

VÅRE VEGGER

NUMMER 05 2022 ÅRGANG 49

VEIER24.no

TEMA

TRAFIKK-
SIKRING



Dårlig stelt i skilt-Norge

Dette er fra en strekning på 1,5 kilometer!

TRONDHEIM:
Biogass på tanken
når gatene feies

E18 TVEDESTRAND-BAMLE:
Rykker helt
tilbake til start

NYHET FOR TUNNELER:
En håndfast
rømningsvei



GEOSYNTIA

Størst utvalg og størst rør!



Vi er totalleverandør av rørbru og kulvertløsninger.
BD Geosyntia tilbyr gjennomprøvde økonomiske
løsninger med høy kvalitet



Plastbelagte stålrør

*BD Geosyntia bistår
 gjerne med sin
 tekniske kompetanse,
 på dine prosjekter*



MP200 underganger og trafikk tunneler

BD GEOSYNTIA LEVERER OGSÅ



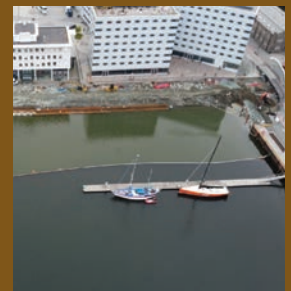
Geomembran – levering
 og montering



Erosjonssikring – biologisk
 nedbrytbar og permanente
 løsninger



Grønn Mur – bærekraftig
 og effektiv murløsning



Siltgardin – ta vare på
 livet i sjø og vann med
 siltgardin

▶ PÅ VEG INN

JUNI 2022

▶ PÅ TIMEPLANEN



Gleden over asfalt ...

... synes å være grenseløs enkelte steder. Som her i Eidsvoll, hvor en egen gate har fått sitt egen navn etter dette svarte, deilige stoffet. Om dette var den første gata i kommunen som fikk asfaltdekke, forteller historien ingen ting om ...



VERDENSKONGRESS I LOS ANGELES

DEN 28. ITS-VERDENSKONGRESSEN holdes i år i Los Angeles, CA, 18.–22. september, med hovedtema «Transformation by Transportation».

Norge stiller med en sterk delegasjon, og deltar som vanlig sammen med utstillere på en felles, nordisk paviljong. Statens vegvesen, Innovasjon Norge, Viken fylkeskommune og Aventi er noen av de norske organisasjonene som er partnere under arrangementet.

www.itsnorway.no

SE FLERE ARRANGEMENT PÅ VEGKALENDEREN
-- VEIER24.no



20.281

personer besøkte årets Vei og Anleggsutstilling som gikk av stabelen i Lillestrøm 11.–14. mai.

5.0	222.3
881.3	1.5
147.5	0.0

Lykke til med asfaltsesongen!

Veiteknisk Institutt bistår kommuner, byggherrer og entreprenører med kvalitetskontroll og dokumentasjon.

VEITEKNISK INSTITUTT
TEKNOLOGI • INFRASTRUKTUR • MILJØ veiteknisk.no

INNHOOLD

38 skjæringer blir
Vegvesenet ferdig med
å sikre langs E18 i Vestfold i år.





81 millioner kroner blir
prisen på ny Linge
fergekai i Møre og Romsdal.

JUNI 2022

- 3 > **PÅ VEG INN**
- 4 > **INNHOOLD&LEDER**
- 6 > **PÅ VEG**
- 6 > **AKTUELT**
- 16 > **PÅ LANDEVEGEN:** Ivar Engerud, bilskribent
- 18 **Statens vegvesen prioriterer:**
Satses på 4 store prosjekter og 20 mindre vei- og tunnelprosjekter for de neste seks årene
- 22 **Sandhaug:** Sterke merkevarer betyr god butikk
- 24 Her er årets asfaltkontrakter
- 28 **Rykker tilbake til start:** Det klabber for Nye Veier mellom Tvedestrand og Bamble.
- 30 **Trondheim:** Gatene feies med biogass på tanken
> **PROSJEKT:**
- 32 **Fylkesvei 285 Asdøla bru:**
Ny og strøken bru er på plass
- 36 > **JURIDISK SETT:**
Unngå mva-krøll ved innleie av arbeidskraft fra utlandet
- 39 > **TEMA: TRAFIKKSIKRING**
- 40 **Ramudden:** Når sikkerhet betyr alt
- 44 **Pål Bjur:** Sikkerhetspioneren
- 47 **Myker opp skiltreglene:**
Servicetilbud skal kunne skiltes bedre langs motorveier
- 48 **Vedlikehold av trafikkskilt:** «Er det så nøye, da?»
- 52 **Veisikring:**
– Det mest framoverlente rekkverksfirmaet i Norge
- 56 **Håndløper med integrerte spor for lyslister:**
En håndfast rømnings vei
- 58 **Securitas:** Satses på trafikkdirigering
- 60 **Ny rapport:**
Ingen av metodene for å stoppe vilt på kjørsler virker
- 62 **Revidert utgave av Vegnormal N500 Vegtunneler:**
Fokuserer ikke på avstand for å hindre brannspredning
- 64 > **MASKIN&UTSTYR**
- 67 > **PRODUKTGUIDEN**
- 72 > **KRYSS&QUIZ**
- 74 > **PÅ VEG UT:** Anja Aboen Sletten,
Direktør Norsk vegmuseum



MILJØ VENNLIG REHABILITERING AV VEIER RASKT,
EFFEKTIVT OG MED ET POSITIVT KLIMAAVTRYKK

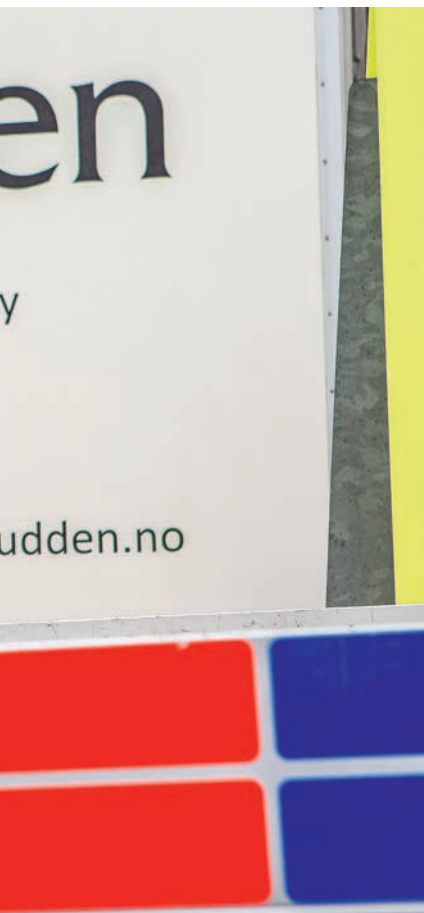
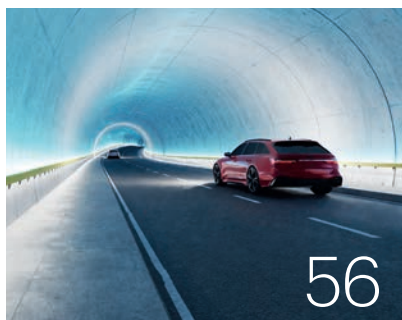
-  Kutt CO₂-avtrykket med opptil 80%
-  Gi gamle veier nytt liv og lengere levetid
-  Gjenbruk av masser på stedet
-  Tilrettelegger for bruk av miljøvennlig bindemiddel



CRUSHER NORGE AS • Hjartdalsvegen 508, 3690 Hjartdal
Telefon: 990 78 870 • E-post: lars@crusher.no

www.crusher.no

477 millioner kroner vil ny del av Bussveien i Rogaland koste. Grunn-Service skal bygge den.



Vi synes ikke det er urimelig om også de må kunne kreve respekt for å ha ett område å ferdes på med rimelig trygghet.



LEDER

Fortau for fotfolket

REGJERINGEN HAR DENNE uka lagt fram nye regler for bruk av elsparkesykler. Kortversjonen er at samferdselsminister Jon-Ivar Nygård i sitt forslag prøver å stramme inn på de siste års temmelig ville tilstander på fortau og gangveier.

DET NYE REGELVERKET omfatter promillegrense på 0,2, aldersgrense på 12 år, hjelpåbud for barn under 15 år og omklassifisering fra «sykkel» til «motorvogn». Det siste innebærer at også elsparkesyklene vil bli omfattet av bilansvarsloven, herunder krav til ansvarsforsikring. Alt sammen gode og nødvendige tiltak for å innordne disse kjøretøyene med resten av veitrafikken her til lands.

DET SOM ER mer overraskende er at departementet, etter å ha definert elsparkesykler som motorvogn, fortsatt vil tillate dem brukt på fortau. Fortau er etablert og ment for gående, for å skille og verne dem mot motoriserte kjøretøy på veiene.

FOR OSS SOM daglig ferdes i Oslo eller andre byer har det ikke vært til å unngå å se og oppleve hva elsparkesyklene har bidratt til av ofte farlige situasjoner for fotgjengere. Parkering på kryss og tvers, og kjøring i folketette områder som skaper mange farlige situasjoner.

GÅENDE BESTÅR AV barn og eldre, svaksynte, blinde eller mennesker med andre funksjonsnedsettelse. Vi synes ikke det er urimelig om også de må kunne kreve respekt for å ha ett område å ferdes på med rimelig trygghet. Dessuten har utbyggingen av gang- og sykkelveier nå kommet så langt de fleste steder i landet, at både vanlige elsykler og elsparkesykler bør henvises dit, og heller la fortauene tilhøre fotfolket. ◀

Jarle Skoglund
REDAKTØR



> **FORSIDEBILDER**

Erik Jenssen

> **REDAKTØR**

Jarle Skoglund

Tlf: 913 72 670

jarle.skoglund@vareveger.no

> **MEDARBEIDERE**

Bjørn Olav Amundsen

Tlf: 932 45 308

bjorn.amundsen@vareveger.no

Erik Jenssen

• Nord-Norge

Thor Søndena

• Sørlandet

> **SALGSSJEF**

Elin Flønes

Tlf: 934 71 778

elin.flones@vareveger.no

> **DESIGN**

Redaksjonslaboratoriet AS

jon.tore@red-lab.no

> **UTGIVER**

Teknisk Ukeblad Media AS

PB 380 Sentrum, 0102 Oslo

> **ADM.DIR./ANSV. RED.**

Jan M. Moberg

> **ABONNEMENT**

795 kroner per år

Tlf.: 23 33 91 48

vareveger@mediacconnect.no



> **TRYKK**
Artko AS

VÅREVEGER

er Nordens største fagblad for veg, anlegg og trafikk.

Bladet retter seg mot alle aktører innen vegmiljøet og er en viktig mediekanal for leverandørene til vegmiljøet.

Nyhetsstoff og fagartikler skal være gode informasjonskilder for leserne.

-- **VEIER24.no**

VEIDRIFT AS
En del av roadworks

Sykkelfelt opphører

Vi tilbyr tjenester knyttet til sikker ferdsel og arbeid langs vei.
Følg oss på www.veidrift.no og [f](#) [in](#)

FØLG OSS PÅ FACEBOOK!
@veier24 #veier24

FÅ NYHETER PÅ E-POST!
Meld deg på vårt nyhetsbrev på www.veier24.no

AKTUELT

JUNI 2022

OM VEG, ANLEGG
OG TRAFIKK
TWITRET

NatteramnGjenferd @casanor11

Normalt blir ein statsråd populær og vellykka, viss han/ho får meir pengar Jfr Kulturløftet til Giske eller Tajik Eller Sovik Olsen og samferdsel.

Foxen @foxenn

Det er overhodet ikke på tide med noe nytt norsk OL. Norge har mange mye bedre områder å bruke norske skattepenger på. Herunder bl.a. forskning, helse, utdanning og samferdsel.

Pratern @brustom81

Det diskuteres mye samferdsel på vestkanten av byen gitt. Her oppe i Nord-øst er derimot helt greit at folk må benytte en halv dag for å komme fra en side av Groruddalen til den andre. Ekstra inspirerende at prosjektkostnadene er ute av kontroll mens avgiftene våre øker ...

Over 700.000 tonn
asfalt skal legges
på riksveiene i år.



150 millioner mindre til asfalt på riks

Statens vegvesen skal i år legge asfalt til en samlet verdi av 1100 millioner kroner for vedlikehold av veidekket langs riksveiene våre. Det er 150 millioner mindre enn fjorårets budsjett.

OVER 700.000 TONN asfalt skal legges på nesten 900 kilometer riksvei i løpet av året.

I fjor på samme tid kunne Statens vegvesen melde om 27 kontrakter til en samlet verdi av 1250 millioner kroner for vedlikehold av

veidekkene på om lag 1000 kilometer riksvei. Tidligere var det vanlig å ha lavest pris som tildelingskriteriene på asfaltkontraktene. Nå stiller Statens vegvesen også klima- og miljøkrav i sine kontrakter.

I 24 av årets 27 asfaltkontrakter er CO₂-utslipp vektlagt ved tildeling av kontraktene.

Dette er det fjerde året CO₂-utslipp vektet ved tildeling av kontrakter, og Statens vegvesen har gode erfaringer.

NERLANDSØYA SKAL FÅ NY BRU
MØRE OG ROMSDAL fylkeskommune har lyst ut kontrakten på byggingen av en ny bru til Nerlandsøya. Den skal bygges øst for dagens bru og blir en 574 meter lang betongbru med åtte spenn. Brua blir 11,5 meter bred og får en tre meter bred gangvei som blir adskilt fra kjørebanelen med rekkverk. Seilingsløpet blir på 50 x 20 meter. Kontrakten omfatter også veibygging på begge sider av brua.



ILLUSTRASJON: RAMBØLL

Den nye brua skal bygges øst for dagens bru, og får en total lengde på 574 meter.

ALLTID OPPDATERTE VEGNYHETER -- **VEIER24.no**

Asfaltentreprenør-ene er positive til at en offentlig byggherre som Statens vegvesen stiller klimakrav ...

THOR ASBJØRN LUNAAS, VEGVESENET

FOTO: KNUIT OPEDE, STATENS VEGVESEN



veiene i år

– Vi ser at det har en effekt med 13 prosent reduksjon i CO₂-utslipp fra 2020 til 2021. Asfaltentreprenørene er positive til at en offentlig byggherre som Statens vegvesen stiller klimakrav, og vi har fått bare gode tilbakemeldinger på dette, sier Thor Asbjørn Lunaas i Vegvesenet. ◀

Les mer om veivedlikehold på veier24.no

Klaget på krav til sikringsbolter, men fikk ikke medhold i Kofa



FOTO: GOOGLE MAPS

Amlatunnelen øst for Kaupanger i Sogn er en av tunnelene som trengte tetting.

Firmaet mente Vegvesenets krav til sikringsboltene i tunnelprosjektet manglet faglig forankring. Kofa fant at Vegvesenet ikke har gjort noe feil.

I JULI 2021 publiserte Vegvesenet en konkurranse om å flikke litt på en mengde tunneler i gamle Sogn og Fjordane. Det var snakk om en del nye høydehindre, og noen måtte repareres: Det var mest vann- og frostsikring av vandrypp.

Tilbudsfrist var 30. august, og Mesta hadde laveste pris. Firmaet Pretec skulle muligens levere sikringsbolter til Mesta, det kunne i så fall bli en leveranse på opptil 800.000 kroner eller så. Pretec henvendte seg til Vegvesenet om kravene i den spesielle beskrivelsen, og mente at det ikke er hensiktsmessig å stille krav til slagseighet for kamstål B500NC, fordi materialet ikke er egnet for skårslagtesting.

I januar i år sendte Pretec saken inn til Klagenemnda for offentlige anskaffelser (Kofa).

Firmaet mente følgende om kravene til sikringsboltene: Vegvesenet hadde brutt regelverket ved å stille krav om at sikringsboltene skulle være av kamstål med en duktilitet

tilsvarende J2 (skårslag minimum 27 Joule i minus 20 grader). Pretecs vurderte det slik at kravet innebar en uforholdsmessig begrensning av konkurransen mellom leverandører av sikringsbolter. Pretec mente at kravet manglet faglig forsvarlig forankring.

Vegvesenet har forklart at etaten er uenig i det som Pretec mener: At kravet i konkurransen er uhensiktsmessig og uegnet til å si noe om sikringsboltens motstandsevne. Etaten framhever at en del sikringsbolter skal monteres i nysprengte nisjer i tunnelene, og der er risikoen for store bevegelser i bergmassen fremdeles høy. Og Vegvesenet sier at de kunne laget andre tekniske krav eller nyanseringer for å sikre boltens motstandsevne. Men det ville krevd en større utredning, og hadde dermed blitt for omfattende og ressurskrevende i forhold til størrelsen på prosjektet.

Kofa hadde ikke noen rettslige innvendinger mot Vegvesenets vurderinger på dette punktet. ◀



ILL. FOTO: ELISABETH TØNNESEN/BUSSVEIEN

Grunn-Service skal bygge ny parsell for 477 mill

ROGALAND FYLKE LYTE tidligere i år ut en ny parsell i prosjektet fylkesvei 44 Bussveien: Nådlandsbråtet-Hans og Grete stien. Her skal det bygges kollektivfelt og fylkesveien skal utvides over en strekning på 1200 meter.

Denne konkurransen ble evaluert i to trinn: Først kvalitet, så pris. Evalueringsgruppen vurderte først de innsendte planene før konvoluttene med selve pristilbudet ble åpnet. Fire firmaer sendte inn tilbud i konkurransen, og nå er Grunn-Service tildelt oppdrag etter at tilbudene er kontrollregnet og evaluert.

Og pristilbudene, de ser slik ut:

■ Skanska	464.761.142
■ Grunn-Service	477.203.137
■ Bjelland	489.204.975
■ Risa	538.502.879

Tilbudssum i kr. eks. mva.

Dato for ferdigstilling er satt til 30. september 2025. ◀

Les mer om veiplanlegging på veier24.no

RUTH HAUG NY PROSJEKTSJEF FOR TUNNELER I COWI

RUTH GUNLAUG HAUG (bildet) har arbeidet med tunneler siden 1980-tallet og har tidligere jobbet som entreprenør, byggherre og rådgiver.

Hun har vært divisjonsdirektør i Rambøll og har lang erfaring fra Statens Vegvesen, Leonhard Nilsen og Sønner og som utbyggingssjef for Nye Veier. Med innsikt fra ulike deler av bransjen, vil Haug ta med seg en helhetlig forståelse til COWI.

– Bransjen har drevet med for mye silotenking og tenkt for lite på sluttproduktets samfunnsnytte. Jeg er opptatt av at løsningene vi kommer med er robuste, langsiktige og spiller en rolle for mer enn dagens samfunn, sier hun. ◀



FOTO: STATENS VEGVESEN



VI UTFØRER SPRØYTEBETONG BÅDE TIL FJELLSIKRING OG TIL BRANNSIKRING

MED MODERNE BETONGTEKNOLOGI OG SPESIELL PÅFØRINGS-TEKNIKK FÅR VI GOD HEFT PÅ DE FLESTE UNDERLAG



GJØR KREVENDE OPPDRAG ENKLERE

GJERDEN

FJELLSIKRING

KAREN SOGNS VEI 49, 3275 SVARSTAD

TELEFON: 400 03 780

E-POST: post@gjerdn-fjellsikring.no

www.gjerdn-fjellsikring.no



- Sprøytebetong
- Spett- og spylereusk
- Steinsprang og isnett
- Ras og fanggjerd
- Tunnelvasking
- Fjellbolter og bånd
- Vann- og frostsikring
- Sprenging og demolering
- Vegetasjonsrydding
- Wirenett

NCC OG SKANSKA PREKVALIFISERT FOR NESTE ROGFAST-KONTRAKT

SEKS ENTREPRENØRER SØKTE om å bli prekvalifisert for den neste store Rogfast-kontrakten – tre blir med videre.

Av de seks som søkte blir disse med videre:

- Skanska Norge
- NCC Norge
- JV OHA Tunnel Bestående av OBRASCÓN HUARTE LAIN S.A, Hyundai Engineering & Construction Co, Ltd og Aldesa, SA

Disse to ble ikke utvalgt til å bli med videre:

- JV Webuild S.p.A. og Acciona Construcción
- China Communications Construction Company Ltd.

JV Implenia Norge og Stangeland Maskin trakk søknaden.

– E04-kontrakten starter på Bokn i Nord Rogaland og går halvveis mot Kvitsøy. I lengde og størrelse er den tilnærmet lik som E03 som

ble lyst ut i fjor. Vi vil i løpet av måneden få inn de første tilbudene på E03, og vi er spent på hvordan krigen i Ukraina og den generelle prissituasjonen i verden vil slå ut, sier prosjektsjef Oddvar Kaarmo (bildet). ◀



FOTO: STATENS VEGVESEN

I år skal Vegvesenet bli ferdig med å sikre 38 skjæringer langs E18

Etter en vinterpause er arbeidet med å sikre fjellskjæringene langs E18 i gang igjen. I år skal 17 punkter langs E18 sikres, og målet er å bli ferdig i løpet av året.

VEGVESENET SKRIVER I en pressemelding at sikringsarbeidet sør for Tollerud i Sande nå har startet. Arbeidet ved kryssområdet ved Hanekleiva var ferdig for kort tid siden. De 17 punktene som står igjen å sikre er på strekningen fra Gulli ved Tønsberg i sør til grensa til Viken fylke i nord.

– Nå ser vi slutten på tiltakene og da vil totalt 38 fjellskjæringer være utbedret, sier Tore Jan Hansen, sjefsingeniør i Statens vegvesen, i meldingen. Han har ledet sikringsarbeidet siden oppstarten i 2020.

Arbeidet med fjellskjæringer i Vestfold startet i etterkant av raset på E18 Bommestad ved Larvik 13. desember 2019. Alle fjellskjæringer over fem meter skulle inspiseres, og i alt 111 skjæringer ble vurdert.

Forventet kostnad for alle fjellsikrings-tiltakene langs E18 i Vestfold vil være rundt 150 millioner kroner. ◀



Statens vegvesen er i gang med å sikre fjellskjæringer i nordre del av Vestfold.



Dagens Linge fergekai.

Møre og Romsdal skal bygge ny fergekai til 81 mill

I 2024 får sambandet Eidsdal-Linge nye utslippsfrie ferger med kapasitet på 80 personbilenheter, mot dagens ferger med en kapasitet på 35 personbilenheter. Det krever større fergekaier.

LINGE FERGEKAI VED Storfjorden er en del av fylkesvei 63, som blant annet forbinder de to populære reisemålene Trollstigen og Geiranger.

Nå skal det bygges ny fergekai ved siden av den gamle på Linge, og oppdraget er lyst ut. Tilleggskaia skal ha en effektiv lengde på rundt 75 meter og bredde på sju meter. Brubåsen tilpasses til fergebru på 12 x 18 meter med senterlinjeavstand lik 7,5 meter. Det skal lages en betongplate inn til dagens fylling bak fergekaibrua.

Kontraktverdien er anslått til 81,4 millioner kroner.

Fylket opplyser i en pressemelding at oppgraderingen av Eidsdal fergekai også blir lyst ut i en egen kontrakt før sommeren. ◀

FOTO: TERJE AAMODT



TRAFIKKVAKTA
Det FINN's Trafikkhjelp as

MER ENN 30 ÅR PÅ VEGEN



→ Manuell dirigering
→ Arbeidsvarslingskurs
→ Arbeidsvarslingsplaner
→ Arbeidsvarslingsmateriell
→ Følgebil spesialtransport

Trafikkvakta.no
post@trafikkvakta.no
+47 911 60 350

REVIDERT BUDSJETT:

Nye veier og billigere ferger



FOTO: HENRIK JONASSEN/SD

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård.

Regjeringen foreslår å gi 39 millioner kroner til ny veg fra E18 til Eydehavn i Arendal og 59 millioner kroner ekstra til gratis ferger.

IFORSLAGET TIL revidert nasjonalbudsjett er det lite som påvirker de eksisterende budsjetter til bygging og drift av veinettet. Den eneste konkrete tilleggsbevilgningen er den allerede annonserte ekstrapotten på 39 millioner kroner til byggingen av ny vei fra E18 til Eydehavn i Arendal i forbindelse av byggingen av en batterifabrikk i Arendal.

I tillegg foreslår regjeringen å øke bevilgningen til gratis ferger med 59 millioner kroner, med en fordeling på 53 millioner kroner til fylkesveiferger og 6 millioner kroner til riksveiferger.

Regjeringen foreslår dermed å bevilge totalt 89 millioner kroner til gratis ferger i 2022.

Samtidig forslår regjeringen å utvide ordningen til også å omfatte delstrekninger til øyer og samfunn uten vei til fastlandet.

Det er allerede bevilget 30 millioner kroner til å gjøre fergene i trafikksvake samband gratis. Gratis ferge kan bli innført i andre halvår 2022. ◀

LOKALT FIRMA BILLIGST PÅ FYLKESVEIER PÅ TOTEN OG LAND

STORT SPRIK I prisene på dette oppdraget, hvor Innlandet fylke skal utbedre tre fylkesveier:

- Fylkesvei 2440 Kinn-Vinjar i Nordre Land
- Fylkesvei 2364, fra krysset til fylkesvei 33 til Kapp i Østre Toten
- Fylkesvei 2370 Blili-Bøverbru i Vestre Toten

Disse fem entreprenørene har gitt pris på oppdraget:

■ Toten Anlegg og Transport	9.398.321
■ Dokka Entreprenør	9.997.726
■ Rune Holt	12.103.950
■ Gjøvik Graveservice	13.874.150
■ JR Anlegg	20.219.244

Tilbudssum i kr. eks. mva. ◀



Tre bruer i Geiranger skal utbedres for 30 mill

Ei bru er allerede oppgradert. Nå skal tre bruer til rustes opp i løpet av to år. De fire eldste bruene som ennå er i bruk i Møre og Romsdal blir forsterket slik at de tåler dagens trafikk.

STEDET ER GEIRANGER. Først ut var Flåbrua, som ble lyst ut i 2021. Der har Møre og Romsdal fylkeskommune høstet erfaringer, og nå lyses

Holebrua, Gjerdebrua og Kopebrua ut i en samlet kontrakt.

Dette oppdraget – som er anslått til 30

Fresing/saging i asfalt/betong og etablere detektorsløyfer til styring, telling og sikkerhet. Vi er landsdekkende.

MEBERG AS

HAGEMANNSVEIEN 25, 3080 HOLMESTRAND
T: 402 33 302 • E: Post@meberg.as • www.meberg.as

FÅ VEGNYHETENE PÅ E-POST!



Meld deg på vårt nyhetsbrev på

VEIER24.no

ALLTID OPPDATERTE VEGNYHETER



FOTO: BJØRN OLAV AMUNDSEN

En fylkesvei et sted i Innlandet, men ikke en av de tre omtalte strekningene.

BYTTER TOPPJOB B FRA SWECO NORGE TIL NCC INDUSTRY

GRETE ASPELUND (BILDET) blir ny leder for forretningsområdet NCC Industry. Hun er i dag direktør for Sweco i Norge og vil tiltre sin nye rolle senest 1. november 2022. Aspelund har vært adm. dir. for Sweco i Norge siden 2016. Hun har base i Oslo og har tidligere vært blant annet adm. dir. i Nemko og i Rambøll Management Norway.

– Jeg er glad for å ønske Grete Aspelund velkommen til NCC. Hun er en anerkjent god og verdsett leder som har levert sterke kommersielle resultater i sine tidligere roller. Vår industrielle virksomhet er en god, men kompleks virksomhet som har et stort potensial for god utvikling fremover, sier Tomas Carlsson, konsernsjef i NCC. ◀



FOTO: PIXEL & CO / PIXELCONO



FOTO: BERTIL HELENINTE

KONKURRANSEN AVLYST

Agder lyste ut grøntkontrakt på nytt



ILLUSTRASJONSFOTO: BJØRN OLAV AMUNDSEN

I mars lyste Agder fylke ut en ny liten grøntkontrakt, som handlet om drift og vedlikehold av parklike arealer og trær, samt bekjempelse av fremmede arter langs fylkesveiene. 4203 driftskontrakt grønt 2022–2025, som den heter.

TRE TILBUD KOM inn. Men under evalueringen ble de to billigste tilbudene avvist siden de ikke oppfylte kvalifikasjonskravene. Da sto fylket igjen med det dyreste tilbudet, men mente at det ble for dyrt og at det ikke var blitt reell konkurranse om oppdraget.

Hele konkurransen ble derfor avlyst, og Agder fylke har nå lyst ut kontrakten igjen, med noen små justeringer. Blant annet er vedlikehold av trær delt opp i flere kategorier, og noen mindre arealer er kommet til.

Tilbudsfrist er 20. juni. ◀

millioner kroner i verdi – omfatter forsterkning av de tre nevnte steinhvelvsbruene.

Start er satt til 1. august i år. Generell frist for ferdigstilling er 19. april 2024. Men Holebrua skal være ferdig 21. april 2023, og tidligste mulige oppstart for Gjerde- og Kopebrua er satt til 28. august 2023. ◀

Geiranger er Norge på sitt vakreste. Nå skal tre steinhvelvsruer på fylkesvei 63 rustes opp.

LEDENDE LEVERANDØR I NORDEN!

NORTHERN LIGHT



GRUVE- OG
TUNNELLYKTER
POLARIS & REBEL



& CO. A.S.



Kontakt oss på telefon 915 45 682 eller e-post ewsjr@ewsas.com

Snart starter jobben med fergefritt samband ytterst i Sogn



FOTO: GOOGLE MAPS

Bilde fra dagens vei rett nordøst for Daløy fergeleie. Den nye veien skal koble seg på her et sted.

FYLKET BEGYNNER MED å bygge nesten fem kilometer med splitter ny tofeltsvei.

Vestland fylkeskommune har nå lyst ut entreprisen som heter Fylkesveg 606 Ytre Steinsund bru. Entreprise veg.

Dette anleggsarbeidet skal foregå på øyene Sula og Ytre Sula i Solund kommune, ytterst mot havet på nordsiden av Sognefjorden.

I dag går det ferge mellom Daløy og Haldørsneset som en del av fylkesvei 606, og det er den veiforbindelsen som Ytre Sula har med Sula. Vestland planlegger helt ny bru et par-tre kilometer lenger sør, Ytre Steinsund bru som den skal hete. Bruprosjektet kommer etter hvert, men nå starter fylket med prosjektet for de nye veiene som skal bygges i sammenheng med den nye brua.

Prosjektet er på rundt 4,8 kilometer med nye tofeltsvei. Veien vil gå både i skjæring og på fylling. ◀

NORGE IGJEN KÅRET TIL VERDENS MEST TRAFIKKSİKRE LAND FOR ANDRE ÅR på rad er Norge kåret til verdens tryggeste land å kjøre bil i.

Årets rangering fra selskapet Zutobi analyserer faktorer som antall alkoholrelaterte dødsfall i trafikken, den maksimale motorveihastigheten i de enkelte land og bruksraten for setebelte foran, for å kunne kåre verdens tryggeste land å kjøre i.

Igjen er Norge på førsteplass med en

sikkerhetsscore på 8,20/10. Særlig lav trafikkdødsrate og høy bilbeltebruk er utslagsgivende for plasseringen.

Island ligger på en tett andreplass med en sikkerhetsscore på 8,05/10. Islands maksimale motorveihastighet er 90 km/t, som er mye lavere enn gjennomsnittet (120 km/t for land i denne klassifiseringen). ◀

E6 ved Bryn måtte stenges for ny asfalt etter brannen



E6 VED BRYN i Oslo ble stengt 11. mai for å reparere skadene etter den kraftige brannen i et vogntog dagen før. Vegvesenet måtte frese opp all asfalten og legge to til tre nye lag.

Brannen i vogntoget brøt ut i 14.30-tiden 10. mai. Kjøretøyet var lastet med flytende harpiks. Det brant i litt over en time, og åpne flammer og voldsom røyk kunne ses flere kilometer unna. ◀

Tiller-entreprenør signerte kontrakt til 358 millioner

Trøndelag fylkeskommune har signert kontrakt med Søbstad om å bygge fylkesvei 704 Tanem-Tulluan i Klæbu. Kontrakten har en verdi på 358 millioner kroner.

PARSELLEN ER DEN siste av tre delstrekninger på utbyggingen mellom Sandmoen og Tulluan i Trondheim.

Når veien står ferdig i 2024 vil mye av gjennomgangstrafikken på Tanem gå i tunnel forbi tettstedet.

Søbstad leverte laveste pris og scoret i tillegg høyt på de andre kriteriene. Bedriften fikk best poengscore og ble dermed innstilt

til utførelsesentreprisen til en verdi av 358,3 millioner kroner eks. mva.

Tanem-Tulluan-prosjektet er det største veiprojektet Trøndelag fylkeskommune starter opp etter at regionreformen ble gjennomført i 2020. Sprengingen av Tanemstunnelen forventes å starte etter sommerferien 2022. ◀

Les mer om kontrakter på veier24.no ▶



FOTO: TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE

Vant kontrakt: Dag Søbstad (t.v.) og Olaf Rovik signerer kontrakten om bygging av strekningen Tanem-Tulluan.



FOTO: ALBERT CESARE/NTB

29 prosent av dødsfallene i trafikken i USA tilskrives alkohol.



FOTO: LARS-BENDIK BORGENSEN, NTB

Det brant kraftig i en lastebil på E6 ved Bryn i Oslo 10. mai.

FORNEBUKRYSSSET-STRAND:

To norske, tre spanske og ett italiensk selskap



ILLUSTRASJON: VIANOVA

Entrepriise E102 Fornebukrysset-Strand er den største kontrakten på E18 Lysaker-Ramstadsletta.

Vegvesenet melder at seks leverandører har meldt interesse for å bli prekvalifisert for prosjektering og bygging av E102 Fornebukrysset-Strand, som er den største og mest komplekse entreprisen på etappe 1 av E18 Vestkorridoren.

VEGVESENET KAN NÅ melde at seks entreprenører ønsker å bli prekvalifisert til oppdraget. Det er to norske, tre spanske og ett italiensk selskap:

- AF Gruppen Norge, med Sweco som rådgiver
- Dragados S.A. i arbeidsfellesskap med PNC, Arne Olav Lund, med COWI som rådgiver
- FCC CONSTUCCION S.A., med Rambøll som rådgiver
- OBRASCON HUARTE LAIN S.A., med AFRY og PINI som rådgiver
- Skanska Norge AS, med Norconsult som rådgiver
- Webuild S.p.A. i arbeidsfellesskap med Impresa Pizzarotti & C. S.p.A med SWS

Engineering Sp.A., Dr. Tech. Olav Olsen, Ing. Rasmussen & Strand og Niras Norge som rådgiver

Vegvesenet beregner at byggearbeidet vil starte neste sommer, og at E18-delen av prosjektet åpner for trafikk i 2028. Hele prosjektet skal stå ferdig i 2030.

Statens vegvesen skal velge ut tre leverandører som i juni i år inviteres til å gi tilbud og delta i forhandlinger. Planen er å signere kontrakt med leverandør i juni 2023.

– I en tid med mye usikkerhet i bygge- og anleggsmarkedet, er vi svært fornøyde med at så mange viser interesse for prosjekteringen og byggingen av denne store og viktige entreprisen, sier Kjetil Fløtre, prosjektleder for E102 Fornebukrysset-Strand. ⚡

Mesta har klaget inn Vestfold og Telemark fylke for Kofa

Mesta og tre andre selskaper ble avvist fra konkurransen om en driftskontrakt for fylket. Nå har Mesta klaget inn saken for Kofa.

3. MAI I år har Klagenemnda for offentlige anskaffelser (Kofa) registrert en klage fra Mesta, hvor Vestfold og Telemark fylkeskommune er klaget inn for nemnda.

Det gjelder etter alt å dømme den såkalte Vestfold sør-kontrakten, som fylkeskommunen lyste ut i desember 2021.

I slutten av februar ble det klart at Presis Vegdrift var tildelt kontrakten, selv om firmaet lå på femteplass i en rangering av pristilbu-

dene. Årsaken er at de fire billigste tilbudene alle ble avvist av fylkeskommunen.

Mesta var selskapet med laveste pristilbud, men ble altså avvist fra konkurransen. Konsernet mener i sin klage til Kofa at fylket har brutt regelverket for offentlige anskaffelser ved å avvise konsernet fra konkurransen.

Dessuten mener Mesta at fylket har brutt regelverket ved å utforme et ulovlig kvalifikasjons- og dokumentasjonskrav. Mesta mener



ILLUSTRASJONSFOTO: MESTA

videre at denne feilen har påvirket konkurransen. Derfor skulle konkurransen vært avlyst. ⚡

SIGNERTE E18-KONTRAKTEN PÅ 2,9 MILLIARDER KRONER

VEGDIREKTØR INGRID DAHL Hovland og konsernsjef Ståle Rød (bildet) i Skanska har signert kontrakt om prosjektering og bygging av strekningen Strand-Ramstadsletta.

– Vi glade for at vi nå har nådd denne milepælen. Dette samferdselsprosjektet er viktig både for Statens vegvesen og for de som bor og ferdes i området i Vestkorridoren. Vi ser fram til å starte, sa vegdirektør Ingrid Dahl Hovland.

Entreprise E103 Strand-Ramstadsletta er en av hovedentreprisene på prosjektet E18 Lysaker-Ramstadsletta, som er etappe 1 av E18-utbyggingen gjennom Bærum og Asker kommuner.

Kontrakten er på rundt 2,9 milliarder kroner. Skanska Norge vant prosjektet i konkurranse med to andre prekvalifiserte entreprenører. ◀



FOTO: STATENS VEGVESEN

Tre norske kjemper om å få bygge to deler av E6 Helgeland



FOTO: STATENS VEGVESEN

25. januar i år slapp samferdselsminister Jon-Ivar Nygård nyheten om at de to siste strekningene i prosjektet E6 Helgeland skal bygges. Her sammen med prosjektleder Bård Nyland.

STATENS VEGVESEN HAR invitert de tre best kvalifiserte til å delta i konkurransen.

Arbeidene omfatter prosjektering og bygging av omkring 9,6 kilometer ny E6 med fartsgrense 90 km/t på strekningen Trøndelag grense-Majahaugen og Flyum-Kappfjellia. Dagens veilinje går stort sett i jomfruelig terreng utenfor dagens E6.

Fem konsern ville delta: Aldesa Construcciones, Bertelsen & Garpestad, Hæhre Entreprenør, Johs. J. Syltern og Risa. Av disse var det Aldesa og Risa som ikke ble med videre.

– Det har vært en jevn og utfordrende konkurranse, sier prosjektleder for E6 Helgeland, Bård Nyland, i en pressemelding. ◀

I FINNMARK ER JØKELFJORDKONTRAKTEN AVLYST:

Prisen lå langt over fylkets overslag



ILLUSTRASjonsfoto: BJØRN LUND

23,3 millioner kroner ble i meste laget for vinterdrift av 13 kilometer vei i seks år.

I SLUTTEN AV april fikk Troms og Finnmark fylke tilbud på en rekke driftskontrakter. Samlet var de billigste tilbudene på disse 14 kontraktene på rundt 750 millioner kroner.

Nå er det klart at konkurransen om en av kontraktene – 5411 Jøkelfjord – er avlyst. Her kom det inn kun ett tilbud, og etter det Veier24 får opplyst fra fylket er årsaken at tilbudet ligger langt over bygherrens prisoverslag.

Tilbudet som kom inn var fra Anlegg Nord, og kronebeløpet var på 23.323.960 kroner.

Oppdraget omfatter vinterdrift og vedlikehold av fylkesvei 7966 i Kvænangen kommune fra og med oktober til 15. mai i årene 2022–2027. Veistrekningen er på 13,1 kilometer, og ÅDT varierer mellom 200 og 275.

Kontrakten er lyst ut på nytt. ◀

Oslo måtte endre og lyse ut kontrakt på nytt

Før jul i 2021 lyste Bymiljøetaten i Oslo ut en asfaltkontrakt for 2022 og 2023.

DEN VAR ANSLÅTT til mellom 45.000 og 50.000 tonn asfalt i året.

Budsjettet for reasfaltering av veinettet var anslått til rundt 65 millioner kroner for 2022.

Så ble det debatt omkring miljøkravene i kontrakten. Kommunen hadde lagt opp til å premiere miljøtiltak for maskiner og utstyr, men aktet ikke å stille krav om miljødeklarasjoner (EPD'er) i konkurransen. Det endte med at

Byrådsavdelingen ba Bymiljøetaten om å avlyse konkurransen. Nå er ny asfaltkontrakt lyst ut, og i den nye konkurransen skal EPD'er vektes med 30 prosent.

Slik er vektingen av tildelingskriteriene i den nye kontrakten:

- Pris: 50 %
- EPD – produksjon av asfalt: 30 %
- Miljø – klimavennlige maskiner og utstyr: 20 % ◀



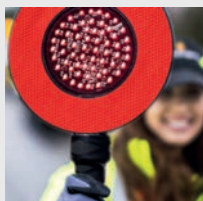
ILLUSTRASjonsfoto: JARLE SKOGLUND

Oslo kommunes budsjettet for reasfaltering av veinettet er i år på cirka 65 millioner kroner.

Tjenester og Utleie



Skilt



Trafikkregulering



Varslingsutstyr



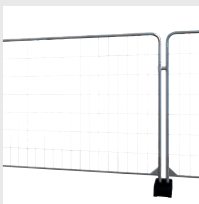
Langsgående sikring



Tversgående sikring



Fysisk sikring mot gående og syklende



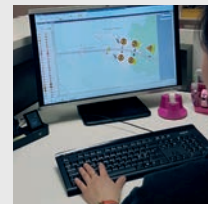
Gjerder for byggeplasser og arrangementer



Montering



Montering av infrastruktur



Arbeidsvarslingsplaner



post@euroskilt.no

0 60 80

a SAFEROAD[®] company

Totalleverandør av trafikkmateriell



Sjekk oss ut på
www.bdsamferdsel.no

dahl.no



– Bekymret for utviklingen i dødsulykkene

Og hva skal vi egentlig med bane i Nord-Norge?

TEKST: BJØRN OLAV AMUNDSEN

BIL- OG MOTORJOURNALISTEN og -entusiasten Ivar Engerud står bak boka «Bilen i Norge i 125 år». Den tar for seg norsk bilhistorie fra 1896 og fram til 2021.

– *Gode veiopplevelser?*

– De beste veiopplevelsene mine er når turen er målet, eller en del av målet. Hvor det å kjøre er en opplevelse i seg selv. Jeg er så heldig at jeg etter hvert har fått oppleve og nyte mange veier i Sør-Norge, Europa og USA i svært ulike biler, både av typer og alder. Fra klassiske biler, via vanlige bruksbiler til moderne sportsbiler. Noen ganger går kombinasjonen av veg, natur og bil opp i en litt høyere enhet, som blir ren kjøreglede.

– *Dårlige veiopplevelser?*

– Jeg ferdes jo stort sett på Østlandsområdet i det daglige, og siden jeg bor i Lier, kjører jeg gjerne Oslofjordtunnelen hvis jeg skal sørøstover. Jeg har hatt en par opplevelser av å komme nesten fram idet den blir stengt, og da er det langt å kjøre rundt igjen ... Det hadde vært bra med en sikrere forbindelse der.

– *Hva er det beste med veiene i Norge?*

– Standarden på de store veiene ut av Oslo har blitt og blir meget bra. Det virker som at trafikkbildet er blitt mer rolig fordi man kommer frem uten å hverken bryte fartsgrenser eller foreta forbi kjøring som medfører risiko. Det gjenspeiles vel også i statistikken for overtreddelser.

– *Hva er det verste med veiene i Norge?*

– Vanskelig å svare på. Jeg ferdes nok sjelden på de stedene hvor standard og vedlikehold ligger tilbake, så jeg skal være forsiktig med å si så mye om det.

– *Norges vakreste sted langs veien?*

– Det er mange som det er vanskelig å rangere, men for meg er det som slår å slå kombinasjonen av fjord eller elv og fjell og en vakker veg. Men det var nok noe helt spesielt første gang jeg kjørte til Geiranger og utsikten fra Dalsnibba og videre i nedkjøringen til Geiranger. I fjor sommer stoppet jeg også på Billingen mellom Lom og Grotli, bare 100 meter fra riksvei 15, hvor elva Tora styrter nedover, vilt og vakkert. Det var et høydepunkt i fjor – i en 1978 Folkevogn 1303 S Cabriolet!

– *Erfaringer med utenlandske veier?*

– Ja, på godt og vondt. Fantastiske veier i fattige land som hadde fått gigantiske EU-midler og veiarbeid i Tyskland...

– *Norsk favorittveg?*

– Jeg liker ikke så godt å rangere, men trives veldig godt der jeg er hvis det er fint. Men jeg gleder



FOTO: BENNY CHRISTENSEN/BROOM.NO

▶ FAKTA

IVAR ENGERUD

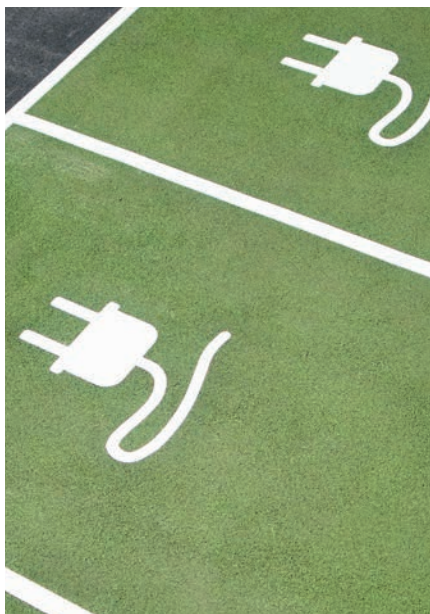
Alder: 62
Sivilstatus: Gift, to voksne barn
Yrke: Freelance bilskribent og fotograf

med til hver gang jeg skal kjøre Romsdalen – har vært veldig heldig de få gangene jeg har kjørt der på vinterstid. Gamle Aurlandsveien, over alt langs Hardangerfjorden ... Ei vakker bru er for meg nydelig ingeniørkunst, og da kommer jeg vel ikke utenom Atlanterhavsveien heller ...

– *Hva ville du tatt tak i hvis du var samferdselsminister i Norge?*

– Akkurat nå ville jeg vært bekymret for utviklingen av dødsulykker på veiene i Norge, hvis det skulle vise seg virkelig å være et trendbrudd fra den gode utviklingen som har vært de seneste årene. I et litt større bilde ville jeg fått avklart om Nord-Norge-banen virkelig er løsningen på logistikkutfordringene i nord og om det er fornuftig å satse så enormt på bane kontra vei. ◀

▶ Noen ganger går kombinasjonen av veg, natur og bil opp i en litt høyere enhet, som blir ren kjøreglede.



Farget asfalt er nyttig for tydelig merking av forskjellige bruksarealer.

Marker områder og soner for økt sikkerhet. Vi kan levere alle slags farger.

Les mer på feiring.no/asfalt

 **Ramudden**

Vårt formål

Vi jobber for at alle skal komme hjem uskadde hver dag. Uansett om de jobber på en arbeidsplass eller bare passerer den.

Vi skaper Sikre arbeidsplasser gjennom tilpassede løsninger, med omtanken om menneskenes sikkerhet og arbeidsmiljø.

Våre verdier

Vi er nære, drevene og omtensomme.

Finn din nærmeste avdeling på ramudden.no eller på Tlf. 92 11 00 00



Konsultasjon

Ekspertkompetanse for å planlegge og utforme sikre og effektive arbeidsplasser.



Utleie

All nødvendig utrustning for en sikker arbeidsplass når og der behovet er.



Tjenester

Sikkerhetsrelaterte arbeidsplass-tjenester, som etablering, dirigering, tilsyn og vaktarbeid.



Opplæring

Vi gir egne og kundenes medarbeidere opplæring og kompetanse innen trafikkregler og krav.

▶ De fire prosjektene er helt klare for start, og det er kun politisk behandling som mangle.

INGRID DAHL HOVLAND, VEGDIREKTØR

– Samfunnsøkonomisk lønnsomhet, bærekraft og hvor langt prosjektet er kommet er kriteriene for prioriteringene, sa utbyggingsdirektør Kjell Inge Davik. I bakgrunnen vegdirektør Ingrid Dahl Hovland.



Vegvesenet prioriterer 4 store prosjekter

Statens vegvesen har prioritert 20 vei- og tunnelprosjekter for de neste seks årene.

TEKST: BJØRN OLAV AMUNDSEN

10. MAI BLE etatens forslag om hvilke utbyggingsstrekninger som skal prioriteres oversendt til Samferdselsdepartementet.

Vegvesenet anbefaler at fire helt grytkeklare prosjekter settes øverst på lista for de neste fem årene:

PROSJEKT	KOSTNAD
■ E134 Oslofjordforbindelsen (Viken).	5,83 milliarder
■ E134 Røldal-Seljestad (Vestland).	3,34 milliarder
■ E6 Megården-Mørsvikbotn (Nordland).	10,27 milliarder
■ E16 Hylland-Slæen (Vestland).	1,64 milliarder

Se egen liste for de andre prosjektene som etaten vil prioritere på neste side.

– De fire prosjektene er helt klare for start, og det er kun politisk behandling som mangler, sa vegdirektør Ingrid Dahl Hovland under en pressekonferanse.

Der presenterte hun sammen med direktørene Kjell Inge Davik (Utbygging) og Bjørn Laksforsmo (Drift og vedlikehold) Vegvesenets prioriteringsliste for årene 2023–2027.

Lista ble i dag sendt til Samferdselsdepartementet i forarbeidet til Statsbudsjettet for 2023.

– De fire prosjektene kan startes umiddelbart, sa utbyggingsdirektør Kjell Inge Davik.

– Det første prosjektet er viktig for Oslo og Østlandet. Røldal-Seljestad er et viktig øst-vest-samband og viktig for tungtransporten. Megården-Mørsvikbotn har veldig mange tunneler som er veldig dårlige, og i tillegg dårlige omkjøringsmuligheter; en 11 timers tur om Sverige. Og E16 Hylland-Slæen handler om tunnel- og rassikring, fortalte Davik. ▶

FOTO: BJØRN OLAV AMUNDSEN



Oslofjordforbindelsen: I oktober i fjor var planen å lyse ut konkurransen på nyåret eller på våren i år. Noen av de som jobber med prosjektet: fv. delprosjektleder Vibeke Malvik, byggeleder Stig Thoresen og prosjektleder Anne-Grethe Nordahl.

Dette er første gang at Statens vegvesen har laget en oversikt over hvilke av de store veiprosjektene i Nasjonal transportplan (de på over en milliard kroner) som skal prioriteres. Lista inneholder 20 veiprosjekter over hele landet. De har en samlet prislapp på om lag 155 milliarder kroner.

I tråd med porteføljeprioriteringer vil Vegvesenet en gang i året vurdere riksveiprosjekter over en milliard kroner i NTP før eventuell oversendelse til politisk behandling.

– I en prioriteringsplan kan det være prosjekter som skifter plass dersom nytteverdien øker og kostnadene går ned, sier vegdirektøren.

Statsråden: – Må prioritere hardere

Såkalt porteføljestyring ble foreslått i NTP for 2022–2033. Virksomhetene skal anbefale omfang og rekkefølge for de prosjektene som ligger i NTP. Her kan endringer i prosjektene bety at rekkefølgen endrer seg. Virksomhetene skal komme med en oppdatert porteføljeprioritering hvert år.

I år er det første gang det blir gjort, og Staten vegvesen er først ute.

– Vi politikere gjør de endelige valgene, men denne metoden vil gjøre det enklere for oss å velge å starte de prosjektene som vil gi mest tilbake til samfunnet. Gode faglige råd er særlig viktige nå som som vi ser at vi vil måtte prioritere hardere framover, sier samferdselsministeren i en pressemelding.

I tillegg til oppdraget om porteføljeprioritering, har Samferdselsdepartementet bedt Statens vegvesen om en vurdering av om veinormalene bør justeres, og om dette vil påvirke prosjektene i porteføljen. Det får Samferdselsdepartementet svar på i juni. Stortinget har blant annet bedt departementet om å vurdere en høyere terskel for bygging av firefelts motorveier.

– Når dette oppdraget er levert, vil jeg ha et godt grunnlag for å vurdere både størrelse på og rekkefølge av veiprosjektene. Det er brukt og skal brukes store summer på samferdselsinfrastruktur de kommende årene, selv om vi ser at vi nok ikke får så stor vekst som NTP la opp til, sier Jon-Ivar Nygård i meldingen. ◀

FOTO: STATENS VEGVESEN



Vegvesenet anbefaler å prioritere byggingen av E6 Megården-Mørsvikbotn i Sørfold i Nordland. Slik ser noe av planene til den nye veien på 45 kilometer ut. Den vil erstatte 11 tunneler som ikke oppfyller EU-krav.

Disse prioriteres også

RESTEN AV DE 20 store prosjektene som prioriteres ser slik ut, og dette er prosjekter som ikke er like gryteklare som de fire første (tallet bak hvert prosjekt er kostnadsprognose i mrd. 2023-kr.)

PROSJEKT	KOSTNAD
■ E134 Saggrenda-Elgsjø	2,44 milliarder
■ E45 Kløfta	1,23 milliarder
■ E16 Arna-Stanghelle	14,93 milliarder
■ E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)	41,14 milliarder
■ E18 Retvet-Vinterbro	8,39 milliarder
■ E39 Ålesund-Molde (Møreaksen)	26,54 milliarder
■ E134 Dagslett-kryss E18	4,16 milliarder
■ E10 Nappstraumen-Å	1,28 milliarder
■ E39 Volda-Furene	1,1 milliarder
■ E39 Storhaugen-Førde	3,29 milliarder
■ Rv. 22 Glommakryssing	3,22 milliarder
■ Rv. 5 Erdal-Naustdal	2,29 milliarder
■ E39 Ålgård-Hove	4,25 milliarder
■ E8 Flyplasstunnelen Tromsø	1,96 milliarder
■ Rv. 36 Skjelsvik-Skyggestein	5,77 milliarder
■ Rv. 19 Moss	5,24 milliarder

De to siste prosjektene er minst modne, som Vegvesenet uttrykker det.

Og noen mindre prosjekter

I TILLEGG LEVERER Vegvesenet en prioriteringsliste på mindre prosjekter (på under 1 milliard kroner). Samlet prislapp er på rundt sju milliarder kroner. For enkelte av disse er arbeider og delprosjekter i gang. Det dreier seg om disse veiene:

PROSJEKT	STED
■ Rv. 291 Holmenbrua	Drammen (Viken)
■ Rv. 509 Kontinentalveien-Sundekrossen	Stavanger-Sola (Rogaland)
■ Rv. 426 Gamle Eigerøyveien-Hovlandsveien	Eigersund (Rogaland)
■ E39 Bjerkeset-Astad	Gjemnes (Møre og Romsdal)
■ Rv. 9 Utbedringsstrekning Setesdal	Bykle og Bygland (Agder)
■ Rv. 41 Utbedringsstrekning Treungen-Vrådal, Nes-Kyrkjebygda	Nissedal (Vestfold og Telemark)
■ E134 Arm Husøy hamn	Karmøy (Rogaland)
■ E134 Espelandssvingane (Haugalandspakka)	Vindafjord (Rogaland)
■ Rv. 7 Ørgenvika-Svenkerud	Nes og Krødsherad (Viken)
■ Rv. 52 Gol-Vestland grense	Gol (Viken)
■ Rv. 3 Østerdalen (Fjell-Opphus)	Stor-Elvdal (Innlandet)
■ Rv. 70 Oppdal-Sunndalsøra	Oppdal (Trøndelag) og Sunndal (Møre og Romsdal)
■ E6 Grøndalselv-Namsskogan	Namsskogan (Trøndelag)
■ E6 Namsskogan-Nordland grense	Namsskogan (Trøndelag)
■ Rv. 80 Sandvika-Sagelva	Fauske og Bodø (Nordland)
■ Rv. 80 Adkomst ny Bodø lufthavn	Bodø (Nordland)
■ E6 Narviktunnelen	Narvik (Nordland)
■ Rv. 94 Akkarfjord-Jansvannet	Hammerfest (Troms og Finnmark)
■ Rv. 94 Mollstrand-Grøtnes	Hammerfest (Troms og Finnmark)



Enda bedre. Hver dag.
For å redde liv langs veien.

Norges største rekkverkseentreprenør



agjerde.no

MILJØVENNLIG
FORNYELSE AV SKILT

Spar 30-50%

99% lavere CO₂-utslipp

99% mindre energiforbruk



VI GJENBRUKER GAMLE SKILTPLATER TIL NYE SKILT



RESIGN

📍 Hjordalsvegen 508, 3690 Hjordal
☎ 91 55 06 83 ✉ post@resign.no 🌐 resign.no

SANDHAUG:

Sterke merkevarer betyr god butikk

«Solgt» sto det på flere av maskinene på standen til Sandhaug under Vei og Anlegg. Gjøvik-firmaet har det travelt for tiden.

TEKST OG FOTO: BJØRN OLAV AMUNDSEN

– **JA, NÅ** går det så det suser, fortalte far og sønn Rune og Hans Ole Sandhaug under Vei og Anlegg-messa.

I fjor omsatte firmaet med 17 ansatte for rundt 88 millioner kroner. Så langt i år har de passert 50 alle-rede, og om det ikke skjer noe spesielt, så regner de med å havne godt over 100 millioners-streken ved årsskiftet.

Noe av grunnen: En rekke sterke merkevarer i sortimentet.

– Salget av Lundberg redskapsbærere er ekstremt akkurat nå, sier senior Rune Sandhaug, og peker på en modell 6250 som skal leveres til kjøper Fredrikstad kommune etter messa, det er en av to som kommunen

skal ha. Den andre leveres litt senere. Lundberg redskapsbærere er storselgere, og sekstons-modellen er den mest populære.

Langt fra billig

Solgt er også en etter norske forhold diger Kahlbacher snøfres. Det er en modell 1150 med tre meters fresebredde, den skal til en entreprenør på Sjusjøen i Ringsaker. Denne store fresen skal faktisk brukes frontmontert på traktor, en 420-hesters Fendt.

Kahlbacher er utstyr fra Østerrike og er av særs god kvalitet, og dermed langt fra billig. De leverer freser, strøere og alskens utstyr til snørydding.

Og feiebilen på standen er også solgt, og den er det Egersund kommune som har kjøpt. Bilen er en Volvo med påmontert Valair feieaggregat og -utstyr, og det er en av de mindre modellene som Sandhaug kan by på: Seks kubikkmeter er den på, men du kan få dem opp i 15.

– Vi har kunder som har så mange som sju feiebiler med Valair feieutstyr, forteller Rune Sandhaug.

For å gå litt nærmere inn på andre merkevarer:

Finske Pome produserer ploger, strøere, skuffer, og utgjør et betydelig salgsvolum for importøren.

Ravo har mindre feiebiler, gjerne på fire-fem kubikkmeter, og de leveres med batteri- og dieseldrift.

Og så de aller minste feiemaskinene, franske Mathieu som er eid av Fayat-gruppen, og som leverer feiemaskiner på en til to kubikkmeter.

– De forventer vi oss mye av, sier Hans Ole Sandhaug.

Og så noen litt spesielle maskiner: Tyske Hansa produserer kirkegårdsgravere og blant annet en redskapsbærer med lasteplan som takler fire tonn med nyttelast. Den kan fås med 25 forskjellige frontmonterte redskaper, har smal konstruksjon og hastighet på 80 km/t. Dette er nærmest standarden for redskapsbærere i Tyskland, men de er mer ukjente her i landet.

Og vi kan også nevne den finske veihøvelen Veekmas, som det er stor interesse for og som Sandhaug har levert to stykker av i 2021. Det er en stor men likevel smidig og oversiktlig høvel som importøren mener har mye for seg i byer og på plasser.

Solgte først feiemaskin i 1980

Veteran Rune Sandhaug jobbet hos Øveraasen i sin tid, og solgte sin første feiemaskin allerede i 1980. Han sier



Lundberg redskapsbærere er svært populære i sitt segment.



Ravo feiemaskiner fås som her i en batteridrevet utgave, og Sandhaug har så langt solgt en slik elektrisk maskin.



Ikke så vanlig med tremeters traktormonterte snøfreser i Norge, men Kahlbacher-fresen til venstre skal gå på en traktor. Fv. Hans Ola Sandhaug, Rune Sandhaug og Tor Amb, som særlig selger Lundberg-maskiner og Pome-utstyr.

at han ikke har opplevd tilsvarende aktivitet som nå i sin tid i bransjen. Særlig Lundberg-maskinene selger bra, ja, bedre noen noen gang før.

I mai 2021 kjøpte Sandhaug opp konkursboet til Multimaskin i Oslo, og det ser ut til å ha gitt god uttelling.

– Vi har ikke hatt små feiemaskiner på en til halvannen kubikkmeter på en stund, men nå er de størrelsene inne i sortimentet igjen, sier Hans Ole Sandhaug.

Usikkerhetsmomentet i dagens marked er leveringstid.

– Så langt har ikke det vært noe problem, men leveringstiden øker. Snart er den oppe i to år på enkelte modeller. Da er det om å gjøre å ha is i magen til å bestille til lager, sier han.

– Men det er uansett moro å stå opp om morgenen nå. Vi har gode og solide kunder, og flinke ansatte. Det kan vi være fornøyde og stolte over, sier Sandhaug. <

▶ Så langt har ikke det vært noe problem, men leveringstiden øker.

HANS OLE SANDHAUG

Her er årets asfaltko

Flere og flere asfaltkontrakter får CO₂-vekting.

TEKST: BJØRN OLAV AMUNDSEN



– Vi kunne ønsket oss flere tilbydere, sier Thor Asbjørn Lunaas i Statens vegvesen.

DET BLE ALTSÅ Veidekke som stakk av med brorparten av årets stilige asfaltkontrakter. Vegvesenets Thor Asbjørn Lunaas kommenterer årets konkurranser slik: – Vi kunne ønsket oss flere tilbydere i noen områder, men generelt er vi fornøyd med de tilbudene vi har fått.

Temmelig mange av årets kontrakter har vekting av CO₂-utslipp i vurderingen, og det har resultert i at en del kontrakter er det ikke selve den laveste prisen som har vært avgjørende.

– Utslipp av CO₂ i kontrakten får betydning for tildeling av kontrakten. Tilbyderen med lavest utslipp av CO₂ får ikke tillegg på tilbudsprisen sin, mens de øvrige får et tillegg ut

fra differansen på sitt CO₂-utslipp i forhold til det laveste. Konkurransesummen er denne differansen multiplisert med 5 kr pr kilo CO₂, forklarer Lunaas.

– I egenskapskontraktene vektes CO₂ som ovenfor til en konkurransesum. Konkurransesummen deles på den levetiden entreprenøren kan levere til en årskostnad. Tilbyder med lavest årskostnad tildeles kontrakten.

– Og i den siste kontrakten, Hallingdalskontrakten, får entreprenøren fradrag i tilbudssummen ut fra klima- og kvalitetsforbedrende tiltak han gjør under gjennomføring av kontrakten. Det gir en ny konkurransesum, sier Lunaas. ◀



ntrakter

Utslipp av CO₂ i kontrakten får betydning for tildeling av kontrakten. Tilbyderen med lavest utslipp av CO₂ får ikke tillegg på tilbudsprisen ...

THOR ASBJØRN LUNAAS, STATENS VEGVESEN



Asfaltkontrakter 2022

Kontrakter med vekting av utslipp CO₂

	TILBUSSUM	KONKURRANSESUM
KONTRAKT	EUROPA- OG RIKSVEIER I TIDLIGERE TELEMAR NR. 2	
NCC	21596	23 088
Peab	23 645	26 689
Veidekke	22 298	22 298

KONTRAKT	RINGERIKE, MODUM, HOLE, BÆRUM	
NCC	33 330	34 278
Skanska	33 022	36 219
Peab	34 157	35 018
Veidekke	33 803	33 803

KONTRAKT	STOR-OSLO	
NCC	50 415	50 415
Skanska	50 993	53 100
Peab	50 053	54 675
Veidekke	63 046	65 478

KONTRAKT	TRØNDELAG NORD	
NCC	35 353	36 091
Peab	34 133	34 545
Veidekke	34 325	34 325

Kontrakter med vekting av utslipp CO₂ og levetid

	TILBUSSUM	ÅRSKOSTNAD
KONTRAKT	GAMLE ØSTFOLD FYLKE OG FOLLO	
Veidekke	32 125	2 192
Skanska/Velde	28 529	2 701

KONTRAKT	EGENSKAPSKONTRAKT I TRØNDELAG	
NCC	15 548	1 599
Peab	12 949	1 212
Veidekke	13 068	1 142

Kontrakt med fradrag for klima- og kvalitetsforbedrende tiltak

	TILBUSSUM	KONKURRANSESUM
KONTRAKT	HALLINGDAL OG HEMSEDAL	
NCC	31 606	31 606
Veidekke	32 596	30 850

FORTSETTER PÅ NESTE SIDE

ASFALKONTRAKTER RIKSVEG 2022 LANDSOVERSIKT

(ALLE BELØP I 1000 KR, EKSKL. MVA)

BESKRIVELSE (NAVN)	ANTALL TONN	NCC Industry	Nordasfalt	Skanska Industrial Solutions	Peab Asfalt	Veidekke Industri	Velde Asfalt	SUM KONTRAKTER
DoV Øst	245 828	79 056	0	0	29 905	181 176	0	290 137
DoV Sør	82 987	42 597	0	0	26 158	22 298	0	91 053
Dov Vest	86 416	32 270	0	0	0	26 311	52 566	111 147
DoV Midt	116 447	50 536	0	0	39 324	47 394	0	137 254
DoV Nord	149 782	0	71 244	0	57 713	118 900	0	247 857
HELE LANDET	681 460	204 459	71 244	0	153 100	396 079	52 566	877 448
		23,3%	8,1%	0,0%	17,4%	45,1%	6,0%	100,0%

ASFALKONTRAKTER RIKSVEG 2022

(ALLE BELØP I 1000 KR, EKSKL. MVA)

KONTRAKTSNR.	BESKRIVELSE (NAVN)	ANTALL TONN	NCC	NORD ASFALT	SKANSKA	PEAB	VEIDEKKE	VELDE	SUM VINNENDE TILBUD	SPEIELLE FORHOLD
--------------	--------------------	-------------	-----	-------------	---------	------	----------	-------	---------------------	------------------

DoV øst Viken

30-2022-01	Nedre Buskerud, Asker og Bærum	17 291	28 641		30 159	31 415			28 641	Vekting av CO2eq og levetidsberegning (lavest årskostnad)
30-2022-02	Ringerike, Modum, Hole og Bærum	31 496	33 330		33 022	34 157	33 803		33 803	Vekting av CO2eq
30-2022-03	Gamle Østfold fylke og Follo	25 900					32 126	28 530	32 126	Vekting av CO2eq og levetidsberegning (lavest årskostnad)
30-2022-04	Hallingdal og Hemsedal	32 142	31 606				32 596		32 596	Andre tildelingskriterier enn laveste pris

DoV øst Oslo

03-2022-01	Stor-Oslo	41 852	50 415		50 993	50 053	63 046		50 415	Vekting av CO2eq
------------	-----------	--------	--------	--	--------	--------	--------	--	--------	------------------

DoV øst Innlandet

34-2022-01	Oppland	24 587				29 905	32 913		29 905	Vekting av CO2eq
34-2022-02	Rv 3 Østerdalen	37 567	46 686			44 246	43 490		43 490	Vekting av CO2eq
34-2022-08	Hedmark sør	34 993	45 473			44 417	39 161		39 161	Vekting av CO2eq
SUM	DoV øst	245 828	79 056		0	29 905	181 176		290 137	
			27,2%		0,0%	10,3%	62,4%		100%	

DoV sør Vestfold og Telemark

38-2022-04	Europa- og riksveger i tidligere Vestfold	16 016	18 813			17 245	21 679		17 245	Vekting av CO2eq
38-2022-05	Europa- og riksveger i tidligere Telemark nr. 1	7 831	10 191			8 913	9 545		8 913	Vekting av CO2eq
38-2022-06	Europa- og riksveger i tidligere Telemark nr. 2	20 373	21 596			23 645	22 298		22 298	Vekting av CO2eq

DoV sør Agder

42-2022-01	Europa- og riksveger i tidligere Aust-Agder	20 105	20 797			24 473		26 866	20 797	Vekting av CO2eq
42-2022-02	Europa- og riksveger i tidligere Vest-Agder	18 662	21 800					24 443	21 800	Vekting av CO2eq
SUM	DoV sør	82 987	42 597			26 158	22 298	0	91 053	
			46,8%			28,7%	24,5%	0,0%	100,0%	

ASFALTKONTRAKTER RIKSVEG 2022 FORTS.

(ALLE BELØP I 1000 KR, EKSKL. MVA)

KONTRAKTSNR.	BESKRIVELSE (NAVN)	ANTALL TONN	NCC	NORD ASFALT	SKANSKA	PEAB	VEIDEKKE	VELDE	SUM VINNENDE TILBUD	SPESIELLE FORHOLD
--------------	--------------------	-------------	-----	-------------	---------	------	----------	-------	---------------------	-------------------

DoV vest Rogaland

11-2022-01	Riks- og Ruropaveger i Sør-Rogaland	22957	32270						32270	Vekting av CO ₂ eq
11-2022-02	Riks- og Ruropaveger i Nord-Rogaland og Vestland sør	19943	32167			27454		25841	25841	Vekting av CO ₂ eq

DoV vest Vestland

46-2022-01	Europa- og riksvegar i Sogn og Fjordane	20063	28738			28506	26311		26311	Vekting av CO ₂ eq
46-2022-02	Europa- og riksvegar i Hordaland	23453	31830			30112	26725	26725	26725	Vekting av CO ₂ eq
SUM	DoV Vest	86416	32270				26311	52566	111147	
			29,0%				23,7%	47,3%	100,0%	

DoV midt Møre og Romsdal

15-2022-01	Riksveger Møre og Romsdal	39710	50536			52430			50536	Vekting av CO ₂ eq
------------	---------------------------	-------	-------	--	--	-------	--	--	-------	-------------------------------

DoV midt Trøndelag


50-2022-03	Trøndelag nord	31231	35353			34133	34325		34325	Vekting av CO ₂ eq
50-2022-04	Trøndelag sør	34945	43188			39324	44970		39324	Vekting av CO ₂ eq
50-2022-05	Egenskapskrav-kontrakt	10561	15548			12949	13069		13069	Vekting av CO ₂ eq og levetidsberegning (lavest årskostnad)
SUM	DoV midt	116447	50536			39324	47394		137254	
			36,8%			28,7%	34,5%		100%	

DoV nord Nordland

18-2022-01	Helgeland og Salten	33078		70767			59484		59484	Vekting av CO ₂ eq, krav om 50% LTA
18-2022-02	Hålogaland	37111		71244					71244	Vekting av CO ₂ eq, krav om 50% LTA

DoV nord Troms og Finnmark

54-2022-01	Sør- og Midt-Troms	15912				26621	25735		25735	Vekting av CO ₂ eq, krav om 50% LTA
54-2022-02	Nord-Troms inkl. Tromsø-området	18136				28495			28495	Vekting av CO ₂ eq og levetidsberegning (lavest årskostnad)
54-2022-03	Vest-Finnmark	21963				29218	29786		29218	Krav om 50% LTA
54-2022-04	Øst-Finnmark	23582				37506	33681		33681	Krav om 50% LTA
SUM	DoV nord	149782		71244		57713	118900		247857	
			0,0%	28,7%	0,0%	23,3%	48,0%		100,0%	

 NB: Vinnerne av hver kontrakt er uthevet.



Les mer om asfaltkontrakter på veier24.no



Rykker tilbake til start

Det klabber for Nye Veier mellom Tvedestrand og Bamble. Så langt har selskapet svidd av 200 millioner på prosjektering av strekningen. Nå rykker de tilbake til start for en ny planprosess sammen med et nytt konsulentselskap.

TEKST: THOR SØNDENAA



FOTO: NYE VEIER

**Produktutviklings-
sjef i Nye Veier,
Benedichte
Limesand
Hellestøl.**

DEN 54 KILOMETER lange strekningen på E18 Tvedestrand–Dørdal går gjennom de seks kommunene Bamble, Kragerø, Gjerstad, Risør, Vegårshei og Tvedestrand i fylkene Agder og Vestfold og Telemark.

For E18 Dørdal–Grimstad ble det i mars 2018 satt ned en interkommunal planleggingsgruppe (IKP) med representanter for hver av kommunene og fylkene. Et geniale sjakktrekk for å effektivisere kommunenes arbeid fram mot vedtak av reguleringsplaner. Ordfører i Risør, Per Kr. Lunden, ble valgt til leder – en rolle han fortsatt har.

Nye Veier ønsket å se restparsellene på E18 gjennom daværende Aust-Agder og Telemark fylker som et samlet planleggingsprosjekt. Håpet var en ferdig kommunedelplan i 2019. Deretter raske reguleringsplanvedtak i hver enkelt kommune. Helt slik gikk det ikke.

Skylder på kommunene

For Tvedestrand–Bamble var forslag til reguleringsplan ute til offentlig ettersyn og høring høsten 2021. Prislappen var rundt 3,5 milliarder høyere enn de 11,35 milliardene (2020-kr.) som var avsatt i bompengeproposisjonen. Økningen skyldes kommunale krav og innsigelser fra statsforvalteren i Agder, Agder fylkeskommune, Statens vegvesen og NVE.

Da satte Nye Veier foten ned.

– Prosjektet har endret seg vesentlig underveis. Høsten 2021 forelå et forslag til reguleringsplan. Høringsperioden viste at det ikke var tilslutning til dette planforslaget. Da ble det nødvendig å starte arbeid med verdioptimalisering. Det var ikke mulig å gå videre med prosjektet når det forelå fordyrende innspill fra kommunene på 3,5 milliarder kroner, forklarte adm. dir. i Nye Veier, Anette Aanesland i en e-post til Agderposten.

Ny start med nytt konsulentfirma

På møte i IKP 29. april i år, stilte Nye Veier med nytt konsulentfirma og presentasjon av to hovedkonsepter.

– Vi har en rammeavtale med flere rådgiverfirmaene. Den lyses ut og den krever at vi fordeler oppdragene våre mellom de ulike rådgiverfirmaene. På tidspunktet i fjor da vi trakk i bremsen for planarbeidet, var kostnadsrammen for oppdraget med COWI brukt opp. Vi måtte derfor få på plass et nytt oppdrag gjennom rammeavtalen. Da ble det Sweco sin tur. Det ligger ingen dramatik i dette. COWI er fortsatt en del av rammeavtalen og vi har engasjert dem i andre prosjekt, deriblant Arendal–Grimstad. Men når vi først skulle få på plass et nytt oppdrag, mente vi at det var positivt med et nytt rådgiverfirma som tok tak i prosjektet med nye øyne, sier produktutviklingssjef i Nye Veier, Benedichte Limesand Hellestøl.



– Økt fokus på miljø, sier Nye Veier

Søkelys på gjenbruk og miljøvennlig bygging har økt vesentlig siden 2018. Etter Arendaluka i fjor ble Aanesland omtalt slik i Agderposten:

«Nye Veier-sjef mener man bør vurdere krav om kostnadskutt opp mot miljøkutt. Adm. dir. Anette Aanesland i Nye Veier sier man må våge å tenke nytt innen klimaarbeidet, og som en del av dette vurdere å justere kravene om kostnadskutt og heller bruke mer på klimatiltak.»

Nye Veiers direktør for planlegging og drift, Finn Aasmund Hobbesland, åpnet ikke bare opp for gjenbruk, men for to- og trefeltsveier i stedet for firefelts, ifølge samme artikkel.

To veilinjer – ingen er brukbare

De to hovedkonseptene for Tvedestrand–Bamble ble presentert av rådgiver Karl Arne Hollingsholm i Sweco.

1. En modifisering av veilinjene som ble vedtatt i kommuneplanen i 2019
2. Gjenbruk av dagens E18.

Hollingsholm uttrykte at det neppe blir et enten/eller, men en kombinasjonsløsning av de to konseptene. Nye Veier og Sweco må starte en ny planprosess.

Kostnadene for prosjektet har allerede passert 200 millioner kroner, ifølge Hellestøl.

– Alt planarbeid som er utført tas med inn i vurderingene når vi nå også ser på andre løsninger. Et godt sammenligningsgrunnlag er avgjørende for å kunne ta de rette valgene for samfunnet. Mye av det som allerede er utført av kartlegginger av naturverdier, grunnundersøkelser og øvrige vurderinger vil kunne benyttes i den nye prosessen. Hva og i hvilken grad, vil være avhengig av det valget som skal tas, sett opp mot hvor mye mer av dagens veinett som kan gjenbrukes, sier hun videre.

Har allerede innløst eiendommer

Nye Veier startet tidlig prosessen med å innløse eiendommer med grunnlag i den første reguleringsplanen.

– For at folk skal finne et nytt sted å bo ønsker både Nye Veier og ofte de som kan bli berørt, å starte innløsningsprosessen tidlig. Det skaper forutsigbarhet og mulighet til å områ seg.

– Dersom det i planarbeidet med ny E18 Tvedestrand–Bamble er innløst eiendommer det viser seg ikke var nødvendig og tidligere grunneier ønsker å flytte tilbake, er Nye Veier interessert i å finne en god løsning. Dette skjer under forutsetning av at det foreligger vedtatt reguleringsplan, heter på hjemmesidene.

Må løse den gordiske knuten

Lunden, som leder IKP, får nå den krevende oppgaven med å få prosjektet på skinner. Som den drevne politikeren og brubyggeren han er, går han til verket med ukuelig optimisme.

– Jeg oppfatter at Nye Veier er positive og åpne for endringer. På samme måte er både fylker, statsforvalter og andre offentlige organer velvillige til å finne løsninger. Vi skal også løfte fram klima og natur i forhandlingene.

Han opplever det positivt at Teams-møtene er historie.

– Det viser seg enklere å finne gode løsninger når vi sitter ansikt til ansikt framfor å stirre inn i hver vår skjerm.

– Målet er å få vedtatt en ny reguleringsplan før lokalvalget høsten 2023. En ekstra runde med nye, innvalgte politikere vil nødvendigvis koste både tid og krefter og føre til ytterligere utsettelse av prosjektet, sier han.

Planleggingsprosessen begynte i 2018. I dag er det ingen som vil spå om når den nye veien kan åpnes. Byggetiden kan bli mer enn en ripe i lakken for Nye Veier. ◀

Denne strekningen ble det lagt opp til da forslaget til ble presentert høsten 2021. Nå er den forkastet av Nye Veier, og arbeidet starter opp på nytt.



FOTO: THOR SØNDENAA

Leder av Interkommunale planutvalget, ordfører i Risør Per Kr. Lunden.

TRONDHEIM:

Nå skal gatene feies med biogass på tanken

Trondheim kommune tar i løpet av sommeren i bruk den første feiebilen som går på biogass her til lands. Et godt nullutslippsalternativ i de deler av landet hvor gassen er tilgjengelig.

TEKST: JARLE SKOGLUND

► Biogass er et godt nullutslippsalternativ til elektrisk drift. I motsetning til å lade batteriet, går fyllingen av tanken her på et par minutter.

HANS KRISTIAN RØNNING, BIMO AS

DE FØRSTE BATTERIELEKTRISKE feiemaskinene har rullet ut på norske veier. Men snart tar Trondheim kommune i bruk den første feiemaskinen drevet på biogass. Gassen som utvinnes fra matavfall består i hovedsak av metan og CO₂, og ved forbrenning dannes det CO₂ og vann. Siden råstoffet kommer fra biologisk materiale regnes forbrenningen som CO₂-nøytral, siden den går inn i det naturlige CO₂-kretsløpet.

Full tank på et par minutter

Det er Bimo som er forhandler for Duelvo, det italienske feiemaskinmerket som er en del av Fayat-gruppen. Deres største modell med seks kubikks avfallsbeholder, kan også leveres som en mekanisk feiemaskin drevet på biogass.

– Biogass er et godt nullutslippsalternativ til elektrisk drift. I motsetning til å lade batteriet, går fyllingen av tanken her på et par minutter. Foreløpig er det ikke alle byer som har fyllestasjoner for biogass, men er det tilgjengelig i nærheten er dette et veldig godt alternativ, forteller daglig leder i Bimo, Hans Kristian Rønning.

Beholderes fylles etter elevator-prinsippet

– Men hva betyr det at en feiebil er mekanisk?

– Mens andre feiemaskiner, også de andre modellene som vi leverer, bruker sug til å hente opp grus og andre løse gjenstander som ligger i gata, har denne en mekanisk transport av avfallet fra det er feid sammen, og i prosessen med å få det over i beholderen på bilen. Her brukes en mekanisk elevator, en slags heiseanordning med hyller som det løse avfallet kostes inn i. Vi kaller det en elevator-løsning. De fineste partiklene, altså støvet, kjøres gjennom et filter før det havner i den samme beholderen.

– Hva er fordelene med en slik løsning?

– For det første bruker den mye mindre kraft for å hente opp grus, stein og støv fra veibanen enn en tradisjonell maskin, som krever høyt turtall for å få til et kraftig nok sug. Det betyr mindre drivstofforbruk og mindre støv.



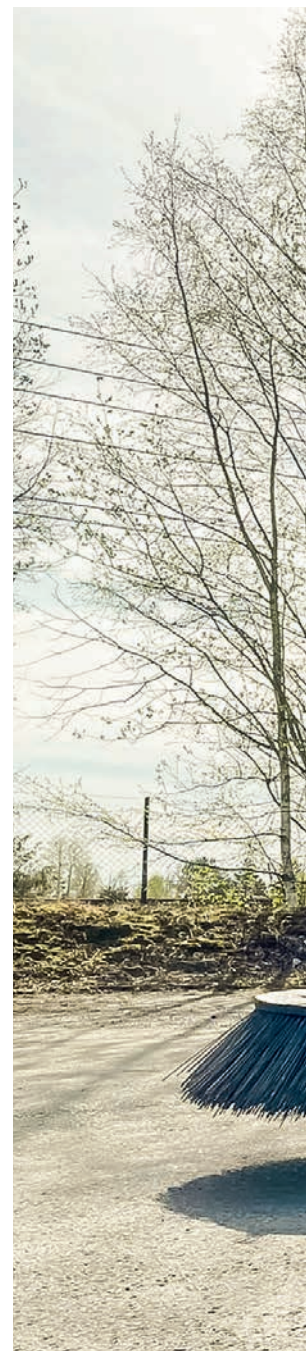
Daglig leder Hans Kristian Rønning i Bimo som står for import og salg av Duelvo feiemaskiner i Norge.

Metoden gjør at man ikke er avhengig av å bruke vann i denne prosessen, og det er nok grunnen til at blant annet Trondheim kommune har flere av disse maskinene i bruk, men da med dieselmotor.

Egnet for vinterfeieing

– Og siden feieingen skjer uten vann, kan jobben også utføres om vinteren med kuldegrader. Særlig kommuner og etater som bruker feiebler vinterstid for å hente opp støv fra veibanen, ser fordelene med denne løsningen, sier Hans Kristian Rønning, som forteller at det går mange mekaniske feiemaskiner av dette merket rundt i Norge.

– Men den kanskje største fordelene med denne løsningen er at de mekaniske feiebilene har dobbelt så høy arbeidshastighet ute på vei enn tradisjonelle, sugende feiebler. Det mekaniske prinsippet tillater en arbeidsfart på 14 kilometer i timen, som innebærer en kraftig produktivetsgevinst. Dette i kombinasjon med at det bare er tørre masser som havner i beholderen, gjør arbeidsradiusen på disse feiebilene veldig stor. ◀





Denne maskinen tilhører Aktiv Veidrift i Drammen, som blant annet har all feiing av gatene for Drammen kommune.



Italienske Duelvo har til sammen 12 modeller av gatefeiemaskiner på programmet. Duelvo 6000 er av de største, med seks kubikkmeter beholder.



Dobling av antall fyllestasjoner for biogass

Det er resultatet av Enovas siste søknadsrunde for biogass i transportsektoren. Fra nå av overlater Enova til markedet å bygge ut fyllestasjoner på kommersielle vilkår videre.

– **VIER** glade for at interessen for å søke støtte til fyllestasjoner for biogass i siste runde av dette støtteprogrammet har vært så stor. Hele 14 nye stasjoner får nå 83 millioner kroner i støtte fra oss, sier markedssjef Gunnell Fottland i Enova. I tillegg støtter Enova 120 biogasskjøretøy med 21 millioner kroner. ◀

RAS TOK NESTEN DEN GAMLE:

Ny og strøken bru er på plass

Slutt på den midlertidige løsningen på gamlebrua.

TEKST OG FOTO: BJØRN OLAV AMUNDSEN

BÅDE FØR OG etter gamlebrua over elvejuvet Asdøla gikk veien i krappe og uoversiktlige svinger. Da et ras gravde ut masser ved det ene brukaret i 2016 så ble det raskt klart at ny bru måtte komme. Gamlebrua ble erstattet med ei midlertidig beredskapsbru fra Vegdirektoratet.

Og i 2020 begynte den nye veieieren Viken fylke prosessen med å få bygd ny bru.

Stedet er Lier kommune nord for Drammen, og slik ser den nye brua, formelt kalt Asdøla bru II, ut:

Slakkarmert betongbru over Asdølajuvet på nedsiden av gamle fylkesvei 285 og gamlebrua. Brua er 116 meter lang og 11,5–12,3 meter bred. Føringsbredde er 10,5–11,3 meter. Det er fire søyler/pilarer og to landkar.

I tillegg mye tilhørende arbeid: Veier, utfartsparkering, støttemurer, plastring og omlegging av ledninger.

Litt forsinket er det hele blitt, men i slutten av mai åpnet nybrua definitivt for trafikk (den har vært litt trafikkert tidligere også). Og i august skal det siste av

omkringliggende grunn- og terrengarbeider være ferdige.

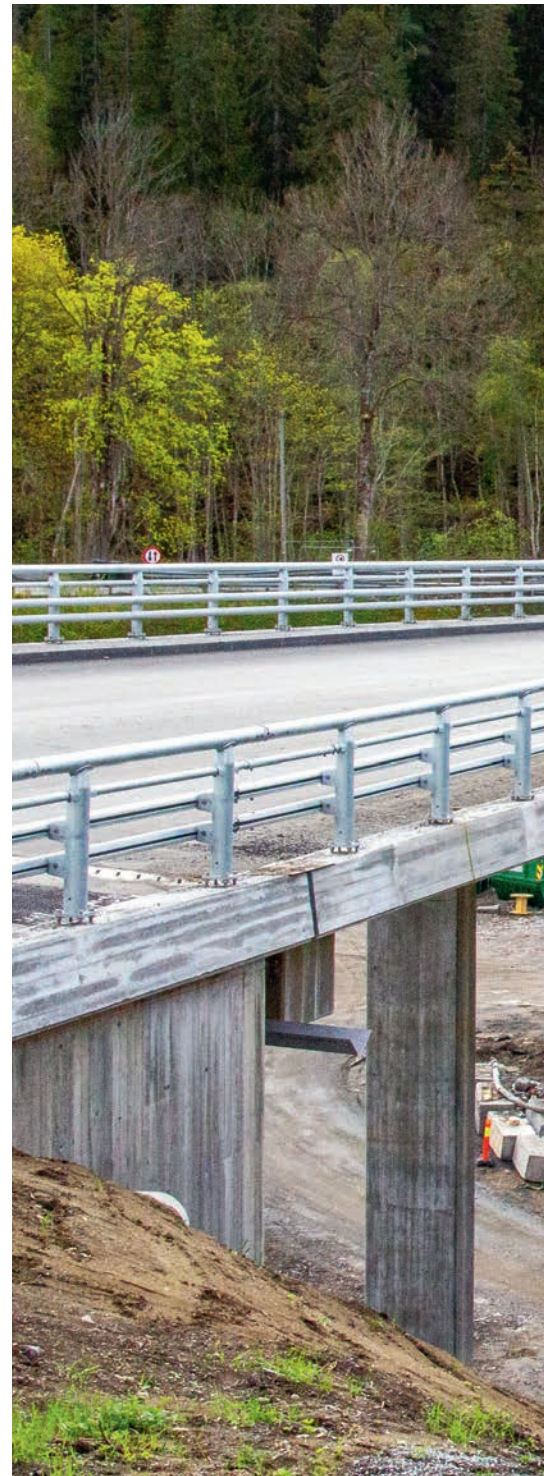
Måtte omprosjekttere

– 13. mai var egentlig ferdigdato, men fundamenteringen viste seg å bli utfordrende på grunn av grunnforholdene. Dermed ble det litt omprosjektering, og det tok litt tid, sier byggeleder Odd Gulaker i Viken fylkeskommune.

– Dels måtte pælene omprosjekteres, og dels måtte vi gjøre om en planlagt jordvull til armert støttemur. Utover det har det gått veldig bra, sier han. ▶

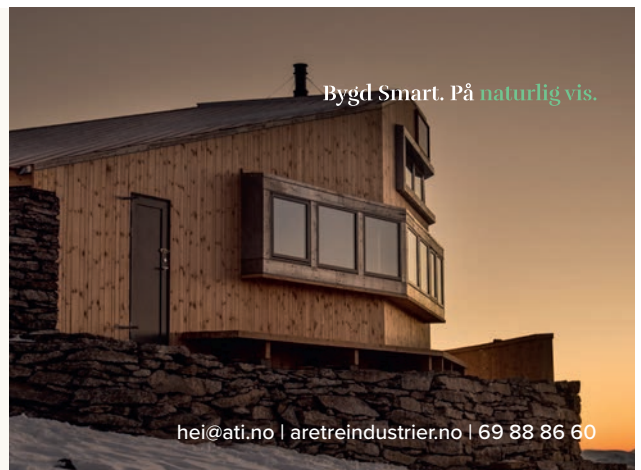


Juvet øst for brua er en severdighet, og har fått ny parkeringsplass.



Din partner for smidige, trygge og bærekraftige byggeprosesser.

ARE Treindustrier er totalleverandør av produkter, tjenester og konsepter for bygg i tre. Sammen med deg konstruerer og prefabrikerer vi trekonstruksjoner tilpasset ditt bygg naturligvis.



hei@ati.no | aretreindustrier.no | 69 88 86 60

Asdøla bru like før
de siste arbeidene
er ferdige.



► FAKTA

FYLKESVEI 285 ASDØLA BRU

Ny spennarmert betongbru på 116 meter med tilhørende veier og anlegg

ÅDT: 3700 i 2018

Kontraksverdi: 57,5 mill. kr. eks. mva.

Entreprenør: Consto Anlegg Øst

Totalkostnad: 90–100 mill. kr.

Rådgivere: Cowi (bru, vei, elektro), Multiconsult (geoteknikk), Rambøll

Byggestart: September 2020

Ferdigstilling: August 2022



VI HAR UTFØRT FJELLSIKRING OG SPRØYTEBEONG

GJERDEN FJELLSIKRING

Karen Sogns vei 49, 3275 Svarstad
400 03 780 • post@gjerdn-fjellsikring.no

www.gjerdn-fjellsikring.no

GJØR KREVENDE OPPDRAG ENKLERE

LEDENDE
INNEN
FJELLSIKRING





På nordsiden av nybrua: Lekker støttemur.

– Pælene måtte omprosjekteres fordi var stor høydeforskjell i grunnen. For landkaret på nordsiden måtte vi bore inn skrå pæler i stedet for loddrette på sine steder, og det ble skråpæler på hele fundamentet. Og det litt spesielle er at det var akkurat det som prosjekterende så for seg i utgangspunktet, men så var geoteknikerne skeptiske. Men så endte vi opp med at det var skråpæler som fungerte best likevel, sier han.

– Den andre omprosjekteringen: I en del av sideterenget var det jordnagling som var tenkt, men der var det mer stein og berg enn ventet, så vi kunne ikke bruke den opprin-

nelige metoden. Vi måtte bytte fra en planlagt grønn jordvoll til å bygge armert støttemur med sprøytebetong utenpå skråningen. Det er ikke billig, og det tok lengre tid, men det ble en veldig mye bedre løsning enn den opprinnelig tenkte, sier han.

Han berømmer samarbeidet med entreprenøren Consto Anlegg Øst: – Det har vært et veldig greit samarbeid med entreprenøren. De er løsningsorienterte, våkne og på hugget. Vi har måttet ta noen utfordringer på strak arm, og entreprenøren har møtt oss på det, sier Gulaker.



Gamlebrua har vært midlertidig forsterket med beredskapsbru.

Gamlebrua skal mer eller mindre saneres. Beredskapsbrua fra 2016 forsvinner og Gulaker regner med at de vil beholde noe av betongkonstruksjonene rundt gamlebrua for å sikre den nye plastringen mot utvasking. ◀

▶ Vi har måttet ta noen utfordringer på strak arm, og entreprenøren har møtt oss på det.

ODD GULAKER, BYGGELEDER I VIKEN FYLKESKOMMUNE



Fuktisolerings- og støpeasfaltarbeidene er levert av BMO Entreprenør AS

BMO Entreprenør er en av landets største aktører innen rehabilitering av bruer, kaianlegg, damanlegg og andre betong- og stålkonstruksjoner. Med over 25 års erfaring har vi opparbeidet bred kompetanse innen våre satsingsområder. BMO Entreprenør er sertifisert i henhold til ISO 14001, 9001 og 45001.



T: 32 77 09 30 | E: firmapost@bmo.no | bmo.no

ASFALTARBEIDENE ER UTFØRT AV BRANI AS
 VI LEVERER ASFALT FRA EGEN FABRIKK PÅ SNARUM
 INGEN JOBB FOR LITEN, INGEN JOBB FOR STOR!

BRANI
ASFALT

T: 468 26 317 | E: POST@BRANI.NO | BRANI.NO

GRUNNARBEIDENE ER UTFØRT AV

RØNNINGENE AS
MASKINENTREPRENØR

Vi er stolte av å kunne si at vi leverer arbeid av høy kvalitet.

T: 952 44 003 • E: kjetil@ronningene.no • ronningene.no

VI HAR LEVERT BRUFUGE OG BRULAGER

Lager & Fuger AS
lafu.no



Vi får ditt bruprojekt til å lykkes!

Vi er stolt leverandør av fagverksdrageren R600 og Megashor-tårn til nye Asdøla bru!

Ønsker du å høre mer om hva vi kan bidra med til ditt neste bruprojekt. Ta kontakt med din Maxbo Teknikk-selger.

MAXBO
Teknikk

Kundeservice: 90 94 42 00
 teknikk.ordre@lovenskiold.no
 www.teknikk.no

Følg oss på: Facebook, Instagram og LinkedIn

Unngå mva-krøll ved kjøp av tjenester fra utenlandske entreprenører

Forskjellene mellom entreprisetjenester og inn- og utleie av arbeidskraft har betydning i flere sammenhenger, blant annet i forhold til offentligrettslige krav, skatt, arbeidsgiveravgift og trygdeavgift. Skillet vil også kunne ha betydning i forhold til merverdiavgift.

AV: **KARI-ANN MOSTI**

EN NORSK KJØPER av tjenester fra utlandet bør derfor ha et bevisst forhold til hva slags tjenester som leveres, og det bør gjenspeiles i kontrakten mellom partene.

I utgangspunktet vil det ikke ha noen merverdiavgiftsmessig betydning om det leveres entreprisetjenester eller leies ut arbeidskraft for utøvelse av byggeoppdrag i Norge. Både omsetning av entreprisetjenester og tjenester med utleie av arbeidskraft for utføring av entreprisoppdrag i Norge er merverdiavgiftspliktig.

Dersom tjenestene derimot leveres av en utenlandsk næringsdrivende, vil tjenestenes art ha betydning i forhold til hvem som har ansvaret for oppkreving, innberetning og innbetaling av merverdiavgift til staten. Det er derfor nødvendig å ta stilling til om det rettslig sett foreligger en entreprisetjeneste eller ut-/innleie av arbeidskraft.

Grensen er imidlertid ikke klar. Det må foretas en helhetsvurdering, hvor en rekke momenter vil ha betydning, blant annet hvem som har ansvaret for ledelsen og resultatet av arbeidet, hvem som holder driftsmidler, om det utbetales timeslønn eller fast pris, om oppdragstaker har reklamasjonsansvar for feil og mangler mv. Er det leverandøren som har ansvaret for ledelsen og resultatet av arbeidet vil det som utgangspunkt og hovedregel være tale om selvstendige entreprisetjenester.

Utenlandske næringsdrivende må registrere seg

Dersom en norsk oppdragsgiver eller byggherre har inngått en kontrakt med utenlandsk leverandør om levering av entreprisetjenester i Norge, er konsekvensen at den utenlandske leverandøren må registrere seg i Merverdiavgiftsregisteret og beregne merverdiavgift på fakturaer overfor kjøperen.

Manglende registrering og oppkreving av merverdiavgift vil kunne medføre at avgiftsmyndighetene fastsetter vedtak om etterberegning av merverdiavgift, renter og tilleggsatt overfor den utenlandske leverandøren.

Ansvaret for registrering, innberetning og innbetaling av merverdiavgiften ligger således hos leverandøren. Leverandøren vil, etter registrering, ha rett til å fradragføre merverdiavgift på kjøp av varer og tjenester i Norge til bruk i entreprisevirksomheten.



Avgiftspliktig kjøper vil også ha rett til å fradragføre merverdiavgiften som oppkreves på fakturaer fra leverandøren. Dette gjelder som utgangspunkt selv om det skulle vise seg at den utenlandske leverandøren ikke innberetter merverdiavgiften til staten. Den norske kjøperen vil normalt ikke holdes ansvarlig for den utenlandske leverandørens manglende innberetning av merverdiavgift. Hvis den utenlandske kjøperen for eksempel ikke påfører sitt norske MVA-nummer på fakturaene så viser imidlertid rettspraksis og forvaltningspraksis at kjøper vil bli nektet fradragsrett. Skyldes den manglende innberetningen av merverdiavgiften til staten at det foreligger interessefellesskap mellom partene, og kjøper burde være klar over at merverdiavgiften ikke innbetales til staten, vil fradragsretten også avskjæres.

Kjøper er ansvarlig for momsen

Dersom kjøper leier inn arbeidskraft, i stedet for å kjøpe (selvstendige) entreprisetjenester, er det imidlertid den norske kjøperen som er ansvarlig for å beregne og innbetale merverdiavgiften til staten. Bakgrunnen for dette er at innleie av arbeidskraft fra utlandet anses som en såkalt fjernleverbar tjeneste etter merverdiavgiftsloven og omfattes av reglene om snudd avregnet avgift ved kjøp av tjenester fra utlandet. (Med «fjernleverbare tjenester» menes tjenester der utførelsen eller leveringen etter tjenestens art ikke eller vanskelig kan knyttes til et bestemt fysisk sted.) Til tross for at selve utførelsen av tjenestene



Kari-Ann Mosti er spesialist innenfor merverdiavgift. Hun arbeider også med andre former for indirekte skatt.



FOTO: BJØRN OLAV AMUNDSEN

ved utleie av arbeidskraft ofte nettopp er knyttet opp mot et bestemt fysisk sted (byggeplass el.) anses likevel tjenestens art å være en fjernleverbar tjeneste, og dermed omfattet av reglene om snudd avregnet avgift.

Det er således den norske oppdragsgiveren som skal beregne og innbetale merverdiavgiften til staten. Ansvaret for merverdiavgiften «flyttes over» over fra selger til kjøper av tjenestene. Merverdiavgiften skal rapporteres i kjøpers mva-meldinger. Dersom kjøper driver merverdiavgiftspliktig virksomhet vil merverdiavgiften kunne fradragføres i samme avgiftstermin, og resultatet blir et «nullsum spill» for staten. Dersom kjøper driver avgiftsunntatt virksomhet, og for eksempel er en statlig aktør, så vil merverdiavgiften utgjøre en endelig kostnad (i likhet med dersom tjenestene hadde vært anskaffet fra en norsk næringsdrivende).

Den utenlandske leverandøren skal ikke registrere seg for merverdiavgift i Norge, men kan likevel ha rett til refusjon av merverdiavgift ved kjøp av varer/tjenester i Norge, eller ved innførsel av varer til Norge, forutsatt at visse vilkår er oppfylt.

Nødvendig med klare avtaler

Vår erfaring er at partene ofte ikke har tilstrekkelig fokus og bevissthet rundt hva slags type tjenester som skal leveres og hva som er avtalt. Vi anbefaler en tydelig avtaleregulering og at det inntas avgiftsklausuler, som regulerer ansvaret for merverdiavgift og eventuell toll mv. ◀



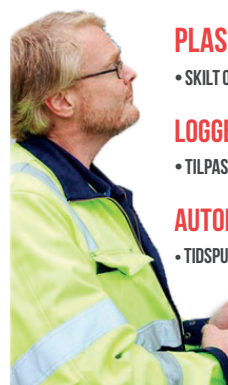
Elektronisk loggbok – enkel og oppdatert
Kontakt: sigmund.fredriksen@triona.no

I 30 ÅR HAR
VI VIST VEG



ARBEIDSVARSLING – LOGGBOK

ENKEL REGISTRERING PÅ MOBIL OG NETTBRETT



PLASSERING

- SKILT OG UTSTYR

LOGGBOK I EXCEL

- TILPASSET STATENS VEGVESEN

AUTOMATISK REGISTRERING

- TIDSPUNKT OG POSISJON

PLANER

- TILPASSET DET NYE APV-SYSTEMET
- GENERELLE OG SPESIFIKKE PLANER



Triona er en ledende og pålitelig leverandør av innovative IT-løsninger knyttet til logistikk og infrastrukturrelatert virksomhet. Vi kombinerer stor virksomhetskunnskap innen fremfor alt transportinfrastruktur, kraft/energi, entreprenørvirksomhet, transport og skogsindustri med bransjerettede produkter og spisskompetanse innen systemutvikling og systemforvaltning.



TRIONA

Tlf: +47 72 90 00 30

E-post: post@triona.no

www.triona.no





Mesta er rå på rekkverk

I Mesta arbeides det over hele landet for å sikre montering og utbedring av rekkverk. Vårt samfunnsoppdrag er å få folk trygt fram. Sikring av rekkverk langs hele Norge er en viktig del av jobben.

Mesta tilbyr montering og utbedring av veirekkverk, midtdeler og endeavslutninger. Vi utfører prosjekter effektivt fra start til sluttunkt. Hvert år setter vi opp milevis med rekkverk tilpasset miljøet vi jobber i. Den store satsingen på midtrabatt øker sikkerheten på ulykkeutsatte strekninger.

Ingen utfordring for stor

Vi har erfaring med å arbeide oppe i fjellene og nede ved kysten. Vi er vant til å montere der fartsgrensen er høy eller lav, der vinden blåser og været er ustabil. Motorveier, landeveier, boligfelt, landingsplasser for helikopter og kaianlegg er eksempler på områder vi opererer i.

Mesta er godt sertifisert

Mars 2021 bestemte Statens Vegvesen at *alle* som skal montere eller inspisere rekkverk må ha minst én på laget med godkjent kurs for Rekkverksmontører. I Mesta har vi sørget for at alle våre montører har bestått kurset.

Les mer på mesta.no



TEMA

TRAFIKK-
SIKRING



JUNI 2022



FOTO: VEISIKRING

VEISIKRING:

– Vi har gått våre egne veier

SIDE 52

RAMUDDEN:

De lever av sikkerhet på vei

SIDE 40

PÅL BJUR:

Sikkerhetspioneren

SIDE 44

NY RAPPORT:

Ingen av metodene for å stoppe viltpåkørsler virker

SIDE 60





I løpet av sju år har Ramuddens norske virksomhet vokst fra nærmest null til 300 millioner kroner.

Når sikkerhet betyr alt

De lever av å selge sikkerhet for de som jobber på vei. De mest farefulle og utsatte arbeidsplasser, der centimetre kan skille mellom liv og død. En av Europas største aktører innen trafikkdirigering, varslingsplaner og arbeidssikring er Ramudden, som i løpet av få år har tatt et solid grep også om Norge.

TEKST OG FOTO: **JARLE SKOGLUND**

DET HELE BEGYNTE i Sverige, nærmere bestemt i Valberg i Gävle. Der skjønte Hans-Olov Blom tidlig at det å selge sikkerhet for de som arbeider på vei, kan gi muligheter. Det startet i det små fra kjøkkenbordet. Men stø kurs og hardt arbeid gjorde at bedriften etter hvert vokste til en blomstrende virksomhet.

I dag er Blom fortsatt konsernsjef for Ramudden, men har solgt seg ned. Ramudden er nå en del av et større konsern, Work Zone Safety Group. En eier som i sin forretningsstrategi har sikkerhet som sitt hovedsatsningsområde.

4000 ansatte

I 2009 tok firmaet de første forsiktige skritt inn i det norske markedet, med å kjøpe et lite selskap innen trafikkdirigering i Støren.

– Lite skjedde før 2015, da Ramudden kjøpte Personell-Assistans i Bergen. Etter det har det gått slag i slag, med oppkjøp og etablering av egne avdelinger. I dag har vi 13 avdelinger fra Sørlandet og nord til Steinkjer. Veksttakten har vært høy, og i fjor omsatte vi for 293 millioner kroner fordelt på 330 ansatte, forteller daglig leder Roy Mevold, som i dag leder den norske virksomheten.

Også internasjonalt har veksten vært stor. Selskapet er godt etablert og ledende i Sverige, Norge, Finland, Estland og helt nyoppstartet i Kanada under Ramudden-navnet. Samtidig har eierne kjøpt opp tilsvarende selskaper i England (Chevron), Tyskland (AVS) og Belgia (Fero). Samlet teller grupperingen om lag 4000 ansatte med en omsetning på rundt fem milliarder kroner.

En fersk bransje

I løpet av relativt kort tid har bransjen som står for trafikkdirigering, arbeidsvarslingsplaner, opplæring og utleie ▶

▶ Vi sender våre trafikkdirigenter ut på oppdrag hver dag der det ofte skiller 40 cm mellom liv og død.



Under åpen dag nylig på Vinterbro dukket skiskyteren Tarjei Bø opp, en utøver som i dag har Ramudden som en av sine hovedsponsorer.

av sikringsprodukter vokst fram også i Norge. Ramuddens forretningside er å drive utleie av sikkerhetsutstyret, samt selge tilhørende serviceoppdrag som arbeidsvarslingsplaner, samt tjenester som montering og transport av utstyret, samt trafikkdirigering.

– Tidligere har vi sett en forskjell på det norske og svenske markedet, hvor norske entreprenører selv helst ønsket å eie trafikkiksikringsutstyret, sperrebukker, rekkverk, skilt og bommer. I så måte har våre kunder også vært våre største konkurrenter. Men vi har sett en dreining i det siste.

– Utstyrsdelen er svært kapitalkrevende og det skjer hele tiden endringer og tilpasninger i forhold til regelverk og utstyr. Vi ser også at flere av entreprenørene flytter seg geografisk i større grad enn før. Logistikk og lagring er kostnadskrevende og det er hensiktsmessig å samarbeide med en lokal virksomhet. Gjenbruk av det samme utstyret for flere aktører i en livsløpsyklus er bærekraftig, forteller Roy Mevold.

600 artikler på utleielisten

Og det er ikke småtteri å finne på lageret til Ramudden, som holder hus sammen med hovedkontoret på Vinterbro utenfor Oslo.

– Her har vi alt av langsgående sikringer, med og uten støybarrierer og innsynsskjerming. Vi har alt av trafikklys, arbeidslys og skilt, vi har gangbruer med rekkverk og kjørebruer, vi har gjerder og vi har komplette TMA-biler. Til sammen har vi 600 artikler i porteføljen, forteller Mevold.

Selv havnet han i sjefsstolen for virksomheten i Norge etter å ha vært leder for virksomheten i region øst. Før det hadde han lederjobber i Posten, Bring og Norsk Gjenvinning, som også er organisasjoner med høyt sikkerhetsfokus.

– Må snakke med en stemme

Han er lite fornøyd med at denne bransjen fremstår så fragmentert, og derfor ikke har tilstrekkelig kraft for å fremme bransjen og påvirke utviklingen for økt sikkerhet for de som arbeider på og langs vei.

– Skal vi få til noe må vi klare å samle oss slik at vi kan snakke med en stemme. Vi trenger en arena hvor vi kan snakke sammen om sikkerhet og regelverket som vi må innrette oss etter. Det er viktig at bransjen er en bidragsyter til nullvisjonen, og også har et talerør inn



mot myndighetene om rammevilkårene. Vi meldte oss nylig inn i Trafikksikkerhetsforeningen, og håper at det kan blir en viktig arena for vårt videre bransjearbeid, sier han.

– Vi registrerer variasjoner i regelverket mellom de nordiske landene, samtidig som vi har en oppfatning om at kontrollen er vesentlig dårligere her til lands. I Sverige er Trafikverket nå i ferd med å utdanne mange kontrollører, som blant annet skal følge opp at entreprenørene etterlever regelverket for arbeidssikring. Avvik som avdekkes i disse kontrollene gir bøter på fra 5000 til 50.000 kroner avhengig av alvorlighetsgrad. Vi i Ramudden ønsker generelt en bedre oppfølging og kontroll fra myndighetenes side. Vi bruker store ressurser for å etterleve regelverket, og tåler godt å bli kontrollert, forteller Mevold, som er stolt over at de som eneste bedrift i denne bransjen i år er blitt ISO-sertifisert innen kvalitetssystemene 9001, 14001 og 45001.

– Et stort ansvar

– Noen hevder at dette fortsatt er en cowboy-bransje?

– Jeg tror de verste eksemplene er borte i dag. Men vi



Roy Mevold har tidligere hatt lederjobber i Posten, Bring og Norsk Gjenvinning. Nå leder han Norges største aktør innen trafikkdirigering, varslingsplaner og arbeidssikring.



▶ Vi har ambisjoner om å bli landsdekkende, og har samtidig klare mål om både vekst og bedret lønnsomhet.

stiller fortsatt spørsmål innimellom om hvordan enkelte aktører klarer å prise tjenestene sine som de gjør. Generelt opplever jeg i dag at entreprenørene tar et godt ansvar for at lønns- og arbeidsvilkårene blir etterlevd, det ser vi i alle fall at våre kunder er påpasselige med.

– *Fra null til 300 millioner kroner i omsetning i rekordfart. Hva er ambisjonene videre for virksomheten i Norge?*

– Vi har ambisjoner om å bli landsdekkende, og har samtidig klare mål om både vekst og bedret lønnsomhet. Dette er en bransje som krever investeringer i stort og dyrt utstyr, og stordriftsfordelene er relativt begrenset.

– Men vi i Ramudden lever først og fremst av å selge sikkerhet, enten det er snakk om trafikkdirigering, varslingsplaner eller utleie av sikringsutstyr. Derfor kommer sikkerheten til våre egne ansatte alltid i første rekke. Vi sender våre trafikkdirigenter ut på oppdrag hver dag der det ofte skiller 40 centimeter mellom liv og død. Det kan være både ubehagelig og et stort ansvar for oss som arbeidsgiver. Derfor er den viktigste ambisjonen for oss at de hver dag skal kunne komme trygt hjem til sine ... ◀



Ramudden har utviklet flere egne produkter, blant annet disse langsgående rekkverkene i betong, med koblingsskinner i stål og hull for håndtering med pallegaffel.



Sikkerhetspioneren

Med et sterkt engasjement for å spare liv og helse i trafikken kan Pål Bjur se tilbake på et helt yrkesliv som pioner for trafikksikkerhetsprodukter i Norge.

TEKST OG FOTO: **JARLE SKOGLUND**

HAN ER UTDANNET økonom, og begynte med regnskap og tall da han i 1992 kom inn i en bransje hvor det mest dreide seg om veiskilt. Først i et firma som het Norskilt, men han valgte etter noen år å gå over til Euroskilt, som bare kort tid etter kjøpte opp Norskilt.

30 år i bransjen

– Mitt inntog i denne bransjen startet med å arrangere arbeidsvarslingskurs. Det var det få som visste hva var og gikk ut på. Dette var lenge før bedriftene ble pålagt å gjennomføre slike kurs for ansatte som skulle arbeide ute på vei. Men jeg så behovet: De som arbeidet på vei måtte tenke mer sikkerhet, og sette det som fantes av kunnskap på området i system. Så jeg begynte å reise rundt i Norge og holde slike kurs, og møtte i begynnelsen ikke noen overveldende interesse.

Forteller Pål Bjur, som i dag fortsatt er ansatt i Euroskilt hvor han snart kan feire 30-års jubileum.

– Arbeidsvarsling består både av varsling og sikring av arbeidsområder. Jeg konstaterte fort at nødvendig fysisk sikring av arbeidsområdet nærmest var fraværende på den tiden.

Som for eksempel sikring av grøfter, der det ble brukt enkle og lette produkter som plastkjegler, som ikke gir noen form for fysisk sikring i det hele tatt.

– Det er forresten et paradoks at dette fagområdet fortsatt heter arbeidsvarsling. Det er jo snakk om arbeids-sikring. Sikre liv og helse til de som blir sendt ut på veien i et av de mest risikofylte arbeidsområdene som finnes, forteller han engasjert.

Løsningene kom fra USA

Mye av kunnskapen og produktene for trafikksikkerhet på vei har sitt opphav i USA. På 80-tallet ble begrepet «Forgiving Highways» lansert, der fokus ble satt på konsekvensene en trafikkulykke har for mennesker og kjøretøy, og skadeomfanget den forårsaker. Pål Bjur skjønte tidlig at de ledende løsningene kom fra USA.

– Jeg kom i kontakt med en amerikansk produsent som hadde utviklet energiabsorberende produkter for bruk på veien. Bilmonterte støtputer, energiabsorberende støtputer og – rekkverksender. Dette er produkter som på en skånsom måte tar opp energien fra en påkjørende bil og bringer den til en kontrollert stopp, og det øker sjansene for å overleve mange ganger.

Veimyndighetene i Norge har fått mye skryt for at vi som nasjon er blitt verdensledende innen trafikksikkerhet. Og det er nok vel fortjent. Men sannheten er, også på dette området, at det er produsentene av trafikksikkerhetsutstyr som har gått foran og vist mulighetene med tekniske

▶ Det er forresten et paradoks at dette fagområdet fortsatt heter arbeidsvarsling. Det er jo snakk om arbeidssikring.



Etter 30 år i
bransjen har
dette blitt mer en
livstil enn en jobb.



I 30 år har Pål Bjur i Euroskilt arbeidet med å få nye sikkerhetsprodukter inn på norske veier.

installasjoner. Og at myndighetene så har fulgt opp med å implementere dette i lovverket.

Misjonær innen støtputer

Som for eksempel med støtputer, som fortsatt på 90- tallet var en ukjent og ikke brukt teknologi i Norge for sikring for trafikantene.

– Det tok mange år med lobbyarbeid inn mot myndighetene før jeg fikk aksept for å bruke dem i Norge, forteller Pål Bjur. Statens vegvesen kjente ikke til slike løsninger, og var ikke videre interessert i å bruke penger på sånt.

– Men jeg reiste rundt og fortalte om fordelene en støtpute kan ha ved påkjøring. Og i den reviderte utgaven av N101 Rekkverksnormalen i 1999 ble støtputene for første gang omtalt som et veisikringsprodukt sammen med eksisterende veirekkverk. Siden lanseringen på slutten av 90-tallet har disse produktene vært et viktig bidrag i den gledelige nedgangen av antall hardt skadde og drepte på norske veier.

Midlertidig vegrekkverk et viktig bidrag

– De siste 15 årene har jeg hovedsakelig jobbet for å bedre sikkerheten ved midlertidige veiarbeider og da særlig med fokus på arbeideren. Det mest sentrale tiltaket for sikring ved veiarbeid er bruken av midlertidig vegrekkverk.

Tyskland er en stor produsent og bruker av midlertidige rekkverk og jeg tok med meg denne kunnskapen til Norge og lanserte produkter som Varioguard. Det er fortsatt et markedsledende rekkverk, forteller han.

– I motsetning til tunge betongrekkverk, som ble lite brukt som midlertidig sikring av arbeidsområder, revolusjonerte dette bruken av fysisk sikring i Norge. Det har vært et viktig bidrag til vesentlig bedre sikkerhet for arbeiderne.

Del av stort konsern

I dag er Euroskilt en del av Saferoad-konsernet. Det norske milliardkonsernet med utgangspunkt i Euroskilt og Ørsta Stål er etter store oppkjøp av selskaper i til sammen 28 land blitt en av Europas største leverandører av trafikk-sikringsutstyr.

I fem år jobbet han i konsernet, for å dele på sin kunnskap på tvers av bedrifter og landegrenser. Men nå er han tilbake i Euroskilt.

Dette året blir Pål Bjur 67, og kunne valgt å bli pensjonist. Men hans brennende engasjement for sikkerhet og produkter som kan redusere antall skadde og drepte i trafikken, gjør at han slett ikke har lyst til å avslutte sitt spennende yrkesliv ennå.

– For å prøve med på en slags oppsummering: Det vært både tilfredsstillende og spennende å kunne bidra i det viktige arbeidet med å sikre alle som ferdes og jobber på og ved vei. Det å kunne bidra til «den tilgivende vei» har vært og er en viktig drivkraft i dette arbeidet. Og selv om jeg nærmer meg pensjonsalder, håper jeg å kunne holde på med dette meningsfulle arbeidet i mange år til. Etter 30 år i bransjen har dette blitt mer en livstil enn en jobb, innrømmer han. ◀

De siste 15 årene har jeg hovedsakelig jobbet for å bedre sikkerheten ved midlertidige veiarbeid og da i særlig med fokus på arbeideren.

MYKER OPP SKILTREGLENE:

Servicetilbud skal kunne skiltes bedre langs motorveier

Stortinget ønsket en oppmyking av skiltreglene. Nå kommer det endringer i håndbok N300 som skal gjøre det lettere å skilte til visningsmål på motorveier enn det har vært til nå.

TEKST: JARLE SKOGLUND



FOTO: STORFJORD KOMMUNE

DET VARI i fjor at Stortinget fattet følgende vedtak:

«Stortinget ber regjeringen endre dagens skiltregelverk slik at det blir enklere for aktører langs vegnettet å informere trafikantene om virksomhetene og hvor de er lokalisert. Stortinget ber regjeringen starte arbeidet med revidering av de nødvendige håndbøker og eventuelle forslag til endringer i vegtrafikkloven slik at disse kan gjennomføres så raskt som mulig.»

Nå har Vegdirektoratet ute på høring to konkrete forslag som en oppfølging av dette vedtaket. De hovedgrepene som foreslås i denne høringen er:

- For det første foreslår Vegdirektoratet at det åpnes for å kunne bruke serviceskilt til å vise til flere ulike typer servicetilbud fra motorvei.

- For det andre foreslår direktoratet at det kan settes opp ett ekstra skilt 731 «Samleskilt for vegvisning» i hvert kryss for annen virksomhetsvisning fra motorvei og motortrafikkvei.

I høringsnotatet skriver Statens vegvesen det til tross for Stortingsvedtaket er relativt få klager knyttet til skiltingen til service og virksomheter. Flere av klagenes gjelder imidlertid ønsker om skilting fra motorvei utover det bestemmelsene i N300 gir rom for.

Høringsfristen er satt til 30. juni. ◀

Etter mange års kamp kom det i fjor opp et skikkelig severdighetsskilt ved Rovijokkfossen i Skibotndalen. Det tekst på både norsk, samisk og kvensk.



Hva skjer med trafikantens holdning til å følge fartsgrenser og faresignaler hvis den som eier veien lar skiltene henge på skakke?

TEKST OG FOTO: ERIK JENSSEN



UTGANGSPUNKTET FOR DENNE artikkelen er min egen subjektive opplevelse, og veien bildene stammer fra er ikke tilfeldig valgt. Eksempelene er samlet inn over en halvannen kilometer lang strekning av den kommunale veien jeg bor langs, og avdekker det man trygt kan kalle avvik på 18 av de i alt 25 punktene.

I tillegg farter jeg rundt på mange slags veier, og har inntrykk av at min vei slett ikke er unik, spesielt langs kommunal vei i tettbygde strøk.

Sannsynlig hypotese

Påvirker denne slendrianen fra vei-eiers side vår holdning som trafikanter?

Jeg spurte Renata Torquato Steinbakk i Statens vegvesens Vegtransportavdeling. Steinbakk har forsket

innen fagfeltet trafikkpsykologi, og avla for to år siden en doktorgradsavhandling på hvordan trafikanter forholder seg til skilting og til varsling av strekninger hvor det foregår veiarbeid.

– Jeg har ikke funnet forskning som understøtter teorien om at dårlig vedlikeholdte skilt blir mindre respektert, annet enn at det er fastslått at skilt som ikke skiller seg ut, ikke blir sett. Men det er en fin og en sannsynlig hypotese som det hadde vært interessant å studere videre, sier Steinbakk, som presiserer at hennes kommentar til spørsmålet må betraktes som mer generelle betraktninger.

Må samsvare

– Jeg har studert folks oppfattelse av skilt, og det som er interessant er at de fleste skilt uansett blir oversett. Det



► Eksemplene er samlet inn over en halvannen kilometer lang strekning ...



Gjør slendrian i skilting og merking noe med trafikantenes holdning til egen adferd? Trafikkpsykologene er ikke i tvil. FORTSETTER PÅ NESTE SIDE ►

som er viktig er plasseringen og at informasjonen skiller seg ut. Det er også viktig at det skiltene varsler samsvarer med det trafikanten selv opplever. Jeg vil tro at hvis noen ser gamle skilt som ikke er helt etter normalen, kan man lure på om de er gjeldende, om noen har glemte å ta dem ned.

– Så når det for eksempel står et fareskilt som markerer skolebarn etter at skolen er nedlagt og revet, så gir det kanskje et tolkningsrom til den som sitter bak rattet?

– Ja, det er et eksempel i samme gate som når det er skiltet veiarbeid, og du kjører gjennom området uten å finne noen på jobb. Da samsvarer ikke skiltingen med det du faktisk ser, og respekten for skiltene reduseres. Konsekvensen kan bli at du kjører inn i den neste veiarbeidssonen i for høy fart fordi skiltene ikke respekteres, sier Steinbakk. ►

► Jeg vil tro at hvis noen ser gamle skilt som ikke er helt etter normalen, kan man lure på om de er gjeldende ...

Renata Torquato Steinbakk ved Statens Vegvesen.



FOTO: PRIVAT

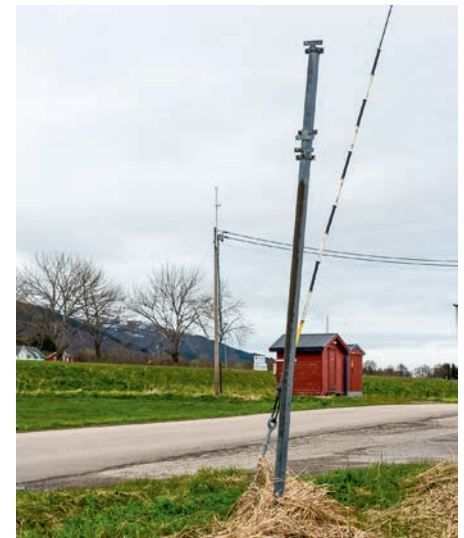


FOTO: PRIVAT

► ... dårlig vedlikehold av omgivelsene gir et negativt signal som gjør at innbyggerne kan utvise antisosial adferd.

Aslag Fyhri ved TØI.

Også forskningsleder ved TØIs avdeling for sikkerhet og adferd, Aslag Fyhri mener spørsmålet om skilt-slendrian smitter over på trafikantens holdning kunne vært interessant å forske på.

– For jeg kommer ikke på at vi har sett på dette før. Men fra annen forskning vet man jo at for eksempel forsøpling og dårlig vedlikehold av omgivelsene gir et negativt signal som gjør at innbyggerne kan utvise antisosial adferd.

Nulltoleranse

– Spørsmålet du reiser er kanskje egentlig «hvem er avsender av budskapet»? Når man forsket på eksempelet forsøpling så man på hvem folk oppfatter som den ansvarlige: Er det den som forsøpler, eller den som burde ha plukket det opp? Det blir litt slik i spørsmålet med skiltingen også, sier Fyhri.

Han mener de velkjente kampanjene mot tagging representerer en parallell tenking.

– Ved nulltoleranse for tagging fjernet man taggingen så fort som mulig, og fjernet dermed også signalene for at antisosial adferd er greit.

Fyhri mener det potensielt er to litt ulike mekanismer på gang:

– Den ene er at trafikantene ser et slitt og gammelt skilt, og antar at det ikke lenger er gyldig, altså en ren kognitiv vurdering. Den andre er den du tar opp; at trafikantene får et signal om her er det ingen som bryr seg, ikke engang

myndighetene, og at det skaper en mer ubevisst følelsesmessig reaksjon.

Dobbelbudskap

På Sintefs avdeling for mobilitet og samfunnsøkonomi finner vi Dagfinn Moe. Han er et profilert navn innen trafikkpsykologien, og tar i likhet med kollegene forbehold om mangelen på forskning rundt spørsmålet jeg reiser.

– Men som en generell betraktning er det jo slik at om noen mener noe med det de signaliserer, så må budskapet fremstå skikkelig og ordentlig. Men selv et dårlig vedlikeholdt 60-skilt gjelder. Budskapet er der, og man skal jo fortsatt ha respekt for det. Men det er viktig at det ser ordentlig ut langs veien, for det ligger et dobbelbudskap i det.

Nullvisjonen

At omgivelsene vi ferdes i står frem på en tydelig måte handler til syvende og sist om nullvisjonen for drepte og skadde i trafikken.

– Den har tre hovedpilarer: Den etiske dimensjonen om at ingenting er mer verdt enn menneskelivet. Det andre er erkjennelsen av at vi som mennesker har en begrenset tåleevne både for hva vi tåler rent fysisk og hva vi psykisk greier å mestre. Det innebærer at man må legge til rette for at vi skal greie å følge visjonen. Det tredje handler om at visjonen er et delt ansvar mellom veieieren og trafikanten, sier Moe.



– Så hvis man som vei-eier mener alvor med nullvisjonen så starter det med å si tydelig fra gjennom skilting og merking om hvordan man vil ha det?

– Ja, det er klart. Vi vet jo at de gjør så godt de kan, men det ikke et heldig signal at skiltene får stå sånn i år etter år. Folk er lært opp til å skjønne hovedbudskapet, men slurv tar seg ikke ut uansett. Sånn er det med alt: Kommer du på en restaurant og blir anvist til et bord der duken er skeiv og flekkete, er det jo ikke noe særlig.

– Det er kanskje på en slik restaurant man fristes til å ta et glass ekstra og skeie litt ut?

– Ja, det er et moment, ler Dagfinn Moe. ◀



FOTO: SINTEF

▶ Vi vet jo at de gjør så godt de kan, men det ikke et heldig signal at skiltene får stå sånn i år etter år.

Dagfinn Moe ved Sintef.



VI HAR MER ENN 30 ÅRS
ERFARING MED VEI- OG
BRUREKKVERK

Østlandets største
innen vei – og
brurekkverk

TRYGG VEI
– veien til sikker trafikk

TRYGG VEI AS

Teglverksveien 100, 3057 Solbergelva

Tlf: 32 23 23 00 Mob: 92851304 E-post: post@tryggvei.no

www.tryggvei.no

Vi har nå også
en avdeling i
Nord-Norge!

– Det mest framoverlen

– Ja, jeg vil påstå at vi er det mest framoverlente rekkverksfirmaet i Norge, sier daglig leder Fredrik Zachariassen i Veisikring.

TEKST: BJØRN OLAV AMUNDSEN

– **VI HAR** gått litt våre egne veier, med egne rekkverk og egne godkjenninger. Jeg vil si vi har bein i nesa og er uredde. Men samtidig er vi ydmyke og mener at vi stadig har ting å lære. Trafikksikkerhet skal tas på alvor, og for å ta vare på den sikkerheten så må ting gjøre skikkelig. Vi tar ingen snarveier, sier han.

Sterk omsetningsøkning

Pila har pekt godt oppover for firmaet de siste årene.

– Omsetningen ble på rundt 251 millioner kroner i fjor. Og bunnlinja har hengt med, sier Fredrik Zachariassen.

Det er en solid økning fra en årsomsetning i 2020 og 2019 på rundt 165 millioner kroner. Og særlig fra 2018, da den lå på 118 millioner kroner.

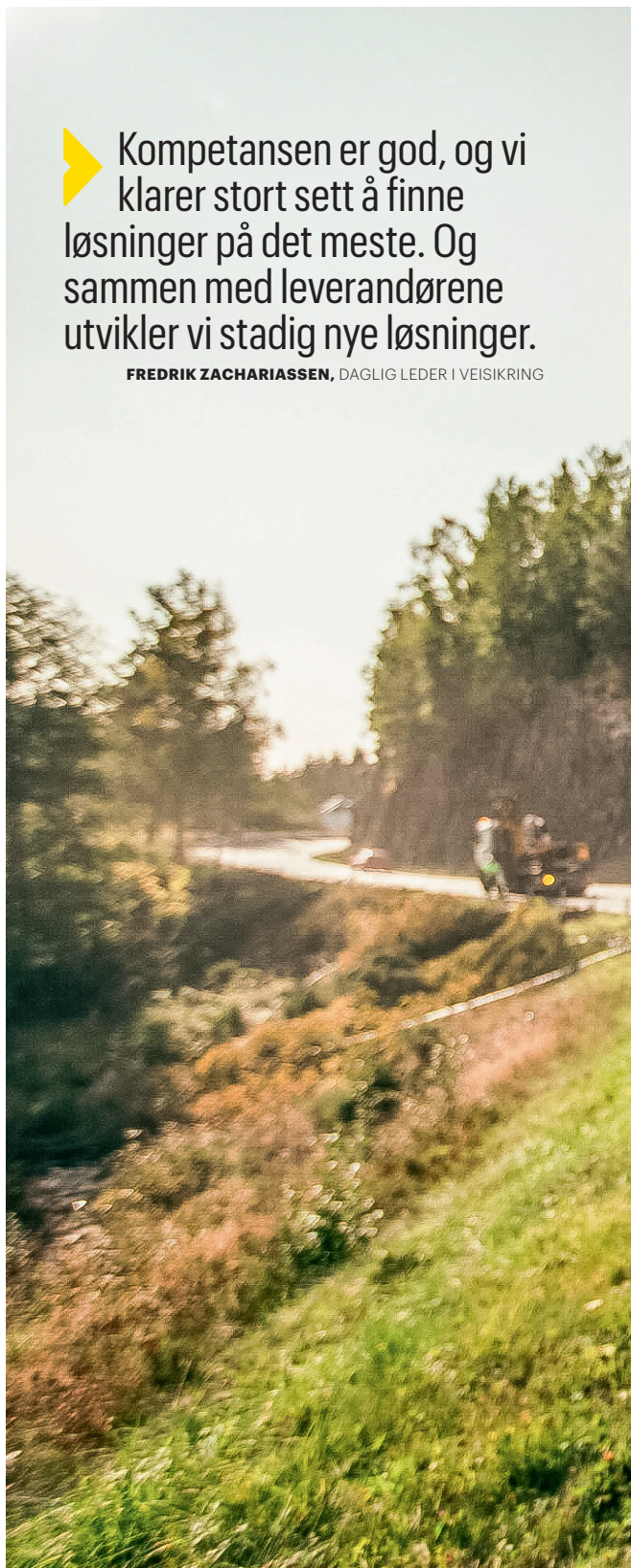
Det startet så smått med noen folk fra Mesta på Sørlandet og etter hvert med flere selskaper som slo seg sammen; CC4 Montasje, Veisikring og Norpox Rehab. Og i 2015 banket Norvestor på døra, slik at Veisikring nå er en del av Roadworks-konsernet. Rent fysisk er det hovedkontor i Drammen, og et lite kontor på Froland utenfor Arendal. 74 ansatte er det nå. ▶



Fredrik Zachariassen, daglig leder for Veisikring.

▶ Kompetansen er god, og vi klarer stort sett å finne løsninger på det meste. Og sammen med leverandørene utvikler vi stadig nye løsninger.

FREDRIK ZACHARIASSEN, DAGLIG LEDER I VEISIKRING



nte rekkverksfirmaet i Norge



ALLE FOTO: VEISIRING



Firmaet i gang med bruarbeid på E39.



Firmaet opererer for det meste i Sør-Norge.



Veisikring betongrekkverk på stedet i Borgundtunnelen på E16.

– Spesialiteten har i alle år vært bruvedlikehold og rekkverk, og i de siste årene mer og mer betongrekkverk, forteller han.

– Vi ønsker å være et kompetansehus for veisikring. Vi ser at vi drar nytte av synergier. I Stor-Oslo har vi tre fagkontrakter for bruer, rekkverk og støyskjermner for Vegvesenet og for rekkverk og bruer for Viken fylke, sier Zachariassen.

– Vi liker utfordringer

– Vi liker kanskje aller best å jobbe med hovedentrepriser. Der kan vi påvirke løsninger og utforminger. Et ferdig knadd nyanlegg, det er en jobb som mange kan gjøre. Vi liker litt utfordringer. Og vi er ganske integrert, med egne godkjente produkter siden vi har jobbet internasjonalt i mange år i dette varemarkedet.

– *Ja, hvordan ser varemarkedet ut nå for tiden?*

– Vi har klart oss ganske greit, men vi merker det vi også.

Av aktuelle prosjekter i det siste nevner han Stabekk bru i Bærum nå nylig, ei gang- og sykkelbru som skulle rehabiliteres med blant annet prefabrikkerte elementer fra Moelven.

– Der var det ganske mange fag inne i bildet, og det er stas. Vi har hatt vedlikeholdet, samt rekkverkene og VA, og så har betonggutta våre kommet med glidestøp, og vi har hatt et datterselskap med til å legge asfalten. Det var litt gøy, sier han.

– Vegvesenet ser ut til å sette pris på den bredden vi kan tilby, særlig i Stor-Oslo. Der har vi en kontrakt for vedlike-

hold av lager og fuger på bruer, og vi har nok arbeidslag ute på slike jobber så godt som hver natt.

– *Styrken til firmaet?*

– Vi har ganske gode kontakter på varesiden. Kompetansen er god, og vi klarer stort sett å finne løsninger på det meste. Og sammen med leverandørene utvikler vi stadig nye løsninger. I tillegg er vi ganske effektive, med flinke medarbeidere som har skaffet seg mye erfaring etter hvert. En sammensveiset gjeng på alle nivåer, forteller Zachariassen.

Ett eksempel på nye løsninger: Firmaet kommer snart med et nytt brurekkverk.

– Det har gode parametere og er rimelig å produsere, så det bør være konkurransedyktig, sier han.

Med rekkverks- og betongarbeider kan de ta oppdrag i hele Sør-Norge, ja, for betong egentlig over hele landet.

– Ståltrekkverk arbeider vi med fra og med Trøndelag og sørover. Vi har bitt oss litt fast på Vestlandet, sier han.

Generelt opplever han Vegvesenet som noe ryddigere eller rettere forutsigbare i kontraktsformene enn fylkene.

– Det handler helst om at det som oftest er mer usikkerhet i bevilgningene til fylkene, så det kan bli litt mer fram og tilbake. Det er sikkert frustrerende for byggelederne også, sier han.

Zachariassen mener at Veisikring har posisjonert seg bra for fremtiden.

– Vi har flere pågående kontrakter med lengre varighet. Vi er ikke bekymret, så lenge markedet ikke forsvinner. Byggherrene må jo få ut jobber på dette området, sier Fredrik Zachariassen i Veisikring. ◀

#TrygtHjemSammen



www.tsforeningen.no

PLEXI
DEKK®

EN TRYGGERE OG
MER MILJØVENNLIG
TRAFIKK FOR ALLE

Plexidekk® er det mest miljøvennlige produktet på markedet for merking av asfalt, og den ideelle løsningen for å markere fotgjengeroverganger, buss- og sykkelfelt eller som dekorative innslag i bybildet.

Se plexidekk.no for mer info.

En håndfast rømnings

Erfaringer har vist at ledelys ikke er tilstrekkelig dersom tunnelen er tett av røyk ved en rømningssituasjon.

En ny håndløper med integrerte spor for lyslister kan fylle flere funksjoner.

TEKST OG FOTO: JARLE SKOGLUND

DET NORSKE SELSKAPET Proxll har som i samarbeid med LED-stripeleverandøren Döllken Nordic utviklet en ny type håndløper for tunneler. Enkelt fortalt er det en installasjon som både er en håndløper til å holde i når røyken er for tett, og den har LED-striper som kan fungere som ledelys, men som også kan belyse opp tunnelen.

Proxll har endret på selskapets fokus og strategi, og retter seg nå mot tunneler på vei, bane og andre adkomst-tunneler med eget konsept for håndløper og ledelys.

Føringskanal for alt av kabler

Håndløperen er bygd slik at den også kan brukes som føringskanal for kabler og annen nødvendig infrastruktur. Det gjelder både vanlige strømførende kabler til belysning og vifter, men også til nødkommunikasjon, radiosignaler og etter hvert fiber for bruk til autonome kjøretøy. Det kan bety store besparelser ved for eksempel rehabilitering av eldre norske tunneler, mener adm. dir. Fredrik Mortvedt i Proxll.

– Kostnadene kan reduseres ned til en fjerdepart enn det som er tilfelle ved tradisjonell elektroinstallasjon i tunneler ved å bruke denne håndløperen som føringskanal for nødvendig infrastruktur. Håndløperen kan være et homogent og indirekte alternativ til lyset som ellers brukes i dagens veitunneler. I tillegg fjerner man også så mye lysstøy som mulig.

14.000 meter i Drammenstunnelen

Foreløpig har oppfinnerne ikke fått mulighet til å vise løsningen i praktisk bruk i veitunnel. Men i Bane Nor er de begeistret for løsningen. I samarbeid med Caverion Norge og Proxll skal de allerede i løpet av 2023 montere 14.000 meter med håndløper i Drammenstunnelen. Jernbanemyndighetene har allerede satt krav om bruk av disse håndløperne i nye jernbanetunneler.

– Siden dette er en helt ny løsning som tidligere ikke har vært på markedet, så er den ikke beskrevet i Statens vegvesens håndbøker. Og erfaringsmessig tar det noe tid for den prosessen. Men vi har et tett samarbeid med flere veientreprenører som er inne på mange av prosjektene med tunnelrehabilitering. Vi håper at vi gjennom dem



► **Kostnadene kan reduseres ned til en fjerdepart enn det som er tilfelle ved tradisjonell elektroinstallasjon i tunneler ...**

FREDRIK MORTVEDT,
PROXLL AS



vei



kan få til testing i full skala i en veitunnel, forteller Fredrik Mortvedt.

Ekstruderte LED-lys

LED-stripene og håndløperen som brukes er produsert av Döllken Lighting i Tyskland og er av høy kvalitet, helt tette og derfor godt egnet til det tøffe og fuktige klimaet de blir utsatt for i en tunnel. Det forteller Niels Thomas Brandt i Döllken Nordic, som tidligere særlig har spesialisert seg på levering av LED-belysning til blant annet cruisebåter.

– Håndløperen har totalt tre spor for LED-striper, slik at man kan velge om belysningen skal gå opp langs tunnelveggen med lys på skilt, ned mot bakken eller som nød-belysning rettet ut mot kjørefeltet, forteller han. LED-stripen som brukes mot bakken kan komme ferdig montert fra fabrikk.

– LED-stripene kan også leveres med et fluoriserende materiale som fortsetter å lyse dersom det oppstår et fullstendig strømutfall, forklarer Brandt.

Håndløperen produseres i et materiale av glassfiberarmert polyester, som har høy tålegrense ved brann. ◀

Både Niels Thomas Brandt (tv.) og Fredrik Mortvedt har hundre prosent tro på denne løsningen, og er sikker på at den blir å se i norske tunneler om ikke lang tid.

NY RAPPORT:

Ingen av metodene for å stoppe

Siden 2014 har Statens vegvesen testet ut tre ulike metoder for å redusere antall viltpåkjørslar. Ingen av dem ser ut til å ha noen effekt, konkluderer en fersk rapport.

TEKST: JARLE SKOGLUND

KONKLUSJONEN FRA FORSØKENE som er utført i Norge viser at ingen av dem har noen signifikant effekt. Hverken dyrene eller sjåførene endrer nok atferd og eller fart til at det fører til signifikant færre påkjørsler av elg og hjort. Fartsmålinger utført i et av Statens vegvesen sine forsøk viser at gjennomsnittsfarten kun går ned med cirka én km/t når gult varselblink varsler om stor elgfare.

Det er Vegvesenets Henrik Wildenschild som har ført rapporten i pennen, og

her omtales også kost/nytte-vurderinger og om man bør sette en verdi i kroner på et dyreliv. Wildenschild er nasjonal fagkontakt i Statens vegvesen innen viltpåkjørslar og dyrepåkjørslar

Tre metoder ble testet ut

De tre ulike forsøkene er utført i egenregi i Statens vegvesen, som et ledd i å redusere antallet elgpåkjørslar. Metodene gikk ut på følgende:

- Utpøving av elektroniske viltskremmere (Deer Deter)
- Blå reflekser
- Varsel med gulblink i ulike utgaver

Det er i tillegg gjort et forsøk som Statens vegvesen har vært med på å finansiere, men som er blitt utført av Norsk Hjortesenter i samarbeid med IMSA Knowledge Company AS (IMSA).

I sistnevnte forsøk var det også brukt gulblink for å varsle



FOTO: OLE ASHEIM

Henrik Wildenschild har vært prosjektleder for uttestingen av ulike metoder for å hindre viltpåkjørslar, og har ført Vegvesen-rapporten i penn.

sjåførene om stor fare for hjort. Denne rapporten går kort gjennom de ulike forsøkene og deres konklusjoner. Det omtales også hvor mange hjortevilt som er blitt påkjørt i vegtrafikken de siste ti årene og hvor mange personskafer som er knyttet til dem. I tillegg er det noe omtale av effekten av eksisterende tiltak som viltgjerde, rydding

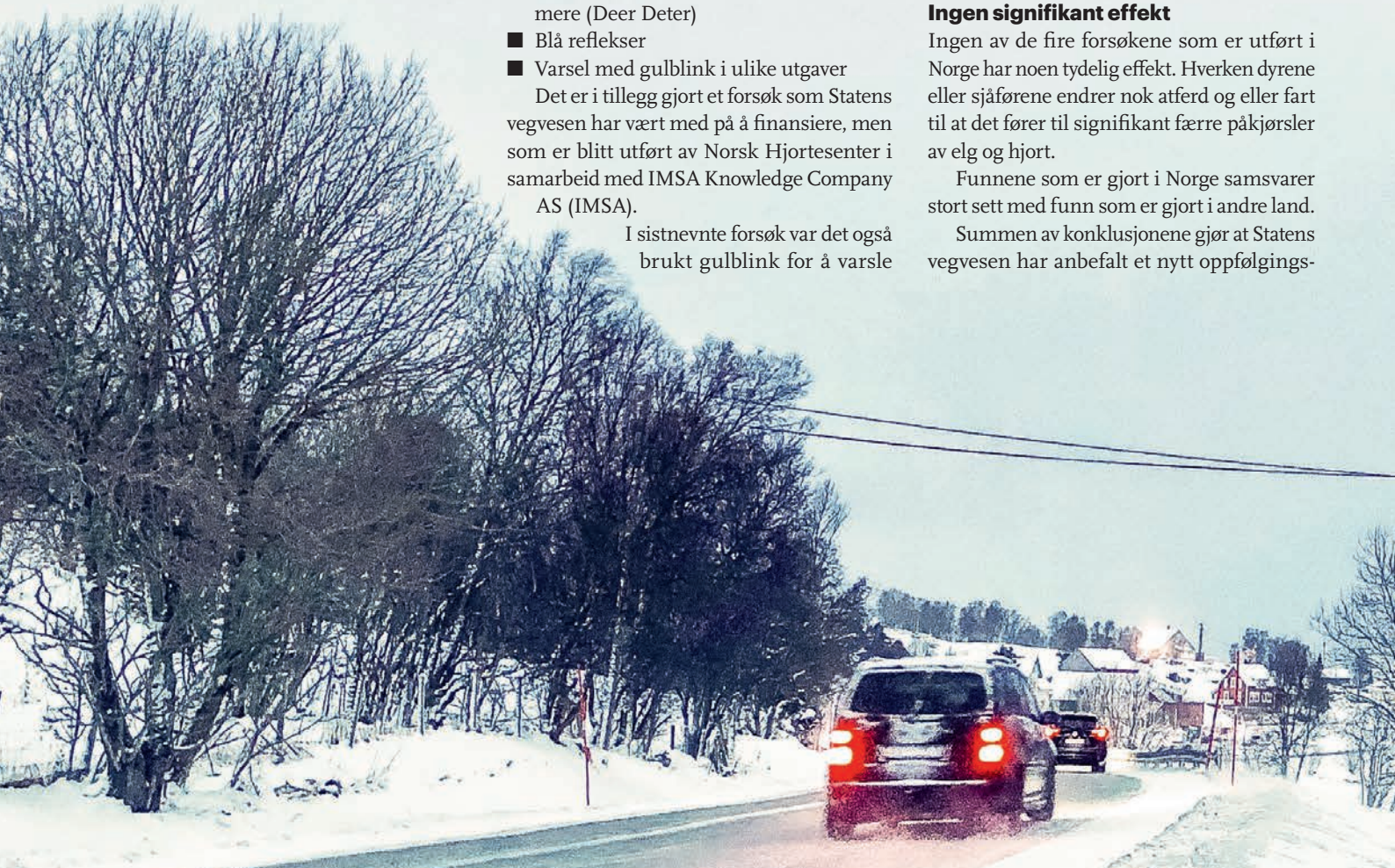
av vegetasjon i sideterreng og vanlig fareskilt for vilt.

Ingen signifikant effekt

Ingen av de fire forsøkene som er utført i Norge har noen tydelig effekt. Hverken dyrene eller sjåførene endrer nok atferd og eller fart til at det fører til signifikant færre påkjørsler av elg og hjort.

Funnene som er gjort i Norge samsvarer stort sett med funn som er gjort i andre land.

Summen av konklusjonene gjør at Statens vegvesen har anbefalt et nytt oppfølgings-



viltpåkjørsler virker

tiltak i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022–2025 som lyder: «Statens vegvesen vil ta initiativ til å gjennomføre et prøveprosjekt med variable fartsgrenser på et utvalg strekninger med mange viltpåkjørsler, der fartsgrensen settes midlertidig ned i perioder med særlig stor viltfare (oppfølgingstiltak nr. 174).

Anbefaler mer presis skiltbruk

Rapporten anbefaler også at det gjennomføres mer presis bruk av eksisterende viltskilt, ved at de for eksempel dekkes til i lengre perioder av året hvor det ikke er fare for vilt. Alternativt kan man vurdere å bruke et underskilt som forklarer sjåførene hvilken periode skiltet varsler for.

– Det er også behov for en oppdatering av skiltenes plassering, som i større grad samstemmer med hvor påkjørlene faktisk skjer, i dag finnes det gode data med stedslokasjon på hvor påkjørlene inntreffer, skriver Henrik Wildenschild i konklusjonen i rapporten. ◀



Også andre land sliter med å finne effektive metoder for å hindre viltpåkjørsler, opplyses det i rapporten fra Statens vegvesen. Her varselskilt med gulblink.



Blå reflekser skal reflektere lyset fra bilene ut i sideterrenget, og dermed skremme viltet. Men uten nevneverdig effekt.



Elektroniske viltskremmere (DeerDeter) har blant annet vært testet ut på E6 både i Nordland og Troms.



Securitas satser på trafikkdirigering

150 trafikkdirigenter er i sving, og planen er å ha mellom 200 og 250 på plass etter hvert.

TEKST: BJØRN OLAV AMUNDSEN

– **SECURITAS HAR** levert trafikk-tjenester i mange år, men fra årsskiftet er tjenestene etablert som en egen enhet i Securitas Trafikk. Der samler og spisser vi trafikk-tjenestevirksomheten vår, forteller avdelingssjef Bente Skjetne.

– Driften er geografisk delt i områdene øst, vest og nord. Vi jobber mye med trafikkvarsling, og har mange dirigenter. Vi tilbyr helårslige trafikk-tjenester, vi kan bidra som konsulenter eller som partnere på kort eller lang sikt, forteller hun.

– Den grunnleggende jobben vår er å bidra til og sørge for sikker trafikkavvikling. Ved veiarbeid er det stor risiko og potensiale for ulykker, både for trafikkdirigentene og for de som jobber på veien. Mye handler om risikovurdering og avvikshåndtering, sier hun.

– Og spesialisering er viktig, med fokus på rett kompetanse for de forskjellige oppdragene.

– **Konsernet satser, og har samlet trafikk-dirigeringen til ett rike, så å si?**

– Ja, det kan vi si. Nå er vi samlet til ett rike, og det gir oss god oversikt og innsikt, og gjør det enklere å kunne markedsføre tjenestene og produktene våre. Det er lettere når man er en nasjonal enhet, og gjør det mer fleksibelt å kunne flytte på utstyr og folk når det trengs. Vi bruker likt og korrekt antrekk, og framstår som mer enhetlige. De som jobber på veien



Bente Skjetne er avdelingssjef i Securitas.

skal forstå betydningen av å være en forlenget arm i trafikk-sikkerhetsarbeidet.

– **Ambisjonene?**

– Å spisse kompetansen vår i ulike fagområder, som arbeidsvarslingsplaner. Det er et viktig verktøy, også for å forstå risikoen og sikkerhet i et arbeid. Bli arbeidsvarslingen en del av prosjektet fra starten av, så forstår man risikoen bedre. Det kan gjøre planene mer korrekt og mer rettet mot arbeidet, sier Skjetne.

– Og et poeng er å få til mest mulig helårsdrift. Ikke bare asfalt, men å jobbe med mye mer. Vi er ute etter å få til jobber hele året, det er med på å opprettholde kompetansen i staben, sier hun. ◀



Konsernet tilbyr tjenester over hele landet.

Nå er trafikkdirigeringen samlet i en egen enhet i Securitas.

REVIDERT UTGAVE AV VEGNORMAL N500 VEGTUNNELER:

Fokuserer ikke på avstand for å hindre brannspredning

Statens vegvesens nye håndbok N500 Vegtunneler øker fokuset på trafiksikkerhet inne i tunneler. Men kan Vegvesenet likevel lære noe av andre europeiske land?

TEKST: THOR SØNDENAA



FOTO: SØVIK CONSULTING

Arild Petter Søvik er tidligere blant annet nasjonal tunnelforvalter hos Statens vegvesen og er leder for Norwegian Tunnelling Network.

TRAFIKKULYKKER I EN tunnel kan fort få alvorlige forløp. Kjøretøyene har ingen muligheter for å vike unna. En brann kan spre seg ved å hoppe fra bil til bil. Mørke og eventuell røykutvikling gjør det vanskeligere å orientere seg ved rømming, og der er begrensede muligheter for hjelpemannskaper å komme til.

Senest i mai i år i var det en alvorlig hendelse i Steigentunnelen i Nordland, der fire mennesker omkom.

I mars kom en revidert utgave av Vegnormal N500 Vegtunneler. Den erstatter samme vegnormal fra 2021. N500 har vært gjennom en omfattende revisjon der fokus også er satt på sikkerhet.

- Alle kravene er nå kun gitt på et nivå: Skal-krav.
- Kravene er i større grad gitt som funksjonskrav.
- Noe av teksten i enkelte kapitler er omformulert i betydelig grad.

Overtenning etter åtte-ti minutter

Arild Petter Søvik er tidligere blant annet nasjonal tunnelforvalter hos Statens vegvesen. Nå driver han eget rådgivningsfirma – Søvik Consulting – og er leder for Norwegian Tunnelling Network.

– Å opptre riktig ved en hendelse inne i en tunnel er sentralt for å kunne redusere skadeomfang og redde liv.

– Etter at en feil har oppstått og forårsaket et branntilløp, går det gjerne åtte-ti minutter før kjøretøyet er overtent. Faren for varmgang i motorrom og/eller bremsesystem øker med belastningen – for eksempel ved stigninger både inne i en tunnel og rett utenfor. Likeledes kan tunnelens lengde virke inn. Slik øker risikoen for hendelser, sier han

Når ulykker skjer inne i en tunnel, må det varsles fort ut til trafikken. Søvik viser til at Vegtrafikksentralene har kameraer inne i lange tunneler og mulighet til å bryte inn på DAB-radio.

– Det forutsetter selvfølgelig at radioen står på.

Krav om høyttalersystem

Melding kan også bli gitt over høyttalersystem inne i tunnelen. I nye N500 heter det:

PA-system skal monteres i ettløpstunneler med lengde > 3 km i tunnelklasse C og D, og i tunneler med lengde > 5 km i tunnelklasse B. Systemet skal ha dekning gjennom hele tunnelen.

A-system (public address) sikrer at trafikanter får varsel/instruksjon i en nødsituasjon, og ledes i sikreste evakueringsretning ved hjelp av lyd- og lyssignal. Det tas hensyn til at vegtunneler har svært krevende lydforhold.

Systemet prosjekteres for hver tunnel, og vil normalt kreve tilknytning til vegtrafikksentral.

Større sikkerhet ved to løp

– Toløps tunneler er vesentlig sikrere enn ettløps, fortsetter Søvik.

– Der finnes rømningsveier fra det ene løpet til det andre. Viftene kan styres slik at luftstrømmen følger samme retning som trafikken og lede røyk og gass bort fra innkommende kjøretøy bak et ulykkessted.

Hold avstand

Tidligere sjefingeniør i Statens vegvesen, Svein Harald Søndena, har jobbet hele sin karriere med fokus på trafiksikkerhet.

– Å holde god avstand mellom kjøretøyene inne i en tunnel, både når man er i bevegelse og når man må stoppe, virker forebyggende. Det er kjent for alle som jobber med tunnel og sikkerhet. Både for å hindre at en brann hopper fra bil til bil, og for at det skal være enklere å snu og kjøre tilbake. Forurensingen fra eksosen blir mindre fordi færre biler kommer inn i tunnelen, sier han.

– I Spania skiltes det noen steder med krav om 70 meter avstand mellom stående kjøretøy, sier han.

To-løps tunneler er vesentlig sikrere enn et-løps.

ARILD PETTER SØVIK,
SØVIK CONSULTING



FOTO: ELENA PAULSEN / NRK / NTB

Fire mennesker døde i en trafikkulykke i Steigentunnelen i Nordland i mai, da en traktor med henger ble påkjørt bakfra av en utenlandskregistrert bil. Ulykken skjedde omtrent midt i tunnelen.

Søvik bekrefter at avstand mellom bilene inne i lange tunneler tas på alvor i flere europeiske land. St. Gottard-tunnelen er et eksempel.

Nye N500 har ingen avstandsbestemmelser. Det er heller ikke et særskilt tema i opplæring på storbil ifølge en nyutdannet Våre Veger har vært i kontakt med. Likevel antas det at kunnskapen eksisterer hos yrkessjåfører. Mer tilsomt hos vanlige bilførere.

Søndena ivrer for en informasjonskampanje.

Fart, oppmerksomhet, bilbelte og samspill

I Vegdirektoratet har man i øyeblikket ingen planer om å fokusere på avstandsproblematikk inne i tunneler.

– Temaene det jobbes med her er fart, oppmerksomhet, bilbelte og samspill, heter det i en melding fra pressevakten.

Vegvesenet jobber med et prosjekt «0-visjonen i norske vegtunneler» ifølge hjemmesidene.

– Merkelig at det enkle tiltaket som ikke koster noe, ikke blir vektlagt mer, kommenterer Søndena. ◀



FOTO: GOOGLE

Påbud om avstand mellom kjøretøy inne i en tunnel i Spania.



FOTO: PRIVAT

Fhv. sjefingeniør i Statens vegvesen, Svein Harald Søndena, anbefaler god avstand mellom kjøretøyer inne i en tunnel som et viktig bidrag til trafikksikkerheten.

▶ **Å holde god avstand mellom kjøretøy inne i en tunnel, både når man er i bevegelse og når man må stoppe, virker forebyggende.**

SVEIN HARALD SØNDENA, FHV. SJEFINGENIØR I STATENS VEGVESEN,

TID FOR KANTSLÅTT

MDB GREEN CLIMBER LV300 Pro er en fjernstyrt maskin utviklet og bygd for å klippe gress og kratt i tøffe forhold og bakker opp til 60°. Maskinen leveres med lys, varsellys, baklys, reversibel vifte og veltebøyle som standard.

Den har et justerbart beltesystem som gir ekstra stabilitet og hjelper maskinen i vanskelige situasjoner, og er utstyrt med en beitepusser på 115 cm som kan sideforskyves 40 cm i begge retninger. LV300 Pro er utstyrt med hurtigkoblinger på hydraulikken slik at en enkelt kan bytte redskaper uten bruk av verktøy.

www.maskinimp.no



KOMFORTABELT BÅDE PÅ JOBB OG FRITID

WENAAS NYE KLES-

KOLLEKSJON Every-Wear er som navnet tilsier i skjæringspunktet mellom tøy til arbeid og fritid. Denne mellomtykke synlighetsjakken i fleece, har glidelås, ID-lomme og flere andre praktiske lommer i front. Med forlenget ryggparti gir god beskyttelse for korsryggen og egner seg godt som overgangsjakke mellom sesongene.



www.wenaas.no

Tre nye komapkt-last

EN NYE GENERASJON Cat 906-, 907- og 908-hjullasterne har sett dagens lys, og de nye maskinene kan skilte med en nyutviklet og forbedret førerplass med komfort lik en større maskin. Den nye Cat C2.8-motoren, som yter 75 hk, leverer blant annet høyere kjørehastigheter og drivverksytelse.

Hydraulikken og strukturene har gjennomgått en overhaling, noe som gir disse kompakte hjullasterne mange bruksområder. De tre modellene har en arbeidsklar vekt fra 5,7 til 6,6 tonn.

www.pon-cat.no



Effektiv reparasjon av asfalthull

ENGLAND ER KJENT for sine mange asfalthull, og landets egen maskinprodusent JCB har derfor tatt fram en egen maskin som effektiviserer dette arbeidet.

Den er utstyrt med både kutter, freser og feiebørste.

Utstyret er utviklet i samarbeid med den italienske redskapsspesialisten Simex, og med denne maskinen kan en fører gjøre det som tradisjonelt er flere personers manuelle arbeid.

www.jcb.com



► TIPS OSS
redaksjonen@vareveger.no

FLERE MASKIN- & UTSTYRSNYHETER PÅ -- **VEIER24.no**

ere fra Cat



To nye modeller i 600-serien fra Avant

DEN FINSKE PRODUSENTEN av Avant kompaktlasterer er på markedet med de nye modellene 645i og 650i. Dette er to kompakte maskiner med høy effekt, med motoreffekt på over 26 hk og Stage V-motor.

Maskinene kjennetegnes med høy hydraulikkapasitet og over 200 redskapsmuligheter. Maskinene leveres med motor fra Kubota, og har løftekapasitet på 1190 kilo.

www.felleskjøpet.no



VI LEVERER OG MONTERER AUTOVERN FOR BRU OG VEI



Sikkerhet når det gjelder

- SALG OG OPPSETTING AV BRUREKKVERK OG AUTOVERN
- UTFØRER OGSÅ PELING OG MONTERING
- VI TAR OPPDRAG FOR STAT, KOMMUNE OG ENTREPRENØRER PÅ SØR-, ØST- OG VESTLANDET



AUTOVERN montasje as
4580 LYNGDAL

MER ENN 45 ÅRS ERFARING I VEGSIKRING

AUTOVERNMONTASJE AS

4580 Lyngdal • MOB: 982 48 775 • E-post: terje@autovern.no
www.autovern.no

NYHET!

Trafikksikringstiltak



Åkra Sementstøperi AS

TRAFIKKSOPP®

NEDSATT
PRIS!
Umalt kr 3900
eks. mva.



Dekorativ veisperre i betong

Et flott alternativ til tradisjonelle betongklosser

- Funksjonell til trafikformål
- Hastighetsbegrensende
- Dekorativt utseende
- Solid og stabil
- Eget løftefeste i topp
- Kan males

Åkraveien 125B, Åkrehamn • Tlf. 52 81 10 60 • post@aakrasement.no
www.aakrasement.no

NY TOPPMODELL PÅ HJUL FRA HITACHI
HITACHI LANSERER DENNE våren 7-serien av sin største hjulgående gravemaskin, ZX220W-7.

Maskinen med omtrent 24 tonns arbeidsvekt og motor på 128 kW har bl a fått et Aerial Angle-kamerasystem, som 270-graders fugleperspektiv på skjermen. Nytt er også LED-arbeidslys, vindusvisker med økt feieareal og større speil. Nytt er også hydraulikksystemet HIOS III, som bidrar til økt produktiviteten med redusert drivstofforbruk.

www.nasta.no



Tredje generasjon tiltrotator fra Engcon

DET NYE TILTROTATORSYSTEMET fra Engcon tar i bruk smartteknologi for redusere drivstofforbruket og tilpasse seg elektrifisering av gravemaskiner. Teknologien bygger på en nyutviklet type ventiler som i kombinasjon med smart programvare samarbeider med gravemaskinens lastførende hydraulikksystem. Dette optimaliserer både tiltrotatorens funksjoner og gravemaskinens gravebevegelser, og reduserer man også gravemaskinens slitasje og behov for vedlikehold.

www.engcon.se



Kärcher og Holder slår seg sammen

TO TYSKE MASKINPRODUSENTER kommer styrket ut av det når Kärcher overtar Holder. Sammenslåingen skjer blant annet for i felleskap å utvikle nullutslippsmaskiner.

Holder vil i første omgang kjøre selvstendig videre. Men planen er å få til synergier på tvers av de to maskinfabrikantene, heter det i meldingen fra Tyskland.

www.nellemanmachinery.no



PRODUKTGUIDEN

DIN LEVERANDØRGUIDE

PRODUKTGUIDEN PÅ NETT: www.produktguiden.veier24.no

ARBEIDSTØY OG VERNEUTSTYR

TESS AS

Landsomfattende
Telefon: 800 83 77 / 32 84 40 00
E-post: tess@tess.no
www.tess.no

ASFALT

Betomur AS

Minde Allé 35, 5068 Bergen
Telefon: 55 59 44 51 (Proffutvalg/ekspedisjon)
Telefon: 55 59 44 52 (Administrasjon/salg)
E-post: firmapost@betomur.no
www.betomur.no

ASFALTCONTAINERE

C.Grindvold AS

Østre Akervei 243, 0976 Oslo
Telefon: 22 82 00 00
E-post: firmapost@grindvold.no
www.grindvold.no
• Oletto

ASFALTMÅLER

ABAS AS

Brastadveien 58, 3425 Reistad,
Telefon: +47 32 24 35 30
Mobil: +47 906 85 351
E-post: post@abas-as.no
www.abas-as.no

ASFALTREDSKAP

Velde Treprodukter

Rostad Gård, 7730 Beitstad
Telefon/faks: 74 16 33 22
Mobil: 957 02 155
www.veldetre.no
• Planeringsskyvere asfalt/betong.
• Sluskebærer.

ASFALTVERK

Amomatic Oy

Lenkkitie 14, 21530 Paimio, Finland
Telefon: +358 2 477100
www.amomatic.com

DATAFANGST

Zeekit AS

Rosenholmveien 25, 1414 Trollåsen
Telefon: 66 80 48 40
E-post: post@zeekit.no
www.zeekit.no
• Zeekit leverer applikasjonsløsning for de i felt og på kontor for asfalt- og massetransport.
• Kjøre- eller lastelister, signatur fra BAS, time-, tur-, km/tonn-registrering og digitale vektsedler.

BELYSNING

DEFA AS

Telefon: 32 06 77 00
E-post: i.hansen@defa.com
www.defalighting.no
• Gatebelysning.
• Tunnelbelysning.
• Park- og miljøbelysning.

GATEBELYSNING

Luminator AS

Telefon: 67 97 85 10
E-post: post@luminator.no
www.luminator.no
• Park-, miljø- og vegbelysning.

LED DEKORBELYSNING

Luminator AS

Telefon: 67 97 85 10
E-post: post@luminator.no
www.luminator.no
• Park-, miljø- og vegbelysning.

LED GATEBELYSNING

Fiberoptisk Lys Calco AS

Akland 35, 4950 Risør
Telefon: 37 15 35 10
Mobil: 908 36 325
E-post: post@fiberoptisk.no
www.fiberoptisk.no/calco-led.com
• LED-lys til bruer og rekkverkhandløper.
• Nødlys i tunneller og rømningsveier.
• Effektllys siden 1994.

MIDLERTIDIG

TUNNELBELYSNING

Catena AS

Jernkroken 18, 0976 Oslo
Telefon: 22 80 42 60
E-post: post@catena.no
www.catena.no

Fiberoptisk Lys Calco AS

Akland 35, 4950 Risør
Telefon: 37 15 35 10
Mobil: 908 36 325
E-post: post@fiberoptisk.no
www.fiberoptisk.no/calco-led.com
• LED-lys til bruer og rekkverkhandløper.
• Nødlys i tunneller og rømningsveier.
• Effektllys siden 1994.

Luminator AS

Telefon: 67 97 85 10
E-post: post@luminator.no
www.luminator.no
• Park-, miljø- og vegbelysning.

LED TUNNELBELYSNING

Fiberoptisk Lys Calco AS

Akland 35, 4950 Risør
Telefon: 37 15 35 10
Mobil: 908 36 325
E-post: post@fiberoptisk.no
www.fiberoptisk.no/calco-led.com
• LED-lys til bruer og rekkverkhandløper.
• Nødlys i tunneller og rømningsveier.
• Effektllys siden 1994.

Vik Ørsta AS

6150 Ørsta
Telefon: 70 04 70 00
E-post: firmapost@vikorsta.no
www.vikorsta.no

NØD- OG

SIKKERHETSBELYSNING

Fiberoptisk Lys Calco AS

Akland 35, 4950 Risør
Telefon: 37 15 35 10
Mobil: 908 36 325
E-post: post@fiberoptisk.no
www.fiberoptisk.no/calco-led.com
• LED-lys til bruer og rekkverkhandløper.
• Nødlys i tunneller og rømningsveier.
• Effektllys siden 1994.

UTENDØRSBELYSNING

Luminator AS

Telefon: 67 97 85 10
E-post: post@luminator.no
www.luminator.no
• Park-, miljø- og vegbelysning

BETONG

Unicon

Tevingveien 23, 1081 Oslo
Telefon: www.facebook.com/unicon.norge
www.unicon.no

Ølen Betong AS

5582 Ølensvåg
Telefon: 53 77 52 00
Mobil: 488 89 929
E-post: mail@olenbetong.no
www.olenbetong.no
• Betongbiler og -pumper.

MØRTLER

Betomur AS

Minde Allé 35, 5068 Bergen
Telefon: 55 59 44 51 (Proffutvalg/ekspedisjon)
Telefon: 55 59 44 52 (Administrasjon/salg)
E-post: firmapost@betomur.no
www.betomur.no

BETONGPRODUKTER

FORSTØTTINGSMURER

Fjerby AS

Marenlundveien 6,
2020 Skedsmokorset
Telefon: 64 80 26 50
www.fjerby.no
• Gabioner og Tecconett

KANTSTEIN

Asfalt & Maskin AS

Tunesvn. 183, 5234 Garnes-Bergen
Telefon: 55 24 40 00
Faks: 55 24 41 80
www.asfalt-maskin.no
• Plass-støpt kantstein.

KOMMUNALVARER

Ølen Betong AS

5582 Ølensvåg
Telefon: 53 77 52 00
Mobil: 916 60 934
E-post: mail@olenbetong.no
www.olenbetong.no
• Kummer, rør, støttemur, kantstein

GJENNOMBORING I

FJELL OG LØSMASSER

Sør-Norsk Boring AS

Skienvegen 720, 3830 Ulefoss
Telefon: 35 50 88 50
Mobil: 901 47 744
E-post: vetle@boring.no
www.boring.no

BRUER

OVERVÅKNINGSSYSTEMER

Hottinger Bruel & Kjær Norway AS

P.b. 254, 1411 Kolbotn
Telefon: +47 48 30 07 00
E-post: info@no.hbm.com
www.hbm.com/en/6919/monitoring-solutions-for-civil-engineering
• Designvalidering, tilstandsbedømmelse, belastningsvurdering, alarmgenerering, byggestøtte.

BRUVEDLIKEHOLD

BETONGREHABILITERING

Multibetong AS

PB 363, 8505 Narvik
Telefon: 48 48 17 80
E-post: post@multibetong.no
www.multibetong.no

BRUINSPEKSJON OG SYSTEMER

Hottinger Bruel & Kjær Norway AS

Telefon: +47 48 30 07 00

Mobil: +47 928 21 050

E-post: info@no.hbm.com

www.hbm.com/civileng

BRUVEDLIKEHOLD

Nordasfalt avd. rehab

Telefon: 909 78 120

E-post: Nordasfalt@nordasfalt.no

www.nordasfalt.no

Betongrehabilitering:

Mekanisk reparasjon, sandblåsing, tørrsprøyting, støping, injeksjon, overflatebehandling, lager, fuger og brurekkverk.

Fuktisolering:

Topeka 4s, støpeasfalt og vanntrykksmembran.

Visinor Rehab AS

Telefon: 800 43 500

E-mail: post@visinor.no

www.visinor.no

• Betongrehabilitering, fuger, membran, lager, vannmeisling, sprøytebetong, katodisk beskyttelse, sandblåsing, maling, wrapping av kabler, inspeksjoner, støping og flikk/puss.

FEIE- OG KLIPPEUTSTYR

FEIEMASKINER

C. Grindvold AS

Østre Akervei 243, 0976 Oslo

Telefon: 22 82 00 00

E-post: firmapost@grindvold.no

www.grindvold.no

- Brokk
- Holms
- Meiren
- Brodd

Røsholt Maskin as

Telefon: 33 12 94 42

Mobil: 990 01 131

www.rosholt.no

- Westbjørn
- Snowek

Sigurd Stave Maskin AS

PB 6159 Etterstad, 0602 Oslo

Telefon: 23 26 78 00

www.stavemaskin.com

Veim AS

Terminalen 11, 3414 Lierstranda

Telefon: 32 84 94 20

Faks: 32 84 94 21

E-post: post@veimas.no

www.veimas.no

KANTKLIPPER/KLIPPEUTSTYR

CF Maskin Stange AS

Korsbakken, 2330 Vallset

Telefon: 62 57 46 40

www.cf.no

C. Grindvold AS

Østre Akervei 243, 0976 Oslo

Telefon: 22 82 00 00

E-post: firmapost@grindvold.no

www.grindvold.no

- FM Kanklipper
- FMS klippehoder

Røsholt Maskin as

Telefon: 33 12 94 42

Mobil: 990 01 131

www.rosholt.no

- Ferri

Sigurd Stave Maskin AS

PB 6159 Etterstad, 0602 Oslo

Telefon: 23 26 78 00

Faks: 23 26 78 48

www.stavemaskin.com

LEVERANDØR AV

BØRSTER OG SLITDELER

C. Grindvold AS

Østre Akervei 243, 0976 Oslo

Telefon: 22 82 00 00

E-post: firmapost@grindvold.no

www.grindvold.no

CleanPro AS

Telefon: 63 82 23 10

E-post: post@cleanpro.no

www.cleanpro.no

- Valses, koster, sidebørster, børsteringer, tunnelbørster, børstestrips, børstelameller, snøbørster, div. slitdelers, sugeslanger.

FJELLSPRENGING

SPREGNINGSMATTER

Gummi-industri AS

Vekstveien 9, Røyken Næringspark

3474 Åros

Telefon: 905 52 232

E-post: post@gummi-industri.no

www.gummi-industri.no

- Drammensmatta

FJELLSIKRING

FJELL- OG EROSJONSSIKRING

Fjerby AS

Marenlundveien 6,

2020 Skedsmokorset

Telefon: 64 80 26 50

www.fjerby.no

- Gabioner, wirenett rasgjerde, steinsprangnett, snøskredgjerde, fjellrensk, bolting og polyesterpatroner.

Galvano AS

Kirkeveien 17, PB 143, 8201 Fauske

Telefon: 75 60 11 00

Faks: 75 60 11 01

www.galvanotia.no

- Fjellsikringsutstyr

Gjerdens Fjellsikring AS

Hagaveien 49, 3275 Svarstad

Mobil: 995 59 582

E-post: bjorn@gjerdens-fjellsikring.no

www.gjerdens-fjellsikring.no

- Fjellrensk, wirenett, sognemur, rasfanggjerder, steinsprangnett, vann og frostsikring, bolter, tunnelvask.

FJELL- OG EROSJONSSIKRING

Brødrene Dahl AS

BD Geosyntia

Brynsengveien 5, 0602 Oslo

Telefon: 67 15 92 90

E-post: geosyntia@dahl.no

www.bdgeosyntia.no

Visinor Fjell AS

Pb 23, 8530 Bjerkvik

Telefon: 800 43 500

E-post: post@visinor.no

www.visinor.no

- Snøsikring
- Kontrollert snøskredutløsning
- Fjellrensk, bolting, sikring med nett og stag
- Spyleutstyr
- Borerigg
- Klatrelag

RASSIKRINGSSYSTEMER/

SNØSKRED/GJERDER OG NETT

Fjerby AS

Marenlundveien 6,

2020 Skedsmokorset

Telefon: 64 80 26 50

www.fjerby.no

- Gabioner, wirenett rasgjerde, steinsprangnett, snøskredgjerde, fjellrensk, bolting og polyesterpatroner.

GEOSYNTETER/FIBERDUK

JORDARMERING

MEMBRANER

ASFALTARMERINGSNETT/DUK

Brødrene Dahl AS

BD Geosyntia

Brynsengveien 5, 0602 Oslo

Telefon: 67 15 92 90

E-post: geosyntia@dahl.no

www.bdgeosyntia.no

TenTex AS

Feiringvn 31, PB 394,

1471 Lørenskog

Telefon: 67 91 60 53

www.tentex.no

- Tensar AR-G
- GlassTex

FIBERDUK/GEOTEKSTILER

Borge Miljøservice AS

Skåraveien 14, 1623 Gressvik

Telefon: 69 34 30 90

E-post: post@borgemiljo.no

www.borgemiljo.no

Brødrene Dahl AS

BD Geosyntia

Brynsengveien 5, 0602 Oslo

Telefon: 67 15 92 90

E-post: geosyntia@dahl.no

www.bdgeosyntia.no

TenTex AS

Feiringvn 31, PB 394,

1471 Lørenskog

Telefon: 67 91 60 53

www.tentex.no

- NorGeoSpec-kvaliteter.

GABIONER

TenTex AS

Feiringv. 31, PB 394,

1471 Lørenskog

Telefon: 67 91 60 53

Faks: 67 91 60 55

www.tentex.no

Borge Miljøservice AS

Skåraveien 14, 1623 Gressvik

Telefon: 69 34 30 90

E-post: post@borgemiljo.no

www.borgemiljo.no

Brødrene Dahl AS

BD Geosyntia

Brynsengveien 5, 0602 Oslo

Telefon: 67 15 92 90

E-post: geosyntia@dahl.no

www.bdgeosyntia.no

Giertsen Tunnel AS

PB 78 Laksevåg, 5847 Bergen

Telefon: 55 94 30 30

Faks: 55 94 31 15

E-post: tunnel@giertsen.no

www.tunnelsealing.com

- WG Tunnelduk
- WG Tunnelhelv T100
- WG Membraner

TenTex AS

Feiringvn 31, PB 394,

1471 Lørenskog

Telefon: 67 91 60 53

www.tentex.no

- PE- og PP-membraner
- Bentonittmembran

MEMBRANER

Borge Miljøservice AS

Skåraveien 14, 1623 Gressvik

Telefon: 69 34 30 90

E-post: post@borgemiljo.no

www.borgemiljo.no

JORDARMERING/GEONETT/DUK

Brødrene Dahl AS

BD Geosyntia

Brynsengveien 5, 0602 Oslo

Telefon: 67 15 92 90

E-post: geosyntia@dahl.no

www.bdgeosyntia.no

TenTex AS

Feiringvn 31, PB 394,

1471 Lørenskog

Telefon: 67 91 60 53

www.tentex.no

- Tensar Geonett – TriAx. Fiberduk

NATURSTEIN

Førde Granitt AS

Tverrgrova, 6814 Førde

Telefon: 57 81 8588

Mobil: 905 17 580

E-post: post@forde-granitt.no

www.forde-granitt.no

**PRODUKTGUIDEN
FINNER DU BÅDE
I VÅRE VEGER OG
PÅ VEIER24.NO.**

OVERVÅKNING**AV TUNELLER****OVERVÅKNINGSSYSTEMER****Hottinger Bruel & Kjær
Norway AS**

P.b. 254, 1411 Kolbotn
Telefon: +47 48 30 07 00

E-post: info@no.hbm.com

www.hbm.com/en/6919/monitoring-solutions-for-civil-engineering

- Designvalidering, tilstandsbedømmelse, belastningsvurdering, alarmgenerering, byggestøtte

PARK/GRØNTANLEGG**GATEMILJØ/UTEMILJØ****Brødrene Dahl AS
BD Samferdsel**

Bentsrudveien 19, 3080 Holmestrand
Telefon: 33 06 66 00

E-post: samferdsel@dahl.no

www.bdsamferdsel.no

Euroskilt AS

Telefon: 06080

E-post: post@euroskilt.no

euroskilt.no

- a Saferoad Company

Norfax AS

Telefon: 66 80 00 60

E-post: post@norfax.no

www.norfax.no

- Park- og gatemøbler, leskur, benker, sittegrupper, sykkelstaller, sykkelstativer, søppelkasser, blomsterkasser, plantekar, utendørs treningsapparat.

PLANTESKOLER**Kvakestad planteskole AS**

Langhusveien 71, 1400 Ski

Telefon: 64 91 44 30

E-post: post@kvakestadplanteskole.no

RESERVEDELSTUTYR**SLANGER****Hydroscand AS**

Jeksleveien 100, 2016 Frogner

Telefon: 22 91 89 00

E-post: firmapost@hydroscand.no

www.hydroscand.no

- Salg og distribusjon av slanger og ledningskomponenter.

TESS AS

Landsomfattende

Telefon: 800 83 77 / 32 84 40 00

E-post: tess@tess.no

www.tess.no

RÅDGIVENDE INGENIØRER**Electronova AS**

PB 434, 1302 Sandvika

Telefon: 67 81 71 50

www.electronova.no

Ing. Rasmussen & Strand AS

Mobil: 924 80 012

E-post: post@fiberoptisk.no

www.ingrs.no

- Vi utfører elektroprosjekttering og teknisk byggeledelse for veier og tunneler.

PROSJEKTERING/**PROSJEKTLEDELSE****Electronova AS**

PB 434,1302 Sandvika

E-post: post@electronova.no

www.electronova.no

STØYSKJERMER**Brødrene Dahl AS****BD Samferdsel**

Bentsrudveien 19, 3080 Holmestrand

Telefon: 33 06 66 00

E-post: samferdsel@dahl.no

www.bdsamferdsel.no

Brødrene Dahl AS**BD Geosyntia**

Brynsengveien 5, 0602 Oslo

Telefon: 67 15 92 90

E-post: geosyntia@dahl.no

www.bdgeosyntia.no

- Støyvoller.

Talgø MøreTre AS

Industriveien 7, 6652 Surna

Telefon: 970 81 093

E-post: kundeservice.moreroyal@talgo.no

www.talgo.no

Polyfiber AS

Vangsveien 10 – A1, 1814 ASKIM

Mobil: +47 95 75 25 11

E-post: morten@polyfiber.no

www.polyfiber.no

TRANSPARENT**STØYSKJERMER****Hammerglass AS****INFRASTRUKTUR**

Dronning Mauds gate 15, 0125 Oslo

Telefon: 468 46 434

E-post: info@hammerglass.no

www.hammerglass.no

TRAFIKKSIKRING**Norsk Trafikksikring AS**

Glynttveien 33, 1401 Ski

Mobil: 994 87 313

Telefon: 22 65 56 00

E-post: kai.berg@nortrafikksikring.no

www.nortrafikksikring.no

- Arbeidsvarsling/kurs i arbeidsvarsling

ARBEIDSVARSLINGSUTYR**Brødrene Dahl AS****BD Samferdsel**

Bentsrudveien 19, 3080 Holmestrand

Telefon: 33 06 66 00

E-post: samferdsel@dahl.no

www.bdsamferdsel.no

Euroskilt AS

Telefon: 06080

E-post: post@euroskilt.no

euroskilt.no

- a Saferoad Company

**PRODUKTGUIDEN
FINNER DU BÅDE
I VÅRE VEGER OG
PÅ VEIER24.NO.**

AUTOMATISKE BOMMER**Brødrene Dahl AS****BD Samferdsel**

Bentsrudveien 19, 3080 Holmestrand

Telefon: 33 06 66 00

E-post: samferdsel@dahl.no

www.bdsamferdsel.no

DATAFANGST**Zeekit AS**

Rosenholmveien 25, 1414 Trollåsen

Telefon: 66 80 48 40

E-post: post@zeekit.no

www.zeekit.no

- Zeekit leverer APP og Kontorløsning for Arbeidsvarsling, Skiltlogg, Foto med HP/M visning, RUH og SJA.
- Registrering av timer, materiell og avvaksregistrering.

MASTER OG PORTALER**Brødrene Dahl AS****BD Samferdsel**

Bentsrudveien 19, 3080 Holmestrand

Telefon: 33 06 66 00

E-post: samferdsel@dahl.no

www.bdsamferdsel.no

Euroskilt AS

Telefon: 06080

E-post: post@euroskilt.no

euroskilt.no

- a Saferoad Company

SKYTTELSIGNAL**Brødrene Dahl AS****BD Samferdsel**

Bentsrudveien 19, 3080 Holmestrand

Telefon: 33 06 66 00

E-post: samferdsel@dahl.no

www.bdsamferdsel.no

TRAFIKKSKILT**Brødrene Dahl AS****BD Samferdsel**

Bentsrudveien 19, 3080 Holmestrand

Telefon: 33 06 66 00

Faks: 33 05 34 80

E-post: post.samferdsel@dahl.no

www.dahl.no

Euroskilt AS

Telefon: 06080

E-post: post@euroskilt.no

euroskilt.no

- a Saferoad Company

VARIABLE SKILT**Brødrene Dahl AS****BD Samferdsel**

Bentsrudveien 19, 3080 Holmestrand

Telefon: 33 06 66 00

E-post: post.samferdsel@dahl.no

www.dahl.no

VEGBOMMER**Brødrene Dahl AS****BD Samferdsel**

Bentsrudveien 19, 3080 Holmestrand

Telefon: 33 06 66 00

E-post: samferdsel@dahl.no

www.bdsamferdsel.no

Euroskilt AS

Telefon: 06080

E-post: post@euroskilt.no

euroskilt.no

- a Saferoad Company

VEG OG BRUREKKVERK**Brødrene Dahl AS****BD Samferdsel**

Bentsrudveien 19, 3080 Holmestrand

Telefon: 33 06 66 00

E-post: samferdsel@dahl.no

www.bdsamferdsel.no

VEGSIKRINGSMATERIALER**Brødrene Dahl AS****BD Samferdsel**

Bentsrudveien 19, 3080 Holmestrand

Telefon: 33 06 66 00

E-post: samferdsel@dahl.no

www.bdsamferdsel.no

Euroskilt AS

Telefon: 06080

E-post: post@euroskilt.no

euroskilt.no

- a Saferoad Company

VEIMERKING**Trysil Maskin AS**

Lysvegen 32, NO-2422 Nybergsund

Mobil/cell: +47 928 40 840

E-post: jon.kjetil@trysil-maskin.no

www.trysil-maskin.no

TUNNEL/TUNNELSIKRING**OVERVÅKNING AV TUNNELER****Hottinger Bruel & Kjær****Norway AS**

P.b. 254, 1411 Kolbotn

Telefon: +47 48 30 07 00

Mobil: +47 928 21 050

E-post: info@no.hbm.com

www.hbm.com/civileng

P.E. SKUM**Skumtech AS**

Akersbakken 12, 0172 Oslo

Telefon: 22 36 89 50

Faks: 22 36 89 51

E-post: svjons@online.no

TUNNELEMENTER**Ølen Betong AS**

Mølstrevågv. 108, 5550 Sveio

Telefon: 53 74 75 00 / 48 88 99 80

Mobil: 909 41 723

E-post: mail@olenbetong.no

www.olenbetong.no

- Vann-, brann- og frostsikring

TUNNELMEMBRANER**Oldroyd AS**

Isdammen 25, N-3962 Stathelle

Oldroyd Salgskontor

Hoffsveien 13, 0275 Oslo

Tlf. sentralbord: +47 35 98 75 50

Mobil: +47 90826163

E-post: mail@oldroyd.no

www.oldroyd.no

TUNNELSIKRING

Euroskilt AS

Telefon: 06080
 E-post: post@euroskilt.no
 euroskilt.no
 • a Saferoad Company

Hottinger Bruel & Kjær Norway AS

P.b. 254, 1411 Kollbotn
 Telefon: +47 48 30 07 00
 Mobil: +47 928 21 050
 E-post: info@no.hbm.com
 www.hbm.com/civileng

Oldroyd AS

Isdammen 25, N-3962 Stathelle
 Oldroyd Salgskontor
 Hoffsvueien 13, 0275 Oslo
 Tlf. sentralbord: +47 35 98 75 50
 Mobil: +47 90826163
 E-post: mail@oldroyd.no
 www.oldroyd.no

TUNNELVENTILASJON

Energima AS

PB 665, Skøyen, 0214 Oslo
 Fornebuveien 50,1366 Lysaker
 Telefon: 22 51 10 20
 Mobil: 992 63 323
 E-post: post@energima.no
 www.energima.no

VANN- OG FROSTSIKRING

Borge Miljøservice AS

Skåraveien 14, 1623 Gressvik
 Telefon: 69 34 30 90
 E-post: post@borgemiljo.no
 www.borgemiljo.no

Giertsen Tunnel AS

PB 78 Laksevåg, 5847 Bergen
 Telefon: 55 94 30 30
 E-post: tunnel@giertsen.no
 www.giertsen.no
 • WG Tunnelduk, WG Tunnelhvelv T100 og WG Membraner.

Skumtech AS

Akersbakken 12, 0172 Oslo
 Telefon: 22 36 89 50
 Faks: 22 36 89 51
 E-post: svjons@online.no

**VANN/AVLØP/
KULVERTER OG RØR**

**DRENERING/
VERTIKALDRENERING**

Brødrene Dahl AS
BD Geosyntia
 Brynsengveien 5, 0602 Oslo
 Telefon: 67 15 92 90
 E-post: geosyntia@dahl.no
 www.bdgeosyntia.no

KULVERTER

Brødrene Dahl AS
BD Geosyntia
 Brynsengveien 5, 0602 Oslo
 Telefon: 67 15 92 90
 E-post: geosyntia@dahl.no
 www.bdgeosyntia.no

VEGRØR

Brødrene Dahl AS
BD Geosyntia
 Brynsengveien 5, 0602 Oslo
 Telefon: 67 15 92 90
 E-post: geosyntia@dahl.no
 www.bdgeosyntia.no

VEIMERKING

Trysil Maskin AS
 Lysvegen 32, NO-2422 Nybergsgund
 Mobil/cell: +47 928 40 840
 E-post: jon.kjetil@trysil-maskin.no
 www.trysil-maskin.no

VERKTØY OG MASKINER

Industriverktøy IDG-Tools AS
 Furumoen 47, 2240 Magnor
 Sentralbord: 62 83 27 00
 Mobil: 950 54 074 / 481 06 699
 E-post: kontakt@idg-tools.as
 www.idg-tools.no
 • Maskiner, verktøy, forbruksmateriell, direkte fra grossist
 • Tilbud

SVEIUTSTYR

TESS AS
 Landsomfattende
 Telefon: 800 83 77 / 32 84 40 00
 E-post: tess@tess.no
 www.tess.no

VINTERVEDLIKEHOLD

BRØYTESTIKKER

Euroskilt AS
 Telefon: 06080
 E-post: post@euroskilt.no
 euroskilt.no
 • a Saferoad Company

**BRØYTEUTSTYR/
PLOGER/SNØSKJÆR**

C. Grindvold AS
 Østre Akervei 243,0976 Oslo
 Telefon: 22 82 00 00
 E-post: firmapost@grindvold.no
 www.grindvold.no
 • Meiren

Nordic Roads AS

Stålverksvn. 85, N-4100 Jørpeland
 Mobil: 907 90 237
 Telefon: 51 74 20 50
 E-post: tim@nordicroads.as
 www.nordicroads.as

Røsholt Maskin as

Telefon: 33 12 94 42
 Mobil: 990 01 131
 www.rosholt.no
 • Epoke
 • Westbjørn

DAMPKJELER/TINEAGGREGAT

C. Grindvold AS
 Østre Akervei 243,0976 Oslo
 Telefon: 22 82 00 00
 E-post: firmapost@grindvold.no
 www.grindvold.no
 • BINI Tineutstyr/steamkjele

Glomsrød Mek. Verksted AS

Grønland 1, 1750 Halden
 Telefon: 69 21 36 30
 Faks: 69 21 36 33
 E-post: post@glomsrod.no
 www.glomsrodmek.no

DATAFANGST

Zeekit AS

Rosenholmveien 25, 1414 Trollåsen
 Telefon: 66 80 48 40
 E-post: post@zeekit.no
 www.zeekit.no
 • Zeekit er Nordens største leverandør av GPS datafangst for vinter og Sommerdrift iht SVV krav i funksjonskontrakter.
 • I tillegg leverer vi APP for veivoktere (R2, R5, R11 Avvik mm) og Arbeidsvarsling iht. krav.

SAND-/SALTSPREDERE

C. Grindvold AS

Østre Akervei 243,0976 Oslo
 Telefon: 22 82 00 00
 E-post: firmapost@grindvold.no
 www.grindvold.no
 • Epoke
 • Forshaga
 • Holms

Røsholt Maskin as

Telefon: 33 12 94 42
 Mobil: 990 01 131
 www.rosholt.no
 • Epoke og Westbjørn.

Sigurd Stave Maskin AS

PB 6159 Etterstad, 0602 Oslo
 Telefon: 23 26 78 00
 www.stavemaskin.com

Veim AS

Terminalen 11, 3414 Lierstranda
 Telefon: 32 84 94 20
 E-post: post@veimas.no
 www.veimas.no

SNØFRESER

Sigurd Stave Maskin AS

PB 6159 Etterstad, 0602 Oslo
 Telefon: 23 26 78 00
 www.stavemaskin.com

Røsholt Maskin as

Telefon: 33 12 94 42
 Mobil: 990 01 131
 www.rosholt.no
 • Epoke
 • Westbjørn

VEGSALT

G.C. Rieber Salt AS

Oslo
 Telefon: 46 91 09 82
 Bergen
 Telefon: 55 94 42 00
 Ålesund
 Telefon: 70 13 29 00
 Faks: 70 13 29 80
 Hammerfest
 Telefon: 73 50 30 12
 Hammerfest
 Telefon: 78 41 18 33
 gcrieber-salt.no

- Alle vegsaltkvaliteter (NaCl)
- MG-Kombi (magnesiumklorid, MgCl₂)
- Kalsiumklorid (CaCl₂)
- Saltløsning (NaCl og MgCl₂)

PRODUKTGUIDEN

Produktguiden gir en unik mulighet til å vise og fortelle hva din bedrift kan tilby på en kort og oversiktlig måte.

De som jobber med veg hos entreprenører, rådgivere, Nye Veier, Statens vegvesen, fylker og kommuner holder seg oppdatert ved å lese Våre Vegger og veier24.no.

VÅREVEGER VEIER24.no

PRODUKTGUIDEN FINNER DU BÅDE I VÅRE VEGGER OG PÅ veier24.no.



ANNET UTSTYR**GEOTEKNISK UTSTYR****Dia-Team AS**

Industriparken Selsbakk,
Forsøkslia 9G, 7028 Trondheim
Telefon: 72 56 38 90
E-post: post-no@diateam.no
www.diateam.no

Geonor AS

Grini Næringspark 10, 1361 Østerås,
Norway
Telefon: +47 67 15 92 80
www.geonor.no

Geosafe AS

Telefon: 72 90 03 30
Mobil: 915 37 171
E-post: geotech@geosafe.no
www.geosafe.no

VI UTFØRER**ARBEIDSVARSLING****Norsk Trafikksikring AS**

Teglveien 21A, 1400 Ski
Mobil: 994 87 313
Telefon: 22 65 56 00
E-post: kai.berg@norsktrafikksikring.no
www.norsktrafikksikring.no
• Arbeidsvarsling/kurs i arbeidsvarsling

FJELL-/SNØSKREDSIKRING**Fjerby AS**

Marenlundveien 6,
2020 Skedsmokorset
Telefon: 64 80 26 50
www.fjerby.no

FRESING – ASFALT/BETONG**Asfaltfres AS**

PB 36, 3371 Vikersund
Telefon: 32 77 99 75
E-post: info@asfaltfres.no
www.asfaltfres.no
• Spesialutstyr for merkefjerning.

**SPRØYTESÅING/
GRESSETABLERING/
UGRESSBEKJEMPELSE****Gress Service 90 AS**

Barlindvn. 44, 3512 Hønefoss
Telefon: 32 11 43 90
E-post: post@gs90.no
www.gs90.no
• Sprøytesåing
• Revegetering

Norsk Revegetering AS

Kirkegata 19, 8250 Rognan
Mobil: 917 71 328 / 915 91 525
E-post: j-pesand@online.no

Norsk Vegetasjonskontroll AS

Dramstad, Trippestadvn. 50, 1814 Askim
Mobil: 90 74 89 50
Telefon: 69 88 13 38
E-post: erik@nvk.as
www.nvk.as

VAGLID AS

Telefon: 52 82 74 64
Mobil: 911 27 003
E-post: kare@vaglid.no
www.vaglid.no

LEGGING/MONTERING**AV MEMBRANER****Borge Miljøservice AS**

Skåraveien 14, 1623 Gressvik
Telefon: 69 34 30 90
E-post: post@borgemiljo.no
www.borgemiljo.no

Brødrene Dahl AS**BD Geosyntia**

Brynsengveien 5, 0602 Oslo
Telefon: 67 15 92 90
E-post: geosyntia@dahl.no
www.bdgeosyntia.no

**OPPARBEIDING AV TOMT
OG MASSEFLYTTING****Røyseth Maskin AS**

Avd. Førde Granitt
Tverrgrova, 6814 Førde
Telefon: 57 81 8588
Mobil: 905 17 580
E-post: post@forde-granitt.no
www.forde-granitt.no

PRODUKSJON OG MURING**MED MASKINMURSTEIN****Røyseth Maskin AS**

Avd. Førde Granitt
Tverrgrova, 6814 Førde
Telefon: 57 81 8588
Mobil: 905 17 580
E-post: post@forde-granitt.no
www.forde-granitt.no

RØRPRESSING/STYRT**HORIZONTALBORING****Sør-Norsk Boring AS**

Skienvegen 720, 3830 Ulefoss
Telefon: 35 50 88 50
Mobil: 901 47 744
E-post: vetle@boring.no
www.boring.no

TUNNELVASK**Veim AS**

Terminalen 11, 3414 Lierstranda
Telefon: 32 84 94 20
E-post: post@veimas.no
www.veimas.no

VANNMEISLING**Vannmeisling AS**

Forselvsveien 18517 Narvik
Postboks 265,8504 Narvik
Telefon: 970 58 046
E-post: firmapost@vannmeisling.no
www.vannmeisling.no
• Vannmeislinger
• Totalentrepriser
• Betongvedlikehold
• MOOG underbrolift m.m.

VEIMERKING**Euroskilt AS**

Telefon: 06080
E-post: post@euroskilt.no
euroskilt.no
• a Saferoad Company

VÅREVEGER

NORDENS **STØRSTE** FAGBLAD
FOR VEG, ANLEGG OG TRAFIKK

**HVER MÅNED LESES
VÅRE VEGER AV OVER
28 000 LESERE!**

VÅRE VEGER LESES AV:

- ▶ Anleggsgartnere
- ▶ Avdelingsledere
- ▶ Asfaltentreprenører
- ▶ Entreprenører
- ▶ Forskningsmiljøer
- ▶ Kommuneingeniører
- ▶ Maskinentreprenører
- ▶ Organisasjoner
- ▶ Prosjektledere
- ▶ Bygg- og anleggsledere
- ▶ Planleggere
- ▶ Rådgivende ingeniører
- ▶ Riksentreprenører
- ▶ Samferdselskontorene
- ▶ Samferdselspolitikere
- ▶ Transportsjefer
- ▶ Trafikkstasjoner
- ▶ Vegingeniører
- ▶ Vegvedlikeholds-entreprenører
- ▶ Vegsjefer

... OG MEDLEMMER I:

- ▶ Foreningen asfalt og veiservice
- ▶ Norsk veg- og trafikkfaglig forening
- ▶ Norsk asfaltforening
- ▶ Norsk betongforening
- ▶ Norsk bergindustri
- ▶ Tekna
- ▶ Nito
- ▶ Norsk forening for fjellsprengningsteknikk

**FOR ANNONSERING KONTAKT:**

SALGSSJEF

ELIN FLØNES

Telefon: 934 71 778

E-post: elin.flones@vareveger.no

**VEIER24.no**

ALLTID OPPDATERTE VEGNYHETER

SEND INN LØSNING - VINN 5 FLAX-LODD!

E-post: kryssord@vareveger.no

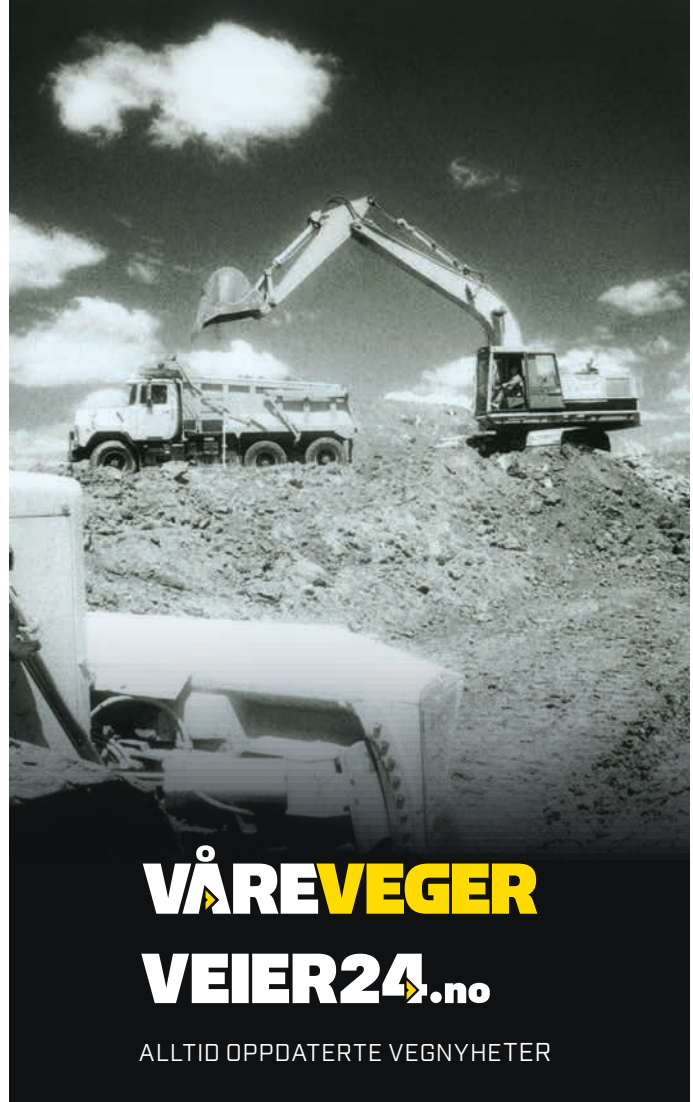
Postadresse: Våre Veger, PB 380 Sentrum, 0102 Oslo

↓	GLØDE	IDENTIFISERE	↓	BY I INDIA	BERG-FLATENE	↓	BYRDE	SITTE-MØBLER	GREVE
				↙	RØRE				
					RADIO-BØLGE				
OPPLYSNING									
SPØKEFULLT									
							TRESLAG		
							AFFEKTASJON		
		ARGENTUM	↓		TALL				
					TVINNE				
	HANNFUGLENE								SAMLINGENE
	FLØYTEN								
						FATTIG			
						RØKTE			
		KRUKKER	SAFT					KAN BIL VÆRE	
			FERDEN						
				↖	VESEN				
					SKRAPER				
STOLT					GUDSHUS				
KAMP					FORVALTNING				
							STONE		
							FORHOLDSMESSIG		
						OVERFALL			
						KAMPFLY (fl.)			
		BUTIKK							
		REGNER							BAGASJE
					ENS-ARTET				
					RENN				
DUKER									
KIKKE									
					SEREMONI				
		KROPPS-DELEN							

De som jobber med veg holder seg oppdatert ved å lese Våre Veger og veier24.no.

Vi skriver om planleggingen, den politiske behandlingen, prosjekteringen, samt om bygging, drift og vedlikehold av det norske vegnettet.

Det har vi gjort i snart 50 år.



VÅREVEGER

VEIER24.no

ALLTID OPPDATERTE VEGNYHETER

THE MAGIC ROUNDABOUT													
→	E	N	K	E	L	T	↘	U	S	M	U	R	T
	F	O	S	F	O	R		R	E	K	T	O	R
	E	L	S	U	T	U	R	E	R	B	I	E	
	B	O	D	D	T	U	N	G	A	V	A	R	T
B	D	O	E	R	O	T	D	O	L	M	A	N	T
A	S	I	A	F	R	E	G	N	I	R	Ø	J	K
P	R	U	S	T	E	I	N	S	E	R	A	I	
K	R	E	E	↓	U	S	I	E	S	T	A	L	E
U	T	Æ	V	E	L	I	G	P	E	R	L	E	R
S	E	B	R	A	I	S	O	P	E	N	T	A	N
I	L	L	E	N	I	N	R	A	N	↗	A	N	D
E	V	E	S	L	E	T	U	N	N	S	E	A	N
R	E	N	S	K	E	R	A	S	E	N	D	E	T
F	I	D	K	E	S	E	N	E	E	L	R	I	T
M	E	N	Å	P	N	E	E	T	H	V	E	R	T

LØSNING PÅ KRYSSORD I VÅRE VEGER NR. 04 2022

Vinneren av 5 Flax-lodd ble Wenche Johansen, 3320 Vestfossen. Flax-lodd kommer i posten!

▶ PÅ VEG UT

ANJA ABOEN SLETTEN ▶ DIREKTØR NORSK VEGMUSEUM

– Vi skal jobbe målbevisst med kulturarven til veibransjen

– Vi har gode forutsetninger for å gi et godt tilbud til publikum, sier den nytilsatte direktøren ved Norsk vegmuseum.

TEKST: BJØRN OLAV AMUNDSEN

HUN HAR VÆRT ansatt ved vegmuseet helt siden 2001, og har vært konstituert i stillingen som museumsdirektør siden oktober i fjor. I starten av mai fikk hun jobben fast.

– Før 2002 jobbet jeg blant annet ved Lillehammer kunstmuseum, og som lærer ved en ungdomsskole i Lillehammer og ved en musikk- og dramaskole i Bergen, forteller hun.

– Her ved vegmuseet har jeg gjort mye forskjellig; jeg har vært i formidlingsavdelingen, og jeg har vært fagleder og også prosjektleder for en del større prosjekter, blant annet når vi etablerte en ny utstilling i Norsk kjøretøymuseum.

– *Hva vil du si om vegmuseets framtid?*

– Vi har gode forutsetninger for å gi et godt tilbud til publikum. Vi skal jobbe målbevisst med å ivareta kulturarven vår for kommende generasjoner.

– *Hva gjør du akkurat nå?*

– Jeg har akkurat hatt et møte med en prosjektleder for Entré Øyer, som ville snakke med oss blant annet om en mulig framtidig gondolbane over Lågen. Det ligger langt fram i tid, men området jobber med saken. Så har jeg møte akkurat nå om kartlegging av eksponering for kjemikalier, og tilhørende oppdatering av rutiner og verneutstyr for de ansatte.

– *Hvilket annet yrke ville du helst hatt hvis du kunne velge fritt?*

– Jeg kunne godt tenkt meg å studere jus. Det virker veldig spennende.

– *Hva får deg til å le?*

– (Ler.) Sære ting, vil jeg si. Programmet *Kongen befaler* kan være ganske morsomt.

– *Blir det tid til noen hobby?*

– Litt. Jeg er glad i å gå på ski, sykle og lese. Og å se på spennende serier på Netflix, gjerne danske eller svenske.

– *Hva gjør du helst ikke i fritiden?*

– Isbader. Det er ikke noe for meg.

– *Har du noen leveregel?*

– Ikke bruke energi på det jeg ikke kan gjøre noe med.



FOTO: STATENS VEGVESEN

▶ SELVANGIVELSEN

GJEST VERT

STRAND FJELL

BOK FILM

KJØTT FISK

BIL SYKKEL

MUSIKK STILLE

KAFFE TE

SOMMER VINTER

HVERDAG FEST

▶ FAKTA

ANJA ÅBOEN SLETTEN

Alder: 50 år

Sivil status: Særboer, to barn

Yrke: Direktør ved Norsk vegmuseum

– *Hvilken bok har du på nattbordet?*

– Jeg husker ikke navnet, men forsvarssjefen har skrevet en bok om ledelse, jeg kjøpte den på Mammut-salg. Den er ganske god og gir spennende perspektiver.

– *Din yndlingsby?*

– Ja, si det? Kanskje Roma? Eller New York.

– *Hva liker du best til middag?*

– Jeg er glad i biff, jeg!

– *Hva slags musikk lytter du helst til?*

– Alt mulig. Virkelig alt mulig. Jeg liker alt fra jazz til AC/DC og til reggae. Bare det er bra.

– *Ser man deg i Operaen?*

– Ikke ofte, men jeg har vært der. Jeg har to døtre og en mor som er veldig interessert.

– *Har du planlagt neste sommerferie?*

– Vi jobber med det, men vi er litt sent ute. Det blir nok Århus i Danmark.

– *Hvem fikk blomster av deg sist?*

– Moren min. Hun hadde hjulpet meg med et eller annet, men jeg husker ikke helt hva det var. ◀

ABONNÉR PÅ VÅREVEGER

10

UTGAVER

– kun kr 795!



BESTILL PÅ **VEIER24**.no

ALLTID OPPDATERTE VEGNYHETER

RETURADRESSE:
Våre Vegger
PB 380, Sentrum
0102 Oslo

NESTE UTGAVE AV
VÅRE VEGGER

TEMA

BRUER

NR 06 KOMMER:

30. JUNI

ANNONSEFRIST:

16. JUNI

ALLTID OPPDATERTE NYHETER:

VEIER24.no

Få vegnyheter på e-post!

Meld deg på vårt
nyhetsbrev på
www.veier24.no



Følg oss på sosiale medier!



@vareveger #vareveger