

# Vegenogvi

NR. 07 / 30. AUGUST / 2012  
PORTO BETALT / PORT PAYÉ  
NORGE / NOREG

RETURADRESSE:  
STATENS VEGVESEN  
POSTBOKS 8142 DEP  
0033 OSLO



Statens vegvesen

«Det kommer prosjekter fremover der **Staten** nok bør være **mer aktiv** enn den har vært de senere årene»

Les hele intervjuet med Marit Arnstad på **side 26-27**



SIDE  
**04** **TUNNEL:**  
Foreslår slutt på lange, bratte tunneler

SIDE  
**06** **MILJØ:**  
I august var det fritt fram for Frida i deler av Buskerud

SIDE  
**14** **UTBYGGING:**  
Slik ble vegen E18 Sky-Langangen til. Se bildene

SIDE  
**31** **SIKKERHET:**  
Vil ha EU-kontroll av motorsykler, ikke veteraner

**Side 28: Norges minste ferje i tre er også den eldste i drift**



### UTBEDRER E16

To lokale entreprenører fra Hallingdal og Valdres, Dokken og Engene, skal utbedre de første 6,5 kilometer av strekningen Fønhus-Bjørø i Valdres som skal utbedres fram mot 2016. Hele prosjektet er på 21,1 kilometer. Delstrekningen som starter i høst er Fønhus-Dølveseter. (Foto: Kjell Wold)



### RASSIKRING I LOFOTEN

Veidekke skal bygge fire rasoverbygg på til sammen nesten en kilometer langs E10 på Moskenesøya i Lofoten. Anleggsstart blir i september i år og jobben skal være ferdig innen utgangen av 2014. Prosjektet er beregnet å koste om lag 365 millioner kroner. (Foto: Henriette Erken Busterud)

#### LEDER:

# La din vilje skje?

«Demokrati er den verste styringsformen som finnes, bortsett fra alle de andre som er blitt prøvd opp gjennom tidene».

Winston Churchill

**F**or ganske nøyaktig to år siden skrev filosofen Einar Øverenget en kronikk i Dagens Næringsliv med tittelen «Er demokratiet det rette politiske systemet- for klimasaken?».

**Nylig kom jeg i snakk** med en engasjert dame fra Østfold. Hun var opptatt av hva som skjer med E18 i Akershus, nærmere bestemt Ås kommune. Som kjent varslet et flertall i kommunestyret i august omkamp om traseen gjennom Ås. Østfold-kvinnen pekte på at E18 er viktig for henne og hennes nærmiljø.

– Men E18 er jo ikke bare viktig for oss, den er jo viktig for veldig mange mennesker i mange fylker, sa hun med glød i øynene.

**Gløden kom da hun** refererte til det nye vedtaket i Ås kommune. Hun la ikke skjul på at hun var oppgitt over at utbyggingen nå sto i fare for å bli ytterligere utsatt. Hun ble påminnet at kommunestyret jo har sine fulle rett til å fatte et slikt vedtak. Og det kan til og med være en moralsk plikt for politikerne å sette foten ned hvis de virkelig mener den valgte traseen vil være et galt valg for innbyggerne i sitt lokalsamfunn.

– Det er jeg fullstendig klar over. Og det er flott med lokaldemokrati, det er flott at den enkelte kommune får være med å bestemme når nye, store veier skal bygges. Men, i denne saken dreier det seg om at noen få ødelegger for veldig mange. Lokaldemokrati er flotte greier, men det må vel være en grense der også? repliserte kvinnen enda mer glødede.

**I bunn og grunn** reiser denne borgeren det samme spørsmålet som filosofen gjør. Begge spør om folkestyret er det rette verktøyet å bruke når vi skal løse store, samfunnsmessige utfordringer. Hadde det ikke være enklere og bedre om noen få tok de riktige valgene på vegne av det store flertallet? Øverenget følger opp sitt eget spørsmål med en diskusjon som etter hvert ender opp i en slags konklusjon som de fleste av oss nok opplever som befriende. Han peker nemlig på at demokratiet i seg selv har en egenverdi. I dette ligger det at demokratiet sørger for vår personlige frihet, blant annet. Ønsker vi denne autonomien, må vi også akseptere ulemperne det medfører.

**Vår nye samferdselsminister** Marit Arnstad fikk E18-saken i Ås i fanget i midten av juni. Det er ikke vanskelig å forstå at det kan oppleves som en delikat sak. Skal den store Staten overkjøre den lille kommunen? Det truende spørsmålet kan ses på som et forsøk på svar fra Østfoldkvinnens undring over hvor grensen går for lokaldemokratiet. Men spørsmålet gjelder ikke bare i Ås, det har allmenngyldig interesse.

**I et intervju** på side 26 sier statsråden: «Det kommer prosjekter fremover der Staten nok bør være mer aktiv enn den har vært de senere årene.»

**Mange vil nok nikke** entusiastisk og anerkjennende over uttalelsen. Andre vil nok være mer fornøyd med det hun uttaler i neste åndedrag: «Samtidig er det viktig å forankre planer lokalt.»

**Uansett hvilken** tilnærming man har til graden av lokaldemokrati: medbestemmelsen bør ikke være et mål i seg selv, men et middel for å oppnå et mål om fornuftig og effektiv utnyttelse av våre felles ressurser. Hvis så ikke skjer er det en plikt for den eller de som har mulighet og myndighet til det, å sørge for at det skjer. På demokratisk vis.

God lesning!

**Mark S. Berger**  
Ansvarlig redaktør



#### FØR OG NÅ:



FOTO FRA TOTEN BEGRAVELSESBYRÅ

Carl S Bjurstedt @carlsbj  
Sunn fornuft seiret over domenehai i retten:  
Vegvesenet vant kampen om Biltilsynet

Dag Otto Lauritzen @TV2DagO2  
Stort engasjement NM Grimstad fartsgrenser!!  
Venter på beskjed fra Vegvesenet om at saksbehandler  
tok feil av dato. Trodde d v 1 april??

Hege Aida @HegeAida  
Til tross for at jeg starter i 1.kl i morgen, tviler jeg på

at Statens Vegvesen sponser meg med sånn oransje  
sekk... #studentliv

Jørgen Skår Fischer @Kringon  
Til info for morgenfuglene: statens vegvesen har  
#kontroll ved jansløkka skole i Asker.

## ▶ VEGBILDET:

### Møøøøøøøøøtende trafikk

Under en hyggelig biltur langs vestsiden av Fyresvatnet i Telemark, hadde Vegen og vi et kuult møte med noen firbente innfødte. De kultiverte kreaturene lot som ingenting, da vi nærmet oss sakte. Den gule vegvesenbilen ble møtt med tilsynelatende arroganse og måtte pent parkere midt i vegbanen - og vente på tur. Det ble dyrtid. Jur-idisk assistanse var utelukket. De bet heller ikke på høylydt kurtise fra bilvinduet. Etter å ha drøvtygd litt på det noen minutter, og etter å ha fått sjåføren til å føle seg underkuet, kuleminerte det hele med at staten fikk passere. (Foto: Kjell Wold)



## Nytt liv for norskbygd begravelsesbil

◀ 1961

2012 ▶

I 1961 kjøpte Toten Begravelsesbyrå en av fem Volvo duett bære-biler bygget på Elverum Karosserifabrikk. Etter tyve år ble den avregistrert men nå er den totalrestaurert og gitt et nytt liv ved Brumunddal Begravelsesbyrå. Da Statens vegvesen sist måned

arrangerte familiedag på Vegmuseet ved Hunderfossen, var denne unike historien i norsk bilproduksjon høyst til stede og vakte betydelig interesse. Også den norske Troll-bilen fra samme tidsalder ble produsert i fem eksemplarer og et kan sees i museet.



FOTO: HÅKON AURLIEN



## KORGFJELL FERDIG

8,6 km lange Korgfjelltunnelen er utbedret for om lag 42 millioner kroner på grunn av teleskader. Tunnelen ble åpnet i 2005. Det er firmaet Tor Løkke AS fra Trøndelag som har utført jobben det siste året. (Foto: Willy Valåmo)



# Advarer mot lange bratte tu

– Såvel sjåførkunnskap som tekniske begrensninger på tyngre kjøretøy tilsier at Norge slutter å bygge tunneler med lange bakker brattere enn fem prosent.

TEKST HÅKON AURLIEN FOTO KJELL WOLD

**D**et sier Harald Buvik, prosjektleder i etatsprosjektet «Moderne vegtunneler». I sommer la prosjektet frem rapporten «Grensesprengende tunneler – lange og dype, går det en grense». En arbeidsgruppe har studert utviklingen av vegtunnelfaget og slår fast at Norge bygger og planlegger flere tunneler enn mange andre land, og også lengre tunneler enn de fleste andre.

– Vi strekker våre kunnskaper og erfaringer, det som i Norge for noen år siden ble sett på som dristig, kanskje umulig, er

i dag under planlegging og bygging og vi skyver grensene foran oss, påpeker Buvik.

– Kvaliteten på kjøretøyene og kunnskapen hos sjåførene er forutsetninger som vi må forholde oss til når vi bygger veger og tunneler. Vi må bygge konstruksjoner som kan ta i mot de kjøretøyene som faktisk går der, sier han.

**FRAVIK.** Når mange undersjøiske tunneler har bratte opp- og nedstigninger er det fordi tunnelene ellers ville blitt betydelig lengre og dermed dyrere.

EUs nå åtte år gamle direktiv for tunnel-sikkerhet sier at tunneler kan bygges med stigninger på inntil fem prosent. Norge

har fått innvilget et fravik fra dette kravet og undersjøiske tunneler kan bygges med syv prosent stigning/fall, i spesielle tilfeller opp til ti prosent.

**NY KUNNSKAP.** Arbeidsgruppa konstaterer nå at det som er teknisk mulig å bygge, i flere tilfeller ikke er teknisk forsvarlig ut ifra ny kunnskap om de som bruker tunnelene.

Mange kjøretøyer er ikke laget for å kjøre i lange og bratte nedstigninger, etter halvannen kilometer i en bakke på 7-8 prosent er det reell fare for bremsesvikt for nye tunge lastebiler/vogntog dersom farten holdes nede kun ved hjelp av

bremsene. Også tyngre tilhengere med påløpsbrems vil være utsatt for varmgang. Motorer vil kunne overbelastes i lange stigninger. Motorhavari førte til brannen i Oslofjordtunnelen i fjor sommer, overoppheting av bremsene og førerfeil at et vogntog i 2007 raste ukontrollert bakover og kjørte seg fast. Denne tunnelen har lange stigninger på syv prosent. I 1988 omkom 16 mennesker, hvorav tolv barn, da en buss mistet bremsene på vei ned Måbødal-tunnelen der stigningen er åtte prosent.

**KOMPENSERT.** Ulykken førte blant annet til styrket opplæring av tungbilsjåførere i å kjøre lange nedstigninger. Men dette er



TEKST Synnøve Lien FOTO Geir Brekke

## Museumskonferanse i Bergen

Det er 30 år sidan fyrste landssamling for veghistorikarar i Vegvesenet vart gjennomført, og ettersom den gjekk føre seg i Bergen, var det naturleg å legge jubileumskonferansen hit tre dagar i veke 35.

I 1982 var Kossdalsvegen (bildet) på Osterøy ein av dei historiske vegane som deltakarane fekk oppleve. Denne gongen skulle same vegen synfarast – for tre av deltakarane vert det eit gjensyn.

### FERDSELOG UTVIKLING

Den viktigaste ferdsselsåra i tidlegare tider var sjøen – varer og passasjerar kunne fraktast utan den store fysiske

innsatsen, om véret ikkje var for ille. Bergen var i si tid verdas største hamn for fjordabåtar, med 84 fartøy. Seinare har Vestlandet vorte ferjefylke, og konferansedeltakarane fekk innsyn i både fjordabåtane og ferjene si historie.

Det vart elles både foredrag og diskusjonar om korleis Vegvesenet skal skjøtte oppgåvene sine når det gjeld å ta vare på veghistoria. Dette gjeld både «usynlege» og «synlege» kulturminne. Her hadde direktøren for Norsk vegmuseum, Geir Atle Stormbringer noko han ville ha sagt.

### OG FORÅNEMNE EIT PARANDRE GODBITAR:

Prosjektleiari Øivind Søvik presenterte Hardangerbrua, eit

prosjekt som ikkje det gamle steinhoggarane kunne tenkje seg var mogleg (gjeld for så vidt også vår eigen generasjon...). Ove Tvedt frå Kvinnherad fortalde korleis lokalt engasjement og nokre kroner i tilskot frå vår etat – pluss rådgjeving – har redda fleire kilometer postveg og få all slags folk ut på tur.

Elles tok den ikkje ukjende forfattaren Gunnar Staalesen forsamlinga med inn i bergenshistoria, med påfølgjande byvandring.

Reportasje frå konferansen kjem i neste nummer av Veggen og Vi.

FAKTA:

05

Fem firmaer vil utbedre to deler på rv. 4 i Gran kommune i Oppland. Budene er fra 14 til 16,8 millioner kroner. Jobben skal gjøres innen 1. juli 2013.



### HVERDAGSTENGT TIL OKTOBER

Fra slutten av august er E16 Filefjell mellom Valdres og Sogn stengt for all trafikk fra mandag til fredag fram til 12. oktober. Det er store sprengningsarbeider på strekningen Smedalsosen-Borlaug som er grunnen til åtte uker stenging mellom 07.00 mandag og 14.00 fredag. (Foto: Kjell Wold)



# anneler

**BRATT:** Oslofjordtunnelen har lange opp- og nedstigninger med helning på syv prosent. Prosjektet «Moderne vegtunneler» mener det ikke bør bygges så bratte tunneler i Norge.



FOTO: KNUT OPEIDE

Harald Buvik

ikke obligatorisk opplæring i andre land, og kunnskap mange av de som kjører på norske vegger derfor ikke har.

– I sjåføropplæringen i Norge har vi lagt veldig stor vekt på hvordan man håndterer de lange nedstigningene. Dette er noe vi

tester under førerprøvene der det er mulig, bekrefter Torggrim Holtet, fagleder for kjøretøysensorene ved Hamar trafikkstasjon.

Norske transportselskaper har også kompensert for et bratt vegnett ved at de nærmest som standard bestiller bilene med retarder, en hydraulisk bremseanordning i girkassen som avlaster de ordinære hjulbremsene.

**RØDGLØDENDE.** – Fra tid til annen kommer det en bil ned til Seljestad kontrollstasjon med rødglødende bremses. Det er heldigvis ikke ofte det skjer, men en tungbil med varmkjorte bremses er en for mye, sier Olav Lindvik i utekontrollgruppa i Odda.

Utenlandske kjøretøyer er klart overrepresentert og det forklarer han med at det ikke er vanlig med tilleggsbremses på utenlandske biler. Lindvik har et inntrykk av at det han og hans kolleger er vitne til, også skyldes førerfeil. Det kreves større bremsekraft for å holde farten nede på en tungbil i høy fart enn lav fart ned en bakke.

– Har ikke føreren bremses kjøretøyet godt ned før nedkjøringen starter, kan han raskt være ille ute, sier han. ■



### TRAFIKKSIKKERHET:

**E18 VESTFOLD:** På enkelte deler av E18 i Nordre Vestfold er det ikke fysisk skille mellom de doble kjørebane.



# MER MIDT-REKKVERK PÅ E18

– Vi skal se på saken og vurdere om og i tilfelle hvor vi vil anbefale å sette opp midtrekkverk på E18-strekningen i Nordre Vestfold.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

**D**et sier avdelingsdirektør i Statens vegvesen Vestfold, Tore Kaurin. Bakgrunnen er flere alvorlige ulykker på motorvegen i Sande og Holmestrand de siste månedene på strekninger som ikke har fysisk skille mellom de doble kjørebane. Da fire felts E18 mellom Bergsenga i Sande og Kopstad i Horten ble åpnet for litt over 10 år siden ble det ikke montert midtrekkverk på noen kortere strekninger. Det gjelder blant annet ved Løvås nær bomstasjonen i Sande og i Holmestrand mellom Botnetunnelen og Brekketunnelen.

**TØMMERBIL VELTET.** I juni mistet en stor tømmerbil på veg sørover kontrollen etter en punktering og skjenet over i nordgående kjørefelt før den veltet.

– Vi har også hatt noen andre ulykker på E18 de siste månedene særlig i Holmestrandområdet, der biler har kommet over, eller kunne ha kommet over i motgående kjørefelt, forteller Kaurin. Derfor vil Statens vegvesen i Vestfold nå sjekke ut hvor det ikke er midtrekkverk på E18 i dag som kan hindre at kjøretøyer kommer over i motgående kjørefelt.

**HURTIG ANALYSE.** I tillegg vil etaten

«analysere» ulykkesituasjonen på E18 i Nordre Vestfold nærmere for å vurdere eventuelle tiltak, hvorav midtrekkverk kan være en av de mest aktuelle løsningene. Selv om en del registrerte ulykker på E18 av denne karakteren ikke har fått de mest alvorlige konsekvensene ennå ønsker Statens vegvesen Region sør å forebygge mot slike eventualiteter. ■

**Vi har også hatt noen andre ulykker på E18 (...) der biler har kommet over, eller kunne ha kommet over i motgående kjørefelt.**

Tore Kaurin, Statens vegvesen



## OPPSTART I NESTUNNELEN

Entreprenøren Implenia AS er nå i gang med hovedjobben på ombygging og utbedring av E16 Nestunnelen i Hole i Buskerud. Tunnelen (bildet) er beregnet ferdig utbedret og åpnet en gang senhøsten 2013. Implenias bud på jobben lød på 83,5 millioner kroner. (Foto: Kjell Wold)



SPERRET: Nesbekken i Sigdal delte fv. 287 i to sør for Nerstad.



BERG OG DALBANE: Dette er restene av en gang/sykkelveg i Vestfossen.

# HER VAR FRIDA PÅ F

Mens Buskerud slikker sine sår etter Fridas herjinger 6. og 7. august, er Klimameldinga utgangspunkt for reparasjoner og utbedringer som nå gjøres på de rundt tjue ødelagte vegstrekningene.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

«**V**i bruker Klimameldingens anbefalinger og oppdimensjoner og utvider stikkrenner og rør på de mest kritiske punktene, sier prosjektleder for drift

og vedlikehold i Statens vegvesen avdeling Buskerud, Odd Grette. I tillegg til Regjeringens klimamelding nevner Grette også Statens vegvesens eget store FOU-prosjekt Klima og transport utarbeidet i perioden 2007-2010.

**DOBBEL DIMENSJON.** –Til grunn for

oppgradering av stikkrenner etter flom ligger også en av våre egne rapporter «Skred og flom på veg». I noen tilfeller etter flomdøgnnet her i Buskerud kan det være snakk om å doble dimensjoneringen på stikkrenner i forhold til tidligere, sier Grette. Statens vegvesen må ta høyde for mer ekstremvær også i framtida. – Da må vi

være enda bedre forberedt ved å forebygge mot nye skader, sier Grette.

**NYELØP.** Typisk for skadene på vegnettet i midtre Buskerud nå i august var at mange små bekker og elver tok nye løp og undergravde vegnettet. Det var også for liten kapasitet under små bruer og en rekke

## MILJØ:

Tekst Henriette Erken Busterud foto Susanne Johansen

### Tunnelvask tok livet av rumpetroll

Studenter fra Universitetet for miljø og biovitenskap (UMB) oppdaget flere hundre døde rumpetroll i forbindelse med sommerjobben i Statens vegvesen.

– Vi var med på en tunnelvask i Nordbytunnelen og så at avrenningsvatnet var sterkt forurenset at det så ut som tynnflytende tjære. Såpa som ble brukt gjorde ikke saken bedre, sjøl om den var svanemerket – det var en skikkelig cocktail som rant videre. Da vi sjekket rense-dammen fire dager senere telte vi over 400 døde rumpetroll med velutviklede bein. Statens vegvesen bør vente med tunnelvasken til rumpetrollene har hoppet på land som ferdige frosker. Det påpeker Susanne Johansen og Helene Thygesen som begge er studenter ved Universitetet for miljø- og biovitenskap og som også skriver masteroppgave om forurensning fra veg i Vegvesenets nye etatsprogram NORWAT – Nordic Road Water.

► TØFF TUNNELVASK: En frosk og 400 rumpetroll måtte bote med livet etter tunnelvask.

– Dette gir oss et bilde på hva en tunnelvask kan medføre av skader. Kanskje bør vi anbefale at vaskevann må renses i lukkede bassenger og ikke åpne løsninger med dyreliv, eller at vi bør unngå tider på året hvor dyrelivet er sårbart. Amfibier (frosk) er jo også organismer som man antar kan kjenne smerte og lidelse, sier Sondre Meland som leder Statens vegvesens etatsprogram NORWAT.

Studentene har i sommer testet hvorvidt en anerkjent modell for giftighet hos vannlevende organismer er egnet til å predikere giftigheten av forurenset vegvann og tunnelvaskevann. Dette er en utfordrende oppgave siden modellen foreløpig er lite brukt i Norge.



FAKTA:

03

Tre bud er gitt på jobben med vedlikehold av grøntarealer i deler av Bergen og fire av nabokommunene de neste fem årene. Budene varierer fra 15,4 til 33,8 millioner kroner.



ÅTTE EL-BUD PÅ HJARTÅBERG

Åtte firmaer ga bud på elektrojobben på Hjartåberg-tunnelen (bildet) på Sunnmøre. Også utenlandske firmaer ga bud. De varierer fra 15,8 til 22,8 millioner kroner. Tunnelen er nesten 3,5 kilometer og er del av en ny E39 (fv. 651 i dag) mellom Løvikneset-Årset i Volda kommune. (Foto: Anne Marit Øksenvåg Johansen)



ØDELAGT: Avkjøringen til en gård langs fylkesvegen gjennom Sigdal er gravd ut.

ERDE

steder der bekker lå for tett inntil vegen. Mange steder har vegkonstruksjonen ikke tålt slike plutselig vannmengder som falt i noen av Buskerudkommunene på få timer natten mellom 6. og 7. august.

**+40 MILLIONER.** Odd Grette berømmer likevel både organisasjonen og entreprenørene for den innsatsen de la ned under ekstremdøgnnet i begynnelsen av august. Foreløpige beregninger fra Statens vegvesen tyder på at det er gjort skader på europa-, riks- og fylkesvegnettet for minst 40 millioner kroner. Forsikringskadene etter ødelagte og vannskadete hus og eierdommer har for lengst passert et tresifret



Odd Grette

FOTO: KJELL WOLD

millionbeløp. I løpet av kvelden og natten mellom 6. og 7. august ble om lag 20 strekninger på vegnettet i Buskerud ødelagt og stengt. To uker senere var fortsatt noen av vegene stengt, mens jernbanen i området led samme skjebne. Både Randsfjordbanen og Sørlandsbanen var stengt i flere dager etter Fridas herjinger. ■

DRIFT OG VEDLIKEHOLD:

SVANEMERKET FOR LIVET: Vegvesen-sivilingeniør Anders Svanekil har tatovert et Svane-merke på kroppen, og er sertifisert til å bruke det.



SVANEMERKET INGENIØR

Anders Svanekil jobber for å redusere bruken av salt på vintervegene. Høyst privat har han tatovert Svane-merket på leggen, og er sertifisert for å bære logoen for miljøtilpassede varer og tjenester.

TEKST HÅKON AURLIEN FOTO KNUT OPEIDE

**I**snart fem år har han arbeidet med Vegvesenets «Saltsmart»-prosjekt. – Målet er å optimalisere og redusere saltforbruket ved vinterdrift av vegnettet, sier han.

– Vanlig salt, natriumklorid, er faktisk et av de miljømessig sunneste produktene vi kan bruke for å forbedre friksjonen på en glatt vinterveg, men det er med salt som med mye annet; overdrevet bruk er til skade for naturen. Derfor har vi brukt mye tid og ressurser de senere årene på å finne alternative metoder som hindrer at entreprenørene sprer for mye salt på vegene våre. Miljømerkingen viser vel kanskje at jeg tar den jobben på alvor, sier sivilingeniøren.

**VENNESPØK.** Han innrømmer gjerne at miljømerket kom på leggen før sertifiseringen var helt i orden. Kamerater utfordret han til å gjennomføre noe de hadde snakket om som spøk, permanent svanemerking siden han har familienavnet Svanekil.

Navnet går han ut ifra at kommer av at det har vært mye svaner i Holtekilen på Hvaler i Østfold, rett inntil gården han er ifra.

**OPPDAGET.** Men så ble tatoveringen opp-

daget av en ansatt i stiftelsen Miljømerking da han dømte en innebandykamp. Hun oppsporet Svanekil gjennom idrettsforbundet og sørget for et møte med øverste ledelse for stiftelsen. Den er etablert av Nordisk Ministerråd for å stimulere til økt miljøbevissthet blant forbrukere og gir lisenser til bruk av svanemerket.

Møtet startet i munterhet og utviklet seg til stor forståelse. Nå er Svanekil sertifisert til å bære merket og har forpliktet seg til å vise merket aktivt og synlig. Det forutsetter korte benklær når klimaet er egnet for slikt.

**FORPLIKTET.** Han har også forpliktet seg til å kjøpe og bruke svanemerkede produkter, det vil si miljøtilpassede varer og tjenester. Hvert år fremover skal han møte ledelsen i stiftelsen for å gjennomgå status og kanskje komme med forbedringer om hvordan merkingen skal følges opp i praksis.

– Denne tatoveringen viser jeg med glede, sier Anders Svanekil.

Han mener det er fullt mulig å bruke mindre salt på norske vegger men at det krever mer av driftsentreprenørene. Fra i høst skal samtlige saltbilsjåførere i tjeneste for Statens vegvesen på kurs og Svanekil er en av flere foredragsholdere. ■

UTBYGGING:

Tekst og foto Lars Erik Sira

Gjennomslag i Brattstia-tunnelen

18. august var tunnelarbeiderne gjennom den 215 meter lange Brattstia-tunnelen (bildet) på fv. 714 i Sør-Trøndelag. To av tre tunneler på entreprisen er nå ferdig drevet.

– Framdriften har vært som forventet, sier byggeleder Jostein Karlsen i Statens vegvesen. Når tunnelen er ferdig, forsvinner samtidig en skarp og tidvis problematisk sving. Brattstia-tunnelen er den korteste av tre tunneler på entreprisen mellom Mjønes og Valslag. Fenestunnelen (1070 meter) hadde gjennomslag i juni. Den lengste tunnelen, Valslagstunnelen (2585 meter), er nå omtrent halvveis. – Vi flytter tunnelriggen som har vært brukt på Brattstia-tunnelen til østsida av Valslagstunnelen. Dermed blir det driving fra begge sider der. Vi regner med gjennomslag før jul, opplyser Karlsen.





## VANGSTUNNELEN 70 PROSENT FERDIG

15. august var 70 prosent av Vangstunnelen ferdig sprengd. –Vi vil «sjå lyset» i god tid før jul, seier byggeleiar Bjarne Løne. Ny vegtrasé er etablert med to køyrefelt. Alle søyler til hovudbrua er støpte, og arbeidet med fundament for gang-/sykkelbrua er i gang. Hovudbrua ved Seim skal vere ferdig i desember 2012. Gang-/sykkelbrua vert ferdig i mai 2013 (Foto: Synnøve Lien)



# Vakre vegers pris til 90-

## ► VAKRE VEGERS PRIS:

### Borgestadalléen sekund for sekund

Over tre tusen har sett Statens vegvesens film om Borgestadalléen som fikk Vakre vegers pris 27. august.

Jo Vegard Aardal i Statens vegvesen er «regissør» for filmen som har rullet rundt mange steder.

– Vi fikk innspill fra de som jobber med Vakre vegers pris om å tenke på å lage en film fra Borgestadalléen. Dette var en god ide, spesielt fordi Telemarkskanalen minutt fra minutt skulle sendes dagen før prisutdelingen. Da tenkte jeg at det kunne passe godt å bruke film i forbindelse med prisutdelingen. Når den i tillegg blir vist mange ganger på YouTube og i lokalpressen, får vi ekstra publisitet rundt prisen, sier Jo Vegard Aardal. Etter at Aardal hadde snakket med Vegvesenets ansvarlige for alléen og eieren av Borgestad gård, som er oldebarn av statsminister Knutsen som anla alléen, ble rammen for filmen klar.

– Jeg fant ut at jeg burde lage en sammensatt film, slik det ble gjort på Hurtigruten og Bergensbanen: Der var det et kamera rett fram, og ett på hver side med 45 graders vinkel. Jeg lagde meg derfor min egen «vegcam» og monterte tre kamera på lysstativet til vegvesenbilens. Etter å ha kjørt gjennom alléen, noe som tar ca. ett minutt, satte jeg sammen disse bildene sånn at man fikk et inntrykk av vegen og landskapet rundt alléen, forteller Aardal.

Over tre tusen har sett filmen på Statens vegvesens YouTube konto (søk på «Statens vegvesen» på youtube.com) til Statens vegvesen. Også lokalavisene Varden og Telemark Arbeiderblad og NRK Telemark har hatt link til denne videoen.



FAKTA:

03

Tre bud er gitt på ulike trafikksikkerhetstiltak langs fylkesveger i Telemark. Budene varierer fra 6,3 til 7,2 millioner kroner.



GJENNOMSLAG I STREKETUNNELEN

16. august vart siste salva fyrst av i 1852 meter lange Streketunnelen, andre byggesteg i rassikringsprosjektet på fv. 60 mellom Røyr og Hellesylt. Etter 17 månader vart siste salve fyrst av torsdag 16. august. Fv. 60 er svært rasutsett. Kvar vinter sidan opninga i 1962 har vegen vore stengt grunna rasfare og snøras. Skanska Norge er hovudentreprenør. (Foto: Arne Ola Stavseng)



Sammen med Bybanen i Bergen er den frodige og fredede Borgestadalléen ved Porsgrunn tildelt vegdirektørens Vakre Vegers pris for 2012.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD  
FOTO TOM RIIS

**D**en kontinuerlige skjøtselen av Borgestadalléen gjennom 90 år gjør at den nå framstår som både et verdifullt kulturminne og et monumentalt landskapselement. Alléen er i dag en storslagen opplevelse for de vegfarende, heter det blant annet i juryens dom. Det blir også framhevet at Borgestadalleen er et forbilde på hvordan en bør planlegge, drifte og vedlikeholde en allé.

Det var statsminister Gunnar Knudsen som fikk bygd denne 450 meter lange alleen i 1920. Han var en framtidsrettet mann som tok høyde og bredde for at det ville bli mer trafikk. Og trærne ble plantet med et 500-års perspektiv: Det er både bøk, hestekastanje og eik i alléen, men i siste livsfase vil kun eikene stå igjen. ■

åring

MILJØ:

NY MOBILITETSUKE: Europeisk mobilitetsuke er verdens største kampanje med fokus på miljøvennlig bytransport. Årets uke arrangeres 16.–22. september.



FÅR BELØNNING FOR GÅING OG SYKLING

16. –22. september arrangeres Europeisk mobilitetsuke for 11. år på rad. Dette er verdens største kampanje med fokus på miljøvennlig bytransport. I London kan du nå få poeng for å sykle og å gå. Poengene kan du bruke å handle for i byens butikker.

TEKST INGEBORG OLSVIK FOTO BENEDICTE PEDERSEN

**R**ecyclebank står bak den gratis appen «re:route» som også er støttet av Transport of London og som ble lansert i forbindelse med OL. Du samler poeng ved å gå eller sykle deler av eller på hele reisen. Målet er å få flere til å ta grønne valg i hverdagen som også bidrar til en renere og mer pulserende by.

smelting på gangveger, gåbuss, sykkelfelt, sykkelparkeringsplasser og kollektivfelt som bidrar til at folk oftere velger en miljøvennlig transportform framfor bilen. Eller belønningsordninger, som for eksempel appen «re:route» hvor du kan samle poeng hver gang du sykler eller går.

**INTERNT ENGASJEMENT.** Det er også mulig for bedrifter å melde seg på. Statens vegvesen Region øst skal ha flere aktiviteter rettet mot sine ansatte i mobilitetsuken, blant annet konkurranse om størst andel miljøvennlige arbeidsreiser, foredrag med fokus på helse og aktivitet med NRK Puls-profilen Yngvar Andersen. I tillegg kommer ulike eksterne tiltak som å stå på stand under bilfri dag, som er 22. september.

Kampanjen er støttet av EU-kommisjonen og Vegdirektoratet koordinerer arbeidet på oppdrag fra Miljøverndepartementet og Samferdselsdepartementet. Statsrådene inviterer kommuner til å delta. ■

**GÅR I RIKTIG RETNING.** Årets tema for Europeisk mobilitetsuke er «Vi går i riktig retning» eller «moving in the right direction». I 2010 deltok nesten 2300 byer, og i fjor var 18 av dem norske.

– Siden 2002 har pilen pekt jevnt og trutt oppover og vi håper på enda flere deltakende byer i år enn i fjor. Det betyr jo også at det blir iverksatt mange gode tiltak som kommer befolkningen til gode, sier Signe Moland i Vegdirektoratet som er nasjonal koordinator for arbeidet.

**VARIGE TILTAK.** Kravet til byene som melder seg på er at de iverksetter i hvert fall ett varig tiltak, som for eksempel snø-

Tekst Henriette Erken Busterud foto Jo Vegard Aardal



– Video visualiserer det vi jobber med på en glimrende måte, så det synes jeg vi bør bruke enda mer, avslutter Aardal.

► KAMERARIGG: Slik ble kamerautstyret montert på en Statens vegvesens biler.



## SKAL OVERVÅKE HJARTSJÅ

Før oppstarten av vegprosjektet E134 Gvammen-Århus i Telemark, skal vannet Hjartsjø (bildet) og elva Hjartdøla i Hjartdal kommune undersøkes og overvåkes for vannkvaliteter og grunnvann. Tilbudsfrist for denne jobben gikk ut i august og fire tilbydere meldte seg. Bud er gitt på mellom 5,8 og 11,3 millioner kroner. (Foto: Kjell Wold)

# KVAR TREDJE BIL ER EI



Kvar tredje bil som kører gjennom Hemsedal sentrum er ein tungbil. Det merker ordfører Oddvar Grøthe og hans sambygdingar godt.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

«**N**år dei fleste av dei om lag 350 lastebilane dagleg også passerer sentrum av fjellbygda mellom 15.00 og 18.00 på ettermiddagen er det klart vi merker det negativt. Bare spør skituristane på veg tilbake frå skibakkane eller lokalbefolkninga som kjenner trafikken på kroppen. Dei stanger ofte i lange ettermiddagskøar, fortel ordføreren. Og mjuke trafikantar lev farleg langs sentrumsgata.

**NY MILJØGATE.** Men Grøthe skundar seg å leggje til at dei utbetringane av rv. 52,

som Statens vegvesen no gjennomfører, vil gjere trafikken tryggare for spesielt dei mjuke trafikantane. Prosjektleiar Gunnar Knudsen i Statens vegvesen fortel at del to av miljøgate Hemsedal sentrum no vert fullført for om lag 11,2 millionar kroner. Det trengs i ei fjellbygd som har den klart største andelen tungbilar i gjennomfart av alle dei store fjellovergangane mellom Aust- og Vestlandet.

**FLEST TUNGBILAR.** Mens om lag 20 prosent av trafikken over E134 Haukelifjell og E16 Filefjell er tunge kjøretøy er andelen lastebiler gjennom Hemsedal nær 30 prosent. Ferske tall frå Statens vegvesen gir denne fordelinga av årssdøgntrafikk



I haust er miljøgate Hemsedal ferdig, seier prosjektleiar Gunnar Knudsen i Statens vegvesen.

(ÅDT) og andelen tungbiler på dei mest trafikkerte fjellovergangane i Sør-Noreg i 2011-tal (sjå tabell).

**STØRST TRAFIKKVEKST.** Trafikkveksten på desse fjellovergangane har vore ganske ulik det siste tiåret. Mens trafikken på rv. 7 og rv. 50 er nesten den same no som i 2001, har det vore ein be-

tydeleg trafikkvekst på E134, rv. 52 og E16. Mens ÅDT på Haukelifjell har auka med noe under 100 biler det siste tiåret, har veksten på E16 Filefjell vore om lag 200 biler på 10 år. Men trafikken over Hemsedalsfjellet er nesten dobla sidan 2001. Rv 52 hadde i 2001 en ÅDT på 685. I 2011 var den auka til 1185, ei auke på formidable 500 bilar. Opninga av Lærdalstunnelen for vel ti år sida er ein av hovudforklaringane på denne veksten.

**AUKA BELASTING.** Mens arbeidet med miljøgata i Hemsedal sentrum skal avsluttast no i september, vil trafikken på rv. 52 auke kraftig dei to neste månadene. På grunn av store utbyggingar på E16 Filefjell

## UTBYGGING:

Tekst og foto Kjell Wold

### Hidra-konkurransen avlyst

Fylkestinget i Vest-Agder vedtok før ferien å avlyse konkurransen om bygging av undersjøisk tunnel til Hidra i Flekkefjord i Vest-Agder. Med bare 17 mot 18 stemmer ble et forslag om å forhandle med Flekkefjord kommune om forskuttering av 80 millioner kroner som mangler i prosjektet forkastet. Fellesforslaget fra Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet om å avlyse konkurransen ble vedtatt. Det betyr at konkurransen med tilbudsåpning 20. april avlyses. Fylkestinget vil nå lage ny reguleringsplan for å spare kostnader. En styringsgruppe har som mål å starte bygging av tunnel til Hidra innen 31. desember 2013.



### Bedre over Golsfjellet

Fv. 51 over Golsfjellet er både blitt kortere og bedre denne sommeren. 13,7 kilometer av vegen på Buskerudsiden er blitt rettet ut og rustet opp for om lag 15 millioner kroner det siste året. Fra toppen av bakkene opp fra Gol og inn til fylkesdelet mot Oppland og Fagernes er det gjort omfattende utbedringsarbeider av den lokale entreprenøren Turhus Maskin AS. – Over 100 stikkrenner og 14 kilometer grøfter er rensket. Myrer er gravd ut og flere av de krappeste svingene er rettet ut, forteller byggeleder Gunnar Knudsen (bildet) i Statens vegvesen. Arbeidene har pågått siden i fjor høst og avsluttes denne sommeren og tidlig høsten. Det er lagt på over 10.000 kbm forsterkningslag av sprengstein og knuste masser samt nye bærelag av grus og asfalt. Nå har fylkesvegen mellom Hallingdal og Valdres igjen fått god standard før en ny vintersesong er på trappene.

FAKTA:

05

Fem entreprenører ga bud på E136 Tresfjordbrua og Vågstrandtunnelen i Møre og Romsdal. Budene varierer fra 572 millioner til 794 millioner kroner.



+12 PROSENT ASFALT

Første halvår 2012 ble det produsert 12 prosent mer asfalt enn første halvår 2011. Det viser tall fra Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg, EBA. Pr. 30. juni i år er det produsert 2,3 millioner tonn asfalt mot 2,06 millioner tonn på samme tid i fjor. Av dette ble om lag 1,1 millioner tonn levert til Statens vegvesen fordelt på 930.000 tonn til vegvedlikehold og 160.000 tonn til nyanlegg. (Foto: Knut Opeide)

# N LASTEBIL



RV. 52: Over Hemsedalsfjellet og i Hemsedal sentrum er kvar tredje bil ein lastebil.

	ÅDT:	Tunge kjøretøy:	Prosentvis tunge kj.
E134 Haukelifjell	1411	297	21 prosent
E16 Filefjell:	706	142	20,1 prosent
Rv. 52 Hemsedal	1184	345	29,1 prosent
Rv. 7 Hardangervidda	788	121	15,4 prosent
Rv. 50 Hol-Aurland	356	40	11,2 prosent

Årsdøgntrafikk (ÅDT) og andelen tungbiler på dei fem mest trafikkerte fjellovergangaene i Sør-Noreg (2011-tall)

vil den vegen stenge måndag til fredag fram til oktober. Då vil belastninga på Hemsedal auke tilsvarande. Men miljøgata som den lokale entreprenøren Turhus Maskin AS snart er ferdig med vil på sikt bety ei

klar miljø- og trafikktryggleiksbetring i Hemsedal. Den kommer både trafikantane, byens innbyggjarar og bilistane til gode. ■

Tekst Ole Kristian Åset

## E39-arbeid i rute

E39 Torvund – Teigen ligg fint i rute mot opning i desember, og trafikkantane kan gle seg over at ein flaskehals mellom Vadheim og Lavik snart er erstatta med breid veg og tunnel.

– Det er enno mykje arbeid som må gjerast før opninga i desember, men me er i rute, seier prosjektleiar Sverre Måge i Statens vegvesen. På vegen ute i dagen gjenstår det litt vegarbeid, asfaltarbeid, rekkverksarbeid, skilting, jordkledning og såing. Det er Veidekke Entreprenør AS som er hovudentreprenør, og som skal gjera ferdig arbeidet ute. Veidekke sin arbeidsplan seier at dei skal vera ferdige i midten av oktober.

I tunnelen pågår det elektroarbeid. Det er OneCo Veidrift AS som har kontrakten, og dei skal også vera ferdige i oktober. I perioden frå oktober og fram til opninga i desember vil det bli utført testingar og arbeid med sikkerheitsgodkjenning av anlegget. Den nye vegen på rundt 5 kilometer, der 2,5 km går i tunnel, vil gjera det mykje lettare å koma seg fram på E39 mellom Vadheim og Lavik, som er eit strekk av hovudfartsåra mellom Bergen og Ålesund.

## KOMMUNIKASJON

ETT NUMMER: Fornøyd gjeng på sentralbordet på Lillehammer. Foran: Doris Bratt, Aina Kristianstuen, Kristine Julton Tiller. Bak: Unn Laursen Skonnord, Tonje Merete Haugen og Kjell Ivar Haugen.



# ETT NUMMER TIL STATENS VEGVESEN

Fra 1. september samles Statens vegvesen i ett telefonrike. Da blir det bare én veg inn – og det er gjennom å ringe 02030.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**I** dag har Statens vegvesen et sentralbord i hver region og et i Vegdirektoratet med hvert sitt nummer. Fra 1. september blir det altså ett felles nummer for hele landet – og ei telefonkø som skal besvares av ansatte som jobber på samme kontor.

**PROFFERE PÅ TRÅDEN.** – Vi samler sentralbordene for å gjøre det lettere for folk å ringe, samtidig som vi blir mer profesjonelle og effektive. Og når det blir enklere å ringe og alle behandles likt, håper vi de også blir mer tilfredse brukere, slik at vi får bedre omdømme, sier avdelingsdirektør Bente Karin Trana som har ansvar for publikumstjenester i Statens vegvesen. Hun legger til at dette også er i tråd med Regjeringens ønske om å gjøre det enkelt og greit for innbyggerne.

### FORVENTER FÆRRE TELEFONER.

I fjor var det rundt 1,2 millioner henvendelser til sentralbordene i Statens vegvesen.

– De som ringer Statens vegvesen etter 1. september vil få fire tastevalg slik at de blir sluset videre til spørsmål om kjøretøy, førerkort, trafikkmeldinger og sentralbord.

Med den nye løsningen og stadig bedre elektroniske tjenester vil folk bli mer selvhjulpne etter hvert, slik at antall telefoner går ned, sier Trana.

**12-15 ÅRSVERK.** De som skal jobbe på det nye landsdekkende sentralbordet vil sitte på Lillehammer og i Steinkjer. Det er sikkerhetsgrunner som gjør at det blir på

to steder: Skulle telefonkabelen ryke ett sted vil sentralbordet fortsatt fungere.

– Det hele har gått rimelig på skinner i forhold til omlegging og bemanning. Dette har vært planlagt lenge. Ingen har blitt oppsagt, men noen har fått andre oppgaver. Mens det fram til nå er brukt i underkant av 30 av årsverk på sentralbord, forventer vi nå at det vil bli behov for 12-15 årsverk, sier Trana.

**GODT FORNØYD.** – Vi var litt skeptiske til å svare for hele landet med tanke på lokalkunnskap, men vi har hatt en testperiode som viser at det går fint siden det er mye informasjon som ligger i systemet. Det er artig å snakke med folk fra hele landet også, det er jo et ulikt lynne fra nord til sør, sier Unn Laursen Skonnord i Statens vegvesen. ■

**Vi samler sentralbordene for å gjøre det lettere for folk å ringe, samtidig som vi blir mer profesjonelle og effektive. Bente Karin Trana, Statens vegvesen**

## FOR HØY FART RAMMER ALLE

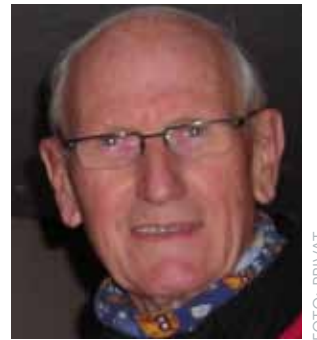
Alvorlige ulykker er tross alt sjeldne. De skjer ikke meg. Det er lett å tenke slik, fastslår trafikpedagog Torbjørn Tronsmoen i Veggen og vi nr. 6. Om vi hadde spart 40 menneskeliv i året om alle hadde holdt fartsgrensene, så er det de andre som forulykker. Om én av dine 350 venner på Facebook skades i en ulykke, så slipper de 349 unna slike skader. De fleste

trafikkulykker skjer andre, selv om jeg kjører litt over fartsgrensen. Jeg skal jo bare...

Eller kanskje det ikke er så lett? Fartsoverskridelser er mer enn ulykker. De rammer mer enn én av dine 350 venner på Facebook. Andre veifarende – ikke minst fotgjengere og syklister – blir skremt når biler passerer i for høy fart. Dette bidrar utvilsomt til at noen kjører bil fordi de ikke tør å sykle. Kjører du for fort, presser du også loydlige bilister til å kjøre for fort ved at det danner seg en halve av biler bak dem. Fartsoverskridelser er smittsomt.

## ► KRONIKK:

# Trafikkopplæringen undergraves



**Erland Bakklund**  
tidligere stasjonsjef  
Lillestrøm trafikkstasjon

**OPPBYGGING AV TRAFIKKOPPLÆRINGEN.** Jeg går ut ifra at alle er enige i at lærernes kvalifikasjoner har stor betydning for resultatet av all opplæring – også for nye sjåførere. Fra 1970-tallet ble det lagt ned mye godt arbeid i å bygge opp og styrke trafikkopplæringen i Norge. Regelverket var på plass, kjøreskolene ble bygd opp og styrket med personell, lokaler og utstyr og Biltilsynets sensorer ble skolert til sin del av jobben. Daværende Biltilsynet drev tilsyn og kontroll med kjøreskolenes virksomhet. Alt dette ga et skikkelig løft av opplæringens kvalitet både i teori og praksis. Trafikk lærerskolen i Stjørdal ble etablert og betydde svært mye i dette arbeidet. Lenge var den ettårig, men det ble arbeidet iherdig for å gjøre den til høyskole med to års studietid. Dette lyktes for cirka syv år siden og «alle» var glade!

**UNDERGRAVING.** Men her som ofte ellers er det krefter i sving for å undergrave systemer. I dette tilfellet er det tilbud fra Sverige og Danmark om opplæring til «trafikk lærer» på kort tid. Jeg sitter med et dansk tilbud med overskriften «Trafikk lærer – 7 måneders kurs i København!» Riktignok må elever derfra gjennomgå tilleggsopplegg i Norge for å bli godkjent her, men jeg synes likevel ikke dette på noen måte holder mål. Dette fikk jeg bekreftet i et intervju på TV for et par uker siden med en «kjørelærer» som var kurset i Danmark. Hun følte at hun ikke strakk til og angret på at hun hadde tatt denne utdanningen. En av grunnene var at hun ikke hadde fått den oppfølging og etterutdanning som var forutsatt og som var grunnlaget for tillatelsen til å virke som lærer. Dersom dette er representativt for disse lærerne, er en på ville veier



**RETTET KRIK:** Artikkelforfatteren er kritisk til flere sider av dagens trafikkopplæring. (Illustrasjonsfoto: Knut Opeide)

**Undersøkelser viser at elever som ikke har teorikurs, trenger i gjennomsnitt seks flere kjøretimer enn de som har kurs.**

og i ferd med å rive ned mye av det som møysommelig har blitt bygd opp gjennom mange år!

**MYNDIGHETENES ANSVAR.** På denne bakgrunn må det være betimelig å spørre om hvorfor myndighetene – Vegdirektoratet – skal godta en lettvin og uforsvarlig løsning når en har fullgod opplæring i Norge?! Det hevdes at en er bundet av EU-direktiv. Dette bestrides bestemt av jurister – så lenge utdanningen ikke kan sidestilles med Trafikk lærerskolen. Når

**Det har grodd fram et ugress i opplæringen som kalles «L-skoler»**

det i tillegg kan reises tvil om etterutdanning og oppfølging, er dette en skandale som snarest mulig må rettes opp!

**TEORIOPLÆRING.** Teorikurs var i sin tid obligatorisk, men er det ikke lenger. I dag kan elevene tilegne seg stoffet på egen hånd, løse oppgaver på internett og håpe at de klarer prøven. Dermed går de glipp av erfarne kjørelæreres utleggelse av stoffet med nyttige forklaringer og kommentarer ikke minst stoff som går på holdninger. Undersøkelser viser at elever som ikke har teorikurs, trenger i gjennomsnitt seks flere kjøretimer enn de som har kurs. Dette fordi kjørelærerne må drive teoriopplæring i bilen for at elevene skal kunne lære å kjøre riktig. Jeg spør derfor om hvorfor en så viktig del av opplæringen skal gjøres så lettvin som nevnt ovenfor?

**L-SKOLER.** Det har grodd fram et ugress i opplæringen som kalles «L-skoler». Det er slike som klistrer en «L» på bilen sin og driver «opplæring» uten noen form for kompetanse. Læreutbyttet blir omtrent null. De tar elever fra de autoriserte skolene som er bundet av lover og regler for å drive sin virksomhet og de framstiller elever til prøve som på ingen måte holder mål. Heller ikke dette fremmer trafikksikkerheten og må derfor stoppes. Her må Statens vegvesen trå til!

## ► ANSATTE SVARER:

**Hvilke råd har du til den nye samferdselsministeren?**

**JAMES ODECK** transportplanlegger Vegdirektoratet:

– Ineffektiv bytransport på grunn av personbilbruk gir miljøulemper, køer og beslaglegger arealer det er stor mangel på. Det gir helseproblemer og store kostnader for næringslivet. Derfor: Fokuser på transport i by.



**IVAR HOL** drift, Molde:

– Dagens vegnett er – med få unntak – det viktigaste vegnettet. La ikke fjerning av forfallet berre bli «fagre ord». Syt for at det vert sett i verk konkrete tiltak som forsterking, effektiv drenering, rydding av skog og fornying av faste dekke.



**HALDIS BERGE HANSEN** tungbilgruppa i sør, Notodden:

– Det er viktig å organisere kontrollvirksomheten med tilstrekkelig myndighet til å løse de oppgavene vi er pålagt. Det vil kunne frigjøre ressurser i politietaten. Hva med et eget Trafikktilsyn?



Bilene hvirvler opp mer svevestøv og sliter mer på veiene når farten øker.

Og ikke minst: De støyer mer. I Norge sjeneres ca. 1,7 mill. mennesker av støy, hvorav veitrafikkstøyen utgjør ca. 76 % eller ca. 1,4 mill. Støyen øker med hastigheten, og den øker langt mer enn hastigheten. Bilens støynivå doubles når farten øker fra 50 til 80 km/t. Selv en liten økning fra 50 til 60 km/t gir minst 30 % mer støy, dvs. en like stor økning som 30 % mer biltrafikk. I tillegg endres lydbildet ved høyere fart, slik at vi – bevisst eller ubevisst – blir mer stresset når bilene pas-

serer. En bil i høy fart høres simpelt hen mer skremmende. Dette kan kanskje forklare en beregning fra USA: Den viser at forringelsen av eiendomsverdiene langs en vei pga. støy blir omtrent seksdoblet når hastigheten doubles.

Ved etablering av ny eller utvidet virksomhet av større omfang – industri, havner, flyplasser, skytebaner osv. – skal de ansvarlige (iltakshaverne) beregne støyen og lage støykart (støysonekart). Også for bygge- og anleggsvirksomhet finnes et støyregelverk, likeså for tekniske installasjoner. På veisektoren er Statens vegvesen ansvarlig for å lage støykart langs

riks- og fylkesveier. På Vegvesents støykart beregnes støyen etter trafikk-mengde eller forventet trafikkmengde, andelen tungtrafikk, terrengforhold (f.eks. kan et høydedrag mellom veien og bebyggelsen virke som en støyskjerm), hastighet osv. Men disse beregningene forutsetter at alle holder fartsgrensene.

Vi må altså ikke et øyeblikk glemme at for høy fart er mer enn flere ulykker, og at for høy fart ikke rammer bare én av 350. Den rammer alle.

**Pål Jensen, rådgiver i Norsk forening mot støy**

## VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

# Lange planer

## Veger, baner, flyplasser og havner er avgjørende for samfunnet og samfunnsutviklingen.

**FORANDRINGER** – både ny infrastruktur og ombygginger gir endringer av samfunnet med varig karakter. Derfor er det både riktig og viktig at planleggingen skal skje skikkelig, grundig og med bred medinnflytelse. Det er svært viktig at diskusjonen skjer før spaden settes i jorden. Men – er det nødvendig at planleggingen av en ny veg tar 10 år – eller i verste fall enda lenger tid?

**SELVSAGT IKKE.** Det er all grunn til å få tiden ned. 5 år for de store prosjektene burde være mer enn nok. Med enda mer satsing på veg og bane, er det avgjørende at planleggingstiden kan forkortes slik at transportplanene skal resultere i mer veg og bane. Samtidig er ansatte med nødvendig kompetanse en kritisk faktor i planleggingen. Det er dermed avgjørende at de som arbeider med planleggingen kan jobbe mest mulig effektivt og i alle fall ikke bruke krefter på omkamper og fornyelse av gamle planer.

**FORDI NYE VEGER ELLER BANER** betyr så mye for samfunnet og for folk flest, er det selvsagt viktig at det skal være skikkelig delaktighet i planleggingen. Kommunene har ansvar for helheten innenfor sitt område og fylkeskommunene har det regionale utviklingsansvaret. Det er åpenbart at disse skal ha betydelig innflytelse. Det er også viktig at andre statlige virksomheter skal ha påvirkning for å sikre at veger og annen infrastruktur skal skje så skånsomt som mulig og i pakt med andre virksomheters planer og utvikling. Det gjelder ikke minst hensyn til landbruk, miljø og kulturminner.

**MEN SAMTIDIG** ligger et dilemma i at kommuner og statlige virksomheter

har avgjørende myndighet – i alle fall til å stoppe, eller i betydelig grad forsinke, veg- eller baneprosjekter uten at de har noe vesentlig ansvar for konsekvensene av forsinkelsen. Både kommuner og statlige virksomheter reiser dessuten ofte krav om fordyrende endringer uten at de har ansvar for å dekke inn kostnader. I enkelte tilfeller er situasjonen slik at dyrere løsninger kan gi andre planvedtak og man kan unngå forsinkelser. Dermed kan f.eks. veger bli mer kostbare enn i alle fall vegmyndighetene mener er nødvendig.

**DERSOM KOMMUNENE** ikke fatter planvedtak, kan staten fatte vedtak om bruk av statlig plan. Dette er temmelig uvanlig. I løpet av de siste vel 25 årene er statlig plan benyttet 5 ganger i vegspørsmål. Vanligere er innsigelser mot planer, som oftest fra en statlig myndighet. Dersom innsigelsen ikke løses lokalt, må saken fremmes for Miljøverndepartementet. Dette skjer 2-3 ganger årlig for store vegprosjekter og saksbehandlingstiden er ofte lang.

**SELV OM DET LETT** kan pekes på vegstrekninger eller enkeltprosjekter der planleggingstiden har vært lang, innsigelsene mange og omkampene flere, er det viktig at vi husker at de kommunale prosessene veldig ofte går bra. Det gjelder også samhandlingen med andre statlige myndigheter. Da er planprosessene temmelig effektive, og vi må gå til oss selv for ytterligere forbedringer. Men vi har altså dessverre eksempler på det motsatte, der viktig nasjonal infrastruktur møter sterke hindringer i planprosessene.

**HVA KAN VI SÅ GJØRE?** For det første er det viktig at vi gjør hva vi kan for å bed-

re effektiviteten og få ned planleggingstiden innenfor det nåværende systemet.

**VI MÅ BLI MER EFFEKTIVE** i Statens vegvesen. Vi må planlegge mer i helhet, vi må ha sterkere fokus på prioritering av planlegging og vi må sørge for mer effektivitet og hurtighet særlig mellom de ulike planfasene. Dette må gjelde alle typer planlegging. Her er f.eks. gang- og sykkelveger like viktig som veganlegg for biler.

**DET MÅ LEGGES OPP TIL** at andre statlige myndigheter må koordinere sitt arbeid med planer og komme tidligere inn i planprosessene. På den måten kan det ofte tas hensyn til andre virksomheter tidlig i planprosessene og man kan unngå å tape tid. Det bør absolutt være aktuelt å diskutere om det skal settes tidsfrister for ulike myndigheters behandling.

**VI MÅ VURDERE Å BRUKE** et statlig planregime i enkelte viktige nasjonale prosjekter. Det vil naturlig nok ligge en utfordring i å peke på hvilke prosjekter som er aktuelle for et statlig planregime. Et slikt regime må også innrettes slik at det er rom for kommunenes og andre myndigheters medvirkning og påvirkning, men uten at det skjer unødige tidsbruk og omkamper.

**OPPGAVEN ER Å FINNE SVARET** på disse gode spørsmålene. Det er ikke helt enkelt. Men det er helt nødvendig for å kunne redusere planleggingstiden, slik at vi kan fortsette å utvikle gode veg- og baneløsninger i Norge. ■



**Vegdirektør:**  
Terje Moe Gustavsen

FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD



FOTO: STEINAR SVENSBÄCKEN

## SIKRERE PÅ NORSKE VEGER

Det blir stadig tryggere å ferdes på norske veger. Tallet på drepte i trafikken er redusert med 30 prosent siden 2006. Ifølge tall fra Statistisk sentralbyrå er Norge nå på nivå med Sverige. Sammen ligger de to landene i verdenstoppen. Dette er bra, men ingen hvilepute. Tallene på drepte og hardt skadde i trafikken skal ytterligere ned. Vi har ingen å miste!

Daglig leder i organisasjonen «Nei til Frontkollisjoner», Geirr Tangstad-Holdal, beskylder i et leserinnlegg regjeringen for å gjøre for lite i forhold til å redusere antall møteulykker. Samtidig gir han inntrykk av at det er farligere på norske veger enn på svenske. Dette stemmer ikke. Ved utgangen av 2011 lå de to landene på nøyaktig samme nivå når det gjaldt tallet på trafikkdrepte i forhold til innbyggertall.

168 personer ble drept i trafikken i Norge i 2011. 40 færre enn året før. Skal vi fortsette den positive trenden, må vi fortsette å drive trafikksikkerhetsarbeid på bred front. Årsakene til ulykkene er sammensatte, da må tiltakene også være det. Å sørge for tryggere veger er selvsagt, men tryggere sjåførere og tryggere biler er like viktig.

Det er populært å påstå at denne regjeringen ikke bygger midtrekkverk. I perioden 2006-2011 har regjeringen sørget for 322 kilometer møtefri riksveg (firefelts veger og midtrekkverk på to- og trefelts veger). Det utgjør omtrent halvparten av de møtefrie riksvegene som finnes i Norge i dag. I tillegg er det etablert forsterket midtoppmerking, som har vist seg å ha god effekt mot møteulykker. Faktisk ligger vi før skjema i Nasjonal transportplan på dette punktet, ikke etter, slik Tangstad-Holdal hevder.

Regjeringen er fullstendig klar over hvilken effekt midttiltak har på trafikksikkerheten. Min ambisjon er derfor å fortsette å sette inn betydelige ressurser til slike tiltak, i tillegg til de viktige tiltakene rettet mot fører og kjøretøy.

**Marit Arnstad (Sp), samferdselsminister**

### SIGNE GUNN MYRE

kommunikasjon, Kristiansand

– Bruk mer statlig styring for raske utbygging av nasjonale transportårer. Nå har vi altfor mange klattvise utbedringer. Vi må planlegge og bygge større sammenhengende prosjekt. Sørg for at vi er gode på trafikanpåvirkning. I byene må vi få løsninger som gir folk lyst til å reise miljøvennlig.



### TORE HOVEN

avdelingsdirektør, Trondheim:

Kampen om for få ingeniør-hoder er hard. Selv om det ikke er statsrådens hovedområde håper jeg også hun bidrar til at bransjen i framtida er sikra nødvendig veg- og trafikkfaglig kompetanse for å løse viktige samfunnsoppgaver!



### KJELL SKJERVE

avdelingsdirektør, Bodø:

– Sats mye på trafikk-sikkerhet fortsatt. Møteulykker må reduseres, også utforkjøringsulykkene som dominerer lavtrafikkerte veger. Utviklingskontrakten for E6 Helgeland er nybrottsarbeid med utbedring av en lang strekning på 260 km. Frem den saken i Stortinget så raskt som mulig.





# Forbilledlig

Vegstrekningen har blitt kalt «et mesterstykke». I fotoboken «Veien mot fremtiden» kan du se hvordan nye E18 mellom Sky og Langangen har blitt til. Her kan du se et utvalg av de spektakulære bildene.

TEKST MARK S. BERGER FOTO ROLF ESTENSEN



ASASDASDASD: asxasdasdasdasda



ASDASDASDASD: asdfasdfjkashdfkjashdfkjashdfjasd

**D**en nye E18-parsellen i Vestfold og Telemark ble åpnet av statsminister Jens Stoltenberg og daværende samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa 6. juni i år. På sin hjemmeside karakteriserer Vestfold fylkeskommune den nye motorveistrekningen som «et mesterstykke».

– Det er flere grunner til at vi kan være glade i dag. Med den nye veien blir det bedre framkommelighet, bedre sikkerhet og mer trivsel, sa Jens Stoltenberg da han klippet snoren.

Den to og et halvt år lange jobben ble utført av Veidekke Entreprenør og Hæhre Entreprenør. Byggherre Statens vegvesen.

Veidekke har sørget for at jobben med å ferdigstille det 10,6 kilometer lange strekket har blitt ettertrykkelig fotodokumentert. Fotograf Rolf Estensen har fulgt prosessen fra start til mål og resultatet av jobben hans er nå utgitt i boken «Veien mot fremtiden». Gjennom 136 sider presenteres Esetensens fotografier av både menneskene som har jobbet med vegbyggingen, transformasjonen av naturen, gedigne maskiner, små apparater, humoristiske glimt av arbeidshverdagen i brakkeriggen, ørsmå detaljer og himmelvide oversiktsstudier.

– Vi har hatt mange store veiutbygninger i Veidekke, men på dette prosjektet tok vi tidlig et initiativ til å dokumentere og presentere veiens tilblivelse på en ny og annerledes måte som viser både prosessen, naturen og maskinene, uttaler Terje R. Venold, konsersjef i Veidekke.

Boken er i første omgang en gave til alle som har vært involvert i, eller berørt av, byggingen av E18 mellom Sky og Langangen. Men boken vil også være tilgjengelig på høyskoler og universitet over hele landet i tillegg til at du kan finne den på utvalgte bibliotek og Veidekke-kontorer i området.



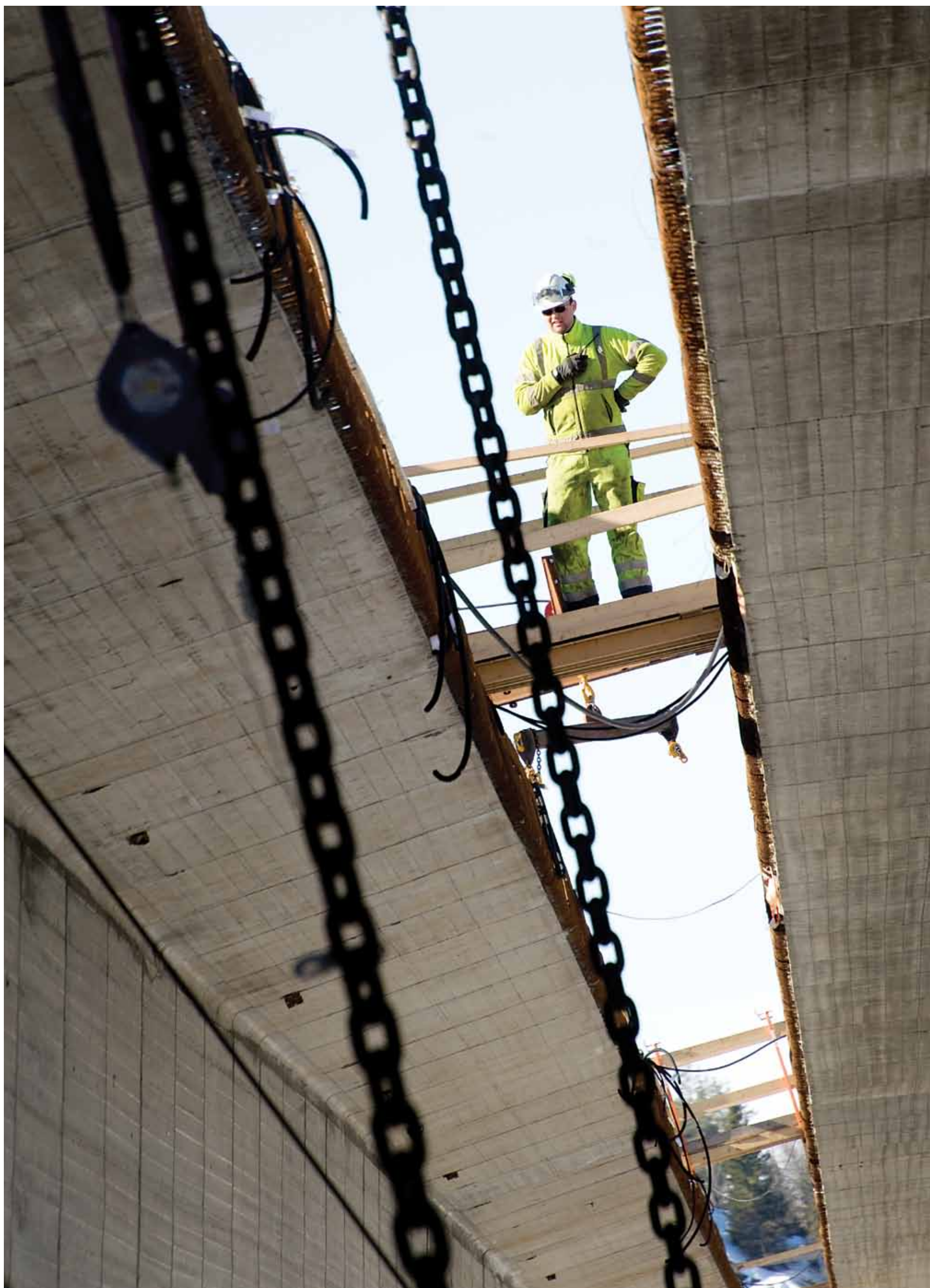
**FAKTA**

**E18 Sky-Langangen**

- Kontrakten på 1,8 mrd signert august 2008
- Lengde 10,6 kilometer
- Veibredde 23 meter
- Fartsgrense 100 km/t
- Totalt 1440 personer har arbeidet med prosjektet
- To store kryssområder
- Seks langsgående broer
- Fire doble fjelltunneler
- To doble miljøtunneler
- 106 000 tonn asfalt lagt på strekningen
- 600 000 løsmasse tatt ut
- 32 500 meter rekkverk satt opp

















# Fast fisk i Havøy

I Havøysund var det så og si ingen turister i 2006. Etter at det ble bestemt at det skulle bli Nasjonal turistveg der ble det mer liv både til lands og vanns.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**A**lfred Stabell er en av ildsjelene i Havøysund. Han er utdannet i økonomi og ledelse og som klassisk gitarist i London, men spiller på mange strenger i det vesle fiskeværet. Som tidligere daglig leder i Måsøy reiseliv og som næringssjef i kommunen har han fulgt arbeidet med den Nasjonale turistvegen tett. Nå har han startet for seg sjøl sammen med norske og utenlandske interessenter, og planen er å utvikle et nytt turistanlegg med hovedvekt på fisketurisme.

#### SKAPTE ENTUSIASME

- Det at vi fikk Nasjonal turistveg har betydning så å si alt for det som har skjedd innen reise-

liv her i området. Det skapte en stor entusiasme, og vi så nye muligheter. Det var også bakgrunnen for at jeg sammen med Måsøy kommune og lokale reiselivsaktører tok initiativ til å opprette Måsøy reiseliv i sin tid, forteller Stabell, som sier han også har hatt stor nytte av å kaste ball med Vegvesenets turistvegfolk om hvordan det burde satses.

#### TYSK FISKELYKKE

Tilfeldigheter gjorde at Stabell kom i kontakt med en tysk underleverandør av verdens største leverandør av havfiskeutstyr. Dermed begynte ballen å rulle. Foreløpig har selskapet brukt fem millioner til etablering, kjøp og restaurering, bygg og sjøgrunn i Havøysund. Neste år investerer de enda mer etter godkjenning av ny reguleringsplan for området.

- Takket være god drahjelp fra lokal bank,

SpareBank1, Innovasjon Norge og gode kontakter i Tyskland tør vi satse såpass stort på firmaet vårt Pure Nordic AS. Det er fiskeutstyersfirmaet Pure Fishing som er nøkkelen til det hele. De har hatt tester her, og planlegger internasjonale fiskecuper med mulig utvidelse til worldcup i havfiske, sier Stabell – som har om lag 2500 gjestedøgn i år, men regner med 8000 døgn når bedriften er ferdig utbygd.

#### FRA 0 TIL 15.000 GJESTEDØGN

- I 2006, da vi startet samarbeidet med Havøysund hotell, hadde vi så å si ingen turister her. Til sammen i Måsøy er det nok rundt 15.000 gjestedøgn nå. Det meste av rom er forhåndsbestilt av havfiskere, slik at folk som kjører hit på måfå ikke får noen plass å bo. Allerede nå har vi belagt hele juni neste år. Vi vet at det er turoperatører i

Sør-Europa som lager rundreiseforslag som også går innom Havøysund. Når Nasjonale turistveger blir enda mere kjent, trenger vi nok flere senger, sier Stabell.

Han er for øvrig opptatt av at all verdiskapninga skal skje her i Havøysund. Derfor er han både sin egen turoperatør og markedsfører.

**- Det at vi fikk Nasjonal turistveg har betydning så å si alt for det som har skjedd innen reiseliv her i området.**

*Alfred Stabell*



**FLERE TURISTER:** Turistbedriftseier Alfred Stabel på Selvika rasteplass langs Nasjonal turistveg Havøysund. Han sier turistvegen har blåst i liv i reiselivet i fiskeværet Havøysund.

**- Naturen er ikke flyttbar, og her ligger et enormt potensial. Jeg tror faktisk reiselivsnæringa kan bli like stor og kanskje større enn fiskenæringa**

*Alfred Stabel, næringsdrivende Havøysund*

**BÅDE FUGL OG FISK**

- Det er et enormt potensial – det er flere millioner sportsfiskere bare i Tyskland. Men vi retter også blikket mot Nederland, England og ikke minst Russland, som Måsøy allerede får flere og flere gjester fra. I tillegg til havfiske kan vi også friste med ett av Nord-Europas største fuglefjell og landets nest største havørnkoloni. Det er enda større interesse for fugl enn fisk, så vi har gode muligheter til og lykkes.

- Fiskerinæringa som hovednæring på kysten er i stor endring med betydelig nedbygging og utflyttinga. Naturen er ikke flyttbar, og her ligger et enormt potensial. Jeg tror faktisk reiselivsnæringa kan bli like stor og kanskje større enn fiskenæringa, avslutter en optimistisk Stabel. ■

**FAKTA**

**Nasjonal turistveg Havøysund**

er seks og ei halv mil og går langs fylkesveg 889 gjennom kommunene Måsøy og Kvalsund i Finnmark. I Havøysund bor det rundt 1100. Havøysund har i likhet med mange kystsamfunn i nord opplevd en voldsom nedbygging de siste tretti åra, men turisme og olje og gassutvikling har skapt ny optimisme. På få år har antall gjestedøgn gått fra 0 til 15.000. Måsøy har også en stor fiskeindustri og om lag 30 prosent av all fisk som landes i Finnmark landes her.



**Nasjonale turistveger**  
National Tourist Routes in Norway

**SOMMERENS AVLING:**

**800 TURIST-VEGARTIKLER**

I juni og juli var det ikke mindre enn 800 artikler om Nasjonale turistveger i norsk presse, og omtaleverdien hittil i år er på nesten femti millioner.

**TEKST** HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**I**fjor hadde vi en omtaleverdi på over tjue millioner, og hittil i år er denne verdien på snart femti millioner. Vi skal ikke se bort i fra at vi nærmer oss 100 millioner når året er omme, sier Per Ritzler, som har ansvar for presse og internasjonale kontakter i Statens vegvesens turistvegseksjon. Han forklarer at omtaleverdi er hva tilsvarende annonseplass koster ganget med tre på grunn av at presseomtale har større troverdighet.

- Gjennomslag i media forutsetter et solid produkt og klare budskap. Her har vi jo det best tenkelige produktet – tenk deg å ha estetikk og natur som substans. Det er med stort engasjement jeg snakker om dette med journalister i inn- og utland, sier Ritzler.

**LØNN FOR STREVE**

- Det som er spesielt morsomt for i oss i år, er at vi får igjen for den strategiske medieplanen vi la for merkeåret 2012. I fjor satte vi oss og lagde en strategi for alt som skulle skje og så på tiltak som vi kunne lage noe som var redaksjonelt interessant av, både lokalt, regionalt, nasjonalt og internasjonalt. På denne måten kom vi tidlig i kontakt med media og fikk mange forhåndssaker, samtidig som vi ligger på og følger opp, forteller Ritzler.

**ENORM UTENLANDSK INTERESSE**

- Vi samarbeider med UD, og det er inspirerende å tenke på at Nasjonale turistveger bidrar til å bygge Norges omdømme i utlandet. Det er en enorm internasjonal interesse både for produktet Nasjonale turistveger, men også for spesielle tiltak – som Steilneset minnested i Vardø og Trollstigen. Når det gjelder presse får jeg spørsmål fra alle kontinenter, først og fremst fra arkitektur- og designmagasiner, men også fra kunst- og reiselivspresse.

**LITT NEGATIVT OGSÅ**

Til tross for overveldende omtale har det ikke bare vært solskinn langs turistvegene i sommerens aviser. I Nordland og Troms førte problemer med fergeavviklingen til noe negativt omtale i forbindelse med Nasjonal turistveg Helgeland. Det var også problemer med for få parkeringsplasser på Trollstigen på dagene med mest besøk. - Det er bra vi får korreks gjennom media på det som ikke er bra. Og uansett; her på huset betrakter vi utelukkende media som en mulighet, sier Ritzler. ■

**LONDON CALLING:** BBC World vil skrive om Nasjonale turistveger og ringer presseansvarlig Per Ritzler hos Statens vegvesens turistvegseksjon. Han har hatt mange medier fra inn- og utland på tråden.



# Trekker turister med ark

**L**angs Nasjonal turistveg Geiranger – Trollstigen tar Knut Slinning stadig farvel med overstrømmende gjester som har bodd på landskapshotellet hans. Der har de sovet i små kuber som går i ett med naturen – og som det går gjetord om i fjerne himmelstrøk.

- Dette har vært en suksess fra første dag. Nå er det tredje sesong med fullt hus i juni, juli og august, og det er ganske godt belegg ellers også. Og det som er litt artig er at vi ikke bare er et overnattingssted, men en destinasjon. Folk reiser langt for å komme hit. Over halvparten av gjestene er utlendinger, og noen kommer fra land som Hong Kong, Argentina, Japan og Korea. I tillegg svinger en del vanlige bilturister innom, sier en fornøyd Slinning.

Landskapshotellet har fått en enorm publisitet i utlandet – det har vært hundrevis med artikler i aviser, design- arkitektur- og livs- stilmagasiner. Noen har også lagt merke til dette spesielle overnattingsstedet på utstillinger i regi av Statens vegvesen.

- De som kommer er veldig interessert i historien bak og hvordan i all verden vi kunne finne på noe sånn. Jeg har investert 20 millioner kroner, og har fått mye god hjelp både fra kommune, fylke, Innovasjon Norge og Statens vegvesen (arkitektbistand). (Foto: Juvet landskapshotell, Per Eide, Juvet)

## Kulturbygger

**N**asjonale turistveger skal styrke Norge som reisemål, med spennende arkitektur i flott natur. Målet er å bidra til liv og røre i distriktene. Men «turistvegsjef» Jan Andresen er klar på at Statens vegvesen er kulturbyggeren som legger til rette, mens det er opp til næringa å utnytte dette.

- Operaen kostet over fire milliarder og den er jo en suksess, sjøl om det er vanskelig å måle gevinsten i kroner og øre. Slik er det også med det vår langsiktige geskjeft. I løpet av nærmere 30 år vil 18 strekninger i det ganske land ha blitt tilført spennende og nyttige tiltak for over to milliarder. Jeg tror dette har en høy nytte/kostnadsverdi over tid, men som er vanskelig å måle i kroner og øre, iallfall når vi er midt i svevet. Vegvesenet må være tydelig på vår rolle: Vi bygger attraksjoner med høy kvalitet og legger til rette, sier Andresen.

- Siden turistvegene ikke står ferdige før i 2020, er det tidlig å måle effekter nå. Men vi har stadig flere eksempler på at næringen tar tak og økende medieinteresse. Dette har nådd de store høgdene i år med alle åpningene og alle 18 strekningene skiltet som Nasjonale turistveger. Nå gjelder det å få reiselivsbransjen til å utnytte dette i sin markedsføring. I løpet av turistvegearbeidet så langt er det gjennomført fem spørreundersøkelser rettet mot turister som bidrag til utviklingsarbeidet. I tillegg følger vi med trafikkutviklingen gjennom trafikktegninger, sier Andresen.

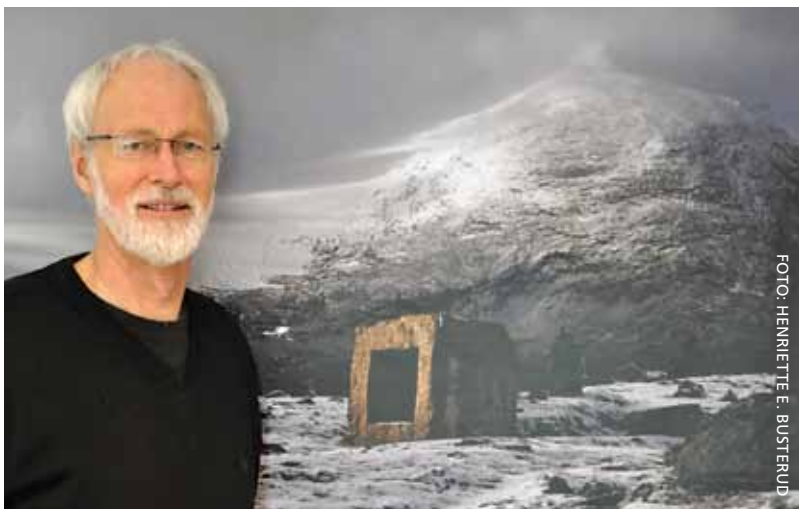


FOTO: HENRIETTE E. BUSTERUD

## - Bør bli flere bedrifter

**V**egen og vi spurte direktør Per-Arne Tuftin i Innovasjon Norge hva han mener Nasjonale turistveger betyr for reiselivsnæringa:

- Det er helt klart at Nasjonale turistveger er et fantastisk prosjekt som gjør det lettere å markedsføre Norge og rundreiser her. Det har fått stor oppmerksomhet i utlandet og bidrar til å trekke turister. Statens vegvesen har lagt til rette, og nå er det opp til reiselivsnæringa og utnytte dette. Noen bedrifter er etablert, men det bør bli enda flere. Og da tenker jeg ikke bare på overnattings- og serveringsbedrifter, men de som satser på rundreiser og aktiviteter som fiske og fjellture. En ting er å kjøre, men hva kan du gjøre? Her gjelder det å tenke kreativt og å lage opplegg for dette, påpeker Tuftin.



# Arkitektur i natur

## Godt sjokoladesalg i Rondane

**N**ettverket «De blå fjella» består av 50 små og store reiselivsbedrifter i Follidal og Stor-Elvdal. Dette ble opprettet da arbeidet med Nasjonal turistveg Rondane startet i 2003. Over 20.000 flere biler har kjørt her etter at det ble turistveg, og det berettes om godt besøk.

I Sollia har Elise og Håkon Nesset satsset på det søte liv, nærmere bestemt på sjokolade. Etter å ha tatt utdanning i faget lager og selger de konfekt i ulike former, blant annet med navn og smaker fra Rondane.

- I år er første året vi selger sjokoladen i egne lokaler. Vi har nemlig pusset opp låven, og i stallen der Brunen og Svarten sto, er det nå sjokolademaskiner, forteller Elise Nesset.

Sjokoladelåven ligger tett ved Nasjonal turistveg Rondane – midt mellom Sohlbergplassen og Straumbu. Og det var i stua på denne gården Harald Sohlberg av og til sto da han malte «Vinternatt i Rondane».

- Vi har hatt en veldig bra sommersesong. Bare i juli solgte vi 150 kilo konfekt, og på en bra dag har det vært 500 innom. Vi har jo investert mye i dette, men ser at vi går i overskudd, så det føles trygt å ha investert i dette. Turistvegen har betydd mye for at vi torde å satse på dette. Vi ser at folk har behov for å stoppe på noe som passer for hele familien, og vi har noe for en hver smak, både sjokolade, kunstutstilling og dyr, sier Nesset fornøyd. (Foto: Simen Bjørgen, Norsk kulturarv)



# På ramme alvor

- Skal vi nå målet om en moderne standard på veg og bane, må vi tenke mer helhetlig, vi må få mer igjen for pengene og vi må bygge raskere. Med en slik setning som overskrift på departementets nettside har vår nye samferdselsminister Marit Arnstad skapt forventninger i samferdselsetatene.

TEKST OG FOTO Håkon Aurlien

«**F**orventninger, javel men det er jo veldig bra. Jeg synes noen eksempler de siste 10-15 årene viser et potensiale for både å bygge raskere og billigere. Da får vi få til det, sier hun.

– Ansvarer ligger for vegenes del ikke bare i Vegvesenet, like mye hos oss som bestemmer. Jeg tror vi må gjøre noe med både finansiering, plansystem og utførelse, finne mer sammenhengende løsninger og gjerne se på lengre strekninger av gangen, sier hun.

## 01 Hentet inn

Rett før Sankthans ble Marit Arnstad hentet inn som ny samferdselsminister etter Magnhild Meltveit Kleppa. Syv år etter at hun overraskende forlot rikspolitikken for å sikre sønnens oppvekst i hjembygda Skatval, like nord for Stjørdal i Nord-Trøndelag, sa hun ja til å bli minister under Jens Stoltenberg.

Han var den som felte hennes tidligere regjeringssjef Kjell Magne Bondevik etter at hun fra 1997-2000 hadde vært olje- og energiminister i Bondevik 1-regjeringen. Slik er politikken. De to har kjent hverandre i mange år, fra han var AUF-leder og hun ledet Senterungdommen.

«Super-Marit er tilbake og redder de rødgrønne, skrev redaktør Arne Strand i Dagsavisen rett etter skiftet. Til Dagens Næringsliv svarte hun at det er hyggelig å bli omtalt på denne måten, men også at begrepet er «noe toill» fordi det kan skape forventninger som hun aldri vil være i stand til å innfri.

## 02 Hvem er du?

– Jeg er ingen Super-Marit, men en helt vanlig jurist som for mange år siden valgte et liv i politikken. Samferdsel er et område der det skjer veldig mye hele tiden og hvor vi møter veldig mange forventninger. Regjeringen har satsset veldig store summer på samferdselsutbygging, neste NTP (Nasjonal Transportplan) vil bli en veldig ambisiøs plan og gi mye. Men noen vil bli skuffet, det er rett og slett ikke mulig å innfri alle behov.

## 03 Du har også vært journalist

– Ja, men da jeg valgte politikken i 1993 valgte jeg samtidig bort en videre journalistkarriere. Slik må det være, noen ganger må man ta valg med de konsekvenser det har. Årene i yrket lærte meg at om det ikke går an å innfri alle forventninger, er det viktig å være lydhør til folk som har gode forslag og

ideer. Da blir løsningene også enda bedre.

## 04 Hva er ditt inntrykk av Statens vegvesen

– Det er av en etat med stor stolthet, som har kompetente folk og bevissthet om at den vil få flere oppgaver i fremtiden. Utfordringen er å ta høyde for at etaten er i vekst. Vi står foran år hvor samferdselsetatene skal utvikles for å løse store samfunnsoppgaver. Da må de rendyrke sine roller som ledere av gode prosesser som skaper gode transportløsninger. Og så må de hele tiden spørre seg om de jobber effektivt nok. Samfunnet kommer i økende grad til å måle etatene på hvordan de bruker samfunnets midler.

## 05 Hva er viktigst med en veg?

– At trafikantene kommer frem på en trygg måte. Alle har behov for å komme frem, sikkerheten er viktig og fremkommelighet må avveies mot sikkerhet.

Som tidligere olje- og energiminister kan hun mye om energibruk og vegtransport. Bruker vi for mye energi på veg? Hun smiler av den doble betydningen.

– Vi bruker mye energi til vegtransport men jeg synes vi er kommet langt i å dempe energibruken og CO<sub>2</sub>-utslippene. Norge er verdensledende på elbilbruk, selv vil jeg nok vurdere en hybridbil neste gang. Noen valg må Staten ta, noen hver enkelt av oss og jeg synes det er fint at hver enkelt bilist nå har energibruk og CO<sub>2</sub>-utslipp som et valg de må ta ved kjøp av bil.

– Og så bruker vi mye energi på å diskutere veg. Det forstår jeg, vegene er viktige for folk der de bor og uhyre viktige for å binde landet sammen.

## 06 Hva skal på veg, hva skal på jernbane?

– Det er en interessant diskusjon som i for stor grad foregår på barrikadene. Folk til og fra arbeid rundt byene, det bør bli bane. Og så tror jeg mye gods må over fra veg til bane. Privatbilen er svært viktig i distriktene, bil og buss viktig for folk på litt lengre reiser.

## 07 Hvilke veltjenester skal vi kjøpe og hva skal vi ansette folk til å gjøre?

– Der har jeg ikke noe eksakt svar. Statens vegvesen bør nok rendyrke rollen som leder av gode prosesser, i alle fall innen vegbygging. Det kan være litt annerledes for daglig drift men jeg må sette meg litt mer inn i saken før jeg mener noe om driftskontraktssystemet vi har hatt de senere årene.

## 08 Salter vi vegene for mye?

– Jeg stoler på at Vegvesenet klarer å balansere mellom trafikksikkerhet og miljøhensyn. Jeg ser at saltet tærer på bilene, men føler meg faktisk tryggere på saltet veg.

## 09 Hva synes du om samferdselskomite-leder Hareides forslag om å gjøre om Statens vegvesen til et statlig aksjeselskap?

– Det synes jeg er for enkelt. En slik organisering vil frata Stortinget muligheten til å styre prioriteringene i vegpolitikken. Vil man virkelig det? Skal vi gå inn i OPS-løsninger der Staten må betale regningen til slutt men ikke kan mene noe om drift underveis?

– Jeg tror vi i stedet skal se på enkle løsninger som hjelper etatene til å gjøre en enda bedre jobb. Vi bør få til prosjektfinansiering om det er slik at det kan gi raskere, bedre og billigere prosjekter, sier hun.

Prosjektfinansiering innebærer at Stortinget i ett vedtak gir de bevilgningene som trengs til å bygge et prosjekt over flere år. Men før det skal vegen planlegges; midt i august fikk det mye oppmerksomhet at planleggingen av en ny E18 gjennom søndre Akershus var gått helt i stå etter ni års planlegging. Ås kommune ville ha utredet en trase som var forkastet av Regjeringen i 2009.

## 10 Bør Staten bestemme mer og kommunene mindre om hvor nye veger skal gå?

– Vi ser at det planleggingssystemet vi har i dag kan være tidsødende, at det noen ganger tar alt for lang tid å få tatt nødvendige beslutninger. Det kommer prosjekter fremover der Staten nok bør være mer aktiv enn den har vært de senere årene.

– Samtidig er det viktig å forankre planer lokalt. Gjennom en god og åpen planprosess vil det ofte komme gode innspill som kan gjøre planene enda bedre. Vegvesenets planleggere må være lyttende til hva folk sier.

## 11 Hva mener du om ny teknologi i bilene som reduserer førernes mulighet til å gjøre feil i trafikken?

– Jeg er usikker. Jeg ser at slik teknologi kommer, men jeg synes vi skal være varsomme med å ta i bruk systemer som reduserer førerens ansvar og dermed oppmerksomhet.

– Vi bor i et variert land, fartsgrensene er ikke noe bilen skal følge uansett vær og føre. ■

## FAKTA OM MARIT

**Alder:** 50

**Sivil status:** Enslig, en sønn på 13 år

**Politiske verv:** Ble leder i Senterungdommen, så politisk rådgiver i Miljøverndepartementet, stortingsrepresentant fra 1993, olje- og energiminister i Bondevik 1-regjeringen (1997-2000), så parlamentarisk leder i Senterpartiet. Trakk seg fra rikspolitikken ved valget i 2005.

**Yrke:** Arbeidet som journalist (i Trønder-Avisa, Nationen og VG) fra 1985-91. Fullførte juristutdanning ved Universitetet i Oslo i 1991. Har etter Stortingsperioden arbeidet som advokat men har valgt å satse på styreverv, bl.a. styreleder i NTNU og Statskog, nestleder i Statoil og styremedlem i Aker Seafoods og Adresseavisen.

## Marit i trafikken

**Hva slags bil har du?**

Nissan Quashai med bensinmotor.

**Hva slags musikk liker du best?**

Bob Dylan og 70-80-tallsrock. Det er vel ofte slik at man liker det man hørte på som ungdom.

**Hva slags transportform liker du?**

Både bil og jernbane. Og så er det hyggelig med en lang bussreise.

**Liker du best å kjøre sjøl eller å sitte på?**

Det avhenger av hvem som kjører. Når søstera mi kjører sitter jeg gjerne på.

**Har du blitt stoppet i fartskontroll?**

Nei, aldri. Og jeg har ingen prikker heller.

**Har du noen favorittvegkro?**

Nei, der stopper jeg sjelden.

Vi må tenke mer  
helhetlig, få mer for  
pengene og bygge raskere

”



# Lykkelig som liten

Landets minste bilferge i tre og landets eldste bilferge i drift holdes i hevd av fjerde generasjon Gjernes i Risør

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD

**J**eg tok over som skipper på MF Øisang i 2003, forteller Rune Gjernes. Før ham har både onkelen, bestefaren og oldefaren Nils Johnsen Gjernes drevet båtruten over Østerfjorden siden starten i 1904. Ruten mellom Risør og småstedene på halvøya i nord startet som en privat virksomhet for å frakte folk og varer fra bøndene inn til kjøpmenn og torget i Risør.

–Fra 1904 til 1934 var det båten Rapp som gikk i rute fra Risør med anløp på Sevik, Kjødvik, Øisang og Ormdalstrand. Så overtok båten Nor fram til 1950. Da ble det ny båt og nye

tider. Bønder på fastlandet og kjøpmenn i Risør dannet et AS i 1950 og kjøpte inn den nye rutebåten MF Øisang for 125.000 kroner, forteller disponent i båtselskapet, Grunde Hannemyr. Fram til det ble ordentlig bilveg ut til Øysang og Gjernes midt på 1960-tallet hadde MF Øisang fire anløpsteder der ute. Nå går den kun mellom Øysang og Risør.

Mens båtruten ble opprettet for næringstransport, er MF Øisang i dag en viktig skolerute for 20-25 ungdommer som daglig tar den 20 minutter lange turen inn til Risør for å gå på ungdomsskole og videregående. De synes det er mer trivelig enn å humpe 40 minutter med buss rundt fjorden. Skoleruten støttes i dag med midler fra Risør kommune og

Aust-Agder fylkeskommune med 50/50.

–Vi går året rundt i fast rute med to turer fram og tilbake om morgenen og tilsvarende på ettermiddagen. I sommerferien fra sankthans til første helg i august går vi hele dagen og frakter mange turister, flest norske, forteller skipper Rune. Han har med tømmer Karl Johnny Jakobsen som matros. Utenom båttrafikken livnærer de to seg av hytteturisme. Denne sommeren har Øisang fraktet over 7000 personer. MF Øisang går i sitt 62. år. Og med sine strategiske mål: lengde:16,4 meter, bredde: 5,3 meter, dybde: 1,8 meter, passasjertall: 60 personer, biler: 2-3 personbiler er den fortsatt lykkelig som liten. ■



MF Øisang er turistbåt i sommerferien, viktig skolerute ellers i året



TELEMARKSKANALEN:

## VEGVESENETS VANNVEI PÅ 90-TALLET

Så du maratonsendingen på tv om Telemarkskanalen sist helg? Da skal du vite at dette også var Statens vegvesen sin vannvei for bare en halv generasjon siden.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

**D**en over 150 år gamle kanalen hadde vært i statlig eie i lang tid, da Telemark fylkeskommune tok over ansvaret på 1980-tallet.

–Men sent på 80-tallet var kanalen blitt så nedslitt at fylkeskommunen ikke lenger så seg i stand til å klare drift og vedlikehold av kanalen alene, forteller daværende vegsjef i Telemark, Kjell Bjørvig.

Han fikk en forespørsel fra fylkesrådmannen om Statens vegvesen kunne tenke seg å ta over ansvaret for vedlikeholdet av kanalen. Det sa Bjørvig og etaten ja til. I 1991 ble han ikke bare vegsjef i Telemark, men også vannveisjef.

–Jeg måtte selv ta en tur oppover kanalen i egen småbåt en gang for å se hvordan det var. Reisen var fascinerende, forsikrer Bjørvig.

Statens vegvesen beholdt ansvaret for drift og vedlikehold av kanalen fram til omorganiseringen i 2002/2003. En av dem som jobbet med dette fra starten av i 1991



var senioringeniør i Statens vegvesen John Holskar Nilssen.

–Vi var om lag 10 vegvesenansatte som skjøttet denne jobben fra 1991. Jeg hadde selv kommet fra fylkeskommunen til denne jobben. Vi var to på administrasjon og åtte personer ute i felten, forteller han. Jobben bestod i vedlikehold av sluser og en rekke eiendommer langs kanalen, samt sørge for at både båttrafikk og tømmerfløtingen kunne foregå i trygge og organiserte former. Båttrafikken startet som regel etter 17. mai og holdt på fram til begynnelsen av september. Fløtingen foregikk nesten året rundt så lenge elver og vann var isfrie. ■

### FAKTA

#### Telemarkskanalen

Skien-Notodden/Dalen  
Norsjø-Skienskanalen åpnet 1861  
Bandak-Norsjøkanalen åpnet 1892  
Lengde: Skien-Dalen 105 kilometer  
Åtte sluseanlegg, høydeforskjell 72 meter



# Proppen borte om to år

Sommeren 2014 vil proppen i trafikken her fra Vågsbygd inn til Kristiansand forsvinne. En fire felts tunnel vil sørge for at alle trafikantgrupper vil komme raskere og tryggere til og fra byen.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

**V**i er i rute til åpning om to år, forteller kontrollingeniør Håvard Moen i Statens vegvesen. Fra prosjektkontoret ute i bydelen 3-4 kilometer vest for Kristiansand sentrum, kan han se mot tunnelåpning ved Fiskå. Der vil en 1,3 kilometer lang toløpstunnel sørge for å separere biltrafikken fra kollektiv-, gang- og sykkeltrafikken når vegprosjektet til litt over en milliard kroner åpner.

## LANGE KØER

–I dag snirkler over 20.000 biler seg langsomt til og fra byen hver dag, bussene er forsinket og forholdene for gående og

syklende er ikke de beste, sier prosjektleder i Statens vegvesen Stig Berg-Thomassen. Han tror den nye fylkesveg 456 fra Vågsbygd inn mot sentrum vil bli en befrielse for alle når den er ferdig til å tas i bruk. I tillegg til 2,4 kilometer ny fire felts veg i helt ny trase fra Lumberkrysset ute i Vågsbygd til Kolsdalen nærmere byen, blir det bygd 4,2 kilometer gang/sykkelveger med bredde 3-5 meter. Fem store rundkjøringer vil også sørge for bedre flyt ut og inn på hovedvegen fra de omliggende boligområdene.

## NY TIDSREGNING

–For folk i Vågsbygd har biltrafikken vært et lite mareritt og en stor tålmodighetsprøve i flere tiår nå. Det er på tide at denne trafikfloken endelig blir løst. Men ny Vågsbygdvegen vil gi mye mer enn bedre

fremkommelighet. Det vil gi store trafikksikkerhets- og miljøforbedringer, siden hoveddelen av trafikken nå blir lagt i fjell. Trafikken på dagens veg blir redusert til om lag en tidel, forteller Berg-Thomassen. Samtidig med ny Vågsbygdveg legges også trafikken på E39 vestover ut av byen om slik at av- og påkjøringene mellom de to hovedvegene blir mye bedre og tryggere.

## MIDT I TRAFIKKEN

–Det er klart det har vært en god del utfordringer med byggeprosjektet under vegs, men vi har klart å styre trafikkavviklingen midt gjennom anlegget ganske bra og tror de største vanskelighetene nå er lagt bak oss. Vi startet prosjektet akkurat for to år siden i august 2010 og er i rute til åpning sommeren 2014. Da begynner nok en ny

tidsregning for mange vågsbygginger, sier en tilfreds prosjektleder. ■

## FAKTA

### Ny fv. 456 Vågsbygdvegen

**Kommune:** Kristiansand  
2,4 km 4-felts veg Kolsdalen-Lumberkrysset  
4,2 km gang/sykkelveger  
Fem rundkjøringer, 35 konstruksjoner  
**Byggherre:** Statens vegvesen  
**Vegeier:** Vest-Agder fylkeskommune  
**Entreprenør:** AF NCC-Repstad Anlegg

## Ny Vågsbygdveg vil bedre både trafikksikkerhet og framkommelighet

prosjektleder Stig Berg-Thomassen



PROPP: 1,3 km tunnel under Hannevikdalen åpner Kristiansands største trafikkpropp sommeren 2014.



KØFRI: Om to år kan kontrollingenør Håvard Moen i Statens vegvesen puste lettet ut. Da åpner ny Vågsbygdveg inn til Kristiansand.

# EU VIL HA PERIODISK MC-KONTROLL

EU-kommisjonen vil innføre periodisk kjøretøykontroll av motorsykler som et av flere tiltak for å halvere antallet dødsulykker i EU. Går forslaget gjennom i EU-landet vil det også gjelde for Norge.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**K**ommisjonen foreslår også årlig kontroll av personbiler og lette varebiler som er mer enn seks år gamle eller er gått mer enn 160 000 kilometer. Den begrunner dette med at alvorligheten av ulykkene øker med kjøretøyenes alder og er mer enn doblet etter 15 år.

– Forslaget sendes nå ut til høring i medlemslandene og skal gå gjennom mange runder før siste ord er sagt. Dette er en prosess som kan ta fra ett til tre år, påpeker Arne Valdemar Nielsen, avdelingsdirektør for tilsyn og kontroll i Vegdirektoratet.

### TRAFIKKSIKKERHET

Eu-kommisjonen har satt som mål å halvere antallet trafikkdrepte i EU innen år 2020.

For å nå dette målet har den presentert en «Trafikksikkerhetspakke» som blant annet består av forslag til nye forordninger for både periodisk kjøretøykontroll og uanmeldt kontroll av kjøretøy langs veg. Disse tiltakene skal sammen kunne redusere antallet drepte i trafikken med 1200 hvert år.

Forslaget vekker motstand blant bruker-

### DATAUTVEKSLING

Kommisjonen peker på at innføring av et kjørelengdeavhengig kontrollsystem innebærer bedring av rutine for avlesning av kilometerstand. Kommisjonen tar også til orde for datautveksling slik at periodisk kjøretøykontroll kan foretas i alle land.

### FRITAK

I vedlegget går det frem at kommisjonen foreslår fritak for landbruksmaskiner, kjøretøyer laget for kjøring inntil 40 km/t og kjøretøyer av historisk interesse. I dag er veteranbiler fra før 1960 fritatt i Norge, nå foreslås et generelt fritak for veteranbiler forutsatt at de er bevart i helt original utførelse. ■

### FAKTA

EØS-avtalen gjorde at Norge måtte innføre periodisk kjøretøykontroll for tyngre biler i 1995 og for personbiler i 1998. På forhånd hadde Transport-økonomisk Institutt vist at ordningen neppe ville ha effekt på trafikksikkerheten.

Dette ble i 2006 bekreftet i en ny undersøkelse foretatt på oppdrag fra Vegdirektoratet. Undersøkelsen slo fast at kontrollvirksomheten førte til at tekniske feil ble utbedret, men det ga ikke noen nedgang i ulykkesrisikoen.

En analyse av trafikkulykker fra 2005-2009, utført av Statens vegvesen i samarbeid med NMCU og Utrykningspolitiet konkluderer med at teknisk feil ved motorsykkelen var årsak eller medvirkende årsak i tre prosent av ulykkene.

**Dette er en prosess som kan ta fra ett til tre år.**

Arne Valdemar Nielsen

organisasjonene. ADAC, Europas største bileierorganisasjon, mener det ikke er påvist at kortere kontrollintervaller vil føre til økt trafikksikkerhet og viser til at bare en halv prosent av alle trafikkulykker har sin bakgrunn i tekniske mangler.



FORSLAG: EU-kommisjonen vil innføre periodisk kjøretøykontroll av motorsykler....

... men vil frita biler av historisk interesse, dvs biler over 30 år som er holdt i helt original stand.



## STEDET:

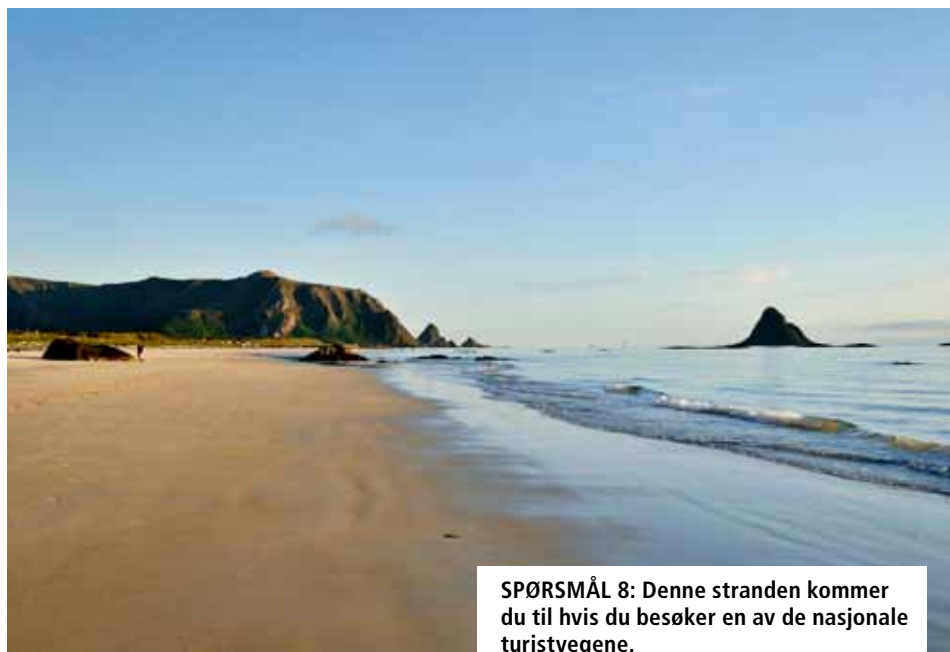
Sted i Røros kommune i Sør-Trøndelag. – Navnet Orvos er laga til elvenavnet Orva [år'va]. Etymologien til Orva er ikke sikker, men en teori er at navnet kommer av gammelnorsk orf n. ('orv, ljåskaft'), som kan sikte til formen på elveløpet. Orvos (Orv-os) har altså betydningen «os til Orva», sier Kristin Fridtun i Stedsnavntjenesten for Midt-Norge, Språkrådet. (Foto: Kjell Wold)

## QUIZ:

# 20 spørsmål

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

- 01** Hvor mange nasjonale turistveier er det totalt i Norge?
- 02** Hva er den engelske forkortelsen for OPS (Offentlig Privat Samarbeid)?
- 03** Hvilket begrep brukes når en ufrivillig må gi fra seg hele eller deler av en eiendom?
- 04** Hvor mange miles må du ha kjørt for å få gullmerke i Volvos High Mileage Club?
- 05** 1 engelsk mil tilsvarer hvor mange kilometer?
- 06** Dette begrepet stammer fra vegmerker som romerne markerte distansen en romersk mil med. I dag brukes begrepet oftest for viktige hendelser eller delmål i prosjekter. Hva er begrepet?



SPØRSMÅL 8: Denne stranden kommer du til hvis du besøker en av de nasjonale turistvegene.

- 07** Hvem gir ut Vei-Nytt?
- 08** Hvilken turistveg bør du besøke dersom du ønsker å besøke Nord-Europas lengste sandstrand, Bleikestranda?
- 09** I hvilket land ble verdens første offentlige motorveg åpnet i 1924?
- 10** Hva er det spanske navnet for motorvei?
- 11** «Buss» er en forkortelse av det latinske ordet «omnibus», men hva betyr det?
- 12** I hvilken dal finner vi den gamle kongevegen kalt «Vårstigen»?
- 13** Hvilken sang starter med disse strofene: «The road is long. With many a winding turn»?
- 14** Hva heter fjellområdet hvor du kan krysse polarsirkelen i bil?
- 15** Majavatn kan du reise til både langs vegen og med jernbane, men hvilket fylke ligger det i?
- 16** Hva er det samiske navnet på Tromsø?
- 17** Hvilken europaveg går mellom Torneå i Finland og Helsingborg i Sverige?
- 18** Hva er det fulle navnet på Havarikommisjonen?
- 19** Til hvem ble oppgavene til taubanetilsynet overført fra 01.01.2012?
- 20** Hva heter monumentet i Roma som romerne brukte for å måle avstanden til de viktigste byene i det romerske imperiet?

## I HANSKEROMMET:



## 5 spørsmål til Jørn Rinde

Sjefingeniør i Region sør og leder for prosjekt E18 Vestfold syd

- 1** Hva har du i hanskerommet?  
Bare instruksjonsbok, vognkort og refleksvest. Før hadde jeg noen CDer også, men nå klarer jeg meg med en minnepenn med favorittmusikken. Det er veldig greit!
- 2** Hvilken bil kjører du?  
Jeg har en helt ny Opel Insigna, tror den er bronsefarget. Den forrige bilen var også en Insigna, så jeg har visst funnet bilen for meg.
- 3** Ble det bilferie med helt ny bil i sommer?  
Nei, jeg har holdt meg i Sør-Norge, så det har ikke blitt så mye kjøring. Det blir nok så mye kjøring i hverdagen med 14 mil tur/retur jobb hver dag, iløpet av året kjører jeg omkring 40.000 km. De store bilferiene med Europa rundt på fjorten dager har jeg lagt bak meg.

## 4

Hva blir bedre for trafikantene når nye E18 står ferdig?  
Veldig kort sagt; trafikksikkerheten og framkommeligheten. Parsellen Sky-Langangen som åpnet i juni i år har økt sikkerheten på strekningen med 80 prosent. Firefelts moderne motorveger gir veldig mange færre ulykker.

## 5

Hva vil du gjerne endre?  
Vi trenger raskere utbygging av de store vegene, og mye større fokus på å bygge videre. Når dette prosjektet på E18 er fullført finnes det foreløpig ingen plan for helhetlig utbygging videre sør-øst, selv om de holder på med reguleringsplan for noen biter her og der. Men det går altfor sakte.

01 02 PPP (Public Private Partnership) 03 Ekspertise 04 500 000 miles 05 1.609344 km 06 Millepæl 07 Veiteknisk institutt 08 Nasjonal turistveg Andøya 09 Italia 10 Antopista 11 «For alle» 12 Privatbil 13 He Ain't Heavy, He's My Brother (av The Hollies) 14 Saltfjellet 15 Nordland 16 Romsa 17 Euro-pavei 18 Statens havarikommisjon for transport 19 Statens jernbanetilsyn 20 Milliarium Aureum



FOTO: HENRIK DUUS

## Unormal sykkelstabling

139

Den unormale jury, øverste myndighet for Håndbok 050, skiltnormalene, har i anledning sommeren latt seg friste til å fravike den smale sti. Normalt holder den fokus på offentlige trafikkskilt mens dette står på hovedruten for gående og syklist i Arendal sentrum om man kommer fra øst. Her bygges «Arendal kunnskapshavn», i anleggsperioden er det ganske så vanskelig for gående og syklist, dog muligens ikke så ille at man risikerer å snuble med sykkel. – Her har utbyggeren snublet så vel med språk som med kunnskap om sykling men de har jo potensiale til å lande slik kunnskap, heter det frimodig fra juryen.

# 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  
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 28. august kl. 13.00.  
**Neste utgave kommer 27. september 2012.**

