

# Vegen og vi

NR. 05 / 1. JUNI / 2012  
PORTO BETALT / PORT PAYÉ  
NORGE / NOREG

RETURADRESSE:  
STATENS VEGVESEN  
POSTBOKS 8142 DEP  
0033 OSLO



Statens vegvesen

Fersk rapport om  
rundkjøringer:

## Sparer mange liv

side 4-5

SIDE  
**07**  
**DUELL:**  
Bør barn  
oppfordres  
til å sykle til  
skolen?

SIDE  
**08**  
**TUNNEL:**  
Inspiserte nye  
evakuerings-  
rom i Oslo-  
fjordtunnelen

SIDE  
**12**  
**BOOT CAMP:**  
Ledere i Sta-  
tens vegvesen  
treftes igjen. På  
skytebanen

SIDE  
**16**  
**SALT:**  
Akershus  
vil redusere  
bruken av  
vegsalt i fylket

**Side 6-7: Syklet til skolen, fikk bedre kondis og lavere BMI**

## REDUSERT AVIS PÅ GRUNN AV STREIK

Denne utgaven av Vegen og vi har redusert sideantall. Årsaken er at streiken i offentlig sektor rammer produksjonen av avisen. Normalt inneholder avisen 28 sider, mens denne utgivelsen er på 24 sider.



## SE HVA SOM SKJER!

Nå kan du på din egen PC se hva som skjer under utbyggingen av ny rv. 7 Sokna-Ørgenvika i Buskerud. Statens vegvesen har montert opp et webkamera i Ørgenvika i Krødsherad (bildet). I starten skiftes bildet en gang om dagen. Etter hvert endres det hvert 3-5. minutt. Link til webkamera: <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Sokna/Webkamera> (Foto: Kjell Wold)



### LEDER:

# Gutten og sykkelen

Lite barn kan ei forstå hva vi store voksne må.

*Henrik Ibsen*

Kunne vært hentet fra en ikke uvanlig morgen i et ganske vanlig hjem:

- Pappa, jeg vil sykle til barnehagen i dag.
- Så bra, gutten min. Vil du ha den med støttehjul, eller løpesykkelen?
- Løpesykkelen, løpesykkelen, løpesykkelen.
- Ok, kjør på.
- Men, pappa, jeg har jo ikke hjelm på.
- Ah, bra du husket det. På med hjelmen!
- Kom igjen da, så skal jeg vise deg hvor fort jeg kan sykle.
- Ok, kommer.
- Pappa, vet du hvor fort jeg kan sykle?
- Neeei, det aner jeg ikke.
- Gutten løfter venste arm opp i luften og svinger den i full fart ut fra kroppen mens han sier:
- Såååå fort. Alle vennene mine sykler også til barnehagen, men jeg sykler fortere enn alle sammen.
- Wow, det var skikkelig superfort. Men jeg tror vennene dine også er kjempesuperfort til å sykle fort.
- Ja, men ikke sååå superduperfort som jeg.
- Ok, nå må vi komme oss av gårde for å rekke barnehagen.
- Jaaavel.
- Ikke kjør så fort da, hold deg ved siden av meg, da, lille venn.
- Jaaada, men du går jo så sakte.
- Nå skal vi over veien. Hva gjør vi da?
- Da stopper vi. Og så ser vi at det ikke kommer biler.
- Poden går av sykkelen, svinger hodet frem og tilbake mens han sier:
- Kommer ikke bil. Kommer ikke bil. Nå går vi!
- Bra, da kan vi gå.
- Vil du se hvor fort jeg kan sykle opp til porten i barnehagen, pappa?
- Ja, jøss, det er jeg spent på.
- Så du? Var det fort, eller?
- Jaha, kjempesuperfort. Men nå må du gå av sykkelen, vet du.
- Jaaada, pappa, jeg vet. Det er jo ikke lov å sykle inne i barnehagen.

En morgenstund noen år frem i tid, gutten har begynt på skolen:

- Pappa, jeg vil sykle til skolen i dag.
- Hm, det kan du ikke, gutten min.
- Hæ, hvorfor ikke det?
- Fordi det ikke er lov.
- Ække lov? Hvorfor ække det lov?
- Fordi du er for liten, og det kan være farlig.
- Etter en liten tenkepause sier gutten.
- Du, pappa, da jeg gikk i barnehagen...
- Ja?
- Da var jeg jo mye mindre enn jeg er nå, sant?
- Jo, det var du.
- Men hvorfor fikk jeg lov til å sykle til barnehagen, da?



God lesning!

**Mark S. Berger**  
Ansvarlig redaktør



### FØR OG NÅ:



SAGT

## I SOSIALE MEDIER

**Mathias Moberg** @mathiasmoberg

Ny asfalt på motorveien over natten! Vegvesenet får gjort noe effektivt! Whoop, whoop!

**Canute** @Knutos

«Trafikken tilsier ikke at det er behov for 4 feltsvei». Ja riktig. For disse prognosene vegvesenet beregner, stemmer jo ALLTID.

**Morten Teinum** @mteinum

Vil rette en stor takk til vegvesenet i kristiansand for løsninger som gir effektiv trafikkavvikling på tangen

**Thomas Frantsvold** @tfrantsvold

Lupinene, som Vegvesenet var små smarte å plante ut, kan endelig bli forbudt.

**Therese S** @theresve

Hvor søker jeg om vandelsattest? Hos vegvesenet?



► **VEGBILDET:**

### Vakker og velstelt 90-åring

Borgestadalleen i Skien er tildelt vakre vegers pris for 2012 for en godt vedlikeholdt, gammel veg. Prosjektleder Hans Sandland og landskapsarkitekt Hilde Lindell Vasaasen i Statens vegvesen setter ekstra stor pris på utmerkelsen, fordi de har pleid og stelt den vakre parsellen av fv. 32 de siste årene. Siden 2005 har alleen ikke vært saltet av frykt for å skade de fredete trærne. Alleens nøkkelfakta: Lengde: 450 meter, antall trær: 115, arter: 30 bøk, 44 hestekastanje og 25 eik, avstand mellom trærne: 10 meter, alder: 90 år. (Foto: Kjell Wold)

## Landemerket ved Tretten

◀ 1896

2012 ▶

Et landemerke er i ferd med å bli erstattet med et nytt for reisende på E6 mellom Oslo og Trondheim. I tettstedet Tretten, noen mil nord for Lillehammer, har Gudbrandsdalslågen siden 1896 vært krysset med en 120 meter lang fagverksbru i stål, bastant og samtidig stilren. Nå er brua borte og før sommeren er en ny trebru klar til å ta trafikken over elva. Statens vegvesen, Plan arkitekter AS og Norconsult AS startet planleggingen for åtte år siden, resultatet er en 146 meter lang trespenns fagverksbru i tre, utformet i en linseprofil som strekker seg over både Lågen og E6. Fotos: Håkon Aurlien.





## RASOVERBYGG I LOFOTEN

Det er lyst ut en ny, stor rassikringsjobb på E10 i Lofoten. Før fellesferien skal de gis tilbud på bygging av et snaut 1 kilometer langt rasoverbygg langs E10 på Moskenesøya på grensen mellom kommunene Flakstad og Moskenes. Et rasutsatt område er alt utbedret i flere etapper. Vegen skal utvides og rassikres med et overbygg. (Foto: Giselle Jensen)

# Sparer mange liv

For 30 år siden var det knapt en eneste rundkjøring i Norge. Siden har antallet eksplodert og nå har antallet kommet opp i rundt 2000. De mange rundkjøringene har spart mange menneskeliv.

TEKST: KJELL WOLD FOTO: KNUT OPEIDE OG KJELL WOLD



## RUSS:

Tekst og foto Svanhild Ringheim

### Russetreff med trafikktryggleik

**– Veldig moro! Kjekt at det vert laga til rusfrie arrangement for oss.**

Slik lyder tilbakemeldingane frå deltakarar på årets rebusløp for russen på Voss.

Over 200 russ i ulike fargar var samla på Bømoen 11. mai. Løpet starta kl. 15 og heldt russen aktivisert fram til kl. 20. – Å halda russen opptekne er ein del av tanken bak arrangementet, seier primus motor Jostein Finne (TK). – Ved at dei held seg her delar av kvelden, får i seg god mat og påfyll av kunnskap, så trur me festen i etterkant vert rolegare. Kristina Ringheim, medeigar i russebilen John Beer, og russepresident for grønrussen, synes postane i løypa var

kjেকে og varierte. At det ikkje vart siger i løpet tek ho ikkje tungt. – Det viktigaste for oss er å samlast og ha det moro, og dette tiltaket fungerer veldig bra i så måte. Statens vegvesen har teke initiativ til arrangementet, og løpet vart i år arrangert for åttande år på rad. Med i samarbeidet er dei vidaregåande skulane, politiet og redningsetatane, NAF, Gjensidige, Indre Hordaland Miljøverk, Bjørke Biloppsamling, Tverberg & Sønner og Encon.

**TUSSEBIL:** «Veteranen» - ein av dei 42 bilane som deltok i løpet.



Bud er gitt på bygging av rundkjøring på E39 i Lyngdal kommune i Vest-Agder. Budene varierer fra 6,1 til 10,7 millioner kroner.



## KOLLEKTIVFELT I BERGEN

Fire firmaer kjemper om jobben med å bygge et snaut en kilometer langt kollektivfelt på hver side av fv. 555 (bildet) i Bergen vest for sentrum. Tilbudene er fra drøye 61 millioner kroner til rundt 74 millioner kroner. Kollektivfeltet skal bygges mellom Drotningstveit og Breivikskiftet og skal stå ferdig i juni neste år. (Foto: Geir Brekke)



**T**ransportøkonomisk Institutt (TØI) har beregnet at antall trafikkdrepte synker med 40-60 prosent når kryss bygges om til rundkjøringer. En TØI-rapport fra 2011 presenterer de nyeste og beste estimater av virkninger av ulike trafikksikkerhetstiltak på antall drepte og skadde i trafikken.

Ombygging av ulike typer kryss til rundkjøringer viser seg å ha meget stor effekt på trafikksikkerheten.

**METODE.** Ulykkesberegningene er gjort for fire typer vegkryss som bygges om til rundkjøringer:

- 1 Vikepliktsregulerte T-kryss
- 2 (Signal)Lysregulerte T-kryss
- 3 Vikepliktsregulerte X-kryss og
- 4 (Signal)Lysregulerte X-kryss.

Beregningene lages som en konsekvensanalyse av et bestemt trafikksikkerhets-tiltak. I tilfellet ombygging av et T-kryss til rundkjøring legges det inn følgende informasjon: Fartsgrense 60km/t, Trafikktellinger utført og i dette tilfellet årsgjennomsnitt (ÅDT) på 11.000 kjøretøy, anslag om at 20 prosent av trafikken (2.200 kjøretøy) kommer fra den vikepliktige vegarmen, byggekostnad 2,1 millioner kroner og registrerte ulykker med trafikkskadde de fire siste årene.

**FEM BIDRAG.** Det er fem hovedforklaringer på den betydelige trafikksikkerhetseffekten en får av å bygge om ulike typer vegkryss til rundkjøringer, i følge TØI-rapporten: 1) Mulige konfliktpunkter mellom trafikstrømmene som passerer et kryss reduseres 2) Trafikanter som er på veg inn i krysset pålegges vikeplikt og tvinges dermed til nøyer observasjon av trafikk i krysset 3) all trafikk inn i krysset kommer fra en retning 4) venstresving foran møtende trafikk elimineres og 5) farten blir redusert. Bare på ett punkt har rundkjøringer som erstatter kryss ingen forbedringseffekt: Antall materielle skadeulykker øker i de fleste tilfeller der X- eller T-kryss blir erstattet med rundkjøringer.

TØI-rapport 1157/2011: Trafikksikkerhetsvirkninger av tiltak der kryss erstattes av rundkjøringer.

Type kryss:	Reduksjon skadde/drepte i prosent	Reduksjon drept i prosent
Vikepliktregulert T-kryss	32	49
Signalregulert T-kryss	23	42
Vikepliktregulert X-kryss	52	64
Signalregulerte X-kryss	45	59

## RUNDKJØRING:



**INGEN REGEL:** Det fins ingen særskilte trafikkregler for kjøring i rundkjøring, sier senioringeniør Erling Rustad t.v. og kontorsjef Arild Røkaas i Statens vegvesen.

# Slik kommer du deg trygt rundt

Her kan du lese hvordan du kommer deg trygt gjennom en rundkjøring.

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD

**S**insenkrysset i Oslo regnes som vår første moderne rundkjøring ferdig i 1980. Samme år ble det, som et prøveprosjekt, bygget fem rundkjøringer. Ifølge et ferskt anslag fra en av landets fremste eksperter på rundkjøringer, Torstein Ryeng i Statens vegvesen, er det vel 2000 rundkjøringer i Norge nå. Å kjøre i rundkjøring er en grei øvelse for de fleste. Men uten særskilte regler gir det mange muligheter. Skilting og oppmerking skal derfor guide deg trygt gjennom.

– Siden det ikke fins særskilte trafikkregler for rundkjøringer, er det viktig at de regler som ellers gjelder tilpasses kjøring i rundkjøring. Vegtrafikklovens § 3 krever at en ferdes hensynsfullt og er varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret. Ansvaret gjelder alle trafikanter, forteller Arild Røkaas i Statens vegvesen.

**NORM.** Normen er at skal du til høyre eller rett fram i rundkjøringen ligger du til høyre. Skal du til venstre legger du deg ut mot venstre i kjørebanelen inn mot og gjennom rundkjøringen dersom det er plass eller oppmerket to kjørebaneler i rundkjøringen.

– Alle rundkjøringer har normalt skiltet vikeplikt inn mot rundkjøringen. Skiltet angir at fører har vikeplikt for kjørende trafikk i begge retninger på kryssende veg. Det betyr at du har vikeplikt for kryssende trafikk fra venstre. Når alle har vikeplikt inn mot rundkjøring er det pålagt å senke farten inn mot rundkjøringen, sier senioringeniør Erling Rustad i Statens vegvesen. Ofte velges ekstra skilting og oppmerking i vegbanen inn mot rundkjøring for å markere ønsket feltvalg inn i og gjennom rundkjøringen.

På veg med to eller flere kjørefelt skal en i god tid kjøre inn i feltet lengst til høyre

ved utkjøring til høyre for midten av rundkjøringen. Skal en rett fram velger man det felt som er hensiktsmessig, fortrinnsvis høyre. Skal en lenger enn midten av rundkjøringen bør kjørende i god tid kjøre inn i feltet lengst til venstre. Ved feltskifte har den som skifter felt vikeplikt.

– I tillegg til normen for kjøring i rundkjøring kan vi velge avvikende skilting og oppmerking i noen tilfeller. Som regel dreier det seg om trafikkstrøm, trafikkavvikling og trafikksikkerhet. Rundkjøringer er ofte ulikt utformet. Da er det viktig for trafikkflyt og sikkerhet at særskilt skilting og oppmerking følges, sier Arild Røkaas.

**BRUK BLINK.** –Et viktig hjelpemiddel til trygg kjøring og god flyt i rundkjøringer er å bruke blinklys. I følge trafikkreglene § 14, nr. 2: ved sving eller annen vesentlig endring av kjøretøyets plassering i sideretning skal det for å veilede annen trafikanter gis tegn. I rundkjøring må en tenke: Gi tegn i god tid, men ikke slik at det kan oppstå misforståelser. Det gis tegn både ved utkjøring fra rundkjøring og ved eventuelt feltskifte i rundkjøring, sier Erling Rustad. Han oppfordrer også å blinke venstre inn mot og i rundkjøringen for bedre informasjon til medtrafikanter. Det er brudd på trafikkreglene i rundkjøring og risiko for bot i to tilfeller. A) Har en for stor fart inn mot rundkjøring og/eller unnlater å vike slik at kryssende trafikk i rundkjøringen blir tvunget til plutselig å endre retning eller hastighet for sitt kjøretøy eller B) ikke gir tegn ved feltskifte i rundkjøringen eller forlater rundkjøringen, dersom tegngivingen hadde vært til veiledning for annen trafikanter. Mer info om kjøring i rundkjøring, se: <http://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Lover+og+regler/Trafikkregler/Kjoring+i+rundkjoringer>

## GRAVING:

Tekst Kjell Wold foto Geir Brekke

## Mindre rør langs veg

Sintef Byggforsk skal på oppdrag fra Samferdselsdepartementet vurdere to ulike krav til overdekning av rør, ledninger og kabler som legges over og langs riksveger. Det ene forslaget er kommet fra Statens vegvesen, mens det andre forslaget er laget av forskjellige rør- og kabeleiere, som ønsker å bruke vegen som framføringstrase. Statens vegvesens forslag krever minst 80 centimeter overdekning ved kryssing av veg, men med mulighet for fleksible løsninger vurdert etter ledningstyper, vegtyper og graveteknikker. Rør og ledningsbransjen ønsker selv en tilnærming der kravet til overdekning varierer fra 10 til 80 centimeter for hele det offentlige vegnettet.





## TVEKAMP I MOSJØEN

To entreprenører vil utbedre fv. 78 mellom Halsøya og fram til Hjarståstunnelen. Budene er på 65,4 og 71,1 millioner kroner. Prosjektet er del av fv. 78 Halsøya–Leirosen. Det dreier seg om 2,7 km i starten av dagens fv. 78, like utenfor Mosjøen sentrum. I tillegg skal det bygges 800 meter gang- og sykkelveg. Statens vegvesen er byggherre på vegne av Nordland fylkeskommune. (Foto: Knut Opeide)



# ELEVER SYKKLET SEG TIL BEDRE KONDIS

## TRANSPORTNÆRINGEN:

### E6 fikk døgnhvileplass

10. mai åpnet statsråd Magnhild Meltveit Kleppa den nye og etterlengtede hvileplassen, Gråmyra sør for Levanger.

– Tryggere og bedre vegger er bra for alle. For yrkessjåfører er det spesielt viktig med gode forhold også når de ikke er på sjølve vegen. En uthvilt sjåfør er en trygg sjåfør. I dag har vi 15 døgnhvileplasser i landet, og jeg skjønner at det er behov for mange flere. Denne plassen på Gråmyra er et skritt i riktig retning, sa Kleppa.

– En døgnhvileplass har stått på ønskelista i mange år. Tilbudet vårt til langtransportsjåfører er dårlig langs vegene våre. Derfor er jeg glad for nå å kunne tilby

dette anlegget, sa avdelingsdirektør Olav Kåre Fuglem i vegavdeling Nord-Trøndelag i Statens vegvesen.

Det er Coop Inn-Trøndelag som har bygd ut døgnhvileplassen i tilknytning til vegserviceanlegget. Statens vegvesen har også inngått en tiårig avtale med dem om leie av drift og vedlikehold for døgnhvileplassen.

Hvileplassen er dimensjonert for ti vogntog i denne omgang, med mulig utvidelse til 15. Det er eget toalett og dusj

forbeholdt døgnhvileplassen og tungbil-sjåførene. I tillegg er det i området flere tilbud for bespisning.

På området er det også anlagt tømmeanlegg for bobiler og ladestasjon for elbiler. Dette er det første anlegget i Trøndelagsfylkene som kan tilby drivstoff til både elbiler og vanlige biler. Samtidig markerte Kleppa også at fylkets eneste registrerte ulykkespunkt nå er utbedret.

FAKTA:

04

Bud er gitt på bygging av en snau kilometer lang tunnel på fv. 60 i Nordfjord. Laveste bud på Agjeldtunnelen har NCC med 109 millioner kroner. Tunnelen åpnes høsten 2014.



RUSHTIDSAVGIFT I KRISTIANSAND

Det kan bli dyrere å passere bomstasjonene i rushtiden i Kristiansand. Politikerne vil utrede tidsdifferensierte bompenger. I april stanset Samferdselsdepartementet belønningspengene (BRA-midler) til Kristiansand fordi de mente kommunen ikke hadde nådd målene om redusert biltrafikk. Samferdselsdepartementet vil ha vurdert når målene forventes nådd og ønsker tilbakemelding innen 1. juni 2012. (Foto: Kjell Wold)

Så fremt det er trygge skoleveier, anbefaler jeg at barn starter med å sykle til skolen så tidlig som mulig.

Line Anita Bjørkelund Børrestad, doktorgradsstudent

Barn som sykler til skolen har bedre kondisjon og lavere BMI enn de som ikke sykler til skolen. Det viser en av verdens første studie på barn og aktiv transport.

TEKST OG ILLKUSTRASJONSFOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**F**emti barn mellom ti og tretten år har blitt fulgt med argusøyne til og fra skolen i Kristiansand. I løpet av denne perioden har halvparten av barna syklet til skolen, mens resten har gått, blitt kjørt eller reist kollektivt.

Elevene har fått målt BMI og kondisjon før og etter en periode på tre måneder for å se på effekten av sykling til og fra skolen. BMI står for Body Mass Index, eller kroppsmasseindeks, og er en formel som viser balansen mellom høyde og vekt. BMI viser om en person er over- eller undervektig eller har normal vekt.

**ÅTTE PROSENT BEDRE KONDIS.** – De som syklet hadde bedre kondis og lavere BMI enn de barna som ikke syklet til skolen. Studien viste at de som syklet fikk cirka åtte prosent bedre kondisjon enn de andre barna etter disse tre månedene. En av årsakene kan være at sykling gir en høyere intensitet og større energibruk enn gange. Transportsykling har en intensitet på cirka 70 prosent, mens når man går er vanligvis intensiteten betydelig lavere, forklarer doktorgradsstudent Line Anita Bjørkelund Børrestad som står bak studien.

**LITT HVER DAG.** – Barna syklet i snitt en og en halv kilometer hver vei. Det er ikke så langt, men når er en gjør det fem dager i uka og to ganger om dagen blir det ti økter på 10-15 minutter. Og det er ikke så mye som skal til for å komme i litt bedre

form når en gjør noe hver dag med en viss intensitet. En trenger ikke trene med "melkesyre" for å bedre helsen. Det er lite som skal til for at det er helsefremmende, men for at det skal være idrettsfremmende må det være en helt annen trening, påpeker Børrestad.

**START TIDLIG PÅ SYKKE.** – Vekt og kondisjon har en nær sammenheng med helsevariabler som er med å forebygge livsstilsykdommer i voksen alder. Eksempler på dette er overvekt, diabetes og hjertekarsykdommer. Så fremt det er trygge skoleveier, anbefaler jeg at barn starter med å sykle til skolen så tidlig som mulig, sier Børrestad.

**AV DE FØRSTE I VERDEN.** Dette er en av de første gangene det er gjort en slik studie på barn.

– Det er vanskelig å få til en slik studie i andre land enn i Nord-Europa. I ettertid er det gjort en lignende studie på barn i Danmark som underbygger resultatene mine. Der er det også forsket på voksne og sykling som viser samme effekt.

– Nå har det veldig mye fokus på trening i mange år, så det er spennende å forske på hverdagsaktivitet. Å sykle er også en meningsfull og miljøvennlig aktivitet. Dette har vært et fint perspektiv på doktorgradsarbeidet, avslutter Børrestad.

Børrestad har fra før en mastergrad i Idrettsvitenskap om fysisk aktivitet og helse fra NTNU. Denne studien om barn og sykling er en av fem studier i doktorgraden hun skal disputere over i slutten av juni på Syddansk Universitet i Odense ■

Tekst og foto: Lars Erik Sira



DUELLEN:

Skal barna få sykle til skolen?

Skal barn på 8-10 år få lov til å sykle til skolen? Noen mener det er for farlig generelt sett, andre mener at faren barna utsetter seg for er liten satt opp mot helse- og miljøargument for mer sykling.



**RUNE GJØS**  
generalsekretær i Syklistenes landsforening (SLF)



**KARI SANDBERG**  
direktør i Trygg Trafikk (TT)

HVEM DER?

<p><b>1:</b> Bør barn i 8-10 års alder generelt oppfordres til å sykle til og fra skolen?</p>	<p>Ja. Barn og foreldre bør oppfordres til å sykle sammen til skolen.</p>	<p>Nei, generelt er ikke forholdene godt nok tilrettelagt for at barn ned i 8-årsalder kan oppfordres til å sykle til og fra skolen uten følge med voksne. Vi anbefaler ikke at barn sykler alene i blandet trafikk før i 10 – 12 års alder.</p>
<p><b>2:</b> Hva skal til for at du skulle endre oppfatning?</p>	<p>Hvis alle barn får sammenhengende sykkelveier til skolen så kan de begynne tidligere. I Danmark synes de at åtte år er litt sent å begynne å sykle, egentlig burde foreldre sykle med barna sine fra da starter på skolen.</p>	<p>Barn kan sykle hvis de fysiske forholdene er godt tilrettelagt og sikkerheten ivaretas på alle måter gjennom opplæring, veiledning og gradvis ansvar for egne valg. Rundt skolene bør det være bedre tilrettelagt for myke trafikanter.</p>
<p><b>3:</b> Hva mener du er det viktigste argumentet for å la barn sykle til og fra skolen?</p>	<p>Barn må lære å forflytte seg uten bil, og de må lære seg gode vaner fra de er små.</p>	<p>Hvis det skal bli en helsegevinst ved at barn sykler, må naturligvis sikkerheten ivaretas. Trygg Trafikk er opptatt av helseperspektivet ved at flere velger å gå eller sykle. Å gå til skolen er like helse- og miljøvennlig som å sykle.</p>
<p><b>4:</b> Hva mener du er det viktigste argumentet mot å la barn sykle til og fra skolen?</p>	<p>Barn bør ikke sykle til skolen uten voksne på sterkt trafikkerte veier.</p>	<p>Sykelreglene skal nå gjennomgås fordi de er kompliserte - for voksne. Barn har ikke de samme forutsetningene som voksne for å forstå trafikkreglene, kunne bedømme farlige situasjoner og ta raske beslutninger.</p>
<p><b>5:</b> Er vi blitt for trygghetsnarkomane i Norge?</p>	<p>Ja, og voksne er for late. Gi barna utfordringer. Barn som sykler fra de er små blir bedre trafikanter enn de som ikke sykler.</p>	<p>Fysisk aktivitet er viktig, men det er forskjell på lek med mulige skrubsår og alvorlighetsgraden i potensielle trafikkulykker med barn som sykler.</p>



## BRU FIKK BYGGESKIKKPRIS

Øvre sund bru (bildet) i Drammen på fv. 282 er tildelt Drammen kommunes byggeskikkpris for 2012. Prisen ble delt ut til prosjektleder i Statens vegvesen Grete Tvedt og fylkesordfører i Buskerud Morten Eriksrud av byens ordfører Tore Opdal Hansen. Brua som åpnet i september i fjor fikk prisen i konkurranse med åtte andre nye byggverk i Drammen. (Foto: Kjell Wold)

# – TRYGGERE TUNNEL

– Jeg føler meg tryggere i Oslofjordtunnelen nå som evakueringsrommene tas i bruk. Jeg håper brannen i fjor gjør at flere vegtunneler også blir sikrere, sier Anne Grethe Bolstad fra Askim.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

**H**un var en av 32 mennesker som ble fanget av flammene i Oslofjordtunnelen 23. juni i fjor, da et vogntog tok fyr. Avdelingslederen i Jernbaneverket var på veg hjem fra Buskerudsiden, da hun kjørte rett inn i et røykhav og kvelte bilen.

– Jeg så ingenting, men følte meg fram langs veggen og gikk tilbake i tunnelen

i den retningen jeg kom fra. Etter en times famling, redsel og usikkerhet og mye røyk i lungene, fikk hun øye på en hånd i et nødrom. Det reddet henne. Bolstad ble sykemeldet en uke etterpå, fikk 40 prosent nedsatt lungekapasitet, slet med nattesøvn den første tiden og skygget unna både vegtunneler og heiser de første ukene etter at hun var på arbeid igjen.

– Men smått om senn vendte livet tilbake til det normale. Jeg begynte å kjøre i vegtunneler igjen og bestemte

meg også for å kjøre Oslofjordtunnelen på nytt da tiden var inne. Siden har jeg kjørt her noen ganger. Evakueringsrommene jeg er blitt vist virker trygge. Forhåpentligvis vil ledelysene langs veggene også gjøre det enkelt og greit å finne fram til nærmeste evakueringsrom, sier hun.

Prosjektleder i Statens vegvesen Henning Bendtsen forklarer Bolstad om nødutstyret i evakueringsrommene, om telefon, kamera og nødluft som skal være inntil tre timer.

– Jeg sliter fortsatt litt med helseeffektene etter tunnelbrannen for 11 måneder siden. Jeg plages litt av astma blant annet. Med alle disse evakueringsrommene hver 200-300 meter gjennom tunnelen virker betydelig sikrere enn før. Jeg håper bare jeg aldri opplever en slik tunnelbrann igjen, sier Anne Grethe Bolstad.

Henning Bendtsen forteller at samtlige 25 evakueringsrom i Oslofjordtunnelen sannsynligvis er ferdige til bruk allerede i begynnelsen av juni. ■

## ANBUD:

### Tredjepartskontroll gir sikrere anbud

– Vi investerer i å redusere usikkerheten, sier prosjektleder Øyvind Moshagen.

Tidligere i mai lyste prosjektet ut en anbudskonkurranse som skal ende opp i en avtale med et rådgivende ingeniørfirma for tredjepartskontroll av konkurransegrunnlag for byggingen av ny E6 Frya–Vinstra. Firmaet som vinner konkurransen får opsjon på tilsvarende kontroll av entreprisen E6 Vinstra–Sjøa. Dette er begge entrepriser i milliardklassen.

**STYRKET OMDØMME.** Tredjepartskontrollen skal redusere faren for store endringer i byggefasen ved å avdekke feil og mangler i byggeplanen før den sendes ut på anbud.

Det skal føre til at sluttsummen på det ferdig utbygde prosjektet blir mer lik det opprinnelige kostnadsoverslaget. Dette kan spare samfunnet for millioner av kroner, og ikke minst styrke etatens omdømme.

Prosjektet har også hatt spesielt fokus på oppfølging og kvalitetssikring av alle rådgiverleveranser, og avdekket mange forhold som senere ville kunne blitt endringer i byggefasen. I tillegg innhenter prosjektet også ferske oppfølgingserfaringer fra tilsvarende prosjekter, herunder Øyer-Tretten, og all dialog med entreprenør der er gjennomgått

og forsøkt ivaretatt i konkurransegrunnlaget på nåværende stadium.

**STORT OMFANG.** Det er nytt i Vegvesen-sammenheng å leie inn eksterne firmaer til tredjepartskontroll. Det blir vanligvis gjort av senioringeniører internt i etaten.

– Omfanget på entreprisene på E6 i Gudbrandsdalen er så stort at vi ikke har kapasitet til å gjøre denne gjennomgangen internt, sier Moshagen. Han regner med at det trengs ti månedersverk fordelt på en til to måneder for å kontrollere konkurran-



FAKTA:

05

Har gitt bud på bygging av 7 kilometer gang og sykkelveg langs E134 i Lesja kommune i Oppland. Budene er fra 15,2 til 19,5 millioner kroner.



STØRSTE KONTRAKT PÅ E18

NCC Construction fikk kontrakt på bygging av ny E18 i Østfold, etter et bud på 386,9 millioner kroner. Det er den største kontrakten på prosjektet E18 Ørje-Vinterbro med byggestart i august. Det skal bygges 4 km ny E18 gjennom Eidsberg kommune i Indre Østfold, med både to, tre og firefelts veg. Bettina Sandvin er prosjektleder i Statens vegvesen. (Foto: Håkon Aurlien)



NÅ

NØDROM: Dette ser bedre og langt tryggere ut, sier Anne Grethe Bolstad til Henning Bendtsen i Statens vegvesen.

FRISK LUFT: Nødrømmene er utstyrt med friskluftsutstyr.

OSLOPAKKE 3:



NØDVENDIG: – Oslopakke 3 er et nødvendig skritt for å møte de transportutfordringene vi får de nærmeste årene, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

# Alle gode ting er (Oslopakke) 3

I midten av mai ble styringsgruppen for Oslopakke 3 enige om et forslag til revidert avtale og Handlingsprogram for 2013-2016.

TEKST KJELL WOLD FOTO KNUT OPEIDE

Oslopakke 3 er en såkalt overordnet plan for utbygging og finansiering av veger og kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Forslaget har en økonomisk ramme på 73,5 milliarder kroner fram mot 2032 og finansieres av bompenger, statlige bevilgninger, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Fylkesordfører Nils Aage Jegstad er tilfreds med avtalen som er bredt politisk forankret.

Med avtalen håper Akershus fylkeskommune både å kunne realisere Fornebubanen, Ahusbanen, E18 vestkorridoren og styrking av det øvrige kollektivtilbudet. Oslo kommune er også tilfreds med avtalen. Miljø- og samferdselsbyråd i Oslo, Olav Elvestuen, er spesielt fornøyd med at 60 prosent av bompengene i Oslo pakke 3 vil gå til kollektivtiltak. Han håper også på økt satsing på sykkelvegnettet i hovedstaden.

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen understreker at det må gjøres noe for å møte den store befolkningsveksten i hovedstadsregionen. – Oslopakke 3 er et nødvendig skritt for å møte de trans-

**Pakka danner grunnlag for å starte tre viktige prosjekter i 2013: Lørenbanen, E16 Sandvika-Vøyen og rv. 22 Lillestrøm-Fetsund. Terje Moe Gustavsen, vegdirektør**

portutfordringene vi får de nærmeste årene, sier han. Avtalen vil også bidra til å nå hovedmålet om å redusere rushtidsforsinkelsene ved å prioritere næringstransport og kollektivtransport. – Pakka danner grunnlag for å starte tre viktige prosjekter i 2013: Lørenbanen, E16 Sandvika-Vøyen og rv. 22 Lillestrøm-Fetsund, sier vegdirektøren. ■

Tekst Eli Ramstad

sgrunnlaget for byggingen av ny E6 Frya-Vinstra. Noe som også er forholdsvis nytt, er at prosjektet ønsker en 'dialogbasert gjennomgang av konkurransegrunnlaget for en mer overordnet kvalitetssikring'. En rådgiver som kan hjelpe prosjektet å heve blikket opp fra detaljene, og stille kritiske spørsmål, vil kunne bidra til en ytterligere kvalitetsheving.

VIKTIGE DATOER:

- 4. mai – utlysning av konkurranse for tredjepartskontroll
- 18. juni – tilbudsfrist
- 1. august – start tredjepartskontroll
- 25. september – tredjepartskontroll ferdig



## SNARVEI I RUTE

Snarveien fra Oslo til Hallingdal og Bergen langs rv. 7 er godt i rute til åpning før ferien om to år. Det slo prosjektleder i Statens vegvesen, Erik Furu- seth, fast da han inviterte mediene på tur på prosjektet dagen før den store maidagen. Strekningen Sokna-Ørgenvika mellom Ringerike og Krødsherad i Buskerud er på vel 17 km og vil korte ned vegen mot Hallingdal og Vestlan- det med drøye 20 km og reisetiden med nær en halvtime. (Foto: Kjell Wold)

## KRONIKK:

# Salting av veiene

De fleste er enige om at det er nødvendig å bruke salt på veiene for å få avviklet den enorme trafikken vi har nå. Den omfattende kritikken mot salting som vi har hatt i vinter, har mer gått på mengden salt og under hvilke forhold det har blitt saltet.

**N**ødvendig med salt, men hvor mye? Det har blitt dynget på salt i store mengder uansett værforhold – for eksempel når det har vært et tynt lag med rim som skulle fjernes. Mindre veier saltes også på samme vis. Vi har hatt bløte veier selv om temperaturen har vært under -10 grader! Det har sett ut til å ha vært panisk skrekk for å få tørre veier!

**KUNNSKAP OG ERFARING NØDVENDIG.** Å salte riktig er en vanskelig «øvelse» som krever både kunnskap og erfaring. I følge en tidligere vegmester i Akershus, ble det fra 1960-tallet, da salting av hovedveiene ble startet opp, brukt store resurser på å finne ut hva slags middel som skulle brukes og hvor store mengder som skulle legges ut. Trafikkmengden på de ulike veiene ble også tatt i betraktning. Det ble brukt tørrsalt, men senere salt fuktet med vann og etter hvert også salt oppløst i vann. På mindre trafikkerte veier ble det brukt tørr sand eller sand tilsatt salt. Videre ble det utviklet maskiner og utstyr for fjerning av slaps for å få tørket opp vegbanen snart etter saltingen slik at framkommelighet og kjøreforhold ble best mulig. Mengden salt som ble lagt ut, var fra 4 g/m<sup>2</sup> til 30 g/m<sup>2</sup>, men bare under helt spesielle forhold ble det brukt mer enn 10 g/m<sup>2</sup>! Værmeldingen var en viktig faktor for riktig salting. I tillegg hadde Vegvesenet egne værstasjoner som registrerte været lokalt i området og det var målere i vegbanen som viste temperatur og fuktighet. På grunnlag av dette

ble det bestemt når og hvordan det skulle saltes. Det var altså ikke opp til den enkelte sjåfør eller kontraktør å bestemme dette.

**ANBUSSYSTEMET ØDELEGGER?** Men så kom den store omleggingen – Statens vegvesen skulle ikke lenger ha det operative ansvaret for vedlikeholdet. Dette skulle settes bort på anbud til firmaer som ikke hadde de nødvendige kunnskaper og erfaringer for hvordan jobben skulle utføres. En masse ekspertise på salting ble dermed unyttig. Med en 5-årig kontraktstid blir det ikke kontinuitet i vedlikeholdet

og det kan også være laber interesse for å drive skoloring av sjåførene.

**STATENS VEGVESEN MÅ STYRE.** Vi mener at det brukes unødig mye salt, på alle slags veier og uten hensyn til framkommelighet og trafikkmengde. Formålet med dette kan være å smelte bort mest mulig snø for å slippe å brøyte og dermed spare penger. Etter vår oppfatning forringer dette sikkerheten fordi det fører til en masse slaps som gir dårlig styring og sikt. Skader på miljøet, veidekket og konstruksjoner, kommer i tillegg. For å endre på

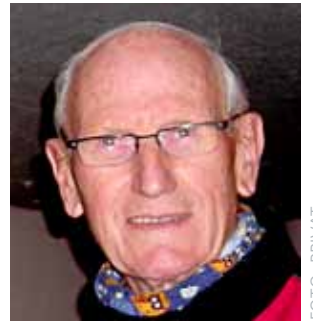
dette, mener vi Statens vegvesen må få styringen av veivedlikeholdet tilbake. Det kan ikke være slik at den enkelte entreprenør skal bestemme hvordan vedlikeholdet av veiene skal utføres, fordi dette ikke fungerer.

**MILJØET.** Som nevnt bevirker saltet store skader på miljøet. Dette har politikerne i Akershus Fylkesting vist interesse for og det er fattet vedtak om å redusere mengden av salt vesentlig. Det skal bli spennende å følge utviklingen på dette området neste vinter. ■



Det har sett ut til å ha vært panisk skrekk for å få tørre veier!

Vintertrafikk i Prinsens gate i Trondheim. (Arkivfoto: Knut Opeide)



**Erland Bakklund**  
77 år, bosatt i Fetsund. Jobbet i Statens vegvesen i mer enn 40 år, de siste årene som stasjonssjef ved Lillestrøm trafikkstasjon til han gikk av i 1996.

FOTO: PRIVAT

## ANSATTE SVARER:

**Bør barn under 10 år få sykle til skolen?**

### ERIK J. JØLSGARD

Plan og trafikk, Trondheim:

– I Sør-Trøndelag har 5. klassinger tilbud om trafikkopplæring på Eberg trafikkgård. Den kan tilpasses lavere klassetrinn. Er undervisning gjennomført og skolen ellers har tilpasset trafikkundervisning i planene sine og at skolevegen har et sikkert gang- og sykkelvegitilbud, synes jeg det er greit.



### ANNETTE HENDEN

Trafikant/Kjøretøy, Molde:

– Barn har forskjellige forutsetninger. Det må foreldrene vurdere. Er trafikkbildet enkelt og gangvei store deler av skolestrekningen, og barnet har fått mye trening og opplæring, kan det være ok at barn under 10 år sykler til skolen. Men barn er ikke utviklet for et vanskelig trafikkbilde før i 10-12 års alderen.



### SIGMUND RIIS

Styring og strategistab, Bergen:

– Prinsipielt ja! Stikkordet er trygge veier. Vi bør bruke lovene om universell utforming og folkehelsen til å presse på for å få framdrift i både planprosesser og finansiering. I tillegg får foreldre færre unnskyldninger for å velge bilen framfor sykkelen.



FAKTA:

07

Firmaer har levert bud på jobben med overflatebehandling av bruer i Buskerud. Budene varierer fra 5,9 til 9,6 millioner kroner.



STOR INTERESSE FOR RV. 9-KONTRAKT

Hele ni entreprenører byr på jobben med å bygge etappe tre av ny rv. 9 mellom Ose og Langeid i Bygland kommune i Setesdal. Jobben skal starte i år og slutføres høsten 2013. Laveste bud har Hovden Hytter-service AS og Upstad transport og Anlegg AS med henholdsvis 35,4 og 35,9 millioner kroner. Høyeste bud er på 57,1 millioner kroner. (Foto: Kjell Wold)

DEBATT:

# Vegen er for alle

Med våren kommer også sykklistene på landevegen, en veg som hele året er trafikkert av biler, busser og lastebiler.

**S**tatens vegvesen, NAF, Norges Lastebileier-forbund og Norsk Cykleforbund oppfordrer til bedre samspill i trafikken for å forhindre alvorlige ulykker.

**VI HÅPER 2012 BLIR PREGET AV EN ANERKJENNELSE** om at vegen er til bruk for alle som respekterer trafikkreglene og tar hensyn til medtrafikanter. Særlig synlige på landevegene er grupper med syklistene fra en lokal sykkelklubb eller ivrige trimmere som trener til sesongens mange ritt. Mens biler og lastebiler er ute på vegen hele året, må de nå dele med en annen gruppe som også bruker vegen. Og med det dukker konfliktsakene mellom biler/lastebiler og sykler opp igjen. Det varsles krig på landevegene, og beskyldningene hagler. Fullt så ille som noen fremstiller det er det neppe. Men at det oppstår situasjoner med høy temperatur som kan gå på trafikksikkerheten løs er sikkert.

**INGEN ER TJENT MED ET KONFLIKTPREGET TRAFIKKBILDE.** Godt samspill i trafikken er til fordel for alle trafikanter. Det fører til smidigere trafikkavvikling og økt trafikksikkerhet med færre skadde og drepte. Bildet av den aggressive bilist og den like aggressive syklist som ryker i tottene på hverandre vil vi få bukt med. Svært mange av oss veksler jevnlig mellom å være bilist, syklist eller fotgjenger. Vi bør derfor klare å sette oss inn i hverandres situasjon. «Hvordan føles det for syklisten å bli sneiet av en bil og truffet hardt av lufttrykket? Hvordan er det å ligge bak syklistene som

ligger tre-fire i bredden når man er på jobbopdrag og skal rekke en leveringsfrist?»

**IRRITASJON OG AGGRESJON FØRER TIL FARLIGE SITUASJONER.** I verste fall kan det føre til trafikkulykker med alvorlige utfall og store konsekvenser for alle involverte. Det er ikke verdt å «stå på sitt» eller forsøke å vise sin irritasjon ved å opptre hodeløst i trafikken. Konsekvensene er for alvorlige til at slik oppførsel kan forsvares.

**HVORDAN KAN VI REDUSERE KONFLIKTENE?** Vi må erkjenne at alle trafikantergruppene – syklistene, lastebilsjåfører eller bilister, har et felles ansvar for at norske veger skal være et sted der man ferdes trygt, og behandler medtrafikanter med gjensidig respekt. For eksempel bør sykkelklubbene alltid finne de vegen som er best egnet for trening, både for enkelt-ryttere og for sykling i felt. Det er ikke like enkelt overalt, men det er viktig å ha det som utgangspunkt. Lastebilsjåfører og transportfirmaer må også anerkjenne at det er mange ulike typer trafikanter som har like stor rett til å ferdes på vegen. Biler og lastebiler bør holde god avstand ved forbikjøring av syklistene. Syklistene bør sørge for at fellestreningene blir et positivt møte på vegen også for andre trafikanter.

Statens vegvesen Region øst, Norges Automobilforbund, Norges Lastebileierforbund og Norges Cykleforbund oppfordrer alle trafikanter til å vise gjensidig respekt for hverandre og trafikkreglene denne vår- og sommersesongen. Da bidrar vi alle til et bedre samspill i trafikken og økt trafikksikkerhet på vegen.

Svært mange av oss veksler jevnlig mellom å være bilist, syklist eller fotgjenger. Vi bør derfor klare å sette oss inn i hverandres situasjon.



Syklist frakter barn på tilhenger i Elgeseter gate i Trondheim. (Arkivfoto: Knut Opeide)

Statens vegvesen Region øst har denne våren invitert både representanter bilorganisasjonene NAF og NLF (Norges Lastebileierforbund) og Norsk Cykleforbund til dialogmøter for å drøfte hvordan man kan dempe konflikten med landevegssykling og motoriserte kjøretøyer. Denne kronikken er et resultat av dette samarbeidet, og de undertegnede organisasjoner ønsker å bidra til økt samspill blant de ulike trafikantergruppene på norske veger.

**Statens vegvesen Region øst: Seksjonssjef Kjell Seim, Trafikksikkerhetsseksjonen**

**NAF: Jon Olav Alstad leder for Politikk og Forbrukerseksjonen**

**Norges Cykleforbund: Freddy Martinsen, dommer og arr., NCF**

**Norges Lastebileierforbund: Regionssjef Guttorm Tysnes**

**BJØRN OLSTAD**

Trafikant, Aust-Agder:

– Nei, 10 år bør fortsatt være grensen.



**EIRIN-ANNE BLIX**

Seksjonssjef – investering, Tromsø:

– Alle barn er forskjellige. I utgangspunktet kan alle som har forståelse for trafikkbilde sykle til skolen. Det er viktig at de er vant med å sykle i trafikk og ikke minst har fått opplæring i hvordan de skal opptre langs og i vegbanen.



**VIBEKE SCHAU**

Sen.ing., Samfunn, Drammen:

–Ja, hvis skolevegen er trygg og foreldrene har gitt dem god opplæring bør barn få lov til å sykle til skolen før de går i 5. klasse (dagens «aldersgrense»). Det betyr at man må gjøre en individuell vurdering.



**JON OPSETH**

Grafisk designer, Grafisk senter, Oslo

– Jeg mener nei, det er tidlig nok med 10 år. Både med tanke på at vegen har mangelfull standard mange steder, og at barna ikke har lært seg god nok sykkelkultur før de fyller 10 år, de sykler ofte uforutsigbart og mange vet ikke at de skal sykle på høyre side av veien.



# Kull 12 på nytt treff

Kull 12 av lederprogrammet Millennium traff hverandre på ettersamling 2 på Heistadmoen militærleir ved Kongsberg sist uke. Det ble et muntert gjensyn.

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD



«Har vi med hjerte-  
starter?»

«To konsulenter på samme lag?»



«**V**i kaller oss bare «best ever – stay forever», smiler Kari Aamot før hun og 11 vegvesenkolleger fra hele landet kler seg om fra sivilt til grønt. Etter en lunsj der praten gikk høyt og livlig og gamle minner ble frisket opp, ble stemningen betydelig mer dempet da byråkratene møtte til oppstilling utenfor kantina. Dagens gjøremål var nemlig hemmelig. Først oppstilling på rekke, så fremad marsj til utdeling av sekk, tøy og diverse utstyr. Før innstallering på rom og omklledning ble gruppen delt inn i to lag. Så var

det oppstilling og finsikting av antrekk. Første øvelse: Drilling. Høyre om, venstre om, helt om, på stedet hvil! Hvil! Den første sommerdagen fikk fram noen svetteperler i ansiktene på vegbyråkratene. Etter noen minutters øvelse imponerte de befalet. Instruktøren var i mange år sjef for Gardens drilltropp. De bestod den første prøven. Deretter nytt skifte av utstyr før det bar langt til skogs til skytebanen. Her ble det først demonstrert bruk av feltkjøkken. Etter skyteøvelsene skulle de nemlig lage middag på forsvarrets primuser. På skyteøvelsen kunne de velge mellom vanlig pistol og maskinpistol. Sistnevnte våpen vant 7-3. Hele kullet kom styrket og stolte fra skyteøvelsene uten skrammer eller tinnitus.

Middagen ble også førsteklassens og alle sov godt på seksmannsrom etter en strevsom dag.  
– Vi trives så godt sammen at vi like gjerne bestemte oss for å ta en ettersamling 2. Vi møttes for ett år siden til første ettersamling på Oscarsborg. Nå ønsker vi å friske opp både samhold, nettverk og lagbygging, sier Kari Aamot. Statens vegvesens lederutviklingsprogram Millennium holder nå sitt kurs nummer 14. Lederkursene foregår over ett år der deltagerne møtes jevnlig i hver av regionene og på sentrale Østlandet. En ettersamling året etter er også blitt obligatorisk oppfølging av lederkursene. De som ønsker å møtes oftere etter selve Millennium-året må selv ta initiativ til det. ■



3



4



5



1-2. Bak f.v. Vidar Dahl, Chr. Røkke, K A Henriksen, Petter Berg, Olav Beier, P O Berg og Jan H Bjørnstad. Foran f.v Kari Amot, Turid Stubø Johnsen, Mette Brenden og Elisabeth Beckmann

- 3. Marsj av sted til utdeling av utstyr
- 4. Tilbake til forlegningen
- 5. Slik fungerer Forvarets primus
- 6. – Klar, ferdig skyt!
- 7. – Høyre om, venstre om!
- 8. – Soldater!



6

«Hvem skal bære  
alt dette?»



# «HVA ER GREIA MED SÅ MYE SALT?»



PARADOKS: Glenn Kullberg etterlyser logikken i å begrense fritidsaktivitet i Gjersjøen av hensyn til vannkvaliteten, men ikke stanse vegsaltingen og heller innføre vinterfartsgrense.

– Saltingen kan ha en god intensjon, men det vi har sett på vegene de 15 siste årene er styrt av kortsiktig økonomitenking, ikke trafiksikkerhet, sier Glenn Kullberg fra Ski.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**E**tter et innbyggerinitiativ fra Kullberg har de folkevalgte i Ski kommune og deretter Akershus fylkesting vedtatt å redusere vegsaltingen til det absolutt nødvendige.

I høst skal fylkespolitikkerne bestemme hvor raskt nedtrappingen skal skje. Landet rundt følger fylkespolitikere, vegforvaltere og driftsentreprenører spent med. Et dramatisk skifte i saltpolitikk kan være på gang.

– Det er høyst på tide, sier initiativtakeren. – Jeg forstår ikke greia. Hvorfor har Norge mer enn doblet saltingen på 15 år? Nå salter vi like mye som svenskene gjorde før Riksdagen satte foten ned og fikk halvert forbruket. Hvorfor kan vi ikke ta lærdom av dem, spør han.

Glenn Kullberg er styremedlem i organisasjonen «Stopp vegsaltingen». Han ser at organisasjonen står overfor politikere og administratorer som søker etter løsninger, f.eks. resultater av Vegvesenets Salt Smart-prosjekt. Men han synes det går for sakte. Det er han personlig som har tatt initiativ til innbyggerinitiativet (se *faktaramme*). Resultatet er politiske beslutninger som Statens vegvesen må følge opp.

**SAMMENSATT.** Glenn Kullberg er ikke opptatt av saltsvidde trær.

– Det kunne vi tålt om det var eneste resultat av saltingen. Problemet er mye større og dreier seg om miljøskader, trafiksikkerhet, samfunnsøkonomi og legitimitet i befolkningen, sier han.

Han tar oss med til Gjersjøen like inntil E6

sør for Oslo. Der hadde familien hytte da han var liten, der koste de seg, badet og fisket. Men så kom krav til vannkvalitet, Gjersjøen var drikkevannskilde og det ble lagt store restriksjoner på friluftsliv. Men vegen som slynger seg langs sjøen saltes, mer enn noen gang. Der er det 80-sone og entreprenøren har friksjonskrav som innebærer jevnlig salting.

**ALTERNATIV.** – Kunne ikke denne vegen vært usaltet, fått være vinterveg og hatt redusert fartsgrense hele vinteren? Jeg er helt sikker på at trafikantene ville ha vært med på dette, sier han. Kullberg har snakket med mange mennesker for å få til innbyggerinitiativet. 300 signaturer trengtes for å presentere saken i Ski, 500 for å få den til fylkestinget.

– Jeg snakket med drosjesjåfører, lastebileiere, vegvesenpensjonister, folk som hadde greie på dette. Og så oppdaget jeg at jeg hadde veldig mange med meg på at det saltes alt for mye. Ringte jeg på dørene til folk var mange skeptiske. Men da jeg fortalte at jeg ville snakke med dem om salt, inviterte de meg inn og hadde mye å fortelle, sier han.

**UBESVARTE SPØRSMÅL.** Kullberg vil ikke forbindes med saltmotstandere som knytter neven mot saltbilsjåfører og Vegvesenfolk.

– Det har ingen hensikt. Jeg har vært opptatt av å sette meg grundig inn i argumentene for å bruke salt, og de negative sidene. Snart oppdaget jeg at jo flere spørsmål jeg stilte, jo flere ubesvarte spørsmål dukket opp. Etter hvert tegnet det seg et bilde av et





**FAKTA**

## Innbyggerinitiativ

Kommuneloven fikk i 2003 et nytt kapittel 6A om innbyggerinitiativ.

### § 39a Innbyggerinitiativ

1. Kommunestyret eller fylkestinget plikter selv å ta stilling til et forslag som gjelder kommunens eller fylkeskommunens virksomhet, dersom minst 2 prosent av innbyggerne, alternativt 300 i kommunen eller 500 i fylket, står bak forslaget.

Dette betyr at innbyggerne i en kommune eller et fylke har rett til å sette en sak på den politiske dagsorden i kommunen eller fylket, en såkalt initiativrett. Kommunestyret eller fylkestinget er forpliktet til å ta stilling til forslaget som fremmes, så fremt lovens vilkår er oppfylt. De som står bak et initiativ har ikke krav på noe bestemt utfall av saken. Forslag som er satt frem og som blir nedstemt i kommunestyret eller fylkestinget, kan ikke påklages.

**FAKTA**

## Akershus fylkestings vedtak 26. mars 2012:

1: Akershus fylkeskommune ser at forbruket av veisalt har økt betydelig i Norge og Akershus de siste årene og at denne utviklingen er uheldig. Fylkeskommunen skal derfor ha som mål å redusere veisaltingen til et minimum på veiene i fylket og øke innsatsen for andre tiltak som kan bedre fremkommelighet og gi økt trafikksikkerhet. Når fjerning av is/snø i veibanen er påkrevd, bør det mest miljøvennlige middelet benyttes, innenfor budsjettammen.

2: Akershus fylkeskommune ber Statens vegvesen dokumentere utviklingen i saltbruken på hhv. riks- og fylkesveier. Nye kontrakter må inneholde klare krav til å holde saltbruken minimal.

3: Akershus fylkeskommunes årlige forbruk av veisalt skal rapporteres til hovedutvalg for samferdsel.

4: Det fremmes en sak for fylkestinget som belyser i hvilken grad fylkeskommunen kan unngå salting. Saken må redegjøre for de eventuelle merutgifter ved valg av andre løsninger enn salting. Prinsippene for beslutningstaking nevnt i naturmangfoldsloven ivaretas i dette arbeidet, og vurderingene skal fremgå av beslutningsgrunnlaget.

## Jeg forstår ikke greia. Hvorfor har Norge mer enn doblet saltingen på 15 år? Glenn Kullberg

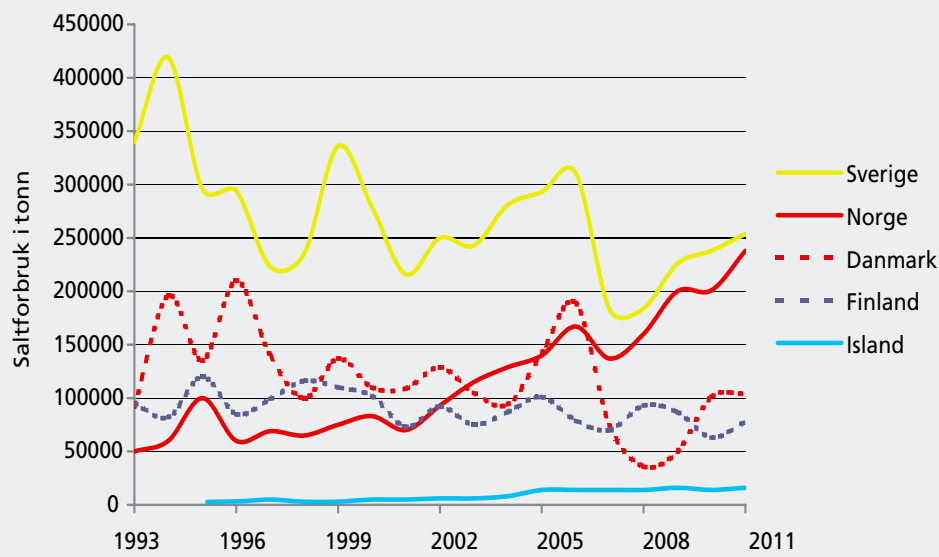
Vegvesen som har organisert vintervedlikehold ut i fra gamle politiske føringer om at det skal brukes salt nærmest for å skape sommerfremkommelighet vinterstid. Det mener jeg er helt gal, for dyrt for landet i det lange løp, sier han. Og viser til undersøkelser fra USA om at følgeskadene koster samfunnet 15 ganger det saltingen koster entreprenørene.

**TRAFIKKSIKKERHET.** Kullberg ser at det er mange argumenter mot salt. Ikke alle er like viktige. Rustflekker i billakk mener han er i kategori med saltsvidde hekker; noe man ser men som ikke er farlig.

– Men det er noe annet når en nabo måtte bytte bremsen på en tre år gammel bil på grunn av rustskader. Tenk da hvor mange nye biler som har dårlige bremsen uten at

det blir oppdaget. Og tenk på hvordan det går med moderne sikkerhetssystemer som ESP og annet som er avhengig av at sensorene er i orden, sier han.

– Det som er farlig er falsk trygghet, at folk tror at en saltet veg er like trygg som en sommerveg og kjører akkurat like fort vinter som sommer. Vi bør begrense saltingen til det absolutt minimale, la vinterveger være vinterveger, bruke mer fastsand, påby vinterdekk og innføre vinterfartsgrenser. Jeg kan gå med på at dette vil øke småbulkingen med rundt fem prosent de første årene. Men de alvorlige vinterulykkene vil ikke øke, snarere tvert imot, hevder han. ■



NORDEN: Saltsforbruket varierer i Norden, i Sverige har den gått ned men i Norge klart opp siden 1994 (Tabell fra NVF-rapport 03/2011).

# GJØR ASKER OG BÆRUM TIL PRØVEOMRÅDE

Akershus-politikerne inviteres nå til å gjøre Asker og Bærum til prøveområde for et driftsopplegg med minimalt bruk av vegsalt.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**T**il neste ukes møte i hovedutvalg for samferdsel, foreslår fylkesrådmannen at Statens vegvesen får fullmakt til å utarbeide grunnlaget for en ny femårs driftskontrakt i samsvar med fylkestingsvedtaket om redusert saltbruk.

– Akershus fylkeskommune ønsker å videreutvikle tiltak for å redusere saltbruken. Vi skal derfor satse ekstra på å teste ut mer bruk av mekanisk fjerning av is og snø, for å øke kunnskapen om konsekvensene av å redusere saltbruk ytterligere på høytrafikkert veinett i bystrøk, heter det i innstillingen.

**UTREDNINGER.** Etter vedtaket i Akershus fylkesting satte Statens vegvesen og fylkesadministrasjonen straks i gang et utredningsarbeid. Meningen var å legge frem en sak til fylkestingets junimøte. Behandlingen er utsatt til etter ferien.

– Det gjør vi for å hente inn mer informasjon om hva som er gjort andre steder før vi ber politikerne vedta en ny saltpolicy. De har lagt inn som klar forutsetning at redusert salting ikke skal føre til økte kostnader, sier assisterende fylkesdirektør Thomas Tvedt. I stedet blir fylkestingsvedtaket en premiss ved fornyelse av driftskontrakten for riks- og fylkesvegene i Akershus og Bærum. Den skal fornyes for fem år høsten 2013, i åpen konkurranse mellom de større entreprenørene. Statens vegvesen og fylkesadministrasjonen har nå frem til november med å detaljere kontraktsvilkårene.

**KAN KUTTE.** – Det tar tid å endre saltpolitikken drastisk, med mindre fylkespolitikere ønsker å reforhandle de eksisterende kontraktene. Driftskontraktene vi inngår binder både entreprenørene og oss til et ganske fast opplegg for de neste fem år, sier avdelingsdirektør

Nils-Erik Bogsrud i Statens vegvesen. – Ved bedre opplæring av alle saltbilsjåfører, mer intensiv bruk av slapse-ploger og heving av terskelen for å salte lavtrafikkerte veier, vil vi relativt raskt kunne redusere saltsforbruket med 20-30 prosent. Ønsker fylkespolitikere ytterligere reduksjon på kort tid, skal vi følge opp det. Da må vi forhandle med driftsentreprenørene vi har gjort avtaler med. Vår erfaring er at det er mulig å få til endringer, men det kan bli kostbart, sier Bogsrud.

– Fylkestingets vedtak gir ikke eksakte verdier for reduksjon i saltmengden fremover, men det er et stort engasjement i fylkestinget. Fra talerstolen ble det uttrykt forventninger om en halvering. Det er viktig å få en god prosess før politikerne bestemmer hvordan de vil ha vintervegene, sier Bogsrud.

**27.000 TONN.** Sist vinter ble det brukt 27.000 tonn salt på riks- og fylkesvegene i Akershus. Det er 12 prosent av det samlede saltsforbruk på hovedvegene i Norge. Årlige klimavariasjoner fører til store endringer i forbruket, vinteren 2011-11 var spesielt hard og det økte forbruket med over 10 prosent fra året før. Men ulike strategier og ulik praktisering hos entreprenørene gjør store utslag, i et av driftsområdene var forbruket enda høyere vinteren 2008-2009, i et annet var det dobbelt så høyt vinteren 2005-2006. ■



Vi kan raskt kutte 20-30 prosent, sier avdelingsdirektør i Statens vegvesen, Nils-Erik Bogsrud.



UBEHAGELIG: Avdelingsdirektør Kjell Skjerve (t.h.) får mye personlig kritikk for saltingen av rv 80 gjennom Bodø sentrum. – Saltdebatten kunne være grei nok men den er ikke det slik den nå føres i Bodø, sier NAFs lokalleder Knut Jenssen.

# Trives dårlig som «sa

Avdelingsdirektør Kjell Skjerve får så hatten passer og vel så det når han forsvarer forebyggende salting av rv 80 som er hovedveg gjennom Bodø.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«**D**et er noen ganger ganske ubehagelig, sier han og viser frem et avisinnlegg med tittel «Stans dødsaltingen, Skjerve». Språkbruken er sterk, mye tåles i en landsdel preget av et ramsalt og frodig språk, men Skjerve opplever at det tar på.

– Jeg vil gjerne bli husket for annet enn saltingen, vi forvalter tross alt 1,7 milliarder kroner og gjør mye for nordlandssamfunnet, legger Skjerve til.

Knut Jenssen leder Bodø lokallag av Norges Automobilforbund (NAF) og mener de som bruker harde ord for å dempe saltingen bør begynne med å legge en demper på seg selv.

– Debatten kunne være grei nok, men den er ikke det slik den nå føres i Bodø, sier han.

**1600 TONN.** Det er ikke de helt store saltmengdene som går med på nordlandsvegene. I Skjerves distrikt går det med cirka 1600 tonn hver vintersesong.

500 tonn blandes i strøsand for å holde den strøbar.

600 tonn brukes på 35 kilometer av rv 30 østover fra Bodø sentrum, en veg med gjennomsnittstrafikk på over 26.000 biler i døgnet. Det er svært mye trafikk på en veg som nærmest sentrum har tre felt med midtfeltet inn mot byen på morgenen, ut av byen på ettermiddagen.

– Mitt ansvar er å ta vare på trafikksikkerhet og framkommelighet. I Bodø har vi en eneste hovedveg, den holder vi bar gjen-

nom vinteren fordi vi ser at det skjer færre ulykker på barveg enn på vinterveg og fordi den er veldig viktig for at Bodøfolk skal komme frem dit de skal, sier Kjell Skjerve.

**TRYGG.** – I utgangspunktet må jeg tenke profesjonelt, tenke når jeg ser navnet mitt at det er «Statens vegvesen» som står der, ikke meg personlig, men jeg må si at jeg er ganske lei av det. Det er hyggelig når folk kommer bort til meg på gaten og gir meg støtte, sier han.

Skjerve er trygg på hva han gjør og har derfor sagt klart ifra til sine kolleger at han velger å stå i stormen og selv forsvare den praksis som er valgt.

– Vi har tall og statistikker å støtte oss på, tallene tale er ganske tydelige selv om vi må tar forbehold om at tallene (heldigvis) er små med 15 personskaulykker som

maksimum, to som minimum de senere årene. Kurven viser nedgang, spesielt de siste årene. Vi er overbevist om at det i stor grad har sammenheng med at vi holder vegen bar vinteren gjennom, sier han.

**STØTTER.** – NAF er for det som gir økt sikkerhet på vegene. Er salt nødvendig for å opprettholde sikkerheten på rv 80 er vi for det, sier Knut Jenssen.

– Men vi vil selvfølgelig at Vegvesenets folk hele tiden vurderer metoder og mengder slik at det ikke saltes mer enn det som er nødvendig for å ivareta sikkerheten, sier han.

En problemstilling han ønsker sett nærmere på, er overgangssonene mellom den saltede rv 80 og de kommunale og fylkeskommunale kryssingsvegene. Når biler kjører fra saltet veg trekker de med seg



**Jeg har prøvd å møte dem med argumenter, jeg har prøvd å si at «vi gjør ikke dette for å plage dere, men for å ta vare på dere». Men jeg når ikke frem.**

*Kjell Skjerve, Statens vegvesen*

# «Saltstøtte»

noe saltløsning og det kan skape glatte forhold litt inn på de kryssende vegene.  
– Det er et forhold vi allerede har lovet kommunen å se nærmere på før høsten setter inn, sier Skjerve. Han har tett kontakt med fylkespolitikere i Nordland, de eier tross alt 80 prosent av vegnettet han ivaretar, og opplever ingen kritikk mot den praksis han har valgt for den viktigste av Statens vegger.

**VOKSNE MENN.** Skjerve er veldig glad for at ledelsen i Vegdirektoratet, med vegdirektøren i spissen, i april deltok i et folkemøte om salting. Han merket seg at et par av de ivrigste motstanderne, i alle fall i avisspaltene, reiste seg og gikk midt i møtet.

– De som ytrer seg er en gruppe godt voksne menn som bare er opptatt av bil

og som får god spalteplass til å skjelle meg ut. Jeg har prøvd å møte dem med argumenter, jeg har prøvd å si at «vi gjør ikke dette for å plage dere, men for å ta vare på dere». Men jeg når ikke frem.

– Vi får jobbe med andre grupper. Og så får vi også jobbe for å bli bedre i faget «salting av veg». Vi kjører et ganske omfattende kursopplegg for entreprenørenes saltsjåfører før hver sesong, slik at de unngår å salte feil. Det har vært påstander om at salt er brukt for å fjerne snø, jeg tviler på at det er riktig men uansett skal vi forsikre oss om at slikt ikke gjøres, sier Kjell Skjerve. ■

## ■ VINTERDRIFT:



Statens vegvesen vurderer nye forsøk for å utvikle mekanisk utstyr som reduserer behovet for vegsalt. Denne roterende børsten viser seg å redusere behovet for salting med en tredjedel.

## TRENGER MER VINTERFORSKNING

Statens vegvesen vurderer nå å sette i gang nye forsøk for å stimulere til utvikling av mekanisk utstyr for fjerning av snø og is og mindre bruk av salt.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**F**ørste uke i juni samles fagfolk innen vintervedlikehold fra Statens vegvesen, kommuner, driftsentreprenører og maskinbransjen til et seminar i Stjørdal for å diskutere innhold i et nytt forskningsprogram for vinterdrift.

Videre forsøk med utvikling av maskinelt utstyr er høyaktuelt. To maskiner som ble utviklet og tatt i bruk som del av Vegvesenets Salt Smart-prosjekt, ga lovende resultater men trenger videreføring etter at prosjektet ble avsluttet i fjor.

**BØRSTE FORTSETTER.** Nå er det klart at den roterende vegbørsten som brukes på vegger inntil en drikkevannskilde ved Ålesund, skal fortsette ytterligere et år. Maskinen er utviklet av Grøvikselskapet Øveraaasen AS og er basert på utstyr laget for flyplasser.

En vegskrape utstyrt med en «slikkepott»-lignende høvel ble tatt i bruk i et forsøk ved Elverum og ga gode resultater, men klimaet viste seg mer egnet for fastsand, det vil si oppvarmet sand som fryser fast i vegbanen. Vegskrapa vurderes nå brukt av en driftsentreprenør i Nord-Trøndelag.

Da representanter fra Vegvesenet i mai

deltok ved en internasjonal vinterutstyrtstilling i Tyskland, fant de ikke markante nyvinninger. Det fremste av tilgjengelig utstyr er allerede vurdert som del av Salt Smart-prosjektet og noe ble videreutviklet og tatt i bruk.

**ØNSKER INNSPILL.** – Vi arbeider

nå med et forslag til nytt forskningsprogram for vinterdrift i samarbeid med NTNU. Vi er nå i en tidlig forprosjektfase og ønsker innspill til videre arbeid, sier Øystein Larsen ved Statens vegvesens vegteknologiavdeling i Trondheim.

Flere temaer kan være aktuelle for forskning, både organisatoriske (f.eks. design, valg av løsninger for vinterdrift i planbygge-driftsfasen) og praktiske (salting og kjemikalier, friksjon og vegbaneforhold, utstyr og metodeutvikling). Beslutning om satsingsområder vil tas i løpet av høsten. ■



– Videre forskning på mekanisk utstyr kan være høyaktuelt, sier Øystein Larsen.

”Vi skal gi trafikantene en bedre og jevnere standard på vintervegene uten økte kostnader.

Sigurd Wiberg



# Brøyter igjen for Staten

De seks kommende vintrene skal Gunnar Gautland igjen brøyte og strø cirka 30 km riks- og fylkesveger i Setesdal for Statens vegvesen.

Tekst og foto: HÅKON AURLIEN

**D**riftskontrakten som nå løper ut blir som forsøksordning erstattet av nær 50 små entreprenørkontrakter og all innsats skal styres direkte av Vegvesenet.

– Vi skal gi trafikantene en bedre og jevnere standard på vintervegene uten økte kostnader, lover prosjektleder Sigurd Wiberg i Statens vegvesen Region sør.

– Det er i alles interesse om dette opplegget gir bedre veger til samme kostnad for skattebetaleren, sier Gunnar Gautland. Midt i mai skrev han under kontrakten.

**VELPRØVD.** Fra september er han tilbake til noe som ligner på driftsopplegget fra da han begynte som lastebileier på 80-tallet. Han inngikk da en avtale med Statens vegvesen om brøyting og strøing i et avgrenset område, fikk et fast beløp for å være i beredskap og jobbet for en timesats i arbeid. Slik ble vintervedlikeholdet gjennomført i det meste av landet; Vegvesenet hadde kun egne mannskaper på de største vegrutene.

Da Stortinget i 2002 besluttet å la private entreprenører konkurrere om drift av vegene i hver sine deler av landet, ble Gautland underentreprenør og mistet kontakten med vegeieren. De første årene brøytet han for Mesta AS, deretter for Risa Entreprenør som vant anbudskonkurransen i 2007.

**EIER SELV.** Når han nå igjen blir brøyte-sjåfør for Vegvesenet, er hovedprinsippene som før men med noen viktige forskjeller. En er at han nå eier alt utstyr selv. Tidligere holdt Vegvesenet plogene uansett om brøytingen skjedde med egne eller innleide styrker. Det gikk med mye plogstål.

– Stortingets beslutning ligger til bunn, Vegvesenet skal ikke ha eget utstyr og egne mannskaper og derfor må alle driftstjenester kjøpes inn, sier Sigurd Wiberg.

Gautland har fast betalt 150.000 kroner pr år for å være disponibel, alle andre utgifter inngår i timesprisen. Oppgjørformen er fokusert på beredskap og det tjener begge parter på.

**TYDLIGERE.** En annen forskjell er tydeligere rolledeling. Før brøytet han etter eget

skjønn mens Vegvesenet tok stilling til sandstrøing. Nå er hans jobb å rykke ut med lastebil, sandspreder og plog når han blir kalt ut. Vegvesenet bestemmer når han skal ut og hva han skal gjøre.

Slik har også vært siden funksjonskontraktbegrepet ble erstattet av «driftskontrakt» og hovedentreprenøren fikk en mye tydeligere dokumentasjonsoppgave av hva som faktisk ble gjort for å sikre gode forhold for trafikantene.

– Det er blitt mye dobbeltarbeid som Vegvesenet til syvende og sist må betale. Men det viktigste er at ansvaret nå blir entydig fordelt mellom vegeier og entreprenør. Entreprenørene skal gjøre all jobb på vegene men de har ikke funksjonsansvar, det er det Vegvesenet som har på vegene av trafikantene, sier Sigurd Wiberg.

**LOKALKUNNSKAP.** – Det tar tid å utvikle et godt driftsopplegg. Driftskontraktene vi har nå er langt bedre for trafikantene enn de vi hadde ved starten i 2003, påpeker han.

– Men vi ser at Vegvesenet mister lokalkunnskap om vegenettet vi eier. Og vi ser at entreprenøren lett glipper på den lokalkunnskapen

som er så viktig for å gjøre det rette og ikke mer enn eller mindre enn det, sier Wiberg.

**POLITISKENIGHET.** Utstrakt misnøye blant trafikantene bidro til at Statens vegvesen Region sør i 2009 satte i gang en vurdering om et forsøk i Arendalsområdet. Det ble ikke noe av men for to år siden ble ideen løftet over på Setesdalskontrakten. I februar 2011 bestemte fylkespolitikerne å gå inn for en ordning der funksjonsansvaret ligger i Statens vegvesen.

– Slik prisene for drift av vegenettet har utviklet seg de senere årene er jeg sikker på at dette er riktig, sier Sigurd Wiberg. Han ser store fordeler i å se drift og mindre veginvesteringer i sammenheng, en viktig del av forsøket. Og så er han oppfattet av å få til avtaleopplegg der alle tjener penger på å gjøre de riktige tingene.

– Vegvesenet tar nå all økonomisk risiko for vær og føreforhold. Entreprenøren har all risiko for at utstyret virker. Det er viktig at entreprenøren tjener penger, kan holde utstyret i orden og ta vare på erfarne sjåførere. Vi blir jo sittende med ansvaret dersom driftsopplegget svikter, påpeker han. ■



**BRØYTEKONTRAKT:** Lastebileier Gunnar Gautland skal de neste seks vintrene brøyte Bygland-vegene styrt av prosjektleder Sigurd Wiberg (til venstre) og byggeleder Pål Arnfinn Haugen.

# ns vegvesen



**PLOGEIER:** Gunnar Gautland skal selv eie snøplogen. Første gang han var brøytesjåfør for Statens vegvesen var det Staten som holdt plogutstyret.

## FAKTA

### Setesdalsforsøket

Driftskontrakten for Setesdal omfatter et vegnett på 565 km hvorav 161 km riksveger, 383 km fylkesveg og 21 km gang/sykkelveg. Årlig kontraktssum med driftsentreprenøren har ligget på ca 21 mill. kr. I tillegg har Vegvesenet tre stillinger til oppfølging av driftsentreprenøren.

I februar i fjor besluttet Aust Agder fylkesting og senere Vegdirektoratet at driftskontrakten ikke skulle lyses ut for fornyelse fra høsten 2012, men at det i stedet skulle settes i gang et seks års forsøk med funksjonsansvar plassert i Vegvesenet og tjenester innkjøpt fra små og mellomstore entreprenører.

Det er utlyst 30 vinterkontrakter og hittil er det underskrevet 21 avtaler. Disse gjelder fra september 2012. Ca 20 sommerkontrakter vil bli inngått og vil gjelde fra mai neste år.

19 av vinterkontraktene er «lastebilkontrakter» med detaljerte krav til lastebil, diagonalplog, strøpparat og sjåforberedskap. Disse vil normalt være knyttet til en fast rode på 30 km men skal kunne settes inn andre steder ved spesielt behov.

Statens vegvesen kjøper inn et GPS-basert flåtestyringssystem som vil bli plassert i alle kontraktsmaskiner til støtte for Vegvesenets styring. Statens vegvesen ansetter nå fire personer som blir arbeidsledere. Tre av disse skal gå inn i døgnkontinuerlig vintervakt. Sommerstid skal de arbeide med investeringsprosjekter.

## Må bytte ut falmede skilt

Statens vegvesen strammer nå inn på fornyelse av falmede skilt. Et hull i driftssystemet som kom i 2003 gjør at slike skilt ikke blir fornyet løpende. Mange steder er skiltene nå så falmet at det er tvil om de gjelder.

TEKST OG FOTO: HÅKON AURLIEN

«**D**ette er åpenbart en problemstilling som i en konkret sak kan kreve juridisk avklaring, sier trafikktjurist Harald Gjelsvik i Vegdirektoratets trafikant og kjøretøyavdeling.

– Dette er et område der Vegvesenet har forsømt seg kraftig. Dersom et skilt er bekjentgjørelse av et vedtak, må trafikantene ha mulighet til å forstå og få med seg innholdet, sier Bjørn Skaar i direktoratets trafikkforvaltningsseksjon.

**TIDENS TANN.** Skiltet på bildet står inntil en fylkesveg i Bodø sentrum og skal fortelle at det her er 50 km/t fartsgrense og forkjørsvog.

Nå er fargene helt borte og det er mulig å tolke øverste skilt både som rest av et fartsgrense-opphevelses-skilt og som rest av et aksellast-skilt.

Problemet er at utskifting av slitte skilt ikke er omfattet av driftskontraktsystemet som kom i 2003. Tidligere ble skilt skiftet fortløpende som del av Statens vegvesens daglige drift av vegnettet. Fra 2003 ivaretas daglig drift av riks- og fylkesvegnettet i hovedsak gjennom driftskontrakter der private entreprenører påtatt seg

jobben for fem år av gangen til fast pris. I avtalen med Statens vegvesen heter det at de skal holde skilt rene og rette dem opp etter skader, det være seg utglidinger eller påkjørsler. Men de skal ikke bytte ut skilt som er tæret av tidens tann.

**FORNYELSE.** For noen år siden laget Statens vegvesen et skiltfornyelsesprosjekt som innebar kartlegging av behov for forbedring av trafikkskilt langs riks- og fylkesvegnettet. Dette førte til en del tekniske forbedringer, blant annet for redusert skaderisiko ved skiltpåkjørsler, men i liten grad til strekningsvis utskifting av falmede skilt.

– Det er nok riktig å holde på slik utskifting er en klar driftsoppgave som må skje fortløpende. Det er viktig å skifte ut skilt som er blitt såpass tæret at de ikke lenger har sin funksjon. Saken er nylig tatt opp med regionenhetenes trafikksejfer og det er enighet om at vi nå må få fokus på utskifting av skilt som ikke fungerer, sier Bjørn Skaar. ■

**FALMET TRAFIKKSKILT:** Skilt skal skiftes ut før det blir tvil om de gjelder.



ELEVER FRA FLØYSBONN SKOLE:  
Ivrige brubyggere på informasjons-  
senteret i Bjørvika.



# TUSEN UNGE BRUB

I løpet av noen måneder har over tusen ivrige elever bygd bruer i Bjørvika.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**T**juefem elever sitter lydhøre på informasjonssenteret i Bjørvika. Lærere for anledningen er Johanne Solheim og Carl Christian Gabrielsen i Statens vegvesen. De tegner og forteller hva som gjør ulike brokonstruksjoner sikre og stabile. De lærer om dødvekt og bærelast og hva ei bro kan tåle av krefter. Som eksempel vises Millenniumsbroa i London, ei gangbro over Themsen som ble for ustabil da folkemassene marsjerte over i takt.

**TEORI OG PRAKSIS.** Så er det tid for å overføre kunnskap til praksis. Elevene blir delt inn i grupper med hvert

sitt byggesett.

– Litt vanskelig, men morsomt, sier elevene der de sitter bøyde over broelementer. Og stor er gleden når plastbroa de har bygd ikke knekker sammen når de setter ei stor flaske brus på midten.

Elevene bygger også ei digital bro med gratis-programvaren West Point Bridge Designer,

Men det står mer enn broer på programmet: Elevene får en innføring om Bjørvikaprojektet og befaring med oppgaver underveis. Og de lærer om kapasitets- og miljøproblemer i byområder.

**ENTUSIASTISK.** – Det er supert at elevene får prøve seg litt i praksis og blir forklart ting ute i felten – de har nok av

teori på skolen. Jeg liker at Statens vegvesen gjør noe konkret for å vise seg fram for skoleklasser, sier den entusiastiske naturfaglæreren Martin Kahlenberg ved Fløysbonn skole på Kolbotn.

– Det naturlige hadde vært at Vegvesenet hadde fortalt om sine tunnelprosjekt siden det er veldig unikt for Norge. Men jeg tror det er lurt at de viser vei og brobygging – alt som er over jorda virker nærmere for elevene. Det var et veldig flott opplegg. Carl og Johanne var tålmodige og målrettede, og deres entusiasme smittet over på elevene, sier Kahlenberg.

**REVITALISERT.** Fram til åpninga av Operatunnelen i 2010 var det mange besøkende på informasjonssenteret i



# BYGGERE

**Det er supert at elevene får prøve seg litt i praksis og blir forklart ting ute i felten – de har nok av teori på skolen.**

*Martin Kahlenberg, lærer*

Bjørvika. Siden 2005 har 22.000 fått omvisning der, men så begynte interessen å dabbe av. Og i fjor høst var ordrebøkene tomme.

– Vi måtte finne på noe så ikke dørene ble stengt, og fant ut at vi skulle lage et tilbud til skoleklasser som passet inn i læreplanene. Vi fikk innspill både fra Senter for kompetanseutvikling i Vegdirektoratet, Naturfagsenteret på UIO, Maritimt Museum, Trikkemuseet og Fredssenteret. Ut i fra dette lagde vi et opplegg med eksperimenter, demonstrasjoner og aktiviteter som var skreddersydd for ungdomsskolens behov. Så satte vi opp nye websider og inviterte over

hundre ungdomsskoler i Oslo og Akershus, sier Gabrielsen og Solheim som altså er arkitektene bak det nye tilbudet.

**STOR INTERESSE.** Interessen har vært over all forventning, og til høsten arrangerer infosenteret en West Point Bridge Designkonkurranse for ungdomsskoleelever. Her blir det premier fra Aas-Jakobsen – en MacBook Air til beste elev og Ipads til alle på beste lag. ■

## VEGÅPNING:



# HER SKAL JØRN MØTE JENS

Neste uke får prosjektleder Jørn Rinde i Statens vegvesen møte Jens Stoltenberg. Ved denne rasteplassen skal statsministeren åpne ny fire felts E18 mellom Larvik og Porsgrunn 6. juni.

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD

**D**a Vegen og vi møtte prosjektlederen for landets nyeste fire felts motorveg tidligere i mai, ble de siste lag med asfalt, oppmerking og skilting lagt på den helt nye vegen mellom Sky ved Farrisvannet og Langangen i nabofylket. Vegstrekningen er på 10,6 kilometer og går gjennom meget kupert og vanskelig landskap: Totalsummen på 1,76 milliarder kroner gir en prislapp på 167.000 kroner pr. meter fire felts motorveg.

**STORE MASSER.** – Vi har tatt ut over tre millioner kubikk meter masse, hvorav 2,4 mill kubikk meter fjell er sprengt ut. Det er lagt 106.000 tonn asfalt på strekningen, satt ned 4955 meter med peler til bruarbeidene og lagt ned over 120 kilometer med rør langs vegen. Det er også satt opp 32,5 kilometer rekkverk, støpt 50.000 kubikk betong og montert 364 skilt og 329 lysmaster, forteller prosjektlederen som åpner vegen snaue en måned tidligere enn opprinnelig planlagt. Totalprisen for vegen holder også de opprinnelige kalkylene.

**1500 BILER.** – Foruten gleden av å åpne en topp moderne og fremtidsrettet vegstrekning, er det også viktig å nevne at vi med denne nye parsellen fjerner en av landets verste ulykkestrekninger, gamle E18 forbi Hallevannet i Larvik, sier Rinde. Beregnet årsgjenntrafikk på strekningen Larvik-Porsgrunn er om lag 15.000 biler. Siden vegen krysser både kommune- og fylkesgrenser blir det en vegåpning med særdeles stor politisk deltagelse. Og Jørn får nok hilse både på Jens, Magnhild og andre prominente gjester før statsministeren klipper snora førstkommande onsdag formiddag. ■

## FAKTA

### Ny E18 Sky–Langangen

**Lengde:** 10,6 kilometer  
**Kommuner:** Larvik, Porsgrunn  
**Fylker:** Vestfold, Telemark  
**Omfatter:** Ni bruer, seks tunneler.  
**Bredde:** Fire felt, 23 meter bredde  
**Totalkostnad:** 1,765 milliarder 2009-kroner  
**Entreprenører:** Veidekke og Hæhre  
**Tid:** Tre års arbeid, 1,044 millioner arbeidstimer  
**Ansatte:** 390 personer i arbeid på anlegget, 1440 personer involvert i prosjektet



## STEDET:

Sted og husmannsplass siden middelalderen i Rukkedalen i Nes kommune i Hallingdal. Familien Klype har odd der siden 1775, forteller Leif Olav Klype. Slekta tok da navn etter plassen Klype, som betyr inneklemt gård/plass mellom Mobekken, Sandanåne og Rukkedalselva, altså inneklemt i ei KLYPE. (Foto: Kjell Wold)

## QUIZ:

# 20 spørsmål

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



SPØRSMÅL 16: Når ble den første asfalterte veggen laget?

## I HANSKEROMMET:



FOTO: Statens vegvesen

## 5 spørsmål til Ellen Lindseth

### Internservice Vadsø

#### 1 Hva har du i hanskerommet?

Det er det veldig ryddig, har mappa med vognkortet og instruksjonsboka. Ikke noe mer. Jeg bruker ikke hanskerommet, derfor er det alltid ryddig!

#### 2 Hvilken type bil kjører du?

Toyota Corolla, det er faktisk min 6. eller 7. Toyota. Ikke alle har vært Corolla, men de aller fleste. Så jeg har helt klart funnet en favoritt.

#### 3 Det er store avstander i Finnmark, blir det mange mil bak rattet?

Jeg kjører åtte mil hver dag mellom hjem og jobb. Jeg bor i Nesseby som ligger litt lenger inn i Varangerfjorden. Men jeg kjører ikke så mye på fritida lenger. Før ble det ofte bilferie, men nå tar jeg heller fly!

#### 4 Er du interessert i å skru på bil?

Nei, det er jeg absolutt ikke! Greier nesten ikke å vaske bilen innvendig, det er det verste jeg vet. Men det går jo greit å vaske den utvendig. Bil er et nødvendig onde, men det er ingen lidenskap. Når jeg skal ut på små ærend tar jeg helst sykkel, men det blir for langt å sykle til jobben.

#### 5 Hva med snøscooter?

Jeg kjørte veldig mye før, var en skikkelig tøffing på snøscooter. Men jeg synes ikke det er like morsomt å humpe avgårde nå. Løypene blir veldig slitt og er ikke så gode å kjøre. Det er også blitt så mye restriksjoner på scooterkjøring i fjellet. Før kunne vi kjøre overalt, det var mye morsommere. Nå går jeg heller på ski innover fjellet. Siste skituren min var på 17 mai. Det var masse snø og ti plussgrader, utrolig flott.

**01** Privatpersoner må registrere bilen sin på en av Statens vegvesens trafikkstasjoner. Men hva heter systemet bilforhandlere kan bruke til registrering?

**02** Kan du stole på at en kjøreskole er godkjent når du finner den i Brønnøysundregistrene?

**03** Hvor kan du finne oversikt over godkjente kjøreskoler?

**04** Hvor lenge må du ha bodd i Norge for å få førerkort?

**05** Naboen har førerkort klasse D. Hvilket kjøretøy kan hun kjøre med det førerkortet?

**06** Finnes det en egen gruppe på Facebook som heter «Øvelse-skjøring»?

**07** Hvilket bilmerke, opprinnelig fra Romania, vurderes nå for import til Norge?

**08** Neckarsulmer Motorenwerke AG produserte biler. Hva var navnet på bilen?

**09** Hvilken bil ble i 1967 kåret til Årets Bil i Europa?

**10** Hva kaltes motoren som sto i Årets Bil i Europa i 1967?

**11** NSU ble etter hvert slått sammen med en annen bilprodusent. Hvilken?

**12** Når ble Årets Bil i Europa etablert?

**13** Hvilken bil ble den første som fikk utmerkelsen Årets Bil i

Europa?

**14** Hva het bilen fra amerikanske Chryslers europeiske avdeling?

**15** Fra 1980 ble denne bilen solgt under et annet navn. Hvilket?

**16** Når antas det at den første asfalterte veggen ble bygget?

**17** Hvor ble den antatt første asfalterte veggen lagt?

**18** Cirka hvor mye asfalt legges i Norge per år?

**19** Hvor stor andel av det årlige asfaltforbruket står Statens vegvesen bak?

**20** Hvilket band, med en svært så skjeggete frontfigur, har hyllet asfalten i en av sine låter?

01 Antares 02 Nei, ikke nødvendigvis 03 På vegvesen.no/forerker 04 Seks måneder 05 Buss 06 Ja (foreløpig 2707 medlemmer/likes) 07 Dacia 08 NSU 09 NSU Ro 80 10 Wankelmotor 11 Audi 12 1964 13 Rover 2000 14 Simca 15 Talbot 16 6. århundre f. Kr. 17 Babylon (i dagens Irak) 18 Cirka 5 millioner tonn 19 Cirka 40 %/2 millioner tonn 20 Bare Egil Bane



FOTO: Håkon Aurlien

## Unormal omkjøring

137

Dette visningsskiltet møter trafikanter som kjører rv118, tidligere E6, mot Halden og Sverige like før Svinesund. I dette krysset man må velge om man skal kjøre gammel eller ny E6. Skiltet nederst er nytt av året, er satt opp som del av en permanent omkjøringsskilting, og er nok egnet til å forvirre den som tror at oransje skilt betyr at trafikken er omdirigert der og da. Det er den ikke, skiltet skal bare følges av de som tidligere er dirigert av E6. Den unormale jury er delt i sin kjennelse. De faglige medlemmer peker på at permanente oransje skilt ikke er direkte i strid med Håndbok 050, skiltnormalene. Legdommerne, som er i flertall, mener skiltingen er egnet til å forvirre.

# Vegenogvi

Denne avisen er redigert på uavhengig grunnlag, i henhold til de prinsipper som er nedfelt i Redaktørplakaten og norske medi-ers etiske normer, slik de er uttrykt i Vær Varsom plakaten.

Ansvarlig redaktør står etisk og rettslig ansvarlig for det redigerte innhold. Dersom noen reagerer på innholdet, oppfordres de til å ta kontakt med ansvarlig redaktør.

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

**Fagpressen**

**Journalist**  
**HENRIETTE ERKEN BUSTERUD**  
Mobil: 980 30 164  
Telefon: 22 07 33 89  
henriette.busterud@vegvesen.no

**Journalist**  
**KJELL WOLD**  
Mobil: 900 94 886  
Telefon: 32 21 44 81  
kjell.wold@vegvesen.no

**Journalist**  
**HÅKON AURLIEN**  
Mobil: 951 13 750  
Telefon: 69 24 37 01  
hakon.aurlien@vegvesen.no

**Grafisk designer**  
**JORUNN G. EBBESTAD BRUN**  
Mobil: 412 33 404  
Telefon: 32 21 43 41  
jorunn.brun@vegvesen.no

**Grafisk designer**  
**HILDE M. STRANGSTADSTUEN**  
Mobil: 913 27 595  
Telefon: 61 27 13 07  
hilstr@vegvesen.no

**Grafisk designer**  
**KYRRE WEDVIK**  
Mobil: 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



**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 29. mai  
**Neste utgave kommer 28. juni 2012.**

