



Tøffe tak på vidda

Brøytesjåførene på Hardangervidda har hatt en uvanlig tøff start på vinteren. Snøstormene har kommet tett. Mellom vindkast og snøbyger er det kjørt kolonne på rv.7 i kamp mot naturkreftene. Vegen og vi har fulgt det fascinerende arbeidet – National Geographic også. (Foto: Kjell Wold)

Side 14-17

SIDE

4

TRAFIKANT:

Ti år med ny føreropplæring er nå blitt evaluert.

SIDE

6

MILJØ:

Vegvesenet gir bort myr når ny E6 bygges ved Trondheim.

SIDE

22

PORTRETT:

Sjefen for øst-vest utredningen trives også på grusveger

SIDE

26

VEGPRIS:

Kongeveg og rassikringsanlegg prises som vakre.



TUNNELJOBB PÅ SICILIA

Fra slutten av januar i år er Mari Lie Arntsen (bildet) på to måneders jobboppdrag på et tunnelanlegg på Sicilia. Der skal hun jobbe med en tunnel på en motorveg for det italienske vegvesenet gjennom utvekslingsprogrammet til CEDR – som er et samarbeid mellom de fleste vegadministrasjoner i Europa. (Foto: Mari Lie Arntsen)

FEM E6-TUNNELER OPPGRADERES

Fem E6-tunneler mellom Trondheim og Steinkjer skal oppgraderes, blant dem 3,9 kilometer lange Helltunnelen (bildet). Tunnelene blir stengt i perioder under arbeidet som er beregnet å koste nær 100 millioner kroner og være ferdig sommeren 2016. (Foto: Knut Opeide)



LEDER:

Urnorsk og unorsk

Og saaledes skede det, høystærværdige herrer, at kunstens gjenstand fra at være det «skjønne» gikk over til at bli det karakteristiske, det interessante.

Hans Jæger

Statens vegvesen utvikler 18 utvalgte veistrekninger til Nasjonale turistveger. De siste årene har disse unike strekningene fått enormt mye oppmerksomhet, både her hjemme og i resten av verden. Oppmerksomheten har i all hovedsak vært av det hyggelige slaget.

Langs strekningene er det satset på å skape attraksjoner for turistene, attraksjoner som skal legge til rette for storslåtte naturopplevelser. For å få dette til har man blant annet brukt arkitekter og kunstnere. Sammen med Vegvesenet har disse har skapt møteplasser som har fått enorm oppmerksomhet- ofte for sin dristighet i utforming og materialvalg, men også for nennsom tilpasning til stedets naturlige karakter.

Nå foreligger det planer for utsmykking langs Atlanterhavsvegen, nærmere bestemt ved kyststien på Vevang i Eide kommune. Vi kan alle se for oss dette praktfulle området av norsk natur, det spektakulære synet av hav som møter land. Det er noe urnorsk ved det hele.

På dette stedet har man nå planer om å plassere noe unorsk- et kunstverk bestående av italienske marmorsøyler. Søylene skal, i forskjellige biter, ligge på bakken og bukte seg 90 meter langs landskapet. Kunstneren bak verket er Jan Freuchen.

Ikke uventet har prosjektet fått mye oppmerksomhet. Da det ble omtalt på intranettet i Statens vegvesen kom det meninger fra ansatte over hele landet. Mange uttrykte stor skepsis til flere sider kunstprosjektet. Italienske marmor i norsk natur, hvorfor ikke bruke norsk stein? Hva har romerske søyler i norsk natur å gjøre? Ser ut som stripe fra en gigantisk tubeost.

Sånn sett oppnår prosjektet, med arbeidstitelen «Columna Transatlanticus» mye av ambisjonene Nasjonale turistveger mener kunsten skal ha, nemlig å skape debatt. Noen velger å vise til at det er pussig at vi velger å bruke penger på kunst, penger som heller kunne vært puttet i huller i veien. Tanken er sikkert god, men ikke relevant. Vi snakker nemlig om to forskjellige budsjetter. Turistvegene får egne bevilgninger over statsbudsjettet.

Kunst vil veldig ofte dreie seg om smak og behag, den umiddelbare opplevelsen skal helst sitte. For veldig mange av oss er kunst en greie som dreier seg om en god eller dårlig følelse, vi bruker ikke veldig mye tid på refleksjon rundt tid og rom og sånne ting. Selv om det er ok, må det også være ok at beslutninger om hvorvidt kunsten skal brukes eller ikke, ikke kan tas på en god eller dårlig magefølelse. Den beslutningen må tas på et bredere faglig grunnlag, som blant annet innebærer en vurdering av om kunsten i naturen vil bidra til å berike oss, både mentalt og materielt. Det har Nasjonale turistveger vist at de har klart en rekke ganger, de har faktisk noen suksesshistorier å vise til. Så da velger jeg å tro at de også klarer å ta en klok beslutning om hva som egner seg kyststien ved Atlanterhavsvegen.



Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



FØR OG NÅ:



SAGT I SOSIALE MEDIER:

Statens vegvesen @Presserom 21. jan. Utforming av motorveger: Vegdirektoratet har sendt ut nye normalbestemmelser om utforming av motorveger, NA-ru... <http://bit.ly/1yldlhy>

Fredriksstad Blad @FrBlad 22. jan. Nå blir du kontrollert på et blunk! Les mer om hvordan du blir avslørt av Vegvesenet på <http://www.f-b.no/direkte/>

Rune Fossum @Rufoss 21. jan. Heftig. Vegvesenet foreslår bru over Sognefjorden, som kan erstatte ferjesambandet Mannheller - Fodnes <http://www.nrk.no/sognogfjordane/>

Bergens Tidende @btno 13. jan. Telenor og Vegvesenet i trekrangel: I mellomtiden er veien stengt. Folk må i stedet kjøre rundt Sotra. <http://bit.ly/1Cf9toB>

Geirr TangstadHoldal @iGeirr 7. jan. Apropos Eidsvold. Bruker 1 mill på elggevirer langs dødsvei. Skal forhindre ulykker, mener Vegvesenet <http://www.vg.no/forbruker/bil-baat-og-motor/bil-og-trafikk>



■ VEGBILDET:

VED VINTERVEG

I LE: Nydelig vinterføre i januar på Holmsetra i Øyerfjellet. Et nediset gjerde gir ly mot kald vind. (Foto: Hilde M. Strangstadstuen)

Brøyting før og nå

◀ **1930**

2015 ▶

Når deler av landet har veldig mye snø må tungt utstyr til for å få vegen opp igjen. Vikafjellet ble stengt i nesten to uker i januar, her måtte både snøfresere og en gravemaskin til og brøytekanter ble opptil åtte meter høye. Men det har vært mye snø før også. Bildet til venstre er av Vegvesenets tyngste brøytebil for 75 år siden, en FWD, som har kjørt seg godt fast i Drivdalen i Oppdal i april 1940. Vegvesenet hadde mange FWD-biler som med firehjulsdrift kunne fortsette der andre måtte melde pass. (Foto til venstre: ukjent. Foto til høyre: Per Ove Fossheim)





POPULÆRT VALGFAG

Trafikk er det tredje mest populære valgfaget blant elever på 10. trinn og er like attraktivt blant jenter og gutter. – Det er veldig bra at faget er så godt mottatt av både gutter og jenter, forhåpentligvis gjør valgfaget dem til bedre trafikanter på sikt, sier Kristin Eli Strømme, opplæringsjef i Trygg Trafikk. (Illustrasjonsfoto: Knut Opeide)

Bestått for «ny» føreropplæring

Ti år har gått siden føreropplæringa for alle klasser ble endret. Det har blitt forsket mye på den nye modellen med oppløftende resultat.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Ei god føreropplæring som både elever og trafikklærere er fornøyde med. Bedre holdninger og færre ulykker blant unge førere. Og varierende kompetanse hos trafikklærere. Det er hovedfunnene etter fire år med evaluering av føreropplæringa. Det forteller Christina Eriksen i Statens vegvesen, som har ledet arbeidet med å oppsummere funnene.

BANEKRYTTER I 2005. Statens vegvesen innførte ny føreropplæring i 2005 med mer vekt på risikoforståelse og sjølinnsikt. Fokus ble flyttet fra armer og bein til hodet: Forskning viste nemlig at det også var viktig å påvirke atferd og holdninger under opplæringa. Dette var banebrytende og vakte oppsikt i andre land som stort sett er opptatt av kjøretekniske og trafikale ferdigheter som kunne måles på prøver. Ett av de nye målene ble å lære mer om risiko og sjåførens rolle som aktør i trafikken. Som følge av dette ble det lagt mer vekt på gruppediskusjon og å reflektere over egen kjøreatferd.

FRA ALLE BAUGER OG KANTER. Både hvordan opplæringa er gjennomført og effekten har vært under lupen. Det har vært ei grundig evaluering med seks forskningsrapporter. Funn fra før og etter ny opplæring er sammenlignet. Vegvesenet har også samlet erfaringer fra workshops med sensorer, forskere, tilsynspersonell, ungdom, bransjeorganisasjoner og utdanningsinstitusjoner. Der var oppgaven å få fram styrker, utfordringer og anbefalinger. Eksempel på tema var hvordan en skal få ungdom til å øvelseskjøre mer for å kunne bidra til å redusere ulykkesrisikoen blant ungdom. Fra de unge kom det for eksempel tips til hvor-

dan det trafikale grunnkurset kunne gjøres mer praktisk og aktivt.

– Mange har fått mulighet til å si sin mening, og vi har fått ros for å gå bredt ut, sier Eriksen.

JUSTINGER MÅ TIL. – Vi er glade for at det er god støtte for å fortsette med samme struktur og opplegg. Men noen justeringer er det behov for. Nå har vi fått alt på bordet, og vi starter arbeidet med å revidere og videreutvikle forskrift og læreplaner. Vi skal også se nærmere på førerprøven. Aktuelle fagmiljø vil bli invitert til å delta i det videre arbeidet, sier Eriksen.

TRAFIKKLÆRERE TRENGER PÅFYLL. Sjøl om dagens opplæring er vellykket, er det fortsatt noe å jobbe med.

– En av hovedutfordringene er at trafikklærerne har ulik kompetanse og utdanning, noe som påvirker gjennomføringen av føreropplæringa. Mange trafikklærere har både et behov for og et ønske om å øke sin kompetanse innen blant annet forskjellige undervisningsmetoder. Derfor vil vi nå se på et opplegg for tilleggs- og etterutdanning, forteller Eriksen.

STOR INTERESSE. Eriksen har allerede holdt flere foredrag om evalueringa. Også andre land er interesserte og rapporten oversettes nå til engelsk.

– Endringene vi gjorde i 2005, var omfattende, og vakte stor interesse i andre land i Europa. Mange lurer nå på hvordan det har gått, sier Eriksen.

Alle funn er oppsummert og sammenstilt i rapporten «Evaluering av norsk føreropplæring etter 2005» som ligger på www.vegvesen.no/Trafikkopplaeringsbransjen. ■



GOD EFFEKT: Føreropplæringa, som ble endret for ti år siden, har blant annet gitt bedre holdninger og færre ulykker blant unge førere. Illustrasjonsfoto: Knut Opeide.

Kjører bil igjen

Arve Korstadhagen (78) kjører igjen bil etter at han som bilfører og Julie Mikkelsen (29) hverandre i en «typisk høstulykke» i et fotgjengerfelt i Moss i november.

Det var i desemberutgaven av Veggen og vi fortalte historien om «ulykken som smertet». Da avisen kom ut hadde Korstadhagen det mentalt vondt og følte seg stemplet som eldre bilfører. Det gjør han fortsatt. Han fikk førerkortet tilbake etter fire uker men det fulgte med et forelegg på 8000 kroner. Han er ikke avhørt og mener

forelegget er urimelig, men har betalt for å bli ferdig med saken.

Julie Mikkelsen har fortsatt store smerter i kroppen etter at hun ble kastet i bakken. Hun hadde fra før en kronisk lidelse og har ikke kommet tilbake i normal aktivitet.

Artikkelen førte til diskusjon på sosiale

medier. Det kom frem at «rutinemessig inndragelse» av førerkort ikke har vært tillatt siden 2007. Like interessant ble diskusjonen om det er riktig å ha en absolutt «pågangsrett» for fotgjengere i fotgjengerfelt. Derfor utfordret vi FTU- og Tryggtrafikk-sekretærene i Østfold til duellen gjengitt i spalten til høyre.

FAKTA

7

Tilbud er gitt på bygging av ny gang/sykkelveg på fv. 402 mellom Storemyr og Birkeland i Lillesand og Birkenes kommuner. Buda er på 69,5 til 93,5 mill. kr.



NY KVILEPLOSS

Tidleg i januar opna Statens vegvesen ein ny kvileplass for tungbilar ved Bergen travpark i Åsane. 20 oppstillingsplassar for tungbil vert brøyta og strødd vinterstid og anlegget har alle dei fasilitetar som trengs. Dette er sjette kvileplass som er opna i Hordaland. (Foto: Erling Hodneland)



Ei god føreropplæring som både elever og trafikklærere er fornøyde med.
Christina Eriksen, Statens vegvesen



DUELLEN:

JA ELLER NEI TIL VIKEPLIKT I GANGFELT

Bør bilførere ha ubetinget vikeplikt for fotgjengere i gangfelt eller skaper det falsk trygghet?



Jørn Claudius, sekretær for fylkes- trafikksikkerhetsutvalget (FTU) i Østfold



Paal Gunnar Mathisen, fylkessekretær i Trygg Trafikk

HVEM DER?

1 Bør vi oppheve bilistenes ensidige vikeplikt i gangfelt?

Ja. Dagens regler gir fotgjengerne en falsk trygghet. Vi bør vurdere gjensidig vikeplikt ala «flet-teregelen». Den inneholder en liten usikkerhetsfaktor som gjør oss årvåkne og forsiktige, og den fungerer mye bedre enn mange fryktet da den ble innført.

Nei. Bilistenes vikeplikt er godt innarbeidet i den norske befolkning og til tross for at det er mange tusen som krysser gangfelt hver eneste dag skjer det utrolig få ulykker. Likevel er det utfordringer forbundet med utformingen av mange gangfelt.

2 Hva mener du er det viktigste argumentet som taler for en regelendring?

Antallet ulykker i gangfelt, og at andelen fotgjengerulykker er økende. I framtiden skal flere gå, sykle eller kjøre kollektivt. Vi lever lengre enn før og eldre fotgjengere skades mer enn yngre fotgjengere. Dette må møtes med nye sikkerhetstiltak.

Skulle man hatt en regelendring må det være med bakgrunn i fremtidig trafikkøkning som skal skje gjennom kollektiv, sykling og ikke minst gange. Til tross for at regelen er godt kjent er det likevel mange bilister som ikke stopper for fotgjengere.

3 Hva mener du er det viktigste argumentet som taler mot?

Gamle vaner er vonde å vende. Det kan føre til påkjørsler i større fart enn før, og dermed mer alvorlige ulykker. En regelendring må derfor følges opp med mange støttende informasjons- og sikkerhetstiltak.

Trygg Trafikk mener dagens regel fungerer godt, men for å bedre ulykkesstatistikken i fremtiden ønsker vi å ansvarliggjøre fotgjengere slik at det ikke nødvendigvis er bilistene «feil» når det har skjedd en ulykke.

4 Hva skal til for at du skulle endre oppfatning?

Den teknologiske utviklingen i kjøretøyene. Det finnes i dag systemer som overtar kontrollen når fotgjengere kommer ut i veien. Slikt obligatorisk utstyr kan redusere behovet for å endre vikepliktsreglene.

Skulle ulykkesstatistikken ved krysning av gangfelt øke dramatisk i nær fremtid må man vurdere forskjellige tiltak og først da må en regelendring vurderes.

5 I hvilken grad mener du trafikken fungerer som samspillsa-rena?

Faktum er jo at det aller meste i trafikken går utrolig bra. Det betyr at samspillet fungerer bra. Selvfølgelig kan det bli bedre, og det gjelder særlig samspillet mellom bilister-syklister, og syklist og fotgjengere.

Når trafikken øker og antallet ulykker går ned er det et tegn på at vi blir stadig flinkere på samspill i trafikken. Det er bare å håpe vi i fremtiden blir enda dyktigere til å samhandle slik at vi kan unngå unødvendige skadde og døde.



8,5 KM FIREFELT I KONGSBERG

Før jul la regjeringa fram forslag om ny E-134 Damåsen–Saggrenda utenom Kongsberg (bildet) sentrum med planlagt anleggstart våren 2015. Nesten 13 kilometer ny E134 skal etter planen åpnes for trafikk i 2019. 8,5 km av veggen bygges med fire felt. (Foto: Kjell Wold)

GIR BORT 60.000 LASS



MYE MYR: E6 skal gå fra Melhus og over Heimdalsmyra sør for Trondheim, og som navnet tilsier er det mye myr i området som Vegvesenet må bli kvitt.

Vegvesenet vasser i myrmasser når de skal bygge åtte kilometer ny E6 sør for Trondheim.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO SVEIN H. SELLISETH

En ny del av E6 skal gå fra Melhus og over Heimdalsmyra sør for Trondheim. Og som navnet tilsier er det mye myr i området som Vegvesenet må bli kvitt. Det er trangt om plassen på depoter i Trøndelag, så Vegvesenet måtte gå nye veier.

ANNONSERT. – I midten av januar annonserte vi myrmassene. Vi har ikke vasset i tilbud, men det er noen i nærområdet som har meldt sin interesse, sier prosjektleder Odd Jostein Haugen i Statens vegvesen.

På grunn av regelverk står Vegvesenet bak annonseringen, men det er

entreprenøren som tar seg av det praktiske.

– Vi har god tro på at vi blir kvitt jorda, og at den kan bli levert innenfor ei mil. Det er viktig for oss med tanke på miljøet, sier Haugen.

KAN BLI MATJORD. Normalt kan en ikke bruke myr til noe. Men nå har en utviklet

metoder for å lage matjord og vekstjord av myr. Dette gjøres ved å tilsette sandmasser eller steinmjøl som gjør at en får bort over-skuddsvatn. Deretter tilsettes organisk materiale slik at jorda kan fungere som matjord.

MANGELVARE. I stedet for å bygge ned matjord, noe som ofte er tilfelle ved vegbygging,

■ NØDKOMMUNIKASJON:

Vil samle nødmeldetjenesten

Det er behov for endringer og forbedringer i nødmeldetjenesten i Norge.

Det går fram av en rapport fra Nasjonalt nødmeldingsprosjekt som nå er levert regjeringen. Utredningen viser at dagens nødmeldingstjeneste til brannvesenet (110), politiet (112) og helsevesenet (113) stor sett fungerer bra, men at sårbarheten er stor.

ENDRET ORGANISERING. Norge har i dag 63 nødmeldingssentraler. Ikke alle disse

er robuste nok. Utredningen peker på klare gevinster ved å samlokalisere nødmeldingssentralene i de tre etatene. På den bakgrunn foreslås det å samlokalisere nødmeldingssentralene i politiet med sentralene i brann- og redningsvesenet når nye politidistrikt skal etableres. Det foreslås at antall samlokaliserte nødmeldingssentraler blir det samme som antallet nye politidistrikt.

FORNUFTIG. – Dette får ingen direkte konsekvenser for Statens vegvesens Vegtrafikksentraler, men det høres fornuftig ut at antall samlokaliserte nødmeldingssentraler blir det samme som antall nye politidistrikt, sier seksjonssjef ved Vegtrafikksentralen, Peder Tømmervåg.

MANGE FORBEDRINGS-PUNKTER. Rapporten anbefaler forbedringer på følgende punkter: Økt kapasitet, bedre kompetanse, bedre teknologi, lik forståelse av lovverket, styrket styring og forvaltning og bedre

organisering. Utredningen legger vekt på at det haster med å gjennomføre disse forbedringstiltakene på alle de nevnte områdene.

FOR DÅRLIG OVERSIKT. Det foreslås ikke å endre dagens ordning med tre nødnumre. Den sikrer etter prosjektets mening publikum raskest mulig kontakt med fagkyndig personell. Men dagens teknologi utnytter ikke godt nok muligheten for deling av informasjon og sikrer i dag ikke godt nok et felles situasjonsbilde for innsatspersonell i nødsituasjoner.

FAKTA

5

bud er gitt på ny driftskontrakt for Rjukan området i Telemark. Budene varierer fra 117 til 158 millioner kroner.



STATLIG PLAN GIR RASKERE E10

For å sikre raskere gjennomføring av E10, Rv83 og Rv85 mellom Evenes, Harstad og Sortland (bildet), ble det i desember besluttet at staten overtar videre planprosess for veistrekningen etter ønske fra lokale myndigheter. Vegen på 160 kilometer mellom Sortland og Evenes har for lav standard og berører syv kommuner i Nordland og Troms. (Foto: Tomas Rolland)

MED MYR



ØST-VEST UTREDNINGEN:



FLASKEHALS: Kvamskleiva i Vang kommune i Valdres er en av mange E16-strekninger i Oppland som skal utbedres de neste årene.

E16: Mister status – får milliarder

Selv om Statens vegvesen foreslår å prioritere E134 over Haukeli og rv 52 over Hemsedal som fremtidige hovedveger mellom Øst- og Vestlandet, blir ikke E16 og Valdres en taper når det gjelder veginvesteringer.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

”**Nå har en utviklet metoder for å lage matjord og vekstjord av myr.**

Odd Jostein Haugen, Statens vegvesen

kan det altså her «utvinnes» matjord av myr. God matjord er også mangelvare i Trondheimsområdet.

– Rundt halvparten av myra kan nok brukes til dette, men det krever mye lagerplass. Resten må kjøres bort, sier Haugen.

Den nye strekningen skal etter planen være ferdig i 2018. ■

TEKST KJELL WOLD ARKIVFOTO KNUT OPEIDE

BEDRE SAMVIRKE.

Utredningen anbefaler derfor å innføre ny teknologi for å sikre at tjenesten blir mer robust og at den til enhver tid er tilgjengelig. Ny teknologi vil også kunne bedre samvirket mellom nødetatene og sikre bedre bruk av de totale ressursene.

► **SÅRBART:** Nødmeldetjenesten er sårbar per i dag. Dette bildet er fra en ambulansetrykning ved et trafikkuhell i Gudbrandsdalen.



E16 over Filefjell mister kanskje status som prioritert hovedveg øst-vest. Men det skal likevel investeres mange milliarder kroner på oppgradering av E16 gjennom Oppland de neste årene. Fra fylkesgrensa mot Sogn og Fjordane på Filefjell er det i dag i gang store utbyggingsprosjekter østover mot Øye og nye vegplaner videre mot Fagernes og Begnadalen.

NYE MILLIARDER. Utbyggingen som nå pågår mellom Borlaug og Øye er i milliardklassen og skal etter planen være ferdig i 2018. Mellom Filefjell og Fønhus sør for Bagn er det i årene framover planlagt strekningsvis utbygginger for over 7 milliarder kroner. Også fra Fønhus og sørover mot Hønefoss ligger det inne planer om utbedringer i milliardklassen.

MILEVIS MED NY VEG. På strekninger som Øye-Røn, Hande-Fagernes og Bjørge-Fønhus skal det bygges mange mil med nye veier i årene framover. Tunnel forbi Fagernes er også under utredning. Derfor vil nye prioriteringer av hovedveger mellom Øst- og Vestlandet ikke stoppe de mange pågående vegplanene gjennom Valdres. Det er først og fremst fordi E16 over Filefjell hovedsaklig betjener nyttetraffikk mellom Hordaland/Sogn og Fjordane og indre Østlandet og Mjøsregionen, at E16 mister status som hovedveg øst-vest. E16 mister

hverken regional betydning eller investeringer i milliardklassen.

LAV TRAFIKK. Helt tilbake fra 1975 har E16 Filefjell hatt status som hovedveg mellom øst og vest. Dette ble igjen bekreftet av Stortinget i 1992. Men nye analyser av trafikken mellom Østlandet og Vestlandet de seneste årene har bekreftet at hovedstrømmen av vegtrafikken mellom de to regionene i Sør-Norge går nå mer og mer over E134 Haukeli på den sørlige ruten og rv 7/rv 52 Hemsedal på den nordlige ruten. I sommerhalvåret har også rv 7 over Hardangervidda en klar betydning for trafikken øst-vest.

”**Hovedstrømmen av vegtrafikken mellom de to regionene i Sør-Norge går nå mer og mer over E134 og rv 7/rv 52.**



DUSINET FULLT PÅ E6 I NORD

Et dusin vegtunneler på E6 i Nordland skal oppgraderes etter den nye forskriften. Kun to av dem er riktig gamle, fra 1960-tallet, resten er bygd på 1990 – og 2000-tallet. De 12 tunnelene er samlet på 15,5 kilometer. Korgfjelltunnelen (bildet) er lengst med 8,5 km og ble åpnet så sent som i 2005. (Foto: Bjørn Kjønnås)

GÅR RASKT MOT ITS-LOV



ITS-LOV: ITS-loven må sikre at informasjonsflyten blir ensartet for trafikantene, sier Ivar Christiansen.

– Vi trenger en egen ITS-lov for å sikre at informasjonsflyten blir ensartet for trafikantene, sier Ivar Christiansen som leder Vegdirektoratets kontor for trafikkforvaltning.

TEKST HÅKON AURLIEN **ARKIVFOTO** HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

«**D**et er viktig å sikre at digitale tjenester du benytter som trafikant er like og sammenhengende selv du forflytter deg mellom riksveg, fylkesveg og kommunal veg i Norge eller er på utenlandstur, påpeker han.

Tidlig i desember sendte Vegdirekto-

ratet, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, ut på høring et forslag til lov om intelligente transportsystemer (ITS) innenfor vegtransporten. Bakgrunnen er et EU-direktiv om strukturering av hvordan datasignaler i fremtiden skal gå mellom vegsystemet og den enkelte trafikant. Gjennom EØS-avtalen er Norge forpliktet til å følge EUs standarder.

Flere og flere bilprodusenter tilbyr nå elektroniske førerstøttesystemer som henter informasjon fra elektroniske kanaler og gir føreren mulighet til å planlegge kjøringen ut ifra for eksempelvis informasjon om kø langs alternative ruter. Det er tilretteleggingen av denne informasjonen som nå skal reguleres. EU-direktivet slår fast at medlemslan-

dene skal tilby data om vegnettet og trafikken innenfor et ensartet system. Du som trafikant skal f.eks. kunne kjøre i egen bil gjennom Europa og underveis få talemeldinger om hvordan du bør kjøre, på norsk. En italiener få de samme tjenestene på sitt språk.

– Dette er ikke komplisert, kun snakk om en standardisert koding av informasjon slik at tjenesten blir den samme uansett utstyrsleverandør og land. Brukerne skal ha kontinuerlige tjenester på en reise gjennom hele Europa uten at det er behov for tilpassing av dataene underveis. Vi mener at det skal være en fellesoppgave å levere data som bidrar til god flyt på vegnettet, sier Christiansen.

Innføringen av ITS-tjenester vil skje gradvis og mange vil bygge videre på tjenes-

■ UTBYGGING:

Planlegger tunnel nummer to

Før Regjeringen har bestemt om det skal bygges tunnel eller bru over Oslofjorden fortsetter planleggingen av et tunnellop nummer to på rv 23 Oslofjordforbindelsen

KVU for Kryssing av Oslofjorden ble lagt fram rett før jul i fjor. Anbefalingen slo fast at bru vil gi best nytte på lang sikt og gi den beste løsningen samfunnsøkonomisk. Men utredningen hevder samtidig at tunnel også vil være en god løsning som gir forutsigbarhet, kapasitet og trafiksikkerhet.

ETTER PLANEN. – Vi holder fremdriftsplanen og fortsetter oppdraget med å planlegge et nytt tunnellop, sier prosjektleder for Oslofjordforbindelsen i Statens vegvesen, Anne-Grethe Nordahl. Tunnelsikkerhetsforskriften fra 2007,

også kjent som EUs tunneldirektiv, innebærer blant annet at det for eksisterende vegtunneler som er lengre enn 1000 meter skal nye rømningsveger ut i dagen vurderes. Undersjøiske tunneler er gitt en dispensasjon fra forskriftens krav om maksimal stigning på 5 prosent. Oslofjordtunnelen har en stigning på 7 prosent.

FRIST 2019. Både for Oslofjordtunnelen (7,3 km) og Frogntunnelen er det bestemt at det skal bygges tverrforbindelser mellom løpene,

slik at det ene løpet kan brukes som rømningsveg ut i dagen ved hendelser i det andre løpet. Fristen for å utbedre disse sikkerhetstiltakene i vegtunneler er april 2019. Tidlig i 2013 ble det bestemt å utrede bru som alternativ til tunnellop nummer to i Oslofjordforbindelsen og at utredningen skulle inngå som en del av konseptvalgutredningen (KVU) for kryssing av Oslofjorden.

VEDTAK I ÅR. Forslagene til reguleringsplan for tunnellop nummer to som ble lagt fram i fjor høst ligger

bygge- og anleggsarbeidere døde på jobb i 2014, viser en oversikt fra frifagbevegelse.no. Det er om lag 1/3 av alle arbeidsulykker (40) registrert i Norge i fjor.



FAGDAG OM VARIGE KONSTRUKSJONER

Statens vegvesens etatsprogram «Varige konstruksjoner» inviterer til fagdag på Aker brygge i Oslo torsdag 5. februar. Målgruppe for fagdagen er alle som jobber med bruer og tunneler både i Statens vegvesen og bransjen for øvrig. (Foto: Kjell Wold)

ITS er viktig på svært mange områder. Slike systemer kan blant annet bidra til å øke trafikksikkerheten, redusere trengselen på vegnettet, og sikre bedre trafikkflyt.

Ivar Christiansen, Statens vegvesen

ter som allerede er i bruk. Fra mars 2018 skal alle nye biler ha det automatiske nødalarmsystemet eCall. Løses kollisjonsputen ut, eller føreren trykker på en alarmknapp i bilen, skal det automatisk gå en nødmelding til redningsetatene med informasjon om hvor bilen er og hva som er skjedd. – Vi må ha mottakssystemet for disse meldingene på plass i Norge innen oktober 2017, forteller Ivar Christiansen.

MODERNISERING. Da loven ble sendt ut på høring påpekte samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen at loven skal bidra til modernisering av transportsystemet.

– Transportsektoren står overfor en rekke utfordringer knyttet til trafikksikkerhet, kapasitet, miljø og klima. For å løse disse utfordringene må transportsystemet moderniseres. Vi må bruke vår infrastruktur smartere. I denne sammen-

heng er ITS (intelligente transportsystemer) svært viktig, sa han.

– ITS er viktig på svært mange områder. Slike systemer kan blant annet bidra til å øke trafikksikkerheten, redusere trengselen på vegnettet, og sikre bedre trafikkflyt. ITS-systemene må kunne virke sammen. Det er en rivende teknologisk utvikling på området, Norge ligger allerede langt framme, men utfordringene er mange. ITS-loven gir oss et hjemmelsgrunnlag som gjør det mulig for regjeringen å legge til rette for at systemer og løsninger kan fungere sammen på en god måte, sa Ketil Solvik-Olsen.

Høringsfristen går ut 12. februar og deretter skal kommentarene gås gjennom før forslaget sendes videre til behandling i Samferdselsdepartementet. – Vi håper på en rask behandling slik at lovforslaget kan være vedtatt av Stortinget i løpet av første halvår, sier Ivar Christiansen. ■

TEKST OG ARKIVFOTO KJELL WOLD

nå til politisk behandling i Frogn kommune i Akershus og Hurum kommune i Buskerud. Det er forventet vedtak om dette i begge kommuner i løpet av 2015.

► **OSLOFJORDTUNNELEN:** Planleggingen av nytt tunnel-løp fortsetter som forutsatt.



FERJEFRI E39:



SAMLAR DATA: Dei er godt synlege med gul farge, lanterner og såkalla AIS-markering. Bøyane er festa til fjordbotnen.



Samlar brudata i Bjørnafjorden

Fem gule bøyar i Bjørnafjorden skal dei neste par åra måle bølger, straum og vind. Dei skal gi svar på om det er mulig å krysse fjorden med ei ny gigantbru.

TEKST ANJA KRISTIN BAKKEN FOTO STIAN MOE JOHANNESSEN

Dei fem bøyaner som er satt ut i fjorden nå på nyåret ligg mellom Rekstern og Halhjem, fortel prosjektmedarbeidar i Fjordkryssingsprosjektet, Stian Moe Johannesen i Statens vegvesen.

Fire av bøyaner ligg i ein mogleg vestleg trase, ei ligg i det som kan bli ein austleg trase. Bøyane skal i utgangspunktet ligge ute i to år. Blir det nødvendig kan undersøkingane forlengast med ytterlegare tre år. Det er Dansk Hydrologisk Institutt (DHI) som har klaggjort bøyaner og samlar inn data for Statens vegvesen. Dei gule bøyaner er produsert på New Zealand.

AVANSERT. – Bøyane veg 2,6 tonn og stikk fem meter opp på overflata. Dei er godt synlege med gul farge, lanterner og såkalla AIS-markering. Bøyane er festa til fjordbotnen. Under bøyaner heng det sensorar som måler straum og bølger ned til 50 meters djup. Alle bøyaner har også vindmålar montert på seg, i tillegg

til at to av målarane registrerer saltinnhaldet i fjorden.

Kjeller Vindteknikk set opp master på land for å måle vind på fleire punkt langs ein mogleg ny E39 gjennom Hordaland. Vinddata frå mastene på land blir samordna med data frå bøyaner i sjøen, slik at alt blir samla i ein felles database. Informasjonen som blir samla skal danne grunnlaget for det vidare arbeidet med å planlegge bru over Bjørnafjorden. Om erfaringane frå målingane i Bjørnafjorden blir gode kan dette bli et system som også kan brukast på andre fjordar langs E39 seinare.

Fjordkryssingsprosjektet jobbar mest med teknologiutvikling for kryssing av alle fjordane langs E39 som i dag er betjent med ferje, men prosjektet er som vist også involvert i planlegging av kryssing av konkrete fjordar. Prosjektet samlar medarbeidarar frå regionane vest, sør, aust, midt og Vegdirektoratet, og Mathias Egeland Eidem i Region vest leiar arbeidet. ■



FØRSTE FASE BYPAKKE NEDRE GLOMMA

I fase 1 av Bypakke Nedre Glomma i Østfold prioriteres prosjektet rv 110 Ørebekk-Simo i Fredrikstad, kollektivtrafikktiltak og tiltak for gående og syklende i Fredrikstad og Sarpsborg (bildet). Videre foreslås midler til planlegging av programområdetiltak i fase 1 og prosjekter aktuelle i neste fase av bypakken. Første fase har en økonomisk ramme på 1,2 milliarder kroner. (Foto: Håkon Aurlien)

MED Facebook MOT brukryssing

Før Statens vegvesens prosjektleder Anders Jordbakke stilte i et folkemøte i Moss om planene for en fast forbindelse over Oslofjorden, gikk et fakkeltog gjennom byen. På Facebook var det dannet en motaksjon med 4300 medlemmer som ikke vil ha bru via Jeløya.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN BRUILLUSTRASJON SWECO

Det var motaksjonen som arrangerte møtet og de fikk det som de ville. Lokalpolitikerne gikk på slutten av møtet langt i å love et «nei» til bru over Jeløy selv om bystyret først skal bestemme seg om en høringsuttalelse i slutten av februar. Ordfører Tage Pettersen ga selv uttrykk for at bruløsningen er uaktuell og at hans parti ville gå for en lang tunnel helt frem til E6. Nå var det viktig for partiene å stå sammen slik at ikke uenighet skulle kunne brukes til å trumfe gjennom en løsning de ikke vil ha.

Sammen med ordførerkollega Børre Jacobsen i Horten har Pettersen stått i spissen for å få en fast forbindelse til erstatning for landets største fergesamband. Regjeringen ba Statens vegvesen om å lage en konseptvalgutredning (KVU) sammen med Jernbaneverket og Kystverket. Den ble overlevert i november etter to og et halvt års arbeid og nå har kommunene fått frem til 1. mars med å kommentere utredningen. Deretter skal Regjeringen bestemme hva som skal planlegges videre for bygging om ganske så mange år.

Men høringsfristen ble i realiteten kor-

tet ned i forhold til den departementet hadde planlagt, da en godt arbeidende protestaksjon kom på banen.

STORT ENGAJEMENT. – Jeg har aldri før sett et så stort engasjement rundt en infrastruktursak. Vi har stått overfor en ressurssterk gruppe som har argumentert godt. Vi har til tider vært utsatt for et bombardement av argumentasjon som det har vært vanskelig å stå imot. Det er et helt klart et interessant spørsmål hvordan lokalpolitikere er blitt påvirket underveis i forhold til det standpunkt de skal ta om valg av løs-



– Vi har til tider vært utsatt for et bombardement av argumentasjon som det har vært vanskelig å stå imot, sier ordfører Tage Pettersen i Moss.

ning, sier Mosseordføreren i dag.

Pettersen har selv vært holdt løpende orientert som medlem av en referansegruppe for konseptvalgprosjektet. I ettertid beskriver han informasjonen som grei i utredningsfasen og påpeker at medvirkning og involvering tar tid.

– Etter at KVU-en ble lagt frem har debatten vært styrt av de som har bestemt seg. Jeg skulle ønske at planleggerne hadde deltatt mer aktivt i denne fasen og presentert faktagrunnlaget for de anbefalingene de er kommet frem til, sier han.

STARTET TIDLIG. Aksjonsgruppa ble etablert i fjor da det kom frem at det kunne være aktuelt å bygge hovedforbindelsen over eller under øya.

– Vi så at et bruprosjekt ville ødelegge tre viktige natur- og friluftsområder og sette Moss og Jeløy på vent i 30 år. Vi fant ut at det beste vi kunne gjøre var å finne frem fakta i saken, og mener vi har gjort noe viktig for området vi bor, sier Gisle Haakonsen i «Aksjonsgruppen Nei til fjordkryssing via Jeløy».

Et 20-tall mennesker ble samlet i en referansegruppe, de etablerte en Facebook-gruppe, arrangerte møter og samlet tilhen-

gere. I det daglige er det 3-5 personer som fører Facebook-siden med informasjon om konsekvensene av Jeløy-alternativene.

– Aksjonsgruppa består av en gjeng faktaorienterte personer, vår strategi er å være til stede hver dag og å spre sann informasjon slik vi ser den fra vår vinkling. Etterrettligheten gjør at vi er en ressurs som brukes av folk rundt oss, politikere og medier, sier Haakonsen.

LIK INFORMASJON TIL ALLE. – Det var andre gang vi møtte aksjonsgruppa i Moss, vi stiller opp og informerer der vi blir spurt og de fikk den samme informasjonen som vi har gitt alle andre og som vi har lagt ut på våre nettsider. Slike møter er en naturlig del av høringen for å gi et best mulig grunnlag for uttalelser til KVU-rapporten, sier prosjektleder Anders Jordbakke.

Han legger ikke skjul på at det kan være krevende å informere nøkternt i et møte der de som tar ordet er så unisont i mot.

–Vi får satse på at summen av meninger blir godt balansert når beslutning til slutt skal tas, sier han. ■

50 Tusen tonn mindre salt ble brukt på norske veger i 2014 mot året før, viser ferske tall fra Statens vegvesen.



NEI TIL RUNDKJØRINGER

Samferdselsdepartementet ønsker ikke at det bygges rundkjøringer på nye hovedveger i Norge. Det går fram av et brev til Statens vegvesen i desember. Staten har allerede en restriktiv holdning til rundkjøringer på viktige transportruter. (Foto: Kjell Wold)



FAKTA: Gisle Haakonsen (fra venstre) og Jørn R. Wille i «Aksjonsgruppen Nei til fjordkryssing via Jeløy» argumenterer med fakta men har et er annet utgangspunkt enn prosjektleder Anders Jordbakke.

SOSIALE MEDIER:

E6 Øyer - Otta, Statens vegvesen
15. januar kl. 14:27 · Redigert ·

KVELDSÅPENT KONTOR i fbm. reguleringsplan for E6 Gunstadmoen-Frya på Vegvesenets rigg på Ringebu mandag 19. januar kl. 18-20. Kom når det passer deg i dette tidsrommet om du har spørsmål om planen. Det blir fellespresentasjon av planen ca. kl. 18.

Velkommen!... [Se mer](#)

Reguleringsplan for E6 Gunstadmoen-Frya til offentlig ettersyn | Statens vegvesen

Statens vegvesen legger ut forslag til reguleringsplan for E6 fra Gunstadmoen i Ringebu kommune til Frya i Sør-Fron kommune til offentlig ettersyn, jfr § 12-10 i plan- og bygningsloven.

VEGVESEN.NO

E6 Øyer - Otta, Statens vegvesen
8. januar kl. 16:43 ·

Apropos ulykkesmarkeringen på Otta tirsdag kveld:

Statens vegvesen - E6 Frya
Vegen til framtida

Den første planen for ny E6 i Gudbrandsdalen allerede på slutten av 1960-tallet. Men

FACEBOOK: To eksempler på hvordan Statens vegvesen bruker sosiale medier om E6-utbyggingen i Gudbrandsdalen.

- Ny måte å møte folk

-Facebook er helt ideell for å komme i kontakt med folk i planleggingsfasen. Men vi får klart mest «klikk» på faktainformasjon med glimt av det vi bygger dag for dag, sier Eli Ramstad som er kommunikasjonsrådgiver for E6-utbyggingen i Gudbrandsdalen.

TEKST HÅKON AURLIEN

Frem til i fjor var kommunikasjonsarbeidet basert på møter og mediekontakt men så lanserte Vegvesenet en egen facebookside om utbyggingen. Nå er sidene gjort om, den lange strekningen Biri – Otta er delt i to og det er gjort for å få med ikke bare utbyggingen men også prosessen for de strekningene som er under planlegging.

– Vi legger ut informasjon og invitasjoner til møter, og besvarer faktaspørsmål uten å diskutere meningsytringer. Vi er tydelige på at folk fortsatt må sende formelle uttalelser til oss dersom de ønsker å påvirke planprosessen, sier hun.

En kollega med funksjon som nabokontakt er veldig viktig i den daglige faktautleggingen om det som foregår på anleggsstrekningene.

– Vi ser at veldig mange ser på bildene vi legger ut hver dag, at langt færre leser informasjonen om hvordan vi planlegger hva vi skal gjøre på de andre strekningene. Men det er viktig for oss å involvere og å få tilbakemeldinger. Det er en lav terskel for ytringer på facebook, der kan vi fremstå mye løsere i snippen enn i andre skriftlige sammenhenger, sier Eli Ramstad.

– Vi ønsker å være en åpen og tilgjengelig etat, og da er sosiale medier et veldig godt verktøy, sier Tomas Rolland som er

informasjonsrådgiver for «Hålogalandsveien». Et stort vegprosjekt med rundt 160 km ny eller utbedret veg skal knytte Evesnes, Sortland og Harstad sammen via syv kommuner og to fylkeskommuner. Disse er enige om statlig planlegging for å få en kort og effektiv planprosess med mulig byggestart i 2018.

– Kommunikasjon er en nøkkel i dette arbeidet, og da også bruken av sosiale medier. Gjennom å kjøre åpne prosesser og synliggjøre dette på for eksempel Facebook er vi med å gi skattebetalerne en reell mulighet til medvirkning. Sosiale medier er uformell, enkel og lettere tilgjengelig for mange enn våre tradisjonelle nettsider. De skal ikke erstatte nettsidene, men gjør dem mer tilgjengelige, forteller han.

– Tidligere var vi prisgitt de tradisjonelle nettsidene for å informere om prosjektene våre, og skulle vi nå et større publikum måtte vi med varierende hell jobbe for å få pressen til å omtale sakene. Dette er uforutsigbart og man har ikke kontroll på at hovedbudskapet faktisk blir vektlagt. Sosiale medier gir oss en ny mulighet til å nå direkte ut til folk, og vi får i tillegg umiddelbare tilbakemeldinger på det vi legger ut. Dette gir oss en mulighet til å snakke direkte til målgruppene våre, som vi ikke hadde tidligere, sier Tomas Rolland. ■



-Sosiale medier har overtatt

Torgeir Waterhouse, direktør for internett og nye medier i interesseorganisasjonen IKT Norge, mener sosiale medier allerede i stor grad har erstattet lokalavisene som informasjons- og debattorgan ved vegutbygging.

– Protestaksjoner blir ofte mest synlige og får dominere det tradisjonelle mediebildet av hva som skjer i sosiale medier. Aktører som f.eks Statens vegvesen kan være mye mer aktive i å bruke sosiale medier for å få samfunnsdebatten tidlig i en vegplanprosess slik at valget som til slutt tas blir så godt som mulig, sier han.

Selv er han med i en gruppe på sosiale medier som vil ha en tunnel der han bor, og mener gruppa er et godt forum for å spre informasjon til støtte for ønsket. Men han er tydelig på at en gruppe med definert mål ikke vil ha et helhetsbilde og ikke vil være et forum for informasjon som er viktig for et samfunnsmessig riktig valg mellom ulike alternativer

– Det handler jo mye om å involvere, det har Vegvesenet tradisjoner på. Staten kan ha overdrevet betydningen av å forholde seg til lokalavisene. Medier er møtesteder og nye medier er ikke bare supplement men gir helt andre muligheter og nivåer for deltagelse, sier han.

TETTERE SPRENGSTOFFTILSYN

Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap (DSB) vil intensivere tilsynet med sprengstoff og andre eksplosiver i 2015. De vil øke kontrollen av sprengstofflagre, forhandlere og brukersteder i hele Norge. Økt trusselbilde er blant grunnene til den intensiverte kontrollen. (Arkivfoto: Kjell Wold)



KRONIKK:

Regelverket for offentlige anskaffelser er avgjørende for en rettferdig og forutsigbar konkurranse – men systemet er langt fra perfekt. Arne Brekkhus, sjefsredaktør Bygg og anlegg



Arne Brekkhus
sjefsredaktør Bygg og anlegg

Mer vei for pengene?

Hvert år bruker statlige etater mange titalls milliarder kroner til utbygging av nødvendig infrastruktur. Bruken av offentlig midler skal være innrettet slik at man får mest mulig vei og bane for pengene. Men er det alltid slik?

Det har den senere tiden vært flere klager og konflikter på tildelinger innen anleggsprosjekter i regi av Statens vegvesen. Som landets største landbaserte byggherre er det ikke unaturlig at det vil komme eksempler på tvister i forbindelse med kontraktstildelinger. Regelverket for offentlige anskaffelser setter nokså strenge regler. Dette gjelder både hva som kreves av de som leverer anbud og også hva byggherre har lov til å foreta seg etter å ha mottatt anbudene.

Det har den senere tiden vært en del uro rundt det som kan kalles formaliaopplysninger. Det kan for eksempel være slik at Staten vegvesen skal ha inn tilbud på bygging av en større veistreking, inkludert flere bruer. Det settes da flere kvalifikasjonskrav som entreprenørene må dokumentere. Byggherre kan få inn flere anbud, der det skal sprike flere titalls millioner kroner. Normalt sett går jobben da til den som leverer laveste anbud.

Men om de som er lavest har glemt å legge ved et sertifikat eller bevis som viser at har kompetanse til å ta på seg en slik jobb, eller deler av et slikt oppdrag - kan



E6 langs Mjøsa som nettopp er åpnet ble planlagt og bygd ganske raskt. (Foto: Håkon Aurlien)

de bli ekskludert. Vi har den senere tiden skrevet om flere lignende tilfeller, og på bygg.no ble det før jul publisert en sak hvor Arbeidsfellesskapet Kruse Smith/Gjermundshaug har tapt en sak i Oslo byfogdembete de rettet mot Statens vegvesen. Arbeidsfellesskapet hadde glemt å

legge ved riktig kompetansebevis for jobben for byggingen av Steibrua i Alvdal. Dermed vil jobben gå til nestemann på listen, som skal ha 9,5 millioner kroner mer for å gjøre jobben.

Byggherre kunne enkelt ha skaffet seg den nødvendige informasjonen - en tele-

fonsamtale på fem minutter hadde løst problemet. Men Statens vegvesen mener de ikke har anledning til å gjøre dette utfra regelverket. Dermed blir det ikke slik at samfunnet får mest mulig vei for pengene. Regelverket for offentlige anskaffelser er avgjørende for en rettferdig og forutsigbar konkurranse – men systemet er langt fra perfekt. Det lyder ikke bra når samfunnet hvert år kan taper flere titalls millioner kroner på formaliteter som letthet kunne vært unngått. En ting er alvorlige mangler – men at formaliteter som kompetansesertifikater som Statens vegvesen selv vet at den aktuelle entreprenør besitter, tyder på at noe burde gjøres.

Vi regner med at det også svir skikkelig for Statens vegvesen å måtte ut med langt mer enn de trenger, om det kunne løst seg på få minutter. Om det er slik systemet er innrettet, bør det gjøres noen justeringer i regelverket. Det må selvsagt finnes visse krav, men det burde åpenbart også åpnes for muligheter som gjør at det er praktisk mulig å få mest mulig vei for pengene. Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen har tidligere vært på banen og sagt han vil ha kostnadsreduksjoner i utbyggingsprosjekter og gjøre utbyggingsprosessene mer effektive. Når så store summer forsvinner fra samfunnets felles midler på grunn av små bagateller er det selvsagt noe man burde se nærmere på. Enten er det noe galt med regelverket eller med tolkningen av reglene – eventuelt begge deler. ■

VI ER IKKE SNYLTRE!

Fra 1. januar skal alle tungbiler over 3,5 tonn kjøre med bombrikke. Norges Lastebileier-Forbund har vært pådriver for ordningen. NLF vil ha slutt på at utenlandske vogntog slipper å betale i bommene. Mange ble forundret da Statens vegvesen like etter nytt år framstilte norske lastebileiere som snyltere. Reaksjonen fra våre medlemmer har ikke latt vente på seg: «Dette er helbom fra Statens vegvesen!»

Tillit mellom kontrollmyndighetene og brukerne er viktig. Den tilliten ble kraftig svekket gjennom bombrikke-kontrollene i 2015. Mange ble bøtelagt, til tross for at de hadde betalt for bombrikken. Kontrollørene ville ikke lytte til argumenter. De ville ikke se papirer. De viste ingen vilje til samarbeid. Yrkessjåførene fikk 8.000 kroner i bot. Hadde de noe å si, måtte de skrive et brev til klagenemnda.

I mediene fikk norske lastebileiere høre at de jukset. 200 av 1000 vogntog ble

bøtelagt for 1,5 millioner kroner i løpet av et døgn. Og utlendingene var ikke de verste! Men hva var galt? Mange var oppført i personbilregisteret i stedet for tungbil. Bøtelagte NLF-medlemmer dokumenterte at SVV tar feil. De hadde skriftlige Auto-PASS-bekreftelser på gyldige bombrikker for tung bil. Lastebileiere ble likevel definert som lett bil, altså personbil i Statens vegvesens datasystem. Resultat: 8.000 kroner i bot.

Andre hadde avtaler med forskuddsbetaling der beløpet var brukt opp før neste regning hadde forfalt. Resultat: 8.000 kroner i bot. Atter andre hadde lagt inn fakturaen på forfallsdato, men før pengene var overført ble bilen oppført som ikke betalt i registeret. Resultat: 8.000 kroner i bot. Og noen hadde bestilt brikke og hadde e-post-bekreftelse i bilen, men brikken hadde ikke kommet i posten ennå. (Enkelte har fortalt at de ventet nærmere tre måneder på ny brikke). Resultat: 8.000 kroner i bot. Dette er noen

av de vanligste sakene som har ført til bøteleggelse. Med andre ord: Systemfeil, dårlig kommunikasjon og ingen form for smidighet. Selvsagt utelukker vi ikke at enkelte norske lastebileiere bevisst har svindlet, men mange av dem som ble tatt var sikre på at de hadde alt i orden.

Ingen yrkesgruppe blir så mye kontrollert som yrkessjåførene. Lastebileiere skal følge med på arbeidstider, kjøre- og hviletider, etterutdanning og en serie regler og forskrifter. Derfor er det så viktig med tillit og god kommunikasjon. Ikke minst når det innføres nye krav. La det være helt klart: NLF ønsket en obligatoriske bombrikke. Den gir våre medlemmer en mulighet til å konkurrere på like vilkår med utenlandsk lavpris-transport. Men når norske myndigheter nå markedsfører norske transportører som bompengevindlere gjennom media, er det ødeleggende for norske transportørers omdømme. Våre medlemmers eksempler dokumenterer at virkeligheten er

langt mer sammensatt. Samferdselsmyndighetene må umiddelbart rydde opp i det kaoset som nå åpenbart råder. Verken norske myndigheter eller norsk transportnæring kan leve med at kontrollørene skriver bøter på feil grunnlag for deretter å henge ut en hel næring som jukser!

P.S En forhåndsbetalt brikke, slik NLF har krevd, sammen med en selvfølgelig bilnummer, brikke og vegvesenets register, hadde eliminert muligheten for misforståelser med norske biler fullstendig. Dette er teknisk særdeles enkelt og det er uforståelig at de har lagt opp til et system der det er mulig å bli registrert med feil vektklasse. Hvis en norsk bil mangler brikke blir den jo tatt bilde av og regning sendt i posten. Den må betales, hvis ikke ryker skiltene.

Guttorm Tysnes, Regionsjef i Norges Lastebileierforbund

Millioner kroner er laveste bud på å utvide to strekninger på E39 og fv. 325 ved Sandnes i Rogaland. Fire bud ble gitt på jobben.

Februar holdes en transportkonferanse i Oslo. Arbeidsforhold og utfordringer i turbil- og gods-transporten er tema. Gjennomført kartlegging presenteres på konferansen i regi av Arbeids- og sosialdepartementet. Konferansen holdes på Clarion Hotel Royal Christiania.



VEGDIREKTØREN HAR ORDET:



FOTO: KNUTT OPEIDE

Fungerende vegdirektør
Lars Aksnes

FORANDRING FRYDER. ELLER...?

I slutten av januar hadde vi vår årlige ledersamling i Statens vegvesen. I Terje Moe Gustavsens sykefravær, som i skrivende stund er på bedringens vei, fikk jeg æren av å være vertskap for samlingen.

forsamlingen satt det et hundretalls mennesker som hver dag leder en etat med over 7000 meget kompetente medarbeidere, i en etat med et nesten uendelig antall forskjellige oppgaver. For at de skal fungere godt, for at oppgavene som utføres skal henge sammen, så trengs kompetente ledere. Til min glede har jeg registrert at denne lederkompetansen så absolutt er til stede i denne gruppen. Jeg føler meg privilegert som kan kalle meg leder for disse flinke folkene.

TEMA for denne samlingen var endring, og samlingen hadde fått tittelen «Forandring fryder- eller?». Vegvesenet er i endring. Det er vi for så vidt kontinuerlig, noe annet ville være å forsømme seg. Men nå har vi fått en del tydelige signaler blant annet fra politisk ledelse som i klartekst betyr at vi må tenke igjennom hvordan vi utfører oppgavene våre.

NÅR DET ER SAGT: Noen har lagt merke

til tittelen på ledersamlingen, og har derfor spurt om Statens vegvesen nå står foran en større omorganisering. Mitt svar til det er nei. Ut i fra det jeg vet per nå er det ingen store organisasjonsendringer på gang. Samtidig er det uhyre viktig at vi rustet organisasjonen slik at den er villig til å endre seg når det kreves.

FOR ET ÅR SIDEN var statsråd Ketil Solvik-Olsen til stede på ledersamlingen vår. Han orienterte oss da blant annet om planene for et nytt veiselskap. Selskapet er ennå ikke oppe og går, men det vil komme. Selv om vi ikke kjenner selskaps virksomhet i detalj, så er det klart at dette vil påvirke den organisasjonen vi kjenner i dag. Vi har fått krav om mer effektiv planlegging, nytt bompengeregime er varslet, vi har et effektiviseringsprogram gående, vi skal kommunisere digitalt med brukerne våre- for å nevne noe. Med andre ord står vi foran nye utfordringer. For å takle utfordringene må vi justere oss. Vi er forpliktet til å tenke

over de kravene og forventningene som nå stilles til oss. Og vi må spørre oss om måten vi jobber på i dag er godt nok for å møte kravene og forventningene.

VÅR VISJON i Statens vegvesen er «På vei for et bedre samfunn». De kravene som nå stilles til oss må vi se opp mot visjonen vår og stille oss spørsmålet: Klarer vi å leve opp til visjonen vår hvis vi gjør alt på samme måte som vi alltid har gjort? Svaret er rimelig opplagt.

EN AV GJESTENE på ledersamlingene var psykiater Finn Skårderud. Han minnet oss om hvor viktig det er å se andre innenfra, forsøke å se hvordan verden ser ut fra et annet ståsted enn ditt eget. For som han sier: «Det du ser er ikke virkeligheten, det er virkeligheten slik du ser den». Dette er viktig å ta med seg i tiden fremover, både for ledere og ansatte, når ting er i endring. ■

”Klarer vi å leve opp til visjonen vår hvis vi gjør alt på samme måte som vi alltid har gjort? Svaret er rimelig opplagt.

KJØP INN VERNEUTSTYR TIL TUNNELER

Branner i flere tunneler den siste tiden, bla i Oslofjordtunnelen og Gudvangatunnelen viste oss at det utenkelige kan skje. Når det oppstår brann i en tunnel er det små marginer mellom liv og død. På markedet finnes det produkter som beskytter mot giftig røyk, når uhellet er ute – såkalte fluktmasker. Vi har om lag 1100 tunneler i Norge. Innen 10–20 år vil antallet nesten dobles. Mange av våre ansatte bruker mye av sin arbeidstid på veiene og i tunneler. Alle som er på tjenestereise for SVV bør sikres så langt som råd er. Derfor har jeg følgende forslag:

- SVV kjøper inn fluktmasker som skal ligge i alle tjenestebiler i regionen. En maske pr. person bilen er registrert for.
- SVV kjøper inn fluktmasker til alle arbeidssteder/kontorsteder. Maskene lånes ut til ansatte som bruker egen bil på tjenestereise. Påbud om å medbringe røykmaske tas inn som krav i vårt hms-reglement.
- Alle ansatte får tilbud om kjøp av fluktmasker.
- SVV foreslår at alle nye biler leveres med fluktmasker.

Gunnar Gjæring, Statens vegvesen



UTBYGGING SISTE UTVEG

For 25 år siden var reisetiden mellom Oslo og Gøteborg omtrent 4 1/2 time med både tog og bil. Siden den gang har det skjedd mye på E6, og i dag tar det kun tre timer å kjøre mellom de to storbyene. Toget bruker derimot like lang tid som «i gamle dager». På andre siden av fjorden snegler også toget seg frem på en eldgammel skinnegang, mens E18 har blitt oppgradert og utvidet for milliarder.

I forrige utgave av Veggen og Vi omtales flere prosjekter med lignende utfall eller utsikter. Samferdselspolitikere uttaler at vegsambandet mellom øst og vest er for dårlig og vil ha minst to oppgraderte hovedveger over fjellet. Nok en breddeutvidelse på E6 gjennom Østfold, denne gang til om lag en milliard kroner. Ny E6 langs Mjøsa. Her er riktignok jernbanen også oppgradert på den parallelle strekningen, men det lille fortrinnet dette kunne gitt toget blir garantert spist opp av den forbedrede vegstandarden (Et tilsvarende paradoks er planlagt på strekningen Voss-Bergen).

Som en motvekt til denne påfallende tendensen står oppslaget om noen skogholt i Fana som etter foreldredugnad har blitt en spennende og populær skoleveg for elever som til nå i stor grad har blitt kjørt til skolen. Uten forkleinelse for dette glimrende tiltaket, så blir det nokså plumsete i forhold til den massive og kontinuerlige veksten i biltrafikk det ellers legges til rette for. Her var dessuten, symptomatisk nok, vår etat ikke involvert på noen måte.

Bakgrunnen for situasjonen er demokratisk. Norsk samferdselspolitikk er sterkt preget av at folkevalgte korrumpes på tvers av de fleste partigrupper for å tekkes den kanskje største velgergruppa her i landet: bilistene. Dessverre later det til at vi i Statens Vegvesen står med lua i hånda og nikker og smiler mens politikere under press fra NAF, OFV og NHO instruerer oss om å bygge bredere veier, større trafikkmaskiner og stadig mer intrikate tunnelsystemer.

Vedtatte klimamål og NTP-mål om stopp i byenes trafikkvekst krever en kursendring som blir mer drastisk jo lenger man går rundt og innbiller seg at kapasitetsøkning for biltrafikk er det som skal til for å forflytte stadig mer folk og gods. Så hvordan komme ut av denne hengemyra? Jo, med et virkemiddel som på fint heter sektoransvar. I denne sammenhengen innebærer begrepet at vi som statlig organ ikke bare har mulighet til å påse at de nevnte målene innfris, men også et ansvar for å gjøre det. Tygg litt på den.

Vegplanlegging og -bygging har nesten hundre års historie med å tildele bilen fortrinns foran andre transportformer. De kommende hundre år bør det faktisk være motsatt. Det krever at vegutbygging først kan bli aktuelt når alle andre tiltak er prøvd.

Einar Irgens, Tromsø



Skygger viddas

Brøytebilsjåførene på Hardangervidda er de tøffeste av de tøffe. Det synes National Geographic – og Veggen og vi, som fulgte viddas vegvoktere på ett nattskift og ett dagskift i etterkant av vinterstormen Nina.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD



vegvoktere

Det prestisjefylte amerikanske naturmagasinet har fulgt firmaet Eidfjord bilbergning en hel måned på en rekke spennende og farefulle oppdrag på vidda siden før jul. Tre filmfotografer og en reporter har vært med bilbergingsfirmaet på mange krevende jobber denne stormfulle vinteren.

GRUNDIG JOBB. Filmfolkene fra National Geographic har også vært med Mestas brøytebiler flere ganger over vidda og opplevd reallt norsk vintervær på det mest ufysiske og farefulle. Den ene snøstormen har avløst den andre etter at Nina meldte sin ankomst i romjula.

-Vi har nesten ikke hatt en eneste helt stille dag på fjellet siden før jul, forteller brøytesjåfør Stian Dybsjord fra Hallingdal. Kollega Per Ove Jonassen sier at det også har vært en uvanlig snørik vinter så langt, med mer snø på en måned enn det andre ganger kommer en hel vinter. Dermed har brøytekollegene på Haugastøl (Buskerud) i øst og Leiro (Hordaland) i vest hatt en langt mer hektisk start på denne vinteren enn på mange år. Men brøytegutta sier de trives best når det er ruskevær. De har vært ute en vinterdag og vinternatt før, må vite.

SKIFTER STADIG. Med 42 kilometer høyfjell (1100-1250 m.o.h) mellom Hol og Eidfjord er Nord-Europas største fjellplatå også den desidert tøffeste høyfjellstrekningen i Sør-Norge å holde åpen vinterstid.

-Været skifter hele tiden. Derfor må vi studere metogrammene og værvarslene fortløpende og holde kontinuerlig kontakt med mannskapene når de er oppe på vidda for å sjekke at alt er under kontroll, forteller kolonnevakt på Haugastøl denne torsdagsnatta, Bjørn Ingolfsrud. Vegen og vi fikk bokstavelig talt kjørt seg skikkelig på de tre turene vi fikk være med over vidda fra torsdag natt til fredag ettermiddag. Siste kolonne med fem personbiler fra Leiro til Haugastøl fredag ettermiddag tok over halvannen time.

MÅTTE BERGES. Siste tur østover fjellet før vegen igjen måtte stenge startet dårlig. En tilsynelatende godt skodd, norsk trailer med kjetting og tung last som var først i kolonnen, startet optimistisk opp bakkene ved Sutarbrekko. Men i en av de krappeste svingene før demningen ble det bråstopp. Bilen hadde for liten fart og kom ikke av flekken. Den måtte rygge flere kilometer ned mot bommen, men satte seg like godt fast på nytt og kom hverken fram eller tilbake. Brøytebilen trakk traileren inn til siden før bilbergning ble rekvirert og resten av kolonnen kunne fortsette turen østover. Da kolonnen på fem biler pluss to brøytebiler nådde Haugastøl var sikten så dårlig at rv 7 ble stengt omgående og bommene ble senket nok en gang. ■

- 1) **RØFFE FORHOLD** over vidda i tett snødrev og kuling
- 2) **KJENT MAGASIN** har fulgt bergingsbiler og brøytemannskaper på Hardangervidda
- 3) **MÅ KJØRE TETT** og sakte for ikke å miste bilen foran av syne
- 4) **MÅ SNU** Hans Olav Lægroid og Gudmund Dalseide må fortelle bilistene at de må snu
- 5) **NATTESTENGT** en periode ved Haugastøl
- 6) **BOM STOPP** Norsk trailer klarte ikke bakkene ovenfor bommen ved Leiro
- 7) **NATTARBEID** Per Ove Jonassen t.v. og Stian Dybsjord trives på nattskift
- 8) **FORBEREDELSE** Vidar Myklatun må sjekke værvarslet før neste tur
- 9) **SIGNALLYS** Snø og blåst gjør at bilene i kolonnen må kjøre med blinkende signallys





50.000 tonn mindre salt på veiene i fjor sammenliknet med 2011

Saltforbruket gikk kraftig ned og var på 188.000 tonn i 2014.

TEKST GISELLE JENSEN FOTO KNUT OPEIDE

Det totale saltforbruket i 2011 var på 238.000 tonn, mens regnskapet for 2014 viser at «bare» 188.000 tonn salt ble pøst utover veinettet i fjor. Det er en nedgang på 12 prosent fra året før, og det laveste på 2010-tallet. Forbruket av sand og kjørte brøytekilometere var om lag på samme nivå som året før.

– Nedgangen skyldes i hovedsak værforholdene, men noe av gevinsten er også et resultat av Salt Smart prosjektet og de anbefalingene prosjektet munnet ut i, sier sjefingeniør Torgeir Leland i Vegdirektoratet.

Han peker på at prosjektet utarbeidet en liste med tiltak for å redusere mengden salt i vinterdriften.

SKJERPET KRAVENE. – Prosjektet beskrev også en kravspesifikasjon til entreprenørene med tydelige retningslinjer for hvilke metoder for salting som skal brukes under hvilke forhold og på hvilke driftsklasser, sier Leland.

Kravene inneholder bl.a. egne krav til salting på hovedveier og spesifikke krav om brøyting.

ELEKTRONISK LOGG. – I de siste kontraktene som er lyst ut stiller vi krav til entreprenørene om et elektronisk system som gir oppfølging i sanntid. Som byggherre skal også Statens vegvesen ha innsyn i loggen slik at vi kan følge opp arbeidet, sier Leland.

Hensikten er å sikre mest mulig best mulig oppfølging av arbeidene ute på vegen og korrekt oppgjør. I tillegg vil slike

data gi et viktig datagrunnlag som legges inn i Vegvær-systemet som er i en oppstartfase i en enkelt driftskontrakt.

VERDIFULL INFORMASJON. Systemet for innsamling av værdata blir tilgjengelige for entreprenører som drifter veger for Statens vegvesen. På sikt vil informasjonen i Vegvær-systemet gi entreprenørene et mye bedre grunnlag for til enhver tid å velge mest mulig hensiktsmessig tiltak i vinterdriften.

– I de siste årene er det gjort en betydelig innsats med å utvikle prognosemodeller og oppgradere værstasjonene som er nødvendige for at systemet skal virke, sier Torgeir Leland.

Han forteller at Vegvesenet er i starten på arbeidet med å implementere systemet for 40 av i alt 105 områder. En forutsetning for at systemet skal fungere er løpende tilførsel av sanntidsdata fra entreprenørene.

OPPLÆRING OG SAMHANDLING. Siden 2012 har det vært krav til opplæring og av entreprenørenes mannskap. De må også bestå prøven etter kurset før de kan sette seg bak rattet i saltbilen. Det har bidratt til betydelig kompetanseheving og fokus på best mulig praksis i vinterdriften.

Sammen med Jernbaneverket og Trafikverket i Sverige har Statens vegvesen definert felles kompetansekrav til vinterdrift og salting. Nå testes en ordning med krav om bestått test på samme måte som man krever bestått teoritest for førerprøver. Dette opplegget ble tatt i bruk sist høst i Sverige, og vil i år bli testet ut på 11 av totalt 20 kontrakter i Norge. ■



ENDRINGER: Værforholdene og tiltakene fra Salt Smart spilte på lag og sørget for kraftig nedgang i saltbruken på norske veier. ▼



TILSKUDD TIL SALTING: Sukkerjuice kan bli et tilskudd til saltløsningen som spres på vegene. Men vi har manglet dokumentasjon på hvordan dette virker, sier Kai Rune Lysbakken.

SKAL STUDERE SUKKERLØSNING

Sukkerroesaft er et av flere tilsetningsstoffer som kan hindre at is og snø fester seg til vintervegene. Nå skal Vegvesenet studere andre lands erfaringer før det blir tatt stilling til eventuelle forsøk i Norge.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«**V**i kommer nå til å oppdatere vår litteraturstudie og se om det finnes dokumenterte metoder som kan være egnet også hos oss. Vi samarbeider tett med forskningscenteret for vinterdrift ved NTNU i Trondheim og de skal nå sette i gang et studium av om tilsetningsstoffer kan gi økt varighet av de saltbaserte metodene vi bruker i dag, sier Kai Rune Lysbakken i Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen i Vegdirektoratet.

TIDLIGERE VURDERT. Bruk av sukker som alternativ eller supplement til vegsalt ble vurdert i forbindelse med Vegvesenets Salt Smart-prosjekt for noen år siden. I dette programmet så etaten etter alternative metoder som kunne redusere miljøbelastningen fra vegsalt. Problemet var i følge Lysbakken at det manglet dokumentasjon på både effekten av sukkerløsning, og om hvordan den virket.

Flere byområder i Canada har tatt i bruk sukkerroesaft som tillegg til eller erstatning for saltløsning. Det er dette som har ført til spørsmål til Vegvesenet

om dette kan være aktuelt her i landet. Produktet koster fem til seks ganger så mye som salt, men kan spres ved langt lavere temperaturer, ned mot minus 25 grader, og da holde vegen fuktig slik at den tørker i stedet for å fryse.

ERFARINGER FRA CANADA. Peter Noehammer hos vegmyndighetene i Toronto forteller til avisen Toronto Star at de har brukt sukker/saltblanding i snart ti år og har gode erfaringer. Sikkerheten er bedret på vegene, driftsutgiftene har gått ned og spredningen av klorider har gått dramatisk tilbake. En viktig effekt av å kunne spre løsning selv i streng kulde er ifølge avisen at det ikke dannes et hardt islag på vegene som nærmest er umulig å få bort. Dette reduserer behovet for mekanisk innsats på vegene i form av tung isriving.

– Det finnes veldig mange tilsetningsstoffer, mange er sukkerbasert og biprodukter fra landbruket, stikkord er sukker, mais og sirup. Dette er klart noe vi er interessert i å følge med på, sier Kai Rune Lysbakken. ■

LEGGER «SANDPAPIR» PÅ VEGENE

Så lenge det er jevnt kaldt er det et sandpapiraktig veidekke som møter trafikantene på hovedvegene på østre Romerike. Der har bedre metoder og motivert mannskap gitt bedret veggrep og redusert saltforbruket med en fjerdedel fra vintersesongen 2012-13.



TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«V i må tenke mer miljøriktig og det krever bedre metoder, riktig og godt innstilt utstyr, og godt trent menneske. Det sier Tore Dyrseth som leder Veidekke Industris driftskontrakt for riks- og fylkesvegene i området øst for Lillestrøm.

Etter forsøksvirksomhet gjennom to vintre er han overbevist om at det er godt mulig å begrense totalmengden salt som spres på vegnettet mange steder i landet.

SANDPAPIROVERFLATE. Den sandpapirlignende vegoverflaten skapes ved at finknust stein og vann spres ut med 95 graders temperatur og smelter seg ned i snø- og isoverflaten.

Rundt 300 kilometer av vegnettet ivaretas som vinterveger og har snø- eller isoverflate så lenge det er kaldt. Der brukes fastsandmetoden gjennom hele vinteren, etter snøfall og brøyting er vegene ferdig strødd.

160 kilometer hovedveger skal holdes fri for snø og is og være sorte. Der har entreprenøren veldig gode erfaringer med å legge nesten tørr fastsand nattetid i kuldeperioder, slik at sandmaterialet får tid til å fryse seg fast til en tørr overflate før trafikantene melder seg på morgenen.

VÆR AVGJØR. Første vintersesong, 2012-13, brukte Dyrseth og hans kolleger 2900 tonn salt. Neste sesong gikk det med 2200 tonn. Nå er han

spent på hvordan denne sesongen vil ende, for ut desember gikk det med 930 tonn salt.

– Det er værforholdene som avgjør, en vinter med jevn temperatur krever atskillig mindre enn en vinter med store temperatursvingninger, sier Ivar Berg som er Vegvesenets kontraktsleder for området.

– Vi har stort engasjement på å få ned saltbruken i Akershus og har veldig stor tro på fastsand som metode i områder med jevn kulde, sier Berg.

FORSKNINGSPROSJEKT. Han arbeider veldig tett sammen med driftsentreprenøren om å videreutvikle metoder og utstyr i et femårig forskningsprosjekt som startet høsten 2012. Målet var å få ned saltmengden uten kostnadsvekst og uten å ramme trafikksikkerheten.

En metode var å prøve ut vakuumsalt og å spre med GPS-utstyr slik at saltløsningen spres akkurat i vegens bredde. Vakuumsalt er et finkornig vegsalt veldig likt ordinært bordsalt. Dette kan redusere saltmengden med en fjerdedel og testes ut på fylkesveg 172 mellom Fetsund og Sørumsand. En tilsvarende lang strekning av riksveg 170, som er hovedvegen mellom Lillestrøm og Aurskog, vedlikeholdes med ordinært vegsalt og er referansestrekning.

Forsøket med vakuumsalt skal vise om dette holder seg mer på vegen slik at friksjonsforbedringen kan skje med redusert dosering. I tillegg skal det gjøres forsøk

med saltløsning før lettere snøfall.

– Vakuumsalt er litt mer krevende å håndtere på bilene og i dag ganske mye dyrere, men resultatene er veldig lovende. Men vi synes det er fint å være med på et forskningsprosjekt som fører til bedre og mer miljøvennlige saltmetoder, sier Tore Dyrseth.

OPPVARMING. Den andre metoden var å ta i bruk fastsand. Det krever også helt spesielt utstyr, blant annet må det til en dieselvarmer med hele 300 kilowatts effekt for å få varmet opp strømmaterialet tilstrekkelig slik at det smelter seg ned i vegoverflaten også på kalde dager.

Entreprenøren har nå kjøpt inn en maskin nummer to for å spre fastsand. Dyrseth understreker behovet for grundig opplæring av førerne slik at massen treffer vegen med rett fart og rett temperatur.

– Det går med mye diesel til denne oppvarmingen. Redusert saltbruk har sin pris, påpeker Tore Dyrseth.

SALTFRI STRØSAND. Men det er ikke alltid slik. Vanligvis blir strøsand lagret utendørs, og må blandes med noen prosent salt for å hindre at den fryser til klumper og ikke lenger er strøbar. Driftsentreprenøren tok kontakt med et lokalt pukkverk og gjorde avtale om at de skal levere helt tørre steinmaterialer, både til fastsandutstyret og i litt større kornstørrelse til ordinær sanding. Nå bruker de ikke et gram salt i strøanden. ■



ENDRINGER: Vegvesenets byggleder Ivar Berg og driftsentreprenøren Veidekkes anleggsleder, Tore Dyrseth, viser frem det fine steinmelet som brukes i fastsandutstyret på østre Romerike. ►



UNNGÅR SALT: Fastsand spres ut fra en modifisert tallerkenspreder, mye lik denne som sprer saltløsning på E6.



BAKGRUNN:



SALT, ET FRYKTET OG SKATTET MINERAL

Mange ser på saltkornene som spres på vegene med mistenksomhet. De små kornene oppfattes som helsefarlige. Salt er en gift som vi ikke klarer oss uten. Og en gang hadde salt faktisk samme betydning for verdensøkonomien som oljen har i dag.

TEKST HÅKON AURLIEN **FOTO** STEINAR SVENSBAKKEN

Bare omlag fem prosent av verdensproduksjonen av salt havner på matbordet. Resten brukes i tekstilindustrien, i såpe, i sprengstoff, i batterier, i kosmetikk, som kjøleelement i kjerneraktorer, og i tusener av øvrige sammenhenger. Sist vinter brukte Statens vegvesens driftsentrepreneurer omlag 188 000 tonn til å hindre isdannelse på hovedvegene.

MAGISK. Historisk har saltet nærmest en magisk betydning.

– Tro ikke på noen før du har spist salt sammen med han, sa den romerske forfatter, advokat og politiker Cicero.

En avtale mellom to arabere som blir beseglet med salt og brød, er uoppløslig. En fortelling beskriver hvordan en røver i sultanens skattekammer måtte legge fra seg smaragdene og rubinene da han uforvarende kom til å sparke til en stein. Den var av salt, og i og med at han hadde delt salt med sultanen kunne han ikke stjele fra ham.

FELLESKAPSBÅND. De gamle bibelske skrifter forteller om Lots hustru som ble forvandlet til en saltstøtte i ørkenen. Lot ba sine døtre om å bryte biter av saltstøtten. Den gang var det å bryte salt, å befestet et slekts- eller vennskapsbånd. Århundregamle skikker kan fortsette som tradisjoner, selv om opprinnelsen er borte. I deler av Russland er det ennå vanlig å bryte brød og salt som en markering av vennskap og samhørighet. I Armenia er det vanlig å strø salt på barn ved dåpen.

Kanskje er vår sterkeste fellesskapsmarkering, å blande blod, en relikvie av «å dele salt». Blod inneholder nemlig 0,6% salt.

Saltets kulturelle rolle fikk stor oppmerksomhet under Biafrakrigen i 1966-7. Opprørsområdet ble utsatt for blokade, og befolkningen ble snart fokusert på at de ikke lenger fikk salt. En dansk lege fikk tilbud om å få en Mercedes for 20 kilo salt og en hel villa for 25 kilo.

SKATTET OBJEKT. Saltet har gjennom historien vært et høyt skattet objekt, i dobbelt forstand. Det var dyrt og en mangelvare, og var dermed egnet for beskatning. Den romerske krigshæren ble delvis finansiert av en saltskatt.

Saltskatten het på romersk «Salarium», og dermed oppsto det italienske ordet salario og det engelske ordet salary som begge betyr lønn.

I Etiopia ble selve saltet brukt som betalingsmiddel, og store saltblokker ble oppbevart i kongens skattekammer. I sentralafrikanske land kunne en brud kjøpes for salt langt ut i 1900-tallet.

Hanseatene bygde sin rikdom på salt som ble ført opp så langt som til Lübeck, før den blant annet ble solgt til nordiske oppkjøpere. Her var den ettertrak-

tet, for stort sett den eneste måten å bevare mat var å salte det ned. 20 kg salt gikk med til en tønne sild, og saltskipene gikk jevnt oppover Norgeskysten.

STORT SALTINNTAK. Dermed fikk folk i seg salt i mengder som ville fått dagens leger til å reagere kraftig.

I dag får vi i oss 3 til 8 gram salt om dagen, og kostholdsekspertene maner til forsiktighet på grunn av saltinnholdet i brød og potetgull. Våre tippldeforeldre fikk i seg opptil 100 gram om dagen, dvs. 30-40 kg pr år. For å få det ut igjen drakk de også mye, 5-8 liter pr. dag mens vi i dag drikker gjennomsnittlig halvannen liter om dagen. Soldater hadde en rasjon på opptil 5 liter øl pr. dag.

Salt er en dødelig gift, men det må en dose på 200-300 gram til. Mangel på salt er like farlig, spesielt om man blir utsatt for store påkjenninger. Saltmangel fører til illebefinnende, apati og kollaps. I dampskipsperioden ble mang en fyrbøter rammet av akutt saltmangel under fart i tropiske strøk. Sykdommen fikk navnet «Stokers spasm». Saltmangel førte til at Napoleon mistet mange tusen soldater da han gikk til angrep på Russland i et mislykket felttog.

Det finnes folkeslag som fra ikke bruker salt som tilskudd i matlagingen. Saltbehovet blir i stedet dekket gjennom å drikke blod, gjerne rett fra dyret. Også urin brukes i enkelte folkeslag som saltkilde.

INNDAMPET HAVSALT. Saltet hentes i dag fra saltgruver, eller fra inndampning av havvann. Mye av det saltet vi strør på våre hovedveger vinterstid, kommer fra såkalte salinas, saltdammer der havvann får dampe inn i solsteken og etterlater et fint hvitt pulver.

Allerede for 5000 år siden begynte man å utvinne bergsalt i Østerrike. Metoden var å lage huler i fjellet, fylle disse med vann og så koke ut vannet i store gryter. Etterhvert fant man flere saltfjell, blant annet ved Salzburg. I Lothringen i Syd-Tyskland ligger noen av de største saltgruvene i verden, med sjakter ned i 1000 meters dyp.

Også Sovjet, Frankrike og USA har store forekomster av bergsalt. I Kansas i USA presser man ned vann i fjellet under sterkt trykk, og når det kommer opp igjen er det mettet med salt, dvs. med knapt 25% salt mot 2,7% i snitt for havvann.

Vi har ikke saltgruver i Norden, og på våre breddegrader er det for lite varme i solen til at det blir særlig effektivt å dampe inn saltvann med solenergi. Langs kysten ble det i stedet bygget saltkokerier der man laget salt av havvann. Utborede granstokker ble til rør, og førte havvann fra litt større dyp med høyere saltkonsentrasjon opp til koking. I Norge ble store skogsområder hugget ned for å gi brensel til saltkokingen. ■

ØST-VEST SJEFEN:

HANS MANGE VEGVALG

Det måtte en svenske til for å få fart på vegutredningene mellom Øst- og Vestlandet. Den forrige fra 2005-2006 ble lagt i en skuff og ikke behandlet. Nå venter Hans Silborn frisk debatt om hovedvegene over langfjella.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD MONTASJE KYRRE WEDVIK RYKHUS

Fagdirektøren i Statens vegvesens styringsstab har ledet utredningen om hovedvegforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet i rekordfart. Det startet i mars i fjor og er ferdig nå trekvart år etter.

NYE ANALYSER. –Vi har vært en gruppe på 10-12 stykker fra Statens vegvesen med hjelp fra Transportøkonomisk Institutt(TØI) som har laget denne utredningen. Vi tok utgangspunkt i den ti år gamle øst-vest-utredningen, men har jobbet mye bredere og grundigere med denne. Nye typer transportanalyser for både person- og godstransport er brukt. Vi synes det har blitt en god utredning, sier Silborn. Men han forventer tøffe runder med diskusjoner om konklusjonene som nå skal ut på omfattende høring.

VÄGVERKET. Hans Silborn ble født i Gøteborg og tok sin sivilingeniørutdanning i hjembyen, før han fikk sin første faste jobb i den svenske hovedstaden i 1974, i vegforvaltningen i Stockholms län, tilsvarende en vegavdeling i Statens vegvesen. Det fortsatte med kollektiv-

utredninger og samfunnsplanlegging på fylkesnivå, før han på 1980-tallet skiftet til det Svenska Kommunförbundet (Sveriges KS) med blant annet forsknings- og utviklingsprosjekter for kommunalteknisk virksomhet. I 1983 tok han også en bachelor i samfunnsplanlegging og kulturgeografi ved Stockholms universitet.

EU-OPPDRAG. – Jeg har i hele min jobbkarriere skiftet arbeidsoppgaver sånn omtrent hvert femte år. Etter Kommunförbundet ble det Kommunikationsdepartementet der jeg var sekretær for to parlamentariske utredninger, en om storbyer og en om ny svensk transportpolitikk på midten av 1990-tallet. Senere samme tiår fikk jeg et deltidsoppdrag for EUs regionkomité der jeg skrev et transportpolitisk program for Europas kommuner og regioner. En fin erfaring å ta med seg videre, forteller Silborn.

TIL NORGE. Fra 1998 havnet han i Norge og Statens vegvesen. Det var kjerleken til en norsk kvinne i et nordisk transportvalg som brakte han til Oslo og rett inn i arbeidet med Nasjonal Transportplan.

– Siden ungdommen har både familien og jeg vært samfunnsengasjerte mennesker med interesse både for vegbygging og samfunnsplanlegging. Det har nok bidratt mye til senere karrierevalg, som har gitt meg mange interessante oppgaver på en rekke samfunnsfelt, sier Hans Silborn. I perioden 2009-2010 var han leder for Utredningsseksjonen i Vegdirektoratet. Siden mars 2010 har han vært fagdirektør i Styringsstaben.

NYE OPPGAVER. – Og nå etter øst-vest-utredningen – er det tid for nye oppgaver igjen?

– Dette har bare vært en deltidsjobb. Andre oppgaver står i kø, både Bymiljøavtaler, Nasjonal transportplan, Utbyggingselskapet, Oslopakke 3 og en KVVU for Osloområdet. Det er alltid nok å gjøre i Statens vegvesen, smiler den sindige svensken, som snart runder 65 år.

Sivilingeniøren med flere perioder og viktige lederoppgaver også i PIARC bak seg, har ikke tenkt å trappe ned på arbeidstempoet på en god stund ennå, forsikrer han. Nå er han mest spent på om øst-vest debatten tar skikkelig av. Han håper det. ■

BAKGRUNN:

Hans Gustav Silborn
Født: 15.03 1950, Gøteborg

Utdannelse:

- 1966-1969: Gymnas, naturvitenskapelig linje, Norrkøping
- 1970-1974: Sivilingeniør veg- og vattebygnad, Chalmers tekniska högskola, Gøteborg
- 1984: Samfunnsplanlegging og kulturgeografi, Stockholms Universitet,

Jobb:

- 1974-1980: Ingeniør, veg- og trafikkutredninger, samfunnsplanlegging, Vägverket, Stockholm
- 1980-1984: Trafikkplanlegging, kollektivtrafikkutredning Stockholms län
- 1984-1998: Prosjektleder forskning- og utviklingsprosjekt om kommunalteknikk, Svenska Kommunförbundet.
- 1988-1990: Sekretær for parlamentarisk utredning om storbyer for Kommunikationsdepartementet
- 1995-1997: Sekretær for parlamentarisk utredning om ny svensk transportpolitikk (samme departement)
- 1997-1998: EU-ekspert, Transportpolitisk program for EUs kommuner og regioner
- 1998-2008: Seniorrådgiver, Vegdirektoratet, Miljø- og samfunnsplanavdelingen og Utbyggingsavdelingen, sekretær Nasjonal transportplan, stamvegutredning, næringslivs-transporter og andre oppgaver.
- 2008-2010: Avdelingsdirektør, Utredningsseksjonen
- 2010- d.d.: Fagdirektør, Styringsstaben i Vegdirektoratet

Internasjonalt arbeid:

- EU-arbeid: medlem i PIARC 1991, 1996-1998, 2004-2007 og leder for PIARC-komite 2007-2011.

Har deltatt i en rekke forskningsprosjekter i Sverige, vært redaktør for første opplag av TØIs miljøhåndbok og undervist i transportplanlegging og vedlikehold av gater ved flere høyskoler og universitet i Sverige.

Har også vært lokalpolitiker i Stockholm stad og fagforeningsleder i Svenska Kommunaltjänemannaförbundet.

TOPPLISTEN

MAT: Seinakke, helst selvfisket

DRIKKE: God rødvin

TV-PROGRAM: Dagsrevyen

BOK/FORFATTER: Torgny Lindren, den beste nålevende svenske forfatteren

MUSIKK: Jazz, opera og klassisk

FILM: Roy Andersons filmer

FERIE: Min kones småbruk i Hemne

BILEN MIN: Toyota Avensis

HOBBY: Friluftsliv og Bridge

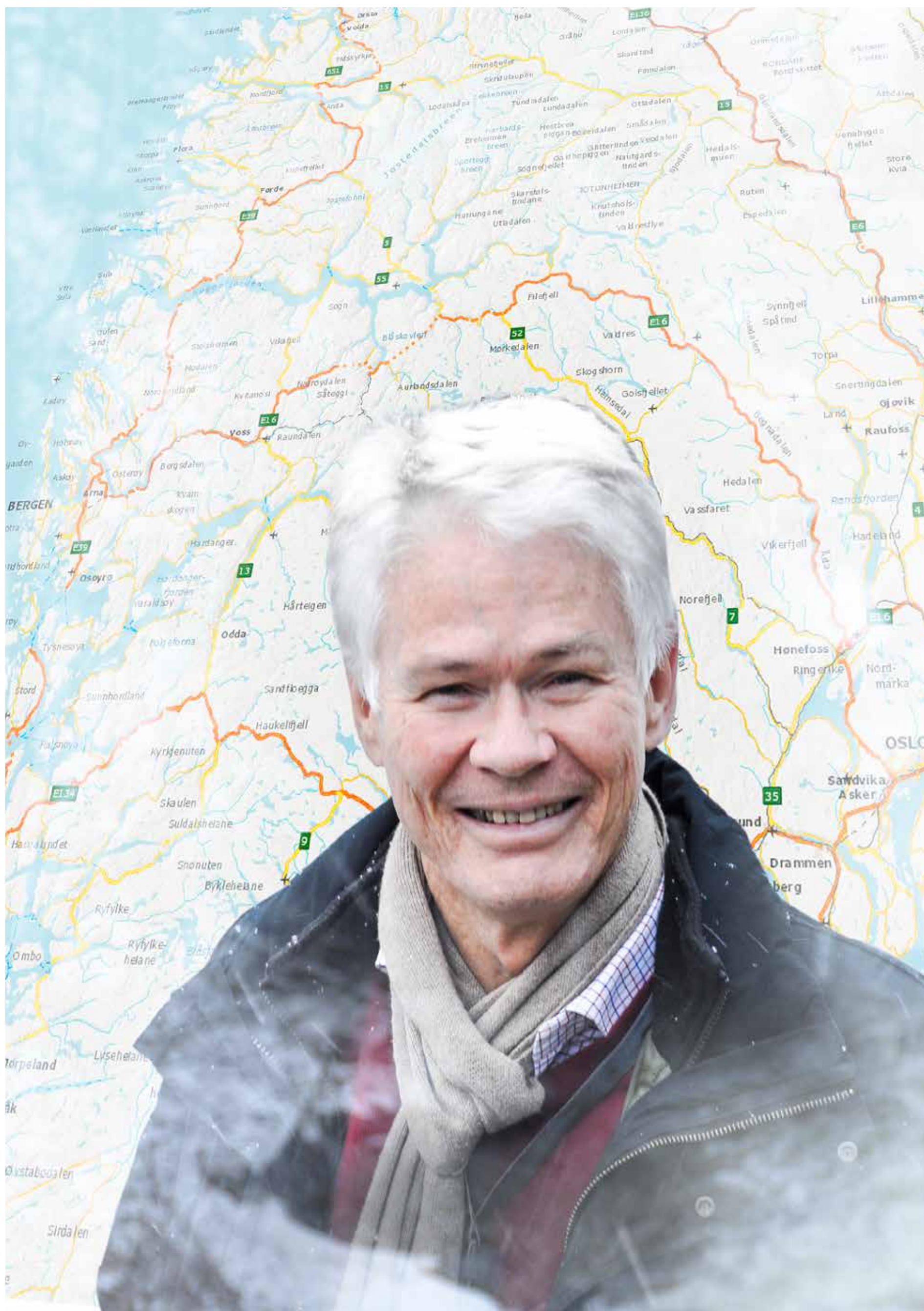
IDRETT/SPORT: Fotball

VEGSTREKNING I NORGE: Atlanterhavsveien

VEGSTREKNING I SVERIGE: Grusvei langs vestkysten på Gotland

HVOR MANGE SKI-MEDALJER TAR NORGE I FALUN: 15

HVOR MANGE SKI-MEDALJER TAR SVERIGE I FALUN: 5





Alle har nytte av bedre veg



1: Guttorm Tysnes, Norges Lastebileierforbund i Hedmark og Oppland og påtroppende fylkesmann i Oppland, Christl Kvam.

2: Elev Silje Therese Nordby og kjørelærer i Lillehammer, Ann Kristin Tollefsen.

3: Jens Olav Leira fra Næroset.

Hvem har nytte av den nye E6-en langs Mjøsa? Det har «alle», om en skal tro en gruppe tilfeldig valgte personer intervjuet langs vegen. Organisasjonene mener det samme, med ett klart unntak.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Guttorm Tysnes (bilde 1) er primus motor i Norges Lastebileierforbund i Hedmark og Oppland og takket sammen med avtroppende NHO-leder og påtroppende fylkesmann i Oppland, Christl Kvam, for en «julegave på forskudd» da den nye E6, unntatt fire kilometer som blir ferdig til sommeren, ble markert åpnet midt i desember.

– Ja, det er slik. Yrkessjåførene drømte lenge om en bedre E6. Vi ønsket oss en sikrere veg og vi ønsket oss en mer forutsigbar veg slik at vi visste at vi kunne overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Vi ønsket oss en veg som slet mindre på bilen og sjåføren og som hadde en god effekt på miljøet. Det har vi fått nå. Det beste er selvsagt at møteulykkene nå blir borte, at vi slipper å være livredde hver gang en annen bil er på veg over gulstripa, sier han.

TRYGGERE. Ann Kristin Tollefsen (til høyre i bilde 2) er kjørelærer i Lillehammer og er veldig glad for at en ulykkesutsatt del av E6 nå er erstattet med en moderne og trafikksikker veg som også gir bedret flyt, bedret komfort og redusert tidsbruk for alle trafikantgrupper. Hun synes Vegvesenet har levert en pen veg, men er spesielt opptatt av at det er slutt på den tiden der man møtte et vogntog med en meters avstand. Hennes jobb er i trafikken, derfor er redusert ulykkesrisiko veldig viktig for henne.

– E6 er hovedvegen gjennom Norge, jeg synes vi ikke bare skal tenke på nytte for trafikantene men også nytten av ny veg for de som i dag har E6 forbi hushjørnene. Den nye E6-en gjennom Gudbrandsdalen blir også bra for veldig mange mennesker der, påpeker hun.

JERNBANE OG VEG. Hennes elev Silje Therese Nordby (til venstre i bilde 2)

mener den nye vegen spesielt vil være til nytte for de mange dagpendlerne i Mjøsdistriktet. Hun er veldig godt fornøyd med at E6 og jernbanen er bygd ut samtidig og i fellesskap, slik at både biltrafikanter og jernbanepassasjerer får et bedre tilbud samtidig. 22-åringen er jernbanetilhenger, men «lappen» betyr at hun i fremtiden vil ha et valg på reiser mellom Oslo som hun kommer fra og Lillehammer der hun bor. Naturinngrepene mener hun er ivaretatt på en grei måte, bompengesatsene på E6 synes hun blir særdeles høye, men det mener hun vil bidra til at mange vil velge å reise med tog og det synes hun er bra.

STORSLÅTT. Jens Olav Leira (bilde 3) fra Næroset i Ringsaker tok en rask stopp på den storslåtte rasteplassen ved Espa da avisen var på stedet. Han er full av lovord om den nye vegen, har merket seg kritikken om store naturinngrep og høye

bompengeutgifter men mener resultatet er blitt over all forventning. – Det er blitt kjemp fint å kjøre her, rett og slett. Vegen er behagelig å kjøre på, og Vegvesenet har gjort det veldig pent igjen. Når det blir så bra som det er blitt her, betaler jeg gjerne bompenger, mener han.

AVSLAPPET. Nils Johan Høitomt Hansen (bilde 4) startet dagen i Lillestrøm kl 05 og fulgte rådet om en et kvarters forfriskende «stopp-og-sov»-pause på rasteplassen da han skulle tilbake utpå ettermiddagen. Han fremhever yrkessjåføren som en gruppe som har stor nytte av den nye vegen.

– Husk at trafikken har økt jevnt og trutt de senere årene, E6 her var svinget og det var vanskelig å komme forbi og det går dårlig når det er mange på vegen. Nå kan vi kjøre mye mer avslappet, det betyr veldig mye. Derfor er det greit med bompenger i en viss grad, sier han.



4: Nils Johan Høitomt Hansen fra Lillestrøm.



5: Silje Flakk fra Son. (Foto: Privat)



6: Ingeborg Gjærum, Naturvernforbundet (Foto: Naturvernforbundet)



7: Gudrun Sanaker Lohne, daglig leder for Destinasjon Trysil



8: Harald Fleisje, Nettbuss (Foto: Privat)



9: Thorbjørn Gjestad, driftsleder Hæhre entreprenør

NÆRMERE. Silje Flakk (bilde 5) fra Son i Akershus er akkurat blitt hytteeier i Rinnebu.

– Den kortere reisetiden var et av momentene mannen min og jeg var inne på før vi bestemte oss for kjøp, forteller hun. I tre år var hun pendlerstudent til Lillehammer, og ble glad i Gudbrandsdalen, men opplevde reisen som lang og slitsom. Utbyggingene langs Mjøsa og i Øyer har endret bildet.

– Jeg gleder meg til at veien er ferdig, sier hun i dag.

NYTTETENKNING. – Vi har vært mot utvidelse av denne veien, sier Ingeborg Gjærum (bilde 6) som ledet Natur og Ungdom lokalt og som nå sitter i Naturvernforbundets styre.

– Problemet har vel kanskje vært at man har sett for mye på hvem som har hatt nytte av veien, mens de negative konsekvensene har blitt for lite vektlagt.

Store inngrep og mer forurensning har betydning for folk og miljø både i dag og i fremtiden, påpeker hun.

– Trafikksikkerhetseffekten av vei med midtrekkverk kunne vært oppnådd gjennom utbedring av eksisterende vei, til lavere kostnad og med mindre inngrep enn det vi ser nå. Reisetidsgevinsten av ny vei vil skape mer biltrafikk, hvilket er uheldig for både miljø og trafikksikkerhet, hevder hun.

LIVSNERVE. Turistnæringen i Trysil mener en bedre E6 er viktig for å få flere skiturister til bygda.

– En ny E6 betyr veldig mye for Trysil. Det er livsnerven til bygda vår, sier Gudrun Sanaker Lohne (bilde 7) som er daglig leder for Destinasjon Trysil.

– For våre gjester og over 6000 hytteeiere er det viktig å komme seg raskt og trygt fram. Det er et konkurransefortrinn av stor betydning internasjonalt. I

Trysil har vi engasjerte næringsaktører som jobber mot nye, høye mål. Nye E6 er med å bidrar til at Norges største skisted kan få ytterligere vekst. Den bidrar også til at vår stisykkelsatsning kan lykkes og har stor betydning for de som tilbyr gjeddefiske til tyskere eller for de som tar med seg danskene i elva og rafter, sier hun.

SPARER TID. Harald Fleisje (bilde 8) i Nettbuss forteller at busselskapet vil legge om rutetabellene når E6-strekningen blir helt ferdig før sommeren. Møre-ekspresen og Nordfjordekspresen (med til sammen 120.000 passasjerer pr år) og Elverumsekspressen (100.000), bruker 10 minutter kortere tid langs Mjøsa etter delåpningen før jul og det blir mer.

– Vi er veldig glad for det som nå skjer langs Mjøsa og i Gudbrandsdalen. Vi ser at vi snart kan tilby en langt roligere og mer komfortabel bussreise fra Otta til

Oslo, det vet vi at passasjerene setter pris på, sier han.

PEN VEGSTREKNING. Thorbjørn Gjestad (bilde 9) er driftsleder på den nye vegen for entreprenøren Hæhre og er glad for utsagnene om at dette er blitt en pen veg.

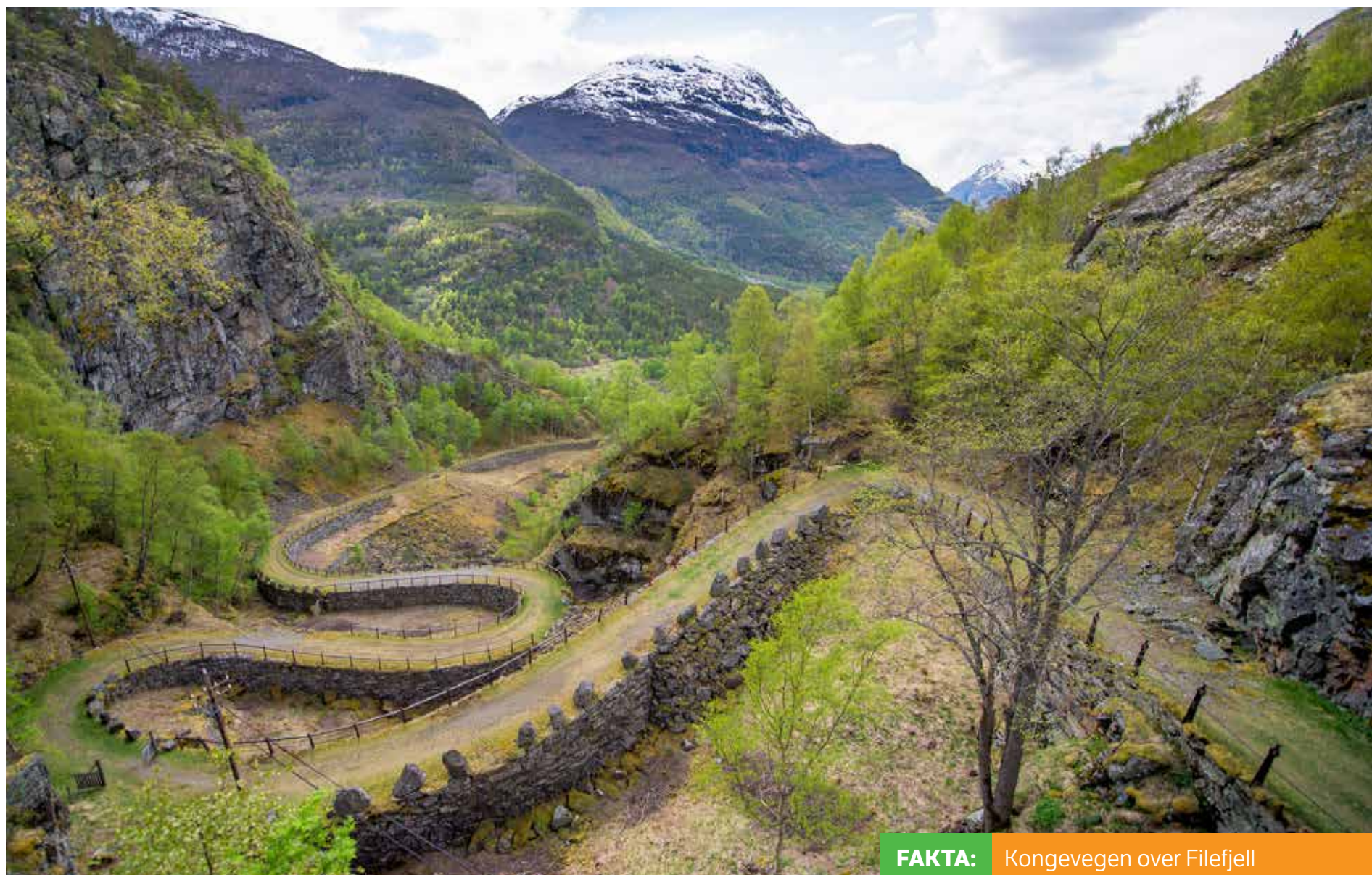
– Det blir enda penere når naturen får litt tid på seg, det har vært flyttet mye stein men det er dekket fint til og nå må det få litt tid til å vokse til, sier han.

Han vet hva han snakker om, for mange år siden fikk han jobb i Vegvesenet som driftsansvarlig for vegetasjon langs veg. De siste årene har han bygd ny veg og underveis har han hatt mye kontakt med naboene.

– Jeg opplever at den nye vegen er blitt bra for veldig mange. Noen måtte gå fra hus og eiendom og vi har hatt store naturinngrep, men vi opplever at de som bor her nå er veldig positive til det de ser nå. Det er veldig hyggelig, sier han. ■



Disse er vakrest i landet her



FAKTA: Kongevegen over Filefjell

- Lengde: 10 mil, del av den Bergenske kongevei
- Byggeår: 1790-tallet
- Restaureringsår: 2012-2016
- Beliggenhet: Lærdal og Vang
- Planlegging: Statens vegvesen/Kongevegen over Filefjell
- Byggherre: Statens vegvesen/Kongevegen over Filefjell
- Entreprenør: Geirr Vetti (tørrmuring), Sogndal Vegteneste (vegetasjonsrydding), Lærdal kommune, Vang kommune samt flere andre aktører
- Samarbeid mellom: Statens vegvesen, Sogn og Fjordane fylkeskommune, Oppland fylkeskommune, Lærdal kommune, Vang kommune, Musea i Sogn og Fjordane, Valdresmusea, Valdres Natur- og Kulturpark og Bedriftsnettverket Kongevegen

KONGEVEGEN OVER FILEFJELL: Vakre vegers pris til den første kjørevegen mellom øst og vest. (Foto: Sverre Hjørnevik)

Kongevegen over Filefjell og et rassikringsanlegg langs Havøysundvegen, ble tildelt vegdirektørens pris for vakre vegger i slutten av januar.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Vegdirektørens pris for vakre vegger er en hederspris for anlegg med gode estetiske kvaliteter tilpasset omgivelsene. Dette er en del av Vegvesenets satsing på arkitektur for å få fram forbilder langs det offentlige vegnettet.

MAJESTETISK. Kongevegen over Filefjell sto ferdig i 1793 og var den første kjørevegen mellom øst og vest. Langs denne ligger også

Vindhella og Sverrestigen som er fredet og inngår i Statens vegvesens nasjonale verneplan.

Målet er at Kongevegen skal være en sammenhengende turvegforbindelse som følger det gamle vegfarete fra Vang i Valdres til Lærdalsøyri. Her ligger det til rette for ferdsel med sykkel eller til fots, og vegen har også betydning for reiselivsnæringa.

Før store utbygginger langs vegen, er vegen historien grundig kartlagt. Dette la grunnlaget for et ambisiøst forvaltnings-

prosjekt mellom Statens vegvesen, Riksantikvaren og regionale og lokale myndigheter.

Restaureringen av det gamle veganlegget med sine spektakulære bruer og forstøtningsmurer har vært utfordrende. Bygging av veg uten maskinhjelp er heller ikke en vanlig kompetanse. I dette restaureringsprosjektet har sherpaer fra Nepal med spesialkompetanse på bygging av tørrmur samarbeidet med lokale anleggsfolk. Restaureringsprosjektet har også engasjert

friluftinteresserte og lokal arbeidskraft til vedlikehold av vegen. Husvære langs vegen er satt i stand til bruk for ferdefolk.

Juryen mener det systematiske arbeidet med restaurering av Kongevegen er et forbilledlig eksempel på samarbeid mellom flere forvaltningsorganer for å kombinere kulturminnebevaring med tilrettelegging for friluftsliv og næringsutvikling. En vandretur langs Kongevegen vil gi en unik opplevelse kombinert med å få kunnskap om en viktig del av norsk samferdselshistorien.



FAKTA: Skjarvøylandet fv 889

- Byggeår: 2013
- Beliggenhet: Måsøy, Finnmark
- Landskapsarkitekt: Landskapsfabrikken v/Inge Dahlman
- Konsulenter: Norconsult as og Sweco Norge as
- Byggherre: Statens vegvesen
- Entreprenør: Odd Mathisen as

RASSIKRING LANGS HAVØYSUNDVEGEN: Dette er gjort på en måte som gjør turen god både med tanke på sikkerhet og opplevelse. (Foto: Inge Dahlman)

ROSENDE RASSIKRING. Langs Havøysundvegen (Fv 889), som også er en nasjonal turistveg, ble det gjort tiltak langs snørasfarlige strekninger. Rasvollene er tilpasset terrengforholdene og landskapskarakter. Vegen er flyttet ut på fylling i fjorden

istedenfor å gjøre inngrep i den sårbare fjellsiden. Det er bygd tre store fangvoller på en måte som både gir god rassikring og kjøreopplevelse. Hele anlegget er bygd med løsmasser, som store, skulpturelle landskapselementer. Dette ble løst ved å

omforme Skjarvodden til en ny terrengform der massetaksstedet nå framstår som en naturlig del av det storlinjete landskapet.

Juryen mener dette rassikringsanlegget er et forbilledlig eksempel på hvordan en omsorgsfull og kreativ landskapsbe-

handling kan møte utfordringer med helårsdrift på vegger med hardt vær. Her har rassikringsanlegget tilført kvaliteter til reiseopplevelsen langs vegen, Det utgjør en særegen, skulpturell attraksjon uansett årstid.



FORBILLEDLIG DRIFT: Andre har mye å lære av driftsarbeidet i Vestfold øst. (Foto: Odd Willy Mathisen)

HEDRENDE OMTALE. Ros ble det også til driftskontrakten Vestfold øst. I et godt driftsarbeid må kontrakten være presist formulert: Entreprenøren må være godt organisert og ha gode fagfolk i alle ledd, og vegholder må ha et godt system for å kontrollere det som blir gjort. I ei god driftskontrakt blir det brøytet og

snødd til riktig tid, avfall fjernes og kantslåtten er på stell. Mindre utbedringer og reparasjoner kan også inngå for å sikre god kvalitet.

Juryen mener driftskontrakten for Vestfold øst er et fremragende eksempel på samspill mellom vegholder og driftsoperatør som andre kan lære av.

FAKTA: Driftskontrakt 0701 Vestfold øst

- Lengde: 256 km fylkesveg og 80 km gang- og sykkelveg
- Beliggenhet: Tønsberg, Horten, Re, Nøtterøy og Tjøme
- Kontraktperiode: 2012-2017
- Byggherre: Statens vegvesen
- Entreprenør: OneCo Veidrift AS



■ STEDET:

HVATUM ligger på Brunlanes i Larvik kommune. Gårdsnavn minst tilbake fra 1500-tallet og navnet er sammensatt av hurtig og heim og betyr mest trolig god jordbunn som ga gress og korn hurtig vekst. (Foto: Kjell Wold)

■ QUIZ:

20 spørsmål

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



FARGERIKT SPØRSMÅL 19: Hvor ligger dette dritlekke toalettbygget? (Foto: Håkon Aurlien)

- | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 Hva het stormen som herjet i Midt-Norge i romjula 2014? | 8 Hvor skal et bypakke-prosjekt starte denne våren? | 15 Hvem vant storkontrakten på E16 Bjørnegårdstunnelen i Sandvika i Bærum? |
| 2 Hvor ligger Hønjum? | 9 Hvem kjørte til Sørpolen-punktet med traktor? | 16 Hvem er leder i hovedutvalget for samferdsel i Sogn og Fjordane fylkeskommune? |
| 3 Hvor mange skred og ras går det i snitt over norske veger årlig? | 10 Hva er årsdøgntrafikken (ÅDT) gjennom rv23 Oslofjordtunnelen? | 17 Hvor mange snøskred utløser Statens vegvesen selv hvert år? |
| 4 Hvor lang fire felts strekning av E6 langs Mjøsa ble åpnet like før jul i 2014? | 11 Hvor mange vegtunneler er det på E16 mellom Bergen og Voss? | 18 Hvor stor andel av det norske vegnettet er skred/ras-utsatt? |
| 5 Omlag hvor stor andel av voksne bruker reflekser? | 12 Hvor mange kilometer med vegtunneler er det fra Bergen til Filefjell? | 19 Hvor ligger det nye og fargerike toalettbygget ved E6 langs Mjøsa? |
| 6 Hvor er det laget en «lekende lett skoleveg» for skolebarn? | 13 Hvor i Norge kan en gammel vegtunnel bli skitunnel? | 20 Fra hvilket land kommer entreprenøren Articon? |
| 7 Hva slags forbikjøringsforbud innføres på fire felts motorveger? | 14 Hvem samarbeider om ei ny gangbru like ved flyplassen i Molde? | |

■ I HANSKEROMMET:

Maria Johnsen

Økonomiseksjonen, Hamar

1 Hva har du i hanske-rommet?

Der har jeg servicehefte og isskrape.



2 Du har vært «interiør-arkitekt»?

Ja, jeg meldte meg til interiør-gruppa som skulle jobbe med det nye kontorstedet her på Hamar. Det gamle bygget føltes som å sitte i en bunkers, så jeg grep sjansen til å bli med å påvirke det nye da muligheten dukket opp. Jeg har ingen formell utdanning i det, men har bestandig vært veldig interessert i bygg og interiør, både utseende og funksjonalitet. Har også drevet mye med oppussing både privat, hos venner og familie.

3 Hva var det beste med oppgaven?

Det mest givende har vært å få gjennom de ideer og tanker som vi i gruppa har hatt, på vegne av brukerne av bygget. Det har vært gøy, men også mye hard jobbing. Så var det veldig givende å høre tilbakemeldingene og se ansiktene til kolleger da vi kom over i et nytt bygg i januar. Stemningen er en helt annen, og det nye kontorbygget har fått fin omtale i media – blant annet på grunn av grafittien i trappeoppgangen.

4 En vanlig dag på jobb?

Det er mye støtte til økonomistyring, rådgivning innen økonomi, og da spesielt mot Åsta-bru prosjektet. Driver også med opplæring. Ellers blir det mye jobbing i excel med utvikling av prosjekt-/økonomistyringsverktøy.

5 Fritidsinteresser?

Hunden min kommer først. Så går det en del tid til oppussing av hus jeg kjøpte i 2013 som jeg har totalrenovert selv. Ellers reising, familie, rosemaling, kakebaking, kino og andre sosiale ting.



Unormal for høye

166

Normalt skal offentlige fareskilt ikke brukes utenfor offentlig veg. Og det finnes ikke noe underskilt «lave altaner» til fareskilt «156 Annen fare» i Vegvesenets håndbok 300, Skiltnormalene. Men denne skiltkombinasjonen står ved bostedsområdet Georganes Verft i Bergen og har vakt oppmerksomhet. Altanene, som egentlig er balkonger siden de er overbygd, står hele fire meter oppe og gir god utsikt mot Puddefjorden. Onde tungar vil ha det til at beboerne ikke vil at unormalt høye restaurantgjester fra nabolaget skal vandre ned i området. Det hører med til historien at «altan» kommer av det italienske «altus» som betyr «høy». (Foto: Geir Brekke)

SVARENE PÅ QUIZEN:

1) Mons 2) Lærdal i Sogn og Fjordane 3) Om lag 2000 4) Vel 18 kilometer 5) Om lag 1/3 6) Ved Fana 7) Forbikjøringsforbud for lastebiler i tøløpstunnel 8) I Bodø 9) Nederlandske Manon Ossvoort 10) Om lag 8000 biler 11) Nesten 40 tunneler 12) Om lag 91 kilometer 13) Holmestrand i Vestfold, gamle E18-tunnelen 14) Statens vegvesen og Industrisekskapet Brunvoll AS 15) NCC 16) Arnstein Mønes 17) Om lag 40 18) Vel 27 prosent 19) Ved Espå 20) Færøyene

Veggen og vi

www.vegvesen.no/vegenogvi

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

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

Fagpressen

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

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

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

Grafisk designer
HILDE M. STRANGSTADSTUEN
Mobil: 913 27 595
hilde.strangstadstuen@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: vegegnogvi@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 27. januar kl. 13.00.
Neste utgave kommer 26. februar 2015.

