



Statens vegvesen

# Vegen og vi

PORTO BETALT  
PORT PAYÉ  
NORGE/NOREG

Returadresse:  
Statens vegvesen  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

A-PRIORITET

## TRAFIKKSIKKERHET:

Distriktsjef Olav Kåre Fuglem gir sykkelhjelm æren for at han er i live.

SIDE 4

## TEKNOLOGI:

Statens vegvesen skal teste ut elektroniske midtlinjer og fartstilpassere.

SIDE 7

## MILJØ:

27 år etter at E6 ble lagt utenom Ringsaker sentrum, blir gammelvegen fjernet.

SIDE 8

## For fremtiden

LEDER SIDE 2

### Mer bom

- Det er grunnlag for å øke bompengenvolumet med ytterligere 80 milliarder kroner for å bygge ut stamvegnettet, mener vegdirektøren.

SIDE 6

### Skjerpar rasrutinar

Statens vegvesen har vedteke 14 forbedringspunkt etter rasproblema i Fatlaberget mellom Sogndal og Leikanger.

SIDE 9

### Ifjord med tjuvstart

Utbedringene på fjellov-ergangen Ifjord i Finnmark kan starte i 2008, ett år før planen. Men finansieringen er foreløpig uviss.

SIDE 10



### Klatrevegg i brusøyle

Drammensbrua er spesiell. Du kan som Ingerid Sinding-Larsen i Statens vegvesen (bildet) klatre i en av brusøylene, helt lovlig. (Foto: Kjell Wold)

SIDE 12-13



**Sparer en time:** Arild Engebretsen er en av rundt ti prosent som leverer barn i barnehage eller på skole på sin veg til jobb. (Foto: Henriette Erken Busterud)

# Kun en av ti leverer barn

**Liten andel trafikanter leverer barn.** Kun rundt ti prosent av de som skal på jobb i rushtida om morgenen leverer barn i barnehage eller på skole. - Hvis vi tar samtlige arbeidsreiser i løpet av døgnet er det fire-fem prosent som er innom barnehage eller skole. Dette gjelder alle reise-måter, opplyser Guro Berge som jobber med bytransport i Statens vegvesen.

SIDE 11

### Stress av trafikkstøy

Trafikkstøy virker inn på stresshormoner og kan gi nedsatt immunitet, høyere blodtrykk og økt risiko for hjerteproblemer. - Undersøkelser viser at vegtrafikkstøy øker stresshormoner som adrenalin, noradrenalin og kortisol, sier støyekspert Ingunn Milford (bildet) i Statens vegvesen.

SIDE 14-15





## DAGSORDEN

# For fremtiden

## LEDER

Helge Rong

■ En sommer er over og kanskje ser vi den igjen til neste år? På vegene har det beklageligvis vært ulykker der folk både er omkommet og blitt skadet. Foreløpige tall viser at 28 personer mistet livet i trafikken i august. I løpet av de tre sommermånedene viser foreløpige tall at 68 personer er omkommet, noe som er en nedgang, sammenliknet med snittet for de siste årene.

■ Spesielt de tre siste årene har det vært en markant nedgang i tallet på trafikdrepte her i landet. Satsing på ulike tiltak, både fysiske i vegen og kampanjer rettet mot bilførere har gitt resultater, men det er ikke nok. Fremdeles er det alt for mange som forulykker i trafikken, med alle de lidelser dette påfører en rekke mennesker.

■ Fysiske tiltak på vegnettet er det første vi tenker på, spesielt midtdele, men slike tiltak kan ha store konsekvenser for framkommeligheten. Derfor gjelder det å være smart.

■ Intelligente transportsystemer (ITS) er et område Statens vegvesen satser betydelig på innen framkommelighet, tilgjengelighet, miljø og trafikksikkerhet. I løpet av de fire neste årene skal en rekke tekniske systemer testes ut. Målet er å øke trafikksikkerheten, bedre framkommeligheten og tilgjengeligheten, samt redusere miljøbelastningene fra vegtrafikken. Blant annet skal man teste ut en fartstilpasser og elektronisk midtlinje. Fartstilpasseren skal gi bilføreren melding om fartsgrensen på stedet, mens systemet med elektronisk midtlinje gir føreren en eller annen form for tilbakemelding på at nå er kjøretøyet i ferd med å komme over i motgående kjørebane.

Vi vet at det allerede finnes elektronisk bremseassistent, som automatisk brems ned hvis man kommer nærmere enn innstilt avstand til forankjørende bil. Ny teknikk åpner for helt nye muligheter.

■ Kampen mot trafikkulykkene prioriteres nå høyere enn noen gang. Tiltaksrekken er omfattende. Tallene fra de tre siste årene viser at det nytter å gjøre noe. Når det ikke lenger er mulig å få effekt av gamle tiltak, er det godt man satser på utvikling av nye. ITS er nok et begrep vi skal få høre mye om i fremtiden.



## VEGDIREKTØRENS SPALTE

Kjell Bjørvig, vegdirektør

Det faller i politikernes lodd å gjøre valgene og i vårt lodd å vise konsekvensene av de valg som gjøres.

## Konsekvenser av valg

I arbeidet med Nasjonal Transportplan for perioden 2010-2019 er nå flere interessante og viktige analyser nå gjennomført. En av de mest interessante analysene er en mulighetsstudie som viser hvordan antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken kan halveres innen 2020. Det er vel ingen som forbauses over at tiltakene som må settes i verk for å oppnå et slikt mål både vil koste mye og til dels være kontroversielle. Blant annet må de direkte trafikksikkerhetsfremmende investeringstiltakene som bidrar til å redusere antallet møteulykker og utforkjøringsulykker økes med 50 prosent. Samtidig må ressursbruken til bilbeltekontroller mer enn fordobles og politiet må mer enn doble ressursbruken til fartskontroller. Påbud om alkohol, om bruk av sykkelhjelm og om bruk av refleks for fotgjengere vil være av de mer kontroversielle tiltakene.

Av andre analyser som er gjennomført er Korridorutredningen, Stamvegutredningen og virkninger av klimaendringen for transportsektoren. Som en del av arbeidet er det mottatt regionale innspill fra de regionale kontaktutvalgene, og bla fra Norges Naturvernforbund, fra Trygg Trafikk og fra Transportbrukernes Fellesorganisasjon.

I det videre arbeid med Nasjonal Transportplan 2010-19 vil det avtegnes et bilde av det samlede behov for ressursinnsats for å øke sikkerheten og bedre standarden innenfor veg- og trafikksektoren. Følgende problemstillinger må da drøftes:

- Hvor mye skal avsettes for å redusere de alvorlige vegtrafikkulykkene?  
- Hvilke områder skal vi prioritere for at kontroll av kjøretøyene skal bli mest effektiv for å redusere antallet ulykker hvor tunge kjøretøy er involvert?

- Hva må avsettes for å stoppe forfallet på det eksisterende vegnettet, og hvor mye skal vi sette av for å bringe dette vegnettet opp til forutsatt standard?

- Hvordan skal vi finansiere det store behovet for utbygging og utbedring av stamvegnettet?

- Hvordan skal vi få mer av veksten i biltrafikken over på kollektivtrafikk og gang- eller sykkeltrafikken?

- Hva vil klimaendringene kreve av ekstra kostnader til reinvesteringer og tyngre vedlikehold?

- Hvordan skal vi redusere trengsels- og miljøproblemer i byene? (Restriksjoner mot personbiltrafikken for å lette framkommeligheten for den kollektive og næringsutværende trafikken?)

Vår oppgave i det videre arbeidet nå er å påvise og kostnadsanalysere disse behovene og påvise konsekvensene av de valg som må gjøres. Handlingsrommet bestemmes av de økonomiske rammene. Det er vel ganske innlysende at alle behov ikke kan oppfylles og at alle ønsker og krav ikke kan etterkommes. Alle valg som gjøres har konsekvenser, slik er det i tilværelsen generelt og så også på vår sektor. Det faller i politikernes lodd å gjøre valgene og i vårt lodd å vise konsekvensene av de valg som gjøres.

Vi går en travel og spennende tid i møte fram til desember 2007, da vårt forslag kommer som en del av transportetatens forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019.

Regjeringens svar kommer i stortingsmeldingen om Nasjonal Transportplan i desember 2008 og Stortingets svar kommer våren 2009.

## REDAKTØRANSVAR

## REDAKSJONEN



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.

Adresseendringer og ønske om abonnement meldes til:  
**Wenche Jensen – 22073664 – wenche.jensen@vegvesen.no eller vegenogvi@vegvesen.no.**



Ansvarlig redaktør  
**Helge Rong**

Mobil: 913 35 867  
Telefon: 75 11 32 89  
E-post: helge.rong@vegvesen.no



Vaktsjef  
**Anne Marit Ø. Johansen**  
Vegdirektoratet

Mobil: 412 32 107  
Telefon: 22 07 36 92  
E-post: anne.marit.johansen@vegvesen.no



Journalist  
**Henriette E. Busterud**  
Vegdirektoratet

Mobil: 980 30 164  
Telefon: 22 07 33 89  
E-post: henriette.busterud@vegvesen.no



Journalist  
**Kjell Wold**  
Region sør

Mobil: 900 94 886  
Telefon: 32 21 44 81  
E-post: kjell.wold@vegvesen.no



Journalist  
**Håkon Aurlien**  
Region øst

Mobil: 951 13 750  
Telefon: 69 24 37 01  
E-post: hakon.aurlien@vegvesen.no



Journalist  
**Geir Brekke**  
Region vest

Mobil: 908 25 869  
Telefon: 55 51 65 43  
E-post: geir.brekke@vegvesen.no



Journalist  
**Knut Opeide**  
Region midt

Mobil: 416 27 707  
Telefon: 73 58 27 66  
E-post: knut.opeide@vegvesen.no



Journalist  
**Giselle Jensen**  
Region nord

Mobil: 932 24 544  
Telefon: 22 07 35 13  
E-post: giselle.jensen@vegvesen.no

Grafisk produksjon: Grafisk senter, Statens vegvesen  
Opplag: 15 300  
Trykk: BA Trykk, Bergen

Vegen og vi skal være en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skal bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme.

Vegen og vi utkommer 20 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.

Redaksjonen avsluttet 4. september kl. 13.00. Neste utgave kommer 20. september 2007



## KRONIKK

**STILLE KRAV** ■ Regjeringen må stille krav til at alle godstransportmidler skal være mest mulig miljøvennlige, sikre og energieffektive.

## GODS FRA VEG TIL SJØ OG BANE:

# Hvorfor får man det ikke til?

■ Intermodal godstransport kjennetegnes av at transport på hovedstrekning foregår med båt eller tog, mens lastebilen tar seg av transport til og fra havn/terminal. Både EU og Norge har i mange år hatt politiske målsettinger om at mer av godstransporten skal foregå intermodalt. NLF vil påstå at konkurranseflatene mellom godstransportmidlene er vesentlig mindre enn mange tror.

■ EU har innsett at det er vanskelig å ha transportmiddelfordeling som politisk målsetting pga godstransportmarkedet er markedsstyrt, noe som i 2006 medførte et endret fokus. Målet er nå å legge til rette for å utnytte godstransportmidlenes sterke sider, stille miljø- og energieffektivitetskrav til dem og å tilrettelegge for samspill mellom dem. I Norge fortsetter man å argumentere som før, uten at man i vesentlig grad lykkes med å overføre godstransport til sjø og bane. Det blir spennende å se hva slags målsettinger Regjeringen kommer med i neste NTP. Som et apropos kan nevnes at trafikken med tunge kjøretøyer økte med 9,7 % de fire første månedene i år, langt over stipulert vekst.

## Trafikken med tunge kjøretøyer økte med 9,7 % de fire første månedene i år

■ Det sentrale spørsmålet blir hvorfor de politiske målsettingene ikke blir realitet i praksis. For det første kjennetegnes godstransportmarkedet av fri konkurranse uten offentlige kjøp av transporttjenester med formål å styre transportmiddelfordelingen. Det betyr at valg av transportmiddel styres av bedriftsøkonomiske kriterier som pris og kvalitet. Enkelt sagt ønsker godstransportkjøperne effektiv, fleksibel, sikker, punktlig og billig transport. Miljø er transportkjøperne i liten grad opptatt av. Hvilke transportmidler kan så tilby slike tjenester? Det avhenger av varetyper, logistikk-betingelser, priser og rammebetingelser som infrastruktur og avgifter. Type transportmiddel ligger ikke til grunn for slike vurderinger. Godset skal frem til rett tid!

■ For det andre bør man se på konkurranseflatene. Det er konkurranseflate mellom godstransportmidler når transportbrukeren har mer enn ett reelt alternativ når transportoppgaver skal løses.



**Bedre sammenheng:** -Frakt av gods må skje i et samspill mellom bil, båt og bane og på mest mulig miljøvennlig måte, mener Terje Grytbakk. (Foto: Giselle Jensen)

### TERJE GRYTBAKK



■ **HVEM:** Terje Grytbakk er fagsjef veg og samferdsel i Norges Lastebileier-Forbund (NLF). Han er utdannet cand. polit. (statsviter) fra Universitetet i Oslo. Han har tidligere vært politisk sekretær for ordføreren i Oslo, planleggingsleder i AS Oslo Sporveier, rådgiver i Vegdirektoratet og i "Oslopakke 2-sekretariatet" i Statens vegvesen Region øst. (Foto: NLF)

Dyre- og landbrukstransporter, anleggstransporter, brøyting, distribusjon og renovasjon har i svært liten grad (ingen) konkurranseflate til båt og tog. Disse foregår – og vil foregå – med lastebil. Det er ikke vesentlig potensial for over-

føring av fylkesinterne transporter av noen varegrupper. Geografisk beliggenhet og infrastruktur er også begrensende for overføringspotensialet.

■ Det er hovedsakelig for stykk-gods, tømmer og bulkprodukter som skal fraktes over lengre avstander at det er konkurranseflate mellom lastebil og båt/tog. Transportøkonomisk institutt (TØI) beregnet for noen år siden hvor stor andel som teoretisk kan overføres fra veg til båt/tog. 9 prosent av stykkgodset og oljeproduktene kan overføres, mens tilsvarende tall for tømmer/trelast og tørrbulk er henholdsvis 8 og 5 fem prosent. Ut fra kjente tall for godsmengder og transportarbeid kan man da beregne omfanget av overført godstransport og dermed hvilken kapasitetsøkning som må til på jernbane og sjø.

For det tredje har veksten i godstransport på veg, og dermed lite overføring av gods til båt og tog, noe med industriell organisering og næringslivets og forbrukernes økte krav til tilgjengelighet av varer og gods, å gjøre. NLF har engasjert TØI til å undersøke på hvilken måte godstransport på veg bidrar til verdiskapingen i Norge. Geografisk oppsplitting av pro-

duksjonsprosessen har ført til at transport blir en integrert del av denne med de krav til transportkvalitet det innebærer. Det at laget, både for innsatsfaktorer og ferdigprodukter, flyttes fra bakgården til transportmidlet setter store krav til punktlighet på leveransene ("just in time") og fører til mer transport. Pris er mindre viktig. Sentralisering av lagerhold for ferdigprodukter bidrar også til mer transport. Begge disse forholdene fremmer lastebiltransporten, som er desidert mest fleksibel samtidig som den ikke er avhengig av store volumer.

■ Lastebil, båt og tog egner seg til ulike transportoppgaver. Vi oppfordrer Regjering og Storting til å gjøre som EU og stille krav til at alle godstransportmidler skal være mest mulig miljøvennlige, sikre og energieffektive. Det betyr at gamle lastebåter og diesellokomotiver må skiftes ut, tilsvarende det at lastebilene fornyes pga miljøkrav fra EU. Videre må det legges til rette for at transportmidlene blir effektive hver for seg og i samspill. Da får man etter hvert en mer optimal utnyttelse av transportmidlene. Summen av dette blir tilstrekkelig godsmobilitet og miljøvennlige løsninger.



Statens vegvesen

## I MEDIENE:

### Østlendingen

#### Forsinket dekke

Oppsittere langs to fylkesveier i Åsnes har levd i håpet om omfattende utbedringer og fast dekke i løpet av sommeren. Det blir det ikke noe av, skriver Østlendingen. - Problemet nå er at det er mangel på veiplanleggere både hos oss og i private firmaer. Vi må ha en plan når disse jobbene skal lyses ut på anbud, sier senioringeniør i Statens vegvesen, Jan Kontorp.

### Tønsbergs Blad

#### Mer miljøvennlig

Hvor mange blant oss trenger strengt tatt en fet firehjulstreker for å komme seg den siste biten fram til hytta? Eller: Hvilke biltyper bør vi "egentlig" velge i dagens kjøpefest? Her gis det faktisk ikke annet svar enn at dette er, og må være, valg som overlates til den enkelte, skriver Tønsberg Blad i en leder.

### Sogn Avis

#### Ufatteleg

Det er egentlig nokså ufatteleg korleis Statens vegvesen berre kan droppe trafikkregulering forbi eit anleggsområde som er sopass omfattande og uoversiktleg som dette er. Det er mange tunge og svære køyretøy i aksjon begge vegar. Når du kjem inn i dette anleggsområdet er du overlatt til deg sjølv og kor spisse "trafikkalbogar" du har, skriv Sogn Avis på leiarplass om E16-anlegget i Lærdal.

### Summørsposten

#### God dialog

Både ordfører Arve Tønning i Ålesund og ordføreren i Giske var svært fornøyd etter et møte med utbyggingssjef Petter Hildre i Statens vegvesen om trafikkavviklingen i forbindelse med de forestående rehabiliteringsarbeidene i Ålesundstunnelene. - Vi har nå fått en positiv dialog og etablert fast møtepunkt der vi vil informere hverandre, sier ordføreren til avisen.

### Lofotposten

#### 18 000 kroner i bøter

Kontrollørene fra Vegvesenet sikret statskassa 18 000 kroner iløpet av tre timers kontroll i Leknes i Lofoten. 169 biler ble kontrollert, 21 førere var uten bilbelte og fikk 750 kroner i gebyr. Fem førere fikk gebyr for å kjøre uten førerkort eller vognkort. Kontrollørene lover at de blir å se mer på Lofotvegene i høst.



## TRAFIKKSIKKERHET

### 110 km/t vurderes fortsatt

**Utredningen om å etablere prøvestrekninger med 110 km/t på norske motorveger er ennå ikke ferdig.**

Kjell Wold

DRAMMEN: Det får Vegen og vi opplyst i Samferdselsdepartementet.

- Jeg kan opplyse at utredningen har vært forelagt de mest berørte departementer som Miljøverndepartementet og Justisdepartementet, sier rådgiver Marte Lillehagen i Trafikksikkerhets- og beredskapsseksjonen i Samferdselsdepartementet.

#### Avklaringer

- Det er på bakgrunn av innkomne vurderinger nødvendig med ytterligere avklaringer, før vi eventuelt går videre med saken, som altså fortsatt er til vurdering, understreker Lillehagen.

Det var i fjor sommer det ble kjent at Samferdselsdepartementet ønsket en vurdering av om det var mulig og riktig å øke fartsgrensen på noen strekninger på de beste motorvegene i Norge fra 100 km/t til 110 km/t.

#### Rundt Oslo

Det er ikke mange år siden flere motorvegstrækninger i og rundt Oslo økte øvre fartsgrense fra 90 km/t til 100 km/t. Nå vurderes det altså om fartsgrensen på noen av de beste motorvegstrækningene på Østlandet kan settes ytterligere opp til 110 km/t.



**Høyre fart:** E18 i Nordre Vestfold er av flere strekninger som fikk 100 km/t for et par år siden. Nå vurderes 110 km/t på enkelte prøvestrekninger. (Arkivfoto: Kjell Wold)

# Reddet av hjelmen

**Vegvesenets distriktsjef i Nord-Trøndelag, Olav Kåre Fuglem, gir sykkelhjelm æren for at han fortsatt er i live.**

Christin Hermann og Knut Opeide

STEINKJER: Det var på slutten av en fire mil lang treningstur at uheldet var ute for den spreke distriktsjefen.

- Jeg skulle skynde meg hjem for å se innspurten på Tour de France, forteller Fuglem. Brått gikk ferden utfor en skråning.

- Instinktivt klamret jeg meg fast til sykkelstyret, stupte over sykkelkelen og gikk rett på trynet, sier Fuglem. Dunket som fulgte da hodet traff bakken, gikk gjennom marg og bein.

#### Hull i hjelmen

En kvass stein som lå på bakken boret rett og slett hull i hjelmen. - Hjelmen reddet livet mitt, fastslår Fuglem enkelt.

En tommel ut av ledd, trykt inn i hånden, et avrevet leddbånd og sidebensbrudd ble konsekvensene av ulykken.

- Leddbåndet er operert og fingeren vil bli helt fin igjen, sier Fuglem, som ikke er blitt skremt fra videre sykling etter ulykken. Men sykkelkelen er fortsatt på verksted, dens videre skjebne er mer uviss.

#### Bruker erfaringen aktivt

- Som ansatt i Statens vegvesen er jeg opptatt av å være et godt eksempel i trafikksikkerhetsarbeidet. Derfor har jeg alltid hjelm på meg, selv på korte sykkelturner, sier Fuglem.

Kanskje har også kona Kjellaug Fredrikke Fuglem, som er ansvarlig for "Bruk hjelm kampanjen" i Nord-Trøndelag, noe av æren for at hjelmen alltid er på plass.

Nå håper han at historien kan bidra til at flere bruker hjelm. At engasjementet er ektefølt er det



**På trynet:** Olav Kåre Fuglem slapp heldig fra ulykken, takket være sykkelhjelm. (Foto: Christin Hermann)

ingen grunn til å tvile på.

Senest i forrige uke stod Fuglem i spissen for Vegvesenets årlige sykkelkeldag i Steinkjer, der 650 barn og voksne viet en hel ettermiddag til sykkelkelen. De lyttet alvorlig til distriktsjefens historie og hans innstendige oppfordring til å bruke sykkelhjelmen.

#### Hjelmpåbud

På landsbasis er det bare én av tre

voksne sykklister som bruker sykkelhjelmen, mens drøyt 60 prosent av barna bruker hjelm.

Statens vegvesen har lenge vurdert innføring av hjelmpåbud for sykklister under 16 år. Etatens forslag, som nå ligger til vurdering i Samferdselsdepartementet, er å innlede en intensiv toårig hjelmkampanje over hele landet for å se om sykklister blir flinkere til å bruke hjelm på frivillig basis. Der-

etter vil man på nytt ta stilling til innføring av hjelmpåbud.

#### Under vurdering

I departementet får Vegen og vi opplyst at forslaget er drøftet og at man nå innhenter ytterligere informasjon samt juridiske og helsefaglige vurderinger.

Departementets konklusjon vil derfor neppe foreligge før til nyttår.

## E-call i bil

**For å få fart i redningsarbeidet i trafikken vil EU at biler skal ha en e-call som automatisk gir nøyaktig posisjon til nødnummer 112.**

Henriette Erken Busterud

OSLO: Blir en bil utsatt for en kollisjon eller en hendelse som forventes å medføre personskade, ringer innretningen i bilen automatisk opp det europeiske nødnummeret 112. Målet er at dette skal komme på plass innen 2010, og i tillegg til EU-landene deltar Norge, Sveits og Island i prosjektet.

#### Diverse informasjon

Ved en kollisjon opprettes forbin-

delse mellom bilen og nødsentralen, og det blir oppgitt en del fakta om hendelsen: Tidspunkt, informasjon om hvor bilen er, hvilken retning den har kjørt og hva slags kjøretøy det er. Det kan også bli mulig for bileieren å inngå en avtale med tjenesteleverandøren om at det skal sendes annen informasjon. Nasjonalt kompetansesenter for helsetjenesters kommunikasjonsberedskap, KoKom, er de som jobber med dette fra Norges side.

**E-call:** Emergency-call i bil ringer automatisk opp nødnummer 112 og angir GPS posisjon ved kollisjon så det blir enklere å finne fram for ambulansen. (Arkivfoto: Steinar Svensbakken)







**Avklares:** Seksjonsleder Finn Harald Amundsen har nå satt i gang et prosjekt for å avklare personvern hensyn i forbindelse med bruk av ny teknologi i trafikken. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

**Ny teknologi kan redde liv og få bedre flyt i trafikken, men det mangler regler for hvordan den kan tas i bruk i forhold til personvern. Det skal Statens vegvesen forske på.**

Henriette Erken Busterud

OSLO: -Ny elektronikk og automatisering kan gi færre ulykker, mindre kø, enklere bombetaling og spare samfunnet for store summer. Men det fører også til mer overvåking og reduserer personvernet. Det er viktig å få avklart problemer i forhold til personvern i vegsektoren. Vi starter derfor et tre-årig FoU-prosjekt om dette, opplyser seksjonsleder Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen.

#### Mangler regler

Både fotobokser, AutoPASS, overvåkingskameraer i busser og bruk av GPS for å følge eller registrere trafikanter begrenser personvernet, men bedrer sikkerheten.

- Til tross for at teknologien gir store trafiksikkerhetsgevinster, er Datatilsynet skeptiske til bruk av slik teknologi og vil begrense omfanget. ITS blir brukt mer og mer i kjøretøy og til å styre trafikken. Vi mangler regler for hvordan ny teknologi skal kunne tas i bruk og må avklare en rekke problemstillinger, blant annet med Datatilsynet, påpeker Amundsen.

#### Strekings-ATK

Bruk av streknings-ATK er blant de tiltakene Statens vegvesen ønsker å få belyst.

- Vi må få avklart hva som skal til for at vi kan ta i bruk streknings-ATK. I dag er dette ulovlig siden alle som passerer den første fotoboksen blir registrert, noe som ikke er lovregulert. Vi har bare anledning til å fotografere de som faktisk kjører for fort.

Hvis vi kan påvise at det er en større trafiksikkerhetsgevinst ved bruk av streknings-ATK enn ved vanlige fotobokspunkt håper vi at dette er noe politikerne kan avgjøre, slik at det eventuelt kan tas inn i Vegtrafikkloven, sier Amundsen.

#### Mange sider

- Eksempler på tema som kan belyses i forskningsprosjektet er hold-

# Må avklare personvernet



**Overvåking i trafikken:** Nye elektroniske løsninger vil gi bedre trafiksikkerhet og mindre køer. Men det betyr også mer overvåking. (Ill: Jon Opseth)

ninger til personvern, forklaringer på ulik aksept av overvåking, plassering av juridisk ansvar, tilgang til

persondata, overvåking i forbindelse med terrortrussel, konsekvenser av systemfeil og

framtidsscenarioer. Prosjektet har ei ramme på seks millioner kroner, og Statens vegvesen vil be om

prosjektforslag fra forskningsinstitusjoner på senhøsten, avslutter Amundsen.



## BOMPENGER

## Tore på sporet

■ ■ Tore Gomo (bildet) kan puste ut etter at Hanekleivtunnelen åpnet med firefelts trafikk vel en måned tidligere enn beregnet. - Nå står sluttoppgjør og bonuser igjen. Jobben kostet litt under 300 mill. kr og Veidekke får noen millioner kroner ekstra i bonus, sa Gomo, da han så tunnelen med full trafikk sist torsdag. (Foto: Kjell Wold)



## Ulykker vurderes

■ ■ Ekspertene i Statens vegvesen skal undersøke hvorfor tre mennesker er drept på kort tid i to ulykker på E18 ved Larvik. Ulykkene skjedde med mindre enn en uke mellomrom sist i august og tidlig i september. Statens vegvesen skal se om det er mulig å gjøre fysiske tiltak på strekningen ved av- og påkjøringene mot Larvik sentrum ved Farriseidet.

## Brikke med lyd

■ ■ Statens vegvesen vurderer å ta i bruk bombrikker som gir lyd-signal ved passering. Fordelen med dette er at det ikke trengs fysiske skiller mellom feltene. Man kan da ha bomstasjoner på vegger med flere enn to felt og samtidig få gitt signal til brikkekundene ved passering. Ved å ha et system der brikken kan leses også når kunden skifter felt, kan farten opprettholdes der det ikke er atskilte felt. Det kan dermed bli mulig å passere nye bomstasjoner i 80-90 km/t utenfor tettbygde strøk, mens maks fart i bomstasjoner i dag er 60 km/t. Dette kan for eksempel bli aktuelt på strekningen Gardermoen - Kolomoen, der det vil bli bompengeinnkreving når ny E6 er ferdigbygd.

## OPS-kritikk

■ ■ OPS-prosjektet E18 Grimstad-Kristiansand møter på nye problemer. Fædrelandsvennen melder at flere av selskapets utenlandske arbeidere har gjort brukarbeider 30 meter over bakken uten sikring eller påbudt verneutstyr. Arbeidet skjedde på Bjellandsvad bru (bildet) ved Lillesand. Tilsatte i Vegvesenet oppdaget forholdet og meldte fra om det. (Foto: Kjell Wold)



# Nyttig bomtur

**Bomekspert Robert Fjelltn Bøe har vært på studietur i Florida for å se hvordan de organiserer "Sunpass", et liknende system som "AutoPASS".**

Henriette Erken Busterud

OSLO: - I Orlando i Florida har de et system som kan sammenlignes med AutoPASS - nemlig Sunpass som har en brikkeandel på 60 prosent.

Brikkene kan brukes i de fleste anlegg og også som betaling for parkering. Brikkene må kjøpes, i stedet for depositum som benyttes i Norge, og avtalen er ofte knyttet opp mot kredittkort. Det var interessant å se hvordan de jobber med dette, både når det gjelder det tekniske, innkreving, organisering og kundebehandling, sier Fjelltn Bøe.

## Bedre organisert

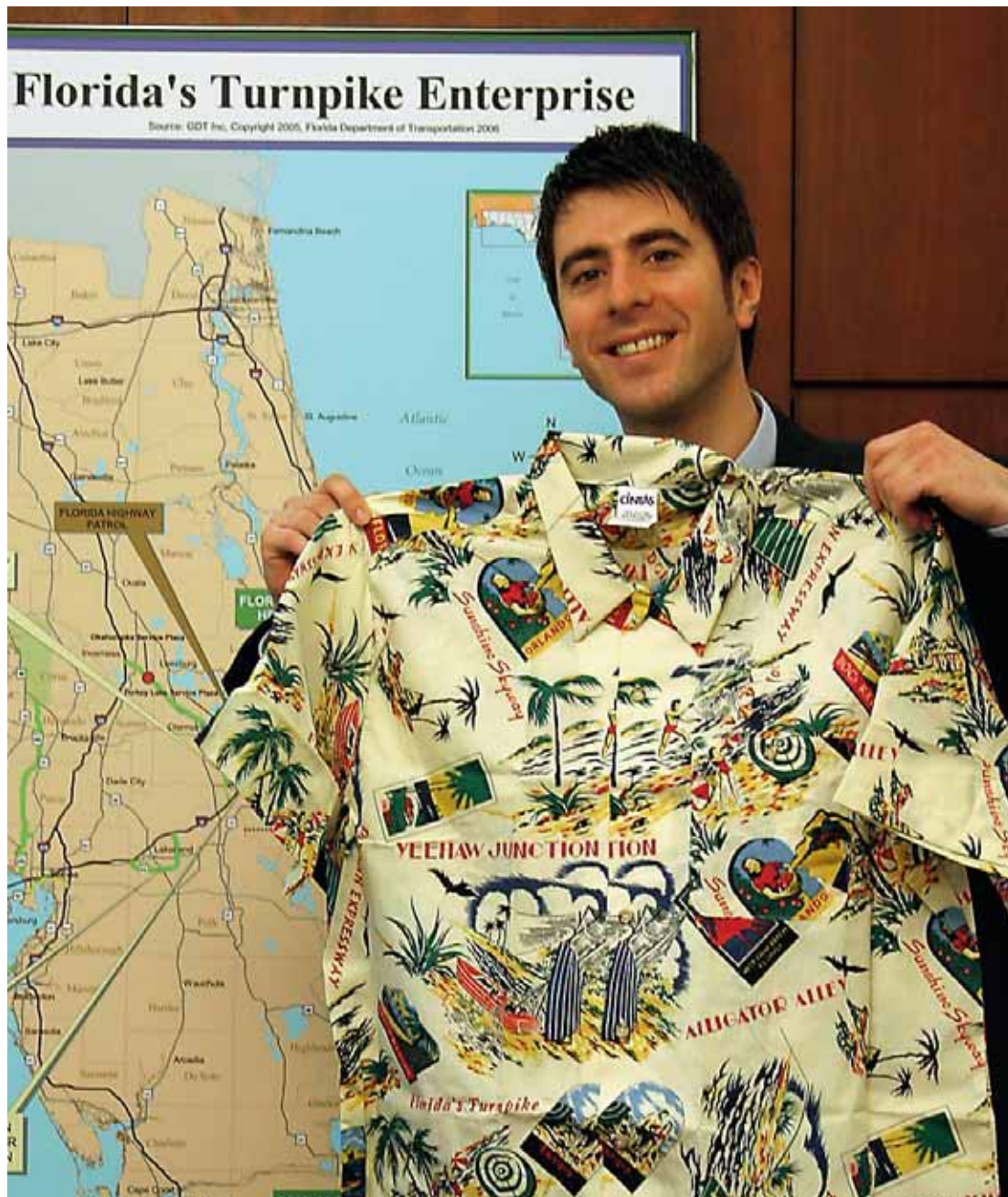
Han forteller at en av de største forskjellene er organisering av bominnkrevingen:

I USA er Departement of transport representert i hver stat. I tillegg har de et eget selskap som jobber kun med bompenger. I Florida heter det Turnpike Enterprise og har ansvar for alt fra innkreving og trafikkpoliti til skilting og plenklipp. De har også kundeservice-senter i to byer.

- Nitti prosent av disse oppgavene er satt ut på anbud: Det jobber 4 600 for firmaet, men bare ti prosent er ansatt - resten er innleid via kontrakter. Dette opplegget gir mange stordriftsfordeler, samtidig som kunden opplever det som et system. De ble litt overrasket der borte da jeg fortalte at vi har 25 bompengeselskap i forbindelse med AutoPASS i Norge, sier Fjelltn Bøe.

## Mer markedsføring

Fjelltn Bøe forteller at de i USA har tradisjon for å kjøpe bombrikker, og hver og en har ansvar for å bytte batteri, noe de får kjøpt på



**Populær bomskjorte:** På sin studietur til USA fikk Robert Fjelltn Bøe samme skjorte som de som jobber på bomstasjonene, noe som ble en bestselger over dammen. (Foto: Privat)

supermarked. De bruker flere lokale distributører for å være mest mulig tilgjengelige for brukerne og driver også en del målrettet markedsføring.

- Statens vegvesen kan ikke drive markedsføring, og det er lettere å øke brikkeandelen i USA der et bomselskap har kontroll på alt.

For eksempel kan de ha en kampanjedag der det er halv pris på bombrikker, som normalt koster rundt 25 dollar.

## Skjorte-schläger

Før brukte de som jobber på bomstasjonene uniform. De syntes det ble for formelt og ville skifte

arbeidsantrekk.

- Skjorta hadde logoen til alle bomstasjonene i Florida, og bilistene som passerte bomstasjonene ville kjøpe den. Da den ble lagt ut for salg ble den veldig populær, og det var visst den mest solgte skjorta i USA den måneden, humrer Fjelltn Bøe.

## Rom for mer bompenger

**Det er potensiale for å øke bompengenvolumet med ytterligere 80 milliarder kroner for å bygge ut stamvegnettet.**

Geir Brekke

HAUGESUND: Det er vegdirektør Kjell Bjørvig som peker på dette når han presenterer Statens vegvesens syn på det NTP-forslaget som etaten skal legge fram mot slutten av året. Han presenterte tankene for norske bomselskap og samferdselspolitikere under sist ukes Norveg-konferanse.

## 230 milliarder

- Det er behov for 230 mrd. kr. for å bringe stamvegnettet opp på en

god standard. Med dagens investeringsstakt vil det ta 50 år å nå dette målet. Skal vi makte dette løftet på 30 år trengs det 2,5 mrd kr årlig i økte bevilgninger, sier Bjørvig.

Når han blir utfordret på å svare på hva som er raskest mulig gjennomføring av målet, svarer han 20-30 år, og tar forbehold om kapasiteten i bransjen når det gjelder planlegging og bygging.

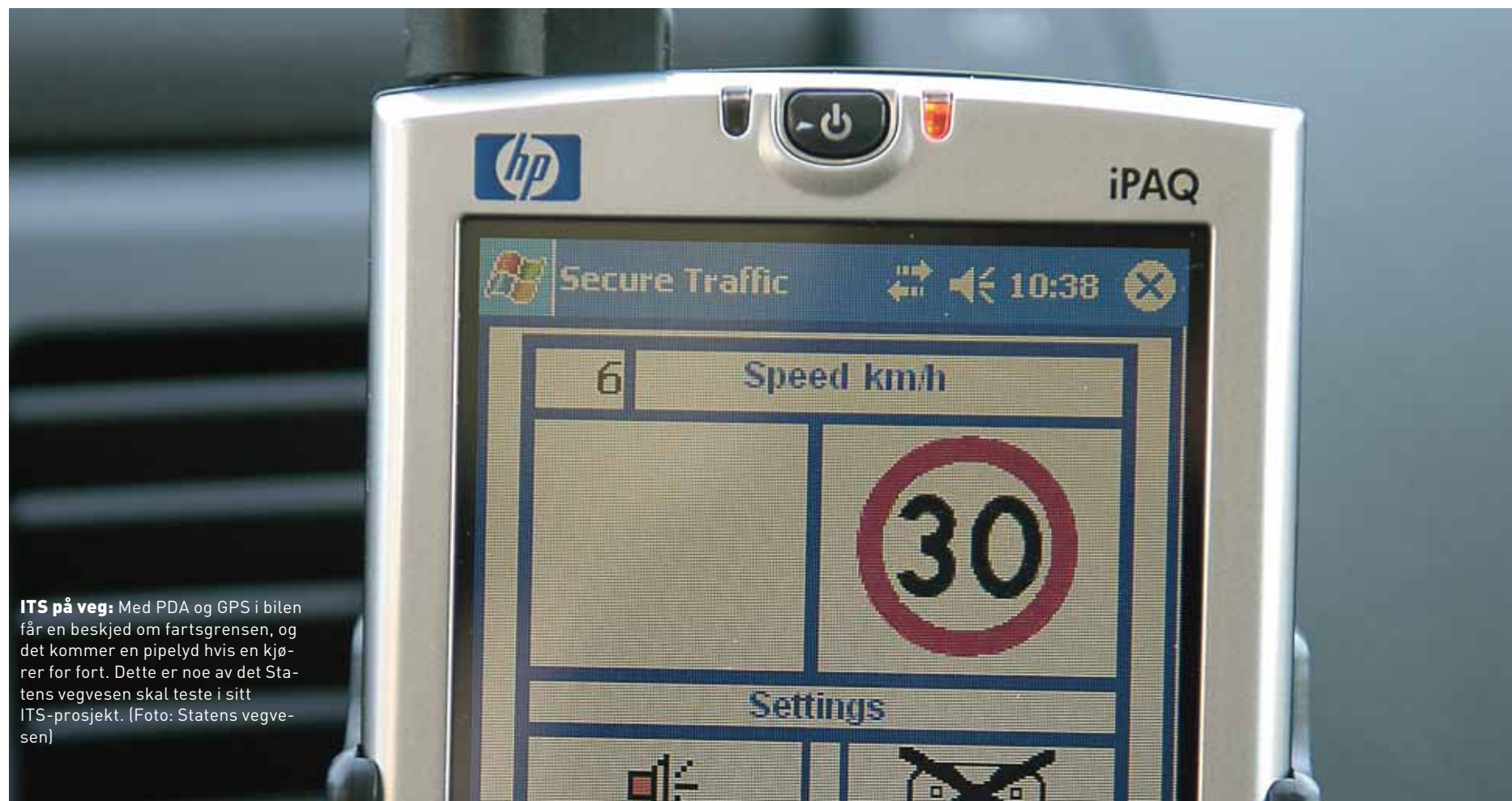
Men Bjørvig er klar på at det nå må satses langt sterkere på å redusere ytterligere forfall av dagens vegnett.

- Skal vi få stanset økningen i forfallet kommende transportplanperiode må vi ha ytterligere 900 mill. kr hvert år i tiårsperioden. Uten økte rammer vil denne innsatsen måtte gå utover investeringsnivået, sier Bjørvig.



**Tydlig tale:** Vegdirektør Kjell Bjørvig la fram klare meldinger om neste transportplanperiode under Norveg-konferansen i Haugesund. (Foto: Geir Brekke)





**ITS på veg:** Med PDA og GPS i bilen får en beskjed om fartsgrensen, og det kommer en pipelyd hvis en kjører for fort. Dette er noe av det Statens vegvesen skal teste i sitt ITS-prosjekt. (Foto: Statens vegvesen)

# Tester teknologi for framtiden

**Statens vegvesen skal nå teste elektroniske midtlinjer, fartstilpassere og andre nyvinninger i forbindelse med etatens ITS-prosjekt "ITS på veg mot 2020".**

Henriette Erken Busterud

TRONDHEIM: Ny teknologi kan både bedre trafikksikkerheten og miljøet. Statens vegvesen skal de neste fire årene forske på ITS (Intelligente transportsystemer) og teste ny teknikk både i bilen og langs vegen.



- Vi har fire fokusområder i prosjektet. Trafikksikkerhet, miljø, framkommelighet og tilgjengelighet, forteller prosjektleder Anders Godal Holt (bildet).

**Tester tavler**

Godal Holt forteller at Trondheim

vil bli et testlaboratorium.

- Her vil vi blant annet teste utstyr og tavler der vi gir informasjon om gjeldende forhold. Vi vil varsle om kø så det blir smidigere trafikk inn og ut av sentrum, noe som vil egne seg for belastede byområder. Disse tavlene kan også brukes til å varsle om kjøreforhold og utslipp, for eksempel hvor mye svestøv som er i luften. Vi kan anbefale folk å sette fra seg bilen eller velge andre ruter, alt etter trafikk- og miljøforhold, sier Godal Holt.

**Både sikkerhet og miljø**

I sommer har Statens vegvesen registrert alle hastighetsskilt og fartsgrenser i Sør-Trøndelag, langs E6 fra Trondheim til Svinesund og E 18 til Ørje og rv. 3 gjennom Øst-

erdalen. Disse fartsgrensene er lagt inn på digitale kart.

- Hvis en både har en håndholdt PC (PDA) og GPS i bilen, vil en kunne få tilbakemelding på fartsgrensen, slik at en ikke ufrivillig kjører for fort. Dette skal vi nå teste ut videre. Slike fartstilpassere gjør både at du senker farten, samtidig som det blir mindre utslipp, påpeker Godal Holt.

**Elektronisk vegoppmerking**

Prioritering av buss i lyskryss og informasjon på holdeplasser om bussen er i rute vil også kunne testes. Det samme gjelder ny teknologi i forbindelse med tungbilkontroll.

- Vi ser for oss for eksempel å legge ut sensorer så vi kan veie kjø-

retøy mens de er i fart. Dermed blir det lettere å se hvem en skal vinke inn til kontroll. Elektronisk vegoppmerking skal også testes: Antenner langs vegen og utstyr i bilen gjør at vi kan få bilen til å reagere dersom den er i ferd med å krysse veglinja, sier Godal Holt. I prosjektet skal de også teste hvordan ny teknologi påvirker trafikantene i kjøresimulator.

**Handlingsplan**

Ledestjernen for prosjektet er den nye ITS-strategien til Statens vegvesen. Det lages nå en handlingsplan for denne strategien, og dette FoU-prosjektet skal altså teste løsninger i felten. Prosjektet skal pågå fram til 2010, og 21 millioner kroner er satt av til forskningen.



## Brikkebrukere sparer tid

**I snitt sparer bilførerne ett minutt per bomstasjon på å betale med brikke i stedet for mynt og kort til myntmaskin.**

Henriette Erken Busterud

OSLO: Det viser registreringer fra bomstasjonene på E39 sør for

Trondheim. I fire dager registrerte en student 420 bompasseringer der det ble betalt med mynt eller kort. Målet var å finne ut hvor mye tid en sparer ved å ha brikke framfor å betale med mynt.

**Ett minutt**

- Det var en tysker som brukte lengst tid - over fire minutter. Flere nordmenn brukte opp mot to

minutter, mens snittet lå på ett minutt, opplyser bomekspert Morten Welde i Statens vegvesen. Hadde en omregnet tidsbesparelsen ved å bruke brikke til kroner og øre, hadde det blitt en enorm samfunnsøkonomisk gevinst.

**Enklere myntmaskiner**

Han er opptatt av at myntmaskinene er så enkelt utformet at folk

ikke bruker lengre tid enn de må.

- Det er flere myntmaskiner rundt om kring som ikke er bra nok. Noen steder må en også ha lange armer - det er rett og slett fysisk vanskelig å få betalt. Innkrevingsutstyr er Statens vegvesens eiendom, så dette må vi se nærmere på. Mange tar også urunde priser, noe som stjeler tid, sier Morten Welde.

**Mynt tar tid:** Ved å bruke Auto-passbrikke sparer bilistene i snitt ett minutt pr passering, i følge en registrering i Trøndelag.



## AKTUELT

## - Snakk tydeleg!

- Unngå unødig bruk av framandord. Snakk så tydeleg at sjølv ein fem-åring forstår deg!

Geir Brekke

FØRDE: Innspelet kunne ha vore frå grunnkurs i kommunikasjon for vegingeniørar som møter folk i felten. Men denne gongen er det sensorar og trafikksikringskonsulentar i Statens vegvesen som, saman med lærarar ved sjåførskulane i Sogn og Fjordane, har fått gode råd for å bli betre pedagogar i møte med førarkortkandidatar.

Rådgivar og forelesar er Vigdis Ørbeck Svorstøl frå Høgskulen i Sogn og Fjordane. Ho driv dagleg å lærer sjukepleiarstudentar å te seg blant pasientar og pårørande. Men skulen tek også oppdrag med å lære vekk visdom til folk i private verksemdar, kommunar, og altså Statens vegvesen og sjåførskulane.

- Eg tykkjer dei er tydelege i talen. Dei er godt trenna gjennom fagleg omgang med ungdom, seier Svorstøl til Vegen og vi, når vi ber ho oppsummere kurset så langt. Det blir nye samlingar for dei 23 deltakarane før dei skal opp til eksamen i rettleingspedagogikk til jul.

Det er svært god oppslutnad frå sjåførskulane. For Statens vegvesen er det deltakarar frå Fjordane og Sogn distrikt. Initiativet kjem frå Inge Grane i Fjordane, som fekk ideen etter sjølv å ha teke rettleingspedagogikk ved høgskulen i Nord-Trøndelag.



**Samarbeidsprosjekt:** Nøkkelpersonar bak spesialkurset: F.v. Jan Bjørlo frå ATL, Vigdis Ørbeck Svorstøl frå Høgskulen i Sogn og Fjordane og Inge Grane i Statens vegvesen. (Foto: Geir Brekke)

## 45 000 til "hvilekro"

■ Høydalsmo vegkro i Telemark, som Vegen og vi omtalte i forrige utgave på grunn av sine tilbud med bibliotek og hvilerom for langtransportsjåførar, har nå fått 45 000 kroner i ekstra støtte fra Telemark fylkeskommune, i følge Varden. Sjekken skal gå til å fullføre prosjektet og blant annet skaffe sjåførene nøkkelkort til å kunne bruke hvilerommene også nattetid. Med egne nøkler kan de lese, trimme eller hvile også til alle døgnets tider uavhengig av kroas åpningstider.

## Bedre nettsted

■ Nettstedet luftkvalitet.info har fått nytt utseende og bedre organisering. Hensikten er å gjøre informasjonen på nettstedet mer oversiktlig og lettere tilgjengelig for alle interesserte. - I tre år har Norge hatt ett av Europas mest innholdsrike nettsted for varsling og løpende informasjon om lokal luftkvalitet. Nå gjør vi det enda enklere og bedre for brukerne, sier Pål Rosland - som har redaktøransvaret for Statens vegvesen på nettstedet.

# Fjerner gammel omkjøringsveg

27 år etter at E6 ble lagt midlertidig utenom Ringsaker sentrum, blir omkjøringsvegen nå fjernet.

Håkon Aurlien

BRUMUNDDAL: - Vi har hatt dårlig samvittighet etter at vi laget en barriere i byen. Derfor er det godt å komme i gang, sa regionvegsjef Sidsel Sandelien da anleggsarbeidene ble satt i gang sist i juni.

Det kommende året skal det brukes 35 millioner kroner på å gjøre omkjøringsvegen et steinkast unna sentrumsgaten om til miljøgate. Statens vegvesen betaler 40 prosent, fylkeskommunen like mye og kommunen resten.

## Feil men viktig

Ringsakers ordfører Thor Lillehovde la ikke fingrene imellom da anleggsstarten ble markert i Brumunddal sentrum.

- Endelig er dagen kommet da vi skulle reparere feilen fra 1977. Mange fine hus ble revet for å gi plass til den nye vegen som ble tvunget gjennom, mot brumunddøls vilje, sa han. Men han slo også fast at omkjøringsvegen var nødvendig. Sentrumsvegen gjennom Brumunddal hadde nemlig så mange alvorlige ulykker da den også var E6, at Statens vegvesen måtte til med strakstiltak.

- Omkjøringsvegen har reddet liv og gitt god fremkommelighet, sa ordføreren, og mintes tiden da brumunddølene tok til seg en tur til sentrum for å se på E6-køen.

## Kort tid

I 1977 var omkjøringsvegen ferdig og ble tatt i bruk. Men så ble den endelige E6-løsningen skjovet dra-



**Graves bort:** Et symbolsk første spadetak ble tatt sist i juni av ordfører Thor Lillehovde sammen med regionvegsjef Sidsel Sandelien og fylkesråd Siv Tørudbakken. (Foto: Håkon Aurlien)

matisk frem i tid. Bare tre år sidene, i 1980, ble E6 flyttet helt ut av sentrumsområdet.

I årene som er gått siden, har omkjøringsvegen fått så mye lokaltrafikk at den ikke lenger bare kan fjernes. Nå skal den gjøres om til en mer hyggelig gate for både kjørende og gående. Vegen ble lagt på en meter høy voll og skal ned til vanlig nivå. Betongbrua over elven

skal skiftes ut med en fin trebru. Det skal såes til og lages fine fotgjengerområder.

## Penere sted

- Brumunddal skal bli et penere sted om et år. Stedet skal igjen få et enhetlig uttrykk med et sentrum som henger sammen, sa fylkesråd Siv Tørudbakken i Hedmark fylkeskommune under anleggsstarten.

Hun betegnet spleisen for å finansiere ombyggingen som en vinnvinn situasjon for alle parter. Regionvegsjef Sidsel Sandelien vil gjerne bidra til en tilsvarende opprydding flere steder.

- I dag er opprydding av midlertidige vegløsninger del av det å bygge nytt, men slik var det ikke tidligere. Derfor har vi oppgaver mange steder, påpekte hun.



**Vegvesenets utekontroll:** Harald Ekremsæter (fv), latviske Linards Levins og Bjarne Sandnes fra vegvesenet på utekontroll på Fosen. (Foto: Tove Eivindsen)

## Bygger opp nytt vegvesen

**Latvia er i gang med å bygge opp sitt eget og nye "vegvesen". I august var de ansvarlige for utekontroller i Trøndelag for å lære av Statens vegvesen.**

Tove Eivindsen

FOSEN: Vegdirektør Kjell Bjørvig og den latviske vegdirektøren Talis Straume fornyet i august samarbeidsavtalen mellom det norske og det latviske vegvesenene, som har eksistert siden 2003.

Den nye avtalen har som mål å utvikle og utveksle informasjon og teknologi innen vegadministrasjon, planlegging, design, bygging og drift. Tidligere i samarbeidet har Staten vegvesen blant annet bidratt

med trafikksikkerhetsopplæring.

- I Latvia prøver de å bygge opp et nytt system i et nytt land. De starter helt på scratch og vil plukke det beste fra andre land, sier senioringeniør Bjarne Sandnes. Sandnes jobber med utekontrolloppgaver i Vegdirektoratet, og var faglig vert på studieturen.

Gjennom en liten uke fikk de latviske vegansvarlige se og høre hvordan Norge og Statens vegvesen driver sine kontroller av tunge kjøretøyer, og hvilket lovverk og hvilke forskrifter tungtransportbransjen må forholde seg til på norske veier.

De besøkte også Trondheim trafikkstasjon samt Sandmoen og Verdal kontrollstasjoner, og var med på en av Sandmoens utekontroller på Fosen.



## Færre får plass

■ ■ Fersk statistikk fra Statens vegvesen Region midt viser en markant økning i gjenstående biler på flere sentrale ferjestrekninger siste halvår. Det gjør at fylkesutvalget i Møre og Romsdal krever vesentlig mer ferjemateriell, slik at kapasitetsproblemene både på kort og lang sikt kan løses i samsvar med fylkets ferjestrategi. (Foto: Knut Opeide)



## Oslo-støtte

■ ■ I en fersk høringsuttalelse gir Næringslivets Hovedorganisasjon sin støtte til Oslopakke 3, som forutsetter at bompenger fra vegtrafikken også skal benyttes til drift av kollektivtransport. – Men konklusjonen vår satt langt inne, sa avd. dir. for innovasjon i NHO, Inger Aarvig (bildet) på Norveg-konferansen nylig. (Foto: Geir Brekke)



## Planlegger i Groruddalen

■ ■ Statens vegvesen har nå sendt på høring et forslag til planprogram for omlegging av rv. 4 i Groruddalen i Oslo. Vegvesenet går inn for å bygge en såkalt Fossumdiagonal som knytter rv. 4 til Østre Aker veg, samt nedbygging av Trondheimsveien og oppgradering av Østre Aker vei. Dette skal bedre bomiljøet langs Trondheimsveien.

# Skjerpar rutinar

**Statens vegvesen skjerpar rutinane etter rasproblema og tre vekers stenging av rv.55 i Fatlaberget i Sogn tidlegare i år.**

Geir Brekke

BERGEN: Statens vegvesen Region vest har vedteke til saman 14 forbettringspunkt etter å ha vurdert ein eigen rapport om rasproblema sist vinter.

Dette går dels på styrking av dei geologiske vurderingane før ein går til det steget å sprenga ned rasfarlege fjellparti og dels på meir vekt på arbeid med HMS-plan og risikoanalyser, både for vegtrafikken og for personell som skal inn i det rasfarlege området. Som kjent blei ein av mannskapa til entreprenøren skadd då ein fjellblokk trefte han i ryggen.

I tillegg er det vedteke ein del forbettringspunkt på skilting, trafikkavikling og informasjon.

### Regionstøtte

Det blei i løpet av perioden etablert eigen organisasjon til å handtere rassikringa og den alternative trafikkavviklinga. Arbeidet var leia av Sogn distrikt, med støtte frå regionvegkontoret. Eitt av punkta som skal greiast ut vidare i løpet av året er korleis eit slikt omfattande problem kunne handterast av eit rasdistrikt utan slik regional kompetanse, som t.d. Voss og Hardanger eller Fjordane distrikt.

### Planlagt sprenging

Det planlagde arbeidet i Fatlaberget sist vinter var å spengja ned farleg fjell for å redusera risikoen for entreprenøren som skulle byggja Fatlatunnelen, med påhogg og portal i vest.



**Store rasblokkar:** Entreprenøren sin kjentmann Svein Kai Fedje med steinmassar som kom ned på vegen 5.februar i år. (Arkivfoto: Geir Brekke)

Dei første sprengingane skjedde kring månadsskiftet november/desember i fjor, medan ei større sprenging blei gjennomført 1.mars i år.

Den siste blokken var på nærare 250 kubikk, medan entreprenøren på førehand hadde rapportert om at det var tale om 60-70 kubikk.

Statens vegvesen var difor ikkje budd på at mengda med stein som kom ned var så stor. I rapporten i ettertid seier etaten at ein truleg likevel ville vald nedsprenging.

### Ti millionar

Medan mannskapa heldt på med sikringsarbeidet ved og ovanfor

påhogget til Fatlatunnelen gjekk det om kvelden 5. februar eit ras kring 350 meter lengre aust. Dette reiv m.a. ned fanggjerdet tett ovanfor vegen. Også ei rekkje andre mindre ras kom i mildversperioden siste delen av februar.

Totalt sett forte alt dette til at rv. 55 var samanhengande stengt i tre

veker, med alternativ transport med skyssbåt mellom Slinde og Hermansverk og ferje langs Sognefjorden mellom Hella og Kaupanger.

Kostnaden med ekstra sikring og alternativ transport er rekna til knappe 10 mill. kr., går det fram av rapporten til Statens vegvesen.

## Beholder trafikkstasjonstjenester

**Dagens trafikkstasjonstjenester skal beholdes der de er. Fremtidige endringer skal skje ut ifra endringer i kundenes faktiske behov for tjenester.**

Håkon Aurlien

MOSS: Det sa samferdselsminister Liv Signe Navarsete da hun forrige uke konkluderte en prosess med revisjon av Statens vegvesens hel-

hetlige plan for tjenestetilbudet ved trafikkstasjonene.

Vedtaket betyr at Drøbak trafikkstasjon ikke blir nedlagt og at 13 steder beholder tjenester som etter tidligere planer skulle vært fjernet.

Kommunalminister Åslaug Haga fikk i 2005 flertallet mot seg da hun som stortingsrepresentant foreslo ny vurdering av trafikkstasjonstilbudet enn det daværende Regjering la opp til. Da stortingsflertallet og Regjeringen ble endret ble det høs-

ten 2005 foretatt et "frysvedtak" og departementet satte i gang arbeid med en ny plan.

Vegvesenets kunder får nå utført alle trafikkstasjonstjenester ved 50 trafikkstasjoner. I tillegg har etaten 18 stasjoner med begrenset tilbud. 14 steder i landet er det etablert oppmøtesteder der det er trafikkstasjonstjenester en eller flere dager i uken.

Samferdselsdepartementet stiller som forutsetning for videre effektivisering av trafikkstasjonene at

nye elektroniske løsninger er tilgjengelige og brukes av publikum.

**Frysvedtak:** Samferdselsminister Liv Signe Navarsete og region- og kommunalminister Åslaug Haga "fros" trafikkstasjonstilbudet ved en pressekonferanse på Drøbak trafikkstasjon for to år siden. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)





## AKTUELT

**Ingen konkurranse**

■ ■ Mesta har enda ein gong fått eit vedlikehaldsoppdrag i Sogn og Fjordane utan at andre entreprenørar har levert inn pris. Denne gongen gjeld det rekkverksfornyninga i Fjordane og Sogn distrikt for inneverande år. Prisen er på 6,5 mill. kr. Det skal fjernast kring åtte km med rekkverk og byggast nytt på til saman ti km av vegnettet i fylket.

**Finnene vant**

■ ■ Finske NCC Construction overtar drift av E6 Lakselv-Tana bru, rv. 92 fra Karigasniemi, fv. 223 mellom Karasjok og Bieskknjarga og fv. 285 i Sirma. Det er deres første funksjonskontrakt i Finnmark. To finske underentreprenører knyttes til kontrakten, i tillegg til lokale entreprenører. Kontraktstida er fem år.

**Elektro på E18**

■ ■ Tre firmaer har meldt interesse for elektroarbeidene på E18 Frydenhaug-Eik i Drammen. Det omfatter først og fremst arbeidet i den nye, to kilometer lange Kleivnetunnelen. Tilbyderne er Land Elektriske: 31,3 mill. kr, Eltel Networks AS: 35,6 mill. kr og Otera AS: 36,5 mill. kr.

**Krysstilbud Vestfold**

■ ■ Tre tilbydere har meldt interesse for ombygging av rv. 311 Olsrødkrysset i Vestfold. Rv. 311 går mellom Horten og Tønsberg. De tre tilbyderne er Marthinsen og Duvholt AS: 11,7 mill. kr, Mesta AS: 12,5 mill. kr og Karl C Fon AS: 14,7 mill. kr. Alle priser er unntatt moms.

**Ny pengerunde**

■ ■ Statens vegvesen må ta ein ny runde på finansiering av rassi-kringsprosjektet på rv. 53 i Naustbukktunnelen i Ardal i Indre Sogn. Tilbodsofninga syner at det kan bli ein kostandsauke på kring 30 prosent. Lågaste tilbod har Hæhre Entreprenør AS på 79,7 millionar kroner, medan AF Scandinavia AS vil byggja tunnelen for 93,8 millionar kroner.

**Poppis småjobb**

■ ■ Det meldte seg hele seks tilbydere på jobben med å bygge én ny km av fv. 109 Gongekleiv ved Lunde i Nome kommune i Telemark. - Fjellarbeid og vinterarbeid er nok årsaken til det, forklarar byggeleder Tellev Homme i Statens vegvesen. Tilbydene er: Mesta AS: 5,3 mill. kr, Knut Haugsjå AS: 6,0 mill. kr, Tveit Maskin AS: 6,4 mill. kr, HAB Constructions AS: 6,4 mill. kr, Bondal AS: 6,9 mill. kr og Oddmund Farsjø og sønner AS: 7,1 mill. kr.

**Treng meir midlar**

Det er berre kome eit tilbod på bygging av ny rv.48 Helland-Havsgårdsdalen i Fusa i Hordaland. Det kjem frå Kruse Smith og er på 131,5 mill. kr. Skal arbeidet kunne gjennomførast treng Statens vegvesen ei tilleggsfinansiering på kring 20 mill. kr. Det er no teke kontakt med "sponsorane" med sikte på å finne ei løysing på tilleggsbehovet.

# Fremskynder veg over Ifjordfjellet

**Utbedringene av fjell- overgangen over Ifjord i Finnmark er foreslått startet i 2008, ett år tidligere enn planlagt. Men finansieringen er foreløpig uvisst.**

Giselle Jensen

IFJORD: - Finnmark fylkeskommune har vedtatt å starte punktutbedringer på Ifjordfjellet i 2008 og har foreslått elleve millioner kroner til det, opplyser regionvegsjef Torbjørn Naimak. I Handlingsplanen var byggestart satt til 2009.

- Stenging av vegen over Ifjordfjellet er blitt praktisk talt politisk umulig. Trykket på vegen over Ifjord er økt veldig fra år til år. Vi må gjøre hva vi kan for å holde vegen åpen. Slik det er nå er vegen tung å holde, og vi ser at vi kan lette vinterdriften med en del tiltak. Vi ønsker derfor å gjøre noe mer og starter i det små med punktutbedring på de mest problematiske stedene der vi får best effekt. Målet er helårsveg over Ifjord, men vi ser nå at vi kan oppnå det uten full ombygging av vegstrekningen, forklarer Naimak.

**Helhetlig plan**

Naimak understreker at krisetilstandene på de mest utsatte punktene ikke er kortsiktig innsats.

- Dette er investeringer som vi skal ha full nytte av og som inngår i den helhetlige planen, sier han. Utbyggingen på Ifjord må tas etappvis etter hvilke bevilgninger som gis.

- Jeg er usikker på hvor store bevilgninger til Ifjordfjellet kan bli de første årene. Innenfor transport-



**Viktig øst-vest forbindelse:** Næringslivet kan ikke drive forsvarlig uten forutsigbar veg for vareleveranser. (Foto: Knut Bersaas)

planperioden 2006-2009 var det foreslått ti mill. kr til punktutbedring av Ifjordfjellet. Rammene til Finnmark gjør at det kan være vanskelig å få prioritert beløp ut over dette i inneverende periode. Det betyr begrensede tiltak foreløpig, så satses vi på tyngre innsats i neste transportplan periode, sier Naimak.

**Endret rekkefølge**

Kostnadene knyttet til oppgrade-

ring av sentrum i Hammerfest blir større en Statens vegvesen har mulighet for å dekke på det nåværende tidspunkt. Fylkeskommunen ønsker derfor å starte på Ifjordfjellet først.

- De planlagte tiltakene har økt dramatisk i pris i forhold til opprinnelig overslag. Årsaken er både mer omfattende tiltak og svært høye priser i sentrum. Det siste prisoverslaget ligger på 50 millioner kroner, mens transportplanen

tok høyde for 15 millioner, forteller regionvegsjefen. Fra politisk hold i Hammerfest er det uttrykt stor misnøye med at Ifjord sniker i køen.

- Årsaken til omprioriteringen er uklaretheter rundt hvordan vi skal makte å finansiere de nødvendige sentrumstiltakene i Hammerfest. Det betyr ikke at Hammerfest er strøket av lista, vi jobber videre med å få finansiering for hele prosjektet, forklarer Naimak.

## Vellykket makeover i Alta

**Vegvesenet har gitt nytt liv til et nedslitt sentrumsområde. Strammere linjer, beplantning og redusert fart gir nye muligheter til Elvebakken.**

Giselle Jensen

ALTA: Elvebakken er ett av tre sentre som til sammen utgjør Finnmarks største by, Alta. En del mindre bedrifter og butikker ligger langs E6 som pløyer seg tvers gjennom et boligområde.

Nå er opprustningen av Elvebakken nesten i mål. Det før så rufsete området fremstår som strammere, ryddigere og mer attraktivt.

Det mest spektakulære grepet på Elvebakken blir gangbrua som skal sikre skolebarna muligheten til å gå til skolen uten å krysse E6.

- Brua blir stor, høyere enn husene som ligger rundt og vil sannsynligvis bli et svært dominerende element på Elvebakken, forteller byggeleder Torgeir Dahle. Brua som skal være på plass før årsskiftet. Materialbruken med grannittstein på sidene av vegbanen gir vegen et bymessig preg.

Dahle kan også fortelle at prosjektet har dyktige landskapsarkitekter som har fått sette liv og farge til E6 på Elvebakken.

- Vi har satt av god plass til 1 600 buskene som er plantet i rabatter langs vegen og i rundkjøringene, sier byggelederen stolt.

**Myke trafikanter:** Nå kan fotgjengere og syklistar ferdes trygt langs E6. Busker og planter bidrar til trivselen. (Foto: Giselle Jensen)







**Leverer i barnehage:** Arild Engebretsen sparer en time på å kjøre jentene sine i bil til barnehagen kontra å reise med buss og bane. (Foto: Henriette Erken Busterud)

# Få leverer barna på veg til jobben

**Rundt ti prosent av dem som skal på jobb i rushtida om morgenen leverer barn i barnehagen eller på skole.**

Henriette Erken Busterud

OSLO: Det viser tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2005, der 17 000 er intervjuet.

- Hvis vi tar samtlige arbeidsreiser i løpet av døgnet er det fire -

fem prosent som er innom barnehage eller skole. Dette gjelder alle reisemåter, opplyser Guro Berge som jobber med bytransport i Statens vegvesen.

#### Alternativer for avgift

- Hvis man er redd for at rushtidsavgift skal gå for mye ut over barnefamilier til tross for at det er et godt tiltak for byen, så kan dette løses. Man kan for eksempel bestemme at de som har barnegebarn og må kjøre kan betale en lavere avgift. Eller de kan få økonomisk støtte på andre måter, sier

Berge, som mener å få barnehager nærmere der barna bor er også et godt tiltak. Både for at færre må kjøre bil og at barna blir mer kjent i nærmiljøet.

#### Avgift avgjørende

Folk mener det ikke er mulig å innføre rushtidsavgift før det er et godt kollektivtilbud på plass. Spørsmålet er når kollektivtilbudet er godt nok. I Stockholm investerte de mye i kollektivtransport før rushtidsavgift ble innført.

- Men det var først den dagen forsøket med avgift ble innført at det

ble nedgang i trafikken. Biltrafikken ble da redusert med 20-23 prosent. Dagen etter forsøksperioden var over, økte biltrafikken omtrent med det samme. Det viser at det ikke er nok å bare ha et godt kollektivtilbud, understreker Berge.

#### Tid eller penger

Berge sier det kan se ut som at det er barnehageforeldre på tur til og fra jobb som er mest stresset i trafikken. Kanskje er tidsklemma større enn pengeklemma i småbarnsfamilier der begge foreldrene

jobber. Hvis det innføres rushtidsavgift og det blir færre biler, vil trafikken gli bedre slik at en slipper å sitte så lenge i kø.

- Jeg bor sentralt i Oslo og har gode kollektive transportmuligheter. Likevel velger jeg å kjøre på jobb fordi jeg sparer nesten en time i døgnet på å kjøre jentene i barnehagen kontra å reise kollektivt. Jeg kunne syklet, men tar ikke sjansen på å sykle gjennom sentrum med barnetilhenger. For meg er tid viktigere enn penger, så jeg ville nok kjørt bil uansett, sier Arild Engebretsen.



**Samsaging:** Statsminister Jens Stoltenberg og samferdselsminister Liv Signe Navarsete brukte en buesag for å åpne 7,4 km ny E18 i Østfold.

## Åpnet veg i samspill

**Samarbeid måtte til da statsminister Jens Stoltenberg og samferdselsminister Liv Signe Navarsete buesaget for å åpne ny E18 i Indre Østfold.**

Håkon Aurlien

MONARYGGEN: Etterpå fikk de begge hver sin tradisjonelle åpningskniv fra vegdirektør Kjell

Bjørvig, med oppfordring om å skjære litt av oljefondet til fordel for mer vegbygging i Norge.

Det noe uvanlige åpningsverktøyet, buesagen, kom til da statsministeren sa ja til å være med på åpningen. Med et hundretalls siddige Indre Østfoldinger som tilskuer viste han og statsråden at de kunne håndtere en sag effektivt og i samspill.

Utbyggingen av E18 og E6 inngår i den såkalte "Østfoldpakke"

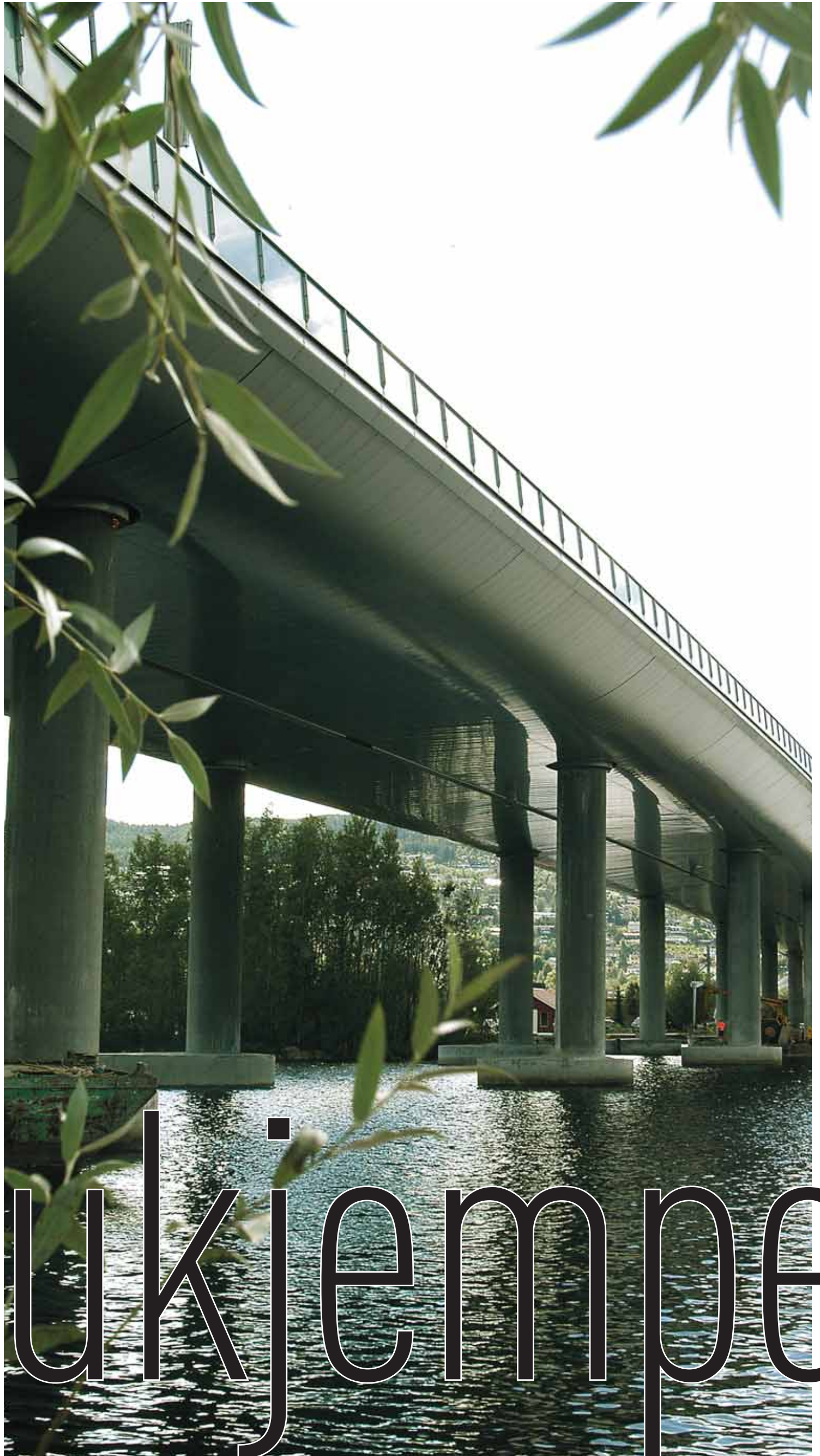
vedtatt i 1999 der forutsetningen var et spleiselag med halvparten bompenger og halvparten statsmidler. Statsmidlene har ventet og derfor har fylkeskommunen hittil garantert for bompengelån på 2,7 milliarder kroner.

Fylkesordfører Arne Øren sa klart ifra at Staten nå må følge opp sine forpliktelser. NHO og NAF var like krystallklar. De godtar ikke en budet stans i utbyggingen øst for Momarken.



## REPORTASJE

**Himling:** Norges lengste bru kledd i aluminiumskåpe. (Alle fotos: Kjell Wold)



# Brukkjemppe





**Brupark:** Områder under brua er blitt park med trær vakkert innringet.



**Bruåpning:** Elisabeth Vestergård og Ola Håvard Hole i Statens vegvesen klare til åpning.

**Skateboard:** Skatebaner er anlagt under brua og allerede prøvekjørt.



**Brukar:** Ingerid Sinding-Larsen og Olivier K. Mayonga ved brukar i netting.



**Klatring:** Ikke så ofte å se: Klatrevegg på brupilar.



# i festdrakt

**DRAMMEN** ■ Den nye Drammensbrua er ikke som andre bruer i Norge. Det utskjelte betongmonsteret fra 1970-årene er forvandlet til et vakkert smykke kledd i skinnende festantrekk.

Kjell Wold

Landets lengste bru på nesten 1,9 kilometer blir offisielt innviet lørdag 15. september med stor folkefest i den nye Bruparken under brua på sørsiden av Drammenselva. Fire felts trafikk mellom Høvik i Lier og Frydenhaug på Strømsø ble allerede satt på før jul i fjor.

**Sminke, park og idrett**

Det siste halvåret er brukt til å sminke brua og rehabilitere de ubrukte områdene under kolossen. Det er brukt nærmere 150 millioner kroner til miljø- og forskjønningsiltak på og under brua. Tunge, firkantede brusøyler er skiftet ut med runde, slanke pilarer. Betongkassen er kledd inn i en skinnende sølvfarget himling av aluminium og det er montert lyse og gjennomtsiktige støyskjermer på deler av brua.

Men under brua, på landsidene både på Brakerøya, Holmen og Bangeløkka, har kanskje den største forvandlingen skjedd. Store lager-, parkerings- og saneringsområder er bygd om til parker, lekeområder og andre fritidstilbud dandert med kunst og annen utsmykning. Her er det i tillegg til store park- og grøntområder også bygd landhockeybane, skatebaner og klatrevegger i åpne og lyse utearealer under og rundt den store trafikkmaskinen. Drammensbrua går hovedsakelig gjennom transport-, industri og handelsområder og over to åpne elveløp med småbåttrafikk.

**Miljøby**

Ombyggingen og opprustingen av dette trafikkområdet har likevel bidratt til en gedigen ansiktsløfting av byens innfartsområder i øst både på nord- og sørsiden av Drammenselva. Den er et foreløpig siste av mange kapitler i historien om miljø- og elvebyen som på et drøyt tiår har gått fra å være den stygge andungen til å bli en vakker, bejublet og prisbelønt svane.

**FAKTA**

**E18 Eik-Frydenhaug**  
 Pris: Om lag 950 mill. kroner  
 Finansiering: 100 prosent statlig  
 Byggetid: Mai 2003-sept. 2007  
 Utforming: Arkitektkonkurranse vunnet av Arkitektskap AS  
 Hovedentreprenører: Skanska, NCC og Isachsen. Ny bru og rehabilitering av eksisterende  
 Utvidet 1 kilometer E18 i Lier  
 Firefelts bru åpnet des. 06  
 Himling og grøntanlegg ferdig sept. 07



## VEGSTØY



**Trist jobb:** - Mange skrur ned den lovpålagte støydemperingen straks de har fått mc-en godkjent hos oss, sier Bjørn Wiik. (Foto: Knut Opeide)

## Savner våpen mot MC-bråk

**- Det er fortvilende at vi i Statens vegvesen ikke klarer å hindre mc-bøller fra å terrorisere det norske folk med ulovlig motorstøy.**

Knut Opeide

TRONDHEIM: Det sier Bjørn Wiik ved Trondheim trafikkstasjon. Han er selv en erfaren mc-fører og har et spesialansvar i Statens vegvesen for kontroll og godkjenning av ombygde motorsykler.

### En trist jobb

- Vi krever nøyaktige støymålinger før en mc blir godkjent hos oss. Alle mc-er tilfredsstiller lovens krav når de blir registrert. Problemet er at mange demonterer det lovpålagte eksosanlegget straks de har fått sykkelen godkjent hos oss. Det er en trist jobb å måtte godkjenne en mc som vi vet kommer til å bli en ulovlig støymaskin bare timer etterpå. I enkelte mc-miljøer opererer de med såkalte visningsanlegg, der det samme eksosanlegget blir påmontert stadig nye sykler for framvisning hos oss, forteller Wiik.

Han er fortvilet over at så lite kan gjøres for å hindre at hensynsløse mc-folk tar seg til rette og åpenlyst saboterer de lovlige grensene for motorstøy. Han mener det spesielt blant Harley-eiere er mange som på død og liv vil ha mc-en til å bråke langt mer enn tillatt.

### Ikke gebyr

Wiik forklarer at problemet er at det ikke finnes noen form for oppfølging og etterkontroll av motorsykler når de først er blitt registrert. Tidligere innkalte de utvalgte motorsykler og andre kjøretøy til teknisk kontroll, men dette systemet opphørte da den periodiske EU-kontrollen ble innført. Dermed forsvant all oppfølging av kjøretøy-

grupper som ikke omfattes av EU-kontroll, som motorsykler, traktorer og campingvogner.

- Vår eneste mulighet er hvis vi tilfeldigvis kommer over slike mc-er i våre utekontroller. Men for det første driver vi nå nesten bare med bilbeltekontroll og for det andre har vi begrensede sanksjonsmuligheter: Vi kan ikke skrive ut gebyr og det er tvil innad i Vegvesenet om vi egentlig har lov til å avskille en mc som ikke tilfredsstiller støykravene.

### Toppen av egoisme

For nyere motorsykler som er førstegangsregistrert etter 1990 er kravet i Kjøretøyforskriften at støyen forenklet sagt ikke skal overstige 82 desibel med full gass under forbikjøring. Eldre modeller kan støye noe mer, fordi de godkjennes etter kravene som gjaldt da sykkelen var ny.

- Vegvesenet bruker enorme summer på støyskjerming og andre tiltak for å redusere støyplagene fra vegtrafikken. Da er det litt rart at vi ikke satser mer på å luke bort det aller verste mc-bråket, som det ikke er mulig å beskytte seg mot. Samtidig kan en jo lure på hva som rører seg inne i et menneske som er så egoistisk at han syns det er ok å dure rundt om natten med en bråkete mc og kanskje ødelegge nattesøvnen for ti tusen mennesker, sier Bjørn Wiik.

### FAKTA

Vegtrafikken er den desidert viktigste støykilden for folk flest her i landet. Nesten en halv million mennesker oppgir at de er plaget av støy fra vegtrafikken. Til tross for iherdig innsats fra Statens vegvesen og andre, har antall støyplagede bare økt de senere år.

## Lovende dekkforsøk

Norske vegdekker støyer langt mer enn veger i andre europeiske land med unntak av Sverige, men gjennom endrede asfaltoppskrifter og leggemetoder kan støynivået reduseres med 3-4 desibel (7-8 desibel første år).

Etter et mislykket forsøk med støydempende asfalt på

90-tallet er det nå atskillig mer optimisme rundt nye forsøk som nå gjøres flere steder i landet. Etter en sesong har forsøksdekkene beholdt det meste av den støydempende effekten. Resultater fra prosjektet blir presentert på Veg- og trafikkdagene i Tromsø i oktober.

# Trafikkstøy

**Trafikkstøy virker inn på stresshormoner og kan gi nedsatt immunitet, høyere blodtrykk og økt risiko for hjerteproblemer.**

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Sjøl om du ikke føler deg plaget, så kan kroppen din reagere på trafikkstøy. Støy gjør nemlig at kroppen er litt på alerten akkurat som når du er redd. Flere undersøkelser viser at vegtrafikkstøy øker stresshormoner som adrenalin, noradrenalin og kortisol, sier støyekspert Ingunn Milford i Statens vegvesen.

### Påvirker hjertet

Nyere forskning indikerer at vegtrafikkstøy over lang tid kan øke risikoen for visse typer hjertesykdommer.

- Hormonene kroppen skiller ut ved støy kan gi for høyt blodtrykk og i verste fall føre til hjerte- og karsykdommer, som angina pectoris, hjerteinfarkt og unormal hjerterytme. Det er særlig støyeksponering om natta som øker risikoen for utvikling av slike hjertesykdommer. Funn viser at det er høyere utskillelse av hormoner hos folk som i flere år har vært utsatt for vegtrafikkstøy om natta, og det er en sammenheng mellom støynivå om natta og behandling for høyt blodtrykk, opplyser Milford.

### Støy og søvn

Søvnforstyrrelser er den mest alvorlige konsekvensen av trafikkstøy, fordi det antas å øke risikoen for utvikling av sykdom. I følge levekårsundersøkelsene

utført av Statistisk sentralbyrå angir fem prosent at de har søvnproblemer på grunn av støy. Støy kan holde en person mer våken og gi lettere søvn, noe som kan øke utskillelsen av stresshormoner og virke inn på immunsystemet:

- Det er påvist at støy kan gi fysiologiske forandringer i kroppen, akkurat som ved psykisk stress, sier Milford.

- Ellers er de vanligste konsekvensene av søvnforstyrrelser at man blir trøtt og det påvirker både prestasjonsevne og sinnstemning.

### Øker i takt

I en større undersøkelse fra Vålerenga/Gamlebyen i Oslo kom det fram at søvnproblemer og depresjoner økte i takt med støynivået fra vegtrafikken.

- De som var i jobb hadde også mer angst, og de var mer skvetne og rastløse jo høyere vegtrafikkstøyen var. Det er også flere lettere nervøse lidelser i områder med mye trafikkstøy, avslutter Ingunn Milford som har samlet og oppdatert all viten på feltet i en ny rapport som heter "Helseeffekter av vegtrafikkstøy".

### Vegtrafikkstøy påvirker helsa:

Nyere undersøkelser viser at trafikkstøy gjør at kroppen skiller ut mer stresshormoner, som blant annet kan øke risikoen for hjertesykdommer. (Illustrasjon: Reklamebyrået 2AG)



## Bildekk støyer mer

**- For tyve år siden regnet alle med at bilstøyen skulle gå ned som følge av bedret motorteknologi. Gevinsten er spist opp av økt støy fra bildekkene, sier Ingunn Milford.**

Håkon Aurlien

OSLO: Trenden har vært stadig bredere bildekk, sportsutgaver og dekk som tåler mye høyere hastigheter enn det som er nødvendig. Nå jobber flere etater sammen for å finne en strategi for å møte den nye støyutfordringen.

### Dekkstøy viktigst

- Dekkprodusentene må tilfredsstille felles europeiske standarder blant annet til støy, men de er satt veldig høyt. En mulighet er å innføre en egen merkeordning i Norge slik at forbrukerne får mulighet til å velge støysvake dekk. En annen mulighet er å arbeide sammen med andre nasjoner for strengere internasjonale krav. Antakelig må vi gjøre

begge deler, tror Ingunn Milford.

### Økt dekkbredde

Det er den økte kontaktflaten mellom dekk og vegbane på moderne biler, og særlig økt dekkbredde, som har gitt det utilsiktede resultatet. I Norge leveres svært mange nye biler med 10-20 mm bredere dekk enn standard. Det gir raskt fem desibel økt støynivå, noe som er spesielt merkbart ved overgang fra sommer til vinterdekk som normalt holder standarddimensjon.

I lave hastigheter kommer det meste av vegtrafikkstøyen fra kjøretøyenes motor og drivverk. Men allerede fra 30-40 km/t vil en moderne personbil utvikle mer rullestøy enn motorstøy, og dette øker mer enn fartsøkningen. En lastebil vil få mest rullestøy fra 60-70 km/t.

### Forbrukermakt

Milford innrømmer at det kan bli vanskelig å få til en ordning med fysisk merking av støynivået på det enkelte dekket.

- Men vi burde kunne få til en

ordning der informasjon om støynivået er tilgjengelig ved kjøp, sier hun.

Det er store forskjeller på støyen fra ulike dekk som er i salg i Norge i dag.

- Etter hvert som bilmotorene har fått bedret støydempering og kravene til komfort er økt, tror vi det kommer økende bevissthet på de forskjeller som er mellom ulike dekkutrustninger, sier hun.

### Målbart

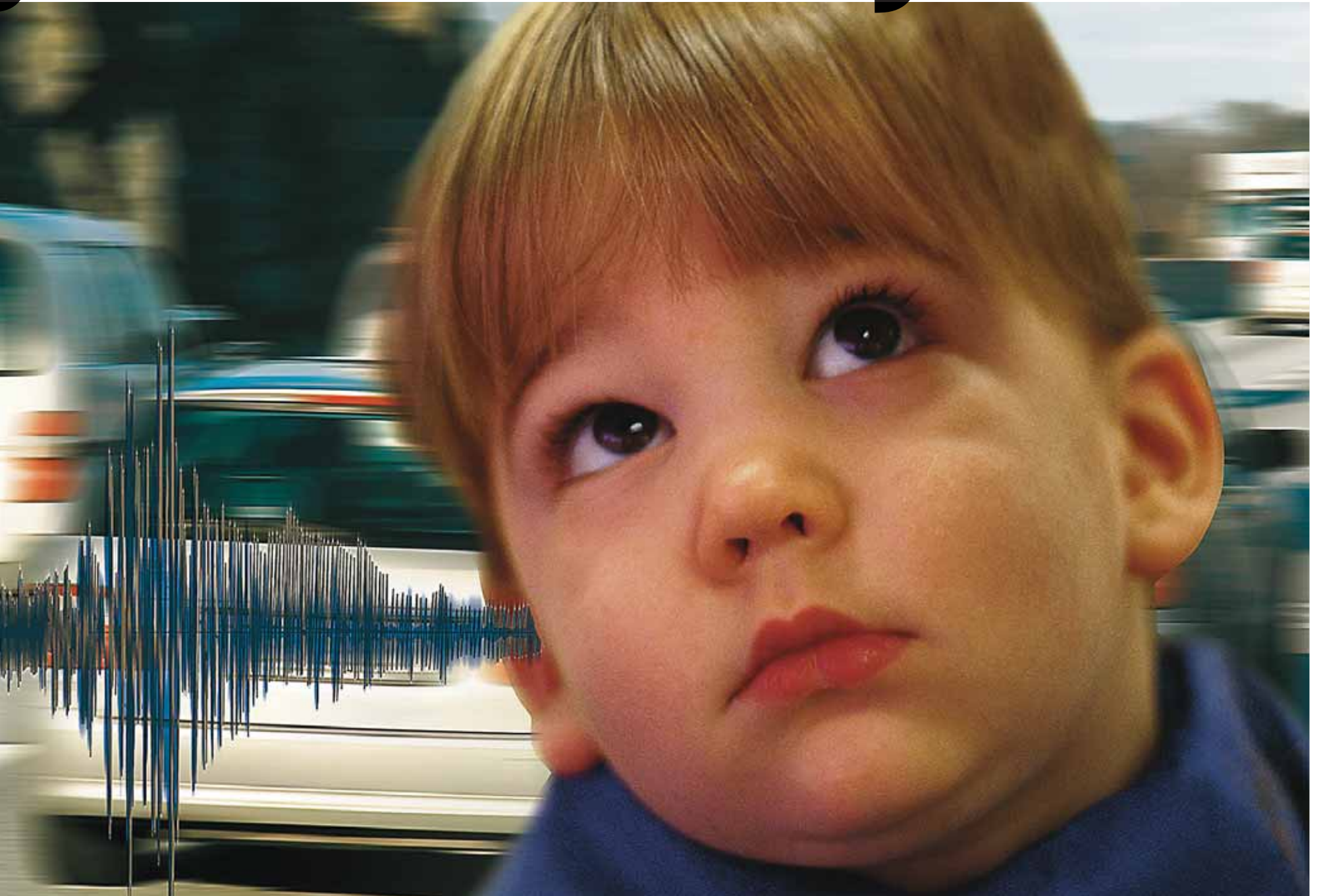
På personbilsiden finnes det forskjeller på opptil fire desibel mellom ulike merker. Samme forskjell finnes mellom piggdekk og piggfrie vinterdekk.

Dekkprodusentene har utviklet lastebildekk som kan redusere rullestøyen med seks desibel, som er nesten en halvering av den opplevde rullestøyen, men disse dekkene produseres ikke fordi det ikke finnes støykrav som gjør denne teknologien nødvendig.

- Potensialet og teknologien er til stede for å redusere dekkstøy, sier Ingunn Milford.



# Støy stresser hjertet



## Færre skal plages av vegtrafikkstøy

**160 000 mennesker i Norge føler seg sterkt plaget av vegtrafikkstøy. Nå foreslås en to desibels reduksjon i det gjennomsnittlige støynivået en vegnabo må tåle.**

Håkon Aurlien

OSLO: I 2005 fullførte Statens vegvesen en mangeårig opprydding av vegnettet, som innebar at alle som hadde et gjennomsnittlig støynivå over 42 desibel innendørs fikk støytiltak i form av støyskjermer eller fasadeisolerings tiltak. Nå foretar etaten en ny beregning for å se om flere vegnaboer har krav på tiltak på grunn av økt trafikk og økt støybelastning.

Samtidig er etaten med på en tverretattlig tilrådning om å senke tiltaksgrensen til 40 desibel.

- En slik senking er beregnet å koste 700 millioner kroner på landsplan og vil bedre situasjonen for de mest støyutsatte naboene til hovedvegnettet, sier Ingunn Mil-

ford som arbeider i miljøseksjonen i Vegdirektoratets utbyggingsavdeling.

Forslaget ligger i en melding som nå venter på Stortingsbehandling og deretter må følges opp med økte budsjetter.

### Best ivarettatt

Bakgrunnen for forslaget er at naboer inntil eksisterende veger kommer dårlig ut i forhold til de som bor inntil en ny veg. Støyforskriften har siden sist på 70-tallet fastslått at ingen skal ha mer enn 55 desibel støy utendørs når en ny veg er tatt i bruk. Det tilsvarer en innvendig støy på 25-30 desibel. En "tålegrense" på 42 desibel inntil eksisterende veger betyr at de som bor slik må tåle et dobbelt så høyt støynivå.

- Ideelt sett burde alle som føler seg plaget av støy få tiltak, men dette vil bli veldig dyrt å innføre, tror Milford.

### 1,8 millioner

Statens vegvesen er sammen med andre etater kommet til at minst

1,8 millioner mennesker bor i hus som utsettes for mer enn 50 desibel støy. 80 prosent av disse er utsatt for vegtrafikkstøy.

- Støy er pr definisjon uønsket lyd, og støyplagene vil føles ulike fra person til person. Det er vanskelig å måle støy på en måte som gir sammenlignbare tall fra bolig til bolig. Nedbør, vindretning og vegetasjon er blant faktorene som spiller inn og en måling en dag kan gi helt andre resultater enn en måling en annen dag. Derfor er vi kommet frem til at beregninger er den beste måte å vurdere støy og prioritere bruken av pengene, sier Milford.

### Ti prosent reduksjon

Stortinget har et mål om å redusere den generelle støyplagen i befolkningen med ti prosent innen 2020.

- Skal vi få til det må vi arbeide for å hindre vegtrafikkstøy i å oppstå, men også arbeide videre med å dempe den støyen som vil være langs vegene, sier Ingunn Milford.



**Støyutsatt:** 160 000 mennesker i Norge føler seg sterkt plaget av vegtrafikkstøy. -Det tallet må ned, sier Ingunn Milford som er støyekspert i Vegdirektoratet. (Foto: Håkon Aurlien)



## LANDET RUNDT



**Inngang:** Her bygges den nye ferjekaia. (Foto: Kjell Sture Trymbo)

### Ferje eller tørrfisk

**RØST** ■ Den nye ferjekaia på Røst fortrenner tørrfiskhjellene. Pga. høye tørrfiskpriser måtte Statens vegvesen betale ti millioner kroner for kjøpe fri tomta der tørrfisker tidligere har godgjort seg. Også entreprisene ble høyere enn forventet. Kaia på Røst er derfor stipulert til å koste 47 millioner kroner. Det er mer enn 20 millio-

ner kroner over det opprinnelige overslaget fra 2004. Hindringene til tross, byggingen er i gang og kaia skal stå ferdig i juni neste år. Mesta vant entreprisen og M3 anlegg AS er underentreprenør. I tillegg til kai og oppstillingsområde, skal Mesta bygge nytt fortau med belysning og utbedre ca. 800 meter veg.



### Forsinket bruåpning

**MODUM** ■ Nye Haugfoss bru ved Blåfarveværket skulle vært åpnet i august, men storflommen i sommer, vanskelige grunnforhold og andre tekniske problemer under bygging gjør at åpningen er utsatt to måneder. – Vi regner med å åpne

trolig i første halvdel av oktober, sier byggeleder Arve Løvberg (bildet). Nybrua er flyttet 400 meter oppstrøms dagens gamle, verneverdige trebru. Sammen med nybrua åpner også 300 meter ny fv.146 mot Vestre Spone. (Foto: Kjell Wold)



### På bilfiske

**ENEBAKK** ■ Statens vegvesen må rett som det er ut og rydde opp etter søppel ved rasteplassene, men sjelden må det ryddes slik det skjedde inntil rv. 120 i Enebakk sist uke.

En melding til Politiet om mulig tyvegods i vannet fikk dykkere ut til å undersøke. De fant en åpent pengeautomat, men også en moped og to biler. Av hensyn til forurensningsfaren måtte Vegvesenet sørge

for å få kjøretøyene opp. Bilene var godt nedgjørmet etter henholdsvis syv og to års opphold i vannet, om en skal dømme etter oblatene som fortsatt satt på skiltene. Begge var meldt stjålet.

På bildet har kranfører Svein Fladeby nettopp fisket en av bilene opp fra vannet, med Jan Erik Fjerdingby fra Statens vegvesen som interessert tilskuer. (Foto: Håkon Aurlien)



**Kreativt og vakkert:** Kan blomster gjøre samme nytten som betong og stål for å skille kjøreretningene? (Foto: Knut Opeide)

## Myk midtdeler

**BLOMSTERLAND** ■ Hvorfor bygger Statens vegvesen nesten alle sine trafiksikre midtdelere i kaldt stål eller grå betong? På E6 Prinsens gate i Trond-

heim finner vi unntaket som bekrefter regelen. Her er det store mengder fargesterke blomster som danner en levende vegg mellom kjøreretningene.

Det kan kanskje inspirere Statens vegvesens ingeniører over det ganske land til å tenke litt mer estetikk når nye midtdelere skal anlegges.



### Best å være "babe"

**TRONDHEIM** ■ En lettkledd "babe" var det som måtte til for å få flertallet av bilistene til å stoppe foran gangfeltet. Det var resultatet av en ikke helt vitenskapelig test som Statens vegvesen og Trygg Trafikk arrangerte i forbindelse med skolestart.

På forhånd var hypotesen at en uniformert politimann vill få flest til å stoppe, men bare sju av 15

bilførere stoppet for politimannen. Han holdt også på å bli påkjørt ute i fotgjengerfeltet. En kvinne med barnevogn opplevde også at sju av 15 slapp henne over.

Aller dårligst ut kom en utkledd tiger samt førsteklassingen John med oransje skolesekk. Bare tre av 15 stoppet for disse, mens den lettkledd damen opplevde at ni av 15 stoppet.

**Modige forsøkspersoner i gangfelt:** Den lettkledd damen var innleid fra Radio1 og heter Vibeke Easter. Førsteklassingen John Losen Halseth ble intervjuet både på radio og TV. Politimennene heter Frank Torgeir Nygård og Kjell Arne Reisch (Foto: Tove Eivindsen)





## Rasteplassbryllup

**RONDANE** ■ Da Ola Nybakk og Ann Kristin Lien Nybakk bestemte seg for et borgerlig bryllup, vraket de tinghuset til fordel for Harald Sohlbergs rasteplass langs riksveg 27 øst for Rondane.

I sommer har to vielser blitt gjennomført på Harald Sohlbergs rasteplass, bygget av Sta-

tens vegvesens turistvegprosjekt. Først ute var brudeparet Ann Kristin Lien og Ola Nybakk som tok med seg gjester, ringer, forlovere, vigselperson og datter og brudepike Ea Martine til den storslåtte rasteplassen der Harald Sohlberg fikk inspirasjon til det legendariske maleriet "Vinternatt i Rondane".

- Vi ønsket noe mer originalt og spesielt enn en fem-minutters sermoni i tinghuset, sa Ann Kristin til lokalavisen Østlendingen.

Uken etter tok et annet par turen til Sohlbergplassen. Også en rasteplass ved Geiranger har sett bryllup i sommer. (Foto: Jarle Wæhler)



**JØLSTER** ■ Ein svært godt nøgd samferdsleminister Liv Signe Navarsete viste at ho meistarar også gravemaskina då ho saman med Statens vegvesen og lokalpolitikarane markerte byggjearten på

rassikringsprosjektet Støylsnes-tunnelen på riksveg 5 langs Kjøsnestjorden i Sogn og Fjordane. Det er mykje lausmassar som må fjernast i haust. (Foto: Olav Handeland)



## Vega – en "svart" øy.

**VEGA** ■ Nå er hele fylkesvegnettet på Vega asfaltert, det ble markert med hornmusikk og feiring. Opprustingen har kostet 14 millioner kroner. Vegene tåler ti tonns aksellast. Vegaøyene er dessuten verdensarvsområde med stadig økende turisttrafikk.

Vegene som har fått nytt bærelag, forsterkningslag og asfalt er: fv. 81 Risbakken-Brandsvik, fv. 88 Vegstein-Gåshaugen (Hongsetvegen) og fv. 90 Gladstad-Flatåsen. Det er skiftet ut stikkrenner, laget nye møteplasser og utvidet en del svinger. (Foto: Dagfinn Brækken)



**Delåpning i Setesdal:** Byggeleder i Statens vegvesen Åvald Bakken mellom Kjell Ole Homme t.v. i Trafikk og Anlegg og Geir Tarald Nomeland i Nomeland Anlegg. (Foto: Kjell Wold)

## Delåpning i Setesdal

**BYGLAND** ■ I juli åpnet første parsell (1,3 km) av 5 km ny riksveg 9 Ose-Tveit i Setesdal. Vegen ble påbegynt i fjor og er ferdig neste år. Entreprenørfirmaet Trafikk og Anlegg bygger vegen sammen med Nomeland Anlegg til en pris på

rundt 45 mill. kroner.

- Vi er godt i rute, sier byggeleder i Statens vegvesen Åvald Bakken. 70 000 kbm fjell og over 110 000 kbm løse masser tas ut. I tillegg bygges det også om lag 5 km skogsbilveg. Hele vegen åpnes høsten 2008.

## Tryggeste bilen

**BERGEN** ■ Rødruss Lina Utne og venninnene hennes fra Slåtthaug videregående skole i Bergen vant konkurransen om årets tryggeste russebil. Jentene fikk utdelt premiepotten av Statens vegvesen under en markering. Dette er fjerde gangen at Vegvesenet kårer årets russebil på landsplan. I tillegg holdes lokale kåringer. (Foto: Cecilie Bakke Johannessen)





## REPORTASJE

**Stor trafikk**

■ ■ Det ble registrert hele 178 000 transaksjoner i det nye skandinaviske bompengesystemet EasyGO de fem første driftsmånedene (startet 1.3.), opplyste senioringeniør Jacob Trondsen i Statens vegvesen i sitt innlegg på Norvegkonferansen. Inntektene i perioden er på 12 mill. kr. Den største transaksjonsmengden kom over Øresund-forbindelsen.

**Biodiesel Liv laga**

■ ■ 100 prosent biodiesel på rap-solje er liv laga på mange biler i Norge, slo statsråd Liv Signe Navarsete (bildet) fast, da hun åpnet BV Energis 20. B100-stasjon på Lierstranda i Buskerud sist fredag. Innen utgangen av 2008 vil Hurum-selskapet ha nær 100 stasjoner i hele Sør-Norge. 20-30 000 bruktbiler av merkene Audi, VW og Skoda kan bruke dette miljøvennlige drivstoffet. Inkludert Navarsetes egen Audi 1996-modell. (Foto: Kjell Wold)

**- Ensidig journalistikk**

■ ■ I en pressemelding fra Statens vegvesen Region midt blir Romsdals Budstikke beskyldt for å ha drevet både mangelfull og ensidig dekning av prosessen med å konkurransesette fem ferjestrekninger på Ytre Sunnmøre. Selskapet Fjord1 MRF har i løpet av det siste året levert en rekke klager etter at Statens vegvesen innstilte Nor-Ferjer som vinner av anbudskonkurransen. Etter at den kompliserte saken har vært behandlet både i Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet, har Nor-Ferjer nå fått endelig konsesjon til å drive alle de fem ferjestrekningene fra 1. januar 2008. (Foto: Knut Opeide)

**Stor interesse**

■ ■ Vi har en målrettet dialog med vegmyndighetene i fem europeiske land om erfaringene med det nye skandinaviske bompengesystemet EasyGO, opplyste sjefingeniør Jacob Trondsen i Statens vegvesen (bildet) under Norveg-konferansen sist uke. De interesserte landene er Frankrike, Italia, Østerrike, Slovenia og Tyskland. (Foto: Geir Brekke)



# Kunst skal gi trafikksikkerhet

**Kunstnerisk utsmykning skal bidra til bedret trafikksikkerhet på nye E6 fra Svinesund.**

Håkon Aurlien

MOSS: To installasjoner er på planstadiet og dreier seg om henholdsvis 25 og 28 meter høye tårn ved Sannesundbrua og ved Solberg i Sarpsborg. Ved vanntårnet i Råde er en 170 meter lang steinvegg under bygging.

- En bedring av vegens omgivelser gir egenverdi som opplevelse, men skal ikke minst gi trafikanten stimuli for å motvirke tretthet, sløvheter og i verste fall sovning bak rattet, sier landskapsarkitekt Kristin Marie Berg i Statens vegvesen.

**Opplevelser**

Det er lagt ned mye arbeid for å forskjønne og gi opplevelser langs den nye E6 i Østfold. Midtrabattene har fått omfattende beplantning som det første av sitt slag her i landet.

To fjellsider ved Svinesund er kunstnerisk utsmykket, og en praktfull eik i Rygge lyssatt.

For to år siden ble E6 frem til Oslo vurdert på nytt etter initiativ fra Norsk Form, og med premiss at trafikantopplevelser skulle forenes med økt trafikksikkerhet.

**Forskjøvet fjellside**

Ved vanntårnet i Råde har en kunstner utformet et prosjekt som skal gi inntrykk av et halvveis nedsenket speilbilde av motstående fjellside. Prosjektet har en kostnadsramme på en million kroner og bygges i disse dager.

For åtte år siden ble en skjæring på stedet forsøkt utsmykket med lyskunst som viste en cowboy til hest, men forsøket måtte avbrytes da kunsten tiltrakk for mye opp-



**Steinkunst:** Den 170 meter lange "nedsunkne fjellveggen" inntil E6 i Råde skal stå ferdig i høst. Landskapsarkitekt Kristin Marie Berg tror den vil oppleves positivt. (Foto: Håkon Aurlien)

merksomhet og ble trafikkfarlig. Senere er fjellsiden sprengt ned og steinen brukt til bygging av den nye E6. Nå erstattes den av et kunstverk i form av en 170 meter lang steinhaug som er blir belagt med kantstein og grusdekke.

**To tårn**

I Sarpsborg kommer to tårn, et mellom de to Sannesundbruene

på nordsiden ved Alvimkrysset, og et gedigent utkikkstårn på Solberg ved avkjøringen til Fredrikstad.

Alvimtårnet blir 25 meter høyt, innvendig belyst og bygget i gjennomsiktig polykarbonat, og vil koste om lag 2,5 mill. kroner.

Utkikkstårnet på Solberg vil rage tre meter høyere og har en ramme på inntil 21 mill. kroner.

Fylkeskommunen og kommunene skal bidra økonomisk og en fylkespolitiker har fremmet et forslag om å sette en ti meter høy kopi av helleristningen "Begbymannen" på toppen. Det har vakt diskusjon ikke minst fordi mannskikkelsen er særdeles potent. Prosjekteringsansvarlig Kristin Marie Berg tror mer på å prege et relieff av en helleristning inn i tårnveggen.

## Bremseforsøk

**Forsvaret stilte tungt utstyr til disposisjon da Statens vegvesen sist uke gjorde bremseforsøk på en ny bru.**

Håkon Aurlien

MOSS: Hensikten med forsøket var å lære mer om de kreftene en bru må være dimensjonert for når et tungt vogntog må foreta en kraftig nedbremsing.

- Vi har gode beregningsmodeller men det er mange krefter som virker sammen og nå så vi for første gang en mulighet til å gjøre et fullskalaforsøk, forteller Olav Grindland som er sjefingeniør ved brukseksjonen i Statens vegvesen. Målingene viste at brua beveget

seg mindre enn hva man hadde regnet med på forhånd.

- Før vi trekker konklusjoner skal måledataene behandles av eksperter. Vi vil også foreta videre målinger av brua etter at den neste måned settes under trafikk, sier Grindland.

Langbakk bru ligger på nye riksveg 2 mellom Kløfta og Nybakk og er landkarløs bru. Det betyr at betongen henger sammen gjennom hele brua. For å simulere kraften av et bremsende vogntog stilte Forsvaret med tre stridsvogner som ble plassert oppå brua, og kraftige bergingsvogner som trakk stridsvognene mot seg med en kraft på opptil 100 tonn. Det var tilnærmet kraften av et vogntog som bråbrems.



**Dimensjonerende krefter:** For å simulere kraften av et bremsende vogntog ble tre stridsvogner satt oppå Langbakk bru og trukket med innpå 100 tonns kraft. (Foto: Elin Lied)





Europeisk gå-prosjekt: Ti land i Europa skal i fire år sjå på kva som kan gjerast for å betre tilhøva for fotgjengarar. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

# EU vil at flere går

**Eit nytt EU-prosjekt skal betre tilhøva for dei som går for eiga maskin. Målet er å få fleire til å få lyst til å gå.**

Henriette Erken Busterud

OSLO: Folk blir feitare og sjukare og bør ta beina på nakken. "Tap for all del ikkje lysta til å gå. Eg går meg til det daglege velbefinnande kvar dag, og frå ein kvar sjukdom. Eg går meg til mine beste tankar,

og eg kjenner ikkje ein tanke så tung at eg ikkje kan gå frå han. Når ein slik fortset å gå, så går det nok" skreiv Søren Kirkegaard i eit av sine dikt.

**» Det er veldig positivt at berre mennesket er i fokus, utan sykkel, buss eller bil.**

#### Oversett gruppe

For fyrste gong har EU sett fokus på dei gåande, og vil betre tilhøva for dei som går for eiga maskin.

- Det er veldig positivt at berre mennesket er i fokus, utan sykkel,

buss eller bil. Dei gåande er ikkje ei så sterk gruppe som syklistane, dei har inga eiga foreining. Sjølv om det er mange fleire som går, er det ikkje så mange som bryr seg om dei, seier Alf Støle i Statens vegvesen, som er ein av Noreg sine representantar i EU sitt gåprosjekt.

#### Stort potensiale

Tretti prosent av bilturane her i landet er under to kilometer, så potensialet for å fleire til å gå er stort.

- Det blir tilrettelagt mest for dei som rullar på to og fire hjul. Korleis ein skal avvikle køar og få bilane

raskt fram og fine rasteplassar. Men korleis dei gåande har det mellom hus og bilar blir ofte gløymt, seier Støle.

#### For lite kunnskap

- Eg skal vere med å lage ein status for kva slags tilhøve fotgjengarar i Europa har, kva slags kunnskap som finnast, og kva som manglar. Politakarane og dei som planlegg tenkjer for lite på dei gåande og veit og for lite om kva som bør gjerast. Vi skal finne ut kva slags kvalitetsbehov folk har, fortel Støle, og legg til at det er viktig å tenkje på at ein seksåring og syttiåring har ulike behov.

#### Kva skal til

Fotgjengarar som er nøgde, føler seg sikre i trafikken. Det er trygge trafikktilhøve og riktig utforming på omgivnadene. Døme på dette er samanheng i gangareal, breie fortau, låg fart på bilar, og gode kryssingsstader. Uvisse knytt til andre trafikantar, trafikkstøy, mangel på sitjeplassar, dårleg lys og infrastruktur er ting som får folk til å køyre i staden for å gå.

- Eg trur ikkje minst det å kunne setje seg ned undervegs er viktig for å få fleire til å få lyst til gå. Dette gjeld særleg dei eldre som er dei som går mest, avsluttar Alf Støle.

## Skolestart for 29 KKS-studenter

**29 vegvesentilsatte fra hele landet setter seg denne uken på skolebenken i Grimstad til etatens første kjøretøy- og kontrollstudium (KKS).**

Kjell Wold

DRAMMEN: Dette er et høskolestudium som gir alle tilsatte innen kjøretøy- og kontrollvirksomheten i Statens vegvesen formell kompetanse og sertifisering for de arbeidsoppgavene som utføres. Studietilbudet er startet på

bakgrunn av krav om sertifisering fra EU og behovet for å heve kvaliteten på arbeidet innen etatens kjøretøy- og kontrollvirksomhet. Studiet gjennomføres i regi av Statens vegvesen i samarbeid med Høgskolen i Agder. Målet er at studiet skal bidra til kandidatene øker kompetansen innen nevnte arbeidsområder, mer likhet i kundebehandlingen og økt trivsel på arbeidsplassen.

Studentene skal gjennomføre ett eller flere sertifiseringsløp. Sertifisering krever både bestått teorieksamen og godkjent praksis etter eget praksisopplegg.

Studiet tilrettelegges som et deltidsstudium med basis i egen arbeidsplass, der deler av arbeidstiden kan brukes til studiet. Studiet gjennomføres som en kombinasjon mellom samlinger og egenstudier. Mellom samlingene sendes det inn oppgaver som rettes av faglærere. I tillegg følges studiet opp av en praksisdel.

**Nytt studium:** Reidar H. Svendsen i Statens vegvesen t.v. og Frank Reichert i HiA ønsker velkommen til KKS-studiet i Grimstad som starter denne uka. (Foto: Inger Sigridnes)





## REPORTASJE

**Ny tk-leder**

■ ■ Jan Erik Myhr (bildet) er tilsatt som leder for trafikant- og kjøretøysseksjonen i Nordmøre og Romsdal distrikt. Han kommer fra stillingen som Statens vegvesens sikkerhets- og beredskapsleder i Region midt. Jan Erik Myhr avløser seksjonsleder Odd Nasvik som blir ny leder for regionens nyopprettede trafikale tilsynsenhet. (Foto: Knut Opeide)

**Ny frist**

■ ■ Anleggsarbeidet på den nye E39-ferjekaien på Halhjem i Hordaland skulle etter avtalen være ferdig i juni i år, men det står framleis att noko før alt er klart. Siste finpussen pågår i desse dagar, og den nye fristen er sett til 15. september. Det pågår og samtalar om sluttoppgjeret mellom byggherre og entreprenør.

**Tryggere for myke**

■ ■ Myke trafikanter utenfor Årnes på Romerike får en tryggere tilværelse når den nye gang- og sykkelvegen langs rv. 478 forlenges frem til Fjellfoten neste sommer. 12,5 mill kr skal brukes på trafikk-sikkerhetstiltaket som starter neste uke. I dag preges trafikken på strekningen av at den fungerer som riksveg for tunge kjøretøyer.

**Ny eiendomssjef**

■ ■ Gunnar Børset er tilsatt som ny leder for Statens vegvesens eiendomsseksjon i Region midt. Han var en av tre interne søkerne da stillingen ble utlyst. Gunnar Børset får kontorsted i Trondheim. Han erstatter Magnhild Rømyhr, som nå blir prosjektleder ved prosjekterings- og planleggingsseksjonen på den regionale ressursavdelingen.

## Ny ferje-databank

**På nyåret vil interesserte få tilgang til en ny ferjedatabank der det er oversikt over alle ferjereiser.**

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Når vi åpner den nye ferjedatabanken over jul, vil ferjestatistikken bli langt mer tilgjengelig for alle interesserte enn i dag.

**Enklere**

Det nye systemet vil bli mye enklere å bruke enn det vi har i dag og vil spare både ferjeselskap og oss for mye arbeid, opplyser Morten Welde i Statens vegvesen.

**Viktig grunnlag**

Trafikkstatistikk er et viktig grunnlag når beslutninger om ferjekapasitet, rutetider med mer skal tas. I den nye ferjedatabanken blir det mulig å hente ut en rekke ulike statistikker, som for eksempel hvor mange som tok ferje fra Bodø til Moskenes pr avgang.

Statens vegvesen skal ha en pilot av ferjedatabanken klar til testing i to ferjeselskap fra september, men den skal altså tas i bruk over hele landet fra nyttår, dersom alt går etter planen.

**Ferjedatabank:** Statens vegvesen åpner ny databank over jul med oversikt over ferjetrafikken. Denne blir tilgjengelig for alle. (Arkivfoto: Knut Opeide)

# Satsar på turistveg



**Samla flokk:** Samordningsgruppa for Turistvegprosjektet i Ryfylke. Framme f.v. Einar Berge, Strand kommune, Hanne Sundbø, Reismål Ryfylke, prosjektlear Eva Kristin Aune, Astri Taklo, Statens vegvesen og Leif Arild Berg, Sauda kommune. Bak f.v. Terje Tornquist, Hjelmeland kommune, Geir Skadberg, fylkesmannen og Arne Kleppa, Ryfylkevegen. (Foto: Geir Brekke)

## Ryfylke satsar på at den planlagde turistvegen skal gi ny framgang for næringsutviklinga langs vegen mellom Oanes og Røldal.

Geir Brekke

HJELMELAND: Det er no etablert eit eige næringsprosjekt, etter initiativ frå fylkesmannen i Rogaland, fylkeskommunen og kommunane Forsand, Strand, Hjelmeland, Suldal og Sauda. Odda kommune i

Hordaland har og signalisert at dei ønskjer å vere med. Sentralt i arbeidet står ikkje minst det interkommunale selskapet Ryfylkevegen, som stiller med lokale og arbeidsgivaransvar. Det er tilsett ein eigen prosjektlear som skal stå for det daglege arbeidet med næringsutviklinga innanfor turistvegsatsinga, Eva Kristin Aune.

I tillegg til fylket, kommunane og næringsutviklingsselskapet er destinasjonsselskapet Reismål Ryfylke medverkande i styringsgruppa for prosjektet.

**Ferdig 2011**

Styringsgruppa for næringsprosjektet utgjer same mannskap som

samordningsgruppa for delprosjektet for Nasjonal turistveg Ryfylke.

- Utbygging av ei rekkje med turistvegtiltak på strekninga pågår. Nokre er tekne i bruk, medan andre er under planlegging. Målet er at den nye turistvegstrekinga skal vere utvikla til å kunne opnast som nasjonal turistveg i 2011, seier delprosjektlear Astri Taklo i Turistvegprosjektet til Statens vegvesen. Ho møter i samordningsgruppa og har vore kontaktperson for etaten under etableringa av næringsprosjektet i Ryfylke.

**Partnerskap**

Turistvegprosjektet har som mål å få ringverkander for reiseliv og

anna næringsliv langs dei 18 strekningane, gjennom at turistane får lyst til å besøke området, finn seg til rette langs turistvegen og vil forlengje opphaldet her. Samarbeidet med lokale reiselivsaktørar blir viktig for å lukkast med turistvegprosjektet.

Gruppa starta arbeidet nyleg, og er i gang med å finne ein felles plattform, rolleavklaring og ansvarsdeling mellom partane, som grunnlag for eit forpliktande samarbeid i åra som kjem. Det skal lagas tein partnerskapsavtale for dei samarbeidande einingane. Det er og planar om ei marknadsundersøking om turisme i Ryfylke.





## E18 i Vestfold

■ Nå er vi kommet til slutten av juli 2007, og ferien og sommeren er snart over for i år. Tunnelene i Nordre Vestfold er utbedret og trafikken tilbake. Og alle er glad for det. Stor takk til Veidekke A/S for godt utført arbeid. Nå går det på en måte slag i slag. Hvis vi starter i Drammen først, så var 4-felts motorvegbru ferdig i november 2006. Og nå i høst resten av jobben til Veidekke A/S med tunnelene. Samtidig er 12 km ny motorveg fra Horten til Tønsberg ferdig. Høsten 2008 skal motorveg Drammen sør være klar, og sommer 2009 motorveg fra Larvik til Sandefjord. Meget positivt og sannelig på tide med skikkelig vegstandard i Vestfold. Men så til saken: Hva med parsellen Sandefjord til Tønsberg? Jeg så nylig i Vegen og vi at den delen av

E18 i Vestfold skal startes på i 2010. Kan dette være mulig? Hva er fornuften i dette? Tenk å kunne kjøre fra Larvik til Oslo på 4-felts motorveg fra sommer 2009. Men dette blir jo ikke mulig nå. Kjære vegmyndigheter. Hvorfor ikke ta til vettet og bruke sunn fornuft. Parsellen Tønsberg-Sandefjord burde jo vært bygd ut nå. Samtidig med Larvik-Sandefjord. Hvorfor vente til 2010? Jeg bare spør. Østfold blir ferdig utbygd i 2008 (E6). Slik burde det vært i Vestfold også. Og til slutt. Kjære vegmyndigheter. Vær så snill, ikke flere bomstasjoner nå. Dem har vi allerede nok av. Dere tar inn så mye penger fra norske bileiere allikevel.

Med vennlig hilsen R. Pollen

## Flere flyr til Tautra

■ I Vegen og Vi nr. 12/07 kan vi lese en gladnyhet. Etter at vegvesenet i 2003 erstattet deler av den 30 år gamle moloen til Tautra i Trondheimsfjorden med bru, har fuglebestanden på øya vokst. For 30 år siden var undertegnede en ung aktivist i Natur og Ungdom på Steinkjer. En av de sakene vi engasjerte oss i var moloen til Tautra. Vi mente at moloen ville føre til endring av havstrømmene rundt øya og at dette ville få katastrofale følger for det rike fuglelivet. Dessverre hørte ikke Statens Vegvesen på oss og dessverre så hadde vi rett.

■ Heldigvis har Statens Vegvesen nå rettet opp sin 30 år gamle tabbe og det ser ut som fuglelivet på Tautra er reddet. Moralene her må være at ingeniøren ikke alltid har rett. Det er alltid nyttig å lytte til gode råd fra aktive medborgere, enten det er unge aktivister, interesseorganisasjoner eller engasjerte enkeltpersoner. Ikke alle feil og tabber kan rettes opp i ettertid som i dette tilfellet.

Lars Christensen  
I dag overingeniør  
i Statens Vegvesen

## Gemensamma nordiska åtgärder mot fiffelkultur krävs

■ Inför fler mobila fartkameror på vägarna i de nordiska länderna så snabbt som möjligt. Detta får inte ske på bekostnad av ännu färre trafikpoliser. En övertro på anonyma tekniska lösningar får inte ta överhanden i trafiksäkerhetsarbetet. Vi behöver fler människor i trafiken som övervakar och lugnar ner trafikanterna. Det skriver Jörgen Lundälv, docent i trafikmedicin, Umeå universitet och Per-Olof Larsson, universitetsadjunkt i socialt arbete vid Göteborgs universitet.

■ Ett ökat antal fartkameror i de nordiska länderna har blivit ett gemensamt inslag i trafikmiljön. Fler länder använder sig av fartkameror för att kontrollera och lugna ned tempot i trafiken. Det har exempelvis förts en intensiv trafikdebatt kring fartkamerornas betydelse i Sverige för att skapa en lugnare trafikmiljö samt hur man i framtiden ska kunna kontrollera hastigheten på sträckorna mellan två fartkameror. Detta har skett utan att man har undersökt vilka erfarenheter som finns av detta i andra nordiska länder.

■ Överhuvudtaget finns det lite kunskap om hur de olika trafikreglerna är utformade i de nordiska länderna. Ett exempel på detta är att nivåerna på dagsböter skiljer sig radikalt mellan länderna. I Norge riskerar man 9000 kronor i dagsböter för fortkörning, i Sverige och Danmark 1800 kronor medan dagsböter i Finland utgår ifrån inkomstnivån. Detta borde sam-

hållsmedborgarna i Norden vara mer informerade om och kunna ta ställning till. Det här är en demokratifråga. Vi tycker att dagsbötersystemet i Finland är bra och kan utgöra en förebild för de övriga nordiska länderna eftersom det ger en tydlig signal till bilister som har valt att strunta i trafiksystemets normer och regler.

■ Det är beklagligt att man inte bättre följer debatten i övriga nordiska länder inom trafiksäkerhetsområdet. Vi har mycket att lära av varandra. Exempel på detta är debatter om mitträcken, cykelpolisverksamhet, rattonykterhet o.s.v.

■ På Internet finns ett flertal bloggar och chatsidor som diskuterar fartkameror och var dessa finns placerade. Företag som utvecklar och säljer GPS-utrustning till bilister i de nordiska länderna levererar idag databaser där över 14 500 fartkameror finns registrerade. Vad är vitsen med detta om inte att försöka lura systemet? Fiffelkulturen frodas i nya former. Under senare tid har även polisen i Norden börjat använda en kompletterande trafiksäkerhetshöjande åtgärd – de mobila fartkamerorna som sätts upp på skilda platser. Detta bidrar till att skapa en trygg och säker trafikmiljö – ett komplement till de stationära kamerorna. Det betydelsefulla är inte kamerorna i sig utan att bilisterna möter poliser i trafikmiljön. Vi anser att det är kontakten mellan människor som är viktig och skapar en trygg och

säker trafikmiljö. Vi menar att man alltför länge har sett tekniska lösningar som ersatt dessa möten och det är hög tid att uppdatera mänskliga möten framför tekniska övervakningssystem. Vi skulle gärna vilja se denna utveckling i samtliga nordiska länder.

■ Det borde finnas ett gemensamt nordiskt intresse att skapa en humanistisk trafikmiljö. En hörnsten i denna nordiska trafikmiljö måste vara att införa fler vakande ögon och hjälpande händer i trafiken. Vi menar att det även krävs fler synliga aktörer i trafiken till exempel frivilliga organisationer. Även trafikskadeorganisationer, patientföreningar mfl har en viktig roll. Dessa organisationer skulle kunna arbeta mer tillsammans än vad som är fallet idag. Genom att hjälpa bilister, visa konsekvenser av trafikskador skulle detta kunna lugna ned tempot i trafiken. Varför inte kommunala turistinformatorer som i trafiken kan informera och ge hjälp till nordiska resenärer?

Jörgen Lundälv och  
Per-Olof Larsson

## Misforstått designsatsing

■ Jeg har gleden av å kjøre Valdresflya fra tid til annen på veg til jobb. Det er en flott opplevelse hver gang, og det er med spenning jeg følger med på Vegmeldingssentralen som en gang i mai måned sier at nå er flya åpen. Jeg har gledet meg hver gang til å kjøre Valdresflya. Det er en av Norges høyeste fjelloverganger, 1.389 meter over havet. Det er vidder og storhet der som gjøre mennesket lite og sjanseløst. Jeg blir iallefall andektig når jeg nærmer meg de store nakne fjellmassivene. Noen ganger er overgangen ugjennomsiktig som en melkekartong, andre ganger ufattelig klar og blå, og noen ganger som et spektakulært maleri, når sola står lavt og kløver seg gjennom lag på lag med skyer og kaster slepelys langt inn i fjellheimen, helt hjem til trollenes dørterskel. Så kom jeg da kjørende ifjor sommer, med forventning og lett kribling i kroppen. Jeg lar tankene gå tilbake til Eidsvoldsmennene og slagordet "Enige og tro - til Dovre faller". Det gir evighetsperspektiver, og jeg blir fylt av ærefrykt og respekt. Jeg er stolt av dette landet som er så vakkert, og denne opplevelsen vil jeg gjerne dele med alle som reiser over Valdresflya. Så kommer jeg rundt en sving og tror ikke min egne øyne, der ligger det et svært, utflytende betongflak! Jeg fikk sjokk og tenkte hva i all verden er dette? En diger betongkonstruksjon her oppe? Så skjønnte jeg det, joda, her skal du stoppe for å nyte utsikten! Akkurat på denne plassen skal du svinge din bil av

vegen, ned på den skrånende betongplattingen, så skal du gå ut av bilen og sette deg ned på den terrasserte kanten, med ryggen mot grillen på bilen, i høyde med radiatoren der vifta fortsatt går i et minutt etter at du har stengt av motoren. Det eneste som skiller deg fra bilen er et lite, rustent stålrør som skal hindre bilen i å trille opp i ryggen på deg dersom du har glemt å dra på håndbrekket.

■ Min første reaksjon var at dette var et gedigent fremmedelement! Det neste jeg tenkte var at nå er jammen byen kommet hit også! Jeg ble uendelig skuffet, beklager, Valdresflya er ikke noen jomfru lenger. Når man setter menneskelige spor i naturen så bringer man plutselig inn noe gjenkjennelig, og man bringer samtidig inn en målestokk. En målestokk som fjerner det mystiske, og som ofte tar vekk opplevelsen av å være en del av noe levende, noe stort noe. Selve vegen over fjellet derimot opplever jeg annerledes. Den er utført som en nøktern installasjon, som på enklest mulig måte er lagt der det er mest skånsomt i terrenget. Veglinjen forsterkes av de kraftige brøytestikkene, først er det bare noen forsiktede bambuspinner som på merkelig vis er havnet her oppe, men siden er det 6 meter høye granpåler, på kilometerlange geledd. En running-fence\* skapt av ren nødvendighet, rensket for dill-dall og fiksfakserier. I dette samspillet mellom fjellet og den minimalistiske vegen kommer



Innsenderen mener den nye raste- og utsiktsplassen på Valdresflya har en utforming som ikke hører hjemme i fjellheimen. (Arkivfoto: Helge Stikkbakke)

en designbetongklump og forstyrrer all balanse. Enda verre blir det når det skal skiltes i god avstand, før og etter, på begge sider. Horizontale flak i farger som ikke finnes fra før, elementer som også ødelegger rytmen mellom brøytestikkene. Grunnen til at folk kommer hit er vel først og fremst for å oppleve uberørt, dramatisk og vakker natur!

■ Og det har vel vært mangel på design som har gjort oss annerledes og eksotiske. Er det folkeslag som kanskje aldri har opplevd å gå på annet enn betong og asfalt vi skal takkes? Da gir vi dem feil opplevelse, for utenfor disse forhåndsplanlagte her-skal-du-stå plassene så hopper folk yre som kalver om våren når de slipper på beite. I stort antall dukker det opp små og store oppstabledede steinvarder. En plutselig konstruktiv virketrang griper menneskene for at de skal kunne la opplevelsen bli fattbar, fordi noe voldsomt har rørt dem, og som blir lettere å takle når de kan kjenne grusen under føttene og steinen mellom hendene.

■ Jeg sier ingen ting om ønsket om å gjøre noe, eller om designprosessen i seg selv. Det er velment og ordentlig, men jeg mener at designsatsingen virker mot sin hensikt her i høyfjellet. Lag heller bare noen små utkjøringslommer og utvidinger, eller korte parallellveger, uten asfalt og uten skilting! Gjør bare noen minimale inngrep, noe som naturen kan ha sjanse til hente inn igjen innen rimelig tid. Ikke noen flere former og figurer og skilting! Rensk opp og få vekk mest mulig av det visuelle rotet, la bare vegen stå der med brøytestikkene sine, og la fjellet få være i fred! Derfor sier jeg nei takk, stopp prosessen med å gjøre alt mulig mest mulig tilgjengelig! La oss få være som vi er, la oss få være litt villmenn. La naturen få beholde sin evighet. Fjern disse fremmedelementene!

Dag Langve Sauge  
Siv.ark MNAL

\* Running fence: Landskapskunst av Christo Vladimirov Javacheff (Bulgaria / USA)

## Bedre veier gir mer biltrafikk

■ «Påstanden om at nye bedre stamveier gir økt trafikkvekst er like gammel som oppfinnelsen av bilen», skriver Leif Kåre Spartveit i Vegen og vi 12/07. Han har rett, for allerede Henry Ford i sa: «For hver ny vei som bygges, jo flere biler blir tatt i bruk, og jo flere biler det kommer, desto sterkere blir kravet om flere og bedre veier.»

■ Henry Ford visste hva han snakket om, for påstanden har vist seg å stemme. Veier har nemlig det til felles med praktisk talt alle varer og tjenester at når tilbudet blir bedre og/eller billigere, så øker forbruket. Det samme gjelder naturligvis andre transportmidler: Blir det mer fristende å sykle ved hjelp av bedre og sikrere sykkelveier, så vil flere bruke sykkel. Og hvis vi utbygger jernbanen og senker kjøretidene, vil flere ta toget.

Med vennlig miljøhilsen for Trafikkaksjonen

Pål Jensen  
Daglig leder



## REPORTASJE

## NY VEGDIREKTØR:

## Bør komme utenfra

**Nye tider krever nye koster. Derfor bør den nye vegdirektøren helst komme utenfra.**

Kjell Wold

DRAMMEN: Det er hovedkonklusjonen i en rundspørring Vegen og vi har hatt med et utvalg ledere fra politikk og samfunnsliv innen samferdsel. Tidligere samferdselsminister Terje Moe Gustavsen (Ap), Marit Arnstad, Arne Sortevik, Christian Aubert, Erling Sæther, Ingrid Dahl Hovland, Sverre Quale, Knut Boge, Jan O. Tryggestad og Nils Terje Furnes er blant noen konkrete forslag som nevnes av de om lag 15 Vegen og vi har kontaktet.

## Fylkesordførere

- Statens vegvesen vil stå seg på å velge en utenfra, mener fylkesordfører **Arne Øren** (Ap) i Østfold. Men han vil ikke komme med noen konkrete navneforslag. Fylkesordfører i Vest-Agder, **Tore Westermoen** (H) (bildet), har heller ingen konkrete navn, men ønsker seg også nye koster i Vegvesenet. Han har tillit til den tilsettingsprosessen som er i gang og at det



velges en faglig dyktig person uansett hvor han eller hun kommer fra. Fylkesordfører **Jan Tørset** (Ap) i Nordland tror faglig dyktighet og kunnskaper innen vegfaget, gode lederegenskaper og kommunikasjonsevner er viktigste faktorer og har dermed ingen tro på en ren politikertype.

Fylkesordfører **Tore O. Sandvik** (Ap) (bildet) i Sør-Trøndelag har ingen navn å foreslå, men ønsker klart en ekstern kandidat, som bør være langt mer ydmyk overfor regionene enn i dag.



- Jeg vil ha en ny vegdirektør som ikke driver politikk og ikke er en stat i staten. Dagens regime har for mye makt og er underlagt for lite demokratisk kontroll, mener Sandvik.

## Meg sjøl

Fylkesordfører **Torill Selsvold Nyborg** (Krf) i Hordaland har nok en av de friskeste forslagene når hun svarer slik på hvem som bør bli ny vegdirektør:



- Jeg ville foreslått meg sjøl. Men jeg har verken søkt eller blitt forespurrt, så det er nok ikke aktuelt, ler hun. Men hun vedgår at hun meget godt kunne ha tenkt seg den jobben.

- Her på Vestlandet er det uendelig mange uløste oppgaver innen samferdsel. Jeg ønsker meg derfor en ny vegdirektør som kan tale



**I tenkeboksen:** Fungerende vegdirektør Kjell Bjørvig vurderer å søke jobben som vegdirektør. Her i hyggelig passiar med sin sjef samferdselsminister Liv Signe Navarsete. (Foto: Giselle Jensen)

distriktenes og de kollektivreisendes sak, sier hun og etterlyser en ny og moderne ledertype.

## Transportkomiteen

Blant partiene i Transportkomiteen på Stortinget mener flest at Statens vegvesen trenger nye koster utenfra. Den eneste som ikke er like bastant på det er **Torstein Rudihagen** (Ap) (bildet).



- Det viktigste er faglige kunnskaper, samfunnskontakt og kommunikasjonsevner, så jeg mener det like gjerne kan komme en ny vegdirektør innenfra som utenfra, sier Rudihagen.

**Trond Helleland** (H) (bildet) mener den nye vegdirektøren klart bør komme utenfra, men han har ingen konkrete navn å foreslå.



- Etter omorganiseringen av etaten og utskillelsen av Mesta har Statens vegvesen fått en ny rolle som bestiller. Derfor bør en ny vegdirektør innnta en annen rolle enn de gamle, tradisjonelle vegeringeniørene, mener Helleland.

**Hallgeir Langeland** (SV) (bildet) vil ha en ekstern søker, helst



Komiteleder



bringe inn nye tanker og ideer som etaten må ha veldig godt av, sier Sahl.

**Borghild Tenden** (V) har ingen forslag til kandidater, men ønsker en ny vegdirektør utenfra.



**Samferdsel**  
**Egil Otter** (bildet) i NAF er klar i sin tale. Han ønsker nye koster utenfra og begrunner det slik:

- Adm.dir. Christian Aubert i Transportbedriftenes Landsforening ser helheten i norsk samferdsel, kjenner de politiske irrganger, er ikke fagdiot, men talefør, utadvendt og reflektert. Et annet navn er viseadm.dir. Erling Sæther i Schenker. Som gammel lektor er han en dyktig pedagog, strukturert og velformulert. Han kjenner også de politiske irrganger godt, sier Otter.



**Trond Berget** (bildet) i Syklistenes Landsforbund (SLF) har ikke konkrete navneforslag, men ønsker seg en utenfra.



- Jeg vil ha en ny og uhildet person utenfra. Etaten trenger sårt fornyelse. Derfor vil en person utenfra

## - Mange kandidater

- Vi ønsker oss en ny vegdirektør utenfra, sier to av de hovedtillitsvalgte i Statens vegvesen, **Siw Tyldum** i NITO og **Kristi K. Galleberg** i Tekna.

Kjell Wold

DRAMMEN: De har begge tre konkrete forslag å komme med, hvorav en de er enige om: Terje Moe Gustavsen, tidligere samferdselsminister, nå personaldirektør i SAS Braathens. Tyldum er også åpen for dagens statsråd.

- Men hun er vel neppe på jakt etter ny jobb, eller? Tyldums tredje forslag er Sverre Quale. Tekna-lederen har to andre navn på blokka utenom Gustavsen: Marit Arnstad og Ingrid Dahl Hovland.

- Jeg ønsker meg en med god forståelse for organisasjon og ledelse og de politiske prosesser, en som er tydelig og handlekraftig og med gjennomslag i forhold til det politiske miljøet både i departement, storting, fylker og regioner, sier Kristi K. Galleberg. Tyldum ønsker en ny vegdirektørtype som kan gjøre etaten mer synlig ute som den viktige samfunnsaktøren Statens vegvesen er.

Vegen og vi har også spurt samtlige fem regionvegvesjefer og alle i den sentrale ledelsen i Vegdirektoratet om de har søkt, eller kan tenke seg å søke jobben som ny vegdirektør. Fire har svart:

Fungerende vegdirektør **Kjell Sture Bjørvig**:

- Er i tenkeboksen  
Regionvegvesjef i Vest, **Signe Eikenes**: - Nei  
Teknologidirektør **Helen Aagot Riddervold**: - Nei  
Trafikkdirtør **Ole Christian Torpp**: - Nei

direktøren bør være en faglig motvekt til tradisjonell teknisk ingeniørtenkning, sier Berget.

**Gunnar Apeland** (bildet) i Norges Lastebileier-Forbund mener en ny vegdirektør bør kunne kommunisere godt med media, offentlig og privat sektor, være modig og ha forståelse for næringslivets transportbehov.



- Tror derfor ikke at han/hun må være ingeniør, men vite hvilke spørsmål som bør stilles på samfunnets vegne, sier Apeland.

Redaktør **Henrik Færevåg** i nettavisen iBergen.no mener stortingspolitiker i Transportkomiteen, Arne Sortevik (Frp) bør bli en god vegdirektør.

- Han er den eneste i den offentlige debatten som viser at han skjønner at et samfunn igjen kan komme til å bli avhengig av vår evne til å forflytte oss effektivt og som mener det er en skam at Norge har den dårligste veistandarden i Europa, Albania inkludert, sier Færevåg.



# TEMPEN PÅ TAMPEN

**NAVN:** Kristi Kaupang Galleberg ■ **ALDER:** 38 ■ **STILLING:** Senioringeniør og leder i TEKNA ■ **BOSTED:** Sande i Vestfold ■ **SIVILSTATUS:** Gift, to barn ■ **AKTUELL SOM:** Ordfører kandidat for Sp i Sande

## Samfunnsengasjert tillitsvalgt

**Senioringeniør Kristi K. Galleberg i Statens vegvesen liker utfordringer. Derfor stiller hun som ordfører kandidat for Sp i kommunevalget denne måneden.**

### Kjell Wold

SANDE: Sivilingeniøren fra Galleberg i Sande i Vestfold ble medlem av samferdselsministerens parti alt som 16-åring. Hun innrømmer at hun er litt arvelig belastet både jobbmessig og politisk.

### Arvelig

Faren jobbet i anleggsbransjen og moren var SP-politiker i Vestfold i mange år. Tobarnsmoren og fagforeningslederen bor på et småbruk i hjembygda som hun tatt over etter bestefaren. Siden både hun og mannen er i full jobb i Vegvesenet, leies jorda ut til naboen. Får hun nok stemmer på valgdagen 10. september debuterer hun i kommunestyret, som har en lang historie som Ap-styrt. I dag har Sp to representanter i kommunestyret på 25 medlemmer.

### Debut i 1995

- Jeg debuterer i så fall ikke politisk om jeg skulle få en av plassene i kommunestyret, selv om det blir min lokalpolitiske debut, sier hun. 38-åringen har nemlig en periode bak seg allerede i fylkespolitikken i Vestfold. Etter valget i 1995 tok hun plass i hovedutvalget for undervisning i fylkeshovedstaden Tønsberg.

### Hjertesaker

- Bedre eldreomsorg og trygge skoleveger er mine hjertesaker, sier sivilingeniøren som gikk rett ut i vegvesenjobb i hjemfylket etter NTH-studier i 1994. Rett fra skolebenken ble hun kontrollingeniør på den nye vegen til Torp flyplass i Sandefjord. Etter vegåpning ble det bruvedlikehold og senere jobb som kontrollingeniør og senere byggeleder på det store E18-prosjektet i nordre Vestfold. Her sluttet hun halvannet år før vegåpningen for å bli planlegger på Tønsbergpakka. Etter to barn i løpet av tre år var det tilbake på jobb og nye, større utfordringer. Da ble hun spurt om å bli fagforeningsleder for TEKNA i Statens vegvesen.

### Litt tilfeldig

- Det er en interessant og spennende jobb jeg stortrives med, sier den grønne ordførerspiren i landbruksbygda Sande med knappe 8000 innbyggere. Hun vedgår også at ikke alt hun har gjort i karrieren har vært like planlagt. Hun hadde egentlig tenkt seg ordinær ingeni-

ørutdannelse på Østlandet, men to partivenninner som begynte på NTH gjorde henne kjent med at det fantes et enda bedre alternativ. Dermed ble det Trondheim og bygg- og anleggslinja. Etter studiene søkte hun også på flere jobber innen bransjen. Det var litt tilfeldig at hun havnet i Statens vegvesen.

### Jernbane

- Jeg hadde hatt et par sommerjobber i etaten i årene før, men jeg var vel egentlig vel så interessert i jernbane- som vegbygging og søkte også Jernbaneverket pluss det private anleggsmarkedet, sier hun. Kristi Kaupang Galleberg har selv merket konsekvensene av et halvt år med trafikkomlegging i Sande og Nordre Vestfold etter stengingen av E18 Hanekleivtunnelen. Og hun er ærlig nok til å si at hennes egen etat ikke har taklet alle utfordringene med omkjøringsvegene like godt.

- Vi kunne og burde nok ha reagert noe kjappere med trafiksikkerhet- og miljøtiltak som følge av alle belastningene trafikkomleggingene har påført lokalsamfunnet. Jeg har inntrykk av at vi har diltet litt etter når medietrykket har blitt stort nok, vedgår 38-åringen, som ikke håper på blåmandag til uka.

### FIRE KJAPPE

#### Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

- Generelt kjøres det for fort. Spesielt mange unge, uerfarne sjåførere overvurderer sine egne ferdigheter.

#### Hva bør Statens vegvesen gjøre for å bli enda bedre på publikumsservice?

- Følge opp med personalressurser minimum i henhold til planene i førstelinetjenesten som for eksempel sentralbord og trafikkstasjoner.

#### Hva ville du gjøre hvis du var vegdirektør for en dag?

- Klare opp i noen av de verste gråsoner og uklare ansvarsforhold i Statens vegvesen.

#### Hvis du var samferdselsminister for en dag?

- På en dag hadde jeg nok hatt nok med å unngå å snuble og ødelegge for noe av det gode arbeidet som blir gjort. Kanskje fått inn noen synspunkter om skoleveger.

**Ordfører kandidat.** TEKNA-leder Kristi K. Galleberg er ordfører kandidat for Sp i hjemmekommunen Sande. (Foto: Kjell Wold)





## LØSGRUS

## HVA SKJER?

## 6. SEPT/LOFOTEN

■ Åpning Nasjonal turistveg Lofoten

## 12. SEPT/ROMSDAL

■ Trollstigen, Norsk kultur-arv

## 15. SEPT/DRAMMEN

■ Åpning E18 Høvik-Frydenhaug

## 16-22. SEPT/EUROPA

■ Europeisk mobilitetsuke

## 17-21. SEPT/PARIS

■ PIARC World Road Congress

## 3-5. OKT/ARENDAL

■ Ts-fokus 2007

## 9-13. OKT/BEIJING

■ ITS World Congress

## 10-11. OKT/GARDERMOEN

■ Transport og Logistikk 2007

## 12. OKT/HELGELAND

■ Åpning av opprustet rv. 808 Finneidfjord-Hemnesberget

## 12. OKT/ROMERIKE

■ Åpning riksveg 2 Kløfta-Nybakk

## 18-19. OKT/TROMSØ

■ Bompengekonferansen 2007

Vet du om noe som skal skje? Send mail til: [vegenogvi@vegvesen.no](mailto:vegenogvi@vegvesen.no)

## HVEM HVA HVOR?

Opplysninger kan sendes til fotograf Ole A. Flatmark. [ole-arvid.flatmark@vegvesen.no](mailto:ole-arvid.flatmark@vegvesen.no) telefon 61 28 52 67, eller postadresse: Norsk vegmuseum, Hunderfossen 757, 2625 Fåberg.



NORSK VEGMUSEUM

Forrige foto var også en nøtt, men to svar er kommet inn.

- Dette er tipping, men det ligner på Geirangervegen ved Djupvasshytta, eller Sognefjellsvegen nedenfor Krossbu ved Nufshaug, tror Torgrim Dahl. Tore Stengårdsbakken fra Røldal tror det kan være fra Røldalsfjellet. Han var også fører av freseren der i mange år.



## LØST OG FAST

## De strategiske mål

Mange synes det er litt simpelt med veger uten gul midtstripe. På brua over til Helgøya midt ute i Mjøsa har de løst den saken på forbillig vis. På den smale, enfelts brua, med møte-

plass på toppen, har de rett og slett malt en flott midtlinje, selv om de strategiske målene viser at det kun er tohjulinger som får plass i hvert av kjørefeltene.

**For smal:** Vegvesenets Astrid Liavik Solberg sjekker de strategiske målene til brua med to kjørefelt. (Foto: Else Marie Liavik)



## Brennevinsmyra

På folkemunne sies det at myrområdet i Mandal kommune i Vest-Agder tilbake på 1800-tallet skal ha vært solgt for et par flasker brennevin.

- Stedet kan også ha hatt nav-

net brennevinsmyra, fordi det på gamle kart er et område i nabolskapet som ble kalt brennevinsheia, forteller historiker Dag Hundstad.

(Foto: Magnar Hellebust)

## Her om dagen

Hengedekket gir plass til nokre ekstra personbilar på mange av innanlandsferjene, som her på E39 mellom Lavik og Oppedal over Sognefjorden. (Foto: Geir Brekke)



## UNORMALER

70

## Nyttig skilt

De fleste vil vel mene at det er "høl i hue" å plassere et skilt om sykkelfelt/veg akkurat der en høy, skarp og farlig fortauskant skjærer seg tvers over sykkelfeltet slik som her, bare et godt steinkast fra den nye operaen i Oslo. Men Vegen og vi's unormale jury ser annerledes på det:

- Sykkelfolket kan selvsagt fortvile over at noen finner på å lage slike farlige feller, men vi er kun opptatt av skiltingen, og den er slett ikke dum. De aller fleste slike skilt står nemlig på steder der alle likevel forstår at det er et sykkelfelt. Skiltingen har derfor liten verdi for syklistene. Her derimot vil de fleste bli usikre og lure på om sykkelvegen er opphørt eller har tatt en annen retning. Da står skiltet der vennlig og forteller at jo da, sykkelvegen fortsetter rett fram, selv om det ikke ser slik ut. Så bare fortsett, kamerat.

Juryen sier til slutt i denne spesielle uttalelsen at den er usikker på om juryens filosofiske betraktninger er på linje med Statens vegvesens offisielle skiltpolitikk i denne saken. Men det kan jo endre seg ...



**Stygg sak:** Bør sykkelvegskiltet fjernes når ny bussholdeplass har skapt en livsfarlig trafikkfelle for de syklende i Bispegata i Oslo? (Foto: Olav Fostli)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

## Illojal etat?

Bølgene gikk høyt om hvor frittalende Statens vegvesen kunne være i forhold til den politiske ledelsen i departementet for tjue år siden. I Vegen og vi nr. 4 1987 sier samferdselsminister Kjell Borgen at han slett ikke oppfatter Vegvesenet som en illojal etat.

- Vi er ikke tjent med en etat som bare nikker og lar seg drive med. Vi trenger en åpen debatt, og det er bra at Vegvesenet sier fra når det trengs. Men samtidig er det en del av spillet å stå sammen når en beslutning til syvende og sist er tatt, sa Borgen.