

## ØST - VEST – HVA ER BEST?

Statens vegvesen utreder fremtidens hovedveger mellom Bergen og Oslo. Vegen og vi har kjørt fire av strekningene.

**Side 18-19**

**SIDE**

**5**

**SIKKERHET:**

TS-kampanjen «Trygg trailer» blir landsdekkende

**SIDE**

**6**

**MILJØ:**

«Omvendte bompenger» skal inspirere myke trafikanter

**SIDE**

**8**

**UTBYGGING:**

70 m høye brutårn fundamenteres 80 m under bakken

**SIDE**

**24**

**SYKKEL:**

Vegdirektøren er åpen for å prøve ut nye sykkelløsninger



**VIANOVA OVERTAR MIPSS FRA MESTA**  
Vianova kjøper Mestas integrerte produksjonsstyrings-system MIPSS sammen med Triona. Partene inngår også et utviklings- og driftssamarbeid for kommersialisering av MIPSS for det norske og utenlandske markedet. MIPSS er et GPS-basert system for produksjonsstyring og oppfølging av vegvedlikehold.

**BARE ETT BASTØ-BUD**

I september gikk fristen ut for å levere tilbud på å drifte ferjeforbindelsen rv. 19 Moss–Horten i perioden 2017–26. Vegvesenet fikk ett tilbud fra dagens operatør, Bastø Fosen. Nå skal tilbudet evalueres og krav til ruteopplegg, kapasitet, reserveferje og miljø må være innfridd. (Foto: Håkon Aurlien)



LEDER:

# Vegen i skogen

Veg betyr mye for folk. Veger for å komme seg ut i verden, og ikke minst for å komme seg hjem.

Anne Karin Torp Adolfsen, fylkesråd i Hedmark

«**E**r det riktig å bruke 45 millioner kroner på en veg til et lite samfunn hvor et bor en håndfull mennesker?  
**Spørsmålet dukket opp** da det ble klart at den nye veien til Gravberget nå sto klar, og prest og lensmann ble invitert til høytidelig åpning.

**Men hva er Gravberget**, og hvor ligger det? Jo, Gravberget er ifølge Wikipedia en skogbygd i Våler kommune i Hedmark, dypt inne i Finnskogen, helt på grensen til Sverige. Jeg har selv en bror som bor i Gravberget og vet at kjøreturen dit går gjennom endeløse skoger.

**Her inne bor det 60 mennesker**, de fleste i godt voksen alder. Da skolen ble lagt ned for 30 år siden hadde den 60 elever. I dag er det to skolebarn i bygden.

**I 1955 ble kirken oppført**. Den var en gave fra den store skogeieren i området, Borregaard. Kirken, som er formet som et grantre, nærmest som en moderne stavkirke, skal av det amerikanske Life Magazine en gang ha blitt omtalt som en av de ti mest særpregede kirkebygg i verden. I menighetsrådets årsberetning for 2013 finner man at det i fjor ble gjennomført ni gudstjenester med til sammen 319 fremmøtte. To par giftet seg i kirken i fjor, tre barn ble døpt mens én person ble gravlagt.

**Med andre ord**: Til tross for at Gravberget har et særdeles spektakulært kirkebygg, Gravberget er et veldig lite sted. Nærmeste dagligvarebutikk er cirka 35 kilometer unna. Den tidligere humpete grusvegen er nå blitt til veg med fast dekke og utvidet bredde.

**Kommer man fra** et mer tettbygd strøk og kjører gjennom de enorme skogområdene slår det en hvor få andre mennesker man treffer på vegen. Kanskje ikke så rart, kan man tenke, at det ikke bor så mange her inne. Det er jo så langt unna alt mulig. Samtidig kan man tenke at det er rart ikke flere bor her i dette unike området med sitt rike dyre- og planteliv, fantastiske muligheter for fritidsaktiviteter og rekreasjon.

**Som turist** i disse områdene er det fort å glemme at det som for deg er et vakkert skue, er levebrødet for andre. Skogene rundt Gravberget er livsgrunnlag for mange mennesker. Og hvis du som turist har meninger om vegen du kjører på, kan du forestille deg hva de som jobber i skogbruket og som kjører der dag ut og år inn kjenner på.

**Så hvis du hører historien** om bygden med 60 innbyggere som fikk veg for 45 millioner kroner, så ha i mente at den versjonen kan være litt vel forenklet. Vegen er til for de fastboende, for besøkende, men også for å bidra til det lokale næringslivet.

I denne utgaven av Vegen og vi kan du lese en reportasje fra veg-åpningen tidligere i september.

Mark S. Berger  
Ansvarlig redaktør



FØR OG NÅ:



## SAGT I SOSIALE MEDIER:

Karina M Humberstet [@KMHZ 19. sep.](#)  
4 mill for et nytt gullfarget utedass hos Statens Vegvesen mens de narkomane i Oslo driter bak et skur på Oslo S. Hurra!

NorgesFotballforbund [@NFF\\_info 19. sep.](#)  
NFF og Statens vegvesen inngår samarbeidsavtale om trafikksikkerhet:

Elisabeth Sward [@sward\\_elisabeth 17. sep.](#)  
Gåing er en del av alle reiser #folkehelse - godt sagt fra #Vegdirektoratet på @Regjeringen innspillseminar #folkehelsemeldingen2015

Kyrre Sundal [@kyresu 18. sep.](#)  
@Presserom Hei Statens vegvesen, ring meg når dere skal revidere „Sykkelhåndboka“. Det må ha lurt seg inn et par skrive- og tegnefeil der...

Geir Marthinsen [@GeirMarthinsen • 15. sep.](#)  
Vinterdekkdatoen 1 mnd unna her nord, og „glatta“ kan plutselig være over oss. Sjekk vinterdekkene - med eller uten pigg - og vær forberedt



### ■ VEGBILDET:

## ALLE VEGER FØRER TIL E18

Livet består av store og små valg og det er fint å kunne få god hjelp til å velge riktig veg. Dette skiltet står i et kryss mellom to bygdeveger i søndre Akershus. Noen vil mene at informasjonen kanskje kunne vært noe mer utfyllende. (Foto: Håkon Aurlien)

## Forbi Steinsdalsfossen

◀ **1914**

**2014** ▶

Oslo-fotograf Narve Skarpmoen tok det gamle bildet av hovedvegen og brua forbi Steinsdalsfossen ved Norheimsund en gang mellom 1910 og 1930. Den gang gikk hovedvegen mot Bergen over brua (bygd i 1907) og rett foran fossen, i 1949 ble vegen lagt videre på hitsiden. Steinbrua har nå mest turistrasfikk til den praktfulle Steinsdalsfossen med 50 meters fall. Fv. 7 bygges stadig videre og for et år siden ble overfløydige tunnelmasser brukt til en flott rasteplass her i regi av Vegvesenets turistvegprosjekt. (Foto gammelt bilde: Narve Skarpmoen. Nytt bilde: Håkon Aurlien)





## BEDRE FOR BUSS I TROMSØ

Etter tre år med kummerlige forhold for busspassasjerer i Tromsø sentrum går det nå mot bedre tider. Terminalen som ble revet i 2011 erstattes med en felles adkomst- og avgangshall for alle som reiser med buss, hurtigbåt og hurtigrute. Den skal ligge ved Postneset. Anbud er sendt ut og målet er åpning innen utgangen av 2016. (Foto: Steinar Svendsbakken)

# BEST for dem som går og sykler



**SIKRERE:** Statens vegvesen forsker på hvordan det kan bli enda færre hardt skadde og drepte. Gående og syklende er blant dem som er mest utsatt i bytrafikken.

– Statens vegvesen har kommet langt med å redusere antall bilulykker utenfor tettbygde strøk. I byer er over 80 prosent av de drepte gående og syklende. Nå må vi også gjøre det sikrere og bedre for dem som sykler og går.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO KNUT OPEIDE

**D**et sier Guro Berge i Statens vegvesen. Hun jobber i Vegvesenets forskningsprosjekt BEST (BEDre Sikkerhet i Trafikken) som skal få fram potensialet for å redusere antall hardt skadde og drepte i trafikken.

– Vi vet mye om trafikksituasjoner som er farlige for gående og syklende, men vet for lite om forholdene rundt disse situasjonene. Vi vet for lite om de som skader seg og hva slags reise de var på, for eksempel om de skulle på jobben eller om de skulle på besøk til bestemor. Det kan ha hatt betydning. I tillegg vet

vi lite om trafikksystemet og trafikkulturen i området der ulykken skjedde. Vi må få større kunnskap om dette for å kunne tilrettelegge bedre for syklende og gående, sier Berge.

**SIKKERHET I BYOMRÅDER.** Statens vegvesen har jobbet mye med å gjøre hele strek-

ninger mer sikre utenfor byer og tettsteder.

– Sånn må vi tenke i by også. Vi kan ikke bare gjøre tiltak på enkeltsteder, men se på hele trafikksystemet og trafikkulturen i sammenheng. Befolkningsveksten gjør at vi blir flere som skal bruke byen. Vi blir flere personer og ulike trafikantgrupper i gatene. Det beste tiltaket for å lykkes med det er antakelig å redusere fartsnivået i et byområde, sier Berge.

Hun opplyser at det innen EU er diskutert om farten skal være 30-40 km/t for byer og tettsteder, med spesiell skilting ved 50 og 60. Altså motsatt av hvordan det er i dag.

**FARTSSTUDIER.** Hva fart betyr for ulykker i byområder er noe av det BEST-prosjektet skal forske på.

– Vi gjør nå en studie der vi ser på fak-

## TRAFIKKSIKKERHET:

### Snittmålinger halverer dødsulykkene

Gjennomsnittsmåling av fart halverer tallet på drepte og hardt skadde, viser ny forskningsrapport.

Effekten holder seg i flere kilometer etter ATK-sonen. Rapporten tar for seg 14 av de 27 strekningene i Norge der farten måles mellom to punkter. Åtte av disse strekningene er i tunneler. Den positive virkningen på alvorlige ulykker synes å være omtrent den samme i tunnel som på veg i dagen, konkluderer rapporten. Bekrefter kunnskap. Det er Samferdselsdepartementet som har bedt Vegdirektoratet evaluere virkningen av gjennomsnittfartsmåling (SATK).

– Rapporten bekrefter at strekningsvis fartsmåling er et godt virkemiddel for å redusere tallet døde og hardt skadde i trafikken, sier fagdirektør Finn Harald Amundsen i styringsstaben i Vegdirektoratet. Vegve-

senet har flere ganger tidligere evaluert virkningene av ATK og streknings-ATK.

**SKEPSIS.** I regjeringsplattformen het det at regjeringen ville evaluere streknings-ATK, og Samferdselsdepartementet ga beskjed om ikke å rulle ut nye strekninger. Til NRK Dagsnytt sa statssekretær Bård Hoksrud at de skal studere rapporten.

– Vi er opptatt av trafikkikkerhet, det er jobb nummer én. Mange er skeptiske til strekningsvis fartsmåling, blant annet var Datatilsynet skeptisk, sier Hoksrud.

► **Snittmåling:** Her på E16 i Ådal på Ringerike måles gjennomsnittsfart over en lengre strekning.

FAKTA

3

firmar har gitt bud på bygging av gangbru over rv. 13 i Voss. Budene er fra 16,4 til 21,3 millioner kroner.



MILLIARDTUNNEL

Her gjennom Mælefjell skal det bygges en 9,5 km lang tunnel fra Hjartdal kommune i Telemark til Seljord kommune. Det gjør E134 nesten 11 kilometer kortere og fjerner flaskehalsen Nutheimkleivene. Seks bud ble nylig gitt på milliardjobben. (Foto: Kjell Wold)

”

Vi gjør nå en studie der vi ser på faktiske fartsgrenser i byer og tettsteder. Vi ser på andel veger med fartsgrenser på 30 og 40 km/t for å se om det har konsekvenser for andel sykling og for ulykker.

Guro Berge, Statens vegvesen

tiske fartsgrenser i byer og tettsteder. Vi ser på andel veger med fartsgrenser på 30 og 40 km/t for å se om det har konsekvenser for andel sykling og for ulykker. Foreløpige resultater viser at det er store forskjeller mellom byer. Det blir veldig spennende å få de ferdige resultatene. Dette er noe vi har lite kunnskap om fra før, sier Berge.

**NULLVISJON 2.0.** Svenskene innførte på nittitallet nullvisjonen, som mange land og organisasjoner har adoptert. Siden den gang har det skjedd mye, ikke minst når det gjelder teknikk og miljø. Det er andre utfordringer nå enn da nullvisjonen kom. Folk er mer opptatt av å redusere kø, støy, støv og å ha bilfrie byområder. Framtidens løsninger må ta hensyn til dette. Svenskene jobber derfor med en nullvisjon 2.0 der en må tenke på en helt annen måte og mer helhetlig der ulike aktører trekker i samme retning og hvor byutvikling har en betydning.

Berge sier dette er helt i tråd med hvordan de tenker i BEST. Byområder må utformes i godt samspill med infrastruktur, teknikk og mennesker.

– Vi må sette ting i sammenheng. For å redusere antall drepte og hardt skadde må vi se på sikkerhet i sammenheng med miljø, universell utforming og folkehelse,

slik svenskene nå gjør, sier Berge og fortsetter:

– Mer trivsel gir mer sykling og gåing og bedre trafiksikkerhet. Trafikksystemene må være forutsigbare og enkle å forstå. Der det er kortest å gå og sykle, må det også være sikkert og trygt. Vi må for eksempel ikke løse de gående via store omveger for å få det trygt. Da blir ikke løsningen brukt. Vi bør kanskje gå fra å tenke «infrastruktur 1.0» til «infrastruktur 2.0» som er tilpasset den nye nullvisjonen. Dette er også i tråd med universell utforming og tilgjengelighet for alle.

**OM FIRE ÅR.** BEST-prosjektet skal pågå i fire år. På spørsmål om hva sluttresultatet blir, svarer Berge:

– Om fire år har vi nye innspill til hvordan vi skal få ned risikoen i trafikken både i og utenfor by.

Da har vi fått ny kunnskap som gjør at vi kan komme med innspill til hvordan vi kan få trygge, sammenhengende og helhetlige system for både motorisert trafikk og for gående og syklende. For å få til det har vi da blant annet gjort sikkerhets- og risikoanalyser på hele reisekjeder, noe som er viktig siden folk sykler og går som en del av sin reise med kollektivtransport. ■

TEKST KJELL SOLEM FOTO KJELL WOLD



TRAFIKKSikkerhet:



**INSPISERT:** Inspektør Tom Are Mohaug i Statens vegvesen (t.h.) hjalp driftsleder Robert Pettersen i Iris Produksjon med interne rutiner for kontroll av vogntog. (Foto: Arnt E. Pedersen, Iris)

# Trygg trailer i hele landet

I februar fortalte vi om avfallsselskapet Iris i Bodø der vogntog uten godkjente dekk og kjettinger blir nektet last. Nå er kampanjen «Trygg trailer» blitt landsomfattende.

TEKST HÅKON AURLIEN OG MONICA KNOFF

– Vi er glade for å kunne tilby bedrifter som ønsker å ta en del av samfunnsansvaret muligheten til å gjøre det, uansett hvor de holder til i landet, sier prosjektleder Vibeke Grimstad i Vegdirektoratet.



Prosjektleder Vibeke Grimstad lover at Trygg Trailer ikke skal erstatte tungbilkontroll langs vegen. (Foto: Monica Knoff)

**FRIVILLIG.** Ordningen er frivillig, og innebærer at bedrifter får en enkel innføring fra Statens vegvesen i hvordan de kan sjekke dekk og kjettinger på kjøretøy som kommer til bedriften. Ved lanseringen for en samlet transportbransje denne måneden ble det påpekt at pilotbedrifter har

sett gode resultater, men at frivilligheten setter begrensninger.

– Jeg kan love at Trygg Trailer ikke skal bli noen hvilepute for Statens vegvesen, vi skal også fortsette med kontroller, forskriftsarbeid og andre tiltak for å skape en tryggere transport på norske veger, sier Vibeke Grimstad.

**NORD-NORGE.** Det er fiskeribedriften Nova Sel som var først ute i Nord Norge med å stille ekstra trafiksikkerhetskrav

til transportselskaper for å få oppdrag. Iris fulgte på og har ved flere anledninger kontaktet politiet og Statens vegvesen etter at utenlandske vogntog har kommet med nedslitte sommerdekk på vinterføre. I desember i fjor innførte de nulltoleranse.

– Vi er opptatt av å ivareta vårt samfunnsansvar, og vil gjøre vårt for å hindre ulykker med vogntog som kjører avfall fra oss. Vi vil ikke sende ut biler med avfall fra vår region som kan være potensielle dødsmaskiner, sier administrerende direktør Leif Magne Hjelmseng.

**EFFEKTIVT.** – Å slippe dårlig skodde trailere på veiene er en risikosport. Den ønsker ikke vi å delta i, sier driftsleder Robert Pettersen som står for det meste av opplastingen.

– Klarer vi å hindre om så bare en ulykke med det vi gjør, er det verdt det, sier han.

Før aksjonen startet fikk bedriften en grundig opplæring av Inspektør Tom Are Mohaug fra Statens vegvesen tungbilkontroll. Han synes det er veldig bra at transportkjøperne nekter å laste vogntog som ikke har forskriftsmessig dekk og kjettinger.

– Dette er en helt lovlig og effektiv måte å hindre ferdsløse av vogntogene som aldri skulle beveget seg på norske vinterveier, sier Mohaug. ■

SE OGSÅ VEGDIREKTØRENS KOMMENTAR s. 13



## BUSSOPPGRADERING

34 bussholdeplasser langs tre fylkesveger i Åsane(bildet) og Loddefjord i Bergen skal oppgraderes til universell utforming det neste året. Fem entreprenører har gitt bud på jobben fra 14 til 18 millioner kroner. (Foto: Geir Brekke)

# Omvendte bompenger

«Omvendte bompenger» ble delt ut til syklende og gående i Lillestrøm da Europeisk mobilitetsuke startet. Her var Statens vegvesen, Miljødirektoratet, Helsedirektoratet og Skedsmo kommune i direkte samspill med syklende og gående.

TEKST BENTE TOVIK FOTO BENTE TOVIK OG HENRIETTE ERKEN BUSTERUD



GAVMILDE SJEFER: Miljødirektør Ellen Hambro og vegdirektør Terje Moe Gustavsen delte ut

**M**iljødirektør Ellen Hambro, assisterende helsedirektør Christine Bergland og vegdirektør Terje Moe Gustavsen delte ut om lag 10.000 kroner i «omvendte bompenger» til syklende og gående i Storgata i Lillestrøm sammen med ordfører Ole Jacob Flæten.

**PENGER SPART.** – Flere til fots eller på sykkel er nøkkelen til bedre folkehelse, bedre luftkvalitet og bedre framkommelighet i byene, sa direktørene, da de delte ut velferdsgevinsten ved aktiv transport i form av «omvendte bompenger» til syk-

lende og gående: 100 kroner til syklende og 90 kroner til gående. Beregninger fra Helsedirektoratet viser at velferdsgevinsten ved aktiv transport kan omregnes til 52 kroner pr kilometer for gående og 26 kroner pr kilometer for syklende. En gjennomsnitt sykkelreise er fire kilometer og gir en gevinst tilsvarende drøyt 100 kroner. En gjennomsnitt reise til fots er på 1,7 kilometer og gir en gevinst på nesten 90 kroner. Tallene inkluderer både reduserte helseutgifter for det offentlige og flere leveår med høyere livskvalitet for den enkelte.

**KORTE TURER.** –Dagens transportløsninger er ikke et svar på framtidens

utfordringer. Folketallet vil øke sterkt i mange byområder. Vi vet at 70 prosent av alle reiser under tre kilometer skjer med bil. Hvis vi klarer å la bilen stå på disse turene, vil vi få en betydelig reduksjon i klimagassutslippene fra veitrafikken, sa vegdirektør Terje Moe Gustavsen til de mange fremmøtte i Storgata i Lillestrøm.

Våre gater, vårt valg. Europeisk mobilitetsuke er verdens største kampanje for miljøvennlig transport og går av stabelen hvert år fra 16. – 22. september. Årets tema er «Våre gater, vårt valg». Over 2000 europeiske byer deltar for å skape bevissthet rundt miljøvennlig transport og mindre bruk av bilen. 18 norske kommuner er med; Lillestrøm (Skedsmo),

**Flere til fots eller på sykkel er nøkkelen til bedre folkehelse, bedre luftkvalitet og bedre framkommelighet i byene.**  
Vegdirektør Terje Moe Gustavsen

FAKTA

113

personer hadde ved utgangen av august 2014 mistet livet i trafikken. Det er to færre enn på samme tid i fjor.



E105 UTBEDRES

Veidekke skal utbedre 5,5 kilometer av E105 i Finnmark. E105 (bildet) er eneste riksvegforbindelse mellom Norge og Russland. Strekningen som skal utbedres er fra Bjørkheim til Elvenes i Sør-Varanger kommune. 2,2 kilometer av veggen skal legges om i ny trasé. (Foto: Tomas Rolland)



omvendte bompenger til overraskede syklister og fotgjengere i Lillestrøm.

Oslo, Bergen, Alta, Fredrikstad, Førde, Gjøvik, Kristiansand, Lillehammer, Moss, Risør, Sandnes, Sarpsborg, Stavanger, Tolga, Tromsø, Trondheim, Volda.

**REGIONENE MED.** Statens vegvesen i regionene er med og setter søkelys på Vegvesenets arbeid med miljøvennlig transport. Målet er å få flere til å sykle eller gå – eller reise kollektivt. Vegdirektoratet er nasjonal koordinator for Europeisk mobilitetsuke i Norge.

–Vi arrangerer planleggingsmøter, bidrar med kommunikasjonsplanlegging og materiell og koordinerer deltakelsen inn mot Europakommisjonen på oppdrag

fra Samferdselsdepartementet. For at kampanjen skal få en varig og reell effekt på folks reisevaner, er vi også opptatt av det gjøres permanente tiltak i byene. Folk skal kunne velge å gi bilen en pause, forteller Eivinn Winsvold og Kristin Forsnes i Vegdirektoratet. ■



UTENRIKS:

VERDEN RUNDT

Storebæltforbindelsen

har stor betydning for det danske samfunn. –Alle dansker vil over en periode på 50 år bli 67.000 kroner rikere blant annet fordi de beløp virksomhetene sparer i tid og penger vil gi lavere priser på alminnelige varer, heter det i en analyse fra transportministeriet. Den 18 km lange bompengebetalt veg og bruforbindelsen sto ferdig i 1997-98 og knytter Fyn og Sjælland sammen.



Foto: Kjell Wold

Camilla Ongre

har nå overtatt som samferdselsråd ved EU-delegasjonen etter Olav Grimsbo som nå er pensjonist. Samferdselsråden har oppgaver og roller som er svært viktige for Samferdselsdepartementet, både som lyttepost, kontaktpunkt, informasjonsformidler og posisjonsformidler. Hver måned skriver hun en rapport om det som rører seg i EU innen samferdselsområdet, den finnes på regjeringen.no

En delegasjon

fra det tanzanianske kommunaldepartementet besøkte Norge i september og her er de avbildet sammen med norske verter under befarung i Drammen. I hjemlandet har departementet ansvar for blant annet det lokale veinettet. Under oppholdet fikk gjestene en innføring i norsk veiforvaltning i møter med Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen og flere kommuner.



Foto: Liv Bulling

Førerløse biler

er tema for utviklingsarbeid i mange selskaper, men ikke i japanske Toyota. Like før ITS-konferansen i USA i september fastslo selskapet at det ikke ser for seg en fremtid der biler kan kjøre uten en fører bak rattet. –Mennesket vil fortsatt trenge for å håndtere situasjoner som ikke kan forutses av en datamaskin, sa Seigo Kuzumaki, assisterende teknologisjef. Selskapet er ledende på hybridteknologi og har også kunngjort det ikke ser for seg å tilby fullelektriske personbiler til de brede masser i overskuelig fremtid.

Indonesia,

som med 237 millioner innbyggere er verdens fjerde mest folkerike land, sendte i sommer to fagfolk til Norge for å lære om tunnelbygging. Ministry of Public Works har en samarbeidsavtale med Statens vegvesen på tunnel- og underjordsteknologi. Bildet viser Susy Kartika og Putra Hardiansyah på befarung i Bjørvika for å høre om Statens vegvesen sine erfaringer med bruk av senketunnel i Bjørvika.



Foto: Henriette Erken Busterud

Kirurger

er den mest ulykkesutsatte yrkesgruppa i britisk trafikk, mens boligbyggelagsansatte er de tryggeste, melder den engelske avisen Daily Mail. En studie av to millioner skader ble analysert av et sammenligningsnettsted for bilforsikring. For hver 1000 kirurg ble det meldt om 361 ansvarsskader, ordinære leger drøye 330. Generelt var helsesektoren dominerende blant «verstingene» og det avstedkom mange løftede øyenbryn. Sekretærer, vaktmestere og bilvaskere er blant de tryggeste yrkesgruppene med 3-5 ansvarsskader pr 1000.

Selfier i bilbelte

er siste trend blant notabiliteter i Cape Town i Sør-Afrika. Trafikkmyndighetene har satt i gang en kampanje med navnet «Safely Home» for å få spesielt barnefamilier til å følge loven og å sikre barna i bil. Halvparten av bilpassasjerer under 10 år som dør i trafikken, blir kastet ut av bilen i sammenstøtet. Nå brukes kjendiseffekten for å få flere til å bruke beltet.





## SPANSK I SØRKJOSFJELLET

Spanske Obras Subterráneas (OSSA) signerte i august kontrakt med Statens vegvesen om bygging av den 4,6 kilometer lange tunnelen gjennom Sørkjosfjellet i Troms. Prosjektet omfatter tunnelen og utbedring av vegen mellom Langli og Langslett, inkludert kryss E6/fv. 866 Langslett. Kontrakten har en verdi på drøye 415 mill. kroner. (Kart: Statens vegvesen)



**OVERSIKT:** I dette området i sørenden av Farrisvannet bygges det en ny E18-bru.



**DYPE:** Fundamentene til brutårnene på Farrisbrua går dypere i grunnen enn høyden på brutårna. (Illustrasjon R



**STÅLRØR:** Det er store dimensjoner på Farrisbrua.

# 70m brutårn på 80m fu

Det blir store dimensjoner på den nye E18 Farrisbrua. 70 meter høye brutårn fundamenteres på tolv stk stålrør. Disse har en diameter på 2 meter, er opptil 80 meter lange og skal gjennom både morenemasser, leirmasser og ned i fjell.

TEKST KJELL WOLD FOTO KNUT VEDELD HOVDE OG KJELL WOLD

**M**idt i fellesferien startet entreprenøren Bilfinger med å bore de enorme stålpilarene til tårnfundamentet for Farrisbrua.

**KRAFTIG.** – Så kraftig fundamentering så dypt i morene- og leirmasser har ikke vært utført i Norge tidligere, forteller

prosjekt-leder for E18 Bommestad-Sky, Jørn Rinde i Statens vegvesen. Det er totalt ti fundament-er til den 570 meter lange Farrisbrua som bygges helt i sørenden av drikkevannskilden for Larvik og Grenland, tett opptil dagens E18.

**DRIKKEVANN.** – At vi både bygger veg over en drikkevannskilde tett på eksisterende biltrafikk fra E18 og samtidig skal

krysse utbyggingen av ny jernbane Larvik-Porsgrunn gjør jobben både spennende og utfordrende, sier Jørn Rinde. Det er planlagt at dette 4,2 milliarders prosjektet skal bli ferdig til senhøsten 2017.

**6000 BILLASS.** – Stålrørene som skal bores 70-80 meter gjennom morenemassen skal til slutt bores tre meter ned i fjellet, tømmes for masser og fylles med

armering og betong. Til betongdelen av brua vil det gå med 40.000 kubikk betong, eller om lag 6000 lastebillass, for å illustrere det på en annen måte. Det er mer betong enn det gikk med til hele Sky-Langangen prosjektet som åpnet for få år siden, legger Rinde til.

**ÅPNER 2017.** Den nye E18-parsellen fra Bommestad ved Lågen til Sky nord for



FAKTA

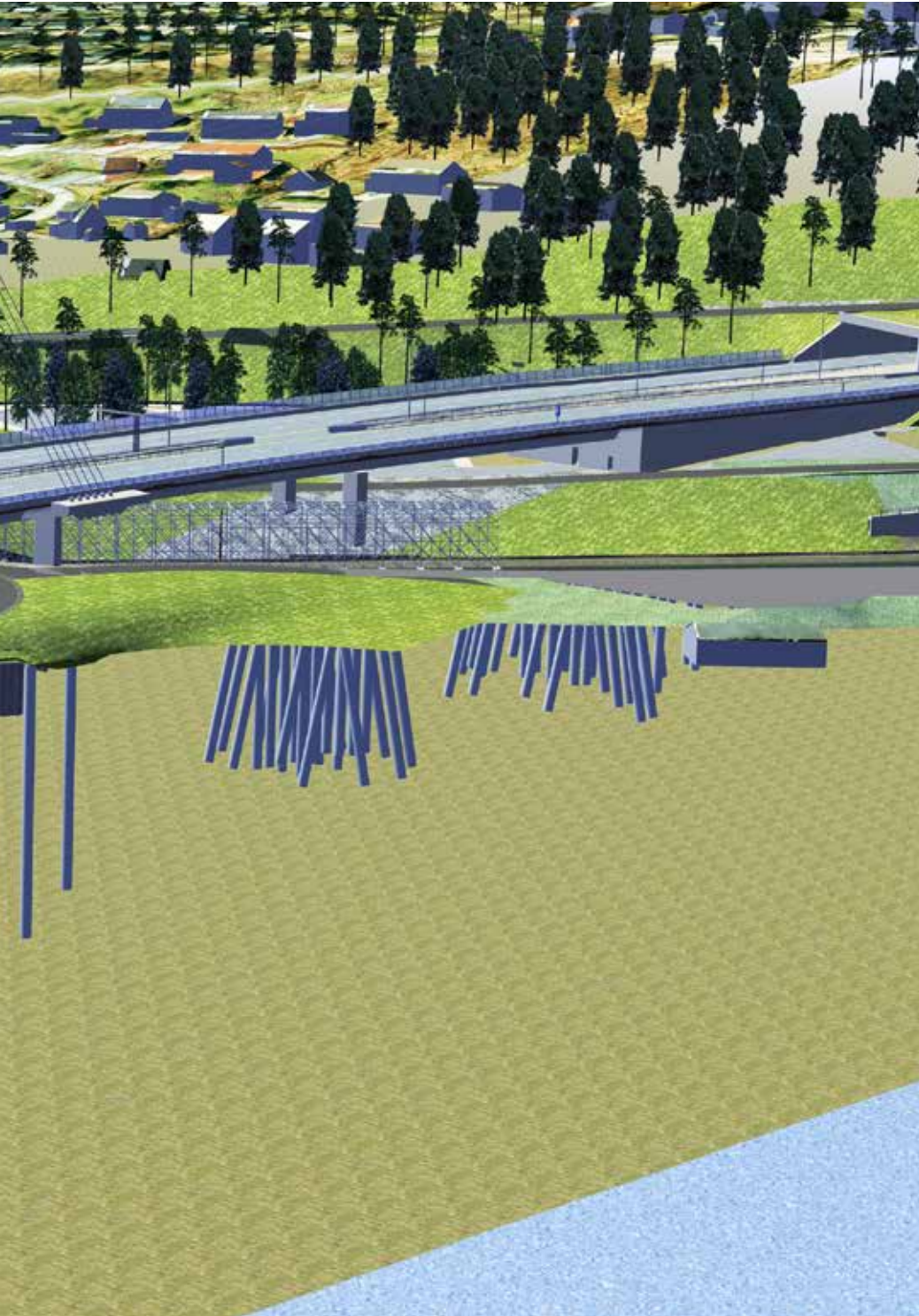
6

bud er gitt på utbedring på fv. 155 i Enebakk i Akershus. Tilbudene varierer fra 15 til 20,4 millioner kroner.



STENGER AURLANDSFJELLVEGEN

Fra september 2014 til juni 2015 er deler av fjellvegen fv.243 over Aurlandsfjellet stengt i samband med bygging av ny Varahaug bru. Fra Aurland(bildet) kan en kjøre opp på fjellet til rasteplassen Vedahaugane, fra Lærdal anbefales det å snu ved rasteplassen i Erdal. (Foto: Kjell Wold)



(ambøll AS)

# ndamenter

Larvik blir om lag sju kilometer lang. Når den er ferdig i 2017 vil hele E18 gjennom Vestfold ha sammenhengende fire felts veg.

Bommestad-Sky i Larvik kommune får to større fjelltunneler på til sammen 4,1 kilometer og vel 2,2 kilometer veg i dagen. Hovedentreprenører i prosjektet er Bilfinger (Farrisbrua) og Skanska (veg og tunnel). ■



**GODT I GANG:** Prosjektleder Jørn Rinde t.v. og kommunikasjonsansvarlig Knut Vedeld Hovde foran bruriggjen ved Farrisvannet.

TRAFIKK:



**110:** Deler av E18 i Vestfold har alt fått 110km/t. Senere i høst og neste vår får flere strekninger 110km/t.

## MER 110KM/T PÅ TRAPPENE

Åtte nye motorvegstrekninger er øremerket 110 km/t. Flere kommer i høst, resten første halvår 2015.

TEKST GISELLE JENSEN FOTO KJELL WOLD

**F**rp har etterlyst flere veger med fartsgrense 110 km/t. Foreløpig er åtte strekninger blinket ut for økt fart. Alle er å finne på E6 i Østfold og Akershus og på E18 i Buskerud, Vestfold og Telemark.

**MER I OKTOBER.** – Regjeringen vil øke fartsgrensen til 110km/t på de sikreste motorvegstrekningene med særlig god utformings- og sikkerhetsstandard. De første delstrekningene ble skiltet opp til 110 km/t 13. juni 2014. Resten blir skiltet opp fortløpende, de første i oktober 2014, svarte samferdselsministeren på det skriftlige spørsmålet til spørretimen i Stortinget nylig.

**TRENGER ERFARING.** Statsråd Ketil Solvik-Olsen peker på at fartsgrense 110 km/t har bare vært i bruk en begrenset periode og statsråden mener derfor det er for tidlig å trekke generelle konklusjoner om effekten.

**LØNSSOMT.** Foreløpige fartsmålinger fra Vestfold viser at gjennomsnittsfarten har økt med ca 3 km/t og at det ikke har vært personskadeulykker på strekningene. Mer omfattende fartsmålinger kommer i løpet av året, og da skal også tiltaket evalueres. Allerede viser de økonomiske beregningene en samfunnsøkonomisk gevinst fordi tidsbesparelsen overstiger kostnadene ved utbedring av vegen.

**NYE 110-STREKNINGER.** E6 nordover fra Oslo, som åpner i desember i år, får i første omgang fartsgrense 100 km/t. Farten skal etter planen økes til 110 km/t våren 2015, sier statsråden. Vegdirektoratet er i ferd med å ta gjennomgang av hele fartsgrensesystemet, blant annet OPS-prosjektet på strekningen Grimstad – Kristiansand, for å sjekke muligheten for fartsgrense 110 km/t andre steder. ■

**Regjeringen vil øke fartsgrensen til 110km/t på de sikreste motorvegstrekningene med særlig god utformings- og sikkerhetsstandard. Ketil Solvik-Olsen, statsråd**



## NY VEG TIL KJEVIK

Statens vegvesen anbefaler ny korridor for veg fra E18 til Kjevik flyplass i Kristiansand. Fra Timenes bør ny fv. 41 gå i tunnel under Moneheia til Hamre, ny bru over Topdalselva (bildet) og videre rundt sydspissen av flyplassen til terminalområdet. KVV behandles i kommunen i løpet av høsten. (Foto: Kjell Wold)



# BEDRE VILKÅR FOR EKSPRESSB

Fylkeskommunene og bussnæringen ønsker bedre vilkår for ekspressbussene for bedre framkommelighet og attraktivitet.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

**D**et er noen av ønskene som kom fram på et såkalt lyttemøte i Samferdselsdepartementet nylig. Statsråd Ketil Solvik-Olsen hadde invitert representanter for bussnæringen, fylkeskommunene, NAF, Norsk Ruteinformasjon (NRI) og Statens vegvesen for å drøfte tiltak som kan styrke ekspressbussenes rolle i det samlede

kollektivtransportsystemet.

**TILRETTELEGGING.** –Vi har både et overordnet ansvar for kollektivtrafikken gjennom sektoransvaret og et mer spesielt ansvar for infrastrukturen på riks- og europaveger.

Det betyr blant annet tilrettelegging av gode holdeplasser med effektiv trafikkavvikling og kollektivfelt på innfartsårene inn mot de største byom-

rådene i samarbeid med blant annet fylkeskommunene og bussnæringen, forteller sjefingeniør Marianne Koller ved styringsstaben i Vegdirektoratet. Hun deltok på møtet i departementet sammen med rådgiver Malin Bismo Lerudsmoen fra Vegdirektoratets enhet for Transportplanlegging.

**POSITIV MINISTER.** Det ble også diskutert en rekke andre sider ved ekspress-

bussnæringer på møtet i departementet, som rammebetingelser, bedre korrespondanse og samordning, billettering og informasjon. Mye av dette ligger utenfor Statens vegvesen sitt ansvarsområde.

–Jeg fikk mange innspill på hvordan ekspressbussene kan utvikle enda bedre tilbud til de reisende i årene som kommer, sa samferdselsminister Solvik-Olsen etter møtet. ■

## ■ UTBYGGING:

TEKST KJELL WOLD FOTO ANNE MARIT ØKSENVÅG JOHANSEN

### Tresfjordbrua forsinket

Mer pælearbeid enn forutsatt er årsaken til at Tresfjordbrua på E136 i Møre og Romsdal blir vel to måneder forsinket.

Den tyske entreprenøren Bilfinger Berger har fått fristforlengelse, slik at den planlagte åpningen i månedsskiftet august/september neste år nå er utsatt til månedsskiftet oktober/november 2015.

**MANGE TUNGBILER.** Vågstrandtunnelen på 3,6 kilometer som er del av samme prosjekt skal etter planen åpnes til vinteren. E136-Prosjektet som består av Tresfjordbrua, Hjelvikbruene og Vågstrandtunnelen vil både bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten og gjøre vegen

gjennom Rauma og Vestnes kommuner mer raskere.

**VIKTIG ØST-VEST VEG.** E136 er en viktig hovedveg mellom Østlandet og Sunnmøre og deler av Romsdal. ÅDT på denne strekningen varierer mellom 1900 og 2500 kjøretøyer med en tungbilandel på 19-24 prosent.

**TRESFJORDBRUA:** Mer pælearbeid enn ventet gjør bruåpningen neste høst litt forsinket.



FAKTA

46

hundre bruer er registrert i Region midt. Av dem 1101 i Nord-Trøndelag, 1560 i Sør-Trøndelag og 1939 i Møre og Romsdal.



HIDRA TILBAKE TIL START

Tunnelplanene til øya Hidra (bildet) i Flekkefjord går nå tilbake til start. Kommunen og Vest-Agder fylkeskommunen er sammen med Statens vegvesen enige om at rørtunnel ikke er realistisk for øyeblikket. Undersjøisk fjelltunnel dras trolig opp av skuffen igjen. (Foto: Kjell Wold)



# RESSBUSSE

„Jeg fikk mange innspill på hvordan ekspressbussene kan utvikle enda bedre tilbud til de reisende i årene som kommer, Ketil Solvik-Olsen, samferdselsminister

TEKST GISELLE JENSEN FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

## Usikkert for da Vinci brua

Leonardo da Vinci tegnet brua som nå stopper Vegvesenets oppgradering av E18 i Ås i Akershus. I verste fall kan den vakre brua bli skrotet. Trebrua kom opp i 2001 etter glødende engasjement fra initiativtaker og kunstmaler Vebjørn Sand. – Vi er langt fra noen konklusjon på bruas videre skjebne, men er i gang med tekniske vurderinger av brua og utredning av konsekvenser ved å beholde eller flytte den, forteller Lisa Steinnes Rø på Veg- og gateplanlegging i Region øst.



TRAFIKKSIKKERHET:



FORBILDER: Gjennom avtalen med Terje Moe Gustavsen og Statens vegvesen forplikter Kjetil Siem (t.v.) og Fotballforbundet seg blant annet til å jobbe for at de største fotballprofilene skal fremstå som gode forbilder for barn og unge også i trafikken.

## I MÅL MED FOTBALLFORBUNDET

Statens vegvesen og Fotballforbundet går sammen i kampen mot trafikkdøden.

TEKST MARK BERGER FOTO MATHIAS ODDEN

Gjennom avtalen forplikter Kjetil Siem og Fotballforbundet seg blant annet til å jobbe for at de største fotballprofilene skal fremstå som gode forbilder for barn og unge også i trafikken.

**SAMARBEID.** –Jeg opplever at Fotballforbundet er genuint opptatt av trafikk-sikkerhet så det er med stor glede jeg signerer denne avtalen, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen. Avtalen han refererer til ble signert fredag ettermiddag av Gustavsen og generalsekretær i Norges fotballforbund (NFF), Kjetil Siem. Statens vegvesen og NFF har nemlig blitt enige om å inngå en samarbeidsavtale for å medvirke til at det ikke skjer trafikku-lykker med drepte eller hardt skadde i tilknytning til transport til og fra fotballaktiviteter.

**VIKTIG TRANSPORT.** – Fotballforbundet er en av landets største organisasjoner, og påvirkere av barn og ungdom. Dermed har vi altså svært mye å hente ved å gå sammen med Norges fotballforbund. De er også en av de som bidrar med mye transport av barn og ungdom i forbindelse med fotballaktiviteter. Det er svært

viktig at all denne transporten skjer på en sikker og god måte, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen .

**NULLVISJONEN.** – Treninger, kamper, turneringer og møtevirksomhet i regi av Norges Fotballforbund medfører et betydelig antall kjørte kilometer, både for utøvere og publikum. Tiltak som bidrar til at denne transporten foregår med lavest mulig risiko, vil derfor være viktige bidrag til nullvisjonen, sier Kjetil Siem til [football.no](http://football.no). ■

„Det er svært viktig at all denne transporten skjer på en sikker og god måte. Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

## FLEST BILER ØSTPÅ

Fylkene Hedmark, Oppland og Buskerud har den største tettheten av biler i Norge målt etter innbyggertall, viser fersk statistikk fra SSB. Hedmark topper med 569 biler pr. 1000 innbyggere, tett fulgt av Oppland med 559 og Buskerud med 558. (Illustrasjonsfoto: Knut Opeide)



## KRONIKK:

”Det reelle omfanget av ruspåvirket kjøring kan imidlertid være høyere, fordi det ikke tas utvidet blodprøve av innblandede førere eller utføres obduksjon på alle omkomne førere.

# Hvor mange bilførere omkommer under ruspåvirkning?



Hallvard Gjerde, seniorforsker i Folkehelseinstituttets Divisjon for rettsmedisin og rusmiddelforskning.

Statens vegvesen publiserte i sommer resultater fra dybdeanalyser av dødsulykkene i veitrafikken i 2013. De viktigste årsakene var førerfeil og høy fart, mens rus var medvirkende årsak i 16 prosent av ulykkene. Dette er lavere enn for 2012 (24 %), men innenfor den variasjonen som Statens vegvesen har rapportert for tidligere år (mellom 15 % og 27 %).

Man kan i første omgang få inntrykk av at rus ikke var medvirkende årsak i 84 % av dødsulykkene i 2013. Dette er ikke riktig, fordi det i en svært stor andel av dødsulykkene ikke blir undersøkt for rus med blodprøveanalyser. Statens vegvesen opplyser selv dette i rapporten: «Det reelle omfanget av ruspåvirket kjøring kan imidlertid være høyere, fordi det ikke tas utvidet blodprøve av innblandede førere eller utføres obduksjon på alle omkomne førere».

Opplysningene som inngår i Statens vegvesens database kommer fra politiet. Dersom politiet ikke har begjært obduksjon, eller tatt blodprøver fra førere som er involvert i dødsulykker for analyse, og heller ikke familie eller andre forteller politiet at føreren var beruset, blir ikke ruspåvirkning registrert som en faktor i databasen.

### BLODPRØVER FRA 61 PROSENT AV OMKOMNE BILFØRERE

Vi vet at for perioden 2005-2010 ble det begjært analyse av alkohol og andre rusgivende stoffer fra 61 % av bilførerne som omkom i trafikkulykker. Vi mangler data for 2011-13, men antar at andelen er omtrent den samme. Til sammenligning blir det tatt blodprøver fra over 95 % av alle omkomne bilførere i Sverige og Finland for analyse av rusmidler, noe som medfører at statistikken fra disse landene er mer pålitelig enn fra Norge på dette området.

Politiet opplyser at i saker hvor en bilfører har omkommet uten at andre er involvert, og dette ikke vil medføre noen straffeforfølgelse, anses det ikke som nødvendig med obduksjon av etterforskningsmessige hensyn. Når politiet selv må bære kostnadene ved obduksjon er det forståelig og riktig at de heller vil bruke midlene for å oppklare alvorlig kriminalitet enn å bidra til riktige statistikk i en tid hvor det er knapt med resurser.

### BEREGNING

Hva er så riktige tall for ruspåvirkning?



ALKOLÅS: Dette er et av flere virkemidler for å få en tryggere trafikk og færre ulykker (Illustrasjonsfoto: Knut Opeide)

For perioden 2005-2010 hadde 40 % av bilførerne som omkom i trafikkulykker, og som politiet hadde rekvirert blodprøve av for rusmiddelanalyser, alkohol eller andre rusgivende stoffer i blodet i konsentrasjoner som var høyere enn forbudsgrensene, det vil si over 0,2 promille alkohol og tilsvarende grenser for 20 andre stoffer. 37 % hadde rusgivende stoffer i blodet høyere enn straffeutmålingsgrensene som tilsvarte 0,5 promille alkohol.

Statens vegvesen har registrert i sin database at 18 % av de drepte førerne som det ikke hadde blitt tatt blodprøve av, var påvirket av alkohol eller andre stoffer.

Totalt sett kan vi da beregne at ca. 30% av alle bilførere som omkom i trafikkulykker var påvirket av alkohol eller andre stoffer. Dette må vi anta er minimumstall.

Det blir også tatt blodprøve av bilførere i dødsulykker der passasjerer, fotgjengere,

syklister eller andre trafikanter omkommer. Vi vet ikke hvor stor andel det tas blodprøve av, hvor mange dette gjelder eller hva som er resultatene av slike prøver, for dette blir ikke registrert i noen database.

### KONKLUSJON

På grunn av manglende datainnsamling kan vi si at for perioden 2005-2012 var minst 22 prosent av trafikkdødsfallene rusrelaterte og for 2013 minst 16 prosent.

Blant omkomne bilførere var anslagsvis 30 prosent påvirket av alkohol eller andre stoffer, kanskje flere.

Rus er svært ofte assosiert med førerfeil, for høy fart og manglende bruk av bilbelte. I mange tilfeller der det er førerfeil og for stor fart som er årsak til ulykken, og videre at mangel på bruk av bilbelte fører til dødelig utfall, er rus en bakenforliggende årsak, uten at dette kommer fram i statistikken. ■

”Totalt sett kan vi da beregne at ca. 30% av alle bilførere som omkom i trafikkulykker var påvirket av alkohol eller andre stoffer. Dette må vi anta er minimumstall.

150

millioner kroner vil det koste å rehabilitere tre E39-tunneler i Flekkefjord kommune i Vest-Agder. Risa får jobben som skal være ferdig neste høst.

## STAVANGER BLIR PILOT

Samferdselsdepartementet vil vurdere om gjennomgangstrafikk skal unntas i Belønningsordningen. Stavanger er utpekt som pilotområde. Gjennomgangstrafikken i Stavanger blir målt ved bruk av AutoPASS-antennor. Departementet vil høste erfaringer om gjennomgangstrafikk til bruk i belønningsavtaler. Målingene vil starte i 2015. (Foto: Knut Opeide)



## VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

”Jeg er stolt over den sterke kontrollinnsatsen vi har sett de siste årene.



FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Vegdirektør:  
Terje Moe Gustavsen

## TRYGGERE MED «TRYGG TRAILER»

Selv om den fantastiske sommeren har vart langt ut i september, kommer vinteren snart. Med alle sine muligheter, men også utfordringer og problemer med framkommelighet og sikkerhet på våre vegger.

**D**et blir stadig flere trailere. Det er fordi det i vårt land er sterk vekst og utvikling – heldigvis. Selv om vi gjerne skulle hatt mye av dette godset på båt eller bane, er det bra med mer aktivitet. Inntil vi får mer gods dit vi vil - noe vi arbeider hardt for, må vi håndtere at det blir mer tungtransport på vegene. Mange av disse kjøretøyene er utenlandske og innslaget av utenlandske sjåførere blir stadig større. Utlendinger bak rattet blir også mer vanlig i norske biler.

**I UTGANGSPUNKTET** er det ingen ting galt verken med at kjøretøyer eller sjåførere er utenlandske. Men det er en kjensgjerning at mange av de utenlandske kjøretøyene ikke er optimale for norske vinterforhold, og heller ikke har nødvendig utrustning med dekk og kjettinger. Mange utenlandske sjåførere har aldri kjørt på vinterføre før. Dette fører til at altfor mange vogntog får trøbbel når det er vanskelig føre. Vegger som er stengt av trailere som har kjørt seg fast, utforkjøring og andre ulykker, har vi dessverre fortsatt altfor mye av. Samtidig er det farlig, både for vogntogene sjøl, men også for alle andre trafikanter.

**JEG ER STOLT** over den sterke kontroll-

innsatsen vi har sett de siste årene. Vi hadde en kraftig vekst i tungbilkkontrollene siste år. Vinterkontrollene med fokus på dekk og kjetting ble firedoblet. Det har vært - og er - et skikkelig „trøkk” i dette arbeidet. Og mange er både heldigvis og dessverre tatt for et bredt spekter av ulovligheter og unnlater. Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene, bremsefeil, dårlige dekk og manglende kjettinger er gjengangerne. Det er bra at vi får luket ut de farligste kjøretøyene, men synd at det er så altfor mange av dem.

«**TRYGG TRAILER**» kom fra Helgeland. Bedriften Nova Sea har et stort lakseslakteri på den flotte øya Lovund. Flere titalls trailere tar hver dag ferje til fastlandet og tar fatt på sin lange tur til markedet, både vinter og sommer. Bedriften vil ha trygg transport, av sikkerhetsmessige grunner, men selvsagt også for å få ferskest mulig fisk til markedet. Derfor ville de selv sjekke trailernes dekk, kjettinger og noen andre enkle ting. Dette ble godt fulgt opp i vår Region nord - og dermed ble samarbeidsprosjektet satt i gang.

**ETTERHVERT HAR FLERE BEDRIFTER** sluttet seg til. Statens vegvesen gir en instruksjon, og bedriftene går over trailere. Det har gitt resultater. Det er flere som vogntog som nå har alt i orden, færre blir

avvist eller må foreta reparasjoner, og dermed er det blitt litt tryggere og bedre.

**NYLIG BLE** «Trygg trailer» lansert som en et fireårig prosjekt på nasjonalt nivå med en stor konferanse på Gardermoen. Samferdselsminister, transportører, vareeiere, NHO, Transportarbeiderforbundet, Lastebileierforbundet og våre egne folk deltok. Mange vil bidra til at «Trygg trailer» blir en enda større suksess framover.

**SELVSAGT ER** «Trygg trailer» bare ett element i arbeidet for en bedre, sikrere og renere transportbransje. Men det er et flott eksempel på at trafikksikkerhet og framkommelighet tas som en felles utfordring. Vi håper at mange flere bedrifter vil delta og sammen gjøre det mindre attraktivt å komme til Norge hvis ikke man har alt i orden.

**VI I STATENS VEGVESEN** skal samtidig forsterke vår kontrollinnsats. Vi har solid oppbakking og støtte fra den politiske ledelsen i Samferdselsdepartementet, ikke minst gjennom mer ressurser. Vi skal også bruke moderne teknologi enda mer i dette arbeidet. Sist - men ikke minst - jeg er sikker på at alle våre dyktige medarbeidere vil stå på framover i vår viktige og meningsfulle mål: Tryggere transport på norske vegger. ■

### LOKALDEMOKRATI MOT NASJONALE INTERESSER

Nye riksvei 7 sikrer 20 minutter kortere kjøretid mellom Oslo og Bergen ved at man slipper turen om Noresund. Problemet er at riksveien går gjennom Sokna sentrum med fartsdumper og 40-kilometerssone – og opp til 10.000 biler i døgnet.

Her ser vi tydelig hvordan vi ikke må bygge veier i Norge. Dette er et eksempel på at lokaldemokratiet har vunnet over nasjonale interesser. Slik kan vi ikke ha det.

Takket være et vedtak fra 2004 går den splitter nye hovedveien fortsatt gjennom Sokna sentrum. Slike løsninger vil regjeringen ha en slutt på - noe OFV har vært tydelig på i lang tid.

**HJERTESUKK FRA FRP.** Aftenposten viser i en artikkel om nye riksvei 7 til et hjertesukk fra statssekretær Bård Hoksrud (Frp) som sier at han blir skuffet og frustrert når det investeres mange hundre millioner kroner på bedre bruer, og «så legges de nye hovedfartsveiene gjennom tettsteder med 40-kilometerssoner med mange rundkjøringer». Vi håper det ikke blir mange lignende hjertesukk framover, og at regjeringen tar grep for å hindre slike veiløsninger. Dette prosjektet omtales endog som et av Norges mest lønnsomme veiprojekter.

**EFFEKTIVE HOVEDVEIER.** Dette veiprojektet kostet 1,6 milliarder kroner, og så legges en del av riksveien gjennom sentrum i et lite tettsted med 40-kilometerssone og fartsdumper. Det er ikke slik man lager moderne nasjonale hovedveiarer som sikrer effektiv trafikk. Og med opp mot 10.000 biler i døgnet gjennom sentrum på det meste – og masse tungtrafikk – så sier det seg selv at dette verken er en god, effektiv, miljøvennlig eller trafikksikker veiløsning.

Arbeidet med ny NTP er i gang, og nå må det for alvor sikres at vi unngår slike løsninger. Hovedveiene våre skal binde landet sammen. Om nødvendig må man ta statlige planer i bruk for å sikre nasjonale interesser. Det kan ikke være slik at lokaldemokratiet rundt om i landet skal sørge for at viktige deler av et moderne hovedveisystem legges innom de minste tettsteder. Da kjører vi baklengs inn i fremtiden. Vi har i mange år sagt at det er viktig å prioritere store, lange veiprojekter. Det har regjeringen sagt at den vil satse på. Nå må regjeringen vise at den mener det som er lagt til grunn i politisk plattform.

Øyvind Solberg Thorsen,  
direktør i Opplysningsrådet for  
Veitrafikken(OFV)

”Vegger som er stengt av trailere som har kjørt seg fast, utforkjøring og andre ulykker, har vi dessverre fortsatt altfor mye av.

# «Og æille i bygda

Folket i Gravberget i Hedmark stilte mannsterkt opp, alle 60, da de feiret at vegen inn til den høyst avsidesliggende bygda hadde fått asfaltdekke.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN



**GODT OPPMØTE:** Gravbergsingene stilte alle som en opp for å feire at den bredere og asfalterte vegen fram til Gravberget ble offisielt åpnet av fylkesråd Anne Karin Torp Adolfsen og ordfører i Våler kommune, Kjell Konterud.

# feire fast dekke»



«**V**ægen» er viktige for de som nå er igjen så langt inn mot svenskegrensen som det overhode er mulig å komme, det tidligere så viktige skogbrukssamfunnet Gravberget. I avstand er det fortsatt like langt å reise, 40 kilometer hver vei til skole og 30 kilometer til nærmeste butikk. Men fast dekke og noe breddeutvidelse gjør at reisen føles kortere enn da man måtte humpe av sted på en smal og svingete grusveg.

Da innbyggere og hytteeiere møttes for å feire den nye «vægen», hadde de hengt opp norske flagg i både flaggstenger og trafikkskilt. Fylkesråd Anne Karin Torp Adolfsen og ordfører Kjell Konterud klypte snora til stor munterhet og så var det festtaler og middag i den gamle skolebygningen.

– Veg betyr mye for folk. Veger for å komme seg ut i verden, og ikke minst for å komme seg hjem, sa en blid og stolt fylkesråd Anne Karin Torp Adolfsen.

– Tiden var moden for å gjennomføre et prosjekt som kanskje ikke berører så mange men som likevel er viktig, blant annet for skognæringen, sa Vegvesenets avdelingsdirektør Aud Riseng.

– Dette er vel anvendte penger, som gjør at det blir lettere å bo avsides i en av fylkets beste kommuner, sa ordfører Kjell Konterud. – En god veg er et godt redskap for folk og viktig for å sikre arbeidsplasser og bosetting. De har helt rett de som sier at en bedre veg «amortiserer seg selv», sa han.

Det er Statens vegvesen som har gjennomført utbyggingen etter at fylkeskommunen bestemte seg for å bruke 150 millioner kroner på sette i stand vegene inn til tre avsidesliggende bygder. Jan Konttorp fikk jobben som byggeleder, Skotterud-entreprenøren Billerud & Løhren AS gikk i gang og Marius Billerud ble i praksis Konttorps «høyre hånd». Gjennom en toårs byggeperiode har 12-14 mann gravd, sprengt, lagt nye stikkrenner og ny steinoverbygging på vel 15 kilometer grusveg og det er satt opp nesten fire kilometer med rekkverk. Til slutt ble asfalten lagt av Lemminkäinen Norge AS som del av en større asfaltkontrakt i Hedmark.

Ganske unikt ble prosjektet satt i gang uten at det var gjennomført en formell reguleringsplanprosess. Alle var enige om at vegen skulle settes i stand og Konttorp fikk entreprenørene og grunneierne til å samarbeide tett om praktiske løsninger. Sluttregningen ender på rundt 45 millioner kroner.

Men festmiddagen er ikke med i sluttsummen. – Denne regninga tar jø, vi skal ikke belaste regnskapet med det, sa Eva Olastuen rundhåndet. Hun driver sommerkafe i det tidligere skolebygget. Da skolen ble nedlagt for snart 30 år siden hadde den 60 elever. Nå er det to skolebarn i bygda. Men de som har levd der lenge ser for seg at «Vægen» nå kan bringe flere innbyggere til bygda. ■

**1 - STOR FORBEDRING:** Vegomleggingen omfatter breddeutvidelse, kantforsterkning, utskifting av stikkrenner, setting av nytt rekkverk, bygging av tømmervelteplasser og legging av fast dekke.

**2 - DET VAR DA:** Grusdekket var modent for fornying.

**3 - INVITERTE TIL FEST:** Eva Olastuen har bodd i bygda i 57 år og inviterte alle på festmiddag for «Vægen».

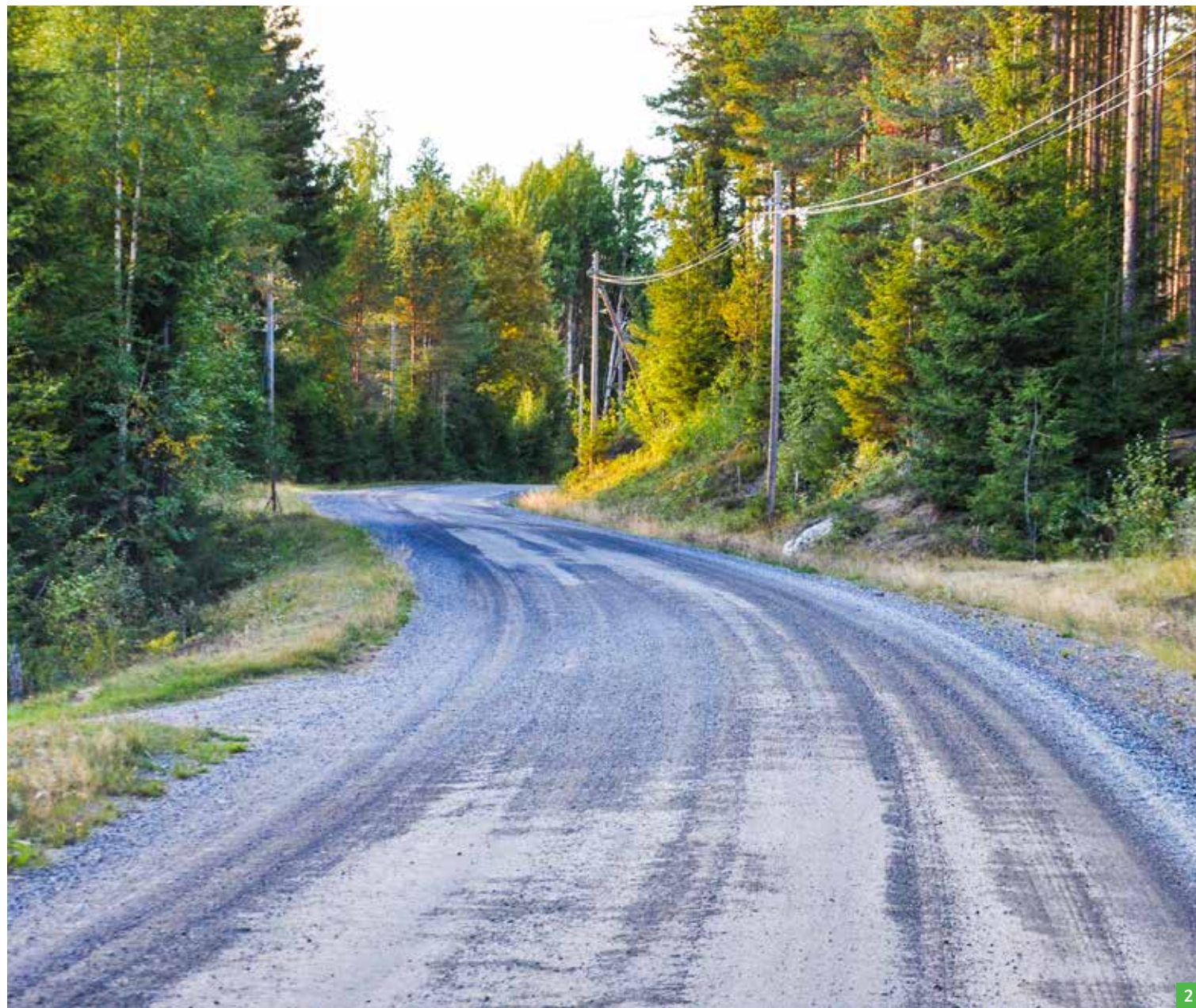
**4 - DYKTIGE:** – Vi har hatt dyktige anleggsfolk her, sier en fornøyd byggeleder, Jan Konttorp, sammen med anleggsleder Marius Billerud.

**5 - GRISGRENT:** Skogbygda Gravberget finner du helt innerst i Våler kommune sør i Hedmark fylke.

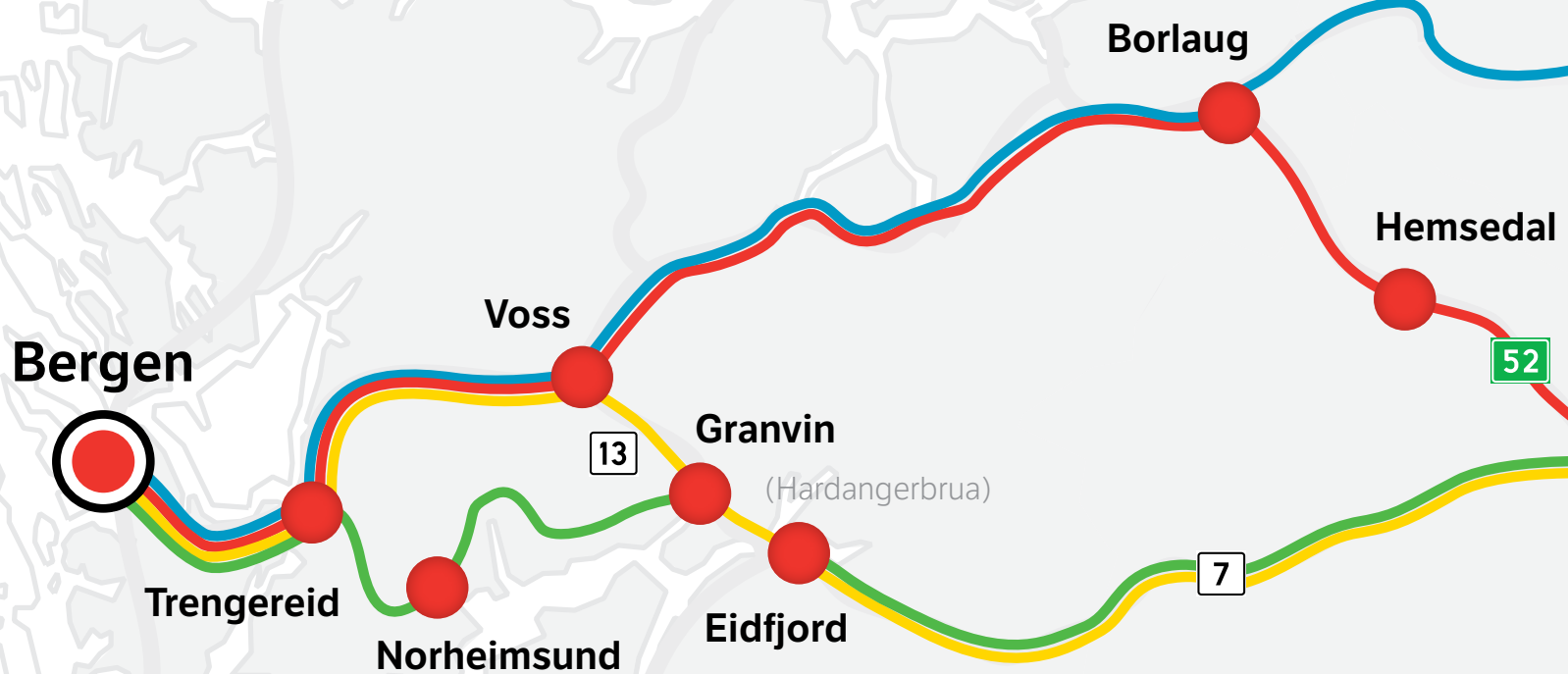
**6 - EN GLEDENS DAG:** – Dette er vel anvendte penger, som gjør at det blir lettere å bo avsides i en av fylkets beste kommuner, sa ordfører Kjell Konterud.







# Øst-vest - hva er best?

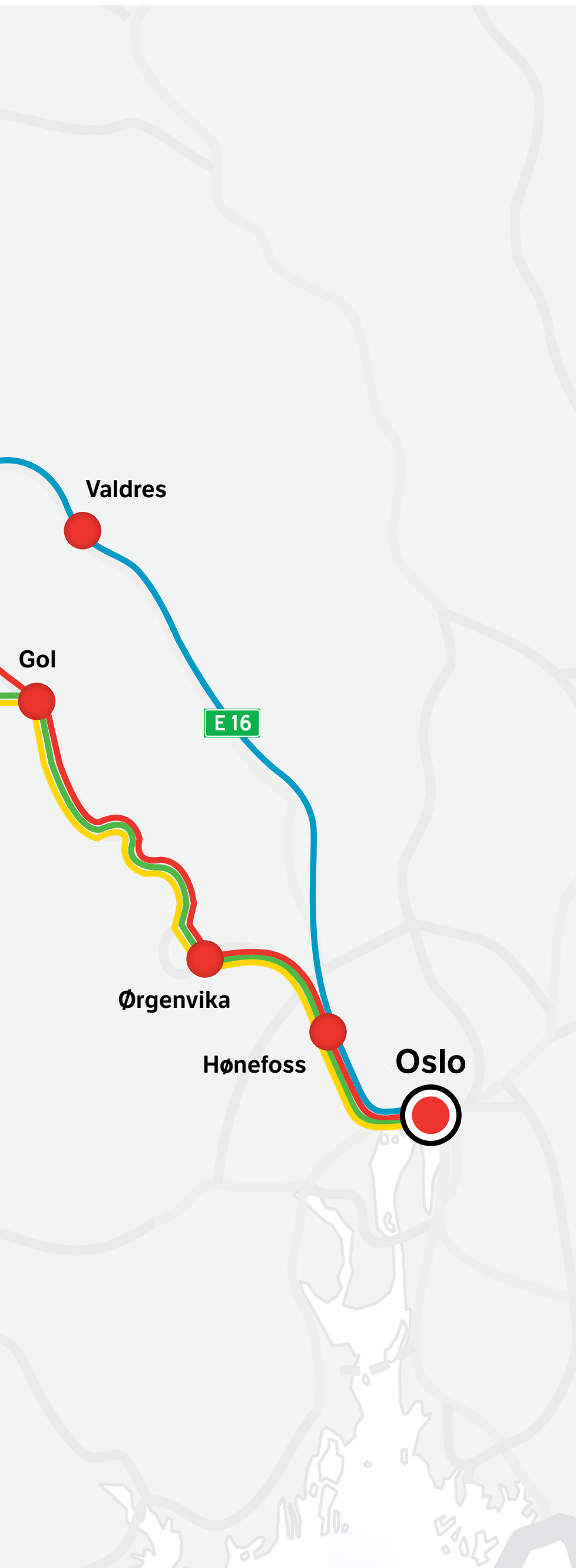


## FAKTA: Oslo - Bergen

Vegen og vi har kjørt (med personbil) fire av de seks mest aktuelle vegstrekningene mellom Oslo og Bergen for å måle reiselengde (km), reisetid og bomkostnader.

NB! Bomutgiftene varierer litt ettersom du starter enten fra Bergen eller Oslo. Bomringen i Oslo (47 kr) er nesten dobbelt så dyr som Bergen (25 kr). Du betaler bare inn til disse byene, ikke ut.

REISERUTER	LENGDE	TID	BOM
Oslo-Hønefoss-Gol-Eidfjord-Voss-Bergen	455 km	7,05 t	300 kr
Oslo-Hønefoss-Gol-Eidfjord-Norheimsund-Bergen	462 km	8,20 t	300 kr
Oslo-Hønefoss-Gol-Hemsedal-Bergen	477 km	7,10 t	160 kr
Oslo-Hønefoss-Valdres-Bergen	510 km	7,50 t	100 kr



## Statens vegvesen utreder fremtidens hovedveger mellom Bergen og Oslo. Vegen og vi har testkjørt fire av strekningene.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD OG HÅKON AURLIEN GRAFIKK GRO STEFFERUD

«**V**i valgte denne gang fire av fem hovedveger gjennom Hallingdal og Valdres. Rv 50 Hol - Aurland ble ikke kjørt fordi den har lavest trafikk av fjellovergangene, E134 over Haukeli fordi denne alternative vegen Bergen - Oslo ennå ikke er ferjefri, selv om den er en av de korteste.

Disse rutene valgte Vegen og vis to bilturister:

- A: Hardangervidda via Voss
- B: Hardangervidda via Norheimsund
- C: Hallingdal - Hemsedal
- D: Valdres

**IKKE VITENSKAP.** Å måle distansen på de fire alternative rutene er ingen eksakt vitenskap. Det beror blant annet på hvor start og endepunkt er. Vi tok utgangspunkt ved rådhuset i Oslo og Bryggen i Bergen. Korteste veg ut og inn av byene kan også variere, men vår konklusjon etter todagersturen Oslo - Bergen - Oslo er følgende:

Hardangervidda - Voss er kortest med ca. 455 kilometer.

Valdres er lengst i avstand (ca. 510 kilometer), men Norheimsund lengst i reisetid (ca. 8:20).

**NYE VEGER.** En viktig grunn til at vi valgte nettopp disse fire rutene for testturen er at tre av rutene (gjennom Hallingdal) er kortet inn med nesten 21 kilometer etter åpningen av Sokna-Ørgenvika i juni. Åpningen av Hardangerbrua i fjor har gjort de to rutene via Hardangervidda ferjefrie og dermed raskere.

**RUTER.** Her er rutene mer i detalj:  
Oslo - Hønefoss (E16) - Gol (Rv 7) - Eidfjord-Voss (Rv 13) - Bergen (E 16): 455 km, kjøretid 7:05.

Oslo - Hønefoss (E16) - Gol (Rv 7) - Eidfjord-Norheimsund (7) -Bergen (E16): 462 km, kjøretid 8:20.

Oslo - Hønefoss (E16) -Gol (Rv 7) - Hemsedal (Rv52) - Borlaug (16) - Bergen: 477 km, kjøretid 7:10.

Oslo - Valdres (E16) - Filefjell (E16) - Borlaug (16) - Bergen: 510km, kjøretid 7:50.

**TID SPART.** De som har kjørt mye bil i Norge vet at avstand og reisetid ikke alltid henger sammen. Ruta via Hardangervidda og Voss og ruta over Hemsedal tok begge litt over sju timer, ruta via Valdres nærmere åtte timer, mens ruta via Norheimsund tok enda et drøyt kvarter. Alle de fire rutene hadde noe vegarbeid med tilhørende lysregulering og venting. Samtlige ruter har høyst ulik og varierende vegstandard. Skiltet hastighet varierer fra 30 til 90 km/t.

Mye vegarbeid og lange partier med enfelts veg økte tiden spesielt om Norheimsund. Stopp på mer enn fem minutter er trukket fra i vårt reisetidsregnskap. For å unngå mulige kø- og rushtidsproblemer i Oslo og Bergen reiste vi ut fra begge byer først tidlig på formiddagen og ankom byene sent ettermiddag/tidlig kveld.

**KORTEST ER DYREST.** Økt reiseavstand gir økte drivstoffgifter men kjører man Oslo-Bergen-Oslo som bilturist bør man også være oppmerksom på bomavgifter. Den korteste vegen vi kjørte er den klart dyreste i bomavgifter. Totalt rundt 300 kroner, hovedsakelig på grunn av Hardangerbrua (150 kroner) og rv. 7 Sokna-Ørgenvika (70 kroner). Den lengste ruta om Valdres har de laveste bomavgiftene. Der slipper du med rundt 100 kroner. ■

# INVESTETERER MIL FOR 4300 BILER

De seneste årene er det brukt milliarder på å utbedre og korte inn vegene over fjellet mellom øst og vest. De neste årene blir det brukt nye milliarder. Årsdøgntrafikken på alle fjellovergangene i Sør-Norge er ikke mer enn litt over 4000 biler totalt.

TEKST KJELL WOLD FOTO OG HÅKON AURLIEN



**S**tortingsvedtak både i 1975 og 1992 pekte ut E16 som stamvegen Oslo-Bergen. Dette ble gjentatt delvis i Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2017 der det heter: «E16 er den viktigste vegforbindelsen mellom Østlandet og Hordaland/Sogn og Fjordane».

**FLERE VIKTIGE VEGER.** Men i den ferskeste NTP 2014-2023 heter det nå: «Følgende vegger pekes ut som viktigst å bygge ut: E6, E10, E16, E18, E39 og E134». Konklusjon: Både E16 og E134 over Haukeli pekes ut som viktige vegger mellom øst og vest. I arbeidet med rullering av ny NTP 2018-2027 som nå er i startfasen, har Statens vegvesen blant annet fått i oppdrag å lage en egen KVU for rv 7 over Hardangervidda. I en egen utredning ser Statens vegvesen sammen med Jernbaneverket og Avinor på alle forbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet.

**SISTE UTREDNING 2006.** Konklusjonen fra siste øst-vest utredning i 2006 var at «en forbindelse løser ikke



**HARDANGERVIDDA:** Mange transportører foretrekker vidda og riksveg 7.

alle behov». Hovedpunktene i 2006-utredningen var også at:

Den totale årsdøgntrafikken (ÅDT) over alle fjellovergangene mellom øst og vest i Sør-Norge ikke er mer enn på drøye 4000 biler.

1/3 av denne trafikken går over Haukeli (E134). 2/3 bruker rv 7 (Hardangervidda), rv 50 (Hol-Aurland), rv 52 Hemsedal eller E16 Filefjell.

Av disse bruker 30 prosent vidda, 30 prosent Hemsedal, 25 prosent Filefjell og 15 prosent Hol-Aurland.

Det er liten konkurranse mellom E134 og de andre fjellovergangene

Det meste er regional og lokal trafikk der alle forbindelser har ulik funksjon.

Trafikken Oslo-Bergen er generelt liten.

**STOR INTERESSE.** –Det er likevel meget stor interesse for bedre forbindelser mellom øst og vest fra mange hold, forteller fagdirektør Hans Silborn i styresstyret i Vegdirektoratet.

Han leder Statens vegvesens utredningsarbeid om nye øst-vest forbindelser i Sør-Norge.

# LIARDER



**HEMSEDAL:** Riksveg 52 stadig mer brukt til tungtrafikk.

Silborn forteller at det er en rekke gjennomførte, pågående og planlagte vegutbygginger på de fleste av disse vegstrekningene siden forrige utredning i 2006. Det er også flere ønsker om KVVU i tillegg til Hardangervidda. Det gjelder blant annet forbindelse Odda-Bergen og Sognefjellstunneler. De nye utredningene om øst-vest forbindelser må også ta opp i seg både villreinkrav på Hardangervidda og behov for samordning mellom veg, jernbane og fly.

**SØRLANDET TIL RAUMA.** Derfor omfatter de nye øst-vest utredningene alt fra E39 og Sørlandsbanen i sør til E136 og Raumabanen i nord. Følgende vegstrekninger inngår i arbeidet: Riksveger: E136 Ramuadalen, rv 15 Stryn, E16 Filefjell (rv 5 og mot Bergen), rv 7 og rv 52 Hemsedal, rv 7 Hardangervidda, E134 Haukeli og E39. Fylkesveger: Fv50 Hol-Aurland, fv 53/fv 55 Sognefjellet. Øst-vest rapporten skal være ferdig til årsskiftet 2014/15. ■



**VALDRES:** Filefjell bygges ut mest, men færrest kjører der.

# Skal få sykkelsving på Tigerstaden

Ting går tregt, mye tregere enn han hadde håpet og trodd. Men Oslos sykkeldirektør Rune Gjøs er en tålmodig og optimistisk ildsjel på to hjul, som vil gjøre byen til Norges sykkelhovedstad.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**S**ykkeldirektøren triller inn til intervju i Oslo sentrum. Han har syklet fra Nordstrand, en rute han har syklet daglig i syv år.

– På denne strekningen har det ikke skjedd noen ting i løpet av disse årene, sier Gjøs, og fortsetter:

– Forrige uke var det ett år siden jeg startet som sykkeldirektør, og vurderte derfor om vi burde ha en liten markering på jobben. «Hva har jeg fått til», tenkte jeg, og valgte å la dagen forbigå i stillhet.

**TUNGT GIR.** Gjøs hadde store ambisjoner da han startet i stillingen. Som tidligere generalsekretær i SLF skrev han sinte brev og klare høringsuttalelser. Ikke uventet ser han at det er lettere å skrive enn å gjøre.

– Jeg har jo erfaring fra stat og kommune, men dette går enda tregere enn jeg hadde trodd. Selv det som virker veldig enkelt å få til, viser seg å være vanskelig. Heldigvis er det mange som heier på oss som jobber med sykkel, og som ser at vi prøver. Vi har veldig stor støtte politisk og i media, og får mange innspill fra engasjerte syklister.

**VELFORTJENT KRITIKK.** Aftenposten startet nylig en artikkelserie om dårlige sykkelforhold. Sykkeldirektøren mener kritikken er på sin plass.

– Når så mange syklistene opplever at det er utrygt, må vi bare erkjenne at det som er gjort til nå ikke er godt nok. Vi har jo ting på gang, men vi blir vurdert på det som ikke er gjort frem til nå. Aftenposten har fått folk til melde inn feil og mangler. Vi tar dette på alvor og går gjennom tusenvis av innspill. Vi gjør noe med det vi kan.

**LOVER MARKANT BEDRING.** Sykkeldirektøren har akkurat sendt fra seg forslag til ny sykkelstrategi for Oslo.

– Følger vi de nye grepene i strategien, vil syklistene merke store forskjeller. Vi vil fortsette å bygge sykkelveier. Nå har vi fem store sykkelanlegg på gang, ett på opp til en halv milliard kroner. Vi har også en rekke andre tiltak på gang, store og små, myke og harde. Blant annet vil vi ha sykkelparkhotell på Oslo S og bedre sykkel-parkering ved T-banestasjoner, siden det er et stort potensial for kombinerte reiser.

For å nevne noe helt annet, skal vi i oktober lansere en pilot på en sykkelkepplass, som skal fraktes rundt i container og stimulere sykkelglede hos barn, sier Gjøs.

Om ti år håper han at Oslo skal skinne som landets beste sykkelby. Sykkelandelen skal være på over 16 prosent, og det skal sykles i kjole, dress og vanlige klær.

**KØBENHAVN RIKTIG FORBILDE.** Dersom Oslo skal bli landets beste sykkelby må kommunen sammenligne seg med de beste, som København, mener Gjøs. Oslo vil aldri få like høy sykkelandel, men det er mye å lære av det de har gjort.

– I København har de jobbet med sykkel i snart et halvt århundre. Vi har bare drevet med dette i ti år. På 1970-tallet hadde også København en sykkelandel på under ti prosent. Men så kom oljekrisen og kjøproblemer, og da ble det fart i sakene. Nå er vi der København var på 70-tallet. Styrken til Oslo er at to tredeler av reisene skjer med kollektivtransport, gange og sykkel – noe som gir gode muligheter for å få flere til å sykle. Da det var buss for tog på Østfoldbanen, og kaos med overfylte busser i høst, var det langt flere som syklet. Sykkel kommer til å bli det raskeste alternativet for mange når befolkningen øker.

**VIL HA LANDETS HØYESTE STANDARD.** Gjøs mener at Oslo må ha en høyere standard for sykkeltilrettelegging enn resten av landet, og at standardkravene må utvikles i samarbeid med Statens vegvesen.

– En høyere standard er nødvendig for å nå målet om en sykkelandel på 16 prosent, og håndtere nærmere tre ganger så mange syklistene som i dag. Vegvesenet i Oslo er vår viktigste og beste samarbeidspartner, og det blir spennende å se hva vi kan få til.

**HOVEDPROBLEM: PLANLEGGINGSTIDA.** Gjøs sier at Oslo har ventet så lenge med å satse skikkelig på sykkel at de nå henger litt etter. Kommunen har gjort en del, men folk er ikke fornøyde – forventningene er for store, mener Gjøs.

– Ting tar tid, og det er mange hensyn å ta når man skal planlegge i en tett by. Lang planleggingstid gjør at vi nå gjennomfører prosjekt som ble bestemt for 10-15 år siden, som Dronning Eufemias

gate i Bjørvika. I dag har vi en helt annen kunnskap om sykkelinfrastruktur enn da gata ble planlagt. Vi ville ikke gjort det slik nå, men det er ikke lett å snu et sånt prosjekt. Å jobbe med sykkel er ikke bare å male ei stripe.

**KJEPPER I HJULENE.** Gjøs sier de også har billige og raske virkemidler, men mangler gjennomslagskraft.

– Vi har forslag til nye løsninger, men vi har for eksempel ikke skiltmyndighet. Det er det politiet som har. Å få tillatelser til sykkeltiltak er som å stange hodet i en betongvegg. Det hadde hjulpet hvis det var Vegvesenet som hadde skiltmyndigheten. Da hadde jeg fått færre grå hår, blunker Gjøs.

**AREAL FRA BIL TIL SYKKEL.** – Jeg har bodd og syklet i Oslo siden 1992. Jeg ser at det er mye større vilje til å gjøre drastiske ting nå enn før. For en tid siden ble for eksempel Ring 2 stengt for all biltrafikk gjennom Tøyenparken. Det er også fjernet parkeringsplasser i Thereses gate, for å få trikken fram. Det viser at ting skjer. Det er ikke populært, men det vil komme mer og mer, sier han engasjert.

**ØNSKELISTE.** – Vegvesenet har et sektoransvar for sykkel – det må de holde på og videreutvikle. Det trengs et faglig sterkt og aktivt vegvesen. Videre er Statens vegvesen mye bedre på vinderdrift enn Oslo kommune – vi trenger mer penger for å få til ønsket nivå.

– Derfor skulle jeg ønske at Statens vegvesen kunne ta mer ansvar for infrastruktur her – slik som Vegvesenet har bidratt til jernbane og T-bane. Det har allerede vært en enorm økning i sykkelandel på vinteren: Folk strekker sesongen, noe som viser at god vinterdrift er viktig.

– Og så skulle jeg, som nevnt, ønske at vi kunne se på standardkravene til sykkelanlegg, slik at vi bygger for framtida og ikke fortida. Det er uheldig å bygge på en måte som gjør at folk føler seg så utrygge at de heller sykler på fortauet, eller lar helt være å sykle. Det er bare Norge, Island og noen gater i Japan at de blander syklistene og gående på fortauet, sier Gjøs.

Så triller den fargerike byråkraten videre til neste møte. ●

## BAKGRUNN

Sykkeldirektør Rune Gjøs ble født i Trondheim i 1969. Han trakk sine barnesko i Kenya, der faren drev med bistandsarbeid. Han tok bygglinja på gamle NTH, og etter det jobbet han 15 år i Statens vegvesen med sykkel og kollektiv. I 2007 ble han generalsekretær i Syklistenes landsforening (SLF). I fjor startet Gjøs som sykkeldirektør i Oslo kommune, hvor han leder et sykkelprosjekt med sju ansatte.

” Vi har veldig stor støtte politisk og i media og får mange innspill fra engasjerte syklister.





# – Vi må teste flere

– Jeg er åpen for å prøve ut nye sykkelløsninger som gjør det bedre for syklister. Samtidig må planleggere bli flinkere til å ta i bruk alle løsninger som anbefales i vegnormaler og veiledere.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJON COLOURBOX / KYRRE WEDVIK RYKHUS

**D**et sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen som er opptatt av å nå Nasjonal transportplan sitt mål om dobling av sykkelandelen. Den siste tida har det vært mye oppmerksomhet rundt forholdene for syklende.

Blant annet har Aftenposten hatt en serie artikler der avisa har satt et kritisk søkelys på utbygging av sykkelveger.

– Jeg synes det er fint at det er offentlig oppmerksomhet rundt syklister hverdag. Vi trenger en levende debatt rundt dette. Vi får mange gode innspill, og det gir oss mulighet til å vise bra ting vi tross alt har gjort. Og ikke minst hva vi tenker om framtida, sier vegdirektøren.

– Vegvesenet har ei god verktøykasse for å

tilrettelegge for sykkel. Dette er standardløsninger som er beskrevet i vårt regelverk og som kan brukes av hele bransjen. Men mange av dem brukes for lite, mener Gustavsen og ramser opp muligheter:

- Sykkelfelt
- Sykkelveg
- Sykkelveg med fortau
- Sykling i kollektivfelt
- Sykling mot envegskjøring
- Sykling i 30-soner med lite trafikk
- Sykling på bred skulder på landeveg

Samtidig er vegdirektøren opptatt av å finne fleksible løsninger som på en god måte kan utnytte vegkapasiteten, men hele tida på en slik måte at en skaper en trafiksikker situasjon for alle trafikanter.

**FLERE 30-SONER.** – Sykling mot envegskjøring er en del steder en god løsning som vi ser for lite av. Det samme gjelder sykkelbokser i lyskryss og sykkelgater som er stengt for gjennomgangstrafikk. Ikke minst burde det ha vært mange flere 30-soner i bysentra: Det ville gjort det mye tryggere å sykle og gå, sier Gyda Grendstad som har ansvar for planlegging i Vegdirektoratet. Hun sier det er store variasjoner i hvordan de ulike mulighetene brukes.

– Sykkelbyen Haugesund har for eksempel mange 30-soner, mens dette nesten ikke finnes i Moss.

**MÅ HOLDE MÅL.** Kommuner og fylkeskommuner følger Statens vegvesens regelverk. De kan prøve ut nye løsninger

langs eget vegnett – men skilting og oppmerking må være i tråd med regelverket. Dersom Vegvesenets planleggere ønsker å ta i bruk nye løsninger eller ønsker fravik fra regler langs riksveg, skal dette godkjennes av Vegdirektoratet.

– Før vi kan ta inn nye løsninger i regelverket, må vi være trygge på at de fungerer godt nok med tanke på framkommelighet, sikkerhet og drift og vedlikehold. Derfor trenger vi nye løsninger som er skikkelig testet – det vil si at en må gjøre både før og etterundersøkelser. Vi får stadig ny kunnskap – og bruker dette til å revidere vegnormalene, sier Grendstad.

Revisjon av N100 Veg- og gateutforming starter nå, og sykkelløsninger vil bli revidert i tråd med ny kunnskap.



## ANSATTE SVARER:

Sykkelbynettverket var nylig på studietur til København. Hva er det viktigste de har med seg fra studieturen til København til egen jobb?

### CHRISTEN EGELAND KRISTIANSAND KOMMUNE

Jeg likte godt at de brukte parkeringsplasser til sykkelparkering i skoletida og bilparkering resten av døgnet. I samme stil etablerer de nå buss- og sykkelgater der feltbredden endres ved lysdioder i asfalten som kan skrues på og av.



### TORSTEIN BREMSET

#### VEGDIREKTORATET

Kombinasjonen av handlekraft og pragmatisme er inspirerende. I tillegg til store grep bruker de også små grep: Når de nå lager 28 supersykkelstier inn til sentrum bygger de lite nytt, men bruker enkle visuelle grep som oransje linje i asfalten og skilting.



### ANNI-KARI PEDERSEN

#### REGION MIDT/MOLDE

At det er mulig å prioritere sykkel også i svært tettbygde områder. Vi må tenke på gode løsninger for syklisten før vi tenker på bilisten. Vi må få plass til syklisten og bli tøffere til å ta areal fra bilen. Den sitter langt inne i de mindre byene her.







# sykkelløsninger

**BARE TO PILOTPROSJEKT.** – Shared space og ulike kryssløsninger er eksempler som kan egne seg som pilotprosjekt. Vi har innført en ny løsning etter utprøving. Det ene var midtstilte sykkelfelt i kryss. Det ble prøvd ut i tre kryss i Oslo, et samarbeid mellom Oslo kommune og Statens vegvesen. Forsøket var vellykket og løsningen ble tatt inn i regelverket, opplyser Grendstad.

Det er også søkt om fravik fra regelverket i forbindelse med sykkelekspressveg i Sandnesområdet der en vil bygge en veg kun for syklister. Dette ble godkjent siden gående har et godt nok tilbud langs annet vegnett.

**DANSK I OSLO.** Oslo kommune har i sitt

forslag til sykkelstrategi skrevet at de ønsker å prøve en av danskenes mange løsninger. Kort fortalt dreier dette seg om et fortau i to plan – ett for syklister og ett for gående. På denne måten ferdes bilister, syklister og gående på hvert sitt plan, skilt av en kant på noen få centimeter.

– Vi synes det er interessant å se om det kan fungere. Vi har derfor invitert til dialog med Oslo kommune for å få best mulig utprøving. Det er viktig med et godt samspill her, sier Grendstad.

Hun legger til at N100 Veg- og gateutforming anbefaler sykkelfelt i bygater (opp til en viss trafikkmengde). Bakgrunnen er blant annet at det er sikrere i forbindelse med kryss, vikeplikten er klar og bruken av feltet er enkelt å forstå, selv om

en del fortsatt sykler feil veg. Sykkelfelt koster cirka det halve, det er enkelt å sykle forbi og enklere å brøyte. På den andre siden er det enklere for biler å parkere i sykkelfeltet.

**IKKE I TRÅD MED KRAV.** – Vi ser at mange løsninger som bygges i dag ikke følger våre anbefalinger. I tillegg er det mange sykkel-anlegg som ble bygd for lang tid tilbake som holdt mål den gang, men som ikke gjør det nå. Langs Frognerstranda i Oslo, som er et flott anlegg, er antall syklister mangedoblet. Skulle vi bygd denne i dag ville vi nok ha bygd litt bredere ut fra at vi har høyere mål i dag om økning i sykkeltrafikken framover, sier Grendstad.

**INSPISERER OG OPPGRADERER.**

80 prosent av Vegvesenets sykkelanlegg skal inspiseres og utbedres innen 2017 slik at de er sikrere og bedre vedlikeholdt. Dette jobbes det med løpende.

– Vi er nødt til å videreutvikle sykkelnettet på samme måte som vegnettet vårt. Vi kan ikke regne med å bli ferdige, men må utvikle, tilpasse og utbedre kontinuerlig ut fra trafikantenes behov. Sykkelnettet må også være tilpasset trafikken, påpeker Grendstad. ■



**Vegvesenet har ei god verktøykasse for å tilrettelegge for sykkel.**  
Terje Moe Gustavsen, vegdirektør



## TORE KVAAL

### REGION MIDT/TRONDHEIM

Verdsetting og prioritering av sykling som transportform på alle nivåer, fra overordnede strategier ned til minste detalj. De ser det er nødvendig for å skape en trivelig by og løse transportutfordringene. Vi må vurdere danskenes tilnærming!



## MARIT ESPELAND

### VEGDIREKTORATET

Mengden syklister var imponerende - og samspillet mellom bilister og syklister. Københavnerne er gode på å gi tegn når de sykler, og det er bra oppmerking. De bygger også åtte sykkelbruer som skal korte ned reisetiden – som den kule brua «Sykkelslangen».



## ASTRID FLUGSRUD

### REGION ØST

I København er syklister prioritert med egne areal. Det er sammenhengende ruter – uten manglende lenker og kanthøyder. De har grønn bølge gjennom sentrum og tydelig merking gjennom kryss og områder der det oppleves mest utfordrende å sykle.



# «Det er veldig langt frem med selvkjørende kjøretøy i

«Alle» snakker om de førerløse bilene. Men de kommer ikke på lenge ennå.

TEKST OG FOTO MARK BERGER

**D**et mener Vegvesenets Anders Godal Holt, leder av ITS-seksjonen i Statens vegvesen. ITS er en forkortelse for Intelligente Transportsystemer.

**DEN STORE SNAKKISEN.** Nylig deltok Holt på ITS verdenskongressen i Detroit. Også der var det mye oppmerksomhet rundt førerløse biler. Blant annet var General Motors utstilling preget av kjøretøy med teknologi som gjør det mulig for sjåføren å slippe rattet og la bilen ta seg av kjøringen. På en egen testbane utenfor kongressområdet i Detroit ble selvkjørende biler demonstrert.

– Jeg ser jo at dette er den store snakkisen for tiden. Teknologien i disse kjøretøyene er veldig interessant, og de vil vi kunne ha nytte av på kort sikt. Men det er veldig langt fram til vi ser selvkjørende kjøretøy i trafikken. Det er veldig mange utfordringer, både teknologisk og juridisk, som må løses før vi eventuelt er der, sier Holt.

**IKKE FØRERLØSE TOYOTA.** Førerløse biler er tema for utviklingsarbeid hos mange bilfabrikanter. Men ikke i japanske Toyota. Like før ITS-konferansen i USA i september slo selskapet fast at det ikke ser for seg en fremtid der biler kan kjøre uten en fører bak rattet.

– Mennesket vil fortsatt trenge for å håndtere situasjoner som ikke kan forutses av en datamaskin, sier Seigo Kuzumaki, assisterende teknologisjef i Toyota.

**FORD ÅPNE FOR FØRERLØSE.** Under en plenums sesjon under kongressen i Detroit sa Bill Ford, styreformann i amerikanske Ford Motor Company, at sjåføren vil være den som kontrollerer kjøretøyet, men at teknologien vil fungere som en støtte for den som kjører. Han åpnet samtidig for mulighet for at vi får oppleve helt førerløse biler på lengre sikt.

– Rene førerløse biler, når vi en gang kommer dit, vil ikke virke som «such a big

deal». For når vi kommer dit vil folk være vant med mye av systemene allerede, sa Ford.

**TEKNOLOGIEN KLAR TIL BRUK.** Anders Godal Holt mener kongressen i Detroit bekrefter at man nå har kommet langt i utviklingen av samvirkende systemer.

– Det som tidligere var litt vagt, litt abstrakt og kanskje litt teoretisk, det ser vi nå er her. Det har skjedd en formidabel utvikling og teknologien er klar til bruk, fortsetter han.

Med samvirkende systemer mener han blant annet teknologi som gjør at biler kommuniserer med hverandre.

– Jeg pleier å si at samvirkende systemer kan hjelpe deg som sjåfør å se hva som skjer bak neste sving. Det er ingen tvil om at denne teknologien kan bidra til i blant annet trafikksikkerhetsarbeidet, sier Holt.

**KRAV TIL VEGVESENET.** Samvirkende systemer handler også om kommunikasjon mellom kjøretøy og omgivelsene. For eksempel at du i bilen din kan motta informasjon fra sensorer i veien som hjelper deg med å gjøre tryggere valg, og bidrar til å skape bedre flyt i trafikken.

– Det er helt klart at det som skjer nå stiller store krav til oss i Statens vegvesen. Vi må ta stilling til hvordan vi ønsker å benytte oss av den nye teknologien, for dette vil påvirke oss enten vi vil det eller ikke. Heldigvis føler jeg vi er godt rustet til å møte denne nye tiden. De kommende årene kommer til å bli kjempespennende, sier Holt.

**KREVER NY MÅTE Å TENKE PÅ.** – Men det er også viktig at vi nå ser på ITS som et verktøy som må implementeres naturlig i prosjektene. Ennå er vi nok ikke flinke nok til å inkludere ITS-tiltak fra starten av prosessen. Dette vil kreve en ny måte å tenke på, ITS kan ikke lenger være noe vi supplerer med på slutten av et prosjekt, det må være en naturlig, integrert del fra begynnelsen av, fortsetter ITS-lederen. ■



**NY TEKNOLOGI:** – Vi må ta stilling til hvordan vi ønsker å benytte oss av den nye its-teknologien, for dette vil på General Motors førerløse biler.

**Jeg pleier å si at samvirkende systemer kan hjelpe deg som sjåfør å se hva som skjer bak neste sving**

Anders Godal Holt, ITS-leder

# m til vi ser trafikken»



virke oss enten vi vil det eller ikke, sier Anders Godal Holt. Her er han avbildet foran to av General



**PLAKETT:** Hobøls ordfører Håvard Osflaten, Vegvesenets fylkesavdelingsdirektør Roar Midtbø Jensen, Vegdirektoratets bruseksjonsleder Børre Stensvold og Hobøl historielags leder Asbjørn Hjorthaug hadde alle en hånd med da Kjell-Erik og Lise Erøy fikk plaketten som nå henger i huset der Christian Wilhelm Bergh ble født.

## FEIRET DEN GLEMTE VEGDIREKTØREN

200-årsdagen for landets første vegdirektør Christian Wilhelm Bergh ble feiret 9. september i Hobøl i Østfold.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**N**år Statens vegvesen i år feirer sitt 150-årsjubileum er det fordi Bergh i 1864 ble ansatt som leder av et nytt Vegdirektorat under «Departementet for det Indre».

– Christian Wilhelm Bergh har på mange måter blitt stilt noe i skyggen av sin karismatiske etterfølger, påpeker Vegvesenets historikerne Ane Cecilie Røed og Geir Paulsrud. De har i en kronikk omtalt Bergh som «den glemte vegdirektøren».

I sommer fant det lokale historielaget ut hvor i Hobøl han var fra og at Berghs historie er knyttet til begivenhetene som ga Norge grunnloven for 200 år siden. Han ble døpt hjemme fordi krigen i august 1814 hadde delt bygda i to. To av fadderne var Eidsvoldsmenn.

**PLAKETT.** Dagens eiere Kjell-Erik og Lise Erøy har bodd på Skjelfoss de siste åtte årene og har lagt veldig stor innsats i å sette husene i så original stand som overhode mulig. Da de fikk vite om den 200 år gamle historien inviterte de til feiring på gården. Vegvesenets avdelingsdirektør i Østfold, Roar Midtbø Jensen, overrakte en plakett som synlig bevis på en av de viktige personene som har bodd på Skjelfoss gård.

**MILITÆR.** Fossen rett nedenfor gården der Christian Wilhelm Berg ble født ga kraft sagbruksindustri, og der var det tidlig en enkel bru. Kanskje påvirket dette hans yrkesvalg. Bergh utdannet seg som militæringeniør og markerte seg som en fremragende ingeniør. Drøye 20

år gammel fikk han ansvar for utbedring av Kongsvinger festning og deretter en rekke bruer over Glomma i Hedmark.

I 1844 overså han byggingen av Bakke bru på den vestlandske hovedvei og fikk så en hovedrolle ved bygging av blant annet Åmodt bru i Buskerud og Sarpsbrua og Fossum bruer i Østfold.

**PLIKTARBEID.** Han kom fra stillingen som departementets «assistent i vegspørsmål» da han 49 år gammel ble utnevnt til vegdirektør. Opprettelsen skyldtes at han hadde fått gjennomslag for to prinsipper. Han ville bygge opp et moderne vegvesen til erstatning for den tids vegvedlikehold; pliktarbeid pålagt bøndene langs vegene. Allerede i 1857 la han frem planer om å få profesjonalisere vedlikeholdet ved fast tilsatte vegvoktere.

I tillegg ville han at vedlikeholdet skulle ivaretas av ingeniører på faglig grunnlag, og ikke styres av departementets jurister.

**DØDE I TJENESTE.** Det skulle gå drøye 60 år før profesjonaliseringen ble gjennomført, men han la et godt grunnlag. Han var en sterk fagperson, opptatt av transportøkonomi, modernisering og systematikk med hensyn til vedlikehold, og mente at Vegvesenet trengte flinke medarbeidere og la planer for systematisk opplæring av både funksjonærer og arbeidere.

Fem år etter utnevningen ble han rammet av revmatisk sykdom etter en reise i Finnmark, og døde fire år senere i tjeneste. Oppfølgingen ble i stor grad overlatt til hans etterfølger Hans Hagerup Krag. ■



## ■ STEDET:

**HEN** på Ringerike nord for Hønefoss kommer ifølge Norsk stadnamnleksikon fra norrønt Hávin. Førsteleddet er adjektivet hár 'høy' eller substantivet há 'hå', ettervekst av gress. Etterleddet er ordet vin naturlig eng, beitemark, forteller Line Lysaker Heinesen ved Stedsnavntjenesten for Østlandet og Agderfylkene. (Foto: Kjell Wold)

## ■ QUIZ:

# 20 spørsmål

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



**BRANNSIKKERHET (16):** Øvelsestunnel for brannsikkerhet i Møre og Romsdal (Foto: Knut Opeide)

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <b>1</b> Hva er høyeste punkt på E6 over Dovrefjell?                                       | <b>8</b> Hvem blir første by i Norge til å prøve ut såkalt superbuss?                   | <b>15</b> Statsråd Ketil Solvik-Olsen var i august på biltur. Hvor kjørte han? |
| <b>2</b> Hvilket vegnummer hadde E6 over Dovrefjell fram til 1965?                         | <b>9</b> Over hvilket fjell går fv. 98 i Finnmark?                                      | <b>16</b> Hva heter øvelsestunnelen for brannsikkerhet ved Åndalsnes?          |
| <b>3</b> Hvor ligger riksveg 50 i dag?   | <b>10</b> Ved hvilken svensk by er det åpnet en ny testbane for biler?                  | <b>17</b> Hvor skal E6 legges om i Gudbrandsdalen?                             |
| <b>4</b> Hva heter den nye fagsjefen i Opplysningsrådet for vegtrafikken(OFV)?             | <b>11</b> Hva heter den nye vegforbindelsen som skal bygges mellom Danmark og Tyskland? | <b>18</b> Hvor ga ny bru på rv 3 i Hedmark mer dyrka mark?                     |
| <b>5</b> Hvor stor andel el-biler kjører i perioder i kollektivfeltet på E18 inn mot Oslo? | <b>12</b> Hva står bokstavene TBM for?  | <b>19</b> Hvor har Transnova sitt hovedsete?                                   |
| <b>6</b> Hvem fortalte om demente «Albert» under Vegvesenets jubileumssamling i juni?      | <b>13</b> Til hvilken øy i Vest-Agder jobbes det for en ny fastlandsforbindelse?        | <b>20</b> Sognefjellsveien har markert et jubileum. Hvilket?                   |
| <b>7</b> Når ble Oppdølstrandtunnelen på rv. 70 på Nordmøre åpnet?                         | <b>14</b> Hva heter generalsekretæren i Norsk Motorcykelunion (NMCU)?                   |  |

## ■ I HANSKEROMMET:

### Malin Bismo Lerudsmoen

Jobber med kollektivtransport  
Vegdirektoratet

#### 1 Hva har du i hanske-rommet?

Der ligger det vognkort, mobillader, hodelykt og en bil-ruteskraper - med hjemmestrikka vott fra bestemor slik at jeg skal holde varmen mens jeg skraper ruta.



#### 2 Hva skjer innen kollektiv nå?

Vi trenger mer kompetanse på kollektivtransport, og Vegvesenet har i år satt i gang flere tiltak både for ansatte og eksterne. Denne uka er første samling for dem som skal ta mastergradkurs i kollektivtransport. Kurset er en del av erfaringsbasert master på NTNU, og det er et samarbeid med LTH (Lund tekniska högskola). Første samlinga er i Trondheim, den andre i Lund sammen med de svenske studentene.

#### 3 Noen artige minner fra jobb?

Å stå sammen med en gjeng vegvesenfolk i alle aldre og syngende og danse til «We are the world» av Michael Jackson på slutten av kvelden under jubileumsdagene.

#### 4 Går fritida på skinner?

Jeg leser og ser på tv-serier for å koble av. Også blir det litt håndball for å lea på kroppen. Drar gjerne på hyttetur for å komme ut av byen. Ellers liker jeg best de dagene som er uten planer, men som ender opp i lange kvelder med god mat, god vin og gode venner.

#### 5 Hører du spiller trekkspill?

Det kan jeg vel ikke akkurat skryte på meg. Men det er et kult instrument som jeg har ambisjoner om å lære meg. Jeg har arvet farfaren min sitt, og samboeren min truer med å sette det på loftet hvis jeg ikke snart lærer meg å spille.



## Unormal kjøring

162

Dette skiltet står inntil E16 ved innkjøringen til Bergen og får det til å gå kaldt nedover ryggen på den unormale jury, høyeste myndighet for Vegvesenets Håndbok N300, de såkalte «Skiltnormalene». Det er full anledning til å informere trafikantene ved hjelp av skilt, og gul bakgrunn forteller at dette er snakk om et budskap i forbindelse med vegbygging. -Men det strider mot grunnlaget for skiltsystemet at trafikantene skal kjøre «normalt», implisitt ikke innrette etter skiltenes betydning, heter det i en enstemmig uttalelse fra en rystet jury. Den henviser til skiltforskriftens paragraf 2 som lyder: «Offentlige trafikkskilt gjelder etter sitt innhold fra det øyeblikk det er satt opp og avdekket». (Foto: Håkon Aurlien)

**SVARENE PÅ QUIZEN:** 1 1026 m.o.h. 2 Riksveg 50 3 Mellom Hol i Buskerud og Aurland i Sogn og Fjordane 4 Karin Vyrns 85 prosent 6 Sensor Linda Boten 7 15. august i år 8 Trondheim 9 Ifjordfjellet 10 Ved Bortås 11 Femerforbindelsen, undersøisks tunnel mellom Rødbø og Puttgarden 12 Tunnelboremaskin 13 Hidra i Fiekkelfjord 14 Morten Hansen 15 E39-Stavanger-Kristiansand, E18 Kristiansand-Drammen, rv. 23 Lier-Frogne og E18 videre mot svenskegrensen 16 Runehamartunnelen(bilde) 17 Ved Ringebu 18 Åsta 19 i Trondheim 20 75 år

# Veggen og vi

www.vegvesen.no/vegenogvi

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

**Ansvarlig redaktør**  
**MARK S. BERGER**

Mobil: 916 00 444  
Telefon: 22 07 36 92  
mark.berger@vegvesen.no

Fagpressen

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

**Journalist**  
**KJELL WOLD**  
Mobil: 900 94 886  
kjell.wold@vegvesen.no

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

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

**Grafisk designer**  
**KYRRE WEDVIK RYKHUS**  
Mobil: 997 59 197  
kyrre.wedvik@vegvesen.no

**ABONNEMENT:**  
Mark S. Berger, tlf. 22 07 36 92  
epost: veggenogvi@vegvesen.no



Statens vegvesen

**GRAFISK PRODUKSJON:**  
Landsdekkende Grafisk senter, Statens vegvesen  
**Opplag:** 15 300 **Trykk:** Mediatrykk AS  
Veggen og vi skal være en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skal bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme.  
**Veggen og vi utkommer 11 ganger i året.**  
Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.  
**Redaksjonen avsluttet 23. september kl. 13.00.**  
**Neste utgave kommer 29. oktober 2014.**

