

# Vegen og vi

NR. 08 / 29. SEPT. / 2011  
PORTO BETALT / PORT PAYÉ  
NORGE / NOREG

RETURADRESSE:  
STATENS VEGVESEN  
POSTBOKS 8142 DEP  
0033 OSLO



Statens vegvesen

Fikk kjøpe husene de hadde okkupert for

# 1 krone



Eiendommene må vike for ny veg, solgte for

# 20 mill.

**Les om de åtte husokkupantenes boligkupp på side 26-27**

SIDE  
**04**  
**SIKKERHET:**  
Lavangsdalen får både midt-rekkverk og snittmåling

SIDE  
**06**  
**SYKKEL:**  
Mye sykling i byer kan gi mindre bilkøer

SIDE  
**10**  
**HMS:**  
Statens vegvesen øker tiltakene mot arbeidsulykker

SIDE  
**18**  
**DRIFT:**  
Minst mulig salt på vegen er best for alle

**Pluss!**

Catwalk i skyene // Mer miljøvennlige ferjer // Ny sikkerhetsleder // Ut på arkitektur // Godkjend gytebekk // Vegvesenet i cyberspace // Statsrådsalve // Quiz // Unormaler



# Intro



## SNITTMÅLING VIRKER

Måling av gjennomsnittsfarten på rv. 7 i Hallingdal (bildet) mellom Bromma og Nesbyen virker etter hensikten. Ordningen har fungert i snart et halvt år og snittfarten på den åtte kilometer lange strekningen av rv. 7 i Nes kommune har gått merkbart ned.

## LEDER:

# Sykkel-bøller

Plikt er det man venter av andre.

*Oscar Wilde*

**D**et er vanskelig å være uenig i målet om at flere skal ta pedalene fatt. At flere velger sykkel fremfor for eksempel bil, kan som kjent føre til bedre helse, mindre miljøskader, bedre fremkommelighet og så videre.

**Likevel ser det ikke ut til** at gnisninger mellom syklister og andre trafikanter er til å unngå. Slik blir det når det oppstår kamp om et knapt gode, i dette tilfellet plass og fremkommelighet.

**Til Dagbladet.no 22. august** uttaler Jan Ivar Engebretsen i Norges Automobil-Forbund (NAF) hva som gjør bilister forbanna: «Syklister som blåser i rødt lys og som ikke gir tegn om de skal til venstre eller høyre, skaper mye irritasjon».

**I Aftenposten.no 23. september** finner man artikkelen med tittelen «Hvorfor er bilister så sinte på syklister?». Ifølge samme artikkel mener Syklistenes landsforening at svaret blant annet kanskje skyldes bilisters misunnelse på spreke og sporty syklister, og dårlig tilrettelegging. Mellom disse ytringene finner vi moderate uttalelser i retning av at alle trafikanter selvsagt må vise respekt for hverandre, og at det er fullt mulig å trille side om side hvis bare alle viser den nødvendige forståelse for hverandres egenart.

**Det vi vil advare mot** er å sette syklistene i en offerrolle, en rolle der den som sykler er en svak part som gjennom sin grunnleggende sårbarhet som trafikanter alltid skal behandles med særlig ømhet og varsomhet.

**Undertegnede ser litt for ofte** andre syklister som gir fullstendig blaffen i andre trafikanter, være seg bilister eller gående. Respekten for trafikklys kan ofte være helt fraværende, hensynet til de mykeste trafikanterene kan i mange tilfeller se ut til å forsvinne helt så snart man får et sykkelsete mellom beina. Med bakgrunn i egne observasjoner fra hovedstaden, vil det derfor ikke overraske om det skulle vise seg at ganske mange ikke-syklister ser på mange pedaltrakkere som relativt selvpoptatte og uforsvarlige bøller.

**Skal syklister få respekt**, må de også vise respekt. Selvsagt skal man stå opp for sine rettigheter og sin rettmessige plass i trafikkbildet. Skal sykkelene få den utbredelsen den er ment å få, er det viktig og riktig å påpeke sine rettigheter, men like viktig er det å vise at man tar pliktene på alvor.

**Sånn sett gjør** Syklistenes Landsforening klokt i å svinge piske over sine med-syklister som kjører uten lys, slik generalsekretær Rune Gjøs gjør det ifølge ut.no 24. november i fjor: «Det er sjelden vi syklister må advare mot syklister, men det er på sin plass i dette tilfelle. Å sykle uten lys i mørket er det mest uansvarlige du kan gjøre på to hjul. Vi skulle ønske politiet kunne bøtelegge enda flere for dette».



God lesning!

**Mark S. Berger**  
Ansvarlig redaktør



## TRYKT OG GODT

### HELGELAND ARBEIDERBLAD: Trailervelt

Føreren pådro seg kuttskader i hodet og ble fraktet til sykehus etter at en trailer veltet i Velfjord ved Svarthopen mellom Akselberg og Sæterlandet. Politiet opplyser at utforkjøringa skjedde da to trailere møttes. Den ene kom for langt ut på veiskuldra og veltet

### OPPDALINGEN: Bensinkrig

Daglig leder for YX-stasjonen i Oppdal, Magnar Hårstad forteller at bensinstasjonene på Berkåk har dumpet prisene sine på drivstoff i mange år. Det har ført til at mange kjører til Rennebu for å fylle. – Vi vil nå ha slutt på handelslekkasjen, forteller Hårstad.





LES OGSÅ

SIDE  
**12**

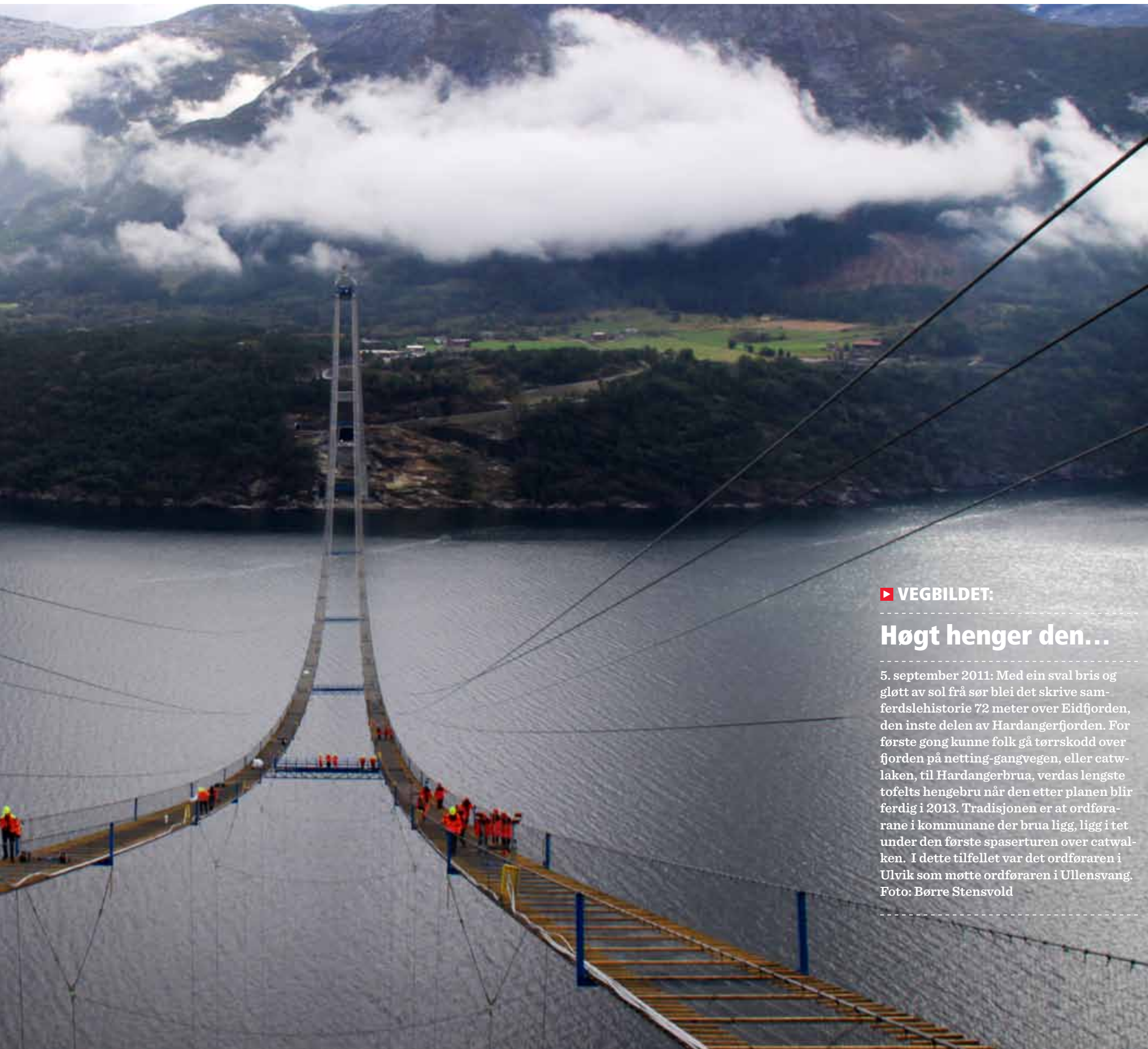
**KRONIKK:**  
Ingen brydde seg med milliardene som forsvant

SIDE  
**21**

**DRIFT:**  
Statens vegvesen skjerper kampen mot telehiv

SIDE  
**25**

**UTBYGGING:**  
Bygger vegen han skrinla på 70-tallet



► **VEGBILDET:**

### Høgt henger den...

5. september 2011: Med ein sval bris og gløtt av sol frå sør blei det skrive samferdslehistorie 72 meter over Eidfjorden, den inste delen av Hardangerfjorden. For første gong kunne folk gå tørrskodd over fjorden på netting-gangvegen, eller catwalken, til Hardangerbrua, verdas lengste tofelts hengebru når den etter planen blir ferdig i 2013. Tradisjonen er at ordførarane i kommunane der brua ligg, ligg i tet under den første spaserturen over catwalken. I dette tilfellet var det ordføraren i Ulvik som møtte ordføraren i Ullensvang. Foto: Børre Stensvold

**DALANE TIDENDE:**  
**Lengre 60-soner**

I sommer søkte Kjetil Ellertsen og Kyrre W. Aas om nedsatt fartsgrense på en 500 meter lang strekning ved avkjørslene til Nordre og Søndre Svanesvei. Beboerne er opptatt av sikkerheten som de mener er svært dårlig med dagens 80 km fartsgrense. Vegvesenet har vurdert hele strekningen og ønsker å la 60-sonen gå fra de nevnte kryssene helt til Grastveit.

**HALDEN ARBEIDERBLAD:**  
**Heldig Adam**

Polens Kollen-yndling Adam Malysz la opp sist vinter. Som skihoppere flest har han en stor lidenskap for fart og vil delta i Dakar Rally. Forleden var det nære på at det fikk en brutal stopp under trening ved byen Sagan i Polen. Malysz holdt 180 km/t da bilen fikk en skrens og landet på taket. Skilegenden kom heldigvis uskadet fra rundvelten.

**FÆDRELANDSVENNER:**  
**Okse på E18**

I en dramatisk reportasje på sørlandsavisens nett-tv kan vi se en olm okse løpe på motorvegen på E18 utenfor byen. Ikke bare løper den midt i trafikken, den løper til og meg i feil kjørebane, mot kjøreretningen. Heldigvis slapp trafikanten Ferdinand bot- og skadefri fra den uortodokse helgturen.







## SEKS ANBUD

Seks entreprenører har levert tilbud på elektro-arbeidet til Hardangerbrua og oppgradering av den 7,5 kilometer lange riksveg 13 Vallaviktunnelen (bildet). Prisene ligg mellom 59,7 og 85,2 millioner kroner.

# Både og i Lavangsdalen

## UNIVERSELL UTFORMING:

Tekst og foto Kjell Wold

### Åpnet øynene for blindes hverdag

Mange fikk seg en riktig a-ha opplevelse under fagdagen i Universell utforming, som Statens vegvesen arrangerte nylig.

40-50 mennesker fra Statens vegvesen fylkesavdeling Buskerud, fylkeskommunen og en rekke kommuner møttes i Drammen til fagdag med informasjon om lover og regler, gjennomføring og oppfølging av universell utforming i bygg, veg og offentlige møteplasser.

– Det er viktig å få felles forståelse, informasjon, kunnskap og erfaring om

dette viktige emnet både under planlegging, gjennomføring, drift og vedlikehold, forteller Stein Egil Sæter i Statens vegvesen, Buskerud fylkesavdeling, som arrangerte fagdagen sammen med kollegaene Trond Olsen og Erling André Flo. Etter en formiddag med mye teori om lover og regler, ble ettermiddagen innledet med en befaring på byen.

Her fikk deltagerne prøve seg i rullestol, med rullator, blindestokk og med diverse bind for øynene som illuderte

både svaksynt og blind.

– Oppsummeringen etter byrunden viste at mange fikk en a-ha opplevelse om hvor viktig riktig utforming er og hvor viktig det er å ha plant underlagt når rullator- og rullestolbrukere eller blinde og svaksynte skal ta seg fram i trafikken og offentlige bygg og uterom. Merking, lyd og lyssignal er av avgjørende betydning for god universell utforming, viste befaringen, forteller Stein Egil Sæter.





firmæer vil forsterke fire bruer i Aust-Agder. Budene er 5,6 millioner kroner (BMO Entreprenør) og 6,1 millioner kroner (Ypsilon Contractors)

## KAI I SÆBØ

Betonnast skal bygge nytt ferjeleie på Sæbø i Ørsta kommune. Summen på jobben er vel 17,5 millioner kroner. Kaia ligger ved Hjørundfjorden og skal erstatte et gammelt og nedslitt ferjeleie.

Det blir både satt opp midtrekkverk og etablert en strekning med gjennomsnittsmåling av farten (strekning-ATK) i Lavangsdalen i Troms.

TEKST LISA SUNDSTRØM ILL.FOTO STEINAR SVENDSBAKKEN

**D**et er essensen av de siste ukers møtevirksomhet mellom Statens vegvesen og samferdselsdepartementet.

**ATK OG MIDTREKKVERK.** – Strekningen som har vært aktuell for streknings-ATK er delvis overlappende med strekningen hvor det skal etableres midtrekkverk. Statens vegvesen har derfor i samråd med politiet funnet det hensiktsmessig å revurdere hvor det bør være strekningsmålinger. Vegvesenet foreslår at gjennomsnittmålinger blir etablert 3,5 kilometer av E8 sør for strekningen som får midtrekkverk. Dette ble drøftet i et møte mellom med politimesteren nylig, sier regionvegsjef i nord Torbjørn Naimak.

**ULYKKEVEG.** Reguleringsplanen for E8 Lavangsdalen (Storskreda–Sørbotn) er lagt ut til offentlig ettersyn. E8 har hatt flere dødsulykker i mange år. Dødsulykka i januar i år, hvor flere omkom, utløste debatt om midtdele i Lavangsdalen.

– Denne reguleringsplanen er én av tre reguleringsplaner for E8 på strekninga Laksvatnbukt–Laukslett som legger til rette for utbedring av E8 med breddeutvidelse og vegomlegging. Det er planlagt midtrekkverk fra Kantornes til Laukslett. I planen for Lavangsdalen, 9,5 kilometer veg, er det også regulert inn et område for rassikring, sier Ingeborg Solberg, avdelingsdirektør i Troms.

**START NESTE ÅR.** – Planen legger til rette for en ti meter bred veg med midtrekkverk, stopplommer og forbi kjøringsfelt på deler av strekningen. Dersom reguleringsplanen blir vedtatt av Tromsø og Balsfjord kommuner, vil det være mulig med oppstart av arbeidet i 2012. Det forutsetter at vi får midler til å gjennomføre prosjektet, sier Solberg. ■

## UTBYGGING



FØR 1. juli så vegen slik ut.

## Ny veg på 1-2-3

11. juli i år rullet maskiner inn i skogen i åsen over Utstranda ved Tyrifjorden. 3. oktober, 2,5 måneder senere, åpner en ny, 750 meter lang omveg rundt stengte Nestunnelen.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

**S**tatens vegvesen og entreprenør Hæhre har på rekordrask tid planlagt og bygd en helt ny veg rundt E16-tunnelen i Hole som ble stengt etter betongnedfall 25. mars i år. Siden tunnelen måtte stenges, har E16-trafikken snirklet seg langs åletrange fv. 155.

**12 500 BILER I DØGNET.** 8,5 kilometer av fylkesvegen har vært omkjøringsveg siden i vår, en veg som slett ikke passer for en trafikk på over 12 500 biler i døgnet. Til tross for utallige utbedringer og trafikk-sikkerhetstiltak, var det et sterkt ønske fra beboere i området å slippe trafikkbelastningen de nesten to årene Nestunnelen må være stengt for nødvendige utbedringer og reparasjoner.

**RUSTE OPP.** I april fikk Statens vegvesen

ideen om å ruste opp den gamle anleggsvegen til E16 som ble brukt en gang på 1980-tallet. Den var helt gjengrodd, men en 750 meter lang omkjøringsveg var langt å foretrekke framfor dagens alternativ på 8,5 kilometer. Uka etter fellesferie-start var vegbyggingen i gang. 3. oktober åpner vegen. I norsk og vegvesensk målestokk en på alle måter rekordrask vegbygging i 2011.

– Siden vegen er svingete og har 5-6 graders helling har vi valgt å sette opp betongmidtdele. Det burde gjøre omkjøringsvegen både tryggere og mer effektiv enn dagens alternative veg, sier en tilfreds avdelingsdirektør i Statens vegvesen Buskerud, Hans-Jan Håkonsen.

Sammen med prosjektleder Tore Braaten prøvegikk han nyvegen få dager før åpning. ■



NÅ 15. september ser vegen slik ut. Tore Braaten (t.v.) og Hans-Jan Håkonsen er tilfreds.

## VEGÅPNING:

Tekst og foto Bente Espeseth

### Myldre-åpning

Det myldret av små tobente langs fylkesveg 40 i Lågendalen, da 2,9 kilometer ny gang- og sykkelveg ble åpnet i Hvitvingfoss.

De små, myke trafikantene var i stort flertall da gangvegen ble åpnet 20. september av leder av fylkesutvalget for samferdsel i Buskerud Nils Petter Underbakke, ordfører i Kongsberg Vidar Lande og avdelingsdirektør i Statens vegvesen Buskerud, Hans Jan Håkonsen. Den nye gang- og sykkelvegen ligger i nærheten både til barneskolen og barnehagen. Fylkesveg 40 har stor trafikk mellom Larvik og Kongsberg og tiltaket utgjør derfor en meget stor trafiksikkerhetsforbedring. Arrangementets desiderte høydepunkt for flertallet av de mange framfotte var utvilsomt serveringen av pølser og Statens vegvesens egne kumlokkvaffer.







## FLASKEHALS BORTE 7. NOVEMBER

Nå er det bestemt at åpningen av 6,2 kilometer ny rv. 7 på Ringerike i Buskerud mellom Ramsrud og Kjeldsberg-svingene (bildet) er satt til mandag 7. november. Vegen til snaue 400 millioner kroner er bygd innenfor budsjettene og åpner trekvart år tidligere enn opprinnelig planlagt.

## MYE SYKLING KAN GI MINDRE KØ

Hvis det blir tre ganger så mye sykling i byområder, kan bilkjøringa bli redusert med mellom 2,5 og 12 prosent – teoretisk sett. I Stavanger vil det for eksempel si åtte prosent mindre biltrafikk. Det viser en ny rapport.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILL. FOTO COLOURBOX.COM

**D**e tretten byene som er med i prosjektet «Framtidens byer» og reisevaneundersøkelsen fra 2005 er utgangspunktet for beregningene. Det er forutsatt at det sykles tre ganger så mye i disse byområdene, uansett hva sykkelandelen er fra før. Det er også forutsatt at de som sykler kjørte bil tidligere.

**EFFEKT AV FÅ PROSENT.** – Den prosentvise nedgangen i bilkjøringa betyr ikke at køa blir tilsvarende redusert. All trafikk skjer ikke i en køsituasjon sjøl i rushtida, i realiteten går en del trafikk motstrøms eller på veger uten kø. Men, sjøl en liten reduksjon i antall biler kan ha stor betydning for køsituasjon – bare få prosent færre biler kan være forskjell på kø og flyt, forteller Gyda Grendstad

i Statens vegvesen. Hun er prosjektleder for byomtalen i Nasjonal transportplan.

– Med disse forutsetningene vil det i beregningen være slik at en by som har liten sykkelandel i dag fortsatt vil ha en relativt liten sykkelandel. I virkeligheten kan det også være slik at det er lettere å øke syklingen der det allerede sykles mye. I Bergen er det få som sykler i dag, men de har en ambisiøs sykkelstrategi, og kan få mer enn en tredobling når den er gjennomført, mener Grendstad.

**REGNEFEIL.** Rapporten ble først gitt ut med feil tall. Det ble slått opp stort både i Rogalands Avis og Samferdsel at det hadde svært begrenset effekt å satse på sykkel. Reduksjonen i biltrafikk ville bare være 1,6 prosent i Stavanger hvis syklinga ble tredoblet.

– Vi fikk det ikke helt til å stemme at biltrafikken bare ville bli redusert med 1,6 prosent med så stor sykkeløkning

som rapporten legger opp til, sier Helge Ytreland som jobber med kollektivtrafikk i Statens vegvesen i Stavanger.

– Vi gikk rapporten litt nærmere etter i sømmene og mente det var en brist i resonnetet til TØI: De mente at siden det bare var 20 prosent av trafikken som gikk i rushtiden, måtte de dele biltrafikkreduksjonen på fem. Men hvis trafikken reduseres med for eksempel åtte prosent over døgnet, som var tilfellet her i Stavanger, vil reduksjonen i rushtet også være minst åtte prosent. Trolig vil den være enda større i rushtidene, ettersom det er i disse periodene bilkøene gjør det ekstra attraktivt å sykle. Vi tok kontakt med TØI, og de innså og beklaget at det var gjort en feil. Slikt kan skje, vi har ingen ønske om å «ta» TØI. Men det som bekymrer oss er at det via denne rapporten er skapt et feilaktig inntrykk av at satsing på sykkeltiltak ikke vil ha særlig effekt på biltrafikken. Det er viktig at dette blir korrigert, siden det er usikkert hvor mange som

## MILJØVENNLIGE FERJER:

Tekst Undi Agnethe Torstensen Arkivfoto Knut Opeide

## Konkurransen om den mest energi- og miljøeffektive ferja

Statens vegvesen lyste i juni ut konkurranse om utviklingskontrakt på ferjesambandet E39 Lavik–Oppedal i Sogn og Fjordane. Nå skal Vegvesenet i dialog med fire firma før eit av dei får oppdraget med å byggje ei ny energi- og miljøeffektiv ferje.

Kontrakten gjeld også drifting av ferjesambandet i 10 år frå 1. januar 2015.

– Viktige kriterie er omsynet til drivstofforbruk og utslepp. Både elektrisk drevne ferjer, ferjer med biodrivstoff og andre innovative løysingar kan vere aktuelle, fortel seksjonsleiar for bygg-

herreseksjonen i Region vest, Øyvind Haaland.

**VIKTIG MILJØBIDRAG.** Statens vegvesen tok sjølv initiativ overfor Samferdsledepartementet til arbeidet med utviklingskontraktar for nye miljøeffektive ferjer. I direktoratet er det Christian Roti frå Vegforvaltning og utviklingsseksjonen som har hatt ansvaret for arbeidet med utviklingskontrakten.

– Skipsnæringa har tradisjonelt vore for ein versting på klimautslepp, og når Regjeringa har sett som mål i Nasjonal Transportplan (NTP) at

klimagassutsleppa skal kraftig ned er eg svært nøgd med at Vegvesenet her får sjansen til å slå eit slag for miljøet, seier Roti.

**NY KONKURRANSEFORM.** Utover hausten kjem Statens vegvesen til å gjennomføre dialogmøte med alle dei fire som har vist interesse. Etter dialogmøta blir deltakarane invitert til konkurranse, og innan 1. mars 2012 må dei levere tilbod.

– Målet er å kunne skrive under kontrakten 1. juni 2012, seier han.





# 03 FAKTA:

tilbud kom inn på E6-tunnelen ved Talvik i Alta. 860 meter tunnel og 530 meter veg ga bud fra 106,5 millioner kroner (Pihl og sønn) til 137,7 millioner kroner (Birkeland).

ILL. FOTO: COLOURBOX.COM



## NY VEG I VOSS

Fem tilbud er levert på bygging av Vangstunnelen på E16 i Voss. Tilbudene er fra 366,5 millioner kroner (NCC) til 503 millioner kroner (AF Gruppen). I tillegg til å drive og sikre 2 330 meter fjelltunnel med profil T 10,5, skal det bygges 2,1 kilometer ny E16 i dagen, 1 540 meter lokalveg og 1 830 meter gang/sykkelveg og fortau, samt en vegbru på 155 meter og gangbru på 123 meter.



kommer til å lese den reviderte rapporten.

Grendstad sier at rapporten med riktige tall nå ligger på TØI sine nettsider.

– Dette er en skjematisk beregning av hva som kan skje med tre ganger så mye sykling – og at alle disse kjørte bil tidligere. Rapporten viser altså at dette har stor effekt, men sannsynligheten for at dette skal skje akkurat slik det er regnet ut, er liten. Opprinnelig var planen at konsulentene i tillegg skulle se på virkelige strekninger med kø og hva en kunne få til med satsing på sykling her. Dette ble dessverre vanskelig å få til på grunn av manglende grunnlagsdata, sier Grendstad.

**FLERE GRUNNER.** – Bedre trafikkavvikling er bare en av mange årsaker til at det lurt å satse på sykkel, påpeker Grendstad.

– Når flere sykler blir det bedre nærmiljø og bedre helse for den enkelte. Nyere forskning viser at sykling forlenger livet og gir bedre helse mens du lever. Et godt sykkeltilbud gir også gode muligheter for dem som ikke har bil til å komme seg fram. I Nasjonal transportplan er vi opptatt av at det samlede tilbud for gående, syklende og kollektivreisende må være så godt at mange flere velger dette framfor å kjøre bil, sier Grendstad. ■

*Rapporten «Sykkelandeler og trafikkmengder med bil» skal vise hvilken effekt det har på bilkøer i rush-tida at flere sykler. Dette er en av 40 grunnlagsrapporter til Nasjonal transportplan som skal være ferdig i 2012.*

## HVA SKJER:

# Verden rundt



**M**OTORSYKLISTER utgjør bare 2 % av trafikken, men 17 % av dødsfallene på veg. FIA (det internasjonale automobilforbundet) krever nå at alle motorsykler skal ha obligatorisk ABS allerede fra 2015. EU-kommisjonen foreslår 2017. I følge FIA vil det spare 1000 liv å fremskynde datoen. Lovforslaget er til behandling i EU-parlamentet som skal ha avstemning i oktober.

**EN NY METODE FOR Å MÅLE** tilstanden på vegoverflater, er utviklet av et EU-støttet regjeringssamarbeid der også Norge er med som en av 36 parter. Organisasjonen European Cooperation in Science and Technology har utviklet nye «Performance Indicators for Road Pavements». Målet er å samordne de ulike europeiske metoder og standarder for analyse av vegtilstand, for spesielt å fremme trafikksikkerhet og bedret forvaltning av det europeiske vegnettet.

**BILINDUSTRIEN I EUROPA** er pålagt å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene fra sine biler slik at de i 2015 slipper ut maksimum 130g/km som gjennomsnitt av bilparken. Nye tall fra EUs miljøbyrå EEA viser at målet kan bli oppnådd før 2015. Det siste året er gjennomsnittlig CO<sub>2</sub>-utslipp fra nye biler i Europa redusert med nesten fire prosent og dermed er gjennomsnittsnivået nå kommet ned på 140 g/km. Ifølge rapporten «Teknologi-vegkart – biobrensel for transport» fra det internasjonale energibyrået IEA kan biobrensel stå for inntil 27% av drivstoffet i transporten innen år 2050.

**170 OBSERVATØRER** fra ti land var med da det svenske forskningsinstituttet SP sist uke gjennomførte det andre av tre fullskalabrennforsøk i en nedlagt tog tunnel utenfor Arvika. Etter seks års forberedelser ble gjort to forsøk med brann og en med en bombe i togsett fullt lastet med vanlig reisetaske. I det første forsøket bidro bagasjen sterkt til brannen, slik at togvognen etter fire minutter var et brennende inferno.

**EN RULLESTOLBIL**, den første serieproduserte bilen designet for rullestolbrukere, har nå rullet av samlebåndene ved AM Generals Hummerfabrikk i USA. Tradisjonelt er slike biler laget av ombygde varebiler, men serieproduksjon gjør at den 5,2 meter lange og 2,3 tonn tunge bilen med plass til seks personer, blir ca. 25 % billigere for kunden. Bilen er utstyrt med en bred sidedør og en rampe som ligger under bilen når den er i trafikk.

**EN FØRERLØS BIL** er nå på gatene i Berlin i et forsøk i regi av Berlin Universitet. Ved hjelp av en 360-gradersscanner på taket, et GPS-system og andre sensorer verd totalt fire millioner kroner, klarer bilen selv å ta seg gjennom vanlig trafikk. Av juridiske grunner må en person sitte bak rattet under kjøring i bytrafikk men på lukket område kan den kjøre på egenhånd.

**NORGE UTENFOR TOPP 10.** På Lonely Planets uoffisielle kåring av verdens 10 vakreste sykkelruter når hverken Lofoten, Vestlandsfjorder eller Helgelandskysten opp i kåringen. 1) Isle of Wight, England 2) Tasmanias vestkyst 3) Luberon og Mont Ventoux, Frankrike 4) San Juan Islands, Washington, USA 5) County Clare, Irland 6) La Farola, Cuba 7) National Highway, Vietnam 8) Otago halvøya, New Zealand 9) Cape Breton Island, Canada 10) Friuli-Venezia Giulia, Italia.

## BRUÅPNING:

Tekst og foto Kjell Wold

### Bru uten like

Drammensere møtte opp i tusentall da fv. 283 Øvre sund bru ble åpnet en smellvakker fredag i september. – Denne brua fins det ikke maken til i hele Europa, sa en smørblid fylkesordfører Roger Ryberg (fra venstre) da han åpnet brua og klippet snora sammen med regionvegsjef i sør, Kjell Inge Davik. Tre år og 525 millioner har det kostet å bygge den arkitekttegnede brua i miljø- og elvebyen Drammen, som har vunnet flere priser for sin design og miljøatsing de siste årene.

Med Øvre sund brus lengde på drøye 150 meter og bredde på 23 meter er sentrumsringen i Drammen nærmest fullført. Nå gjenstår bare utvidelse av siste del av Bj. Bjørnsonsgate på Strømsø til fire felt for å få en smidig og effektiv trafikk utenom bykjernen mens funksiperlen bybrua fra 1930-tallet skal stenges for oppussing og rehabilitering.







## 12 FÆRRE FERJER

12 ferjesamband er lagt ned i Norge de siste ti årene. I 1999 var det 138 riks- og fylkes ferjesamband i Norge mot 126 i 2009. Ett av disse er Storsand-Drøbak (bildet) i Oslofjorden etter at rv. 23 Oslofjordforbindelsen ble åpnet i juni 2000.

# 50 tiltak på veg for et bedre liv

Det nye nettstedet tiltakskatalog.no har nesten 50 miljø- og klimatilstandstiltak som skal redusere ubehaget med og fra trafikken.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO KNUT OPEIDE

WWW.TILTAKSKATALOG.NO Der kan en lese om ulike tiltak som reduserer ubehaget fra og med trafikken.

## MOBILAPPLIKASJON:

Tekst Henriette Erken Busterud Illustrasjon Kyrre Wedvik

### Mobil-app'en er på veg

Statens vegvesen planlegger å lage en mobilapplikasjon. Der kan en for eksempel sjekke når bilen skal til EU-kontroll og hvilke tilhengere som er lov å trekke.

Statens vegvesen vil gjerne ha innspill og kommentarer. Har du noen, kan du sende disse til [www-admin@vegvesen.no](mailto:www-admin@vegvesen.no). App'en blir gratis, og planen er å lansere den i løpet av året.

**VARSLER DEKKSIFTE.** – Første versjon blir en mobilapp med tjenestene «Tilhengerkalkulator» og «Sjekk EU-kontroll». Brukerne kan også legge inn mobilnummer og få SMS-varsling en måned før frist for neste EU-kontroll, forklarer vebrådgiver Anne Helene Bølstad i Statens vegvesen.

– I appen vil vi også oppgi viktige datoer, som frister for dekkskifte og betaling av årsavgift. Vi ønsker også å

bruke data fra Brønnøysundregistrene, slik at en enkelt kan sjekke heftelser på kjøretøyet, sier Bølstad.

**NYTTIG PÅ FARTEN.** – Vi vil samle disse kjøretøytjenestene i en mobilapp fordi dette er nyttige tjenester når en er ute på farten, og det ikke er så enkelt å besøke våre websider. På [m.vegvesen.no](http://m.vegvesen.no), Statens vegvesens mobilvennlige sider, ligger de mest besøkte nettsidene, men vi ser at det også er behov for en mer rendyrking av tjenester. Fremover vil det bli behov for flere tjenester som er tilpasset de mobile kanalene, men vi starter der utviklingen er enklest og der vi vet at brukerbehovet er størst, sier Bølstad.





Firmaer vil bygge 3,3 kilometer veg på E6 ved Alta mellom Aslakheimen og Hjemmeluft og 2,4 kilometer gang- og sykkelveg. Budene varierer fra 62 til 108 millioner kroner.

### MIDTREKKVERK

Denne høsten får Trybakken på E39 i Søgne i Vest-Agder midtrekkverk. Ulykkessvingen ble kjent over hele landet etter en voldsom dødsulykke der i fjor høst. To firmaer har levert tilbud på jobben til drøye 10 millioner kroner.



FOTO HÅKON AURHØIEN

**F**or å håndtere miljøproblemer og klimautslipp som biltrafikken fører med seg er det laget katalog med oversikt over hvilke tiltak som hjelper.

– Denne skal brukes av både Vegvesenet, kommuner, fylkeskommuner, interesseorganisasjoner, studenter og alle andre som er opptatt av transport, miljø og klima, forteller Guro Berge i Statens vegvesen som har ledet arbeidet (bildet). Transnova, Forskningsrådet via Tempo, TØI og Statens vegvesen har samarbeidet om å lage tiltakskatalogen.

**IKKE BARE TEORI.** – Det finnes mange nettsted med ideer til hva en kan gjøre med miljøproblemer, men ikke som er vitenskapelig fundert. Her er tiltakene basert på forskning og erfaring, og det er de som kan mest om tiltaket som har skrevet om det, uansett hvor de jobber, sier Berge.

– Hvis vi for eksempel vil se hva som fungerer som straktiltak ved høy forurensning kan vi lese om hva de gjorde i Bergen vinteren 2010 og evalueringen av dette. Vi kan også se hvordan det fungerte med miljøfartsgrense for å redusere svevestøv i Oslo.

Et annet eksempel er hvis en skole eller et borettslag har problemer med støy. I katalogen kan en se hvilke tilfeller støyskjerming virker, noe som avhenger av terrenget. Det står om ulike typer støyskjerming og fordeler og ulemper med disse. Tiltak på husfasader og erfaringer med støyredukerende vegdekker er også beskrevet.

I katalogen er det også beskrevet tiltak som reduserer behovet for transport og som påvirker transportmiddelfordelingen slik at personer og gods transporteres best mulig. I tillegg er det link til viktige sider – som til miljøfakta, lovverk og forskningsinstitusjoner som kan være nyttige.

**NYTTIG.** Per Christian Stokke jobber med veg- og gateplanlegging i Region øst. Han ser fram til å ta i bruk det nye verktøyet.

– Det jeg har sett av katalogen virker veldig interessant. Mange og riktige tiltak er samlet på et sted, slik at det er enkelt å finne fram når vi skal planlegge. Jeg jobber blant annet med en veg- og gateplan i Ski der mer miljøvennlig bytransport er et av målene. Jeg finner mange nyttige tema i katalogen. Både dette med infrastruktur og kapasitet i vegnettet, tilrettelegging for kollektivtransport, sykkel og gange, trafikkregulering og miljøtilpasset gjennomkjøring, oppsummerer han.

**SKAL FYLLES PÅ.** Berge er opptatt av at katalogen brukes – og at det fylles på med gode og dårlige erfaringer både fra inn- og utland.

– Gjør Statens vegvesen nye tiltak som ikke er prøvd skal disse evalueres og inn i katalogen slik at andre kan få nytte av dem. Blant annet vil det stå i FoU-kontrakter innen miljø, transport og klima at erfaringer skal inn i katalogen. Ellers er det Transportøkonomisk institutt har redaktøransvaret, mens vi sitter i redaksjonsrådet, avslutter Berge.

Den nye katalogen erstatter for øvrig Miljøhåndboken og nettstedet Miljøveg. ■



### BRUKERBETALING



## Over 80 prosent går til vegbygging

– Bompengeselskapene driver effektivt. Over 80 prosent av alle pengene som kommer inn går direkte til vegbygging.

TEKST KJELL BJØRN VINJE ILL. FOTO COLOURBOX

**D**et sier fungerende vegdirektør Lars Aksnes. I snitt går 12,5 prosent av bompengeselskapenes inntekter til drift og administrasjon mens 7,5 prosent går til renter på lån. Det er et nivå som ikke står tilbake for tilsvarende virksomheter. Og vi stiller en rekke krav til selskapene både av teknisk, juridisk og administrativ art for å sikre en forskriftsmessig innkreving av bompenge, sier Aksnes.

At det har vært en svak økning av driftskostnadene til bompengeselskapene fra 2009 til 2010 fra 12,13 prosent til 12,41 prosent tar han ikke tungt. For i 2009 ble det startet flere små bomanlegg i forhold til 2008 da ingen nye bomstasjoner ble åpnet. Driftsutgifter ved større bomstasjoner med stor trafikk er mer driftseffektive enn små bomstasjoner.

**SJU ÅPNER FØR TIDEN.** – Målet er at mest mulig av bompenginntektene skal gå direkte ut på vegen igjen, og raskest mulig til nedbetaling og dermed fjerning av bommer, sier Aksnes. Som eksempel på effektive bompengelanlegg nevner Aksnes blant annet sju større bompengelanlegg over hele landet som dette og de nærmeste årene legges ned betydelig tidligere enn planlagt:

- Skodjebraua - anslag 2019 åpner 2011
- Eikesundsambandet - anslag 2022 åpner 2014
- E18 Vestfold (fase 2) - anslag 2016-2017 åpner 2013-2014
- Rv. 2 Kongsvingervegen - anslag 2024 åpner 2018-2019
- Rv. 23 Olsosfordforbindelsen - anslag 2015 åpner 2013
- Nordkapp bompengeselskap - anslag 2014 åpner 2012
- Imarsundforbindelsen - anslag 2017 åpner 2015 ■

**Målet er at mest mulig av bompenginntektene skal gå direkte ut på vegen igjen, og raskest mulig til nedbetaling og dermed fjerning av bommer.**  
Lars Aksnes.

### VEGÅPNING:

Tekst og foto Lars Helge Rasch

## Mer oransje i Setesdal

– Jeg håper å se flere oransje jakker i Setesdal i framtida, sa påtroppende fylkesordfører i Aust-Agder Bjørgulv Lund, da han rundet av åpningen av ny rv. 9 Tveit–Krokå i Bygland. Mange deltok på den høytidelige åpningen av 4,6 km nye vegen. Parsellen er den andre av tre delstrekninger som skal bygges, siste parsell på 2,7 km mot Langeid startes opp neste år. Avtroppende fylkesordfører Laila Øygarden åpnet vegen og ga deretter en blomst (bildet) til første bilist, Arne Rørholt. Tre av dalens ordførere fra Bygland, Bykle og Valle deltok også på åpningsseremonien. Skolebarn, naboer og medlemmer i Austad leikarring skapte god feststemning under vegåpningen.







## HØYERE PIGGDEKKGEBYR

Samferdselsdepartementet samtykket i at Statens vegvesen sendte på høring forslag til endring i forskriften om piggdekkgebyr. Målet er å øke gebyrsatsene for bruk av piggdekk på noen typer tyngre kjøretøy. Endringen betyr at gebyrsatsene for bruk av piggdekk på lastebil og buss med totalvekt på henholdsvis 12 tonn og fem tonn i etablerte piggdekkgebyrsoner skal være fire ganger satsen for lette kjøretøy.

# Skjerper innsatsen mot arbeidsulykker

Etter 13 alvorlige arbeidsulykker på et drøyt år, skjerper Statens vegvesen nå innsatsen med HMS-arbeidet i entreprisedriften.

TEKST KJELL WOLD ILL. FOTO KNUT OPEIDE



ARBEIDSULYKKER En kraftig økning i tallet på arbeidsulykker i entreprisedriften gjør at Statens vegvesen nå iverksetter flere strakstiltak.

## BYGGESTART:

Tekst og foto Kjell Wold

## Statsrådsalve på Sokna

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa (bildet) avfyrte første salve på vegprosjektet riksveg 7 Sokna-Ørgenvika i Buskerud tidligere denne måneden

Det gjorde hun sammen med fylkesordfører Roger Ryberg i området ved Brekkeskogen midtveis mellom vegens to endepunkt. Ny riksveg 7 mellom Sokna på Ringerike og Ørgenvika i Krødsherad vil korte inn vegen mellom Oslo-Hønefoss og Hallingdal-Bergen med to mil og reisetiden med vel 20 minutter.

Prosjektet til om lag 1,6 milliarder kroner skal åpnes om snau tre år på forsommeren 2014 og delvis bompengefinansieres. I tillegg til bedre miljø og kortere reisetid vil den nye vegen gi mye bedre trafikksikkerhet enn på dagens svært ulykkesbelastede strekning.

Vegen vil få to, tre og fire felt på deler av strekningen og to lange tunnel-er på 2,8 og 3,8 kilometer. Den nye vegtraseen vil krysse under Bergensbanen flere ganger på den 17 kilometer lange strekningen som hovedsakelig går gjennom skogsterreng.





bud ble gitt på en stor spuntjobb i Moss havn. Veidekke er lavest med 15,5 millioner kroner. Øvrige tilbydere er NCC, Betonmast og PVA Entreprenør.

## BYGGER E6

Reinertsen Entreprenør skal bygge ny E6 Sentervegen-Tonstad sør for Trondheim. Byggestart var i september og prisen noe over 200 millioner kroner.



**E**tatsledelsen har vedtatt en rekke nye og skjerpede tiltak både på kort og lengre sikt for å forebygge alvorlige arbeidsulykker og styrke HMS-arbeidet.

**STRAKSTILTAK ETTER VOLD- SOM ØKNING.** – Erfaringsmessig har det i snitt skjedd en dødsulykke hver åttende måned i entreprisedriften i perioden 2003 til 2009. Dette har dessverre økt voldsomt det siste året. Fra februar 2010 til mars 2011 skjedde det 13 alvorlige arbeidsulykker der sju personer mistet livet og seks personer fikk skader med varige men. Det representerer en urovekkende sterk økning i alvorlige arbeidsulykker i entreprisedriften, sier Jan Erik Lien i Statens vegvesen.

Vegdirektøren og etatsledermøtet vedtok derfor før sommerferien strakstiltak i fem punkter, mens en intern arbeidsgruppe med representanter fra byggherremiljøene ute i regionene og Vegdirektoratet har kommet med hele 22 anbefalinger innen HMS i entreprisedriften.

**FEM PUNKTER VEDTATT.** Med umiddelbar virkning vedtok vegvesenledelsen følgende fem punkter:

- 1) HMS vektlegges i etatsledelsens fastsatte prosedyrer for samhandling før oppstart av kontraktsarbeidene. Underentreprenørene tas med i samhandlingsprosessen.
- 2) Løpende oppfølging av a) innføring av ledelsesinspeksjoner b) innføring av prosedyrer for stans av farlig arbeid c) innføring av prosedyrer for oppfølging av uønskede hendelser
- 3) Innskjærpe oppfølging av standard kontraktsbestemmelser ved at byggherren kan nekte å godkjenne underentreprenør med saklig grunn.
- 4) Nøye oppfølging av kravet om minimum 25 prosent av timeverkene i kontraktsarbeidet skal utføres av hovedentreprenøren.
- 5) Ved dødsulykker skal leder av den berørte virksomheten møte hos vegdirektøren for å orientere om hendelsen og hva som er gjort.

**SYNLIG OG TYDELIG LEDELSE.** – Hensikten med tiltakene er å forebygge arbeidsulykker og styrke det løpende HMS-arbeidet på våre utbyggings-, drifts- og vedlikeholdsprosjekter. Byggherren skal bli mer tydelig på å vektlegge HMS i samhandlingsprosessen som inngår i alle nye kontrakter før kontraktsarbeidet starter opp. Også underentreprenørene blir involvert i denne fasen, forteller Jan Erik Lien.

Synlig og tydelig ledelse blir vektlagt i det løpende HMS-arbeidet på prosjektnivå ved at det innføres ledelsesinspeksjoner og såkalte 1-1 runder mellom byggherre og entreprenør som ett av tiltakene for å få fokus på sikker atferd og tryggere arbeidsplasser.

– På sikt er vi rimelig sikre på at innføring av de nye tiltakene vil bidra til å bedre holdningene til sikkerhet blant alle aktører på våre prosjekter, sier Lien. ■

ARKITEKTENE Maja Cimmerbeck og Astri Taklo leder arbeidet med Statens vegvesens arkitekturstrategi.



## Arkitektur kan få deg ut på tur

God arkitektur kan få folk til å sykle og gå i stedet for å bile. Dette er noe av det arkitekturstrategien til Statens vegvesen skal bidra til.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO BENTE TOVIG

**K**limaendringer, vekst i byer og tettsteder og miljøproblemer gjorde at regjeringen utga dokumentet arkitektur.nå. Der står det blant annet at byer og tettsteder skal utvikles med arkitektur av god kvalitet, staten skal ivareta kulturmiljø og bygningsarv, kunnskap, kompetanse og formidling skal løfte arkitekturen, staten skal være et forbilde og norsk arkitektur skal være synlig internasjonalt.

**ARKITEKTUR PÅVIRKER.** – Arkitektur er et virkemiddel for å oppnå ting. Vi skal ikke bare bidra til samferdselsmål. Vår jobb er også å bidra til velferd, livskvalitet, verdiskapning, helse og fellesskap. Derfor blir energi og miljøvennlige løsninger viktige stikkord når vi lager arkitekturstrategi, sier Maja Cimmerbeck i Statens vegvesen.

– Arkitektur er alt som er menneskeskapt. Det betyr jo at vi produserer arkitektur hver dag, og er noe alle må engasjere seg i. Vi har mye å lære av turistvegsatsingen vår – de er et fyrtårn på arkitektur. Vi må lære av deres prosesser og produkter for å gjøre hverdagsarkitekturen bedre, sier Astri Taklo i Statens vegvesen som jobber sammen med Cimmerbeck.

– Når vi går fra tegnebordet til å bygge noe som har god kvalitet og som skaper entusiasme og trivsel, så blir vi jo stolte.

**TRAFIKKSikkerhet.** – Gjennom Østfold kjører en for eksempel forbi «rom» som bidrar til å holde folk våkne. Ved å legge opp til en god kjøreopplevelse bidrar en både til trafiksikkerhet og trivsel. Ar-

kitetur kan også få folk til å reise annerledes. En av de største utfordringene våre er jo å få flere til å reise kollektivt, sykle og gå. Operabygget har økt interessen for opera, på samme måte skal god arkitektur på for eksempel sykkelveger gjør at folk velger sykkel framfor bil. Vi skal ikke bare ha trygge skoleveger, de skal også være spennende, utfordrende og attraktive, påpeker Cimmerbeck.

– **GODE OPPLEVELSER.** Nylig hadde Jernbaneverket og Statens vegvesen en felles konferanse om framtidens arkitektur på veg og bane, siden de begge skal lage hver sin arkitekturstrategi. Både minister, kjente arkitekter og 140 andre deltagere var på plass.

– Vi må bruke arkitektur som et virkemiddel for å gi folk gode opplevelser i hverdagslivet. Det kan igjen gjøre at flere for eksempel bruker kollektivtransport eller velger å sykle eller gå, sa Magnhild Meltveit Kleppa da hun åpnet konferansen. ■

**Vi skal ikke bare ha trygge skoleveger, de skal også være spennende, utfordrende og attraktive. Maja Cimmerbeck**

## MILJØ:

Tekst Synnøve Lien foto Jostein Fjøsne

### Godkjend gytebekk

Gjennom anleggsområdet ved Tunsberg tunnelen i Granvin i Hordaland renn ein liten triveleg bekk, Kattåna. Der trivst også fisken i Granvinsvatnet i gytebekken på Seim. Slik kan det og fortsette fordi tiltaka under anleggsperioden har fungert. Omsyn til miljøet er her tatt på alvor, reinsinga og «kulpebygginga» i Kattåna er inspisert av fagfolk frå Universitetet i Bergen (UiB) og godkjend. Statens vegvesen vart i 2009 pålagt strenge rensingstiltak i samband med driving av den fire kilometer lange Tunsberg tunnelen i Granvin nær Voss. Fylkesmannen kravde kontinuerlig oppfølging av vassdraget og UiB vart engasjert. Av tiltak kan nemnast at det mellom anna vart lagd røyr utanom slik at ikkje vatn frå tunneldrivinga skulle øydelegge tilhøva. I dag er anleggsarbeidet i sluttfasen og bekkens reinsa opp og tilhøva for fisken er utbetra.





► **KRONIKK:**

## På veg mot noe nytt...?

Det er en politisk forsømmelse at ingen har laget en helhetlig gjennomgang av det som skjedde da Vegvesenets produksjonsvirksomhet ble skilt fra vegforvaltningen og det statlige entreprenørselskapet Mesta ble etablert.



**Steinar Gullvåg** Stortingsrepresentant (A), Vestfold. Gullvåg var informasjonsdirektør i Vegdirektoratet fra 1994 til 2005.

**T**idligere samferdselsminister Liv Signe Navarsete sa ved flere anledninger at hun hadde vært på leiting etter den vegmilliarden som omorganiseringen av Statens vegvesen i 2003 skulle frigjøre. Hun hadde ikke funnet den. Siden har ingen brydd seg mer med milliarden som forsvant – med unntak av noen stortingspolitikere som fortsatt slår seg på brystet og innkasserer påståtte gevinster av konkurranseutsettingen av Vegvesenets produksjonsvirksomhet.

Det blir færre og færre av dem, etter hvert som regningen kommer på bordet. Like fullt er det en politisk forsømmelse at ingen på noe tidspunkt har satt seg ned og laget en helhetlig gjennomgang av det som egentlig skjedde da Vegvesenets produksjonsvirksomhet ble skilt fra vegforvaltningen og det statlige entreprenørselskapet Mesta ble etablert.

Åtte år etter ligger regningen på bordet:

- Aldri har vi brukt så mye penger på drift og vedlikehold - og vi får mindre, ikke mer veg for pengene.
- Aldri har trafikantenes oppfatning av vegvedlikeholdet vært mer negativ.

Nå tror jeg beklageligvis at det er nær sammenheng mellom publikums oppfatninger og standarden på vedlikeholdet. Folk flest har neppe «vedlikeholdshåndboka» liggende i hankerommet, men de registrerer når vegene ikke brøytes, at det saltes mer enn noen gang og at vegdekkene sprekker og smuldrer opp.

Funksjonskontraktene koster nå fra 50 til 100 prosent mer enn siste gang de ble lyst ut. Det har sine årsaker. Entreprenørene skylder på et større og stadig mer kompleks vegnett, mer omfattende kontrakter, trafikkøkning, flere tunneler og en generell



FOTO GEIR BREKKE

prisøkning. Egen fortjeneste er, kan hende også en del av forklaringen.

Eierskapet til Mesta lå inntil 2005 i Samferdselsdepartementet. Da ble det flyttet til Næringsdepartementet. Dette er viktig for forståelsen av det som har skjedd i drifts- og vedlikeholdsmarkedet.

I 2005 endret Mesta karakter – fra å være et sektorpolitisk redskap for myndighetene i transportpolitikken, til å bli et hvilket som helst entreprenørselskap. Hensikten er med andre ord å tjene penger på virksomheten – og bare det. Og siden selskapet ikke kan vise til særlig imponerende resultater, reises det nå spørsmål om staten bør eie et selskap som balanserer bunnlinja med salg av substansverdier.

Jeg syns det er naturlig å drøfte denne problemstillingen når vi skal se på organiseringen av transportsektoren ved neste

transportplanrevisjon.

Poenget er at vi har overlatt hele drifts- og vedlikeholdsmarkedet til de store entreprenørselskapene, Mesta inkludert. Jeg har alltid ment at det er prinsipiell forskjell på å utføre et oppdrag på best mulig måte, og utføre et oppdrag i den ene hensikt å tjene penger på det. Jeg er heller ikke sikker på om konkurransen bidrar til å heve kvaliteten på tjenestene som utføres.

Og kostnadsbildet blir ikke bedre når konkurranseutsettingen gjør det nødvendig å opprette et eget kontrakts- og tilsynsbyråkrati, for å holde styr på utførelsen av kontraktene.

I vegforvaltningen var det rundt 5000 ansatte ved todelingen av etaten i 2003. Bemanningen ble nokså umiddelbart redusert med ti prosent i tråd med pålagte effektivitetsmål. I dag har Statens vegvesen mer enn

6000 ansatte. Økningen skyldes først og fremst mer penger og økte oppgaver, men også tyngende kontroll- og tilsynsoppgaver i drift og vedlikehold. Dette er en side av konkurranseutsettingen som sjelden beregnes.

Samtidig har den viktige realkompetansen i drift- og vedlikehold gradvis forvitret, simpelt hen fordi denne kompetansen bare finnes hos dem som arbeider ute på veggen. Vegvoktertradisjonen har ringe kår i selskaper som driver ren kommersiell virksomhet.

Selv om jeg gjerne skulle gitt Vegvesenet «spaden» tilbake, avvirket Mesta og ført verdiene tilbake dit de kom fra, er jeg redd tida er i ferd med å løpe fra oss, som en konsekvens av at det alt vesentligste av vegansvaret er overført fra staten til fylkeskommunene. Samtidig følger vegforvaltningen fylkesgrensene igjen, i hvert fall hva angår drift og vedlikehold.

I flere fylker, blant annet Vestfold, ser vi en gryende debatt om fylkeskommunens vegansvar og om det summa summarum vil lønne seg å opprette sin egen vegarbeidsdrift, gjerne i samarbeid med mindre lokale entreprenører. Som all slik debatt, har den naturligvis klare ideologiske overtoner.

Hvorom alt er, hevder jeg at samfunnet vil tjene på større samarbeid i drifts- og vedlikeholdsmarkedet, og gjerne da med en forvaltningsbedrift som en betydelig markedsaktør. Det handler om kompetanse, FOU, markedsstyring og avbyråkratisering.

Tilbake til siste del av 80-tallet, var jeg en del av den politiske ledelsen i Samferdselsdepartementet. Det var omtrent på den tida at Vegvesenet opprettet sin egen asfaltproduksjon. Over natta sank asfaltprisene med 25-30 prosent! Nylig solgte Mesta sin asfaltproduksjon til konkurrenten Lämmikainen. Det faller sammen med at ledende asfaltentreprenører igjen er anklaget for prissamarbeid. ■

## LESERBREV

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

### VEGPLANLEGGINGENS DILEMMA

I nummer 5 av Vegen og vi er det en grundig beskrivelse av det dilemmaet vi her i landet har kommet i når det gjelder vegplanleggingen. Leder av Styringsstabene i Statens vegvesen Lars Aksnes sier at den raskeste framdriften fra plan til vegåpning i dag er åtte år, men i praksis tar det oftere ti-tolv år fra oppstart av overordnet planlegging til åpning av prosjektet.

Statens vegvesen får i mange tilfeller pepper for forhold som de ikke kan lastes for. Utviklingen av vegplanleggingen er ett av

disse områdene. Her har det ikke manglet på advarsler fra vegetaten når Miljøverndepartementet med støtte fra reformivrige politikere og politisk inspirerte forskermiljøer har turet fram.

Dette har etter hvert ført til at mye av vegbyggingen i Norge både er blitt forsømt og forsinket. Berørte lokalsamfunn har måttet slite med mangeårig båndleggelse og uvisshet. Det finnes også mange hus- og grunneiere som har måttet vente år etter år for å få en avklaring og et økonomisk opp-

gjør for de inngrepene som nødvendigvis må gjøres for at vegen skal kunne bygges. Statsminister Trygve Bratteli som blant mye annet også var samferdselsminister, sa en gang at planer som var mer enn to år gamle var foreldet. Det var naturlig nok satt noe på spissen, men en kjerne av sannhet har det utvilsomt. Hvordan kan en plan som har sin seriøse start ti år tilbake bevare aktualiteten når spaden omsider settes i jorda? Er det rart økonomien i prosjekter blir endret som følge av endringer i teknologi, samfunnsutvikling

og alt annet som skjer i løpet av ti år?

I avslutningen av intervjuet med Aksnes sier han "flere politikere, blant annet statsministeren har i det siste tatt til orde for å se på dagens praksis med formål å effektivisere prosessen i vegplanleggingen. Vi følger spent med på hvilke virkemidler som skal settes inn. Vi håper å bli trukket inn i det," sier Aksnes.

Det håper vi også.

**Søren Gunnar Thorsdal**

**Vegvesenpensjonist og tidligere plansjef**





# 03

bud er kommet på jobben med breddeutvidelse og midtrekkverk på E16 Skaret-Sollihøgda i Buskerud. Budene ligger på 23,9 til 27,7 millioner kroner.

# 06

fylker har færre ferjesamband i dag enn for ti år siden. Det er Finnmark -2, Troms -1, Sør-Trøndelag -1, Møre og Romsdal -3, Sogn og Fjordane -1 og Hordaland -4.

## VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

# Full trøkk!

Hvert år er det om lag 100 000 artikler om Statens vegvesen og vårt sektoransvar. Det er en stor interesse for det vi driver med.

**D**et er aldri kjedelig å jobbe i Statens vegvesen! Hver dag skjer det et eller annet vi må følge opp. Hvert år er det om lag 100 000 artikler om Vegvesenet og vårt sektoransvar. Det er en stor interesse for det vi driver med. Ja, vi er jo med å påvirke hverdagen til de aller fleste. Åtte av ti daglige reiser blir jo foretatt på vegen!

**BOMPENGER OG HVA DE** brukes til er selvsagt et tema som dukker opp med jevne mellomrom. Denne gangen ble fokus satt på innkrevings- og administrasjonsutgifter i bomselskapene. Bakgrunnen er at innkrevingskostnadene på en enkelt bom på E18 i Vestfold ble veldig høy. Grunnen til dette er at prisen er lav - 10 kroner og at brikkeandelen er lav. Imidlertid vil kostnadene for dette bomprosjektet bli fordelt på flere punkter når prosjektet er ferdig utbygd, og vil ligge på samme prosent-sats som snittet av de andre prosjektene - om lag 12 prosent. Sammenlignet med bompengesystemene ellers i Europa har vi et effektivt innkrevingsystem som vi kan være stolte av. Dette forhindrer ikke at vi hele tiden må finne enklere måter å innkreve bompenger på.

Påbudt brikke i tyngre kjøretøyer vil trolig komme neste år. Det vil bedre muligheten for at alle utenlandske kjøretøyer også betaler. Regnskapene for bomselskapene i 2010 viser at det i snitt betales 2,7 prosent i netto rente for hele låneporteføljen i alle selskapene. Det viser at selskapene gjør en god jobb med å håndtere låneporteføljen. I tillegg jobbes det over tid med å redusere antall bomselskap fra dagens om lag 60 til om lag 20. Det vil også gi reduserte administrasjonskostnader.

**I VÅR FIKK VI OGSÅ FOKUS PÅ** at nye firefeltsveger på Østlandet hadde telehivproblemer. Dette er selvsagt ikke akseptabelt, og vi måtte finne ut årsakene. En ekspertgruppe kom nylig med sine vurderinger. Oppfølgingen av dette arbeidet er nå i full gang! Noen av anbefalingene er:

- Retningslinjene våre er kompliserte og kan være vanskelig å bruke riktig. Disse må forenkles!
- Vi bør dimensjonere firefeltsveger for 100 års kulde - og ikke 10 år som i dag
- Det er viktig at arbeidet på anlegget utføres riktig. Kontrollvirksomheten må innskjerpes.
- Vi må øke kompetansen i egen etat og hos utførende entreprenører
- Vann er og blir vegkroppens verste fiende og derved må dreneringen forbedres.
- Oppfølgingen av dette arbeidet er nå i full gang!

**NÅ ER OGSÅ RESULTATENE** av årets medarbeidertilfredsundersøkelse (MTU) klare. Nok en gang viser det seg at aller fleste, 90,7 prosent, synes det er trivelig å jobbe i Statens vegvesen.

Etter fjorårets MTU satte vegdirektøren fokus på tre klare områder for forbedring. Han sa at det var uakseptabelt at ansatte oppgir at de mobbes på arbeidsplassen.

Han ville ha en forbedring på antallet som oppgir at de tilbys medarbeidersamtale. Han ville også at prosessen rundt

lønnsfastsettelse legges til rette slik at flere er fornøyd med den.

Alle disse fikk et bedre resultat ved denne målingen. Dette er et veldig bra resultat og viser at alle ledere i etaten tok den utfordringen på alvor og jobbet fram et bedre resultat.

87 prosent sier at de har fått tilbud om medarbeidersamtale (+12 prosent), mens halvparten av oss er enige i at vi har hatt en «god prosess om min lønn» (+10 prosent).

Men det er 3,1 prosent som i år sier at de selv har opplevd mobbing eller trakassering. Dette er riktig nok en nedgang fra 4,7, men likevel uakseptabelt. Vi må ha en nulltoleranse når det gjelder mobbing og trakassering på arbeidsplassen. Tallet må videre ned!

**VI SPURTE DENNE GANGEN** om hvor mange som følte at de ble mobbet/trakassert av publikum. Resultatet viser at 5,3 prosent av de ansatte føler seg mobbet/trakassert av folk som henvender seg til oss for å få utført en tjeneste.

Dette er ikke noe hyggelig tall, og noe som vi skal feste et grep på. Jeg håper at de som føler dette tar det opp med sine nærmeste leder og arbeidskollegaer slik at den enkelte ikke tar det innover seg, men får støtte av miljøet rundt seg.

Hvilket konkret fokus og tiltak årets MTU vil medføre vil bli klart i løpet av oktober. ■



Fungerende vegdirektør: Lars Aksnes

## ANSATTE SVARER:

### - Hva er dine viktigste info-oppgaver høsten 2011?

#### TORBJØRN TUNGESVIK

info Region sør, Skien:

- Mange og varierte ting. Kommunikasjonsplan for E18 Langangen - Dordal, KVVU Tønsberg og et opplegg for interninformasjon om rapportering av uønskede hendelser (RUH).



#### BENTE SKOGDAL

info Region nord, Tromsø:

-Trafikksikkerhet, videreføre arbeidet med den nasjonale fartskampanjen, medietreningskurs for ledelsen og andre talspersoner, vegmarkeringer, felles profil og et enhetlig uttrykk i samarbeid med fylkeskommunene.



#### GEIR REGBO

info Region øst, Oslo:

-Vinterdrift, miljøgate Bjørkelangen, Dal stasjon, Heggedal Kollektivknutepunkt, Kollektiv og ts-tiltak, administrere medietrening, administrere og redigere Ledern.



#### CHARLOTTE VILLANGER NIELSEN

info Region vest, Bergen:

-Kommunikasjonsarbeid på de to største utbyggingsprosjektene i Bergensområdet. Gjøre kommunikasjonsplanen for TK-avdelingen mer "levende" og forpliktende. Arbeide videre med fartskampanjen.



#### ANNE MARIT ØKSENVÅG JOHANSEN

info Region midt, Molde:

-Lage en plan som sikrer at brukerne våre får vite hvilken standard de kan forvente på vegene i vinter og råd om hvordan de bør kjøre på vinterføre. Mye vegbygging i Møre og Romsdal, kommunikasjon er etterspurt fagkompetanse i prosjektene jeg følger opp.



## Sammenlignet med bompengesystemene ellers i Europa har vi et effektivt innkrevingsystem som vi kan være stolte av.

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

### SENIORPOLITIKK I STATENS VEGVESEN

Hvor blir det av de seniorpolitiske tiltakene? Det meste av det ble inndratt på nyåret 2011. Det var uenighet mellom organisasjonene og Vegdirektoratet. Hvor er TEKNA og NITO blitt av, det har jo vært helt stille om saken.

Ingeniørmangelen i Statens vegvesen øker dag for dag. Ofte har de som blir ansatt null erfaring fra vegprosjektering eller praksis fra noe med veg i det hele tatt. For å få disse opp til å produsere må de ha en «fadder» nesten

«hengende» over skuldra.

Hva skjer i andre offentlige etater og i kommuner. Hol kommune i Buskerud, de har forstått viktigheten av å beholde sine seniorer i alle sektorer. De som jobber etter 62 år, jobber 80 prosent og får full lønn. Ikke bare det, jobber du fullt når du har passer 62 får du en årsbonus på 20 000 kroner per år. Jobber du etter fylt 63 år og videre får du 30 000 kroner i bonus.

Med dagens «alderspensjonsgave» fra

januar 2011, med full alderspensjon ved siden av full lønn dersom du har 40 års fartstid, må seniortilbudet fra Statens vegvesen være ei meget god «gulrot» om seniorene fortsatt skal jobbe. Om du har helse til å jobbe etter 67 år, kan du tjene så mye du vil ved siden av en eventuell deltidsjobb i Statens vegvesen og ta ut pensjon.

Med hilsen

Sæming Alvim

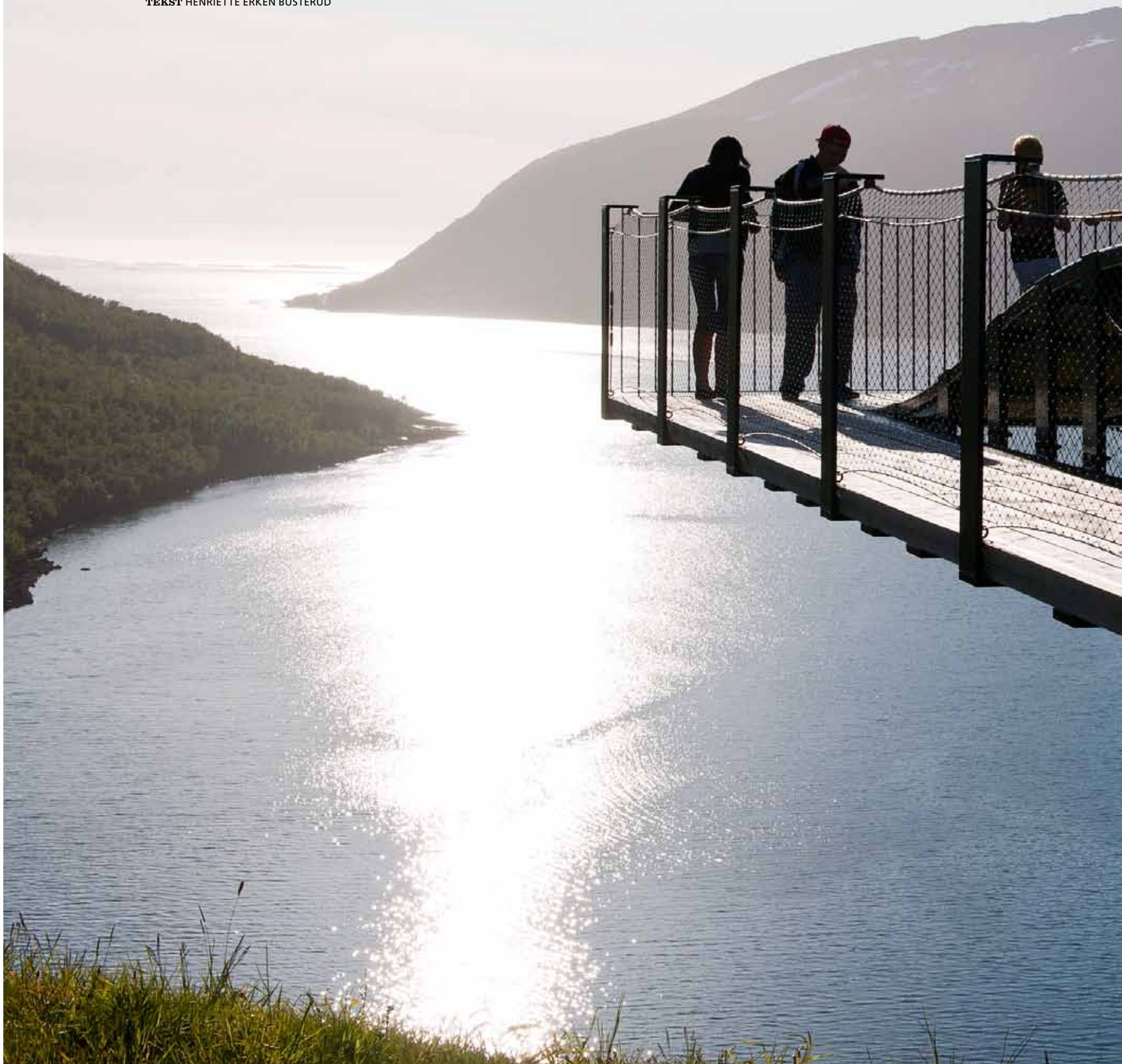
«gammel fadder i Buskerud»



# Trygt, fram, saman

Fram skal vi. Anten vi har med koffert eller krykker, barnevogn eller berre oss sjøl. Om vi er svaksynte, vidsynte eller trangsynte. Mellom bakkar og berg. Og ut med havet.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

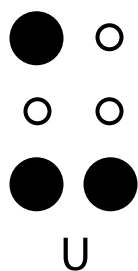






SENJA Utsikt for alle langs Nasjonal turistveg Senja.  
(Foto Jiri Havran. Arkitekt: Code arkitektur as)





**R**egjeringa har sagt at det offentlege rom skal vere universelt utforma i 2025. Universell utforming er eit av fire mål i transportpolitikken. Alle skal kunne ta seg fram, uansett korleis vi er skrudd i hop. Vi skal kunne trille trinnlaust på jamne underlag. Vi skal sleppe høge kneløft inn på bussen. Vi skal ikkje bli ståande med ei barnevogn på ein haldeplass med ei trapp som einaste utveg. Vi skal ikkje måtte ta ein lang omveg for komme oss fram. Og vi skal ikkje måtte ha lupe for å sjå når neste buss kjem.

I mange år har det vore fokus på korleis bilen skal kome seg saumlaust fram. Enkle avkøyringar. Planfrie kryss. Kul kurvatur. Fine bruer med troll under og stag over. Slik vil folk og ha det når dei går, sykklar og tek buss og bane.

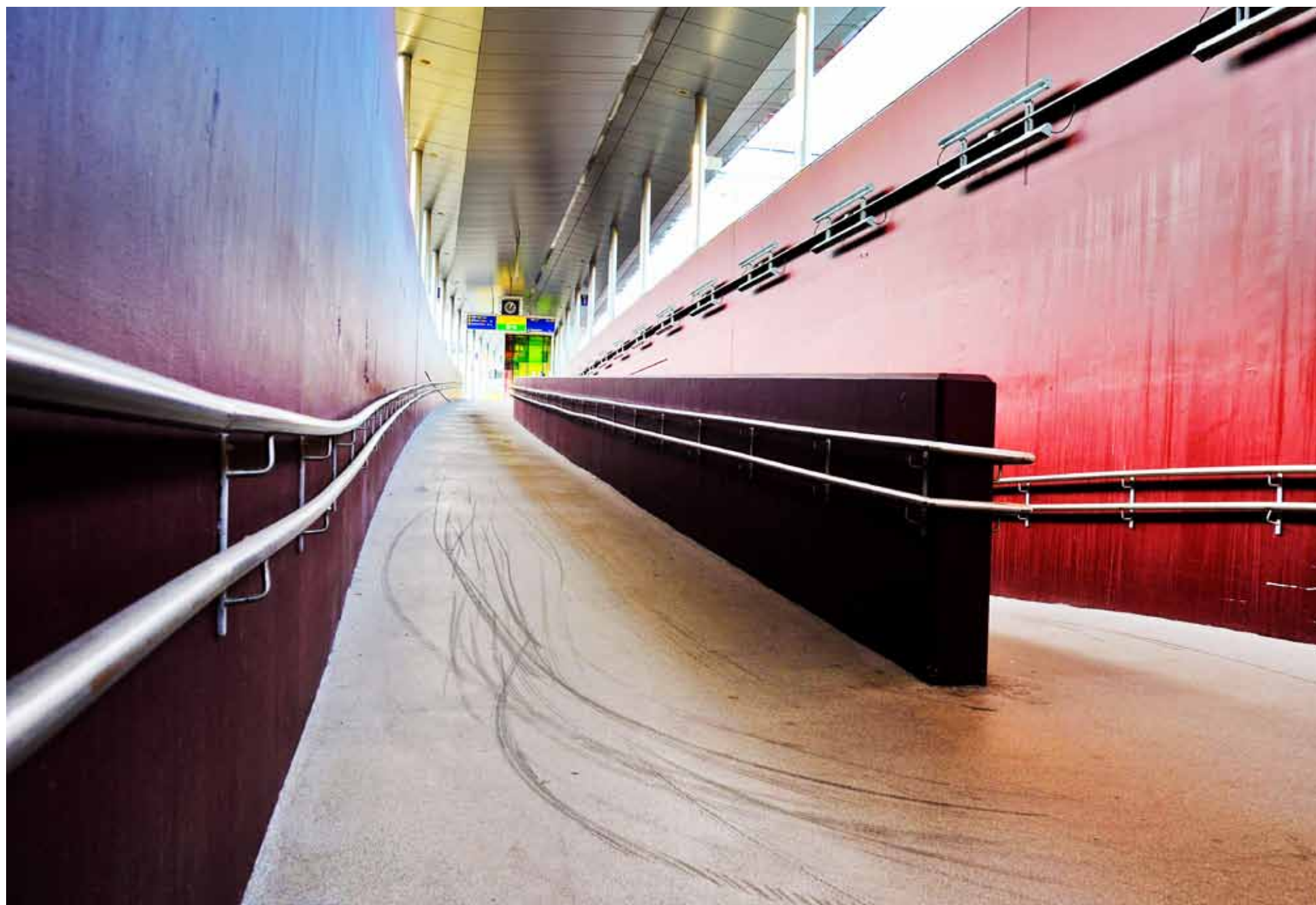
- Heile reisekjeda frå A til Å må vere universelt utforma. Få informasjon om reisetilbodet, kome seg til haldeplassen, kjøpe billett, bytte frå buss til bane. Det er mange element som heng i hop, påpekar Ingrid Øvsteng i Statens vegvesen. Ho arbeider med

universell utforming for at du og eg skal kome oss enklare fram.

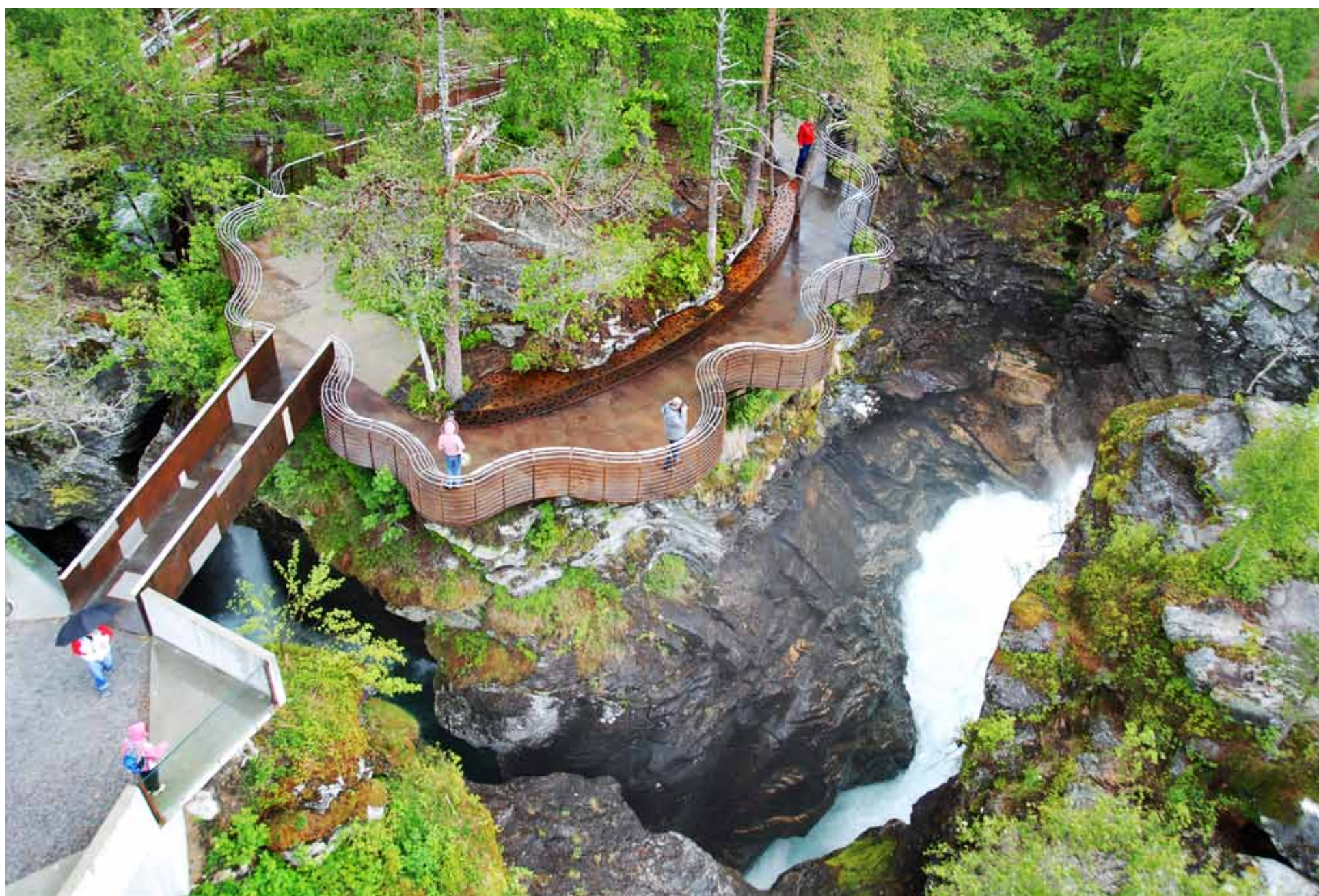
Å bygge universelt med god arkitektur er bra for alle - og nødvendig for nokon. Det gjer det enklare for alle. Vegvesenet er ein av fleire aktørar i dette arbeidet. For den som reiser spelar det inga rolle kven som eig grunnen eller har ansvaret.

- Vegvesenet har fått ansvar for å koordinere dei andre transportetatanes innsats. Vi lyt sikre at heile reisekjeder er universelt utforma, sier Øvsteng.

- Vi har auka auka bevissthet og kompetanse - men vi må bli endå betre. Dette er eit relativt nytt fag i Noreg. Begrepet kjem frå USA og vart introdusert i Noreg i 1997. Vi manglar ikkje lovar og reglar, men gode løysingar. Derfor er det viktig å samarbeide med andre, bruke den kompetansen vi har, utvikle ny kunnskap og bygge gode eksempel. Sjølv om det ikkje er alle stader det er like enkelt å få det til, så må ein gjere det ein kan. Av til må ein gjere kompromisser, men det er viktig å vurdere alle hensyn. Eit døme på dette kan vere gangveger i bratt terreng. Har ein jamt og fast dekke og ein benk å kvile, vil fleire kunne bruke gangvegen, sjølv om den er bratt, seier Øvsteng. ■







▲ **TRINNFRI ADKOMST** Gjer at alle kan nyte naturopplevingar i Gudbrandsjuvet. Langs Nasjonal turistveg Geiranger-Trollstigen. (Foto: Magne Flemsæter. Arkitekt: Jensen og Skodvin Arkitektur as)

◀◀ **RAMPE LYSAKER STASJON** Rampe med slak stigning gjer det enkelt for dei som triller. (Foto: Knut Opeide)

INN PÅ TRIKKEN Lett å kome av og på. (Foto: Knut Opeide)

KART Taktile kart er ein smart måte å gje informasjon på. (Foto: Knut Opeide)

KONTRASTER GANGE Tydelig gangsoner skapar naturleg ledelinje. (Foto: Knut Opeide)

KOFFERT Trinnlaust og lett å ta seg fram. (Foto: Knut Opeide)

MYRBÆRHOLMBRUA Skitt fiske for alle på Myrbærholmbua ved Atlanterhavsvegen. (Foto: Jarle Wæhler. Arkitekt: Manthey Kula as)





# MINST MULIG SALTING

– Minst mulig salting er best for miljøet. Også for driften av vegen. Vi har sett eksempler på at mer salt kompensere for et for dårlig driftsopplegg. Men salt kan ikke og skal ikke erstatte brøyting. Snø må fjernes mekanisk!

TEKST HÅKON AURLIEN FOTO HÅKON AURLIEN, KNUT OPEIDE

**K**ai Rune Lysbakken, sjefingeniør ved Statens vegvesens teknologiske senter, var krystallklar da han møtte de nye driftsentreprenørene som fra i høst har ansvar for daglig drift av riks- og fylkesveger i alle deler av landet.

Beskjeden om at høyt saltforbruk kan ses på som tegn på for dårlig organisering, var å sette ord på noe alle vet og manges dilemma. God organisering kan koste penger og gi redusert overskudd.

Statens vegvesen ga entreprenørene klar beskjed om å holde høy standard, og å gjøre det de kan for å holde tilbake en galopperende utvikling i saltbruken.

**GODT DRIFTSOPPLEGG.** – Et godt driftsopplegg er helt grunnleggende for å kunne holde saltbruken på et lavt nivå, samstemmer Åge Sivertsen, prosjektleder for Statens vegvesens etatsprogram «SaltSMART». Prosjektet ble startet for å kartlegge og utvikle driftsmetoder som ga redusert saltforbruk av hensyn til miljø og vannressurser. Paradoksalt har de siste årene vist et stadig økende forbruk av salt i vinterdriften. På 15 år er forbruket mer enn doblet til 240 000 tonn sist vinter.

– Mange forhold påvirker saltforbruket,



Kai Rune Lysbakken og Åge Sivertsen

men er noen hovedgrep er grunnleggende for å kunne oppnå god vinterdrift med lavt saltforbruk, sier han.

– Det absolutt viktigste er at entreprenørene har et driftsopplegg med stor kapasitet som gir operatøren mulighet til å iverksette hyppige tiltak med forholdsvis lave doseringer. Det er også viktig at entreprenøren har god oversikt over utviklingen på vegen og pålitelige værprognoser.

– Under snøvær må brøytingen gjennomføres med god kvalitet og hyppig gjentakelse slik at det ikke bygges opp snøsale på vegen. Da kan de bruke akkurat så lite salt i snøvær at snøen kan brøytes og vegen tørke opp igjen etterpå. Ber entreprenøren en sjåfør å

brøyte og salte en seks mil lang veg som skal være bar på to timer, da fører det selvfølgelig til at det spres mye salt og at vegen blir våt, sier Sivertsen.

**AVVEINING.** – Vi vet nå at det ikke er noen konflikt mellom å salte lite/optimalt kontra trafikksikkerhet, men at det koster noe mer. Skal vi ta vare på miljøet må vi være villige til å ta kostnadene. Det kan se ut til at det er for billig å salte, billigere enn å ha flere maskiner eller kortere roder, sier Kai Rune Lysbakken.

– Det er operatørene som setter opp rodelengdene gjennom sin vinterplan. Jeg forstår at de må avveie saltkostnader mot maskin- og bemanningsutgifter. Det er nok en svakhet med dagens driftskontrakter at de ikke sier noe direkte om rodelengder og syklustid, kun at vegen skal være snø/isfri etter en bestemt tid, sier Åge Sivertsen.

Nå diskuteres om hvilke krav som skal stilles i de spesifiserte driftskontraktene hver entreprenør inngår med Statens vegvesen for fem år av gangen. Fra starten i 2003 har det ligget til grunn at entreprenørene skal sørge for trygge og forutsigbare forhold for trafikantene. De skal selv dokumentere at brøyting og strøing er gjort og at krav til friksjon er nådd, om ikke kan det bli trekk. Nå diskuteres om blant annet rodelengder, krav til brøyte kvalitet og brøyte hastighet skal tas inn som detaljerte krav. ■

## VIL VITE MER OM SALTING

I et frostlaboratorium på NTNU i Trondheim arbeider forskere for å finne ut hvordan salt virker på snødekte og isete veger.

TEKST OG FOTO: HÅKON AURLIEN

**V**i vet at salt virker men ikke nok om hvordan, hva som faktisk skjer. Forhåpentligvis vet vi om et par år så mye at vi kan være mer konkret hvor mye eller lite det skal saltes under ulike vegforhold, sier forsker Alex Klein-Paste. Han forsket på vegsalting i tre år. I sommer tok kollega Kine Nilsen en mastergrad på snøens evne til å absorbere fuktighet og fant til manges overraskelse ut at snø kan absorbere opp til 40-50 vektprosent vann før den underliggende vegbanen begynte å bli våt.

– Det gir oss en viktig pekepinn i søk etter den optimale doseringen i snøvær, sier Klein-Paste. Han jobber med doktorgradsstudent Johan Wählin for å finne ut hvordan salt påvirker snøens mekaniske egenskaper.

– Vi ser etter de fysiske mekanismer som skjer i snøen og hvordan salt forhindrer at det bygges opp en issåle under snøvær, sier Wählin.

Ved å kartlegge dette håper forskerne å finne ut den minimale dosering som trengs for å forhindre oppbygning av issåler.

**VED MYE MER.** – Vi vet mye mer enn for tre år siden. Noe av kunnskapen er allerede videreført gjennom kurs og opplæring. Om noen år mener vi å ha faktisk kunnskap om vegsaltets virkning som vil være til nytte ved opplæring på alle nivåer, sier Klein-Paste.

Resultatene kommer Statens vegvesen til nytte i et samarbeid mellom NTNU og Statens vegvesens Saltsmart-prosjekt. Samarbeidet utvides nå med vegmyndigheter og en forskningsinstitusjon i Sveits. De har som Norge områder med innlandsklima og høytrafikkerte veger, samt et sterkt politisk ønske om å begrense saltingen for å unngå miljøskader på vassdrag og vegetasjon.

**KREVENDE FAG.** – Rett vegsalting er et veldig krevende fag. Tidligere var det noe Vegvesenets driftsansatte lærte seg og hverandre over mange år, noe de hadde i fingrene. Med dagens driftsopplegg er det behov for å gi nye sjåførere en generell forståelse for faget på veldig kort tid. Da kreves det opplæring som er mer spesifikk og som gir innsikt i det som foregår på vegbanen, sier Klein-Paste.

Han og kolleger har i sin forskning også avdekket myter omkring salting som kan ha bidratt til den kraftige økningen i saltforbruket de senere årene.

Han avviser at det er lurt å legge på litt ekstra salt for sikkerhets skyld.

– Høy dosering av salt taper seg like raskt som en lav dosering sier han, og avviser også forestillingen om at en overmettet saltløsning kan fryse ved 0 grader. Det har fått mange til å konkludere med at for mye salting førte til frysing av vegbanen. ▶





# ER BEST FOR ALLE

SALTING Kai Rune Lysbakken og Åge Sivertsen mener et godt opplegg hos driftsrentreprenørene er første bud for å få ned saltforbruket på norske vinterveger.



– Overmettet saltløsning fryser ikke. Men noe salt vil felle ut som saltkrystaller, såkalte hydrater. Ved vanlige doseringer skaper dette vanligvis ikke problemer, men ved høye doseringer kan disse krystallene oppleves sleip, sier han.

Vegsalthar tre hovedhensikter, å hindre ising (anti-ising), å fjerne is (de-ising) og å hindre at snø kompakteres og fester seg på vegen (anti-kompaktering).

– Vi vet mye om hvordan salt hindrer at vann på vegen fryser til is. Salt flytter frysepunktet ned under det naturlige frysepunktet, og hvis vannet fryser gjør den isen svakere slik at trafikken kan ødelegge den. Dette forklarer hvorfor anti-ising er avhengig av en viss trafikk på vegen, sier Klein-Paste.

– Vi vet også en god del om hvordan vi kan bruke salt for å fjerne is på vegger som skal

være bare. Salting alene nytter ikke, det kreves også varme fra vegbanen eller trafikken.

– Det vi vet minst om er eksakt hva som skjer ved salting i snøvær. Salt skal holde snø plogbar, men ikke smelte all snø. Snøen skal fremdeles ryddes mekanisk. Det vi ser på nå er om det mulig å salte nok til å holde snø plogbar, men ikke så mye at vegbanen blir våt. Hvis vi klarer det gir det bedre vegbane med mindre saltforbruk, sier han. ■

## FRIKSJONSDEKK TIL FRIKSJONSMÅLING

Tor Wiggo Olsen, mannen bak en rekke oppfinnelser innen vinterdrift av vegger i Norge, har nå utviklet et friksjonsdekk til bruk på de friksjonsmålerne både Statens vegvesen og driftsrentreprenørene bruker for å dokumentere glatthet. Det nye dekket har samme gummiblanding som er brukt i moderne friksjonsdekk mens det standardiserte dekket bruker hardere gummiblanding. Olsen mener dette vil gi riktige målinger spesielt under kalde forhold. Dekket ble testet sist vinter, viste gode men ikke entydige resultater og skal testes på ny denne vinteren. (Foto: Håkon Aurlien)



## ALLE PÅ KURS

I høst var det siste gang at alle nye driftsrentreprenører hadde deltakere med på et sentralt driftskurs, forpliktet til å formidle kunnskap til alle brøytesjåførene etterpå. Neste år skal alle som tar i et ratt på regionale driftskurs før vintersesongen tar til. Hensikten er å sikre at Vegvesenets ønsker om driftsstandard når ut til hver enkelt sjåfør.



# Lønnsom egenstyre i Vest

– Vi skal være forsiktige med å gå inn i forsøket, spesielt når vi er så populært blant de store entre

TEKST OG FOTO: HÅKON AURLIEN

«**M**en vi ser at vi har fått mer ressurser ut på vegene, opplever at brukerne av vegene er mer fornøyde, og har en langt bedre kostnadsutvikling enn naboområdene, sier Magne Berg. Som byggeleder i Statens vegvesen har han i mange år hatt ansvaret for nær 800 km riks- og fylkesveg og 30 km gang/sykkelveg i Vesterålen. Fra i fjor høst hadde han og hans medarbeidere igjen faktisk ansvar for tilstanden på disse vegene. Gjennom et forsøk tok Statens vegvesen tilbake den daglige styringen av hva som skulle gjøres på vegene mens entreprenører gjør selve jobben.

Det har fungert godt og nå går han i gang med en ny sesong med nesten samme opplegg.

**BYGGHERRESTYRT.** Mens hovedvegene i landet for øvrig ivaretas gjennom driftskontrakter der en entreprenør har ansvaret for å drifte vegnettet innenfor gitte standardkrav til fast pris over fem år, ble vegene i Sortland driftsområde delt inn i syv vinterkontrakter, også de over fem år. Ansatte i Statens vegvesen bestemmer hva som skal gjøres mens entreprenørene har all utførelse etter avtalte times- eller mengdepriser.

I en evalueringsrapport laget av Statens vegvesen Region nord slås det fast at utvidet byggherre-involvering i styring og oppfølging har gitt bedre resultat på vegene.

Den første vinteren var ekstra hard og det ble litt mer arbeid enn ventet for Berg og hans tre medarbeidere. Men vegene har jevnt over vært bedre enn i naboområdene og utgiftsøkningen på ren vinterdrift vært lavere enn i naboområdene, 45 prosent mot 60 prosent.

Daglig vedlikehold av vegene sommerstid ble utlyst i fire kontrakter. I Vesterålen hadde disse ingen prisøkning mens naboområdene har hatt en prisvekst på 40 prosent.

**FORSØKSORDNING.** Statens vegvesen hadde tre hovedmål med forsøket; bedre kvalitet for trafikantene, redusert kostnadsøkning og bevaring av kunnskap om vegnettet, metoder og kostnadsfaktorer i Statens vegvesen.

– Vi hadde en tøff første vinter. En byggherrebehandling på fire viste seg å være noe for lite og medførte mye overtid, sier Berg. Fra januar håper han å ha en medarbeider til i stillingstittelen «byggherrestøtte».

Økt standard på vegene er noe Vegvesenets folk har registrert gjennom målinger, og som også er bekreftet gjennom tilbakemeldinger fra næringslivets organisasjoner.

– Vi har ikke evaluert i forhold til den jevne trafikant, men opplever blant annet gjennom medieomtale at folk

DAGLIG DRIFTSANSVAR Magne Berg har ansvaret for lange vegstrekninger i Vesterålen. Før hadde han byggelederansvaret alene, fra i fjor har han daglig driftsansvar sammen med tre kolleger. En evalueringsrapport viser gode resultater.



# styring terålen

å rope halleluja bare et år  
vet at forsøket ikke er  
prenørselskapene.

flest er mer fornøyd med vegstandarder enn hva de har vært tidligere år. De har åpenbart opplevd det samme som oss, at det kom mer ressurser ut på vegene enn da området ble driftet som funksjonskontrakt, sier Magne Berg

**NYTTIGE ERFARINGER.** Evalueringsrapporten slår fast at det første driftsåret har gitt verdifull erfaring med kontrakten og gjennomføring av arbeidet som kan nyttes i videreutvikling av denne kontraktstypen. 15 entreprenørselskaper, 14 lokale og en riksdekkende, deltok i konkurransen om de åtte vinterkontraktene. Evalueringsrapporten slår fast at Statens vegvesen må legge ressurser i informasjon til og opplæring av de nye små og mellomstore entreprenørene som ikke har erfaring med de formelle kravene som Statens vegvesen stiller i sine kontrakter. Også faglig opplæring og bistand er nødvendig og nyttig for god gjennomføring av kontraktene.

– Opplæringsbistand fra byggherren bidrar til tillitsforhold mellom byggherre og entreprenør, heter det. ■

## FAKTA

### Vesterålenforsøket

Drift av Vesterålens riks- og fylkesveger er fra september 2010 organisert som delte entrepriser med 5 års/5 sesongers varighet.

Dette er ikke driftskontrakter, men kontrakter der byggherren i større grad har overtatt styring av kontrakten og dermed en stor del av risiko og ansvar.

Entreprenørene har ansvar for vurdering av behov for og igangsetting av tiltak på fire områder; supplerende av brøytstikk, trafikkberedskap (utrykning/arbeid skjer på bestilling), beredskap for vinterdrift, og fylling av strøsandkasser.

Området omfatter 796 kilometer fylkesveg og riksveg, og 30 kilometer gang/sykelveg.



MANGLER Prosjekteringsfeil, mangler ved byggingen og underdimensjonert drenering blir pekt på som årsaker for telehiv på tre nye veger sist vinter.

## Skjerping mot telehiv

Statens vegvesen er i gang med å gjennomgå retningslinjene for frostsikring av nye vegprosjekter. Målet er bedre sikring mot telehiv.

TEKST HÅKON AURLIEN OG KJELL BJØRN VINJE

**E**tter mange medieoppslag om telehiv-rapporten understreker Statens vegvesen at dagens vegbygging følger gjeldende regelverk.

– I vårt arbeid med å bygge veger følger vi de retningslinjene som ligger til grunn. Dagens praksis knyttet til frostsikring har vært den samme siden 1970 og med gode erfaringer. Men vi har nå fått anbefalinger om tykkere overbygning som vi vil legge inn i våre normaler, sier Lars Erik Hauer – som er direktør for Veg- og transportavdelingen i Vegdirektoratet. Bakgrunnen er anbefalingene fra en ekspertgruppe som har fastslått at prosjekteringsfeil, mangler ved byggingen og underdimensjonert drenering er pekt på som årsaker for telehiv på enkeltpunkter på tre nye veger sist vinter.

– Målet er å gjøre retningslinjene enklere og klarere slik at kravene om frostsikring ikke kan misforstås. Dette vil få konsekvenser for hvordan vi prosjekterer og bygger vegene framover, sier direktør Lars Erik Hauer i Statens vegvesen.

– Ekspertgruppen har kommet med en rekke gode forslag til tiltak. Dette vil få konsekvenser for hvordan vi prosjekterer og bygger veger framover. Mye tyder på at et for komplisert regelverk gir grunnlag for tolkninger og valg. Enklere retningslinjer kan være veien å gå, sier Lars Erik Hauer som er direktør for Veg- og transportavdelingen i Vegdirektoratet. Sist vinter oppstod det telehiv på enkeltpunkter på tre relativt nye veger i østlandsområdet. En ekspertgruppe ble satt ned for å finne årsaken og for å komme med forslag for å unngå slike hendelser i fremtiden. Telehiv på E18 Krosby – Knapstad (punkter på en nesten én kilometer lang strekning), E16 Wøyen – Bjørnum (250 meter fordelt på tre steder) og rv. 2 Kløfta – Nybakk (400 meter) er undersøkt av ekspertgruppen.

**ULIKE FORHOLD.** – Det er ulike forhold som har ført til telehiv. Det er registrert både prosjekteringsfeil, mangler ved byggingen av vegen og underdimensjonert drenering, heter det i rapporten.

- For rv. 2 Kløfta – Nybakk er det benyttet for tynn vegoverbygning ut fra stedlige grunnforhold, kombinert med for lav dimensjonerende frost mengde.
- For E16 Wøyen – Bjørnum synes den valgte overbygningstykkelser (på 1 meter) å ha vært for tynn i forhold til at det er ujevne grunnforhold på deler av strekningen.
- For E18 Krosby – Knapstad er det ikke holdt punkter for at den frosttekniske dimensjoneringen har vært for dårlig.
- Ekspertgruppen mener at en fullgod løsning som eliminerer telehivene på de aktuelle punktene bare kan oppnås med utskiftning av eksisterende vegoverbygning. Om og når dette skal gjøres vurderes nå i Statens vegvesen. ■



### TINER PROBLEMSTIKKRENNER

Heatwork AS i Narvik har nå utviklet et enkelt system beregnet på tining av stikkrenner under veg som Vegvesenet og driftsentreprenørene ser har lett for å fryse. Ved å montere et tynt galvanisert rør fast inne i stikkrenna, påmontert hurtigtilkoblinger, er det bare å koble til slanger og pumpe varm frostveske gjennom røret i et lukket system. Systemet er testet ut sammen med Statens vegvesen, Mesta og Luftfartsverket og bildet er fra sist ukes forsøk på E6 utenfor Narvik. (Foto fra Heatwork AS)



# Tryggheten selv

Gradert informasjon på avveie. Uønskede folk i korridorene. Forfalsking av data i Autosys. Dette skal sikkerhetsleder Bodil Rønning Dreyer sørge for at ikke skjer.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD MONTASJE KYRRE WEDVIK/COLOURBOX.COM

**01 Morgenfuglen.** Morgenfuglen flyr inn på kontoret og parkerer på parketten, et lengdehopp fra vegdirektøren. Som Terje Moe Gustavsen rådgiver bør hun sitte i ropeavstand. Bodil er alltid i godt humør og energisk. Hun kvitrer i vei og flakser av sted fra den ene oppgaven til den andre. Og nå har hun jammen fått enda en haug med oppgaver – som sikkerhetsleder i Statens vegvesen: Hun skal sørge for god sikkerhet, først og fremst rundt ansatte og informasjon.

**02 Forebyggeren.** – Jeg ble bedt om å ta denne rollen som blir en del av rådgiverstillingen min. Jeg skal jobbe med forebyggende sikkerhet, adgang, tilgang og identifisering – at vi overholder regler i forhold til graderte dokumenter. Jeg skal sørge for at alle som jobber her vet hva slags sikkerhetsansvar de har. Som å bære tjenestebevis, sier hun lett bebreidende og ser på overtegnede – som sitter der uten bevis for noe som helst.

– De ansatte må skjønne hvorfor det er viktig å følge folk helt ned etter møter, at de ikke skal la viktige papirer bli liggende på printeren og så videre. Min jobb er også å påse at vi har gode rutiner for kriser som kan oppstå både internt og på objekter innenfor etatens ansvarsområde. Jeg har ansvar for at det er planer og systemer på plass, mens avdelingene har ansvar for å utvikle dem.

**03 Sjekkeren.** – I første omgang må jeg gå gjennom hva vi har – jeg har ei liste på 40 punkt over ting jeg må sjekke. Hvert år er det revisjon av sikkerheten og analyse av uønskede hendelser, så her gjelder det å få oversikt. Ved store nasjonale kriser skal departementet sende kryptert informasjon til oss. Hvor dette utstyret er og hvem som kan håndtere det er et eksempel på hva jeg må undersøke.

En annen ting er om våre innleide konsulenter, som må være sikkerhetsklarert, ikke har en klarering som er utgått på dato.

**04 Vegdirektørens høyre hånd.** Siden 2008 har hun vært vegdirektørens personlige rådgiver. Mon tro hvordan det er å jobbe så tett på sjefen sjøl?

– Han er en intens og en krevende leder, men veldig spennende å jobbe sammen med. Han genererer mange oppgaver, og vi har funnet en fin arbeidsform. Jeg blir spurt til råds om mye forskjellig. Det siste jeg ble spurt om var en oversikt over kjøreskoler i landet. Da anbefalte jeg ham Gule sider, hehe. Men jeg må være litt frøken Detektiv, og jeg må være rask og handlekraftig hele tida. Det kan være stressende, men jeg har lært meg å håndtere mye på en gang. Dette er nok den morsomste, mest lærerike og mest krevende rollen jeg har hatt i Vegvesenet.

**05 Kontrollfreaken.** Ordning & reda er en av hennes sterke sider og det er fordi Bodil alltid har full kontroll at hun er betrodd rollen som sikkerhetsleder. Bunkene ligger sirlige på pulten, beskjeder og instruksjoner er gitt i god tid. Og hun er ikke redd for å sei i frå verken om det ene eller andre.

– Jeg liker å ha orden og struktur. Jeg er innmari god på å lage gode oversikter og er fascinert av systemer. Jeg har mange baller i luften – og jeg har et godt system på hvordan de skal tas ned, hehe. Dessuten har jeg jobbet så mange steder i organisasjonen at jeg har et stort kontaktnett og god oversikt. Som deltager på etatsledermøtet har jeg også god kontakt helt til topps.

**06 Lettmatrosen.** Bodil har vokst opp i Hamar, og har antagelig seilt på Mjøsa. Men hun har også vært på

gyngende grunn på det åpne hav. Også der sammen med vegdirektøren – og andre fra Styringsstaben i Færder'n. Men der var hun verken rådgiver eller sikkerhetsleder. Der var det hun som til tider sto til rors, mens vegdirektøren sørget for at hun fikk i seg mat.

– Det var veldig moro å være med på Færder'n. Der var toppsjefen kokk, så vi fikk prøvd oss i andre hierarkiske roller enn det vi er vant til, noe som er veldig artig og nyttig. En må ha respekt for rollen og jobben en skal gjøre, uansett hvilket nivå en er på. Alle oppgaver er viktige i totalen!

**07 Lefsebakeren.** Som liten tilbragte hun sommerferien blant folk og fe og timotei i Nord-Østerdalen. Hos tante lærte hun å bake lefse og flatbrød. Så før jul fyrer hun opp og gir jernet over takka. Dette er nok ikke hverdagskost i Bærum.

– Dette er en grei aktivitet for å få ut litt energi. Leiva må være tynn, så da kan jeg stå og kjevla ut frustrasjoner og sinne i det vide og brede, hehe.

**08 Diagonaldivaen.** Hvis du svetter og staver deg opp en motbakke i Bærumsmarka, er det stor sannsynlighet for at du blir forbigått av Bodil. Hun har riktignok ikke havnet i birkebeinerbanden, men er over middels sprek. Sjøl om hun påstår at hun får drahjelp fra bikkja.

– Jeg er veldig glad i å gå på ski og har deltatt i Skarverennet i over 20 år. Men birken er ikke noe for meg, jeg trener kun for eget velvære. Det går mest i skitreninger og intensivtreninger på Friskis og Svettis.

I ferier reiser hun gjerne på hytta på Tromøya eller Sjusjøen. Glad i å reise til utlandet er hun også. Og før siste spørsmål er stilt er fuglen fløyet. Denne gang til Mexico og PIARC-konferansen. Så får vi håpe hun har full kontroll på bagasjen hos los latinos. ■

## FAKTA

Bodil Rønning Dreyer ble født i Oslo og flyttet til Hamar under oljekrisa i 1973 – da hun var 10 år. Etter videregående jobbet hun et år på veglaboratoriet. Der analyserte hun asfalt og fikk smaken på ingeniøryrket. Ingeniørhøgskolen i Oslo ble neste stopp. Hennes første jobb var rådgiver innen samferdsel i Asplan Viak der hun jobbet med kollektivtransport og vegplanlegging og transportmodeller, men også med hovedflyplassutredning og kildesortering. I 1999 startet hun med planlegging ved Oslo vegkontor – med E18 Vestkorridoren og Røntunnelen. Da Sidsel Sandelien ble vegsjef i Oslo ble hun rådgiver for henne fra 2001-02.

Etter omorganiseringa ble Bodil seksjonsleder for planlegging på Ressursavdelinga i Region øst hvor hun ble fram til 2007, bare avbrutt av et år som vikarierende ressursjef i Region øst. Fra februar 2007 hadde hun et vikariat som stabsleder på Veg- og trafikkavdelinga i Vegdirektoratet. I 2008 ble hun rådgiver for vegdirektøren og er en del av Styringsstaben. Og fra 1. september kan hun altså føre enda en tittel på CVen: Sikkerhetsleder for Statens vegvesen.

Innimellom jobbene har hun tatt veg- og transportkurs på NTNU, prosjektledelse på BI, etatens lederutdanning og studert samfunnsplanlegging.

## Bodil i trafikken

### Hva slags bil har du?

SAAB 9-3 1999-modell eller en noe sikrere VW Passat 4 motion 2008-modell.

### Hva slags musikk liker du best?

Mye forskjellig, har ingen favorittsjanger.

### Hva slags transportform liker du?

Bil på fritiden, tog til og fra jobb.

### Liker best å kjøre sjøl eller sitte på?

Sitte på.

### Har du blitt stoppet i fartskontroll?

Jeg har blitt foreviget i en fotoboks i en 40-sone.

### Har du noen favorittkro?

Stopper sjelden på vegkroer.

## TEGN TERJE

### Bodil tegner vegdirektøren

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

**DOMMEN:** Den dama kan jammen mer enn å holde orden og oversikt på muntlige og skriftlige utsagn – hun har god styring på pennen også! (Slik ville rådgiveren ha foreslått at vegdirektøren skulle kommentere).





**Jeg skal sørge for at alle som jobber her vet hva slags sikkerhetsansvar de har.**







# Blir mer sosial i sosiale medier

I dag har Statens vegvesen noen kontoer på Twitter og sider på Facebook. Men hvordan blir det i framtida – blir det mer twitring enn papirknitring?

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJON TWITTER.COM

**B**ør vi være mer til stede der kundene er? Skal vi ha publikumstjenester på Facebook? Bør vi være på Twitter når det flommer over med telefoner til 175 – som et tillegg til vegvesen.no? Nå jobbes det med å lage en strategi for hvor og hvordan Statens vegvesen skal opptre i sosiale medier og andre digitale kanaler.

**GOD HJELP.** Det er sagt at "Facebook er der du ljuger til vennene dine. Twitter er der du forteller sannheten til vilt fremmede". En av Vegvesenets mest aktive på Twitter er Eivind Lund i Kommunikasjonsstaben. To tusen følger hans twitrende spor. Han har en privat profil, men bruker også Twitter i jobben. Mest for å få webfaglige tips.

– Dette er et vennlig samfunn der "jeg hjelper deg og du hjelper meg". Jeg kan være på jakt etter tips om hvilke verktøy eller byrå som er best til å løse en oppgave – eller forslag til gode løsninger for selvbetjening, sier Lund.

– Jeg brukte for eksempel Twitter da tilhengerkalkulatoren skulle lanseres. Det var kult, for det var tydeligvis mange som synes dette var en god idé og testet den med en gang. Mange misforsto i starten og mente kalkulatoren regnet feil. Men det gjorde den ikke! Da var det fint å forklare ting på Twitter umiddelbart. Vi fikk også mye oppmerksomhet i mediene på grunn av dette, blant annet i VG.

– Da jeg twitret om ett minutt stans i trafikken 25. juli, var det over førti som retweetet (videresendte meldingen

til alle sine følgere). På den måten ble flere tusen informert i løpet av noen få minutter. I slike situasjoner kan Twitter altså være veldig effektivt, sier Lund.

**Bruk av digitale kanaler vil gjøre Vegvesenet mye mer tilgjengelig for publikum, noe som vil kreve at vi jobber på en annen måte enn i dag. Sissel Faller, kommunikasjonsdirektør**

#### NYTTIG PRESSEROM.

«Presserom», «Vegvesensor» og «VegvesenVest» er offisielle kontoer på Twitter. Pressesjef Kjell Bjørn Vinje er mannen bak «Presserom» med 1200 følgesvenner.

– Presserom er en suppleringskanal for folk som er opptatt av veg og trafikk og har en bransjetilknytning. Hovedmålgruppa er journalister, sier Vinje.

– Dette er hovedsakelig en distribusjonskanal. Mye av det vi legger ut kommer fra vegvesen.no. Men vi har også noe dialog rundt tema, og det blir sendt ut små og store tips. En må være veldig på nesten døgnet rundt, så det er

en krevende, men nyttig kanal, sier Vinje – som ønsker at det utvikles til et sted med mer dialog.

I Region vest har de vært på Twitter siden januar i år og rundt 230 følger profilen.

– Det er en fordel at vi har fått en ny kanal der vi kan ha kontakt med omverden. Vi har sett potensiale for at det kan fungere, sier Bernt Flekke i Kommunikasjonsstaben i Region vest.

– Nesten 50 journalister følger profilen, og dette har gitt oss en ny arena å pleie relasjonen vår til media. I dag bruker vi Twitter til å supplere andre kanaler og til å minne og tipse om saker. Vi bruker Twitter stort sett som en kanal til å spre informasjon og svare på spørsmål. Vi tør i for liten grad å stille spørsmål til dem der ute og ellers invitere til dialog, mener Flekke og fortsetter: Twitter er døgnåpent, men hvor mye vi skal være der blir et ressurs spørsmål. Skal vi være der skikkelig, må vi prioritere det, ikke bare la det komme på toppen av alt det andre.

**FACEBOOK.** Statens vegvesen har flere sider på Facebook. På bilbelteløftet, som er lagd i samarbeid med Statoil, er det over 70.000 som har avgitt løfte. Det er en lettsolgt sak. En slipper å bruke tid på å svare eller si hvorfor det er så viktig å bruke bilbelte. Sier noen det er teit å bruke bilbelte, går det ikke lenge før andre kommenterer det og deler erfaringer. Øvelseskjøring på Facebook er en av Vegvesenets sider med mest dialog.

**SPRÅKBLOGG.** En blogg om hvordan en jobber med språk i Statens vegvesen ble startet i september. Den er en



FAKTA

Statens vegvesen på Facebook

Om øvelseskjøring  
Norsk vegmuseum  
Fosenvegene  
E6 Alta vest  
Sykkelglede  
Bilfører 65+  
Bilbelteløftet  
Ringsakerprosjektet  
Prøv deg på glatta

Statens vegvesen på Twitter

@presserom  
– nyhetsaker fra Statens vegvesen  
@vegvesenest  
(Statens vegvesen Region vest)  
@vegvesensor  
(Statens vegvesen Region sør)  
@miljopakken  
(Trondheim)

YouTube

Statens vegvesen på YouTube  
(fartskampanjen)  
Miljøpakken i Trondheim  
E6 Trondheim-Stjørdal  
Norsk vegmuseum

Flickr

Miljøpakken i Trondheim på Flickr

Blogger

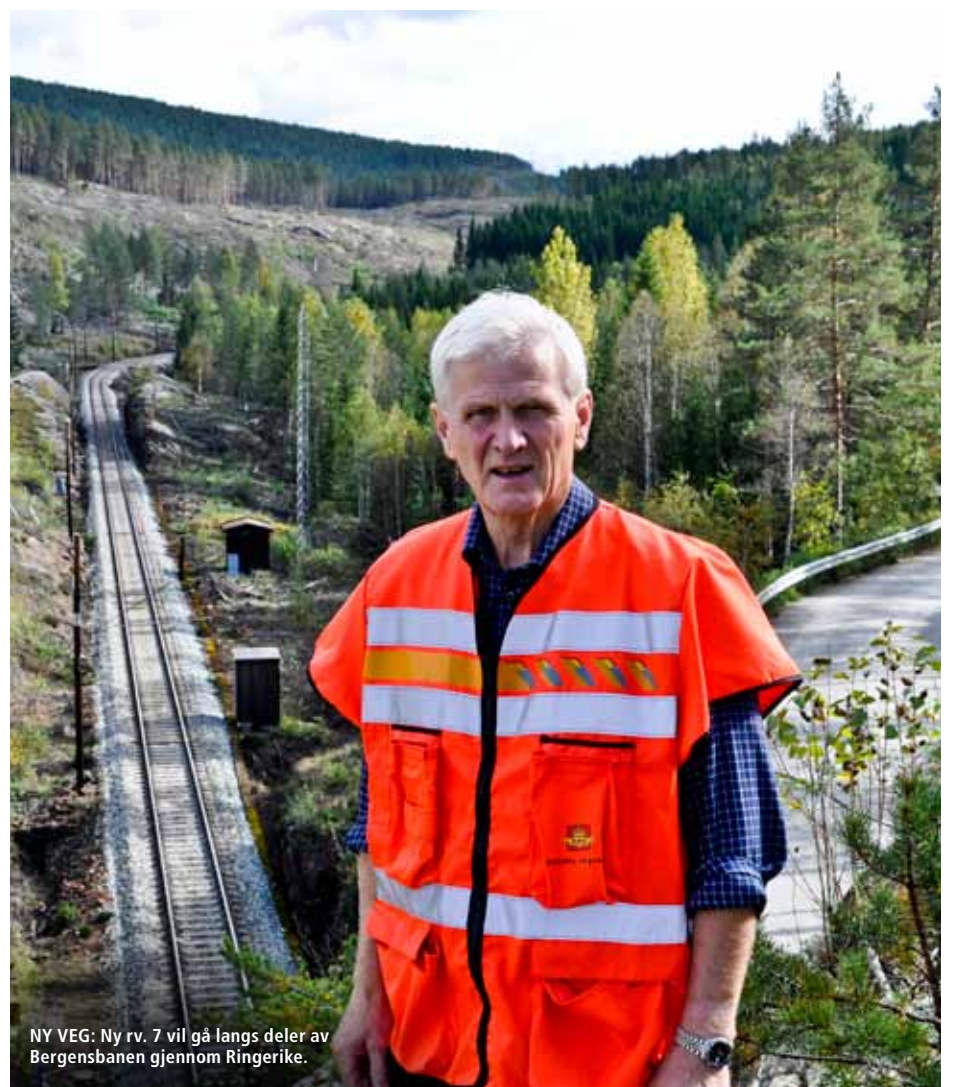
Ringsakerprosjektet  
Sykkelglede  
Hovedplan for sykkeltrafikk i Larvik og Stavern  
Hovedplan for sykkeltrafikk i Arendal  
Klart språk i Statens vegvesen

kanal mot brukerne og andre offentlige etater for å skape engasjement rundt språk og ordbruk. Som et eksempel skrev Eivind Lund i Statens vegvesen nylig et innlegg om det mye misbrukte «i forhold til». I løpet av et par døgn ble dette lest av nesten to tusen og delt av over hundre på Facebook.

– Det har vært stor aktivitet, og dette er en god måte for oss å få inn dårlige og gode tilbakemeldinger fra brukerne, sier Ina Porsholt Jensen som leder etatens Klarspråk-prosjekt.

**LAGER STRATEGI.** – Sosiale medier er en av flere kanaler der vi kan ha kontakt med kundene. Vi må vurdere hvordan sosiale medier skal brukes opp mot andre kanaler vi har. Vi har jo også en av landets beste websider, så vi må se hvordan dette best kan utfylle hverandre. Nå er det Twitter, Facebook og LinkedIn som er i vinden, men det kommer nok nye kanaler, sier kommunikasjonssjef Sissel Faller.

– Vi hadde et prøveår med sosiale medier i 2010, og erfaringene derfra blir tatt med når vi nå lager en digital strategi. I prosjektgruppa sitter folk fra ulike deler av etaten, og vi er i innspurten av arbeidet. Her ser vi også på hvordan vi skal bruke sosiale medier. Vi må finne ut hvordan vi skal bruke dette og hvor vi skal ha én-til-én dialog med kunder. Der vi ønsker å ha dette, må vi også sette av ressurser. Bruk av digitale kanaler vil gjøre Vegvesenet mye mer tilgjengelig for publikum, noe som vil kreve at vi jobber på en annen måte enn i dag. Vi må ha et bakapparat som kan svare på henvendelser, understreker Faller. ■



NY VEG: Ny rv. 7 vil gå langs deler av Bergensbanen gjennom Ringerike.

# STOPPET VEGEN PÅ 1970-TALLET – NÅ BYGGER HAN DEN

Erik Furuseth i Statens vegvesen var med å skrinlegge planene for ny rv. 7 mellom Sokna og Ørgenvika i Buskerud på 70-tallet. Nå over 30 år senere skal han bygge vege.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

**N**å har han og medarbeiderne tatt plass på Statens vegvesens anleggskontor på Sokna to mil vest for Hønefoss, klar til å ta fatt på storprosjektet til over halvannen milliarder kroner som skal stå ferdig sommeren 2014.

– Første gang det ble snakk om en ny veg vestover langs Bergensbanen mot Krøderen og Hallingdal skal visstnok være tilbake til 1930-tallet. Men som følge av arbeidet med Norsk Vegplan (NVP) på 1970-tallet tok planene mer konkret form. Et lokalt bompengeselskap ble også opprettet og det så en stund ut til at vegen ville bli realisert innen rimelig tid. Men vegsjefen måtte velge mellom opprusting av eksisterende veg og den nye snarvegen og planene ble lagt i en skuff, forteller Furuseth. Han startet selv sin karriere i Statens vegvesen Akershus. Fra 1973 jobbet han i mange år på anleggskontoret i Vegdirektoratet, fra 1977 som leder av kontoret.

Etter et mellomspill som leder av Djupdalskontoret, kom han tilbake til Vegdirektoratet som NK på planavdelingen, der han ble direktør i 1989. Ved omorganiseringen i 1995 skiftet Furuseth beite fra stillingen som plan- og anleggsdirektør til

utbyggingssjef i Akershus. Ny omorganisering i 2003 gjorde Furuseth til vegbygger igjen, da han ble prosjektleder for rv. 2 Kløfta-Kongsvinger. I 2008 dro han til Hønefoss og ble distriktssjef i Øvre Buskerud. Der krysset hans vegvesenkarriere gamle spor, da han i 2010 ble prosjektleder for vegprosjektet han var med å skrinlegge for mer enn 30 år siden.

Da hadde vegplanene for Sokna-Ørgenvika ligget i dvale i nesten 20 år før de ble børstet støv av på 90-tallet. Gjennombruddet kom i 2003 med godkjent konsekvensutredning (KVU) og senere reguleringsplan i 2007. Stortinget sa ja i fjor og med oppstart nå i september 2011 er byggestarten framskyndet to år takket være iherdig innsats fra Buskerud fylkeskommune.

– Det er et spennende og betydningsfullt vegprosjekt som nå skal realiseres, men jeg hadde neppe tenkt at prosjektet som ble planlagt på 1970-tallet skulle ta rundt 40 år å realisere. Det er både tankevekkende og litt frustrerende at vegplanlegging er blitt så omstendelig på disse tiårene. For å få ned planleggingstiden som mange ønsker nå, er det viktig å tenke mer på bygging når vi planlegger vegen enn tilfellet kanskje er, sier østerdølen bosatt i Oslo.



# Okkupantenes millionkupp

For å lage ny vegforbindelse til Oslo havn betalte Statens vegvesen nærmere 20 millioner kroner for husene ved Kongshavn. – Tusen takk, Statens vegvesen, sier huseier Tom Michalsen, som i sin tid okkuperte husene sammen med en vennegjeng. Etter husokkupasjonen fikk de kjøpe husene for 1 krone fra Oslo kommune.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«**T**om Michalsen er den siste av de opprinnelige okkupantene som inntok de gamle husene på 1980-tallet. Fra å være husokkupant gikk han etter hvert over til å bli lovlig og rettmessig eier av boligen han hadde okkupert. Som boligeier var det derfor han, og de andre eks-okkupantene, Statens vegvesen måtte forhandle med da det ble bestemt at en ny veg skulle legges over eiendommen.

– Tusen takk, Statens vegvesen. Det var fint i Kongshavn, vi hadde et veldig fint samhold og sloss for å bevare stedet. Det er nesten fælt å innrømme, men jeg er glad for at vi tapte kampen. For det var kaldt på vinteren, husene var jo flere hundre år gamle. Nå har jeg kjøpt et

nytt hus hvor jeg slipper å fryse, sier han med et bredt smil.

Historien begynte for 28 år siden. Da okkuperte en løst sammensatt gjeng samfunnsradikale ungdommer en rekke gamle forlatte arbeiderboliger ved Kongshavn rett utenfor Oslo sentrum. Etter et par år fikk de kjøpe husene for en krone stykket av Oslo kommune. Nå skal husene vike for en vegforbindelse ned til Oslo havn.

– For Statens vegvesen har dette vært et helt ordinært grunnerverv, der vi har forholdt oss til grunnboka og forhandlet med de som har hatt grunnbokshjemmel, sier Anne Evensen i Statens vegvesen i en kommentar.

Og de som hadde skjøte til eiendommen var altså åtte personer som gikk fra å være okkupanter til huseiere. Nærmere 20 millioner kroner måtte Statens vegvesen

legge på bordet for å overta husene, 20 millioner kroner de gamle okkupantene kunne dele seg i mellom.

**HARD KJERNE.** Beboere kom og gikk gjennom årene okkupasjonen pågikk. I en hard kjerne var samholdet sterkt og mange fikk en sterk tilknytning til stedet. Cora Martinsen var en av dem. Etter egen beskrivelse, en rotløs ungdom i opposisjon til det meste da hun noen måneder etter okkupasjonen flyttet inn til Tom Michalsen.

– Jeg var forelsket som bare en 17-åring kan være og fant fellesskap i et miljø der vi var i mot Staten men syntes det var helt greit å ta i mot dusjbilletter fra kommunen. Vi hadde jo ikke innlagt vann eller strøm i husene. Vi så pragmatisk på det, det var jo å sage over den greina vi satt på, men slik var vi den gangen, minnes hun.

## Erstatning fastsatt etter gjeldende regelverk

**H**usokkupantene fikk i sin tid kjøpe husene av Oslo kommune. Prisen var satt til en krone. Da Statens vegvesen senere kom inn i bildet på grunn av planer om ny veg, var okkupantene lovlige huseiere med skjøte på eiendommen.

– For Statens vegvesen har dette vært et helt ordinært grunnerverv, der vi har forholdt oss til grunnboka og forhandlet med de som har hatt grunnbokshjemmel. Historien om hvordan de kjøpte eiendommene i sin tid av Oslo kommune for 25 år siden, har derfor ikke hatt

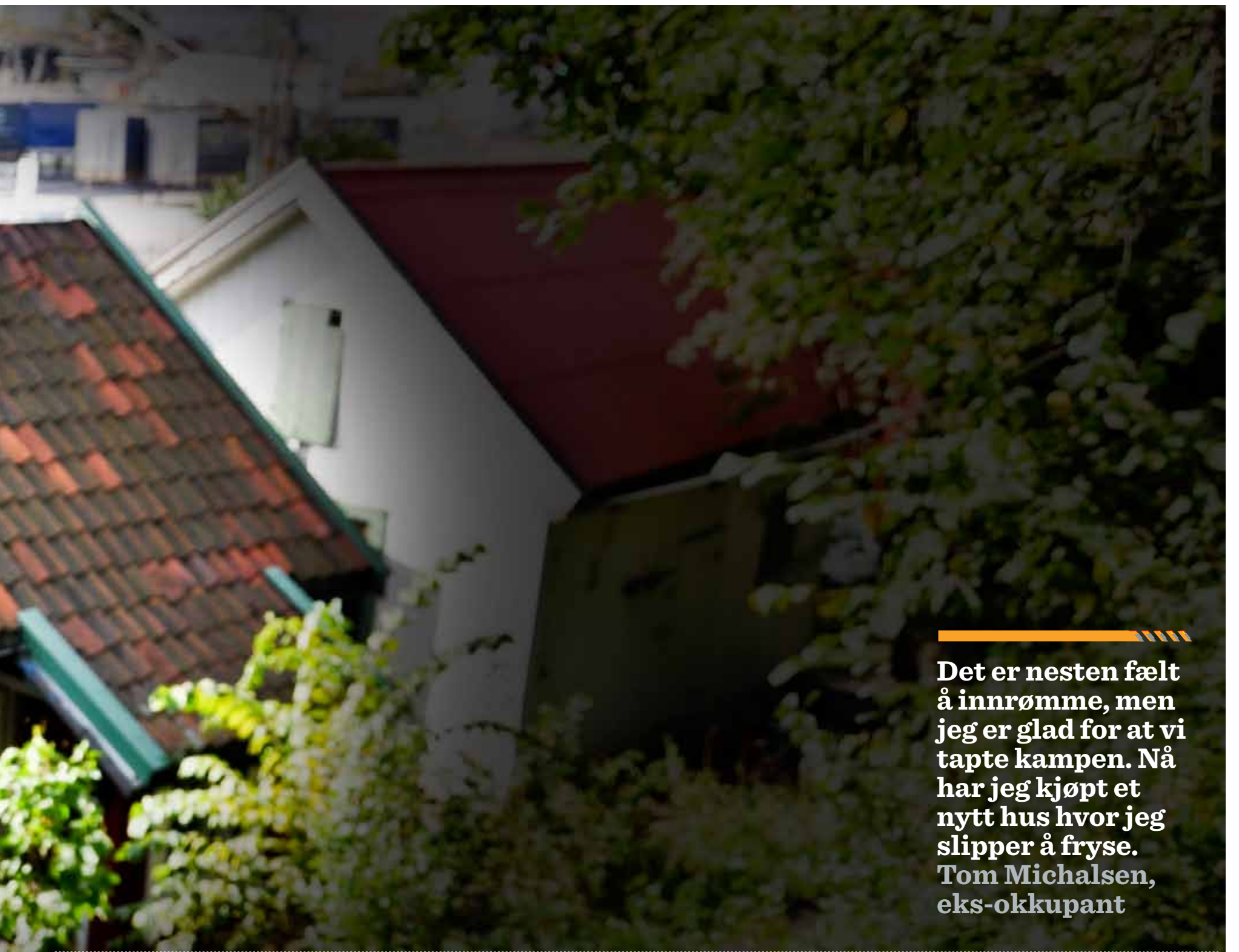
noe å si for vårt oppgjør med andelseierne i borettslaget, sier Anne Evensen i Statens vegvesen i en kommentar.

Eiendommene etter de gamle husokkupantene er ervervet av Statens vegvesen etter helt vanlige ekspropriasjonsrettslige prinsipper, basert på ordinære takster. Begge parter fikk hver andel taksert og takstene dannet så grunnlaget for forhandlingene om fastsettelse av erstatningen. Grunneier har ved ekspropriasjon, krav på å få en erstatning som gjør det mulig å kjøpe en tilsvarende bolig i markedet og det førte til at andelseierne fikk et lite påslag. De åtte huseierne har dermed fått helt

vanlige erstatninger etter gjeldene regler og lovverk. Vegvesenets faste advokatfirma har vært med under hele prosessen og ettersett at ervervet har foregått på riktig måte. Velger noen å bosette seg utenfor Oslo for eksempel på Flisa og i Fredrikstad, hvor prisene på boliger er vesentlig lavere enn sentralt i Oslo, vil det føre til at deler av erstatningen kan benyttes til andre formål.

En av de nye okkupantene som inntok en av boligene i sommer er nå kastet ut av politiet. Resten av eiendommene skal i høst rives. Ett av husene som er verneverdig skal mellomlagres og senere flyttes til Alnaelvas utløp.





**Det er nesten fælt å innrømme, men jeg er glad for at vi tapte kampen. Nå har jeg kjøpt et nytt hus hvor jeg slipper å fryse. Tom Michalsen, eks-okkupant**



Cora Martinsen

**FELLESSKAP.** Cora Martinsen flyttet ut og inn flere ganger, fikk etter hvert en yrkeskarriere og stiftet familie, men miljøet trakk. I 2004 fikk hun igjen en leilighet i Kongshavn, og der bodde hun frem til i februar i år.

Da hadde Vegvesenet overtatt, beboerne flyttet ut og ble spredd for alle vinder. Tom Michalsen flyttet til Flisa. Cora Martinsen flyttet til et 1800-tallshus i Fredrikstad. Der har hun det bra, men sier hun savner fellesskapet fra Kongshavn.

– Vi mente at husene burde kunne bevares og det mener jeg fortsatt. Men slik ble det ikke. Vi har fått penger til å kjøpe oss nye hus og har flyttet alle sammen. De kunne kommet før, jeg fant et fint hus på Nesodden men det ble solgt før pengene kom. Fredrikstad er litt langt fra jobben i Oslo og jeg sliter med å bli kjent med folk, sier hun.

**TRYGT.** Ifølge Martinsen savner også hun tryggheten ved Kongshavn. De gamle husene ligger klemte inn mellom E18 og jernbanen men var en trygg grønn oase. For mange av beboerne var husnøkler et ukjent begrep.

–Vi hadde det bra helt til vi fikk høre om vegplanene, at det skulle bygges en forbindelse til havna akkurat her. Da ble det krangel, forteller Tom Michalsen.

Da okkupantene kjøpte husene for en krone i 1984 organiserte de seg i et borettslag. De bestemte i fellesskap hvem som skulle ha de ulike leilighetene og ordnet både vann og strømtilkobling på en særdeles enkel måte. Det var ikke like enkelt da det ble klart at beboerne skulle kjøpes ut. Tom Michalsen erkjenner at det kan ha blitt litt tilfeldig hvem som til slutt fikk dele erstatningssummen. Det endte med at åtte personer delte erstatningssummen på rundt 20 millioner kroner.

**VENNSKAP.** Pengene han fikk for sin andel av salget brukte han til nytt hus på Flisa, slettet bankgjeld, satte av penger for fremtiden og kjøpte et par gamle biler og noen veteranmotosykler.

–Ensomhet er det jeg er mest redd for i livet. Men jeg er ikke for gammel til å få nye venner. Og så har jeg så stort hus at jeg kunne ta med venner fra Kongshavn. Vi var en gjeng raddiser og det er vi fortsatt, sier Michalsen. ■

## Okkupert på nytt

**Boligene Tom Michalsen og vennene hans fikk nærmere 20 millioner kroner for, er nå okkupert igjen.**

Men de nye okkupantene får ikke bli boende. Husene må tas ned for at arkeologene skal komme til. De skal nemlig grave ut området i søken etter spor fra det eldste Oslo. Muligens hadde Kongshavn den første bebyggelsen innerst i Viken, lenge før stranda ble fylt ut til containerhavn,

lenge før en veg ble bygd i fjellsiden og ble til dagens E18, lenge før jernbanen kom som en barriere som nå skal krysses med en bru.

Vegen og vi har vært i kontakt med de som i dag okkuperer bygningene. Disse har ikke ønsket å uttale seg.



FOTO: HAKON AURLIEN



# Siste



## STEDET

Tjoflot ligg yst på Oksenhavøya og høyrer til Ullensvang kommune i Hordaland. Tjo- tyder eit leidt kjo, hall. flot-flate. (Ivar Aasen Norsk Ordbog). Flatt landskap som hallar oppover, seier Nils Skeie i Ulvik lokalhistorisk arkiv.

## QUIZ:

# 20 spørsmål

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

- 1 I hvilket fylke finner du nasjonal turistveg Havøysund?
- 2 E39, i Norge, hvor mange fylker går den gjennom?
- 3 E39, i Norge, hvor mange vegvesenregioner går den gjennom?
- 4 Hvor mange land går The Pan-American Highway gjennom?
- 5 Hva var det mest brukte kløvdyret i Norge?
- 6 Hvem er ansatt som ny direktør for Norsk vegmuseum?
- 7 Hvilken fagforening er kjent under forkortelsen FLT?
- 8 Hva står H-en for i Ford Shelby Mustang GT-H?
- 9 Bilen «Alfa Romeo Arna» var et produkt av et partnerskap mellom



Havøysund.

FOTO: JARLE WÆHLER

Alfa Romeo og en annen bilprodusent. Hvilken?

- 10 Skal du fra Lakselv til Tana med bil har du to muligheter/vegvalg. Hvilke?
- 11 Mellom hvilke to steder i Norge går E18?
- 12 Gjennom hvor mange fylker går E6?
- 13 Hvor mange europaveger har vi i Norge?
- 14 Hvilken europaveg er den lengste?
- 15 Hvor må du dra for å besøke den «ekte» Pelle Politibil?

16 Hengebrua over Gjemnesundet på Nordmøre skal få et roligere liv ved hjelp av hva?

- 17 Hvem er aktuell med boken «Brobyggerne»?
- 18 Er det tillatt å kjøre med piggfrie vinterdekk hele året?
- 19 GTA er forkortelsen til hvilken spillserie?
- 20 Hva er det som pryder Lada-logoen?

11 Finnmark 2: 6 3: 4 4: 14 5: Hest 6: Geir Storm-  
bringer 7: Foreningen ledelse og teknikk 8: Hertz  
9: Nissan 10: E6 og riksveg 11: Ørje og Kristian-  
sand 12: 10 13: 12 (Kilde: http://snl.no/europaveg-  
er) 14: E40 (mellom Frankrike og Kasakhstan) 15:  
Bode 16: (284) spoliere 17: Jan Gullion 18: Ja 19:  
Grand Theft Auto 20: En selvbåt

## Unormal fartsgrense

129

Private skilt som minner om offentlige skilt er noe skiltnormalene, Vegvesenets håndbok 50, sier lite om og det er i stor tillit til at slike skilt da heller ikke blir laget og satt opp. Dette skiltet kan sees inntil E10 midtveis mellom Evenes og Narvik og kan nok i sin tid ha vært et ordinært fartsgrenseskilt. Nå frister det en tilværelse på en privat veg inn til en campingsplass.

Ved hjelp av en teipbit er den skiltede fartsgrensen satt til 10 km/t og i tillegg er det laget et forklarende underskilt som heller ikke følger normalene. Et fartsgrenseskilt kan nemlig ha et underskilt som for forvarsling og tidsbegrensning, men ikke for å begrunne fartsgrensen. Den er nok satt i beste hensikt. Men den unormale jury viser til formaning om at forbudsskilt bare skal anvendes når reguleringen er nødvendig, blir forstått og respektert, og kan håndheves.



FOTO: HÅKON AURLIEN

# Vegenogvi

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

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

**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 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: 909 30 425  
Telefon: 22 07 37 04  
kyrre.wedvik@vegvesen.no

**Abonnement:**  
Wenche Jensen tlf 22 07 36 64  
wenche.jensen@vegvesen.no  
eller veggenogvi@vegvesen.no



Statens vegvesen

**Grafisk produksjon:**  
Landsdekkende Grafisk senter, Statens vegvesen  
**Opplag:** 15 300 **Trykk:** Mediatrykk as  
Vegen og vi skal være en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skal bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme. Vegen og vi utkommer 11 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning. Redaksjonen avsluttet 27. september kl. 13.00. **Neste utgave kommer 19. oktober 2011.**

