

Eks-vegdirektør engasjert i lokal vegsak:

Sjøfteland vegpolitikar på Sjøfteland

For snart 54 år sidan starta Statens vegvesen planlegginga av den nye riksvegen mellom Os og Bergen. Året før begynte Olav Sjøfteland – kjend som vegdirektør frå 1992 til 2007 – på dåverande Hordaland vegkontor. Olav Sjøfteland (77) er no som lokal Ap-politikar, direkte engasjert i ny E39 mellom Bergen og Os.

Side 18-19

SIDE

4

SYKKEL:

Siktrydding gir tryggere trafikk for syklister og andre

SIDE

10

BRU:

70 km kalksementpeler skal sikre Skjeggstadbrua

SIDE

14

DRIFT:

Valdresflye brøytes nesten daglig etter sommeråpning

SIDE

20

PORTRETT:

Bård heier på Odd og det nye vegselskapet



ÆRESPRIS TIL FINN HARALD

Trygg Trafikks høyeste ærespris går til Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen. Trafikksikkerhetsguruen kan smykke seg med Gullnålen for sin formidable innsats. Han var en av drivkreftene for innføringen av «Nullvisjonen» i Norge og har vært sterkt medvirkende i arbeidet med flere utgaver av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet. (Foto: Henriette E Busterud)

SLUTTER I MESTA

Harald Rafdal slutter som administrerende direktør i Mesta etter nær sju år i jobben. Rafdal fratrer med virkning fra 30. april 2015.- Mesta har gjennomgått en kraftig og nødvendig omstilling under Rafdals ledelse. Selskapets resultat betydelig forbedret, ifølge styreleder Mari Skjærstad. (Foto: Kjell Wold)



LEDER:

Bøller på hjul

”Blir opplevelsen fra «de lovlydige» at en annen part tar seg til rette trenger man ikke være professor i psykologi for å skjønne hva som skjer

Troll, vær dig selv nok!,
Henrik Ibsen

«**F**orrige helg ble jeg nesten nedkjørt av en bil da jeg var ute og syklet.

Kompisen min og jeg syklet langs en lite trafikkert landevei i Akershus. Denne bilisten mente nok jeg var for treg til å legge meg inn bak turvennen min. Med få centimeters klaring og med høy fart sneiet han meg og sykkel. Jeg fikk den ubehagelige følelsen av dette ble gjort helt bevisst. Man kan anta at bilisten har tolket situasjonen på en måte som legitimerte et slags sinne eller irritasjon. Det kan man også forstå på et intellektuelt plan. Men derfra til å agere totalt irrasjonelt, på en måte som åpenbart setter et annet menneske i fare- det er umulig å akseptere.

I skrivende stund er Thor Hushovd ute og sykler sammen med en gruppe vanlige syklister på veier ved Oslofjorden. Hushovd inviterte til tur i forbindelse med sin rolle som frontfigur for Del veien-kampanjen. Denne dagen markeres det at det skal sette opp 160 skilt over hele landet, skilt som oppfordrer både bilister og syklister til å dele veien. Etter helgens opplevelse er jeg enda mer overbevist om hvor viktig denne kampanjen er. La skiltene være symbolet og påminnelsen, og la gode holdninger bli gjenspeilet i adferden vår.

Så; i morges syklet jeg til jobben her i Oslo. Da opplevde jeg bøllene igjen. Denne gangen på to hjul. Syklister som raser over kryss på rødt lys, som ikke gjør tegn til å senke farten foran en fotgjengerovergang, som blåser over gangfelt uten å vike for noe eller noen.

Jeg registrerer at sykkel-lobbyen, både i form av enkeltpersoner og organisasjoner, er svært aktiv i den offentlige debatten. De har blitt kjempeflinke til å bruke sosiale medier. Der gir de berettigede spark til Statens vegvesen for feil og mangler som går ut over syklister. De legger ut filmer på youtube som viser bilister som tar seg til rette og gir blanke i fremkommelighet syklister og sikkerheten deres. Bra!

Men hvilken respekt forventer man å få fra andre når man selv oppfører seg respektløst i møte med de samme menneskene? De som jobber mest iherdig for bedring av syklistenes kår burde ta med seg sine gode observasjon- og formidlingsevner- og gjerne et kamera- til de mest brukte sykkeltraseene i rushtiden og dokumentere hvordan litt for mange syklister oppfører seg.

Skal man oppnå bedre kår for syklister må første erkjennelse være at trafikken er et samspill mellom flere parter. Det dreier seg ikke bare om bilister mot syklister. Det handler også om syklister mot bilister, syklister mot fotgjengere, syklister mot foreldre som lærer barnet sitt å vente på rødt lys før man krysser veien. Samspillet betinger at alle parter viser respekt for felles regler. Bli opplevelsen fra «de lovlydige» at en annen part tar seg til rette, ja, da trenger man ikke være professor i psykologi for å skjønne hva som skjer.

Aksjonister som ikke evner å gi tydelig uttrykk for at samme sett juridiske og moralske regler gjelder for sine egne vil fort kunne bli opplevd som irrasjonelle fundamentalister. Så jeg håper jeg snart få se en sykkelaksjonist som legger ut en video på youtube, type uansvarlig syklist, med budskapet: Vi må også skjerpe oss. Dette er fullt mulig å gjøre samtidig som fortsetter å presse ansvarlige myndigheter til å gjøre hverdagen for syklende bedre.

Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



FØR OG NÅ:



SAGT I SOSIALE MEDIER:

Sylvia H. Gjerdsjø @sylviasverden · 20. apr.
Observerte en dame sminke seg mens hun kjørte bil på E18 mot Oslo. Kjære medtrafikkant, kan du være så snill og følge med på veien?

KRSby @KRSby_no 14. apr.
Bare åtte av 40 kontrollerte russebiler ble godkjent hos Statens Vegvesen i Kristiansand tirsdag kveld.

Trond Olav Skrunes @tskrunes 21. apr. Du er ikke kulturbyråd lenger. Du blir invitert når statens vegvesen åpner en ny vei, nesten like gøy. Hornmusikk og hvit dame

iTromsø @iTromsø 21. apr.
En oversikt fra @StatensVegvesen viser at stadig flere bilister i landet kjører piggfritt.

Sverre Dingsøy @Dingsen 21. apr.
Det nye krysset i Lavik er så svakt og uoversiktlig at eg begynte å grine i bilen i dag. #mesta #statensvegvesen #e39



■ VEGBILDET:

FULL STOPP

Med dette nummeret er det full stopp for denne avisen, og det skyldes endrede kommunikasjonsformer mellom Vegvesenet og etatens ansatte og brukere. I Indre Østfold er kort tid før full stoppskiltene ved Ramstadkrysset tas ned, også her fordi kommunikasjonsutfordringene er endret. Kriteriene for bruk av dette skiltet er strenge, det brukes i kryss hvor det er «nødvendig for trafikantene å stanse helt for å få et overblikk over kryssområdet eller trafikksituasjonen før de kjører inn, selv om sikten er tilfredsstillende». Her var det mye å forholde seg til, men nå er E18 flyttet og trafikken gjennom krysset så mye redusert at det ikke er nødvendig for alle å stanse helt. Trafikantene har fått god tid til å tilpasse seg den nye virkeligheten før skiltene nå tas ned. (Foto: Håkon Aurlien)

Gjenbrukt trebru gir ly

◀ 1946

2014 ▶

Den 12. april 1940 ble Fossum bru over Glomma i Indre Østfold forsøkt sprengt for å stanse tysk fremrykking. Det gikk ikke, trekonstruksjonen fra 1856 var særdeles solid og i stedet for å falle ned ble brua hengende noe nedsunken. I et døgn var det harde kamper med 20 norske og et ukjent antall tyske falne. Etterpå ble brua provisorisk reparert for lett trafikk og i 1944 ble en hengebru spent over slik at også lastebiler kom over. Først i 1962 ble det bygd en ny bru, trebrua ble tatt ned og solgt for en krone meteren og blant annet brukt til oppsetting av 28 campinghytter ved Gjendesheim nord for Valdresflya. (Gammelt foto: Ukjent. Nytt foto: Håkon Aurlien)





BRISKEBY PÅ E18

Bandet Briskeby og Lise Karlsnes(bildet) gjør comeback ti år etter siste plate. I den anledning fikk de lov til å bruke den stengte delen av E18 nord for Skjeggstad bru til filming av ny video. Reidar Jørgensen og Odd Tandberg fra Vegvesenet sørget for brøytet vegbane og fulgte gjengen inn på den stengte vegstrekningen. (Foto: Jorun Sætre)

Bedre sikt – tryggere sykling

God sikt i kryss og avkjørsler er viktig for syklisters sikkerhet. Systematisk siktrydding langs en hovedsykkelrute i Kongsberg har gitt betydelig lavere risiko for syklister - og andre trafikanter.

TEKST KJELL WOLD FOTO SARA STRID, TRULS FYRAND OG KJELL WOLD

Sommeren 2014 gjennomførte overingeniørene Sara Strid og Truls Fyrand ved Plan og forvaltning i Vegavdeling Buskerud et prosjekt som har gitt svært gode resultater.

Alle beboere som fikk pålegg om å rydde sikt gjennomførte tiltak, både rydding av vegetasjon og flytting av installasjoner som postkasser og søppeldunker.

ULYKKEANALYSE. Temaanalyse av sykkelulykker utført i 2014 viser at dårlig sikt var medvirkende faktor i hver tredje dødsulykke på sykkel. Langs tre kilometer av hovedsykkelruta fv. 88 i Kongsberg er det ikke plass til eget sykkelfelt. Siktrydding var derfor et viktig tiltak for å bedre forholdene for syklister. Strid og Fyrand gikk grundigere og mer systematisk til verks enn det som ofte har vært vanlig i slike saker.

– Vi har fulgt prosjektet helt fra første befaring og brev til husstander før ferien, til alt var fulgt opp og ryddet et stykke utpå høsten, forteller Sara Strid. Fra juni til oktober betydde det befaring og informasjonsbrev, oppfølgingsbefaring, varsel om pålegg, ny oppfølgingsbefaring og et siste møte og befaring med de siste beboerne utpå høsten.

PÅLEGG. – Vi registrerte 30 aktuelle eiendommer langs vegen, omtrent ti av disse fikk pålegg om å utbedre sikten ved sine avkjørsler. En del av dette ble gjort på beboernes eget initiativ, mens resten ble gjort i forståelse med naboen etter ny kontakt etter ferien. De som ikke ordnet opp selv var takknemlige for at vi kom på nytt besøk for å vise hva som måtte gjøres og hvordan det skulle gjøres, forteller Truls Fyrand. Han

tror direkte, personlig kontakt med beboerne var en av grunnene til at påleggene ble fulgt opp uten større problemer.

– I det første brevet vi sendte til vegnaboen i juni gjorde vi det klart at det er den enkelte beboeres plikt å sørge for god sikt ut til vegen ved avkjørsler, forteller Strid.

FELLES BESTE. – Selv om rydding av sikt i avkjørsler er grunneiers ansvar har vi i Statens vegvesen også et systemansvar som vegeier for å påse at grunneiere overholder sine plikter. Når vi får forklart og ikke minst vist dette på en ordentlig og redelig måte, møter vi stor forståelse for at dette er nødvendig, sier Truls Fyrand.

– Og når vegnaboen forstår at denne siktryddingen også er til deres egen trafiksikkerhets beste møter vi sjelden problemer med dette i utgangspunktet lille, men likevel veldig viktige trafiksikkerhetstiltaket, sier Sara Strid. ■

” Vi har fulgt prosjektet helt fra første befaring og brev til husstander før ferien, til alt var fulgt opp og ryddet et stykke utpå høsten. Sara Strid, overingeniør



FØR: Tett buskas gir dårlig sikt.



FØR: Fire postkasser og busker hindrer sikt.



FORNØYDE: Sara Strid og Truls Fyrand brukte en sommer og høst på sykkel-sikt prosjektet.

FAKTA

7

bud er gitt på jobben med å sette opp nytt rekkverk langs riksveger i Telemark 2015–2016. Budene er fra 22 til 27,5 millioner kroner.



ELEKTRISK TREND

Ni av de 100 mest solgte bilene i 2014, er elbiler Elbilsalget har økt med 135 prosent fra 2013. Dette kommer frem i en fersk rapport fra Statens vegvesen, som viser sikkerhetsstandarder til de 100 mest solgte bilmodellene i 2014. (Foto: Knut Opeide)



NÅ: Buskas fjernet og stativ flyttet lenger vekk fra veien.



NÅ: Bedre sikt når postkasser er flyttet og busker fjernet.

TRAFIKKSIKKERHET:

Hushovd sykler for Del veien

I disse dager har vårens Del veien-kampanje, med 160 nye, blankskurte Del veien-skilt startet. I spissen for kampanjen sykler verdensmester Thor Hushovd. Syklister og bilister har lik rett til å bruke vegen, og skiltene skal minne oss på nettopp det. Thor Hushovd inviterer til sykkeltur for å vise frem de nye skiltene. – Gang-og sykkelvegene er beregnet for skolebarn og andre som er ute på en rolig tur. De er ikke bygd for så rask fart som treningssyklister holder. Syklister og bilister må derfor dele vegen, og samarbeide for å få til god flyt og null drepte og hardt skadde, sier Signe Gunn Myre, prosjektleder for Del veien-kampanjen. Del veien-skiltene ble montert på en teststrekning på Maridalsveien i 2014. TØI evaluerte effekten, og kunne vise til svært gode resultater.



DUELLEN:

STREKNINGS-ATK?

Stortingspolitikere er uenige om de vil ha flere strekninger med automatisk kontroll av gjennomsnittshastighet.



Sverre Myrli (A)
Stortingsrepresentant



Gunnar Gundersen (H)
Stortingsrepresentant

HVEM DER?

1 Mener du at vi bør ha streknings-ATK på flere vegstrekninger? Hvorfor?

Ja, jeg mener vi skal ta det i bruk på de vegstrekninger der vi vet det er virkningsfullt. Vi bør gjøre alt vi kan for å få ned antallet trafikkulykker. Derfor bør vi også bruke streknings-ATK.

Nei, jeg har tro på holdningsskapende arbeid og ansvarsbevissthet hos den enkelte, er skeptisk til overvåkning generelt og mener at forskningen som brukes er svakt fundert pga begrenset utvalg.

2 Hva mener du er det viktigste argumentet som taler for å bruke streknings-ATK?

Vi vet at streknings-ATK virker mange steder. Bilistene setter ned farten og da blir det færre alvorlige ulykker. Jeg stoler på at Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk vet hva som er best, og de har anbefalt det på flere vegstrekninger.

På strekninger som åpenbart er vanskelig å kontrollere på annen måte, kan dette avskrekke.

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

Jeg ser egentlig ikke så mange argumenter mot. Det har blitt hevdet at personvern hensyn kunne tale mot, men Datatilsynet har sagt at det ikke er noe problem siden data blir slettet med en gang, så også det argumentet mot streknings-ATK er borte.

Personvern og overvåkning. Hvor skal grensen gå? Det sies at «vegen til helvete er brolagt med gode intensjoner»

4 Hva skal til for at du skulle endre oppfatning?

Dersom Vegvesenet og politiet sier det ikke bør innføres vil jeg selvsagt heller ikke innføre det. Jeg stoler på fagfolkene.

«Storebror ser deg» er et fundamentalt spørsmål. Vi har lyktes veldig godt med trafiksikkerhet og jeg ser ikke helt hva som skal få meg til å endre mening.

5 Hvor viktig mener du farts-kontroll er for trafiksikkerheten?

Vi vet at fartsnivået er veldig viktig både for antallet ulykker og for alvorlighetsgraden av ulykker. Derfor bør politiet ha flere fartskontroller, i tillegg til at vi tar i bruk punkt-ATK og streknings-ATK.

Viktig, men den enkeltes evne til å bedømme kjøreforhold og ta ansvar, vil være det viktigste.



LØST FRA E6-KONTRAKT

Statens vegvesen hever kontrakten med OSSA, som er entreprenør i prosjektet E6 Langslett-Sørkjosen i Nordreisa i Troms. Den inkluderer byggingen av en 4,6 kilometer tunnel gjennom Sørkjosfjellet, samt veg i dagen på begge sider av fjellet. Årsaken er at selskapet ikke har klart å overholde framdriftsplanen i prosjektet, som nå ligger flere måneder bak skjema.

«Pigget av»

Når Vegmuseet 13. juni åpner en utstilling om legendene i norsk motorsporthistorie, er Sten Erik Nilsen fra Aurskog-Høland med. Hans «pigg av»-innsats sammen med Vegvesenet bidro godt til redusert piggdekkbruk i Norge.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Racingfører Sten Erik Nilsen døde bare 54 år gammel, men bilen som vises på Vegmuseet er den han konkurrerte med i Norge, Skandinavia og til slutt i Italia for 20 år siden. Gulfargen og teksten «Pigg av for miljøet» tiltrakk mange blikk når han kjørte fra konkurrentene.

SAMARBEIDE. Bakgrunnen for det spesielle samarbeidet var at Statens vegvesen hadde startet et arbeid for å dempe bruken av piggdekk i byområdene. Piggdekkene hadde kommet tidlig på 60-tallet og mer eller mindre fjernet behovet for kjetting på de verste vinterdagene. Men de harde piggene slet asfalt og skapte mye asfaltstøv langs vegene. Svært mange mennesker ble utsatt for støvmengder som kunne gi en helseerisiko.

– Bare i Nedre Glomma-området hadde vi 70.000 støvutsatte mennesker, og det måtte vi gjøre noe med, sier Terje Olberg som den gangen var driftssjef ved Østfold vegkontor.

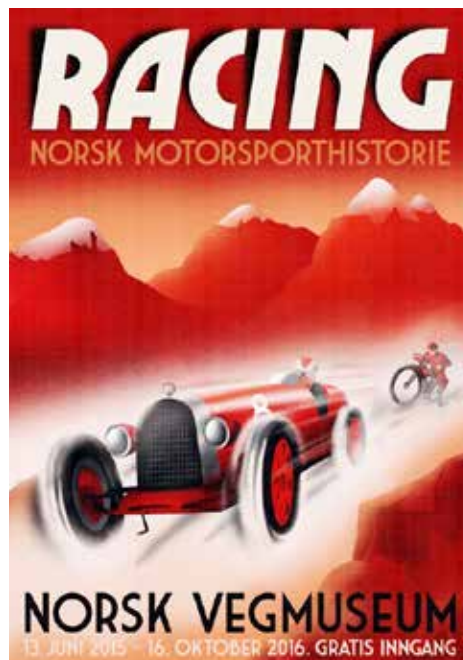
Han allierte seg med kolleger ved Akershus vegkontor om et kreativt samarbeid med Sten Erik Nilsen. I bunn lå kampanjearbeidet som var satt i gang i samarbeid mellom de ti mest utsatte byområdene. Men mens det var innrettet mot folk flest, og var basert på informasjonsmateriell og oppfordringer til å prøve piggfrie dekk, var

Nilsens innsats mer mot dekkbransjen.

FORHANDLERNE. Flere produsenter var kommet med friksjonsdekk med myk gummi og diskusjonene gikk høyt om de holdt mål. –Vi så at vi måtte jobbe med forhandlerne og bransjen, folk flest kjøper jo dekk med års mellomrom og vil ha «det beste». Beslutningen om piggdekk eller piggfritt ble til slutt avgjort hos forhandlerne, forteller Olberg.

Der kom Sten Erik Nilsen inn. Han hadde gjort seg kjent innen racing for en følsom og myk kjørestil som ga veldig god mestring på vinterføre, men hadde i tillegg en viktig egenskap, nemlig å kunne kjøre på nøyaktig samme måte gang på gang. Dermed var han en utmerket testbilsjåfør for motorbladene når de hvert år skulle teste tilgjengelige vinterdekk og fortelle sine lesere hva som var det «beste». I møter med bransjen tegnet han et mer nyansert bilde; visst var nye piggdekk det beste på det absolutt glatteste føret, men de tapte seg fort og han hevdet at folk flest var vel så tjent med piggfritt om de klarte å kjøre litt mer etter forholdene.

– Han fikk mange til å skjønne at det var mye falsk trygghet i lyden av pigger som slår mot asfalt. Han var en varm og fin person, det er veldig trist at han måtte gi tapt mot kreften våren 2012, sier Terje Olberg. Bilen er nå del av samlingen ved Ørje gamle vegstasjon. ■



FAKTA: Piggfriandelen 2015

| By/ byområde | Piggfriandel % |
|--------------------------|----------------|
| Bergen | 86 |
| Oslo | 85 |
| Asker og Bærum | 84 |
| Drammen | 80 |
| Fredrikstad og Sarpsborg | 79 |
| Stavanger og Sandnes | 78 |
| Skien og Porsgrunn | 65 |
| Trondheim | 64 |
| Kristiansand | 62 |
| Hamar | 53 |
| Lillehammer | 47 |
| Ålesund | 46 |
| Tromsø | 13 |

20 ÅR SIDEN: Sten Erik Nilsen pigget av fra alle for 20 år siden, i Vegvesenets farger. Sommeren 2011 så han ny utstilling ved Vegmuseet ved Hunderfossen. (Plakaten er tegnet av illustratøren Ragnar Aalbu)



E134:

E134-snarvei i rute til 2019

Den nye snarveien på E134 i Telemark, Gvammen-Århus, er i rute til åpning i 2019. Det forsikrer prosjektleder i Statens vegvesen, Trude Holter. Anleggsstarten på storprosjektet mellom kommunene Hjartdal og Seljord var før jul i fjor. Ved påske i år var det drevet om lag 600 meter av i alt nesten 9,5 kilometer vegtunnel under Mælefjell. Fjellkvaliteten har så langt vært veldig bra. Det som er av vanninntrenging løses greit ved injeksjon. Sonderboringer brukes aktivt for å forutsi eventuelle svakhetssoner og vanninntrenging.

– På Gvammen har vi montert ei midlertidig bru over elva. Brua skal brukes til transport av tunnelstein fra tunnelpåhugget ut til eksisterende E134. Tunnelsteinen transporteres videre til et deponi på Moen seks kilometer unna, forteller

Holter. På Gvammensletta er det ellers i gang prøvegravning og forbelastning av ny veglinje og fundamentområdene til to nye bruer som er hovedaktiviteten denne våren. Dette arbeidet følges opp med kontinuerlige setningsmålinger. På Århus bygger NCC. Transport av tunnelstein her skjer også på dagens E134 til et deponi på Flatin to kilometer unna.

E134 Gvammen-Århus er i alt 11 kilometer ny veg hvorav om lag 9,5 kilometer tunnel. Strekningen Notodden-Seljord blir med dette prosjektet kortet inn med om lag 11 kilometer og fjerner dagens flaskehals over Nutheimkleivene. Med ny E134 også gjennom Kongsberg de neste årene vil disse to prosjektene samlet redusere avstanden øst-vest med nesten 15 kilometer.



TEKST KJELL WOLD FOTO HÅKON AURLIEN

FAKTA

25 mennesker er drept på norske veger i årets tre første måneder. Det er sju færre enn for januar–mars i fjor da 32 omkom.



MÅ STENGE FILEFJELL

Utfordringer med bygging av ny E16 over Filefjell gjør at fjell-overgangen må stenges helt en periode på nesten tre uker til sommeren. Men det tas før fellesferien. Planen er at E16 stenges helt ved Slutebakken mellom øvre og nedre Smedalsvatn fra 1. til 19. juni. (Foto: Kjell Wold)



bilen for siste gang sammen med driftssjef Terje Olberg. Nå blir bilen, og historien om Sten Erik, en del av en

SALGSMELDING:



ENKELT: Kevin Nystad i Alta leverte salgsmelding på nett da han solgte campingvogna si.

Lett med salgsmelding på nett

Rundt 2000 har sendt inn salgsmelding fra vegvesen.no/dinside. I fjor skiftet over en million kjøretøy eiere, så potensialet for at mange kan levere på nett er stort.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO PRIVAT

Salgsmelding må sendes Statens vegvesen slik at de får beskjed når et kjøretøy har skiftet eier.

VIL GJØRE DET LETTERE. – Dette kan du nå gjøre med noen få tastetrykk på mobil, brett eller PC. Hvis du skal selge og du gjør dette på nett, slipper du også å finne fram del 2 på vognkortet. Etter at selger har registrert salgsmelding og kjøper har akseptert, kan vognkortet makuleres (både del 1 og 2) sier seksjons-sjef Heidi Øwre i Statens vegvesen.

Før kjøper tar bilen i ordinær bruk, må bilen forsikres, omregistreringsavgift være betalt og vognkort utstedt.

I første omgang er det kun mulig å sende inn salgsmelding for privatpersoner over 18 år uten medeiere. Løsninger for bedrifter og medeiere kommer senere.

EN AV DE FØRSTE BRUKERNE. Oddgeir Karlsen fra Harstad kjøpte campingvogn av en i Alta dagen etter den nye salgsmeldinga kom på nett.

– Han jeg kjøpte vogn av ordnet salgsmeldinga på nett hos Statens vegvesen. Så ringte han og sa jeg kunne signere på nettet. Det ordnet jeg ved å logge inn på Din side med bankbrikke. Deretter dro jeg

til trafikkstasjonen for å betale.

SAVNER Å KUNNE BETALE PÅ NETT. Karlsen synes det er supert at en kunne ordne det hele på nett, men skulle ønske det også var en betalingsløsning på nett.:

– Når du er på Din side og kvitterer på det du har kjøpt, burde det være mulig å betale med det samme. Slik det er nå er jeg nødt til å dra på Trafikkstasjonen for å betale, der kan en jo bli sittende fra en halvtime til to timer, sier Karlsen.

– ENKELT OG OVERSIKTLIG. Selger av campingvogn, Kevin Nystad i Alta, var blant de første som leverte salgsmelding på nett.

– Siden var enkel og oversiktig uten for mye informasjon. Det var bare å fylle inn navn og nummer på kjøper og trykke godkjenn. Dette var et veldig enkelt system som gud og hvermann klarer å bruke hvis du er vant til nettbank, sier Nystad.

BETALING PÅ NETT SENERE. Statens vegvesen utvikler en omregistreringsløsning med betaling på nett som kommer senere. I dag må du vente med å betale til regning på omregistrering kommer i posten. Hvis du vil ha det gjort raskere, kan du betale på trafikkstasjonen ■

Når du er på Din side og kvitterer på det du har kjøpt, burde det være mulig å betale med det samme.

Oddgeir Karlsen

TUNNELOPPGRADERING:

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Historisk sus på E18

Tunnelen er en av landets eldste og første toløpstunneler på motorveg bygd i 1966-73. Tunnelen har tre løp, nordgående trafikk mot Oslo ledes i en enfelts krabbetunnel for tunge kjøretøy og en ordinær tofelts tunnel for øvrig trafikk. De ble bygd først 1966-67. Fire felt og sørgående tunnel åpnet i 1973. Det skal også etableres et trafikkstyringsystem for hele E18-strekningen Brakerøya-Tranby. Hele jobben tar halvannet år. Scanmatic Elektro gjør trafikkstyringsjobben i år. Senere blir alle tre tunneler

totalrenovert. Sørgående tunnel blir mest tidkrevende og tas til slutt. Den må stenges helt. Nordgående løp får tre kjørefelt i den perioden. løp blir delt opp i tre kjørefelt i denne perioden.





FERDIG FØR TIDA

Breviksbrua åpner for ordinær trafikk 13. juli, fire måneder før tidligere annonsert. Da rehabiliteringen av brua startet i mars 2014, var det uvisst hvor store skader som hadde oppstått på bærekablene til brua. Det ble derfor tatt høyde for at arbeidet kunne pågå helt inntil 15. november i år. Isteden åpnes brua før sommerferien. (Foto: Kjell Wold)

«Ser frem til å sam med utbyggingssse

Etableringen av et nytt utbyggingsselskap vil påvirke Statens vegvesen. – Men vi er vant med å takle endringer, og Vegvesenet vil fortsatt være en stor samfunnsaktør i årene som kommer.

TEKST MARK S. BERGER FOTO KJELL WOLD OG KNUT OPEIDE

Det sier fungerende vegdirektør Lars Aksnes. «PÅ RETT VEI». Nylig ble stortingsmeldingen «På rett vei. Reformen i veisektoren» lagt frem. Meldingen varsler etablering av et veiutbyggingsselskap, en egen bompengereform samt at det angis rammeverk for offentlig-privat samarbeid (OPS).

– Reformen som nå er varslet ser jeg på som en ny og spennende epoke i norsk samferdselshistorie, sier Aksnes.

– Reformen vil påvirke organisasjonen vår, men det er foreløpig uklart i hvor stor grad. Endringer er vi uansett vant med å takle på en god måte. Vi skal selvsagt bistå med all vår kunnskap og erfaring med å reformere veisektoren og vi ser frem til å samarbeide med det nye utbyggingsselskapet, legger han til.

Utbyggingsselskapet etableres som et statsaksjeselskap og det skal selv prioritere rekkefølgen på utbyggingen av prosjekter.

OPPGAVER OG PORTEFØLJE. Utbyggingss-

selskapet gis et helhetlig ansvar for å prioritere og å gjennomføre utbyggingen innenfor porteføljen selskapet gis ansvar for.

Det helhetlige ansvaret omfatter blant annet å framskaffe godkjente planer etter plan- og bygningsloven, prosjektere, erverve nødvendig eiendom, utarbeide konkurransegrunnlag, innhente anbud, inngå kontrakter og være byggherre, herunder føre kontroll og følge opp entreprenørenes arbeid.

Det legges opp til at selskapet skal ha et helhetlig ansvar for kvalitet og kvalitetssikring i hele kjeden fra og med planlegging til og med ferdig bygd veg og drift og vedlikehold, både teknisk og funksjonell kvalitet og kvalitet knyttet til styring, økonomi, HMS, miljø med mer.

NTP OG SELSKAPETS VIRKSOMHET.

Selskapets virksomhet skal avklares på et overordnet nivå gjennom arbeidet med og Stortingets behandling av NTP. Bortsett fra oppstartsporteføljen legges det opp til at nye porteføljer og ressurser avklares gjennom rulleringen av NTP.

SELSKAPETS OPPSTARTSPORTEFØLJE.

Regjeringen legger opp til å gi utbyggingsselskapet ansvar for en oppstartsportefølge som består av utbygde prosjekter på disse strekningene:

- E39 Lyngdal – Ålgård i Vest-Agder og Rogaland
- E39 Søgne – Lyngdal i Vest-Agder
- E18/E39 Kristiansand – Søgne i Vest-Agder
- E18/E39 Kristiansand – Søgne i Vest-Agder
- E18 Langangen – Grimstad i Telemark og Aust-Agder
- E6 Kolomoen – Moelv i Hedmark
- E6 Moelv – Lillehammer – Ensby i Hedmark og Oppland
- E6 Ulsberg – Melhus i Sør-Trøndelag
- E6 Ranheim – Åsen i Sør- og Nord-Trøndelag

Det foreløpige kostnadsoverslaget for oppstartsporteføljen er om lag 130 milliarder 2015-kroner.

For at selskapet skal komme i gang med utbygging så raskt som mulig etter

etablering 1. januar 2016 tilrettelegger departementet for at selskapet kan starte planlegging og bygging i 2016.

ANSVAR FOR DRIFT OG VEDLIKEHOLD.

Regjeringen legger opp til at utbyggingsselskapet skal gis ansvar for drift og vedlikehold for veg det har bygd. Ansvar for drift og vedlikehold vil derfor først bli aktuelt når selskapet har bygd ferdig den første vegstrekningen, det vil si om lag tre år etter etableringen av selskapet. Det tas utgangspunkt i at staten, og ikke selskapet, skal stå som eier av vegene.

Departementet legger til grunn at trafikkregulering med mer (trafikkmessig drift) tilknyttet eksisterende riksveg eller riksveg under bygging er et ansvar Statens vegvesen vil ha.

Selskapets ansvar for planlegging. Samferdselsdepartementet vil legge opp til forskning der selskapet gis ansvar for å utarbeide og legge fram forslag til planprogram og kommunedelplan, slik Statens vegvesen har adgang til, i to prosjekter. Det legges opp til at selskapet utarbeider grunnlag for

STORE PROSJEKTER: Det nye utbyggingsselskapet vil få ansvar for større prosjekter. Det foreløpige kostnadsoverslaget for oppstartsporteføljen er om lag 130 milliarder 2015-kroner.

VEDLIKEHOLD:

Nytt vegdekke på vidda

Mesteparten av de fem milene med rv 7 over Hardangervidda får nytt vegdekke denne sommeren.

I tillegg skal det også legges nytt dekke på større strekninger av rv 7 på begge sider av vidda, både i Hol kommune i Buskerud og Eidfjord kommune i Hordaland. Det er entreprenøren NCC som skal utføre jobben til over 50 mill. kr.

MAI-OKTOBER. Asfaltarbeidene på rv 7 starter i slutten av mai og skal være fullført innen 1. oktober.

Det nye vegdekket over selve vidda skal være på plass alt i starten av september.

– På Buskerudsiden blir det i tillegg til mange kilometer asfalt over vidda også lagt nytt dekke på lengre, sammenhengende strekninger mellom Geilo og Haugastøl, forteller overingeniør Sigmund Haugen ved drift og vedlikehold i Statens vegvesen Buskerud vegavdeling. Mellom Geilo og Haugastøl skal det totalt legges 14 km med ny asfalt.

31 KM SAMMENHENGENDE. Over vidda skal det legges nesten 40 km med asfalt. Den lengste sammenhengende strekningen blir på 31



HARDANGERVIDDIA: Mesteparten av de fem milene på rv. 7 over Hardangervidda får nytt asfaltdekke sommeren 2015

FAKTA

450

Bilister er bøtelagt på omkjøringsvegene etter at Skjeggestadbrua på E18 i Vestfold kollapset tidligere i vinter



80% AV GODSET VIA LOFAST

Har Statens vegvesen beregnet i arbeidet med Konseptvalgutredningen (KVU) for Lofoten. Dataene bygger på fergestatistikk, havnestatistikk og tellepunkter på E10. Tallene viser at majoriteten av godset til og fra Lofoten fraktes fergefritt via E10. Tellepunktene viser at snittantall godsbiler på Lofast er 135 i vintermånedene og 117 i sommermånedene. Det utgjør 80 prosent av alt gods. (Foto: Thomas Rolland)

Reformen ser jeg på som en ny og spennende epoke i norsk samferdselshistorie
Lars Aksnes

arbeide Iskapet

at Statens vegvesen eller kommunen kan fatte vedtak om/gi selskapet tillatelse til å ekspropriere.

FINANSIERING. Med den gitte oppstartsporteføljen og utbyggingstid på 20 år legger departementet opp til et maksimalt årlig beløp på anslagsvis 5 milliarder kroner til selskapets utbygging.

Selskapet skal gis adgang til å ta opp lån fra staten innrettet mot å sikre selskapet fleksibilitet på kort sikt. Prosjekter selskapet bygger ut vil kunne ha bompengefinansiering.

Lov- og forskriftsendringer. Selskapet skal i utgangspunktet ikke ha myndighet som er tillagt Statens vegvesen etter vegtrafikkloven med forskrifter. Det kan likevel være aktuelt å vurdere enkelte mindre endringer.

Opprettelsen av selskapet vil innebære at deler av oppgavene som i dag utføres av Statens vegvesen overføres til selskapet. Det videre arbeidet vil avklare i hvilken utstrekning det blir aktuelt å overføre både offentlige

og private rettsforhold. Det må også avklares om ansatte i Statens vegvesen, i henhold til bestemmelsene om virksomhetsoverdragelse i arbeidsmiljøloven, skal følge oppgavene de har i dag i det nye selskapet.

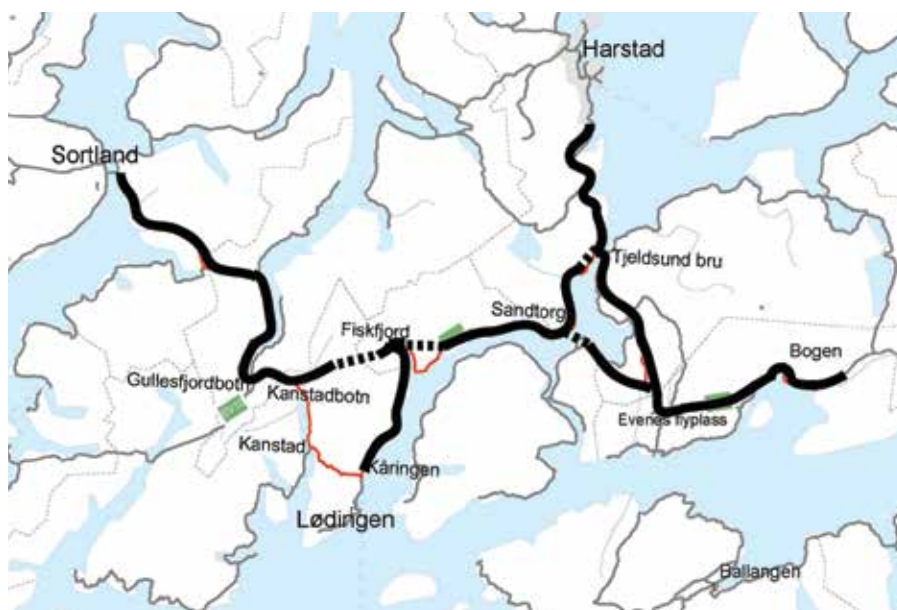
ANSVARSELING OG SAMARBEID. Etablering av selskapet vil i noen tilfeller kunne innebære overføring av ressurser fra Statens vegvesen til selskapet. I andre tilfeller er det ønskelig å samarbeide om felles bruk av ressurser.

Departementet legger opp til at utbyggingsselskapet benytter informasjon og tjenester fra nasjonale registre og Vegtrafikkentralene i arbeidet med utbygging av riksveg.

Det vil bli vurdert på hvilke områder selskapet kan gis adgang til å opptre som myndighetsorgan.

Opprettelse av selskapet fører med seg administrative kostnader knyttet til etablering, lønn og drift, kostnader som over noe tid må føre til en forholdsmessig nedskalering i Statens vegvesen. ■

HÅLOGALAND:



Den nye Hålogalandsveien vil knytte Harstad, Sortland og Evenes tettere sammen.

Lokalpolitikere ville ha statlig planlegging

Lokalpolitikerne i de syv berørte kommunene fikk det som de ville da kommunaldepartementet i desember bestemte at planleggingen av den nye Hålogalandsveien skal skje i statlig regi.

TEKST HÅKON AURLIEN

«Det er klart at dette effektiviserer planleggingen betydelig, sier Vegvesenets prosjektleder Reidar Johansen.

– Vi lokalpolitikere vil nok ofte ha klare meninger om hvordan ting skal planlegges og gjerne ha det avgjørende ordet, men i denne saken har vi hatt en veldig fin prosess som har skapt en bred politisk enighet og det la grunnlag for pragmatikk, sier ordfører Grete Ellingsen i Sortland kommune.

– Da vi så at vi ville få en raskere fremdrift for å løse noen felles problemstillinger gjennom statlig planlegging, blant annet hensynet til reindriften, var det lett å bli enige om en slik løsning, sier hun.

160 KM. Hålogalandsvegen er et stort vegprosjekt som strekker seg gjennom syv kommuner i to fylker og som foreløpig er antatt å koste rundt fem milliarder kroner. 160 kilometer veg skal slik det nå er tenkt bygges nye eller utbedres.

Målet er å bedre fremkommeligheten, gjøre vegene tryggere og redusere reisetiden på E10/rv. 85/rv. 83 mellom Sortland, Harstad og Evenes. Målet er også å knytte regionen tett sammen, og gi gode forutsetninger for næringsutvikling og regional utvikling.

– Prosjektet har fått en god fremdrift og god politisk gjennomslag. Når vi ser at det er bra for vår kommune og vår region å bruke statlig planlegging, gjør vi det, sier Grete Ellingsen.

STRAMT LØP. Prosjektet er tidlig i planleggingsfasen, og tidsplanen for prosjektet er ambisiøs.

– Skal man klare å gjennomføre det så

raskt som det politiske miljø ønsker må vi holde et stramt løp, sier Reidar Johansen.

Nå er et planprogram ute på høring og allerede til høsten må Statens vegvesen ha klart grunnlagsmateriale for etatenes neste Nasjonal Transportplan-for-slag, for perioden 2018-2027.

I forslaget til NTP for 2014-2023 er Hålogalandsvegen nevnt som et særskilt prioritert prosjekt, målet er nå å få prosjektet inn i første fireårsperiode når Regjeringen i januar 2017 legger fram stortingsmelding om neste NTP. Med vedtatt reguleringsplan i desember 2016 og prioritert for prosjektet ved den endelige stortingsbehandlingen i juni 2017, kan penger komme i statsbudsjettet slik at anleggsarbeidene kan komme i gang i 2018. ■

FAKTA:

Statlig plan innebærer at vedtaksmyndigheten overføres fra kommunene til staten, men at planarbeidet ellers følger samme behandlingsregler som for en «vanlig» kommunal planlegging.

Statlig plan vurderes brukt når:

- Det er viktig med rask gjennomføring av planprosessen
- Det er større prosjekt som berører to eller flere kommuner, og der det er stor uenighet mellom kommunene i valg av løsning
- Det er store konflikter mellom lokale, regionale og nasjonale interesser
- Det er et ønske fra lokale myndigheter at planen behandles som statlig plan

TEKST KJELL WOLD FOTO HÅKON AURLIEN OG KJELL WOLD

km fra Halne ved fylkesgrensen og vestover mot Fossli ved Vørringsfossen. Mellom Fagerheim og Halne skal det også legges over fem kilometer sammenhengende nytt asfaltdekke.

– Det blir også lengre strekninger med ny asfalt vestover i Eidfjord, forteller Haugen. 6,5 km veg får nytt dekke i Måbødalen, mens ytterligere 6 km veg får ny asfalt i øvre Eidfjord. Også deler av vegen fra Eidfjord mot Brimnes får nytt dekke denne sommeren.



MÅBØDALEN: 6,5 km veg får ny asfalt i Måbødalen i sommer



ALLE GODE TING ER TRE

Buskerud fylkesutvalg sier ja takk - alle tre. Deres kommentar til øst-vest utredningen er at de ønsker å prioritere tre vegstrekninger som like viktige mellom Østlandet og Vestlandet, nemlig E134 over Haukeli, rv. 7 over Hardangervidda (bildet) og rv. 52 over Hemsedal. (Foto: Kjell Wold)



Sikrer grunnen for ny E18-bru

BYGGER MOT SOMMER 2016: – Her skal brua bygges, sier byggeleder Bjørn Gjelsås (f.v.), kontrollingeniør Kjell-Einar Asmyhr og prosjektleder Arvid Veseth.

70 kilometer kalksementpeler skal ned i grunnen før Vegvesenet bygger den nye E18-brua over Mofjellbekken i Vestfold.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«**D**en nye brua skal bygges som den gamle men den skal ikke kunne tas av et nytt ras. I dag er kravene til områdestabilitet helt noe annet enn de kravene som gjaldt for 15 år siden, sier prosjektleder Arvid Veseth.

Straks etter at et leirras ødela den sydgående E18-brua 2. februar, ble entreprenørselskapet Skanska engasjert til å sikre grunnen med såkalte kalksementpeler.

Dette er en helt vanlig metode for å sikre mot leirras og spesielt kvikkleiras nede i bakken.

Skanska gikk i gang straks, og jobbet systematisk i sideterrenget mens AF Decom fikk jobben med å ta bort den ødelagte brua.

KOMPLISERT. Sikringen innebærer at en kalksementblanding vispes inn i leirgrunnen i tynne strenger ved hjelp av en borerigg. I enden av boret har den en propellignende visp som løser opp massen på vei ned. Så blir kalksement presset ned gjennom den innhule burstanga og blandet med leiren mens vispen trekkes opp igjen. Det hele stivner til en masse som danner peler i lengder på fra 6-7 til 27 meter. Disse er satt vertikalt i et nøyaktig mønster. Inn mot brufundamentene er de satt i rekker som nærmest danner en underjordisk vegg.

Områdesikringen og ryddingen etter den gamle brua skal være ferdig før sommeren. Nå er konsultantselskapet Rambøll i gang

med å prosjektere den nye brukonstruksjonen, som blir helt lik den gamle, bare med noen små tekniske justeringer.

ØDELAGT FUNDAMENTERING. – Fire av fundamentene er ødelagt og må bygges på ny, mens vi håper å kunne gjenbruke to. Fundamentene blir bygd på vanlig måte, men de nye stålkjernepelene må jo settes forsiktig ned mellom de gamle. Så blir det helt normal bygging av den nye betongbrua. Målsettingen er å ha brua ferdig før sommeren 2016, sier Veseth.

– Kunne jobben vært gjort raskere?

– Jeg tror ikke det, normalt vil det fra ferdige planer gå 10-12 måneder å bygge en bru av denne typen, sier Veseth.

– Vi har fått mange positive ord fordi mye er skjedd på kort tid. Vi fikk en teknisk rapport fra Vegdirektoratet etter bare en

BRUNAVN:

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Dette er den egentlige Skjeggstad bru

Her er den egentlige Skjeggstad bru. E18-bruene som ble rammet 2. februar heter egentlig *Mofjellbekken bruer*.

– I Statens vegvesens systemer har bruene både et brunummer og et geografisk navn, så det er ingen fare for at vi arbeider på feil bru, sier Arvid Veseth med et smil. Han var selv byggeleder for bruer lenger nord mot Drammen da de to bruene ble bygd, den nå revne «07-0786 Mofjellbekken bru vest» i 1998 og den fortsatt stengte «07-0814 Mofjellbekken bru øst» i 2001. Nå er han prosjektleder for reparasjonen av den østre, som egentlig ligger mer nord enn øst, og skal bygge en ny «07-1082 Nye Mofjellbekken bru vest».

Bakgrunnen for navnefeilen er at det skulle bygges to sett E18-bruer like ved Skjeggstad gård, den ene over fylkesvegen og den andre over Mofjellbekken. Disse fikk da hvert sitt navn. Men helt mot slutten av prosjektet gikk Statens vegvesen ut med spørsmål til kommunene om navn på bruer og tunneler og ut ifra svarene ble skilting av «Skjeggstad» knyttet til bruparet over bekken. Men navnene ble ikke endret i det sentrale stedsnavnregisteret som forvaltes av Statens kartverk.



FAKTA

1,4

millioner nordmenn sier de kjenner folk som ikke burde hatt førerkort blant annet på grunn av høy alder og sykdom, viser en IPSOS MMI-undersøkelse fra Trygg Trafikk.



72 «RAS-MILLIONER» UBRUKT

Ferske tall fra nasjonal rassikringsgruppe viser at fylkeskommunene 1. januar i år fremdeles har minst 74 millioner kroner til gode til rassikring av fylkesveier. Det manglet ennå tall fra Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag. Hordaland (bildet) hadde 62 millioner rassikringskroner som de tross stort behov ikke har greid å bruke i løpet av de siste årene. (Foto: Kjell Wold)

Målsettingen er å ha brua ferdig før sommeren 2016. Vi har et stramt program for å bli ferdig. Arvid Veseth, Statens vegvesen



OMRÅDESTABILISERING: 70.000 meter kalksementpeler støpes i grunnen inntil brufundamentene ved hjelp av en spesiell boremaskin som visper kalksement sammen med leira i lange striper. ▼

uke, den anbefalte å ta ned deler av den skadde brua så raskt som mulig. Kontraheringen av entreprenører er skjedd som direkte kjøp uten de vanlige anbudsprosessene og det sparte oss for mye tid.

– Siden området ikke var helt stabilt, måtte vi gå forsiktig frem med selve arbeidet, men nedspengingen og bortryddingen har gått greit. Nå er de tekniske planene snart ferdig fra vår konsulent, deretter skal de gjennom en teknisk godkjenning. Så må vi ha på plass økonomigrunnlaget for å engasjere en bruentreprenør. Vi har et stramt program for å bli ferdig til neste sommer, sier han.

Hva reparasjonen vil koste er ikke avklart men de pågående arbeidene med områdestabilisering, riving og refundering er allerede oppe i mellom 30 og 40 millioner kroner. ■



BRUREHABILITERING:



NYE PELER MÅ TIL: Kontrollingeniør Kjell-Einar Asmyhr viser frem noen av de utborede betongkjernene fra fundamentene. I hullene skal det støpes nye peler for å bære brua.

Må reparere to fundamenter før gjenåpning

Statens vegvesen må sette ned 30 nye peler under to skadde fundamenter før den gjenværende E18-brua kan åpnes for toveis trafikk.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«Målet er å ha brua klar før ferietrafikken. Så vil brua ha E18-trafikk i begge retninger i et år inntil parallellbrua er bygd opp igjen, sier prosjektleder Arvid Veseth.

Den nordøstre brua så i første omgang ikke ut til å ha vært rammet av leirraset den 2. februar. Raset skadet parallellbrua så mye at den måtte tas bort og mye arbeid ble lagt i å gjøre dette på en måte som ikke skadet den andre ytterligere. Det gikk bra, men nøyaktige målinger viste så at de to av de syv fundamentene for den uskadde brua hadde flyttet seg noen centimeter både i lengde- og sideretningene.

JET-PELER. – Vi får ikke innsisert peler som står langt nede i bakken. Kontrollberegninger og datamodelleringer av belastningene disse to fundamentene har fått under raset, har gitt som konklusjon at de to pilarene må refunderes. Dette gjøres ved å sette nye såkalte jet-peler under de to fundamentene, sier Veseth.

Når denne avisen går i trykken er et spesialfirma i sluttfasen med å kjernebore 30 hull gjennom de to nesten to meter tykke fundamentplatene som bærer brupillarene. Gjennom disse hullene skal jet-pelene støpes ned gjennom leiren, mellom de opprinnelige stålkjernepelene og ned til fast fjell eller morenelaget. Dette er en jobb som tar 5-6 uker.

UTSKIFTNINGER. De små forskyvingene som ble målt, innebærer at konstruksjonen antakelig står i et lite spenn. Dette må løses ut før brua er ferdig utbedret, og gjøres ved å løfte brubanen så vidt av stållagrene som ligger mellom søylene og den langsgående brukonstruksjonen, skifte to av brulagrene, og så sette brua ned på søylene igjen.

– Denne jobben vil også kreve noe tid blant annet på grunn av herding av understøpingen under brulagrene. Derfor har vi et stramt tidsskjema for å kunne åpne brua før ferien, påpeker byggeleder Bjørn Gjelsås. ■

Nytt regelverk for bruprojektering

Statens vegvesen lanserer nå en ny «Håndbok N400 Bruprojektering» som innebærer et nytt teknisk regelverk for bruer på det offentlige vegnettet.

Projektering av nye bruer på riksveg, fylkesveg eller kommunal veg skal følge det nye regelverket og det vil også påvirke innretningen av daglig drift og effektivt vedlikehold og ikke minst langtidbestandighet.

– Regelverket er der for å sikre bruens konstruksjonssikkerhet og tekniske standard gjennom hele brukstiden. Men hensikten er også å ivareta trafikantenes behov innenfor blant annet sikkerhet, fremkommelighet og universell utforming, sier brudirektør Børre Stensvold i

Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Statens vegvesen er godt i gang med komplettering av regelverket for daglig forvaltning av bruene. Nye håndbøker for bruforvaltning og bruklassifisering skal snart ut på offentlig høring.

– Med dette vil vi som bygningsmyndighet for bruer ha et omfattende regelverk, alt fra forskrifter til veiledninger, som gjelder helt fra godkjent reguleringsplan til brua rives. Det betyr mye å få på plass et tydelig teknisk regelverk i en bransje som blir mer og mer internasjonal og der økende krav til effektivitet kontra faglighet vil påvirke hvordan bruene blir planlagt, bygd og forvaltet, sier han. Les mer på vegvesen.no/fag/bru



SOMMERFART 110 KM/T PÅ E6

To motorvegstrekkninger får sommerfartsgrense på 110 km/t i løpet av april. Samferdselsdepartementet har bestemt at to nye strekkninger skiltes opp til 110 km/t på E6 henholdsvis nord og sør for Oslo. Men disse to 110-strekkningene skiltes ned igjen mellom 1. november og 22. april. (Foto: Kjell Wold)

KRONIKK:

I mine øyne er det derfor prisverdig at regjeringen Solberg kommer med flere nye tiltak for finansiering og organisering av vegprosjekter. Dag Bjørnland



Dag Bjørnland, økonomiprofessor og samferdselsekspert

Vegselskap og OPS (offentlig-privat-samarbeid)

Det virker som det nå er bred politisk enighet om å få bygd et tidsmessig og sammenhengende hovedvegnett, få stoppet forfallet i det eksisterende nettet og gjøre slutt på forsømmelse og etterslep. I mine øyne er det derfor prisverdig at regjeringen Solberg kommer med flere nye tiltak for finansiering og organisering av vegprosjekter. De nasjonale og internasjonale forholdene vil fremover være svært gunstige for slike tiltak.

BÅDE OG. Det er trolig like før regjeringen legger frem sin lenge omtalte stortingsmelding om hvordan den foreslår både å få mer veg og mer veg for pengene. I Veggen og vi (VoV) nr. 2 2015 intervjuer Linda C. Hofstad Helleland (H) som leder Stortingets transportkomité og bekrefter at meldingen er på veg. Min kronikk skal ikke leses som noen gjetning på hva stortingsmeldingen kommer til å inneholde, men som mine ønsker om hva den bør inneholde. Jeg har delt kronikken inn i to deler: først synspunkter på vegselskap, deretter min vurdering av hvor nyttig OPS kan vise seg. Jeg regner likevel med at vi fortsatt vil se prosjekter finansiert over statsbudsjettet og etablering av bomselskaper.

ORGANISERING. Vegselskapet kommer trolig til å få ansvar for å bygge ut lengre strekkninger av viktige stamveger. Det kan se ut til at selskapet vil få utbyggingsansvar for omtrent 50 % av stamvegnettet. Da blir det nok stamvegnett tilbake som Statens vegvesen skal arbeide med, og det burde kunne roe ned eventuelle bekymringer i etaten om arbeidsplassene. Selskapet bør organiseres i privatrettslige former, og dets formelle struktur og oppgaver har vært gjenstand for mange synspunkter



OFFENTLIG/PRIVAT SAMARBEID: E18 Grimstad-Kristiansand var siste OPS i Norge åpnet i august 2009 (Foto: Kjell Wold)

helt siden regjeringen Solberg tiltrådte høsten 2013. Jeg skrev en kronikk i VoV nr 2 2014 Utbyggingsselskap for vegprosjekter, og Matz Sandman en kronikk i VoV nr 5 2014 Utbyggingsselskap må få finansielle muskler. Konferanser og seminarer er holdt om emnet, og det har ikke manglet på innlegg i media. Jeg tror derfor ikke det er så mye nytt som nå kan komme frem om hvordan organiseringen bør gjøres at jeg velger heller å konsentrere meg om tilførsel av midler og handlingsrommet.

FOND. Statens pensjonsfond utland har nå nådd den svimlende sum 7 000 milliarder kr., men midlene skal plasseres i utlandet. Derimot bestemte Stortinget i 2001 at forventet realavkastning av fondet burde anvendes i statsbudsjettet ved en såkalt handlingsregel. Stortinget mente også at noe av avkastningen burde gå til infrastrukturprosjekter. Det har imidlertid ikke skjedd.

Jeg sitter som styremedlem i stiftelsen Aksjon bedre vei (ABV), og vi har nettopp lagt ut på stiftelsens nettsider og på Facebook en artikkel Forsterk folketrygdfondet, og la det finansiere regjeringens nye utbyggingsselskap for vei. Vi ser for oss et nytt pensjonsfond som vi har kalt Sta-

tens pensjonsfond infrastruktur (SPI) og at det legges til Folketrygdfondet. Fondet skal finansiere vegselskapet, OPS og andre tiltak. Vi foreslår at fondet får sine midler ved handlingsregelen. For at vegselskapet skal kunne finansiere sitt tildelte vegnett i løpet av 25 år har jeg anslått at det trengs finansiell tilførsel på minst 15 milliarder kroner om året i 25 år. Dersom fondet medvirker til at vegselskapet kan innfri alle lån til bompengefinansierte veger på nettet til vegselskapet og dessuten finansierer prosjekter organisert som OPS, trengs betydelig mer.

Det kan argumenteres for at investeringer i veger ikke skal forrentes og tilbakebetales, men at de direkte og indirekte fordelene av samfunnsøkonomisk gode prosjekter får være avkastning god nok. Vi i ABV har imidlertid vurdert mekanismer for forrentning og tilbakebetaling av lån. Vi tenker oss at SPI plasserer midler som for eksempel obligasjonslån eller andre låneinstrumenter i vegselskapet.

LÅN. ABV forutsetter at SPI får normal avkastning på sine lån til vegselskapet. En lånerente på 3 % virker ikke usannsynlig. Lånene skal også tilbakebetales, og flere muligheter bør overveies. Motorvognav-

gifter f. eks. årsavgiften på 10 milliarder kr om året kan øremerkes for SPI til fordeling, men man kan også tenke seg at vegselskapet blir tilført midler via ordinære statlige bevilgninger. Jeg ønsker imidlertid at vegselskapet skal få anledning til å ta i bruk en modifisert versjon av det elektroniske betalingssystemet Autopass. Kjørelenge gjennomført på selskapets vegnett måles elektronisk i kjøretøyet og multipliseres med enhetspriser per km kjørt. Regning sendes så periodisk elektronisk. Utenlandske biler utstyres med oblater. Rammene for betaling kan vedtas av staten.

OPS. Et prosjekt gjennomført som OPS innebærer at det konsortium som vinner anbudskonkurransen, selv plikter å skaffe finansieringen som er nødvendig innenfor de kontraktsfestede forutsetningene og påtar seg å drifte vegen i for eksempel 25 år også innenfor avtalte forutsetninger. En normal fortjeneste kan være innebygd i kontrakten.

De få OPS-prosjektene som er gjennomført, er blitt grundig evaluert, og debatten for og imot har vært intens, se for eksempel VoV nr 10 2014. Jeg støtter regjeringen som nå trolig vil foreslå langt flere OPS-prosjekter enn tidligere varslet. Mine grunner er:

- Lån kan opptas i SPI, trolig til 3 % rente
- Et prosjekt gjennomført som OPS blir raskere ferdig enn om staten har ansvaret
- Negative erfaringer med tidligere prosjekter blir tatt hensyn til
- Kostnadsprekk som kan finne sted, er staten uvedkommende
- Driften av vegen bør bedre hindre forfall enn om staten drifter vegen som hittil
- Normal fortjeneste kan være belønning for godt gjennomført prosjekt
- Selskapet godtgjøres for ytelsene ved at brukerne belastes ved en modifisert Autopass. ■

BOMPENGER:

Dobbelt så høy bompengandelen

Bompengandelen til riksveger på Østlandet har de siste fem årene samlet ligget på 58 prosent. For resten av landet har den vært på 30 prosent. Det er en skjevfordeling, mener åtte østlandsfylker.

Det går fram av «Revidert østlandspakke» som de åtte fylkene på Østlandet nå har levert som innspill til NTP 2018-2027. Paraplyorganisasjonen Østlandssamarbeidet består av Hedmark, Oppland, Akershus, Oslo, Østfold, Vestfold, Telemark og Buskerud.

MÅ KOMPENSERES. –Østlandssamarbeidet forutsetter at skjevfordelingen i bompengandelen på riksveger kompenseres

ved en sterk statlig satsing på jernbaneutbygging på Østlandet, heter det i høringsuttalelsen. Østlandssamarbeidet mener at bompengandelen for landsdelen ikke bør overskride 50 prosent, mens den altså for de siste fem årene har vært nesten 10 prosent høyere. For å få til dette må statlige riksvegbevilgninger trappes opp, mener de åtte fylkeskommunene østpå.

URIMELIG BELASTNING. På grunn av mindre trafikk i de ytre områder av Østlandet kan bilistene måtte betale urimelig store bompengebeløp pr kjøretur. Dettet vil gi en ekstra belastning særlig for næringslivet i disse områdene. Statens må derfor spesielt øke sin andel av finansieringen på disse riksvegstrekkningene – på linje med andre landsdeler i Norge. Det vil si minst 70 prosent statlig andel, mener Østlandssam-

FAKTA

3

Bud er gitt på breddeutvidelse av E6 i Melhus i Sør-Trøndelag. Om lag 750 meter veg skal få midtrekkverk. Budene er fra 10,7 til 13,5 millioner kroner.



FØRSTE E134-KONTRAKT

20. april signerte Vegvesenet og Veidekke den første store kontrakten på prosjektet E134 Damåsen–Saggrenda i Kongsberg. Kontrakten er på 727 millioner kroner og ble signert av regionveg-sjef Kjell Inge Davik i Statens vegvesen og avdelingsleder Jørn Audun Gjennestad i Veidekke Entreprenør AS. (Foto: Liv Bulling)

VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

”Ansvarsfordeling mellom selskapet og Statens vegvesen må etableres innenfor flere områder

REFORMER I VEGSEKTOREN

Siden regjeringen i sin regjeringsplattform etter valget stadfestet at det skulle opprettes et eget vegselskap, har vi nok alle ventet i spenning og med nysgjerrighet på den bebudede reformen. Nå har den kommet!

Den 17. april ble stortingsmelding om reformer i vegsektoren lagt frem. Meldingen gir oss retningen på hvordan regjeringen vil fornye vegsektoren gjennom nytt vegselskap, bruk av OPS og en bompengerreform.

VEGSELSKAPET. Formålet med å opprette et vegselskap er ifølge regjeringen å oppnå en mer helhetlig utbygging og større kostnadseffektivitet for den porteføljen selskapet blir gitt ansvar for. Målet er å gi en merverdi utover utbygging i tradisjonell forstand. Selskapet vil i sin oppstartsportefølje få ansvaret for en del lengre vegstrekninger på E6 nord- og sørover rundt Trondheim, E6 nordover fra Oslo inn i Hedmark/Oppland, E18 mellom Vestfold og Kristiansand, og E39 fra Kristiansand til Sandnes.

Selv om meldingen avklarer en del forhold rundt vegselskapet, er det fortsatt mye som gjenstår. Blant annet må ansvarsfordeling mellom selskapet og Statens vegvesen etableres innenfor flere områder. Her vil det ligge et stort ansvar på vår etat fremover, og det er viktig at vi stiller sterkt på tilbudssiden for å avklare de forhold som er nødvendige, slik at selskapet skal få en best mulig oppstart.

FLERE OPS-PROSJEKTER. Regjeringen ønsker med reformen å legge til rette for flere OPS-prosjekter i neste NTP, hvor det legges opp til å rendyrke OPS som

en gjennomføringsstrategi. Ved å se utbygging og vedlikehold i sammenheng med samme ansvarlige utbygger, er det et mål at OPS-prosjekter vil utløse både innovasjon i utførelsen med nye tekniske løsninger og byggemetoder som er mer kostnadseffektiv i et levetidsperspektiv. Til nå har vi tre OPS-prosjekter i vår portefølje, og det vil være viktig for oss å tilegne oss riktig kompetanse og erfaringer fra disse, slik at vi står best mulig rustet til å ta i mot nye. Tre nye er allerede bestemt og flere vil komme.

BOMPENGEREFORM. I dag er det 60 bompengeselskaper som står for innkrevingen av bompenge fra bilisten. Disse skal bli til mellom tre og fem selskaper så raskt som mulig. I tillegg skal rollen som brikkeutsteder nå rendyrkes gjennom å skille ut utstederfunksjonen fra bompengeselskapene. Målet med omlegging av struktur for bompengeselskaper er enkel og grei: Mest mulig penger på veg – og minst mulig til innkreving og administrasjon!

Statens vegvesen skal fortsatt bygge veg. Vi forvalter i dag over 50 milliarder

kroner på vegne av skattebetalerne. Vi er den klart største og tyngste aktøren i samferdselssektoren i Norge, og vil, som samferdselsministeren selv sier, fortsatt være det i etterkant av denne reformen.

Det er viktig at vi ikke ser på vegselskapet som en konkurrent til oss selv, men som et ytterligere virkemiddel for å styrke satsingen i vegsektoren. Der selskapet vil ha et spisset ansvarsområde innenfor utbygging av TEN-T-nettet, skal Statens vegvesen fortsatt ivareta det brede ansvaret i sektoren, med blant annet byene.

Vi skal huske på at de aller fleste vegprosjekter, fortsatt vil ligge utenom vegselskapets portefølje. Vi vil fortsatt bygge alt fra store vegprosjekter, rassikringsprosjekter, drive opprustning av fylkesveger, legge til rette for universell utforming, til å utvikle gode løsninger for kollektiv, gang og sykkel i komplekse byområdevikling.

Vi har alle et mål om mest mulig veg for pengene. Som den samfunnsaktøren vi er, skal vi fortsatt jobbe for dette i samarbeid med alle aktører i bransjen. ■



Fungerende vegdirektør
Lars Aksnes

FOTO: KNUTT OPEIDE

”Ansvarsfordeling mellom selskapet og Statens vegvesen må etableres innenfor flere områder

TEKST KJELL WOLD

arbeidet. De mener det også er viktig, at Statens vegvesens plassering av bomstasjoner og utforming av innkrevningssystemer tar hensyn til den lokale trafikken, slik at urimelig kostnader og kjøreruter for lokale trafikanter unngås.

BEDRE FOR FYLKESVEGER. Fylkeskommunene som etter forvaltningsreformen i 2010 ble landets største vegholder, trenger bedre rammebetingelser for å kunne ivareta sitt ansvar for fylkesvegene. Kartlegging Statens vegvesen gjorde i 2014 tilsier at forfallet på fylkesvegene ikke vil være vesentlig redusert ved inngangen til en ny NTP-periode 2018-2027 og fremdeles vil ligge på mellom 10 og 20 milliarder kroner. Her må staten ta mer ansvar, mener østlandsfylkene.

TAKK TIL VEGEN OG VI

En stor takk til redaksjonen for en svært nyttig intern og ekstern publikasjon gjennom mange år!

Vi har drøftet avviklingen av bedriftsbladet i sin nåværende form, men etterlyser både form og redaktøransvar for det nye og forventer at «noen» redegjør for dette:

- Blir det rom for sjølkritisk journalistikk?
- Blir det lagt vekt på styrking av bedriftskulturen?
- Blir det plass til faglig utdyping?
- Blir det rom for kreativ humor?

Vi som kan logge oss på, håper vi får lyst til å gjøre det? Hilsen og takk

Terje Olberg, Museumskomiteen i Vegpensjonistene Østfold

KOM I FORM PÅ ELSYKKEL

Fysisk inaktivitet er et stort helseproblem. Elsykkel kan være virkemiddelet som får inaktive i aktivitet.

De nye anbefalingene for fysisk aktivitet sier at en voksen person bør være i moderat aktivitet minimum 150 minutter per uke, eller 75 minutter med intensiv aktivitet. En kombinasjon av moderat og intensiv aktivitet kan være gunstig. I tillegg til anbefalingene om fysisk aktivitet anbefales redusert stillesitting. Elsykkel kan bidra til å få flere i bevegelse i løpet av en dag. For å nå anbefalingene bør en vektlegge fysisk aktivitet i hverdagen, ikke nødvendigvis aktivitet tradisjonelt sett på som trening. Aktivitet til og fra arbeid kan for mange være et viktig bidrag. Sykling er et godt virkemiddel for hverdagsaktivitet og sunne rutiner. I løpet av de siste tiårene har elsykler blitt utviklet med tanke på energibesparing og økende forurensning. Nyere studier peker på at elsykkelen i tillegg kan bidra til økt fysisk aktivitet i befolkningen.

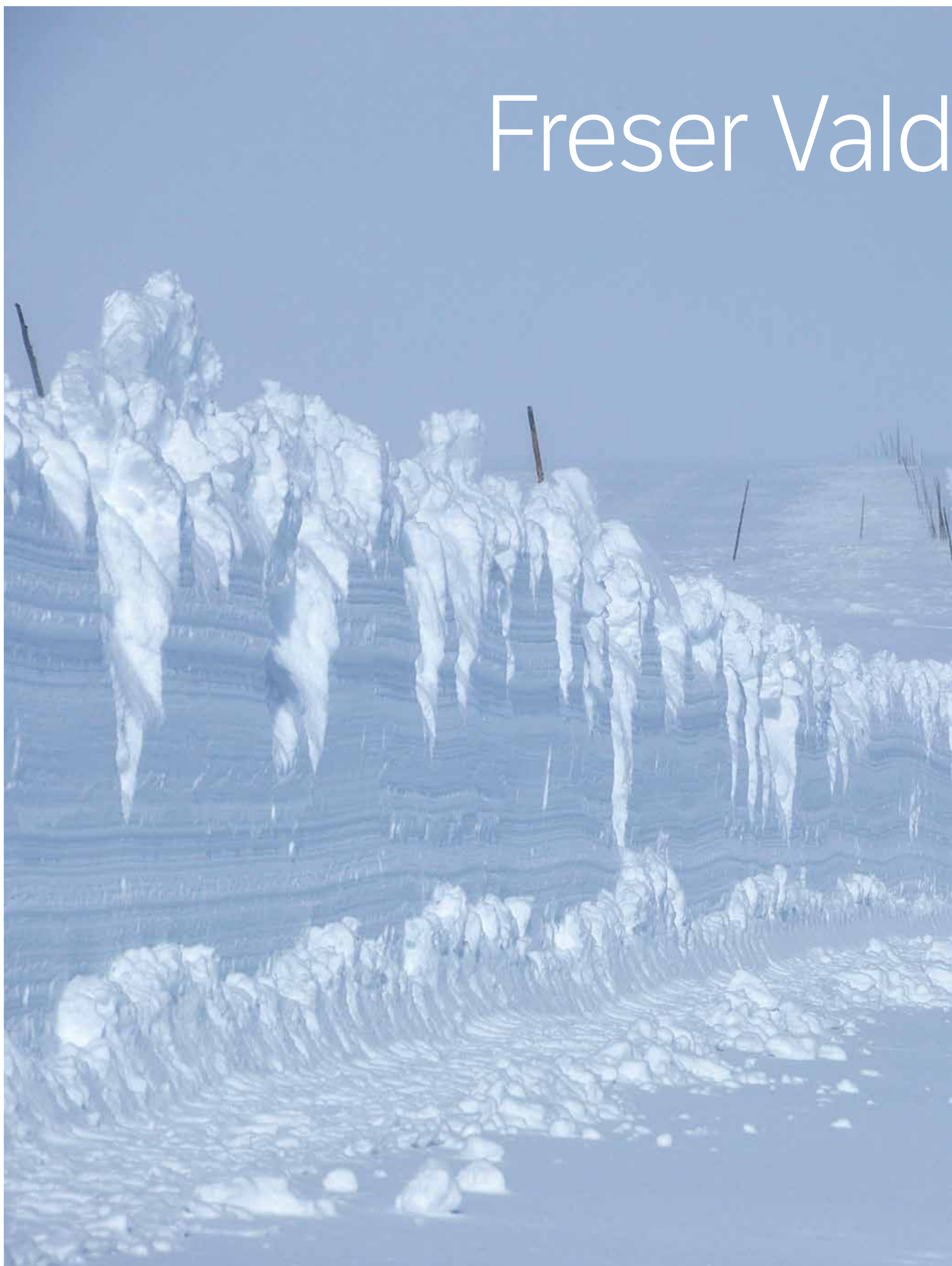
Elsykler kommer med et oppladbart batteri, krever at en trår for å bruke motoren og har en maksimal assistert fart på 25 km/t. Ved elsykkelbruk kan en velge ulike nivåer for motorhjelp. Ved pendling til jobb gjør dette det mulig å bruke motorhjelp til jobb for å unngå å bli svett, og sykle hjemover uten bruk av motor for å få større fysisk utbytte. Sykkelbarrierer som oppoverbakker og lang reisetid kan reduseres med elsykkel og bidra til å velge elsykkel framfor annen motorisert transport. Spesielt kan elsykkel være et godt virkemiddel for å få inaktive i noe aktivitet. Samfunnsøkonomiske beregninger viser at en person kan vinne åtte kvalitetsjusterte leveår på å gå fra inaktiv til moderat aktiv. Det har både store individuelle gevinster og samfunnsmessige gevinster. Der barrieren for å starte å sykle er store, kan elsykkel gjøre det lettere å komme i gang.

Det er stor forskjell på vanlig sykling og sykling med ekstra motorkraft i intensitet ved fysisk aktivitet. Likevel har studier vist at intensiteten ved sykling på elsykkel er høy nok til å møte standarden for moderat fysisk aktivitet (3-6 MET). Denne undersøkelsen viste at intensiteten ikke var stor nok til å tilfredsstille anbefalingene om intensiv fysisk aktivitet (>6 MET) da kun sykling på elsykkel uten bruk av elektrisk motor ga en intensitet på gjennomsnittlig 6 MET. Andre undersøkelser viser at intensiv fysisk aktivitet kan nås på elsykkel i oppoverbakke. Fordi intensiteten ved bruk av elsykkel varierer med ytre motstand som kupert terreng, i hvor stor grad man bruker elmotoren og syklistens fysiske form. En studie viste at inaktive kan bruke elsykkel med lett motorhjelp for å nå anbefalingene om intensiv fysisk aktivitet. Elsykkel kan være et godt virkemiddel for at inaktive skal nå anbefalingene om fysisk aktivitet, eller til bruk ved rehabilitering.

Line Oma, Helsedirektoratet

NB! Innlegget er forkortet

Freser Vald



resflye gang på gang

– I dag var snøen snill og lett å ta opp. Andre dager er den hard og da er det akkurat som å ta opp vegen første gang, sier Odd Arne Rødningen som brøyter vegen over Valdresflye.

TEKST HÅKON AURLIEN **FOTIO** HÅKON AURLIEN OG KJELL WOLD



Han har ikke tall på hvor mange ganger han har fjernet meterhøy snø siden før påske. Da ble de vinterstengte 28 km av vegen mellom Garli (nord for Beitostølen) og Maurvangen (ved Gjendesheim) gjenåpnet for sesongen.

Men vegen er stengt nattetid. Grytidlig på morgenen må han sjekke at vegen er farbar. Mange ganger har det bare vært å starte forfra igjen og brøyte seg gjennom meterhøye skavler og vidder.

Det gjør han uten å trekke en mine. I snart 30 år har Odd Arne Rødningen brøytet vegen over fjellplattået midt i Sør-Norge. Både han og vegvesenets kontrollingeniør Anne Rognaas Kolstad er erfarne fjellfolk. De vet at været kan endre seg raskt, og at vindkreftene er sterke. Overfor slike krefter må vegens folk bare gi etter.

De vet også å stenge bommen over vegen i tide, før det blir risiko for at biler kjører seg fast. Rødningen er fornøyd med at det aldri i hans tid har vært alvorlige situasjoner med innsnødde trafikanter på Valdresflye.

– På Beitostølen kan det være helt fint, ingen kan tro at det er da er null sikt oppe på fjellet, sier han mens han kjører hjullasteren gjennom snøen så spruten står høyt til værs. Freseren har en egen 400 hesters motor og kan ta bort opptil 4000 tonn snø i timen. Meterlange brøytestikker viser hvor vegen går. Han kjenner hver meter av vegen, vet hvor det blåser ekstra, og vet hvor han skal dirigere snøen slik at den ikke blåser tilbake på vegen.

Han smaker på ordene når han spørres om det er ensomt å brøyte vegen gang på gang.

– Nei, slik er det bare, sier han. Inne i førerhuset er det godt og varmt, telefon og radiodekning kan være så som så men de 400 hestene gir mye lyd fra seg. Fjellets mann vet at han må være forberedt på det uventede, ekstra mat og klær er alltid med.

Syver Øistuen er Vegvesenets driftansvarlige i området og forteller at det stadig er en diskusjon om å ha Valdresflya som helårsveg.

– Teknisk er ikke det noe problem med det freseutstyret som finnes i dag. Spørsmålet blir mer hvor mye penger vi ønsker å bruke på å holde en slik veg åpenåpen og hvor stor forutsigbarhet for framkommelighet vi ønsker, sier han. ■

1 - UTYDELIG: Sikten blir kort når det blåser på Valdresflye.

2 - STENGT: Kontrollingeniør Anne Rognaas Kolstad stenger bommen før det blir fare for at trafikanter blir sittende fast.

3 - STIDLIG: Lystavler nede i dalen varsler om vegen er stengt eller ikke.

4 - SNØSPRUT: Snøfresen kan flytte 4000 tonn snø i timen.

5 - LANGT: 20 km av turistvegen over Valdresflye er vinterstengt fra desember til påske.

6 - RUTINE: –På ett døgn blåser vegen igjen og det er bare å starte påny, konstaterer Anne Rognaas Kolstad.

7 - FJELLMANN: I snart 30 år har Odd Arne Rødningen brøytet vegen over Valdresflye.



1



2



3



RINGEN SLUTTA FOR SØFTELAND



NY VEG: Olav Søfteland og prosjektleiar Sverre Ottesen ser fram til at dagens E39 forbi Søfteland skal få avløyning innan sju års tid.

– Optimismen rår i Os kommune framfor bygging av motorvegen Os–Bergen. Vi får ei langt betre løysing enn den som var aktuell tilbake på 1980-talet.

TEKST OG FOTO GEIR BREKKE

I mellomtida har trafikantane måtta slita med ein svært dårleg veg, som også har vore til stor ulempe for bygdene langs vegen. Det seier lokalpolitikar Olav Søfteland i Os (Ap), mest kjend i kongeriket som vegdirektør frå 1992 til 2007.

STAKK LINA I 1961. For snart 54 år sidan starta Statens vegvesen planlegginga av ny riksveg mellom Os og Bergen. Olav Søfteland begynte på dåverande Hordaland vegkontor hos vegsjef Olav A.B. Torpp før jula 1960. Sommaren 1961 stakk seinare plansjef Georg von Krogh ny line for riksvegen Os–Bergen, gjennom Søfteland.

Søfteland og Anders Moen (seinare plansjef) var på denne tida i full sving med å planlegge motorveg mellom Bergen om nabokommunane Åsane og Fana. Vidare sør- over mellom Fana og Os blei det ein lang veg å gå før godkjende planar låg på bordet til endelig handsaming i Stortinget hausten 2014.

VERN OG NY STANDARD. Stikkord i det

Olav Søfteland våren 2015 kallar ein «horribel» lang planprosess er m.a. generell usemje om linjeval, vern av eksisterande busetnad og landskap, vern av Os-vassdraget, ruinane på Lysekloster, augestikkerar av det truga slaget i Endalausmarka og nye krav til tunnelstandard for europavegar.

Vegdirektoratet fekk tilslutnad frå departementet for ny veg forbi Søfteland i 1979, etter at miljøvernminister Gro Harlem Brundtland hadde vore på synfaring i 1978. 80-åra kom med økonomiske nedgangstider. Det kom jamvel spådomar om utflating av trafikkveksten. Ingenting skjedde med prosjektet før fylkesmannen i 1987 gjekk mot alle alternativ langs Os-vassdraget.

BYGGESTART TIL HAUSTEN. Enden på prosessen blei dagens løysing, med storparten av firefeltsvegen i tunnel mellom Svevatjørn i Os og Rådal i Bergen. Daglina kjem i Endalausmarka i Os, sør-vest for Søfteland. Kommunen vil her byggje Lyseparken næringsområde, som ventar på tunnelsteinen

dei kan få gjennom byggjeperioden.

Vi sit i kjellarstova til Olav Søfteland i familiehuset, med kongeleg utsikt over vestlandsbygda og dagens E39. Dei flytta frå Drammen for fem år sidan inn i nytt hus. Prosjektleiar Sverre Ottesen i Statens vegvesen helsar på Olav for første gong.

Han kom til jobben i 2014, med bakgrunn som regiondirektør i Cowi og leiar for store VA-prosjekt i Bergen kommune. Ottesen, opprinneleg frå Haugesund, er og prosjektleiar for Ringveg vest i Bergen, som skal opnast til hausten. Men no i startfasen på ny E39 Svevatjørn–Rådal.

– Vi set i gang med Svevatjørn–Rådal på bergenssida i september. Entreprenøren kan starte ved Skeievatnet på Flyplassvegen. Arbeidet på kontrakten mellom Svevatjørn og Fanavegen tek til i oktober, fortel Ottesen.

RYSTINGAR OG STØY. Sjølv om det meste av vegen kjem i tunnel ventar store utfordringar for byggherre og entreprenørar i byggjeperioden fram til 2022. Rystingar, støy og støv blir det også på desse byggjeplassane

Transport av tunnelstein blir stor, særleg gjennom Fanabygda. Her pågår no reguleringsarbeid av fotgjengarundergang. Statens vegvesen rådførar seg med helseetaten i Bergen og Os før kontrakt med entreprenørane blir inngått, i beste fall før sommarferien.

PÅVERKAR TRAFIKKEN. Det er aktuelt med trafikkomleggingar på E39 i Os ein kortare periode. Også ein fylkesveg i Os blir stengt i store delar av byggjeperioden, og trafikken lagt gjennom eit industriområde. Hovudåra til Bergen lufthamn, rv. 580 Flyplassvegen, får redusert kapasitet gjennom byggjeperioden. Det store grepet er flytting av gjennomgangstrafikken forbi knutepunktet Rådal i fire nye tunneløp vest for dagens vegline.

– Tunnelane kryssar over kvarandre, med til dels liten overdekning, seier Ottesen. Han forsikrar likevel at dette er godt innanfor gjeldande tunnelnormalar.

– Det har vore ei fantastisk utvikling i norsk tunnelteknologi dei siste åra, seier eksvegdirktør Olav Søfteland til Veggen og vi. ■



STOLTE KARER: F.v. Ole Johan Ilstad, Oddvar Tveit og Eirik Aartun.

VÅRENS VAKRESTE SLIT

For Oddvar Tveit fra Sauda er åpningen av fjellvegen mellom Sauda og Røldal vårens vakreste eventyr - og slit.

TEKST OG KJELL WOLD **FOTO** TORE TVEITANE, RISA

Han har vært med på denne jobben på fv. 520 mellom Rogaland og Hordaland i drøye 30 år nå. Og det er like intenst, spennende og vakert hver gang. Denne vinteren har som ellers mange steder vestpå vært uvanlig snørik og vindfull.

VILT OG VAKKERT. Derfor regner entreprenøren Risa og mannskapene fra Aartun transport i Sauda med å bruke drøye halvannen måned på å få åpnet den 18,3 kilometer lange strekningen fra

Breiborg i Sauda kommune i Rogaland til Røldal og E134 i Hordaland. Høyeste punkt på den ville og vakre fjellvegen er 972 m.o.h.

14 METER. –Tveit og kollegene kan melde om 14 meter høye brøytekanter på det meste i skjæringene. Brøytejobben med gravemaskin og to hjullastere med fres startet før påske i slutten av mars.

Vegen ventes ferdig brøyta og åpna 15. mai, forteller avdelingsingeniør Peer Einar Klungtveit i Statens vegvesen. ■



BRØYTEKANTER: 14 meter høye brøytekanter på det meste.



FRESER: Gode lokalkunnskaper viktig for å finne veien. ►

”**Det har vore ei fantastisk utvikling i norsk tunnelteknologi dei siste åra.**

Eksvegdirrektør Olav Søfteland



BEFARING: Olav Søfteland og prosjektleiar Sverre Ottesen med Svevatjørn i Os i bakgrunnen. Her skal det fyllast att og byggjast fire felts motorveg med kryss og parkområde.

BÅRD om ODD,

Albania, bompenger, vegselskap, Veggen og vi og litt til...

– Jeg tror det nye vegselskapet vil stå igjen som det viktigste grepet vi gjorde i våre første fire år i Samferdselsdepartementet.

TEKST KJELL WOLD FOTO KJELL WOLD, KNUT OPEIDE, HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Det sier statssekretær i Samferdselsdepartementet og statsråd Solvik-Olsens høyre hånd, Bård Hoksrud. Telemarkingen har etter halvannet år i ansvarlig politisk lederstilling i et av landets mest omtalte og utskjelte departement blitt mer byråkrativennlig og diplomatisk i formuleringene. Det innrømmer han glatt.

GOD HJELP OG TONE. Der har han både en stødig statsråd og flinke byråkrater til hjelp når skapet skal plasseres. Men det er en fin balansegang, vedgår den engasjerte og lett utålmodige politikerbyråkraten. Hoksrud er veldig optimistisk på det nye vegselskapets vegne og sikker på at det vil bli en suksess mange trafikanter vil få merke og stor glede av de kommende årene. Han er derfor glad for de mange positive reaksjonene de har fått etter at nyheten ble sluppet rett etter påske.

– Vi har hatt mange dyktige rådgivere og medhjelpere med oss i planlegging av dette, i tillegg til kollegaen min John-Ragnar Aarset som har jobbet veldig mye med å få på plass selskapet. Vegselskapet blir et ekte norsk pilotselskap med en fin blanding av det beste fra Avinor og den østerrikske modellen. Med nyheten og stortingsmeldingen som kom midt i april skal nå aller først selskapets styre på plass før ferien. Deretter går de i gang med å bemanne selskapet.

LOKALISERINGSDEBATT. Hvor stort det blir, må styret selv ta stilling til. Men det vil nok bli ganske mange mennesker allerede fra starten av, og det vil nok trenge noe tid for å bygge seg opp. Den første lille nøtten de allerede har fått å knekke er hvor vegsel-

skapet skal plasseres. Det tok ikke mange timer etter nyheten før den klassiske norske lokaliseringdebatten allerede var i gang. Bare den første uken ble både Trondheim, Kristiansand, Moss, Porsgrunn og Kragerø nevnt som fem mulige vertsbyer for det nye vegselskapet. Hoksrud sier det ikke er tatt stilling til hvor selskapet skal lokaliseres.

VIKTIG VESEN. Statssekretæren har i alle fall klokkeetro på nytt vegselskap og mener vegvesenansatte kan ta det helt med ro. Statens vegvesen vil få mer enn nok av store oppgaver også i årene framover. På spørsmål om hvor det er blitt av partiets fanesaker før valget som bompenger og bomselskaper, årsavgift på biler og annet vedgår Hoksrud at norsk, politisk hverdag sett fra Regjeringens ståsted nok er noe mer komplisert og sammensatt enn han hadde forutsett.

– Men vi har viktige reformer på gang, både innen taxinæringen og ved å redusere antall bomselskaper fra dagens 50 til 3-5. Bare der kan vi spare millioner av kroner i byråkrati, smiler han tilfreds.

Segway-saken kaller han en fillesak, selv om den hadde en viktig symbolverdi som et eksempel på såkalte "dusteforbud" etter hans mening. Andre eksempler på forenkling og effektivisering Hoksrud vil nevne er den store reduksjonen i KVU/KS1 som de har kuttet med 13.

TRAFIKKSikkerhet. – Men snittmåling av fart er dere ikke glade i selv om det er veldig effektivt?

– Jeg er ikke uenig i det, men siden Handlingsplanen for trafikksikkerhet hadde godt over 100 forslag til viktige TS-tiltak synes jeg debatten om S-ATK eller ikke er

litt ute av proporsjoner. Jeg kan love mange viktige trafikksikkerhetstiltak fra oss de neste årene for å redusere antall dødsulykker ytterligere. Det er en av våre viktigste og høyst prioriterte saker. Og det er gjort en formidabel jobb av Statens vegvesen på kontrollsidene særlig mot tungbiler bare det siste året.

– Veggen og vi legges nå ned, din kommentar til det?

– Jeg har hatt veldig stor glede og nytte av Veggen og vi under mine mange år på Stortinget. Det ligger vel i tiden at det digitale får mer betydning, men jeg vil nok savne avisa. Men jeg kan forsikre om at den beslutningen har vi i departementet ikke hatt noe med å gjøre.

ALBANIA. – Får Norge et bedre vegnett enn Albania etter fire år med Frp bak rattet?

– Fire år er kort tid å utrette mirakler på, men jeg tror vi likevel skal merke stor forskjell på vegsektoren alt før neste stortingsvalg. Albania har et imponerende utbygd motorvegnett til fattig land å være, men resten av vegnettet der nede er selvsagt langt under norsk standard. Det var vel også en sak som ble blåst litt ut av proporsjoner.

GULL TIL ODD. Og fotballklubben Odd, tar de seriegull i år?

– Jeg tør ikke spå det, men jeg håper det selvsagt. Sjansen er i hvert fall større enn på svært lenge, hvis ikke bedre enn noen gang før. Jeg er for øvrig så ofte jeg kan på lagets hjemmekamper når jeg er hjemme i Grenland, sier han og viser stolt fram det store lagbildet han har på veggen i departementet rett ved kontorpulsten.

Jeg er forresten også veldig glad i hånd-

ball, spesielt jentelandslaget har det vært en fryd å følge i mange år nå. Nå håper jeg bare at jentene i Gjerpen snart finner veien tilbake til øverste nivå. Da er alt perfekt, smiler den blide statssekretæren bosatt i Bamble noen steinkast fra E18. ■

BAKGRUNN:

BÅRD HOKSRUD:

Født 1973, bosatt i Bamble i Telemark

UTDANNING:

Utdannet innen handel og kontor

JOBB:

- Statssekretær i Samferdselsdepartementet
- På Stortinget siden 1997, først to perioder som vara
- 2005-2017 representant for Telemark Frp
- Med i følgende komiteer: Valgkomiteen, fullmaktskomiteen, Transport- og kommunikasjonskomiteen.
- Delegat til OSSE og FN's generalforsamling
- Styremedlem i Frp 2009-2013
- Butikkmedarbeider og butikksjef i Grenland i perioden 1987-1998
- Også medlem i kommunestyret i Bamble og Telemark fylkesting
- En rekke tillitsverv lokalt, regionalt og sentralt

TOPPLISTEN

BIL: Ford Kuga

BILEN DU DRØMMER OM: En Dodge Nitro, skikkelig kuul

SYKKEL: Ja har Ei sykkel, men den er bare brukt en gang

TV-PROGRAM: Ikke noen spesielle favoritter

BOK: Det angår også deg

MUSIKK: Som ungdom på 80 tallet så er det klart A-Ha var bandet

BESTE FERIESTED I NORGE: Når man reiser så mye så er det nok sånn at det er utrolig deilig å ta ferien hjemme i Bamble

BESTE FILM: Eirin Bronkovich/Veronica Geurin

HOBBY: Litt sært, men avslappende samler på Ol-Pins fra Lillehammer og litt frimerker

MAT/DRIKKE: En skikkelig god biff og Pepsi Max

BESTE VEGSTREKNING: Nye E18 gjennom Vestfold er jo blitt veldig bra (unntatt Skjeggstad brua)



”Vegselskapet blir et ekte norsk pilotselskap med en fin blanding av det beste fra Avinor og den østerrikske modellen.

Kan morgenfugler og B-mennesker få god flyt i trafikken?

Hvis bare noen hundre starter arbeidsdagen tidligere eller senere vil det bli god glid i rushtrafikken. Da kan køer, reisetid og utslipp reduseres betraktelig.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO/MONTASJE COLOURBOX/KYRRE W. RYKHUS

Kapasiteten er nesten sprengt både bil, buss og bane i rush-tida i Oslo. Og enda trangere vil det bli om noen år. Men tjue timer i døgnet er det god plass. Er det mulig å utnytte kapasiteten som faktisk er der i stedet for å bygge dyrt?

I OSLO ER DET RUNDT 70.000 STATS-ANSATTE. Mange av disse jobber i byråkratiet som saksbehandlere som ikke nødvendigvis må gjøre jobben mellom klokka åtte og fire. Mange kan også gjøre deler av jobben like bra på hjemmekontor.

10-20 PROSENT FÆRRE BILER KAN GI GOD GLID. Når du kjører bil til jobb i midten av juli i Oslo føles det som det nesten ikke er trafikk i det hele tatt. Men faktum er at det ikke er så mange færre biler da enn i den verste rushen.

– Våre tellinger ved Lysaker viser at det passerer rundt 3000 biler mellom klokka sju og åtte om morgenen på tur inn mot sentrum. I sommerukene er dette tallet rundt 2400. Det vil si at hvis 600 endrer arbeidstid eller reise måte så sklir trafikken greit. Det sier Arild Engebretsen i Statens vegvesen som blant annet jobber med fartsdata. Han legger til at dette forutsetter at de som fra før sykler eller reiser kollektivt ikke velger bil i stedet når kapasiteten blir bedre.

SÅ SMÅ LUKER SOM MULIG I RUSHEN. Engebretsen sier at hvis alle bilene følger

på køa, så blir det plass til flere biler. En fart på 50-60 km/t er ofte det mest effektive for å avvikle trafikken..

– I rushen gjelder det å planlegge kjøreturen godt og velge riktig felt tidlig, slik at en minimerer antall feltskifter – det gir bedre flyt. Er det tett trafikk går det i rykk og napp i begge felt på grunn av feltskifter – som alltid forsinker trafikken, sier Engebretsen.

UMULIG Å BYGGE VEKK KØ. – En vil aldri klare å bygge seg ut av rushtidstrafikken – det vil alltid være en flaskehals. Det spiller ingen rolle om en står og stanger i en lang kø eller en bred kø med mange felt, understreker Engebretsen.

PLASS NOK, MEN DÅRLIG UTNYTTET. – Det er mer enn nok vegkapasitet i Oslo hvis den hadde blitt utnyttet bedre. Hadde for eksempel rundt 15 prosent av de statsansatte hatt litt endrede arbeidstid og noen tok hjemmekontor en dag i uka, så ville de som kjører ikke få særlig tidstap på tur til jobb, sier Engebretsen.

MULIG MED ENDRET ARBEIDSTID? La oss si at staten åpner opp for at de ansatte kan jobbe mer fleksibelt. De statsansattes kjernetid kortes ned og det åpnes for å stemple vanlig arbeidstid over en lengre periode enn i dag: En morgenfugl som starter halv sju på jobb i dag, får f.eks. ikke registrert arbeidstid før sju. Det samme gjelder for dem som foretrekker å jobbe etter klokka ni i stedet for på ettermiddagen på grunn av barna.

– Det er positivt hvis arbeidstida strekkes, samtidig som byråkratene også må være på jobb når andre jobber. Jeg er positiv til mer fleksibel bruk av arbeidstid, men skal det ha noen virkning, må mange arbeidsplasser gjøre det samme, det hjelper ikke at bare Statens vegvesen gjør det, sier fungerende vegdirektør Lars Aksnes. ■

”Jeg er positiv til mer fleksibel bruk av arbeidstid, men skal det ha noen virkning, må mange arbeidsplasser gjøre det samme. Lars Aksnes, fungerende vegdirektør

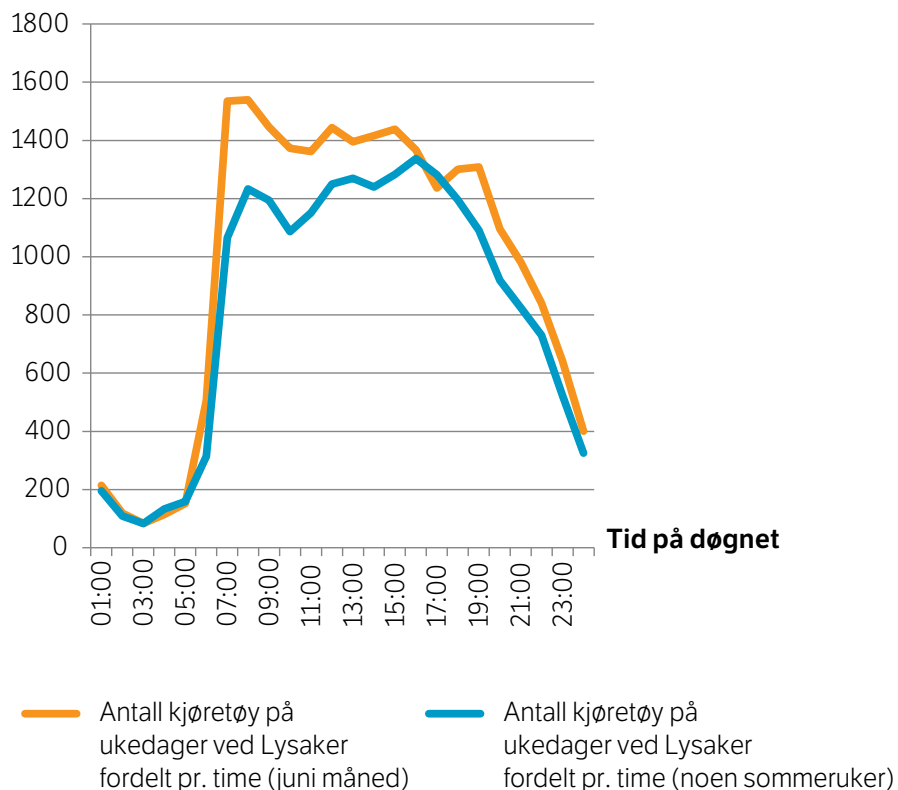


Arild Engebretsen
(Foto: Henriette E. Busterud)



TID ER PENGER: Mer fleksibel arbeidstid for ansatte kan hjelpe mye på bedre flyt i Oslo trafikken.

Antall kjøretøy



Skillet mellom fritid og jobb viskes ut

Allerede på syttitallet sa framtidss forsker Jon Bing at arbeidsplassen kom til å se ut som et hjem med sofagrupper, gode møteplasser (som på et kjøkken) og kunst på veggene som skaper inspirasjon. Dette var fordi arbeidsplassen i datidens framtid ville bli et sted for kommunikasjon og beslutningstaking som trenger gode omgivelser. Hjemmet ville i større grad enn den gang ha en kontorarbeidsplass for å få gjort viktig arbeid som krever ro. Jon Bing har ikke tatt helt feil.

– Mange sitter i dag i landskap fordi det er behov for mer plass til møterom. Det gjør at mange jobber hjemme når det er behov for å konsentrere seg. Vårt vanlige skille mellom arbeid og fritid ser ut til å viskes ut med tanke på hvor vi jobber, sier Guro Berge som blant annet jobber med prosjektet Bedre by i Statens vegvesen.

– Mange gjør individuelle tilpasning-

ger for å unngå kø og trengsel ved å reise tidligere eller komme senere på jobb enn alle andre. Dette bidrar til spredning av trafikken. En bør derfor kunne få registrert timer tidligere enn klokka sju og etter åtte på kvelden for dem som måtte ønske å jobbe da. I tillegg burde statsansatte som for eksempel reiser/pendler med tog, kunne få registrert arbeidstid på toget fra klokka ni hvis de leser dokumenter/jobber underveis. Slik det er i dag er det bare enkelte som har avtale om det. Dette er jo et spørsmål om tillit, men mitt inntrykk er at det er veldig høy arbeidsmoral i Statens vegvesen.

Problemet med kortere kjernetid er kortere tid til møter (noe som også kan være effektivt). En fordel med fast arbeidstid kan også være at alle har fri samtidig. Men det finnes mange gode tilpasningsmodeller. ■



RUTER LYTTET TIL NÆRINGSGLIVET

Fleksibel arbeidstid og bruk av hjemmekontor er ett av mange punkter på agendaen når transportutfordringer på Fornebu diskuteres.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

På Fornebu jobber det rundt 20.000 personer. Telenor, Statoil, Bærum kommune, Smart City Bærum, andre aktører på Fornebu og Ruter AS er i dialog om hvordan de ansatte kan reise smartest til jobb.

I påvente av ny Fornehubane om cirka seks år gjelder det å unngå kaos og legge best mulig til rette for de ansatte.

– Vi samarbeider med næringslivet på Fornebu om integrerte transportløsninger. Det er viktig å ha dialog med de ansatte for å høre hva som skal til for at de vil sette fra seg bilen. Vi jobber for å få på plass de løsningene som de ansatte og selskapene ønsker – og som har størst effekt. Så får vi se om det blir flere busser, bedre informasjon om reisetider, incentiv som motiverer til å prøve kollektivt noen uker, samkjøring eller bysykler, sier strategisjef Frode Hvattum i Ruter.

ARBEIDSTID PÅVIRKER TRANSPORT.

Mer fleksibel arbeidstid og hjemmekontor, er også blant tiltakene som diskuteres på Fornebu.

– Endrede arbeidstider gir bedre utnyttelse av kapasiteten siden reisene fordeles mer utover dagen. Det største problemet er de rundt 1000 kjøretøyene som kommer inn til Fornebu mellom klokken 08.00 og 09.00 og som kjører ut igjen mellom klokken 16.00 og 17.00. Å gjøre tiltak som kan gi en bedre fordeling på når folk reiser, betyr mye. Vi må også styrke tilbudet og opplevelsen av å bruke

grønne transportmidler. Det kan like gjerne dreie seg om å ha nok sykkelgarderober og å sikre gode sykkel- og gåveier, som bedre informasjon om reisemulighetene, sier Hvattum.

STYRING OG INNOVASJON. Han er også opptatt av å tilrettelegge for innovasjon og endring både i det offentlige og det private, slik at ressursene kan utnyttes best mulig:

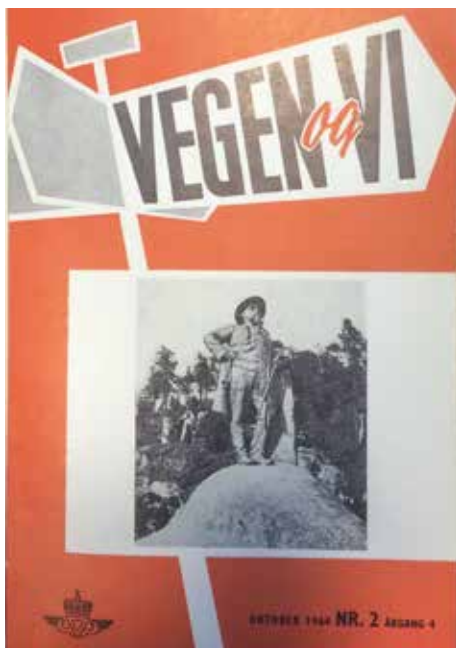
– Vi må bruke markedet, bli kjappere på innovasjoner og ta i bruk den nye teknologien som kommer. Samtidig må det offentlig vise styrke og styre mot fortetting og knutepunktsutvikling.

LEGGER FRAM STRATEGIDOKUMENT.

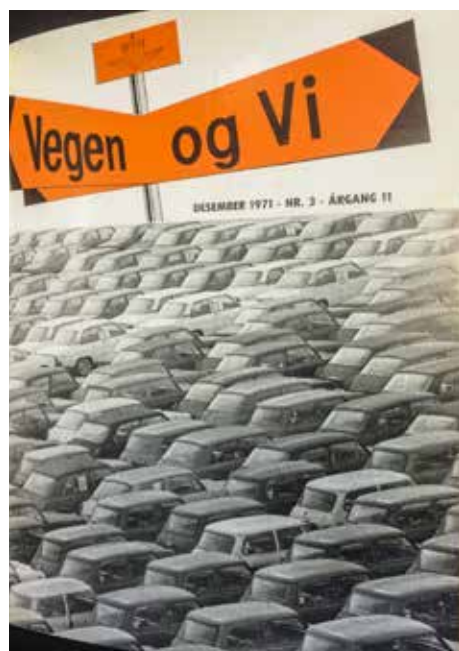
Før sommeren skal Ruter AS legge fram sitt strategidokument for 2030 og 2060. Der gir selskapet sitt perspektiv på hva som skal til for at folk skal velge å gå, sykle og reise kollektivt i stedet for å ta bilen.

– Vi jobber med å forstå trender som kommer til å påvirke oss og skisserer ulike scenarier for fremtiden. Vi vet at digitalisering, individualisering, urbanisering og fokus på miljø og bærekraft er viktig. Dette vil gi muligheter som vi ønsker å belyse. Kollektivtransport er et kritisk virkemiddel for å sikre en fremtidig bærekraftig og attraktiv by, men vi ser behov for økt samarbeide på flere områder for at vi skal nå våre mål sier Hvattum. ■

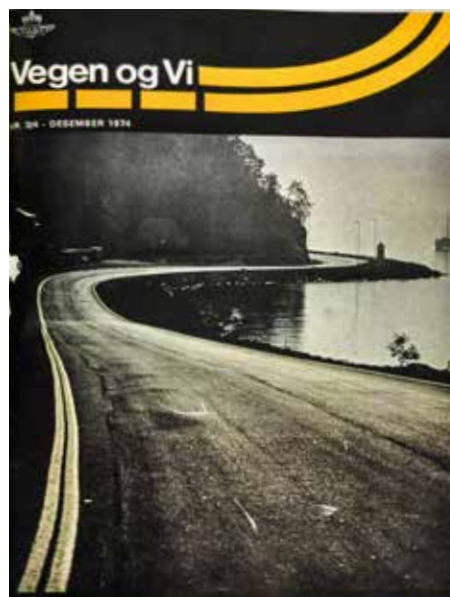
1964 ▼



1971 ▼



1974 ▼



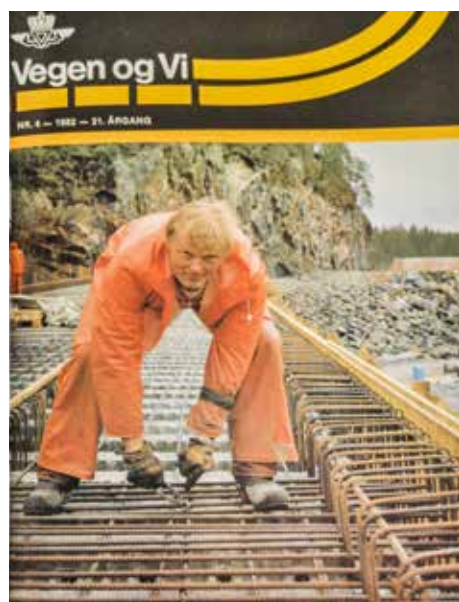
1978 ▼



1980 ▼



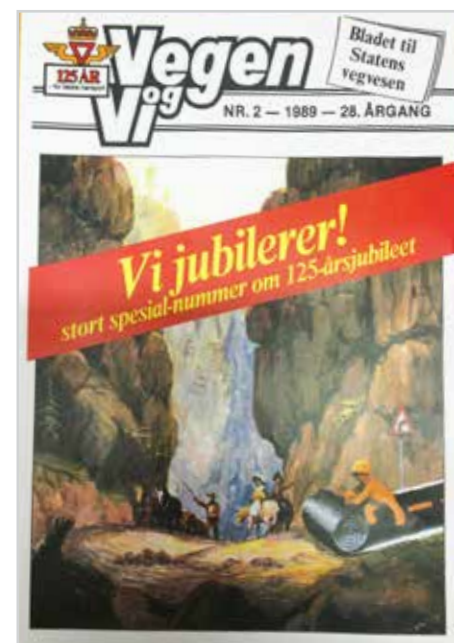
1982 ▼



1988 ▼



1989 ▼



1991 ▼



1992 ▼



1993 ▼



1994 ▼





Punktum for Vegen og vi

Å oppsummere hele Vegen og vis 54-årige historie lar seg ikke gjøre over et par spalter. Men noen historiske linjer er på sin plass.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Vegen og vi så dagens lys i 1961. Det første nummeret var i A5 format og med «en papirkvalitet og et utstyr preget av nøkternhet, men med vilje til å utbygge kontakten mellom de ansatte i vår etat», som daværende vegdirektør skrev i forordet. Han ba alle bli medarbeidere i avisen som skulle bli et viktig ledd i for den interne informasjonsvirksomheten: Vegen og vi skulle styrke den enkeltes interesse for etaten og fremme det gode samarbeidet.

NORGESMESTER. Vegen og vi gikk i sin tid også helt til topps i «norgesmesterskap for bedriftsavis» der over hundre stilte på startstreken. Vegen og vi kom først i mål både i 1984, 1991 og 1992 – med Knut Opeide som redaktør. I følge juryen var Vegen og vi en klar vinner og ble framhevet som et eksempel til etterfølgelse både når det gjaldt innhold,

aktualitet, journalistikk, presentasjon og layout. Opeide fikk også skryt for å ta opp kontroversielle og vanskelige ting: Bladet var ikke bare et talerør for ledelsen – men ansatte fikk komme med ideer og meninger på trykk.

ÅPENHET. Datidens vegdirektører understreket også mange ganger at åpenhet var et nøkkelord for etatens informasjonspolitikk. Vegen og vi skulle bidra til at vanskelige saker ikke ble feid under teppet. De mente ubehagelige saker med fordel kunne presenteres i Vegen og vi i stedet for at eksterne medier skulle «avsløre» ett og annet. På åtti og nittitallet var opplaget for øvrig på rundt 20.000 eksemplarer.

PAPIRAVIS FRA 2002. I 2002 skiftet Vegen og vi både form, format og farge. I stedet for magasin seks ganger i året ble det utgitt ei etatsavis annenhver uke.

Journalistene hadde ansvar for hver sin region, og Inge Fosselie ble ansatt som ny redaktør. Målet var at avisa skulle være en nyhets- og kommentarpreget avis med god takhøyde. Den skulle også ta opp negative ting for å bidra til å øke troverdigheten til Statens vegvesen.

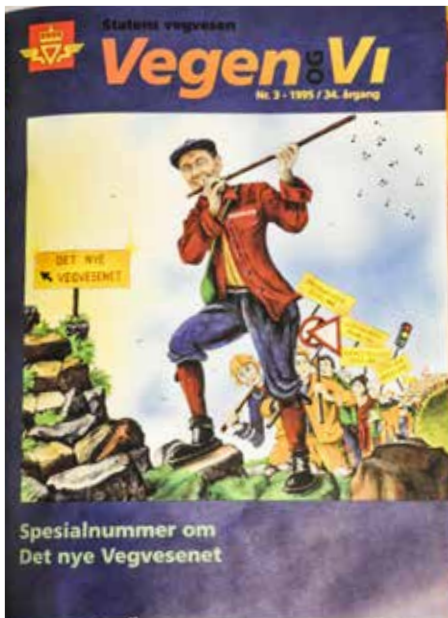
ERSTATTET FYLKESVISE BLADER. Den nye avisa var også et effektiviseringstiltak som erstattet de fylkesvise bedriftsbladene. Ledelsen ønsket også å styrke nyhetsformidlingen internt og eksternt i forbindelse med den store omorganiseringen (da Vegvesenet ble delt inn i regioner og utskillingen av Mesta ved årsskiftet 2002-2003). Målgrupper ble ansatte, vegvesenpensjonister, politiske myndigheter, media, næringsliv og interesseorganisasjoner. For å gjøre den interessant utenom Statens vegvesen ble det bestemt at sakene skulle skrives med eksternt fokus.

243 PAPIRAVISER SIDEN 2002. Fram til 2008 kom det ut 20 nummer i året. Deretter ble antall utgivelser gradvis redusert og redaksjonen halvert. Fra 2010 har det kommet ut 11 utgaver i året. Verdt å merke seg er at redaksjonen har holdt tidsskjema for samtlige aviser, til tross for at det til tider har oppstått uforutsette ting.

– ET AV DE MEST SITERTE FAGBLADENE. Pressesjef i Statens vegvesen, Kjell Bjørn Vinje, sier Vegen og vi også har vært en viktig kanal mot journalister og presse.

– Ikke bare på grunn av nyheter fra Vegvesenet og kunnskapsformidling om våre ansvarsområder, men også som innspill om aktuelle saker og tema. En rekke medieoppslag har sin opprinnelse fra avisa. Jeg tror at Vegen og vi må være en av de mest siterte fagbladene i Norge de siste årene. Vegen og vi har også vært en viktig kilde for dem som vil følge med på veg- og transportsektoren, sier Vinje. ■

1995 ▼



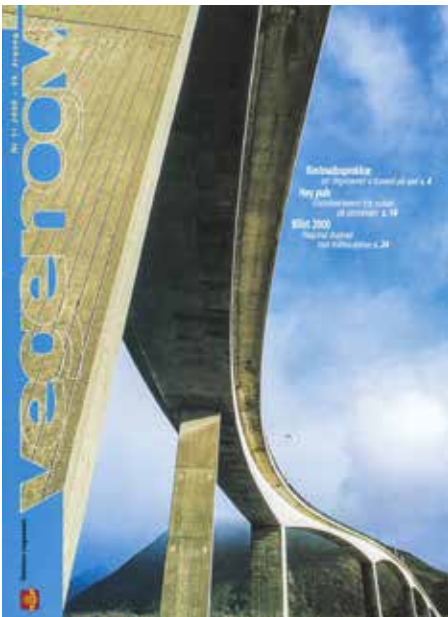
2003 ▼



2010 ▼



2000 ▼



2004 ▼



2012 ▼



2002 ▼



2006 ▼



2013 ▼



2003 ▼



2006 ▼



2014 ▼



2015 ▼

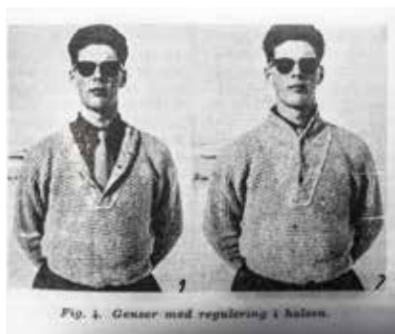


Vegen og vis siste redaktører:

1983 – 1999 Knut Opeide
1999 – 2001 Henriette E. Busterud
2002 – 2006 Inge Fosselie
2006 – 2009 Helge Rong
2009 – 2015 Mark S. Berger



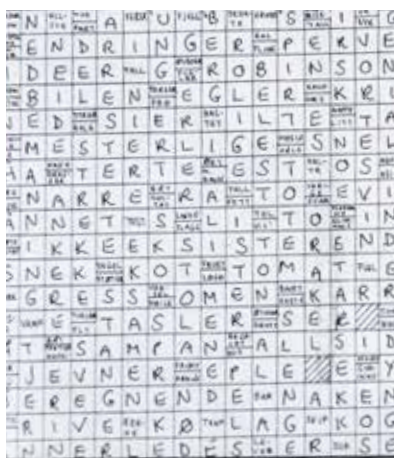
1985: Vegen og vi ble kåret til *Årets bedriftsavis* og en fornøyd redaktør Knut Opeide «smilte pent etter seieren i konkurransen...» som bildeteksten lød.



TIDLIG 1960-TALL: Vinterbekledning for bygnings- og anleggsarbeidere ble før i tiden nøye beskrevet i Vegen og vi.



VITSETEGNINGER: «–Vegdirektør'n ønsker seg enda en milliard til den nye vegplanen... – Men i all verda! Ska'n gruse med ti-øringer?»



KRYSSORD: «Vegkryss» var i en lang tid en fast følgesvenn i Vegen og vi.

Nå har De lest avisen. Ta vare på den. Kast den ikke. Kanskje vil De ved en senere anledning ha behov for å slå opp i nettopp dette nummer av avisen for å skaffe Dem svar på et bestemt spørsmål.

OPPFORDRING PÅ 1960-TALLET OG NÅ: Vi benytter sjansen til å oppfordre våre lesere om å beholde dette siste avisnummeret av Vegen og vi, det kan kanskje få en samlerverdi når alle papiraviser forsvinner..?

Adjø, og på gjensyn

Vegen og vi har vært et organ for Statens vegvesen i over 50 år. Målet har vært å spre faktabasert nyhets- og debattstoff knyttet til veisektoren.

Noen vil garantert mene at vi har vært for servile overfor Statens vegvesen. Enkelte i Vegvesenet har ment at avisen til tider har vært for tøff overfor egen etat. Jeg lar den enkelte forvalte sin sannhet, samtidig som jeg selv sender den siste utgaven i trykken med visshet om at vi har hatt en viktig funksjon.

Vegen og vi har gitt ris og ros til Statens vegvesen. Ved å gå bredere og dypere inn i problemstillinger har vi gitt leserne innsikt, vi har etterprøvd samferdselspolitiske utspill og stilt spørsmål ved om den beskrevne virkeligheten er hele sannheten. Vi har også kunnet vise helhet og nyanser der resten av mediebildet

har vist deler og fragmenter av. Etter beste evne har vi prøvd å vise menneskene i Statens vegvesen, den kraften de besitter, den viljen de har og deres oppriktige ønske om å gjøre landet vårt til et enda bedre sted å leve i.

Hele veien har vi hatt engasjerte og rause lesere som mer enn gjerne har delt sin kunnskap eller har gitt oss nyttige og fortjente spark på leggen når vi har feilet eller glippet på vesentlige detaljer.

Du leser nå den siste utgaven av Vegen og vi, men jeg håper av hele mitt hjerte at vi møtes igjen i vår nye, digitale kanal som etter planen kommer på luften i løpet av høsten.

Takk for nå. Adjø, og på gjensyn.



■ STEDET:

STAJORD ligger i Kvæningen i Troms og navnet forteller om et sted med et fjell eller et fremstikkende nes. Navnets første ledd er avledet av stav eller stakk. Hvor gammelt stedsnavnet er sier O Ryghs Norske Gaardsnavne ingenting om. (Foto: Håkon Aurlien)

■ QUIZ:

20 spørsmål

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



SPØRSMÅL 8: Hvilke to kommuner i Telemark forbindes via denne brua? (Foto: Kjell Wold)

- | | | |
|---|---|---|
| 1 Hvor lange kan de såkalte modulvogntogene være? | 8 Ny E18-trase i Telemark er anbefalt mellom Langangen og Rugtvedt, i hvilke kommuner? | 15 Hvor mange kilometer fylkesveg i Nord-Trøndelag får asfalt i år? |
| 2 Hva het ekstremværet som herjet på Vestlandet julen 2011? | 9 Hva heter den lange veg-tunnelen som nå bygges på E16 Filefjell? | 16 Bømlafjordtunnelen er en av mange tunneler som oppgraderes i år. Hvor ligger den? |
| 3 Når ble den første brua over Lågen ved Tretten bygd? | 10 Hvor lang er Gudvangatunnelen? | 17 Utsiktspunktet Skreda oppgraderes i år. Hvor ligger det? |
| 4 Hvor ligger Låtefossen? | 11 Hva heter administrerende direktør i Norges Lastebileier Forbund (NLF)? | 18 Hvilken Nasjonal Turistveg får en guldass i år? |
| 5 Hvor er det planlagt ei ny bru over Mjøsa? | 12 Og hva heter øverste leder i Trygg Trafikk? | 19 Norheimsund er kommunesenter i hvilken kommune? |
| 6 Hva het nittiåringen på el-sykkel Veggen og vi intervjuet i forrige nummer? | 13 Hvor mange branner skjer det i norske vegtunneler i snitt hvert år? | 20 Hvor lang blir den nye Hålogalandsbrua ved Narvik? |
| 7 Hvilken fagforening representerer Karl Sigurd Fredriksen i Statens vegvesen? | 14 Hvor jobber Jan Petter Lyng i Statens vegvesen? | |

■ I HANSKEROMMET:

Eivin Winsvold

Jobbet med miljøvennlig bytransport i Vegdirektoratet

1 Hva har du i hanskerommet?

Hanskerommet mitt er barnesetet på sykkelen. Der har jeg en sekk med alt jeg trenger – viktigst er hansker, solbriller og regntøy. Og i blant dattera mi på to år. I barnesetet altså.



2 Hva jobber du med?

Jeg jobber med miljøvennlig bytransport, og prøver å få flere til å gå og sykle og reise kollektivt. Spesielt banker hjertet mitt for gående, fordi gåing er bra både for helsa og miljøet og skaper gode og levende byer. I midten av april arrangerte vi en konferanse om bærekraftige mobilitetsplaner. Interessen var overveldende – vi hadde 140 engasjerte deltagere fra hele landet. De satte stor pris på at Vegvesenet satser tungt på dette fagfeltet. Men - i dag er det faktisk siste dagen min i etaten.

3 Å – skal du skifte beite?

Ja, gresset er bestandig grønnere på den andre siden. I mitt tilfelle er det Sykkelprosjektet i Oslo kommune som lokker. Der skal jeg bidra til å gjøre Oslo til en av Europas beste sykkelbyer, intet mindre!

4 Triller du rundt på fritida også?

Ja, jeg triller dagen lang. Jeg er ingen ekstremsyklist, men jeg sykler til gjengjeld hver dag hele året. Jeg liker skog og fjell, og nå gleder jeg meg til årets første telttur med dattera mi. Jeg er også med i styret i Oslo bolig- og byplanforening. Vi koser oss med å arrangere nerdete fagmøter om transport og byutvikling.



Unormal avgift

169

Denne skiltkombinasjonen står ved en større parkeringsplass inntil riksveg 51 ved Beitostølen i Oppland og er en unormal. Vegvesenets håndbok 300, skiltnormalene, slår fast at forbudsskilt 324.2 «Stopp for avgift» brukes for å vise hvor man skal betale bompenger på bomveger med lite trafikk. Skiltet kan ha et underskilt for å vise avstand til betalingsstedet. Men her er underskiltet en variant av opplysningsskilt 552 Parkering. Avgiften går ikke til å betale veggen men til å betale for å parkere. (Foto: Håkon Aurlien).

SVARENE PÅ QUIZEN:

1 25,25 meter 2 Dagmar 3 1895 4 Langs rv 13 i Odda i Hordaland 5 Noen hundre meter sør for dagens bru mellom Moelv og Birli 6 Finn Bø 7 Tekna 8 Forsurn og Bamble 9 Filefjell-tunnelen 10 11,4 kilometer 11 Geir Mo 12 Jan Johansen 13 Om lag 20 14 Første konsulent ved Skien trafikkstasjon 15 100 kilometer 16 På E39 i Hordaland 17 I Lototen 18 Senja i Troms 19 Kvam 20 1533 meter

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

Grafisk designer
HILDE M. STRANGSTADSTUEN
Mobil: 913 27 595
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: vegehogvi@vegvesen.no



Statens vegvesen

GRAFISK PRODUKSJON:
Landsdekkende Grafisk senter, Statens vegvesen
Opplag: 15 300 **Trykk:** Mediatrykk AS
Veggen og vi har vært en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skulle bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme.
Veggen og vi har utkommet 11 ganger i året.
Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.
Redaksjonen avsluttet 28. april kl. 13.00.
 Dette er siste utgave av etatens papiravis!

