimelig GPS-utstyr. Dett var utgangspunktet for prosjektet Fartsmodell for næringslivets transport. Målet var å utvikle en modell for å beregne realistiske reisetider for bruk i digitale vegnett for flåtestyring og ruteplanlegging og i

kartbaserte navigasjonssystemer for transportmarkedet.

GPS. Fartsdata ble samlet inn fra monterte GPS-antennene på lagringsenheter i tunge kjøretøy i vanlig transport for Tollpost Globe. Bilene ble kjørt av yrkes-sjåfører på oppdrag i faste ruter. Datainn-samlingen skjedde fra april 2009 til april 2010. Dataene ble så knyttet til vegstandarden i Norsk Vegdatabank. For noen av turene fins data om bilens motorstyrke



03

firma ga bud på bygging av bru på 202 meter over E39 ved Forus i Rogaland. Budene varierer fra 72,5 mill. kr. til 80,9 mill. kr.

06

firmaer vil rassikre fylkesveger i Buskerud i år. Tilbudene ligger fra laveste 2,5 mill. kr fra Mesta til 5,8 mill. kr fra Betongreovering.

VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

Fokus mot travel høst

Det har vært en spesiell sommer for oss alle. Hendelsene på Utøya og i regjeringskvartalet fredag 22. juli har preget en hel nasjon.



Fungerende vegdirektør:
Lars Aksnes

Også vi i Statens vegvesen har vært involvert – både knyttet til den praktiske håndtering av hendelsene, men også som arbeidsgiver og kolleger til mennesker som er blitt direkte og indirekte berørte. Måten nasjonen og folket har håndtert hendelsene og sorgen på gjør meg stolt og varm.

Jeg håper at de tilsatte har benyttet sommeren godt – og har fått nyte feriedagene til å lade batteriene. For de fleste av oss så har vi allerede kommet i gang med en normaliseringsfase med ferieavslutning, skolestart og hektiske arbeidsdager. Kikker man på været er det dessverre ingen tvil om at høsten er på vei. Vi i Statens vegvesen står foran en travel høst med store oppgaver i kø. Nasjonal transportplan, kvalitetssystemet, statsbudsjett og omfattende virksomhet innen forsknings- og utviklingsarbeid er noen av stikkordene i tillegg til en rekordstor 'ordinær' aktivitet.

Mange av oss – spesielt i Innlandet og i Trøndelagsfylkene – fikk både i juli og noe senere i august en bråstart på høsten med store nedbørsmengder og flom. Klimaendringer stiller vegnettet på store prøver.

Jeg håper at de tilsatte har benyttet sommeren godt – og har fått nyte feriedagene til å lade batteriene.

FoU-prosjektet 'Miljø og Transport' ga oss mye kunnskap om hvordan vegnettet bør bygges og driftes for å møte utfordringene som et endret klima gir oss. Et omfattende arbeid for å forbedre dreneringsopplegget langs vegene er underveis.

Både i Statens vegvesen og i de andre transportetatene er vi godt i gang med en langspurt som skal ende opp med et felles forslag til Nasjonal transportplan for tidsrommet 2014-2023.

Planen skal overleveres til samferdselsministeren og fiskeri- og kystministeren i februar neste år, så vi har bare tiden og vegen.

de statlige vegene. Uten å avsløre hva vi har spilt inn til departementet, vil det neppe overraske noen at vi har et spesielt fokus satt på trafiksikkerhet og satsing på drift- og vedlikehold. Alt tyder på at 2012 blir nok et hektisk år.

Denne uka gikk også startskuddet for pilotprosjektet for innføring av parkeringsavgift ved Statens vegvesens lokaler over det ganske land. I første omgang gjelder dette Vegdirektoratets lokaler på Brynseng. Erfaringene og kunnskapen fra dette skal brukes når vi skal rulle ut dette nasjonalt. P-avgift gjelder ikke plassmangel

Både i Statens vegvesen og i de andre transportetatene er vi godt i gang med en langspurt som skal ende opp med et felles forslag til Nasjonal transportplan for tidsrommet 2014-2023.

Vi er midt inne i den krevende overgangen mellom en utredningsfase med en rekke parallelle utredninger til planfasen, hvor selve planen med sine strategier og prioriteringer skal utarbeides. NTP-arbeidet har vært omfattende og krevende til nå, men også i den siste etappen vil det kreve mye ressurser fra hele organisasjonen.

6. oktober kl. 10 går finansminister Sigbjørn Johnsen på Stortingets talerstol for å holde årets finanstale med regjeringens forslag til statsbudsjett for 2012. Vi i Vegvesenet har i vår og sommer arbeidet med våre faglige innspill og forslag. Men denne torsdagsmorgenen får vi den konkrete bestillingen for hva vi skal gjøre neste år for

eller klingende mynt som husleigebidrag, men at Statens vegvesen viser at vi tar vårt miljøansvar på alvor og gjør selv det vi oppfordrer andre til å gjøre. Ledelsen i Vegvesenet har fattet en prinsippbeslutning om at det skal innføres parkeringsavgift ved alle Vegvesen-lokasjoner hvor det finnes et godt kollektivtilbud. En rekke Vegvesen-tilsatte betaler allerede for sin parkering på jobben. At tilgangen på gratis parkering er en viktig årsak til valg av bil på arbeidsreisen er hevet over enhver tvil. Som etat har vi et miljøansvar. Vi bidrar til å utvikle politikken som skal påvirke folks reisevaner og begrense veksten av bilbruken. Derfor er det viktig at vi går foran og viser veg. ■

DU ER VELKOMMEN TIL Å SIDIN 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

og hvor tung lasten var. Av fartsmålninger og vegstandarddata ble det laget en modell for å gi realistisk fart for tunge kjøretøy etter fartsgrensen på strekningen, stigninger, svinger eller smal veg. Vekt og motoreffekt varierer i en delmodell for fart i stigninger. I tillegg til vegstandarddata ønsker vi data om vær- og føre, sikt osv, som også kan være avgjørende for farten tunge kjøretøy kan holde. Slike data var ikke tilgjengelige i dette prosjektet. Det fins

værdata i yr.no og lignende nettsted, men det som er viktigst for framkommeligheten er friksjonen i vegbanen. Data om snømengde, saltmengde er viktige parametre det ikke var ressurser til å samle inn i dette prosjektet.

FARTSMODELL. De første testene av fartsmodellen viser at fartsberegningene gir rimelige reisetider for tunge kjøretøy. Modellen tar ikke hensyn til reduksjon i hastighet som følge av annen trafikk,

fergetider, kjøre- og hviletid, stengte veger eller andre dynamiske data. Et ferdig utviklet hjelpeverktøy for tungbilsjåfører kan gjerne ha med slik informasjon. Det ville hjelpe spesielt sjåfører som er ukjent med norske veger og kjøreforhold. Det er mange episoder med tunge kjøretøy som ledes til uegnede ruter og setter seg fast eller får problemer med å komme fram. Norske kjøreforhold er ofte svært forskjellig fra det de sjåførene er vant til. Fartsmodellen for tunge kjøretøy kan også brukes til å

evaluere vegendringer eller vegutbygging ved at forbedring i kurvatur kan beregnes med mer realistiske endringer i fartsnivået. Prosjektet Fartsmodell for næringslivets transport er bare første steg på veien til å lage en fartsmodell programmert inn i ruteplanleggingsverktøy og evalueringsverktøy. Slike oppgaver blir det jobbet med framover til beste for alle sjåfører på norske veger om få år.



En idiot på tur

Vilt, vakkert og veeldig farlig. Det sier Veggen og vi's utskremte med et skjevt smil etter en fotosafari langs sunnmørske turistveger. Han fikk oppleve noen av de ypperste severdigheter mor Norge har å by på, men det skjedde ikke uten forviklinger.

TEKST OG FOTO: KNUT OPEIDE





Si meg, har dere ikke hørt om Åknesremna, eller? Jeg roper spørsmålet ut samtidig som jeg bråvåkner, svett og forkavet. Jeg spretter bort til vinduet og konstaterer tilfreds at hotellrommet på Union hotell i Geiranger befinner seg minst 100 meter over sjøen der nede. Den vonde drømmen slipper taket, men samtidig husker jeg den usle følelsen fra kvelden i forvegen da jeg unnlot å varsle alle de intetanende turistene som gikk til sengs i hus og hytter helt nede ved vannet. Burde jeg ikke varslet dem om Åknesremna?

EN VARSLET KATASTROFE. Ved Åkneset litt lenger ute i fjorden er det nemlig en 600 meter lang revne i fjellet 900 meter over sjøen. Revnen utvider seg 10 cm i året, og forskerne er ikke i tvil om at store deler av fjellet kommer til å rase ut, de vet bare ikke når. Raset vil skape en enorm tsunami. Beregninger tyder på at Geiranger vil bli truffet av en 30 meter høy flodbølge bare ti minutter etter at raset går. Burde jeg ropt ut min advarsel og ødelagt ferieidyllen for alle de lykkelige turistene som svermer nyforelsket langs den majestetiske fjorden?

ET SLAG I TRYNET. Jeg er ennå skjelve etter gårsdagens idiotiske, men rørende vakre ferjetur innover den trange fjorden fra Hellesylt. Det er tid for å reise videre. I bilen hører jeg nyheter på radio og får vite at reiselivsnæringen med øyeblikkelig virkning har vedtatt å fjerne alle spektakulære bilder som viser turister i dumdristige positurer. Flydalsjuvet i Geiranger blir spesielt nevnt.

Ai ai, et slag i trynet. Dagen før hadde jeg nemlig brukt mye tid på å forsere Vegvesenets sperringer og satte nærmest livet på spill nettopp i Flydalsjuvet for å sikre meg spektakulære blinkskudd. Jeg hadde også brukt mye energi på å finne turister uten høydeskrekk til å posere på kanten av stupet. Men, men. Jeg følger lojalt opp og sletter alle bildene fra gårsdagens påkantenopplevelse. Dermed er det heller ingen som lenger kan bevise at det var min skyld at turistnæringen gikk til sin sensuraksjon.

MYE KYSSING. Det fins heller ingen bevis fra en annen pinlig affære: Gårsdagen viste nemlig at Nasjonale turistveger gir solid næring til kjærligheten. Det var mye kyssing å se. Etter mørkets frambrudd trodde vi kanskje vi skulle bli vitne til "noe mer" gjennom vinduene i bobiler som var idyllisk plassert for natten. Men det viste seg å være en usedvanlig dårlig ide.

På veien videre mot Trollstigen passerer vi både Ørnesvingen og Gudbrandsjuvet – steder hvor Statens vegvesen med en rørende godhet har gjort det nokså ufarlig å oppsøke livsfarlige steder. Bør oppleves, selv om det er en stor skuffelse at det ikke er en eneste ørn å se i Ørnesvingen!

ÅNDENØD. Men på toppen av Trollstigen sier det stopp. Her har uansvarlige arkitekter klart å lure Vegvesenet til å bygge en utsiktsplattform til å få åndenød av. Måtte Gud vite hvordan de har klart å bygge denne uten å bryte allehånde HMS-forskrifter. Men har de egentlig testet hvor mye den tåler? Hvor mange feite turister kan gå utpå samtidig? I en hvilken som helst heis står det oppslag om maks antall personer og tillatt totalvekt. Her står det ingenting! Samtidig registrerer jeg at hele den spinkle konstruksjonen allerede har fått en skummelbrun rustfarge. Ikke bra!

HUTTETU. Nede i Valldalen blir jeg lurt til å stoppe ved det jeg trodde var verdens største jordbær. Men så er det bare ei rødmalt hytte med kanskje verdens minste jordbærselger inni. Og her får jeg demonstrert ekte sunnmørsk forretningstalent. Guttungen klarer å selge meg dårlig jordbær som jeg slett ikke har lyst på til en meget høy pris. Og han får driks i tillegg. Så skal det fotograferes, må vite. Tror du det er gratis, eller?

I den smellvakre Norangsdalen, der den er på sitt aller smaleste, ser jeg en gruppe folk som står og stirrer ned i et dystert vann. Det viser seg at en masse hus og greier befinner seg på sjøbunnen etter et digert steinras i 1908 som laget en helt ny innsjø. Bra for fiskene, men huttetu. Ikke rart det spøker på hotellet nederst i dalen.

RIPE I LAKKEN. På veg tilbake til sivilisasjonen kommer jeg plutselig over en flokk med digre kuer som spaserer midt etter vegen. Merkelig. Asfalt og eksos gir da hverken melk eller godt kjøtt. Dessuten er det lett å få ripe i lakken på bilen når man presser dyrene til side uten å miste for mye fart. Jeg forstår ikke hvorfor kuer og bønder skal få lov å holde på slik i 2011, i et av verdens rikeste land. For å få tatt bilder av dyrene sniker jeg meg ut av bilen og over et gjerde. Men det liker de storøye fotomodellene dårlig. For å komme meg raskt tilbake i sikkerhet må jeg ta meg over en elektrisk ferist. Oioi!

– Jævla svin, roper jeg etter dem før jeg fortsetter ferden fra de farlige fjell til storhavets öppna landskap, der sjelen kan få ro.

Himmel og hav for et spennende land vi bor i! ■







BYGGER VEG TIL NABO

Trafikken mellom Russland og Norge har økt kraftig. 140.000 biler passerte grensestasjonen ifjor, tallet er ventet å stige til 400.000 de neste fire årene. Men vegen vi byr på har så langt ikke vært mye å skryte av.

TEKST OG FOTO GISELLE JENSEN

E105 er vår eneste vegforbindelse med Russland og starter der E6 setter punktum i nord, nemlig på Hesseng utenfor Kirkenes. Derfra går den til Storskog, vår eneste grensestasjon mot Russland. På norsk side dekker vegen beskjedne ti kilometer, på russisk side er den en svært viktig transport-åre. Fra Storskog går E105 videre østover til Murmansk. Derfra går den sørover og krysser hele Russland på tvers. Den passerer både St. Petersburg og Moskva før den går inn i Ukraina. På veg videre sørover passerer den Kharkov, som er Ukrainas nest største by. Det sørlige endepunktet er Jalta ved Svartehavet. E105 er 3 770 km lang.

Nå blir endelig den norske delen av denne stolte vegen rustet opp.

– Først ut er strekningen mellom Elvenes og Storskog der vegen snart blir 8,5 m bred og dessuten får en 3,5 m bred



EN

gang/sykkelveg. Trasévalget mellom Kirkenes og grensen ga startskuddet til en debatt i lokalområdet. Kirkenes kommune ønsket å bygge vegen i en ny trase for å skjerme lokalmiljøet på Elvenes, en bygd med vel hundre innbyggere, forteller Vegvesenets prosjektleder Bjarne Mjelde. Han forteller at partene nå er enige om å bygge vegen hovedsakelig i nåværende trase, men med enkelte unntak.

Samarbeidet på tvers av grensen øker, både mellom myndighetene og for private næringsdrivende. Kulturarbeidere krysser grensen og holder forestillinger i nabolandet. Russere kommer som arbeidssøkerne til Norge, studenter fra begge land krysser grensen for å utdanne seg i nabolandet. Trafikken øker på vår eneste grensepost mellom to naboland. Forenklinger i byråkratiet bidrar til økt trafikk, som pomorvisumet som gir fri passering i 90 dager i stedet for å søke for hver eneste reise. Det samme gjelder grenseboerbeviset, et dokument som deles ut til dem som bor innen 30 km fra grensen og gir fri passasje mellom Norge og Russland. ■



PROSJEKTLEDER E105,
Bjarne Mjelde

■ UTBYGGING:



Del av Saltenpakka ferdig

30. august åpner en seks kilometer ny strekning langs rv. 80 mellom Bodø og Fauske. Dette er en del av Saltenpakka, der rv. 80 og fv. 17 skal oppgraderes over 14 år.

TEKST GISELLE JENSEN/HENRIETTE BUSTERUD **ILLUSTRASJON** KYRRE WEDVIK/COLOURBOX.COM

Den nye strekningen Røvika – Strømsnes er seks kilometer og blir den første i landsdelen med rumlestripe i midten. To kilometer av vegen går gjennom den nye Røvikatunnelen

– Når vi nå åpner denne nye strekningen av rv. 80, blir turen mellom Bodø og Fauske seks kilometer kortere. Samtidig kan en kjøre i 80 i stedet for i 60 og 70 som var fartsgrensen på gamlevegen. Det gjør at de som kjører her vil spare rundt et kvarter hver dag på å kjøre mellom Fauske og Bodø, en viktig faktor for arbeidsmarkedet i Salten, sier fungerende prosjektleder Kjetil Vollan i Statens vegvesen. Men samtidig som bilistene sparer tid, vil det koste mer i kroner og øre: 26 kroner blir prisen per person en vei.

Prosjektlederen forteller at det har vært en del utfordringer under bygginga. Blant annet på grunn av at jernbanelinja som følger vegtraseen langs helle strekningen der det er utfordrende grunnforhold med innslag av kvikkleire.

– Dette har resultert i at vi har måttet legge motfyllinger på den ene sida av vegen langs en del av strekningen. På den andre sida har vi slått ned en 25 meter høy spuntvegg langs ei strekke på 95 meter for å holde massene på plass mot jernbanelinja, forteller Vollan.

YRENDE DYRELIV. Den nye vegen går gjennom en flyttelei for rein. For at disse kan fortsette å krysse på samme sted som før, er det bygd en reinovergang. Langs vegen er det også bønder som er avhengige av å flytte dyr til og fra beite. En ny undergang, som også gir atkomst til skogsveg, erstatter fire planoverganger og kan brukes av både folk og fe. På deler av strekningen er det også satt opp viltgjerd for å sikre mot viltpåkjørsler.

NYE BRUER. I dag går rv. 80 gjennom Hopen på Tverlandet, et lite, idyllisk sted innerst i en fjord, et par mil øst for Bodø sentrum. For to-tre år siden viste en bru-

inspeksjon at den lille brua i Hestsundet var i ferd med å knele. Ei ny midlertidig bru ble satt opp, men den erstattes av ei ny bru som står ferdig på sensommeren. Arbeidet er også i gang med Tverlandsbrua. Når den 670 meter lange brua tas i bruk blir en smal og rasfarlig strekning stengt for trafikk.

– Det blir fire felt på Tverlandsbrua. Grunnen til at den blir så bred er at det blir vanskelig og kostbart å bygge ut brua senere på grunn av vanskelige forhold for fundamentering. Så vi bygger for framtida, men det ligger nok et godt stykke fram i tida før kapasiteten i en tofeltsveg er brukt opp der, sier Vollan. ■

■ FAKTA

Saltenpakka

Byggeperiode: 2007 – 2021. Tiltak langs rv. 80 (fra Bodø til Fauske) og fv. 17 fra Godøystraumen til Løding.

Rv. 80 Røvika – Strømsnes: 520 mill. kr

Rv. 80 Mjoneskleiva: 26 mill. kr

Rv. 80 gang-/sykkelveg Stranda – Klungset (én tunnel på 2 000 meter og 3,5 km ny veg i dagen på rv. 80)

Løding-Vikan (Tverlandsbrua)
1,5 km veg i dagen og 670 m bru (byggstart 2011, åpning 2013, kostnad 500 mill. kr)

Bypakke Bodø: 2,2 mrd. kr (Bodøtunnel 3 000 meter, ikke avklart byggstart)

Kostnader for tiltak langs fv. 17:
273 mill. kr
to tunneler på tilsammen 1 400 meter langs fv. 17
7,8 km ny veg i dagen langs fv. 17

Ny 15-års kontrakt

Langs E6 i Helgeland skal entreprenøren både prosjektere, bygge, drifte og vedlikeholde dersom alt går etter planen. Det er første gang en slik kontraktsform tas i bruk.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJON KYRRE WEDVIK/COLOURBOX.COM

«I stedet for å ha rundt 30 kontrakter vil vi ha 6-8 store kontrakter på den 26 mil lange strekningen av E6 som skal utbedres. To vegutviklingskontrakter vil omfatte både prosjektering, bygging, drift og vedlikehold. Dette ligner mye på et OPS-prosjekt, men den store forskjellen er at i OPS er det et selskap som tar opp lån og som honoreres når prosjektet er ferdig og driftsfasen starter. Her blir det statlig finansiering og bompenger, slik at det blir betaling til entreprenøren fra første dag, forklarer Bård Nyland som leder prosjektet.

MÅ VEDTAS I STORTINGET. – Store deler av E6 Helgeland er dårlig, og kommunene er enige i å ha bomfinansiering, noe fylkeskommunen også har sluttet seg til. Forutsetningen for å sette i gang arbeidet er at Stortinget også går inn for at det blir bompengefinansiering. Vi jobber med dette grunnlaget nå. Håpet er at det blir vedtak til våren og byggestart 2013 sier Nyland.

TO FASER. Prosjektet er delt i to faser. I den første fasen skal den nye kontraktsformen tas i bruk på den nordligste delen av prosjektet – E6 fra Korgen til Saltfjellet. Strekningen er på 12 mil, og rundt halvparten av vegen skal utbedres.

– På denne strekningen blir det en stor utviklingskontrakt, som altså omfatter prosjektering og drift og vedlikehold, både før, under og etter utbygging. I utgangspunktet er kontrakten på 15 år, og det vil ta i underkant av 4-5 år å utbedre vegen, sier Nyland. Før denne kontrakten skal ut på anbud må reguleringsplanen være vedtatt i kommunene, noe de jobber på spreng med for å få ferdig.

Midt på strekningen, langs 15 km i Grane kommune, vil det bli vanlige kontrakter. I fase to vil det bli en utviklingskontrakt etter samme lest som i nord på den sørligste delen av E6 fra Nord-Trøndelag grense til Korgen.

FLERE FORDELER. Hensikten med den nye kontraktsformen er å finne bedre og smartere løsninger som entreprenøren og samfunnet kan tjene på. Det blir både stordrifts- og koordineringsgevinster.

– En stor fordel er at det blir kontinuerlig utbygging over en lang strekning. Det gjør at entreprenøren får utnyttet ressursene. Den som får anbudet vil også være opptatt av gode løsninger, siden det straffer seg i driftsfasen hvis det er dårlig byggearbeid. Vi i Vegvesenet vil få lavere byggherrekostnader på grunn av færre kontrakter – og det blir lettere å koordinere arbeidet.

– For hele den 26 mil lange delen av E6 som skal utbedres ville vi normalt hatt 30 kontrakter, mens det nå blir seks-åtte. Entreprenøren får mye av ansvaret i en slik totalentrepresise. Sjøl må vi både må omplassere og ansette nye folk på byggherresida, så her blir det en god anledning for folk til å prøve seg på et spennende prosjekt, sier Nyland og fortsetter:

– Sjølsagt er det også mange utfordringer med ei slik kontrakt. Pris er et vanskelig moment. Å fange opp alt som må med i ei slik stor kontrakt er også utfordrende. Underveis har vi hatt et tett samarbeid med Vegdirektoratet siden det er mye nytt når en skal kombinere ulike entrepriser og kontraktsformer. ■

► KONTRAKTER:

Stor interesse

Statens vegvesen har hatt møter med bransjen for å sjekke om det var interesse for å gå i gang med en slik vegutviklingskontrakt langs E6 i Helgeland.

– Interessen har vært stor. Det gjelder både hos entreprenører, konsulenter og bransjeorganisasjoner. Dette kommer til å bli en jobb for de store entreprenørene, som har all kompetansen i eget selskap, eller som inngår samarbeid med andre, sier prosjektleder Bård Nyland.

POSITIV. Direktør Anders Haukedalen fra NCC Construction AS er blant dem som har vært med på møter gjennom Entreprenørforeningen. Han sier de er positive til

forslaget, og at dette vil være et morsomt, utviklende og utfordrende oppdrag.

– Det er flott at entreprenørene ikke må stå for finansiering, slik som ved tradisjonell OPS. Denne modellen tror jeg både er billigere og riktigere for samfunnet. Det er også positivt at entreprenøren får bli med å velge kvalitet – leverer en for eksempel høykvalitet asfalt blir det mindre vedlikehold.

I andre sammenhenger har vi savnet litt å få uttelling for kompetansen vi har innen for eksempel HMS og kvalitet, planlegging

og teknisk kompetanse. Det får man i denne modellen, sier Haukedalen og fortsetter:

– Samtidig kan det bli en utfordring for Vegvesenet å finne kontraktsformer som ivaretar alt. Jeg har tro på at tradisjonell hovedentreprise kan benyttes der vegen går nær eksisterende veg og skal opprustes, og at målpriskontrakt, med åpne bøker, bør kunne benyttes i jomfruelig terreng.

► **POSITIV:** Direktør Anders Haukedalen hos NCC Construction AS er blant entreprenørene som er positive til forslaget om en ny type vegutviklingskontrakt.



En stor fordel er at det blir kontinuerlig utbygging over en lang strekning. Det gjør at entreprenøren får utnyttet ressursene. Prosjektleder Bård Nyland

Tekst Henriette Erken Busterud Arkivfoto Knut Opeide



UTBYGGING:



UTBEDRES: Et av punktene som skal utbedres langs E6

Ny E6 i Helgeland

Smal, svingete og dårlig veg har lenge vært en dekkende karakteristikk av E6 gjennom Helgeland.

TEKST GISELLE JENSEN FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Aller verst er det der vegen bøyer av i en nærmest rett-vinklet sving for å lede bilene over den vesle brua ved Røssvoll. Farten er skiltet til 20 km/t og vi er fortsatt på E6, stamvegen gjennom kongeriket Norge.

ENDELIG STARTER UTBEDRINGEN. Det har ikke vært noen mangel på utfordringer for de som bruker E6 på Helgeland. Ikke bare er vegen smal og svingete, den plages også av flaskehals, dårlig bæreevne, telehiv og altfor mange avkjørsler. Dessuten smeller det omkring 40 ganger i trafikken årlig, to-tre mennesker dør hvert år av skadene.

150 av de totalt 260 km av E6 som hører hjemme på Helgeland blir nå utbedret dersom bompengefinansieringen blir vedtatt i Stortinget neste år. I 2020 skal 50 km flunkende ny veg stå klar, mens 100 km av vegen får betydelige utbedringer i dagens trase. NTP 2010-2019 gir rom for 1,7 milliarder kroner til strekningene Brenna-Brattås-Lien, Møsjøen-Osen og Mo-Bolna. I tillegg kan det være aktuelt å bruke 200-300 millioner kroner til mindre tiltak. Byggestart er planlagt i 2013.

BOMPENGEFINANSIERING. Proposisjonen for bompengefinansiering på Helgeland skal behandles i Stortinget våren 2012. Den statlige finansieringen utgjør ca 2,8 mrd. kr. hvorav 1,96 mrd. kr. følger av investeringsprogrammet i NTP 2010-19. I tillegg forutsettes 500 mill. kr. i statlige midler i perioden 2020-2022, samt 340 mill. kr. i øremerkede vedlikeholdsmidler. Dette regnestykket bygger på forutsetningen om at 1,12 mrd. kr. dekkes gjennom bompenge.

Etter planen skal bompengene kreves inn på seks steder, nemlig Krokstrand, Reinforshoi, Skamdal, Fusta, grense Vefsn/Grane og Svenningvatn. Alle innkrevingspunktene blir automatiske. Taksten blir et sted mellom 15 og 40 kroner for personbiler. Den totale taksten for en som passerer alle bommene blir 145 kroner. Innkrevningstiden er planlagt til 18 år, fra 2013-2030.

LOKAL TILSLUTNING. Kommunene Grane, Vefsn, Hemnes og Rana ble tilsluttet enige om at innkreving av bompenge til delfinansiering av utbyggingspakke på 4 milliarder kroner var veien å gå. Men prosessen var både lang og vanskelig for de involverte parter. ■

FAKTA

Toventunellen

Tunnelen på fv. 78 blir over en mil lang og Nord-Norges lengste. Bygging startet i mars 2010 med beregnet åpning i desember 2014.

Fakta fv. 78 Halsøya – Leirosen: Vegforbindelse mellom Ytre og Indre Helgeland. Økt framkommelighet og mer sikker veg. Korter inn reiseavstanden fra kysten til E6.

Total lengde 35 000 m hvorav tunnelen blir 10 660 m lang.

Totale kostnader: 1,46 mrd. kr

Bompengefinansiering med tre ubetjente innkrevingspunkt.

En høyst levende steinaldermann

1. oktober tar Geir Stormbringer over spakene på Norsk vegmuseum som ny direktør. Arkeologen, som har jobbet både til lands og til vanns, kommer ikke til å grave seg ned i byråkratiske oppgaver.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD/PRIVAT MONTASJE KYRRE WEDVIK

01 Arkeologen. – Åh, finnes det noe kulere enn arkeologi, svarer Stormbringer på spørsmålet om hvorfor han ble arkeolog.

– Men det er vanskelig å forklare hvorfor det er så bra. Det er som å forklare følelsen når en er forelska, det går ikke an, sier Stormbringer entusiastisk.

– Da jeg for eksempel jobbet på Svalbard var vi i felten et par måneder i strekk. Vi bodde på ei lita bu på Andrértangen, avsondret fra sivilisasjonen. Der gjorde vi alt vi ville, det var helt fantastisk. Sjøl om det «bare» finnes tekniske kulturminner der da, ikke fnugg av eldre steinalder, som er det jeg brenner mest for.

02 Etterfølgeren. Stormbringer skal ta over direktørstolen etter en som nærmest er et ikon i etaten, en som har bygd opp hele museet og kjenner alle forhold.

– Heldigvis fortsetter Geir Paulsrud i Vegdirektoratet. Det blir viktig å ha løpende dialog med ham i det videre arbeidet. Selv om Paulsrud og jeg er på bølgelengde faglig sett, er jeg en helt annen type, så jeg må gjøre ting på min måte og bidra med det jeg kan. I første omgang må jeg prøve å gripe dette «vesenet» og finne ut hva det er. Jeg må videreføre alt det bra som er her. Og jeg skal være med å definere, konservere og presentere vår felles kulturarv som knytter seg til norske veier – noe jeg ser på som er en ærefull og særdeles viktig oppgave.

03 Ubyråkraten. – Jeg er ingen typisk byråkrat. Det er vel ikke det museet trenger heller, mener Stormbringer. Jeg vil helst ikke bruke for mye tid på byråkrati, men innses selvfølgelig at dette er en nødvendighet. Her er

det viktig å finne en sunn balanse.

– Jeg en leken type, men jeg kan samtidig være veldig strukturert. Ikke minst har jeg måttet være det i shippingjobben jeg har hatt de siste fem åra. Der har jeg jobbet med forvaltning og strukturer – noe som innebærer daglig saksbehandling mot myndigheter og intrikate nettverk av internasjonale lover, regler og konvensjoner.

04 Bilbyggeren. I 15 år har han krabbet rundt for å undersøke hva som skjuler seg under bakken. Men til tross for å være en jordnær type med hang til obskure filosofer, er han også en praktiker. Han har blant annet bygd sin egen bil.

– Jeg er aktiv i Hot Rod miljøet – som bygger om gamle amerikanske biler. Dette er en subkultur fra vestkysten i USA som startet på 40-tallet. Jeg brukte to og et halvt år på å bygge en Hot Rod 1934 Ford og hadde en del kontakt med Vegvesenet. Den har jeg brukt daglig – jeg lever nemlig med kulturen og vil den skal synes. Men nå har jeg solgt den og er i gang med å bygge en 1936 Chevrolet Pickup, sier han ivrig.

Han har også deltatt og arrangert mange treff som knytter seg til norsk bil og vegkultur – og sitter i styret i Street Road Administration der de blant annet diskuterer vegpolitikk. Så helt ukjent med Vegvesenet er han altså ikke.

05 Eventyreren. Seiling startet han med i studietida, og det har blitt mange tusen nautiske mil siden den gang. Han har seilt to ganger over Atlanteren, fem ganger gjennom den engelske kanal, krysset Nordsjøen flere ganger og seilt norske kysten på langs.

Men han som er vant til å krabbe på land er ikke så sterk på gyngende grunn.

– Jeg blir skikkelig sjøsjuk. Første gang jeg seilte over Atlanteren var sammen med noen andre. Det var i mars, og det ble full snøstorm og i overkant av det vi fysisk og psykisk var rustet for. Andre gangen var alene i sørlig rute – det var helt fantastisk. Jeg er en type som seiler med slakke skjøter, regatta er ikke noe for meg.

06 Inspiratoren. Den nye direktøren er opptatt av at kollegene skal trives.

– Jeg vil at de som skal jobbe med meg skal ha trua på seg sjøl og synes at det de gjør har en betydning. Det ser jeg som en viktig oppgave å bidra til at de føler. Sjøl har jeg fått trua på meg sjøl gjennom hobbyene mine. Det gjelder «å lese boka» og finne ut hvordan ting skal gjøres, så får du til det meste – enten det er å bygge en bil eller seile av sted. Hvis du kan dine ting og har trua på deg sjøl, blir det lettere å stå for dine valg hvis det blåser litt hardt rundt deg.

07 Østlendingen. Etter å ha bodd i Gjersvika på Møre med kone og fem barn i 12 år, kom lengselen om å dra tilbake til Østlandet, der også kona er fra.

– Jeg fikk også lyst til å jobbe med kultursektoren igjen, etter fem år i shippingbransjen. Så da kona kom med annonsen fra Vegmuseet var det gjort. Det var helt merkelig. Jeg visste at jeg kom til å få jobben da jeg så annonsen. Jeg har hatt denne følelsen en gang før i livet. Da hadde jeg tatt et lodd til en helikoptertur. Og jeg viste jeg kom til å vinne – og det gjorde jeg, avslutter en strålende fornøyd Stormbringer og springer videre. ■

Jeg er ingen typisk byråkrat. Det er vel ikke det museet trenger heller.

FAKTA

Geir Stormbringer ble født i Oslo i 1963. Han ble tidlig klar over at det var arkeolog han ville bli, men før han kom så langt tok han like godt et svennebrev som rørløgger. Etter gymnaset gikk turen til Tromsø der han fordypet seg i filosofi og arkeologi. Da han først fikk smaken på filosofi var han nær ved å spesialisere seg i det, men endte opp med favorittgrenen eldre steinalder.

Etter studiene flyttet han tilbake til Østlandet og jobbet som freelance-arkeolog i 15 år. Han har hatt engasjement for nesten alle landsdelsmuseer fra nord til sør, både som prosjektleder og feltleder. Blant annet har han jobbet ti sesonger på Svalbard.

De siste fem åra har Stormbringer jobbet i shippingindustrien som QA-manager i Sanco Shipping som driver med seismikk. Der har han jobbet med forvaltning, og hatt ansvar for å utvikle prosedyrer for drift av selskapet, fra overordnet nivå ned til detaljnivå for 110 sjøfolk på båter over hele verden. I tillegg har han sittet i ledergruppa i firmaet. På si har han hele tida hatt noen freelanceoppdrag som arkeolog.

Geir i trafikken

Hva slags bil har du?

Snart en 1936 Chevrolet pickup.

Hva slags musikk liker du best?

Hører på alt fra klassisk til hardrock, men har to favoritter: Tom Waitz og Bob Dylan.

Hva slags transportform liker du?

Bil.

Liker best å kjøre sjøl eller sitte på?

Kjøre sjøl.

Har du blitt stoppet i fartskontroll?

Ja, på en 200 meter strekning med 60-soner mellom to 80-soner.

Har du noen favorittkro?

Pleier å stoppe på en kafé på Dombås.





Stedstilpasset kontrol

Etter halvannet års byggetid er en særegen Gullesfjord kontrollstasjon like før å tas i bruk i vegkrysset der Lofoten møter Vesterålen. Fra to retninger sees den som en fjellhaug. Fra krysset er den et fargesprakende bygg utformet for å passe inn i et spesielt landskap.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Arkitektoniske virkemidler er brukt for å dempe stasjonen i landskapet. Men skinnet bedrar. Når portene går opp er det nemlig plass til å ta inn de største vogntog som går på norske veier. I den store kontroll-

hallen, 26 meter lang, får Statens vegvesens folk god mulighet til å kontrollere vogntog som skal frakte verdifull sjømat til markedene i Europa. De bør være i god tekniske stand for å komme trygt fram på et smalt og værutsatt vegnett.

OPPLEVELSE. Også busser lastet med forventningsfulle turister kan komme innom. Det kan bli en opplevelse. Arkitekt

for stasjonen, Jarmund & Viksnes i Oslo, ble nemlig bevisst engasjert for å videreføre erfaringer med flere prosjekter i regi av Statens vegvesens turistvegprosjekt og ikke minst byggingen av den nye E10 som ble åpnet mellom Gullesfjord og Fiskebøl for snart fire år siden.

– Ikke en vinkel i bygget er rett. Alt er håndlaget, forskalet og støpt og det har vært en utfordring å bygge. Men når byg-

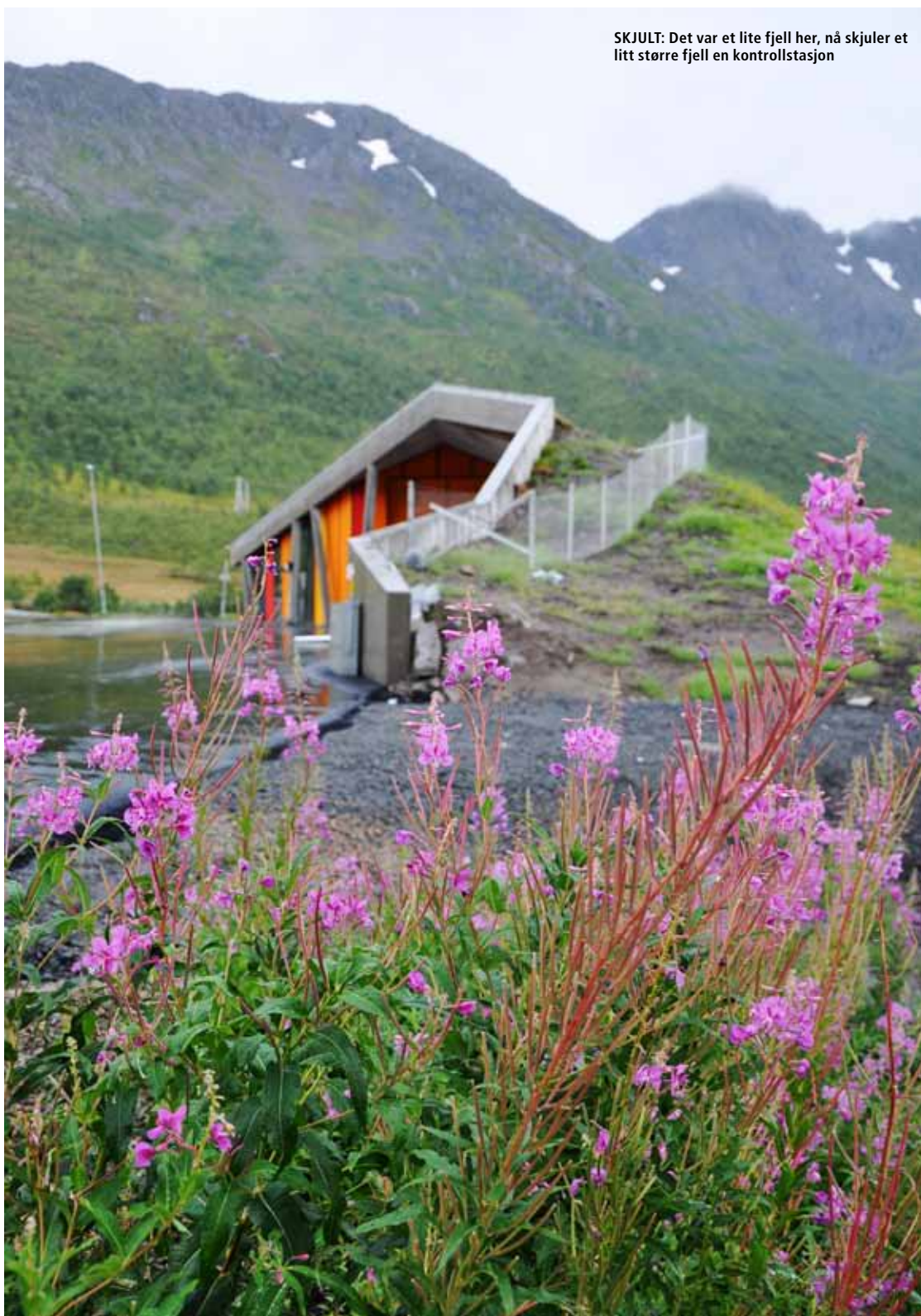
get har tatt form har vi sett at dette blir fint. Om få uker vil fargene harmonere helt utrolig flott med naturens høstfarger rundt, sier Frits Karlsen.

KRAV. Da han for halvannet år siden ble leder for utekontrollvirksomheten i Statens vegvesen Region nord, arvet han også byggeledelsen for prosjektet. Det var dratt i gang av tidligere distriktsleder Terje

FARGESTERKT: Nye Gullsfjord kontrollstasjon er bygd bevisst inn i spesielt landskap.



SKJULT: Det var et lite fjell her, nå skjuler et litt større fjell en kontrollstasjon



l stasjon

Solvoll. Han så behovet for økt kontroll-aktivitet, men så også at en kontrollstasjon her ikke kunne formes som et tradisjonelt bygg. Kommunen stilte strenge krav. De er også stilt til et kommende vegserviceanlegg like inntil.

TRAFIKKSTASJON. Opprinnelig var det kun meningen å bygge en kontrollhall, men underveis er det endret. En til to dager i uken kommer folk fra Sortland trafikkstasjon, en halvtimes kjøring unna, og dermed blir det også mulig å registrere kjøretøyer ved stasjonen.

BASE. De fire som driver daglig kontroll med tungbilene i Lofoten og Vesterålen vil nå få Gullsfjorden kontrollstasjon som base.

– Teknisk er tungbilene blitt atskillig bedre i løpet av de siste årene. Men vi har mye brudd på kjøre- og hviletidene, sier Frits Karlsen.

– Noe dreier seg om små overtredelser, men vi ser også juks med sjåførkort og at noen synes å gi en god dag i bestemmelsene, at de spekulerer i å heller betale en bot om de blir tatt. Slik vil vi ikke ha det. Nå får vi langt bedre mulighet til å drive systematisk kontroll, sier han. ■



DIMENSJONER: Kontrollhallen er 26 meter lang og utstyrt for sikkerhetskontroll av både tunge og lette kjøretøyer sier Frits Karlsen



**VEGCUPEN
2011**



Velsparket vegcup

MENS TUSENVIS av birkebeinere kjempet seg over fjellet møttes over 200 vegvesenske fotballspillere til dyst på Lillestrøm.

For noen sto mye på spill i vegcupen – heder og ære skulle forsvares. Andre hadde sin debut som dødsback eller driblesekk. Noen ga alt, kanskje mer enn en kontorkropp kan tåle. Men tross noen besøk på legevakta fikk ingen senskader – verken av tøffe dueller eller munnhuggeri i stundens alvor. Værgudene sørget for varm og lummer luft mens skyer og spillere braket sammen. Av og til kom det ei forfriskende skur, men stemningen var upåklagelig.

Det viktigste er ikke å vinne, men likevel: Damene fra Møre og Romsdal slo Region nord 1-0 i finalen etter ekstraomganger. Herrene fra Sør-Trøndelag kunne også reise hjem med pokal etter å ha slått Sogn og Fjordane 3-0. Bestemannspremie gikk til Anita Stokkeland fra Møre og Romsdal og Eivind Juvik fra Sør-Trøndelag. ■



► UTBYGGING:

Ny bru for 20.000

Nå kan folk endelig komme seg lettere fra Bjørvika til Grønland i Oslo. Lørdag 26. august var det storstilt åpning av brua som vil bli brukt av nærmere 20.000 daglig.

Den 300 meter lange Nordenga bru strekker seg over sporområdet på Oslo S og binder sammen Bjørvika og Grønland. Rundt 450 tilskuere var til stede da samferdselsministeren åpnet brua – med en kopi av en kniv fra middelalderen som ble funnet under utgravningene i Bjørvika. Det var stor stemning på brua med alt fra Kampen Janitsjar til show med cross-syklister.

KREVENDE. Det har vært en utfordrende jobb å bygge ei bru så tett innpå jernbanen.

Byggeleder Åge Brudeseth & co har hatt mange baller og 2000 tonn stål i lufta før han fikk alt på plass.

– Spesielt krevende var det å skyve de fire seksjonene til brua opp på ei rampe over sporområdet. All togtransport ble stanset og strømmen ble koblet ut de rundt 40 timene det tok å skyve hver seksjon. Dette er noe som ikke er gjort før, og det var kritisk i forhold til hvor store krefter som var i sving under skyvinga. Det var også et vanskelig grunnarbeid, siden det var trangt

mellom sporene der pælene skulle ned, sier byggelederen. Bygginga har tatt to og et halvt år, og prislappen ble 550 millioner kroner.

NYE GATER. De neste fire årene skal de nye bygatene i området utformes. Først skal bispe-lokket rives bit for bit og deler av trafikken flyttes fra Nylandsbrua/Nylandsveien og over til Nordenga bru. Så starter arbeidet med den nye hovedgata Dronning Eufemias gate, Kong Håkon 5.s gate og Langkaigata.

► **NYÅPNET:** Nordenga bru (tegnet av Arkitekt Birger Heyerdahl) over Oslo S ble åpnet 26. august – og mellom 15 og 20.000 vil heretter bruke brua daglig.



Tekst Henriette Erken Busterud **foto** Henriette Erken Busterud og Per Heide

Tekst Henriette Erken Busterud **foto** Ingeborg Olsvik



FEM PÅ BANA:

Hva er det beste med vegcupen?

EMILIO GONZALES

HR-adm./økonomiavd., Region vest

- Det beste er å spille fotball og være med kolleger. Her blir en kjent med folk du ikke treffer hver dag ellers.



ANNE GRETHE OLSEN

Styringsstaben, Region nord

- Det er artig å treffe gode vegvesen-kolleger fra hele landet.



ANITA TVEITEN

Vegseksjon Buskerud, Region sør

- Det beste er det sosiale samholdet og det å møte folk fra andre steder du bare ser av og til.



TONY ARNTSEN

Økonomi, Harstad, Region nord

- Jeg kjente faktisk ingen på laget fra før, så det var artig å bli med hit. Det beste er det sosiale, sjøl om det også er artig å spille fotball.



SIV K. SUNDGOT

Ålesund, Møre og Romsdal

- Det er kjempesosialt. Her ser en helt nye sider ved kollegene sine.



Siste

STEDET:



- er en eldre skriveform av stedsnavn og garder som ender på «Land». Det var vanlig at dobbel d (dd) ble brukt istedenfor land. Dvs. at Jåddan er det samme som Jåland eller Jådland. En Jå betyr en utvidning av tidligere innsnevring i terrenget, forteller Ivan Sagebakken i Hægebostad kommune i Vest-Agder.

QUIZ:

20 spørsmål

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

- 1 Hvilken farge er det på årets oblater?
- 2 Høsten 2011 starter et nytt kurs i drift og vedlikehold av vegger og gater, hvor kan du ta dette kurset?
- 3 Heksemonumentet på Steilneset er en del av hvilken nasjonal turistveg?
- 4 En ny kalkulator er lansert på Vegvesen.no. Hvilken kalkulator?
- 5 Hvem var samferdselsminister i perioden før Liv Signe Navarsete?
- 6 E39, strekningen Trondheim-Kristiansand består av hvor mye km veg?
- 7 Hvor mange kommuner går E39 gjennom (i Norge)?
- 8 Hvem sa: «Det nøtt' itte å bygge bil da vettu, når'n itte eier nåla i veggen?»



Spørsmål 3: Heksemonumentet på Steilneset er en del av hvilken nasjonal turistveg? Foto: Hege Lysholm

- 9 Hvem er utgiver av bladet «Motorføreren»?
- 10 Hvor stor prosentandel av husholdningene har mer enn én bil?
- 11 Hvem er leder for styringsgruppa til Nasjonal transportplan 2014-2023?
- 12 Hva regnes for å være verdens lengste kjørbare veg?
- 13 Hvilken gate ble fredet i 2009, med følgende begrunnelse: «Vegen er antagelig den eldste bevarte hovedvegen til/fra Oslo, med en brukstid på minst 800 år. Selve vegen er endret og utviklet, men traseen er opprettholdt. Traseen forteller viktig samferdselshistorie.»?
- 14 Hva er en kleiv?
- 15 Mellom hvilke steder gikk den bergenske kongevei?
- 16 Hvilket år ble ordningen med riks-, fylkes- og bygdeveger innført?
- 17 I hvilke fire land går Europaveg E1?
- 18 Hva er fellesnavnet på de tre gamle hovedferdselsvegene over Hardangervidda fra Østlandet til Hardangerdistriktet?
- 19 Hva heter transportformen som går ut på å bruke seletøyanordninger som legges over ryggen på et lastedyr?
- 20 Hva er en klopp?

1: rødt 2: Høgskolen i Ålesund 3: Nasjonale turistveger Varanger 4: tilhengerkalkulatorer 5: Torild Skogsholm 6: 1060 km 7: 49 8: Reodor Felgen 9: MA - russtri tra-
kk og livsstil 10: 42% 11: Tørje Moe Gustavsen 12: Pan-Amerikan Highway 13: St. Halvards gate, Oslo 14: Brattbakke, berg med sti eller veg 15: Chirstantania (Oslo)
og Bergen 16: 1931 17: Nord-Irland, Irland, Spania og Portugal 18: Nordmannslepa 19: Kløvling 20: en eller flere trestammer
lagt tvers over et vannløp

I HANSKEROMMET:



5 spørsmål til Dagfinn Brækken

Delprosjektleder på Helgelandspakka. Bor i Mosjøen.

- 1 Hva har du i hanskerommet?
- Litt av hvert, en hundefloyte, kompass, kniv, vognkort og instruksjonsboka til bilen. Det kan ofte bli litt kaotisk inne i hanskerommet for å være ærlig!
- 2 Blir det bilferie i år?
- Ja, jeg har faktisk kjørt tur/retur Mosjøen - Oslo via Bergen i sommer. Jeg syntes jeg hadde sett for lite av Vestlandet, og ville gjøre noe med det. Det var stort, flott og dramatisk natur.
- 3 Blir det tid til hobbyer?
- Ja! Jeg er veldig glad i friluftsliv med jakt og fiske. Går på småviltjakt og driver dessuten med laksefiske. Jeg har en strihåret forster som er en god turkamerat.

- 4 Hva er best med sommer på Helgeland?
- Det er flott både å gå i fjellet og å ta en sykkeltur. Et godt tips er å ta med sykkel og telt og dra ut på øyhopping med ferjene.

- 5 Er du aktiv i kulturlivet i byen?
- Jeg er i alle fall interessert i kunst som tilskuer. Var innom Nasjonalgalleriet da jeg var i Oslo i sommer, og passer vanligvis på å legge inn besøk på kunstmuseene dit jeg kommer. Kulturfestivalen i sommer skal jeg definitivt få med meg.



Foto: Håkon Aurlien

Unormalt fravik

128

Forbodsskilt 306 set forbod mot all kjøring i begge kjøreretninger mellom skiltet og neste vegkryss. Skiltet er det strengaste vi har, gjeld og for rytter og hestekjøreytyg, og skal kun nyttast for å angi at ein veg er heilt stengd for all kjøring. Difor skal det ikkje ha anna underskilt enn skilt 803 «avstand» eller 810 «svingpil». Fraviket er vegen ned mot Solvorn i Sogn og Fjordane. Staden har Norges eldste hotell, 300 år gammalt, og ei lita ferge over Lustrafjorden. Det har og fartshumpar på vegen der det etter skiltnormalane er forbode å kjøyre.

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
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 30. august kl. 13.00. Neste utgave kommer 29. september 2011

