



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKANT OG KJØRETØY:

Den nye, norske føreropplæringen er banebrytende og i Eurotoppen, i følge en OECD-rapport.

SIDE 4

MILJØ:

Flere dør på grunn av dårlig luft, viser en rapport fra Folkehelseinstituttet, Universitetet i Oslo og Statens vegvesen.

SIDE 11

TRAFIKKSIKKERHET:

225 000 ganger ble norske bilister tatt for råkjøring i fjor, enten i fotobokser eller i ordinære fartskontroller.

SIDE 5

Mister fokus

LEDER SIDE 2

Rassikrer E6

E6-prosjektet i Østfold bruker all tilgjengelig kunnskap for å unngå lignende ras som det på E6 i Sverige.

SIDE 8



Busskrise



SIDE 9

Filmstjerner



SIDE 12-13

Landemerke

Statens vegvesen bygger sin høyeste tunnelportal nokonsinne, når Vallaviktunnelen opnar seg opp i 22 meters høyde fram mot det over 200 m høge tårnet på Hardangerbrua.

SIDE 15



Tar lengre tid: Distriktsjef Roar Gärtner frykter Hanekleivtunnelen ikke vil bli åpnet for trafikk før i mai. (Foto: Kjell Wold)

Stengt til våren

Tunnelras. E18 Hanekleivtunnelen i Vestfold kan bli stengt så lenge som til mai. Opprydningen som nå er i gang går raskt og greit. Men sikringsarbeidet blir så omfattende og kostbart, at det trolig må ut på begrenset tilbud. Derfor vil det gå fire og ikke to måneder til søndre tunneløp kan gjenåpnes.

SIDE 6-7



Færre ulykker på ujevne veger

Trafikkforskere har funnet ut at ujevne og ubehagelige veger gir færre trafikkulykker enn jevne, slette veger. Det slås fast i et nytt forskningsprosjekt i regi av Statens vegvesen.

SIDE 10

DAGSORDEN

Mister fokus

LEDER

Helge Rong

■ Året 2006 er bak oss og vi må konstatere at talet på omkomne i trafikken syner ein auke. Dermed vart ein fin trend frå dei tre førre åra brote. 242 menneske er borte for alltid, til stor sorg for dei som sit attende.

■ Ulukkestypen som skil seg ut med størst auke i talet på drepne er møteulukker. Fram til november omkom 16 fleire som følgje av ei møteulukke. Over 40 prosent av dei trafikkdrepne i fjor omkom i samband med ei slik ulukke.

■ Samstundes veit vi at fleire køyrer for fort. Kring 30 000 fleire enn året før fekk tilsendt innbetalingsgiro frå Statens innkrevingsentral etter at dei var knipsa i ein fotoboks enn i 2006. Når ein også veit at stadig fleire skaffar seg utstyr som varslar om fartskontroll, må ein tru det er mange fartssyndarar som slepp fri. Trenden statistikkane syner er difor urovekkjande.

■ Til Østlandets Blad seier ordførar i Elverum Terje Røe at trafikantane ikkje må skulde på føret om dei vert innblanda i ei trafikkulukke.

- Vi kjem ikkje utanom at det er trafikanten som er årsak til at ulukkene finn stad, seier han til avisa. Røe utdjuvar at det er mange forhold som påverkar og medverkar, men understrekar at det er personen bak rattet som er den utløyssande faktoren.

■ Mange meiner fysisk skilde køyrebaner er einaste løysing for å få ned talet på møteulykker. Sjølv sagt er dette eit tiltak som vil gje resultat, men slik vegnettet i Noreg er i dag vil ikkje eit slikt tiltak løyse alt.

■ Trafikktryggleik er noko kvar og ein av oss har ansvar for. Staten brukar årleg mange millionar kroner på fysiske tiltak for å betre trafikktryggleiken, men det kan sjå ut som hovudproblemet, bilføraren, ikkje heilt følgjer opp. Det kan sjå ut som mange bilførarar føler seg tryggare i trafikken og difor har mista fokus. Auken i trafikkdrepne i 2006 bør difor tene som ein vekkar. I trafikken må ein være skjerpa heile tida. Elles er ulukka ute.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Olav Sjøfteland, Vegdirektør

Hanekleivraset

Var dette noko ein burde forstått då vi bygde tunnelen?

Seint på kvelden første juledag gjekk det eit ras i Hanekleivtunnelen på E18 i Vestfold. Vi er svært glade for at ingen vart drepne eller skadde. Dei første trafikantane som kom til rasstaden, må ha handla på ein svært forstandig måte. Det kunne lett blitt ein massekollisjon av bilar som måtte bråstoppa framfor raset.

Eg kjenner ikkje til at vi nokon gong har hatt eit tilsvarende ras i ein veg-tunnel som er open for trafikk. Men det skal ikkje skje at vi får slike ras. Det er ikkje berre ein visjon, **men eit absolutt mål. Derfor beklagar vi svært sterkt at vi fekk eit slikt ras.**

Debatten om kva som gjekk galt i Hanekleivtunnelen starta alt andre juledag. At det var for dårleg sikra, var raset eit klart bevis på. Vanskelegare er det å svare på kvifor det var for dårleg sikra. Var dette noko ein burde forstått då vi bygde tunnelen? Kva som var årsaka til raset, vil eg ikkje spekulere på no. Vi har fått oppnemnt tre kyndige geologar som skal gi eit svar på det i midten av februar. Eigne fagfolk i Vegvesenet vil sjølv sagt også studere nøye denne uvanlege og spesielle hendinga. Vi må gjere alt vi kan for å lære av det som hende, og ta konsekvensane av det både for å få betre kompetanse og for å få tryggare tunnelar. Inntil granskinga er gjennomført, vil det bli feil å delta i ein debatt om kva som gjekk galt.

Det er blitt kjent at det under anleggsarbeidet i 1997 viste seg at fjellsikringa som var gjort, ikkje var god nok. Men dette oppdaga vi i anleggstida. Vi er blitt kritisert for at vi ikkje lytta til faresignala som vi fekk. Vi lytta til faresignala. Nye undersøkingar vart gjennomført, rapport vart utarbeidd og betydelege sikringsarbeid vart gjennomført. Om det var godt nok får granskinga vise.

Etter Hanekleivraset har eg fått fleire spørsmål om det er sikkert å kjøre i norske tunnelar. Det er sjølv sagt uråd utan vilkår å svare ja på eit slikt spørsmål. Det er alltid ein risiko å reise med bil. Men der konsekvensane kan bli størst, skal sikringstiltaka vere størst. Det er heilt uvanleg at bruer bryt saman. Slik skal det også vere med tunnelane. Men det skjer forandringar med fjellet i ein tunnel. Fjellet "lever" blir det sagt. Derfor trengst det kontroll med korleis tunnelane utviklar seg. Statistikken viser at det er færre ulykker i tunnelane enn på vegane utanfor tunnelane. Men vi kan gjerne tenkje oss at det kan skje svært alvorlege ulykker i ein tunnel. Særleg har vi vore redde for brann. Derfor skal det leggjast ekstra stor vekt på tryggleiken med alt som har med tunnelar å gjere. Statistikken viser at vi har lykkast med dette. Vi må heller ikkje gløyme alle dei tunnelane vi har bygd i vanskeleg fjell, og der vi ikkje har hatt ulykker slik som i Hanekleivtunnelen.

Vi har i dag 952 tunnelar med til saman 865 km lengde på riks- og fylkesvegnettet. Tunnelane er og vil bli ein viktig del av vegnettet både av omsyn til terrenget, ønske om kort veg, miljøet og for å hindre at trafikantane skal bli utsette for ras. Tunnelar er og vil også i framtida vere viktige element i det norske vegnettet.

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN

Fagpressen

Denne avisen er redigert på uavhengig grunnlag, i henhold til de prinsipper som er nedfelt i Redaktørplakaten og norske mediers etiske normer, slik de er uttrykt i Vær Varsom plakaten.

Ansvarlig redaktør står etisk og rettslig ansvarlig for det redigerte innhold. Dersom noen reagerer på innholdet, oppfordres de til å ta kontakt med ansvarlig redaktør.



Ansvarlig redaktør (konst)
Helge Rong

Mobil: 913 358 67
Telefon: 75 11 32 89
E-post: helge.rong@vegvesen.no



Vaktsjef
Anne Marit Ø. Johansen
Vegdirektoratet

Mobil: 412 321 07
Telefon: 22 07 36 92
E-post: anne.marit.johansen@vegvesen.no



Journalist
Henriette E. Busterud
Vegdirektoratet

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



Journalist
Kjell Wold
Region sør

Mobil: 900 94 8 86
Telefon: 32 21 44 81
E-post: kjell.wold@vegvesen.no



Journalist
Håkon Aurlien
Region øst

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



Journalist
Geir Brekke
Region vest

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



Journalist
Knut Opeide
Region midt

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



Journalist
Giselle Jensen
Region nord

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

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

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

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

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

Redaksjonen avsluttet 16. januar kl. 13.00. Neste utgave kommer 1. februar 2007

KRONIKK

FELLES MÅL ■ Veg- og transportsektoren må utvikles med utgangspunkt i felles transportpolitiske mål nedfelt i NTP.

Sektoransvar

■ Endrede forvaltningsløsninger vil ikke redusere kravet om et nasjonalt helhetsansvar og en samordningsenhet som utvikler og fastsetter felles standarder og krav, og ser til at disse blir etterfulgt. På følgende områder kan vi si at Vegvesenet har et sektoransvar:

■ Samordne transportetatens arbeid med NTP

I NTP nedfelles de transportpolitiske mål for veg-, jernbane-, kyst- og lufttransporten. Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og Kystdepartementet har godkjent at vegdirektøren samordner de forskjellige etatenes arbeid med NTP gjennom å etablere et felles sekretariat og gjennom å lede etatenes styringsgruppe for arbeidet.

■ Koordinere trafiksikkerhetsarbeidet

Det er kanskje på dette området vi ser tydeligst at samfunnet verdsetter den faglige bredde som etaten har, fra førerutdannelse og kjøretøykontroll til vegutforming og drift av vegnettet.

Trafiksikkerhetsarbeidet på lokalplanet, i fylker og kommuner, er helt avhengig av at Vegvesenet stiller ressurser og kompetanse til rådighet.

■ Koordinere arbeidet med kollektivtrafikk

Selv om Statens vegvesen ikke har et direkte operativt ansvar for kollektivtrafikken, har vi, på bakgrunn av plankompetanse og kunnskap om trafikkavvikling, blitt bedt av Samferdselsdepartementet om å ta et større ansvar bl.a. for å redusere forsinkelser og øke kollektivtrafikkens reisehastighet i de seks byområdene Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand og Tromsø.

■ Sykkelstrategi

I NTP 2006-15 og i Nasjonal Sykkelstrategi er det satt sterk fokus på sykkeltrafikk. Vegvesenet er i den forbindelse bedt om å ta en sterkere rolle og "være pådriver og spre kunnskap om sykling og sykkeltiltak til kommuner, kollektivtrafikknæringen, arbeidsgivere og andre". Ett konkret mål er at alle byer og tettsteder over 5000 innbyggere skal ha vedtatte planer for hovednett for sykkeltrafikken innen 2009.

■ Tilgjengelighet for alle

Vegvesenet har etablert et brukermedvirkningsforum for handikapsprosjekt innenfor vårt ansvarsområde. Dette forumet skal gi innspill til revisjon av retningslinjer og standarder for vegbygging som sikrer bedre tilgjengelighet for alle.

Også når det gjelder konkrete tiltak/behov på det eksisterende vegnettet, på terminaler og på busser vil dette forumet bli en viktig medspiller til å intensivere og forbedre arbeidet med tilgjengelighet.



Tar styring: Statens vegvesen er bedt om å ta en sterkere rolle for å bidra til at flere bruker sykkel som transportmiddel (Foto: Knut Opeide)

KJELL STURE BJØRVIK



■ **HVEM:** Kjell Sture Bjørvig er assisterende vegdirektør. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

■ Miljøbelastning fra vegtrafikken

Vegtrafikkens bidrag til regionale og lokale miljøproblemer er betydelige. Dette gjelder både forurensende utslipp av klimagasser fra kjøretøy, støy fra biltrafikken og den miljøbelastning som følge bygging og drift og vegnettet (for eksempel salting og strøing). Vi har både kunnskap og virkemidler til å redusere ulempene og til å foreslå tiltak for på lengre sikt å

fjerne eller redusere miljøbelastningene.

■ En effektiv vegtransport

Effektivisering av vegtransporten er en oppgave som må forsterkes både av hensynet til næringslivets konkurransevne og for å få flere til å reise med kollektive transportmidler. Et viktig tema vil være større anvendelser av ny teknologi og såkalt intelligente transportsystemer, ITS, men også tiltak som informerer og styrer trafikken.

■ Rekruttere og sikre kompetanse

I samarbeid med rådgiver- og entreprenørbransjen vil rekruttering og kompetanseutvikling bli en særdeles viktig oppgave i alle årene framover. Dette skyldes bl.a. demografiske realiteter hvor en stor andel tekniske fagfolk vil gå over i pensjonistenes rekke de nærmeste ti årene og det forhold at ungdom velger bort real- og naturfag til fordel for andre studievalg.

Et målrettet arbeid gjennom etablering av Næringslivsringen

ved fakultet for Bygg og Miljø ved NTNU har gitt gode resultater.

■ Et velfungerende anleggsmarked

Vegvesenet er landets største permanente byggherre på fastlandet. Vi bestiller entreprenør- og konsulent tjenester for mer enn 10 mrd kroner hvert år. Dette tilsier at vi må ta et ansvar for at anleggsmarkedet får en sunn og god utvikling når det gjelder effektivitet, kostnadsutvikling, HMS og etikk.

■ Helhetsløsninger i by

Et effektivt, miljøvennlig og sikkert transportsystem i byområdene er avhengig av at forholdene legges til rette for en effektiv kollektivtrafikk, en bedre samordning av areal- og transportpolitikken, et vegnett som reduserer ulykker og miljøbelastning og gir god framkommelighet for busser, næringstrafikk og for gående og syklende trafikanter.

På alle disse feltene har Vegvesenet kompetanse og kunnskap om virkemidlene og kan være pådriver og en viktig samarbeidspartner for de lokale og regionale myndighetene.



Statens vegvesen

I MEDIENE:

Adresseavisen

- Uavhengig veitilsyn

- Landets 950 tunneler kontrolleres i dag av Statens vegvesen. Vi mener det er uheldig at Vegvesenet på denne måten fører tilsyn med seg selv. Liv Signe Navarsete bør derfor sette i gang arbeidet for å få etablert et uavhengig veitilsyn, skriver Adresseavisa på lederplass.

Drammens Tidende

Manglende selvkritikk

To uker etter raset i Hanekleiv-tunnelen er Statens vegvesen fortsatt svært tilbakeholdne med å uttrykke noen form for selvkritikk. Distriktsjefen i Statens vegvesen i Vestfold, Roar Gärtner, uttalte til vår avis dagen etter raset at "ingenting tyder på at vi burde vært føre var". Etter hvert som nye opplysninger tilflyter allmennheten, blir han stående mer og mer alene om nettopp den holdningen, skriver Drammens Tidende i en leder.

Bergens Tidende

Likegyldig

En internasjonal arkitektkonkurranse kunne også vært en gyllen anledning til å markedsføre Hardanger og Norge på enestående vis. Den anledningen har vi nå gitt fra oss. I stedet sitter vi igjen med et skandaløs likegyldig byggverk uten påfallende arkitektoniske kvaliteter, til den nette sum av 1,8 milliarder kroner, skriver Bergens Tidende på lederplass om Hardangerbrua.

Østlandets Blad

Vil bruke buss

-Vi blir stadig oppfordret til å kjøre kollektivt, men da må det også legges til rette for det, sier Marit Aschehoug, som mener det ikke bare er parkeringen som er dårlig tilrettelagt for pendlere fra Nordby, Skuret på holdeplassen er ødelagt og trekkfullt. Da Aschehoug tok kontakt med Statens vegvesen angående å få rettet dette, fikk hun til svar at de ikke var klar over at folk tok bussen fra Nygårdskrysset. Men buss-stopp har de, påpeker Østlandets Blad.



Uppopulær førjuls-gave

Etter et ublidt møte med farts-humpen på rv. 12 på Ytteren i Rana røk bunnpanna på Ivar Brendbergs Volkswagen Golf. Skaden kostet eieren 4000 kroner. Pedersen Auto bekrefter å ha reparert bunnpanna på 15 biler siden humpen kom. - Jeg vil kalle den et regelrett sprett-hopp, forteller verksmester Skog. Statens vegvesen avviser at humpen er feilkonstruert.

TRAFIKKSIKKERHET



Åpnet sambruksfelt

Landets første sambruksfelt utstyrt med de nye skiltsymbolene er nå tatt i bruk på rv. 22 Fetvegen utenfor Lillestrøm. 4,2 km av Fetvegen er utvidet med et ekstra felt forbeholdt de som reiser sammen. Statsråd Liv Signe Navarsete foretok åpningen, her med Nils-Erik Bogsrud og ordfører Lisbet Lofthus Gabrielsen. (Foto: Bjørn Kåre Steinset)

Rekordforbruk

I løpet av november og desember ble det brukt sand og salt tilsvarende flere års normalt forbruk i Rørosregionen. – Jeg har aldri opplevd maken etter 40 år i bransjen, sier Oddvar Trønnes i Kolo Veidekke. I en normal vintersesong går det med 1640 tonn sand og 27 tonn salt. Men i nov/des 2006 ble det brukt 4800 tonn sand og 102 tonn salt.

Ny stasjon i Sarpsborg

20. februar flytter Statens vegvesen inn i den nye trafikkstasjonen på Hafslund like utenfor Sarpsborg. Dermed fullføres prosessen med å samle trafikkstasjonsvirksomheten i Ytre Østfold i ett bygg. Den nye trafikkstasjonen kommer til å få det nyeste av teknisk utstyr, og en egen hall for teknisk gjennomgang av ulykkesbiler.

Fire nye ATK-bokser

Vegvesenet og politiet håper at fire nye fotobokser vil få farten ned på E136 gjennom Lesja. Boksene er satt opp i 60-soner der snitthastigheten er om lag 10 km/t høyere. – Vi kommer til å fortsette radarkontrollene mellom ATK-punktene inntil farten går ned og ulykkene blir færre, sier Sten Gregersen ved Gudbrandsdal politikammer.



Skal engasjere ungdom: Vegvesenets Reidun Tryggestad, regissør Roar Uthaug og Sigrid Bonde Tusvik skal få ungdom til å lage Vegvesenets neste bilbeltesatsing.

Kjempe-respons

14 dager før innleveringsfristen går ut har Statens vegvesen allerede fått inn rundt 350 forslag til manus til den nye bilbeltefilmen.

Anne Marit Ø. Johansen

OSLO: Responsen på kampanjen har vært enorm.

– På forhånd sa reklamebyrået at vi burde være fornøyd med å få inn rundt 200 forslag til manus. Derfor er vi utrolig glade for at så mange allerede har sendt inn sine forslag, sier kampanjeansvarlig i Vegdirektoratet, Bjarte Skaugset.

Ungdom legger premissene

3. juledag startet kampanjen som skulle få ungdom mellom 16 og 24 år til å komme med forslag til hvordan den neste bilbeltefilmen skulle være. Hensikten med både konkurransen i selve og filmen er å kommunisere direkte med de som er mest ulykkesutsatt i trafikken.

– Vi ønsker å la ungdom legge premissene selv og gi råd om hva som fenger. Det er første gang noe slik gjøres i så stor skala i Norge, forteller Skaugset.

Folket bestemmer

1. februar går fristen ut for å levere forslag til manus. Deretter skal en jury plukke ut de beste forslagene, men til sjuende og sist er det norske folk som bestemmer hvilken film som skal rulle på TV-skjermene til våren. Via web og sms skal de kunne stemme på det forslaget de mener er det beste for å få flere ungdommer til å bruke bilbelte.

Vinneren vil få lage filmen sammen med regissør Roar Uthaug. Resultatet blir å se på TV-skjermene og på kino i april/mai.

Vekker oppsikt

Norsk føreropplæring vekker oppsikt internasjonalt. Vektleggingen av risikoforståelse og selvinnsikt er banebrytende, viser en OECD-rapport.

Henriette Erken Busterud

OSLO: – Vi har flyttet føreropplæringen fra armer og bein opp til hodet ved at vi ønsker å påvirke å den enkeltes atferd og holdning, forklarer Jan Edvard Isachsen i Statens vegvesen.

Basert på forskning

Europeisk forskning har kommet fram til en del viktige elementer som en god føreropplæring bør inneholde. Dette har Statens vegvesen lagt til grunn for læreplanene som ble innført i fjor. – Vi er det første landet i Europa som prøver ut forskernes teori. Men skal vi lykkes, er vi helt avhengige av at bransjen og at den enkelte lærer følger opp i sin undervisning, understreker Isachsen.

– Nå har vi sendt trafikklærerne utfor skihoppet, det er mye opp til dem hvordan vi lander.

Gir selvinnsikt

De fleste land er mest opptatt av å lære elevene de kjøretekniske og trafikale ferdighetene. Dette er fortsatt viktig, men skal en jobbe med trafikksikkerhet, må perspektivet utvides til også å se på sjåførens rolle som aktør i trafikken og risikoen dette medfører.

– Derfor er det nå mer vekt på å diskutere ting i grupper fordi holdnings- og atferdspåvirkning er noe som elevene ikke kan lese seg til. Heller ikke kan vi måle deres holdninger og fremtidig atferd slik førerprøven nå er lagt opp. Altså er



Best i Europa: Statens vegvesens føreropplæring har mer fokus på risikoforståelse og selvinnsikt enn andre land – og er i følge eksperter kanskje Europas beste. (Arkivfoto: Knut Opeide)

det lagt inn en del nye obligatoriske timer. Den største delen av opplæringen skal eleven likevel fortsatt velge å ta på trafikkskole og/eller øve på egen hånd, sier Isachsen.

Egen atferd

På det trafikale grunnkurset snakker de om hvordan kandidatene reagerer i ulike situasjoner. Er de blant dem som tar sikreste veg ned en slalåmbakke eller tar de mange sjanser? Vil en slik oppførsel gjen-

speile seg i trafikken?

– Evnen til å reflektere over egen kjøreatferd skal opparbeides gjennom hele opplæringen. Temaet tas spesielt opp i et obligatorisk kurs på slutten av opplæringen der vi knytter dette til deres egen bilkjøring. På denne måten prøver vi å gjøre risikotakere oppmerksom på hva slags konsekvenser ulik atferd kan få i trafikken, sier Isachsen, som har opplevd interesse fra utlandet for det norske opplegget.

– Kolleger i mange land verden over har vist interesse, opplyser Isachsen.

Transportøkonomisk institutt skal evaluere ordningen i 2009

Isachsen tror likevel ikke på full effekt før langt senere.

– Slike utdanningsreformer bruker mange år på å "sette seg", bare se på skoleverket. Nesten to tusen trafikklærere over hele landet må dra i samme, riktige retning skal vi få det til, avslutter Isachsen.

Tre nye år

Statens vegvesen forlenger avtalen om trafiksikkerhetsarbeid med dei tre fotballkrinsane i Region vest for tre nye år.

Geir Brekke

BERGEN: Fotballkrinsane i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane kan sjå fram til kontraktsforlenging på betre vilkår enn dei tre første åra. I perioden 2007-09 kan dei til saman hente 1,5 mill. kr. i tilskot til TS-arbeidet fotballaga utfører t.d. i samband med reiser til bortekampar og turneringar.

– Avtalen gir Rogaland og Hordaland 200 000 kr. kvar årleg, medan Sogn og Fjordane får 100 000 kr., opplyser seniorrådgivar Kåre Ljones i Statens vegvesen. Det blir satsa på bruk av bilbelte og refleks og Sei ifrå-tiltak i fotballmiljøa vestafjells dei tre komande åra. I tillegg til tilskota stiller etaten med nødvendig materiell til trafiksikkerhetsarbeidet.

Det er ei positiv evaluering av dei første tre åra med fotballsamarbeidet som ligg til grunn for at avtalen no er forlenga i Region vest. Dette samsvarer og med oppmuntningar frå leiinga i Samferdsledepartementet og Norges Fotball-



Best med ball: Politisk sekretær Erik Lahnstein i Samferdsledepartementet (i midten) skryter av samarbeidet mellom fotballkrinsane og Statens vegvesen. T.v. seksjonsleiar Sigfred Sivertsen i Statens vegvesen og t.h. visepresident i Norges Fotballforbund, Mette Hammersland. (Arkivfoto: Geir Brekke)

forbund. Ideen til samarbeidet kjem frå Statens vegvesen Region nord.

– Vi ventar på evalueringsrapporten frå Sintef før vi vil vurdere

eit eventuelt vidare samarbeid med fotballkrinsane i Nord-Norge, opplyser Randulf Kristiansen i Statens vegvesen.



Betre MC-kontakt

■ ■ - Det er positivt at Statens vegvesen i år skal ta kontakt med MC-klubbar i Region vest med målsettinga om å få ned ulykkestala for denne trafikantgruppa, seier leiar for ulykkesanalysegruppa i regionen, Hans Olav Hellesøe. Talet på dødsulykker med MC auka med over 50 prosent i Region vest i 2006. (Arkivfoto: Knut Opeide)

Flere over Svinesund

■ ■ Biltrafikken over Svinesund har økt med to prosent fra 2004 til 2006. Siste år før den nye Svinesundbrua ble tatt i bruk, kjørte i gjennomsnitt 15650 biler over brua hver dag, derav 1770 tunge kjøretøy. Første hele år med to bruer kjørte 9820 biler over nybrua hver dag, og 6200 over den gamle Svinesundsbrua.

Tungtrafikk

■ ■ 720 tunge kjøretøy passerte inn og ut av Norge på E18 ved Ørje hver dag i fjor, og dette er om lag en fjerdedel av all tungtrafikk på hjul ut og inn av landet. Størst tungtrafikk er ved Svinesund der 1770 tunge kjøretøy passerte i et gjennomsnittsdøgn. På tredjeplass kommer rv. 2 ved Skotterud/Morokulien.

Trakk 150 000

■ ■ Statens Vegvesen har nå trukket 150 000 kroner av betalingen fordi vedlikeholdsentreprenørene Mesta og Kolo Veidekke ikke gjorde god nok jobb under det første store snøfallet på Hedmarken i oktober. Kolo Veidekke mener reaksjonen er stram, men distriktssjef Aud Riseng har fått mange klager og mener trafikantene har hatt grunn til å klage.



Fartsbøter: Rundt 225 000 fikk fartsbot fordi de kjørte for fort i fjor. 155 000 av disse hadde for høy fart forbi fotobokser. (Illustrasjonsfoto: Trond Isaksen)

Flere fartsbøter

155 000 ble tatt i fotobokser i fjor, 30 000 flere enn året før. I tillegg ga politiet over 70 000 fartsbøter til bilister som ikke holdt fartsgrensa.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Antall som blir tatt for å kjøre for fort avhenger av politiets kapasitet, antall fotobokser og digitale kamera. Når det gjelder hvor mange som ble tatt i fotobokser er økningen størst i Akershus – der ble 10 000 flere tatt enn året før.

– Økningen i antall ATK-krav generelt skyldes sannsynligvis at kameraene har vært mer i drift enn før. De digitale kameraene har også blitt plassert i bokser der en vet at mange kjører for fort, forklarer Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen.

Færre mistet lappen

Amundsen opplyser at det i forbin-

delse med fotobokser var 228 færre som mistet lappen i 2006 sammenlignet med 2005.

– Dette skyldes enten at de som kjører veldig fort har redusert farten litt. Men vi frykter også at det er flere som har fotoboksvarslere. Dette er svært bekymringsfullt på sikt, siden dette kan føre til påkjørsler bakfra på grunn av oppbremsing ved fotobokser, sier Amundsen.

650 millioner

Til sammen har bilistene måttet betale over 650 millioner kroner for å ha kjørt for fort.

Snøen kostet 70 mill.

■ ■ Mesta mener fjorårets vinter var uvanlig hard og lang. Nå har de regnet ut at unormalt mye snø forrige vinter påførte dem et tap på 70-80 millioner kroner. Ifølge internavisen Refleks er det først og fremst i funksjonskontrakter på sør- og østlandet at vinteren kostet flekk.

Kilde: Statens innkrevingssentral

Fartsovertredelser 2006		
Fylke	Antall ATK-krav	Beløp
Akershus	34 533	99 559 800
Buskerud	6 744	17 349 400
Finnmark	350	693 900
Hedmark	6 853	21 207 300
Hordaland	18 768	38 847 500
Møre og Romsdal	5 982	12 044 900
Nord-Trøndelag	4 418	15 359 700
Nordland	377	806 500
Oppland	10 273	21 940 500
Oslo	15 388	35 781 000
Rogaland	11 651	29 233 700
Sogn og Fjordane	3 233	7 930 500
Sør-Trøndelag	2 386	6 279 100
Telemark	4 502	10 221 600
Troms	1 264	2 857 400
Vest-Agder	4 391	12 440 100
Vestfold	18 254	38 238 100
Østfold	6 373	20 149 800
Totalt	155 740	390 940 800

Fartsovertredelser 2006		
Fylke	Antall forenklet forelegg	Beløp
Akershus	7 046	31 260 050
Buskerud	3 946	16 924 950
Finnmark	1 080	3 686 850
Hedmark	4 284	17 040 550
Hordaland	6 653	23 451 350
Møre og Romsdal	1 797	7 348 000
Nord-Trøndelag	2 068	7 503 550
Nordland	4 942	15 592 750
Oppland	4 284	17 478 350
Oslo	2 200	9 638 900
Rogaland	5 874	21 410 250
Sogn og Fjordane	1 391	4 534 300
Sør-Trøndelag	4 273	17 651 650
Telemark	3 918	15 206 756
Troms	4 865	16 011 500
Vest-Agder	4 875	17 989 850
Vestfold	4 822	18 064 600
Østfold	3 205	11 316 728
Totalt	71 523	272 110 934

AKTUELT



Står på vidare: Brannforsøka i Runehamartunnelen held fram også i 2007, med f.v. Ivar Hol, Per Brandli og Harald Buvik som ansvarlege frå Statens vegvesen. (Arkivfoto: Knut Opeide)

ALTERNATIV TIL PE-SKUM I TUNNEL: Forsøka held fram

Statens vegvesen held fram med FoU-prosjektet for å finne alternativ til PE-skum ved frost- og vassikring i tunnelane også i 2007.

Geir Brekke

BERGEN: Det er Harald Buvik i Statens vegvesen som opplyser dette til Vegen og vi. Det er no nærare tre år sidan etatsleiinga vedtok å setje i gang forsøksprosjektet med å finne andre material enn det brennbare PE-skummet ved bygging av nye tunnelar. Innan utgangen av 2006 skulle ein ha material som var ubrennbare, og som støtta funksjonskrava til frost- og vassikring i vegtunnelar.

- Vi blei tidleg klar over at dette var ein ganske ambisiøs målsetting. Vi kjem såleis til å halde fram med forsøka iallfall ut 2007, seier Buvik.

Tunnelduk

- Kva er statusen for forsøka no?
- GW Tunnelkvelv T100 frå Giertsen er godkjend for tunnelar med avgrensa trafikk- og frostmengder. Dette er i prinsippet den same tunnelduken som Giertsen har hatt tidlegare, men med noko anna materialsamansetting.

Metall og betong

Vidare er Aluway isolert platekvelv

frå VikVerk godkjend i bestemte tunnelklassar og i kombinasjon med føringskantar med fastsett høgde.

- Det siste året er tre ulike variantar av vatnavskjerma sprøytebetongkvelv blitt godkjend. Løysinga inneber montering av membran, og deretter påføring av 80 mm nettarmert sprøytebetong, som er tilsatt den nødvendige mengde med polypropylenfiber som brannsikring. Denne metoden kan brukast i tunnelar med lågare frostmengde, seier Buvik.

Mykje står att

- Eit anna alternativ til PE-skum er vatnavskjerma isolert sprøytebetongkvelv, som inneber membran, frostisolasjon med Glava og nettarmert sprøytebetong. Denne løysinga er prinsippgodkjend, men mykje testing står att.

- Skumglas er godkjend som frostisolasjon bak betongelement. Materialet er fullstendig ubrennbart, vatn- og dampdett, og får ikkje kondensproblemer, seier Harald Buvik.

Så lenge tunnelutviklingsprosjektet held fram og det ikkje er trekt endelege konklusjonar, byggjer Statens vegvesen framleis nye tunnelar med PE-skum, som er brannsikra med sprøytebetong, tilsett godkjend mengde med polypropylenfiber. Dette gjeld t.d. riksveg 55 Stedjeberggtunnelen i Sogndal, som skal oppnast for trafikk seinare i vinter.

E18 HANEKLEIVTUNNELEN:

Blir ikke gjort

Oppryddingsarbeidene i E18 Hanekleivtunnelen er nå i gang for fullt, men sikringsarbeidet blir så omfattende og kostbart at tunnelen kan bli stengt til mai.

Kjell Wold

SANDE: - Pigging av løs stein og løse masser startet 2. januar, og oppryddingen og arbeidssikringen er nå i full gang, forteller distriktssjef i Statens vegvesen, Roar Gärtner.

Han vedgår samtidig at de første antagelsene om at tunnelen vil kunne bli stengt i fra fire til åtte uker nå viser seg å være alt for optimistiske. For å være på den trygge siden, antyder Gärtner nå at Hanekleivtunnelens sørgående løp neppe blir åpnet igjen før i mai.

100 prosent

- Skulle vil klare det noe raskere vil vi selvsagt melde fra om det i godt tid også. Men akkurat nå må vi være nøkterne og forsiktige med å spå når tunnelen kan gjenåpnes.

Vi ser allerede nå at hel utstøping av tunnelen på en eller annen måte over en strekning på om lag 70-80 meter forbi rasstedet vil være nødvendig. Derfor blir arbeidet trolig både mer kostbart og langvarig enn vi hadde tenkt oss til å begynne med, sier Gärtner.

Tilbud på sikring

En arbeidsgruppe i Region sør og Vegdirektoratet ser nå på to løsninger for hvordan rasområdet i tunnelen skal permanent sikres.

Mesta som er driftsansvarlig for E18 på denne strekningen, fortsetter oppryddingsarbeidet til det er ferdig. Men arbeidet med permanent sikring og utstøping kan bli



Forsinkelse: Distriktssjef Roar Gärtner trenger lenger tid for å gjenåpne tunnelen. (Foto: Kjell Wold)

sendt ut på begrenset tilbudskonkurranse, før dette arbeidet kan starte, etter det Vegen og vi kjenner til.

Utstøping

- Hvor fort dette blir avklart ligger nå til vurdering i Vegdirektoratet, sier distriktssjef i Vestfold, Roar Gärtner.

Sørgående løp i Hanekleivtunnelen har nå vært stengt i tre og en halv uke etter at mer enn 200 kbm stein raste ned fra tunneltaket om kvelden 1. juledag i 2006.

» E18 Kleivtunnelen blir ikke påvirket av tunnelraset i Vestfold

Ikke påvirket

Det pågående arbeidet med E18 Kleivtunnelen i Drammen, der gjennomslag fant sted i forrige uke, blir ikke påvirket av tunnelraset i Vestfold, opplyser prosjektleder Bjørn Kleppstø i Statens vegvesen.



Tunnelras: 200 kbm stein raste ned fra taket i E18 Kleivtunnelen. **Tunnelinnspeksjon:** Undersøkellesgruppen på



Vinnaren: Marit Hove hadde vinnarframlegget om "Vegvokteren". (Foto: Geir Brekke)

VegVokteren voktar tunnelane

"Vegvokteren" heiter det elektroniske tunnelovervakingsystemet til Statens vegvesen i regionane nord og vest, som kan bli standard for heile etaten.

Geir Brekke

BERGEN: - Prevision har vore namnet sidan ein varsam start i Hordaland for over seks år sidan. Det er Statens vegvesen som har eigd Prevision, men vi ønskjer no ikkje å bruka dette namnet lenger, sidan det er knytta til ein leverandør, seier seksjonsleiar Terje Totland ved vegtrafikksentralen i Region vest.

Konkurranse

- Alle tilsette ved dei fem regionale

vegtrafikksentralane har teke del i ei intern tevling om nytt namneframlegg. Det er Marit Hove frå sentralen i Bergen som har kome med framlegget "Vegvokteren", seier Totland.

Eit tradisjonsrikt omgrep frå etaten har såleis kome til nytte i eit moderne, elektronisk system som skal gjere livet lettare for vaktoperatørane – og trafikantane.

Også bruer

Det er forresten ikkje berre styring av tunnelane som skjer gjennom Vegvokteren. Også bruer, ferjekaier, variable skilt og friteksttavler er kopla inn mot vegtrafikksentralane. I Region vest er det no 176 tunnelar som er styrt på dette viset, medan Region nord har inne 59 tunnelar.

Når det gjeld dei seks bruene i

Region vest og tre i Region nord som er styrt av Vegvokteren gjeld dette vindmåling og eventuell stenging når vindretning og styrke passerer grensa for trygg trafikkavvikling.

Størst i landet

- Region vest loggførar dagleg 3-400 000 signalendringar i overvakingssystemet. Såleis er vi den største vegtrafikksentralen i landet, med fleire loggføringar enn Oslo, seier Totland til Vegen og vi. Sjølv om det sentrale Austlandet har høgare trafikk enn Region vest har dette ein samanheng med talet på tunnelar.

Vegtrafikksentralen i Bergen er den største automatiserte overvakingssentralen i landet, inkludert dei store redningssentralane som vi kjenner frå t.d. leiteaksjonar,

opplyser Tor Tybring Aralt, som har den faglege kontakten med leverandørane av systemet.

Standard

- Vi ønskjer ein størst mogleg grad av standardisering av tunnelovervakingsystemet til vegtrafikksentralane i Statens vegvesen, seier Erik Norstrøm i Vegdirektoratet. Vi har oppmoda regionane om å arbeide med ei tilnærming mot systema til Region nord og vest, utan at dette er gjort som noko pålegg førebels. Region sør og midt baserer i dag si overvaking på systemet Factory Link, medan Region aust held seg til Siemens-systemet.

Den største utfordringa med tilpassing til eit sams system for heile etaten ligg nok i overvakinga av tunnelane i Oslo, seier Norstrøm til Vegen og vi.

enåpnet før i mai



18 Hanekleivtunnelens sørgående løp 25. desember 2006. Her fra oppryddingsarbeidet i forrige uke. (Foto: Kjell Wold)
 19 inspeksjon i tunnelen i forrige uke. Lite bilde til høyre (Foto: Kjell Wold)

Første dag på jobb for ekspertene

10. januar var første dag på jobb for gruppen som skal finne årsakene til raset i Hanekleivtunnelen.

Kjell Wold

SANDE: Presis klokken 09.00 stilte geologene og tunnelektperne Bjørn Nilsen, NTNU, Øystein Norgulen, NGU og Per Bollingmo, Multiconsult til første befarings i Hanekleivtunnelen.

Nøkkelpersoner

- Vi regner bare med dette ene besøket her i tunnelen. Resten av arbeidet blir intervjuer med nøkkelpersoner og omfattende

dokumentstudier, sa Per Bollingmo, før han tok fatt på jobben. Undersøkelsesgruppen tror ikke det blir vanskelig å holde fristen for rapporten til 15. februar. Samferdselsdepartementet fastsatte den 5. januar hva som skal være mandat for undersøkelsesgruppen.

Mandat

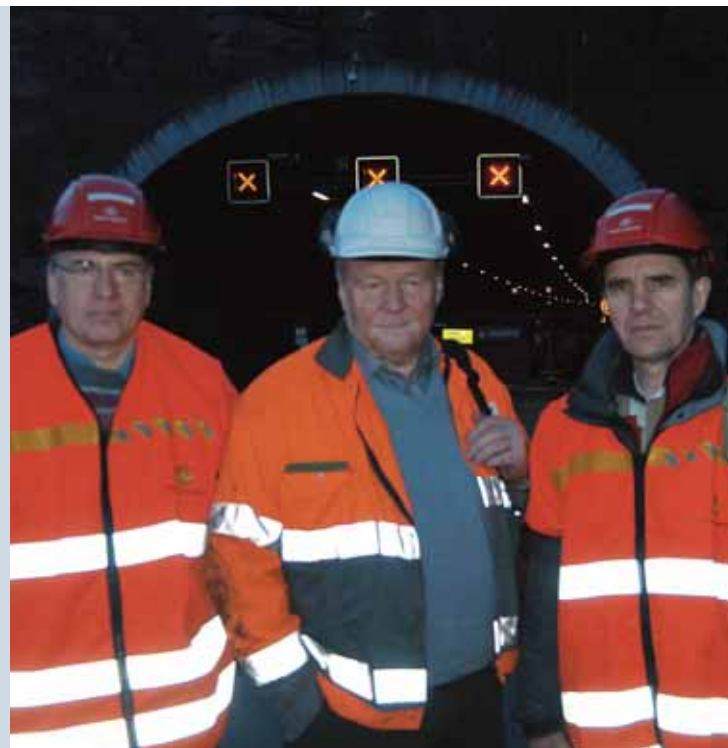
Formålet med granskningen er å klarlegge mulige årsaker til raset og foreslå eventuelle forbedringstiltak.

Gruppen skal analysere framdrift, prosedyrer og metoder i alle faser av prosjektet fra prosjektering og planlegging til utbygging og drift og vedlikehold etter åpning.

Gruppen skal også vurdere rutiner og praksis for Statens vegvesens kontroll med entreprenører og egen virksomhet. Det skal også undersøkes om ytre forhold har påvirket og bidratt til hendelsen.

Undersøkelsestrioen skal se på alt relevant materiale og intervjuer dem de måtte ønske. Gruppen står ellers fritt til å gjøre de undersøkelser de finner nødvendig.

Undersøkelsesgruppen:
 Bjørn Nilsen, NTNU f.v. Per Bollingmo, Multiconsult og Øystein Norgulen, NGU. (Foto: Kjell Wold)



AKTUELT



Vekestenging

Statens vegvesen vil truleg måtte stenga rv. 55 mellom Sogndal og Leikanger ei veker tid når ein 1. februar etter planen skal sprenga ned ein steinblokk på heile 20.000 tonn i fjellsida 250 m over det planlagde tunnelpårhogget i Fatlaberget. Det blir sett inn ferje mellom Hella og Kaupanger og båt rute mellom Hermansverk og Slinde den perioden vegen er stengt. Ei mindre salve same staden gjekk før jul (biletet). Det har gått føre seg fjellsikring i det rasfarlege berget sidan seint i haust. Det er planlagt å bora kring 400 hol i den trugande kjempeblokken.

Det er uvisst kor store skader sprenginga vil gjere på vegen. (Arkivfoto: Olav Handeland)

Fjerner skum

Statens vegvesen har fjerna mykje PE-skum frå eldre tunnelar dei siste åra. Når fjellet har tørka ut bak platene kan skumplatene fjernast. Etter reinsking av fjellveggen treng ein ikkje leggje på PE-skum att. I Region vest har ein nytta kring 12 millioner kroner til desse tiltaka dei siste tre åra. Mest er fjerna i Fløyfjellstunnelen i Bergen.

Nekter innsyn III

Norvegfinans har på nytt avslått begjæringen fra Regjeringsadvokaten og Statens vegvesen om innsyn i foreningens regnskaper.

Kjell Wold

OSLO: Norvegfinans fastholder påstanden om at Statens vegvesen ikke har innsynshjemmel. Statens vegvesen vurderer nå hva de skal gjøre med saken, men fastholder at bompengeselskapene ikke lenger kan benytte bompenger for betaling av årskontingent. Dette tiltaket kan medføre saksanlegg fra en av partene. Det kan bringe endelig avklaring om Statens vegvesen har innsynsrett eller ikke i Norvegfinans sine regnskaper.

Norvegfinans, med 42 medlemsbedrifter som alle er offentlig eide bompengeselskaper, har i over ett år nektet Statens vegvesens internrevisjon innsyn i og gjennomgang av foreningens regnskaper. Etter to innsynsbegjæringer og ditto avslag fra Norvegfinans ble saken i fjor høst overlatt til Regjeringsadvokaten. Den tredje innsynsbegjæringen ble kontant avslått rett før jul.

Sikrer under ny E6

- Stabiliteten i grunnen er et av de viktigste fokusområdene under E6-utbyggingen gjennom Østfold.

Håkon Aurlien

SARPSBORG: Det sier delprosjektleder Magne A. Lurfaldet i Statens vegvesen. Lurfaldet jobber for å unngå ras av den typen som skjedde på E6 i Sverige rett før jul, da 500 meter av E6 forsvant i overgangen mellom ny og gammel E6.

- Det er umulig å gi en garanti og si at det som skjedde i Sverige, ikke kan skje her også. Men dette er noe som ikke skal kunne skje, sier han.

Diskusjonstema

Faren for leirras, og tiltak for å forhindre slike ras, var hyppige diskusjonstemaer i E6-prosjektet også før ulykken skjedde i Sverige. Prosjektledelsen valgte å gå aktivt ut i fag- og lokalpresse for å fortelle hva som gjøres i forbindelse med den pågående utbyggingen av E6 i Østfold til firefeltsveg. I dag er over 30 km av strekningen sammenhengende anleggsområde men neste høst skal jobben være fullført.

- Vi har kontrollert grunnen i anleggsområdet og vet at det ikke er noen fare for ras under selve E6. Spørsmålet er om det naturlige terrenget inntil har god nok stabilitet. Utfordringen er å unngå å skape ustabilitet, sier Magne A. Lurfaldet.

Gammel havbunn

Det er ti tusen år gammel havbunn som skaper problemer ved vegbygging blant annet i Østfold og Bohuslän. Leiren er normalt stabil med innhold av salt fra havvannet, men gjennom årtider har landet hevet seg og regnet vasket ut saltet fra leirbunnen en del steder. Dermed er leiren blitt "kvikk", dvs. at den kan bli flytende etter støt eller sterkt trykk. En liten bevegelse et sted kan forplante seg til et stort ras med store konsekvenser.

- Traseen er nøye sjekket nå og da vegen ble bygget første gang. Vi vet derfor hva vi vil støte på, og



EPS og leca: - Dette sikrer stabiliteten og reduserer faren for setninger, forteller Magne A. Lurfaldet. (Foto: Håkon Aurlien)

har kunnet ta de forholdsregler som har vært nødvendige for å sikre stabiliteten, sier Magne Lurfaldet.

Avlastning

Den dårlige grunnen skaper spesielle utfordringer i områder mellom løs grunn og fast fjell. Det

møtes med fyllinger i lett materiale, dvs. EPS-blokker eller løs leca med et lag av stein og så asfalt.

- På strekningen Svingenskoen-Årum er brukes over 20 000 kubikkmeter med EPS og 4000 kubikkmeter med Lecafylling, forteller Lurfaldet. Det er mange bruer

på strekningen og disse er fundamentert på stål- eller sementpeler til fjell eller på sementpeler. På E6 sitt laveste punkt, i Skjebergbekken, blir også selve vegen sikret, dels med syv kilometer betongpeler som bærer vekten av vegfyllingen, dels med 70 km kalk/sementpeler som grunnforsterkning.



Taper penger: Lastebilnæringa taper penger etter E6-raset i Sverige. (Arkivfoto: Trond Isaksen)

Tre timers omveg etter E6-ras

Statens vegvesen har avvist Norges Lastebileierforbunds søknad om unntak fra kjøre- og hviletidsreglene.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Det kan ta opptil et halvt år før trafikken går som normalt etter E6-raset i Sverige. I mellomtida må sjåførene kjøre en omveg som i følge Norges lastebileierforbund tar opptil tre timer.

Taper penger

- Norges Lastebileierforbund mener det ikke er mulig å overholde kjøre- og hviletida etter at E6 raste ut og har søkt om dispensasjon fra reglene, opplyser Erik Syvertsen i Statens

vegvesen. Transportørene utnytter allerede grensene for daglige kjøretider maksimalt. Etter raset tar en tur opptil tretten timer som ellers ville tatt ti timer. En sjåfør kan kjøre maks ti timer pr. døgn.

Lastebilnæringa får økte kostnader som følge av at de må kjøre lengre strekninger enn normalt. Syvertsen sier det likevel er uaktuelt å gi dispensasjon fra kjøre- og hviletidsreglene.

- Vi vil ikke ha sjåfører inn til Østlandet og Oslo som har sittet opptil tretten timer bak rattet, det ville være en gedigen trussel mot trafikksikkerheten. Transportnæringen og deres kunder er nødt til å tilpasse seg den nye virkeligheten. Heller ikke Vägverket er interessert i å gi et slik unntak.



Bussbrems: Statens vegvesen mislykkes i sitt mål om bedre kollektivtransport i Trondheim. (Foto: Knut Opeide)

Bussbrems i Trondheim

Statens vegvesen gir seg selv strykkarakter for arbeidet med å bedre forholdene for kollektivtrafikk i Trondheim. I de andre storbyene er arbeidet i rute.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Omfattende tidsstudier i ettermiddagsrushet i landets seks største byer viser at gjennomsnittsfarten for bussene økte merkbart fra 2005 til 2006 i alle storbyene bortsett fra i Trond-

heim. Her går utviklingen i helt feil retning.

I 2004 var gjennomsnittsfarten på viktige bussruter gjennom Trondheim 23,6 kilometer i timen. I 2005 sank farten til 22,7 og i 2006 var farten på de samme rutene helt nede i 21,1 kilometer i timen.

Den nedslående utviklingen gjør at Statens vegvesen gir seg selv strykkarakter for satsingen på kollektivtrafikk i Trondheim.

Kroner null

- Jeg er overhodet ikke overrasket over denne nedslående utviklingen. I byer som Oslo, Bergen og Stavanger avsetter Statens vegvesen 30-40 millioner kroner pr. år til kollektivtiltak. I Trondheim bevilget Statens vegvesen kroner null til dette i

2006, og for 2007 er det heller ikke avsatt et rødt øre, sier Vegvesenets kollektivtransportkoordinator i Region midt, Steinar Simonsen.

Hans dystre spådom er at den manglende satsingen kombinert med den kraftige trafikkveksten som Trondheim nå opplever, vil føre til at farten for busstrafikken kommer til å synke ytterligere både i 2007 og 2008.

Forsøksordning

En av årsakene til at det nå gjøres svært lite for å bedre fremkommeligheten for bussene i Trondheim, er at byen er med i en forsøksordning der statlige midler til samferdsel ikke kanaliseres gjennom Statens vegvesen, men går direkte som en sekkepost til kommunen,

som selv skal prioritere bruken av pengene.

I Trondheim har man valgt å bruke mye av disse midlene til å redusere billettprisene på bussen, og lite har gått til investeringer i infrastruktur. I tillegg har selvsagt nedleggelse av bomringen ført til at den totale potten til gode transportformål er blitt drastisk redusert.

Mange gode tiltak

- Men dette fritar likevel ikke oss i Statens vegvesen for et ansvar for den manglende satsingen på fremkommelighetstiltak for buss. Gjennom Nasjonal transportplan har Statens vegvesen fått hovedansvaret for å styrke kollektivtrafikken i storbyene. I Trondheim er den statlige

» Statens vegvesen gir seg selv strykkarakter for satsingen på kollektivtrafikk i Trondheim

stamvegen E6 den desidert viktigste busstraseen inn til byen både fra sør og øst, og vi kan ikke skynde på kommunen for at bussen står i stampe på E6, sier Simonsen.

Tellinger viser at det på E6 Elgeseter bru passerer 95 busser på veg ut av byen i løpet av én time om ettermiddagen. I tillegg passerer 1100 andre kjøretøy. Simonsen har lange lister med gode tiltak for å få byens busser raskere fram, bare det bevilges penger.

- Vi trenger 30-40 millioner kroner for å kunne snu utviklingen. Det viktigste enkelttiltaket er aktiv signalprioritering i de mange lyskryssene. Dette vil koste ca. 28 millioner kroner, men det vil gi mange minutters tidsbesparelse pr. bussrute, sier Simonsen.

Satsing på kollektivtrafikk

Tilrettelegging for gode kollektivløsninger er et av Statens vegvesens nye satsingsområder i forbindelse med Nasjonal transportplan.

Knut Opeide

Etatsledelsen har utviklet forplik-

tende mål om bedring av hastigheten for kollektivtrafikken i rushtiden i de seks største byene. Dette er en av de sentrale måleindikatorne i etatens styringssystem, og resultatet kommer i karakterboka til etatsledelsen.

Resultatene for 2006 gir samlet sett god karakter og grønn pil, men resultatet i Trondheim trekker ned. Her gir målekortet rød pil

som peker nedover. I løpet av de to-tre siste årene har gjennomsnittsfarten i ettermiddagsrushet sunket med 2,5 kilometer i timen. Bussen bruker mer enn ti prosent lengre tid på å komme gjennom ruta.

I morgenerushet har gjennomsnittsfarten for trondheimsbussene i samme periode sunket fra 26,1 til 24,6 kilometer i timen.

Byområde	Høst 2005 km/t	Høst 2006 km/t	Utvikl. 05-06 km/t
Tromsø	19,8	21,3	+ 1,5
Stavanger	28,7	30,1	+ 1,4
Kristiansand	26,5	27,4	+ 0,9
Bergen	20,2	20,9	+ 0,7
Oslo	16,9	17,2	+ 0,3
Trondheim	22,7	21,1	- 1,6

Hastigheten for buss i ettermiddagsrushet i storbyene. Tallene viser gjennomsnittsfart fra ende til ende for de viktigste bussrutene. (Kilde: Vegdirektoratet)

AKTUELT

**Slutt på gratisferje**

■ ■ 1. januar opphørte prøveordningen i sju ferjesamband med forklede takster der man bare betaler for kjøretøyet og passasjerene reiser gratis. I Levanger har gående og sykkelende opplevd gratisordningen som en fantastisk sak på ferja til Ytterøya, og det er mange som sørger over at den gode ordningen brått tok slutt. (Foto: Knut Opeide)

- Dårlig avkastning

■ ■ - Statens vegvesen er av kundene det gir dårligst avkastning å jobbe for. Prisnivået er nemlig veldig lavt. Hvorfor entreprenørene er så hissig på å konkurrere om vegvesenjobbene, vet jeg ikke. Statens vegvesen bør være veldig fornøyd med prisene de får på sine kontrakter, sier konserndirektør Ola By i Skanska Norge til Byggeindustrien.

Vi ha Mjøsbru om Gjøvik

■ ■ Gjøvik Arbeiderparti tar til orde for at Mjøsbrua ikke bygges ut med nye felt, men at E6 flyttes vest for Hamar og at det i stedet bygges to nye bruer mellom Gjøvik og Hamar. - Hvor brua eller bruene over Mjøsa legges er av stor betydning for oss, sier regionrådsleder Reidar Eriksen. Saken skal avklares før sommeren 2007.

Digital markering

■ ■ Trond Hovland fra Vegdirektoratet skal holde en av innpå 30 innledninger på IT-konferansen Digital hverdag i Bergen neste uke. Hovland skal orientere om Statens vegvesens satsning på digitale tjenester som et resultat av etatens effektiviseringsarbeid. Også Terje Moen fra SINTEF skal holde innlegg, om nye sikkerhetssystemer i bilparken.

NY FORSKNING:

Fin veg = farlig veg



Overraskende: Forskerne har nå funnet ut at risikoen for trafikkulykker reduseres etter hvert som ujevnheten i vegen øker. (Ill.foto: Knut Opeide)

Trafikforskere har nå funnet ut at ujevne, litt ubehagelige veger gir færre trafikkulykker enn jevne, slette veger.

Knut Opeide

MOLDE: Folk flest tenker at dårlige, ujevne veger utgjør en fare for sikkerheten, men nå har et forskningsprosjekt i regi av Statens vegvesen slått fast at det er det motsatte som er tilfelle: Risikoen for ulykker reduseres etter hvert som ujevnheten i vegen øker.

Ubehagelig

- Konklusjonen kan kanskje høres litt merkelig ut, men det er selvsagt ikke den ujevne vegen i seg selv som fører til bedre sikkerhet, sier Vegvesenets Geir Refsdal som presenterte forskningsprosjektet på etatens asfaltkonferanse i Molde.

Han forklarer at en viktig årsak er at ujevne veger oppleves ubehagelig å kjøre på og at sjåførene dermed blir mer konsentrerte og setter ned farten. Lavere fart gir nemlig stort utslag både på antall ulykker og på alvorlighetsgraden av ulykkene.

Reduserer ulykkene

Ekspertene i Statens vegvesen måler jevnheten på vegen rundt i landet hvert eneste år. Resultatene måles i en internasjonal "roughness index", kalt IRI. Kort fortalt tyder resultatene i dette forskningsprosjektet på at ulykkene reduseres med tre prosent når IRI øker med 1. Et godt nylagt asfaltdekke har en IRI på under 1, mens våre aller dårligste riksveger har en IRI på ca 8. Forskerne har nå påvist at ulykkesrisikoen reduseres med over 12 prosent hvis IRI på en vegstrekning øker fra 2,0 til 6,0.

Undersøkelsen er en del av et større FoU-prosjekt i Statens veg-

vesen og er beskrevet i en fersk TØI-rapport.

Dårlig ts-argument

Her konkluderes det med at trafikksikkerhet ikke kan være noe argument for å oppruste veger som har fått en ujevn overflate for eksempel på grunn av dårlig drenering eller for tunge laster.

- Fører denne nye kunnskapen til at Vegvesenet bør begynne å lage dårligere veger?

- Nei, det er nok å trekke en for-hastet slutning, selv om vi for eksempel i boligstrøk lager humper for å holde farten nede, sier Refsdal. Han forklarer at det er mange grunner til at man ikke bør la vegen forfalle.

Refsdal minner om at prosjektet konkluderer med at langsgående asfaltspor i vegbanen er svært trafikkfarlig og øker ulykkesrisikoen opp mot 20 prosent. Denne delen av undersøkelsen ble presentert i Vegen og vi nr. 19/06.

Jevnhetskravene kan endres

Forskningen som viser at ujevn veg er bra for sikkerheten, gjør at Vegdirektoratet vurderer å endre kravene til jevnhet.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Statens vegvesen har solide data som forteller nøyaktig om hvordan jevnheten på vegdekkene utvikler seg fra år til år på alle riksveger over hele landet. Resultatet uttrykkes gjennom indeksen IRI, som er mål for den gjennomsnittlige jevnheten over en strekning. I kontrakten med vegdirektøren har de fem regionvegsjefene forpliktet seg til å påse at IRI-verdien ikke blir for høy innenfor seks definerte vegklasser.

For de høytrafikkerte stamvegene skal gjennomsnittlig IRI ikke overstige 2,5, mens for de mindre viktige riksvegene med svært liten trafikk, skal IRI ikke overstige 6,0.

Odd Barstad ved trafikkavdelingen i Vegdirektoratet forteller at kravene til IRI nå skal revurderes, og at de nye forskningsresultatene da blir tatt hensyn til. Men han presiserer at det er mer enn trafikkikkerhet som må vurderes i denne sammenhengen.

- Høy IRI gir lavere fart og færre ulykker, men det gir også dårligere fremkommelighet, større ubehag, høyere drivstofforbruk og mer slitasje på kjøretøyene. Spesielt for tungtransporten er det en prøvelse å kjøre på veger med høy IRI, sier han.

Dårlig luft kan gi tidlig død

Alvorlig syke og eldre som er utsatt for mye forurensning kan kanskje ha mellom 10 og 30 prosent større risiko for å dø for tidlig.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Folkehelseinstituttet, Universitetet i Oslo og Statens vegvesen har samarbeidet om en undersøkelse om hvordan luftforurensning medvirker til sykdom og for tidlig død. Undersøkelsen omfatter 140 000 Oslo-beboere. Den ble nylig ble publisert i det prestisjetunge tidsskriftet American Journal of Epidemiology

Langs E18 og E6

Et register over dødsfall i Oslo med oversikt over blant annet luftveis- og hjerte og karsykdommer som dødsårsak, er koblet til data om hvor mye disse personene og andre i samme aldersgruppe har blitt eksponert mot luftforurensning 1992-95.

- Det viser at det kan være en sannsynlig sammenheng mellom sterk forurensningen og dødsfall. Lite til moderat forurensning synes ikke å medvirke til for tidlig død, oppsummerer medforfatter Pål Rosland i Statens vegvesen.

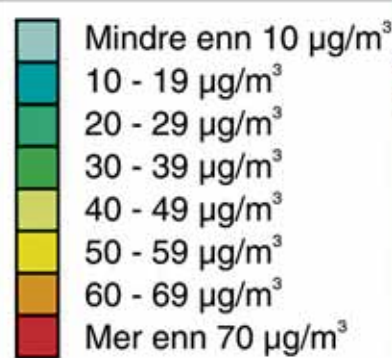
I undersøkelsen er det sett på både fint og grovt svevestøv ($PM_{2,5}$ og PM_{10}) og nitrogendioksid. I visse deler av Oslo har personer over 50 år hatt mellom 10 -30 prosent større risiko for å dø for tidlig.

- Det er særlig langs de mest trafikkerte vegene som E 18 og E 6 og i Oslo sentrum at folk har vært mest utsatt, sier Rosland.

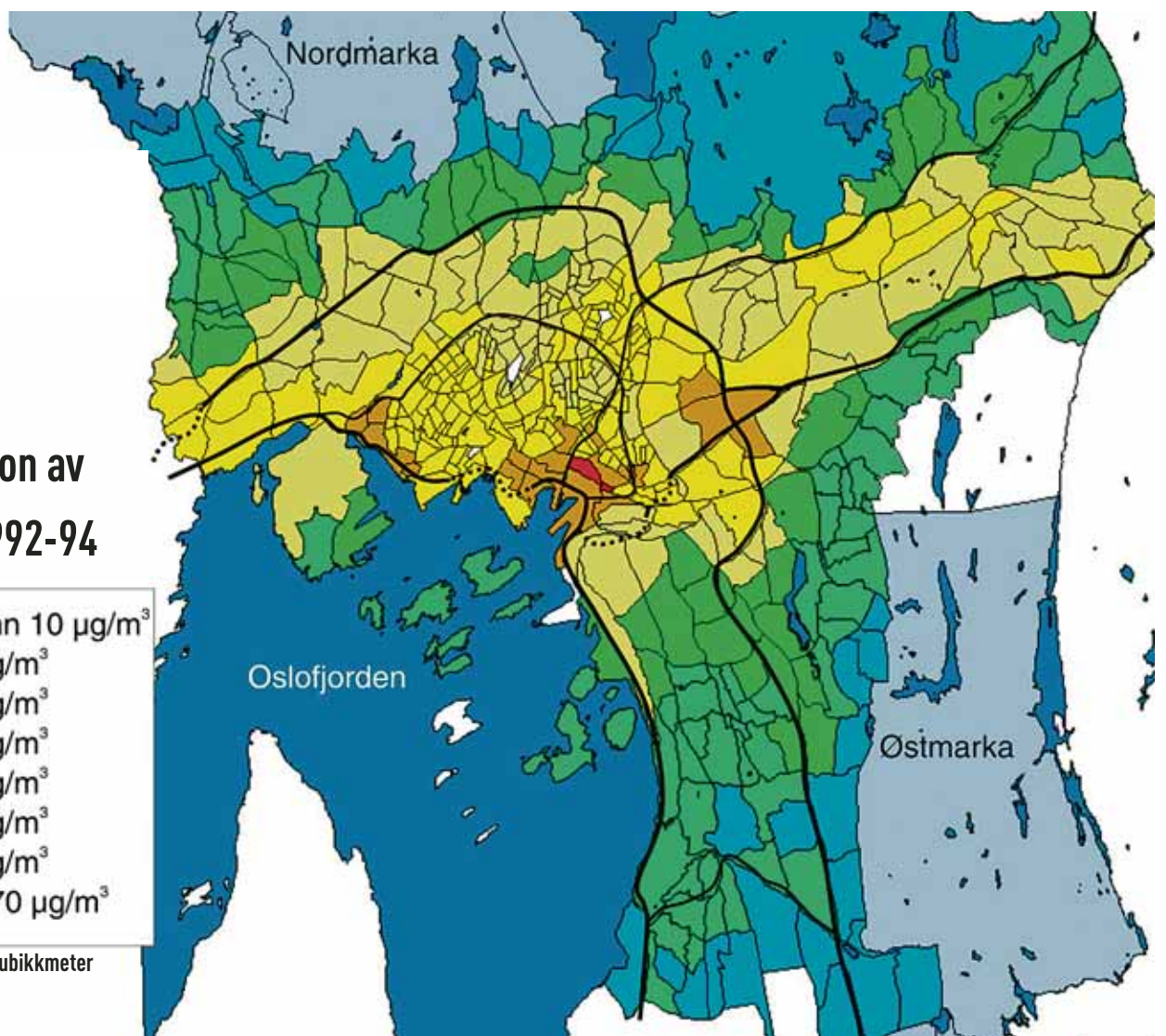
Eldste mest sårbare

I undersøkelsen inngår folk mellom 51 og 70 og 71 og 90 år. Disse er igjen

Konsentrasjon av NO_2 i Oslo 1992-94



$\mu\text{g}/\text{m}^3$ = mikrogram pr kubikkmeter



For tidlig død: De som bodde i de mest forurensete områdene i Oslo på 90-tallet, og særlig de som hadde hjerte- eller luftveissykdommer, hadde større risiko for å dø for tidlig i følge en ny undersøkelse. (Illustrasjon: NILU)

delt inn i fire grupper: De som var minst, nest minst, nest mest og mest utsatt for luftforurensning. Undersøkelsen avdekker at det kan være terskelverdi for hvor mye man tåler.

- Terskelverdien for NO_2 er omkring 40 mikrogram pr m^3 , som

er grenseverdien som vil tre i kraft fra 2010. Forskerne har funnet tilsvarende resultater for PM_{10} og $PM_{2,5}$, men det viser seg at grovt svevestøv har vel så alvorlige konsekvenser som fint svevestøv, påpeker trafikkdirigtor Eva Solvi i Statens vegvesen.

Viktig forskning

- Fram til nå har vi nesten bare kunnet støtte oss til utenlandske data. Men i Norge fyrer vi med ved og bruker piggdekk, slik at forholdene er annerledes her, sier Solvi. Forskerne har puttet inn andre

data som kan ha påvirket dødsårsaken, som sosiale faktorer og utdanning, uten at dette har endret noe på konklusjonen. Resultatene samsvarer også med utenlandske studier basert på sykehusinnleggelse.

Tilbakeviser økt forurensning

- Endringen i engangsavgiften etter nyttår vil ikke gi mer forurensning i Oslo, mener statssekretær Geir Axelsen (AP).

Håkon Aurlien

MOSS: Han er ikke enig i at omleggingen av bilavgiftene fra nyttår vil føre til økning i utslippet av dieselpartikler fra bilparken.

- Målet med avgiftsendringen

var å stimulere til kjøp av mer biler som forurenser mindre. På den bakgrunn har Stortinget nå vedtatt å erstatte slagvolum med CO_2 -utslipp ved beregning av engangsavgiften. Det har derfor blitt billigere å kjøpe biler som slipper ut lite CO_2 , skriver Axelsen.

Endringen innebærer at dieslbiler er blitt billigere fra nyttår, og bensinbiler tilsvarende dyrere. Dette kan gi skumle konsekvenser for luftkvaliteten i og med at dieslbiler slipper ut store mengder

små partikler.

- Regjeringen tar også lokal luftforurensning på alvor, og arbeider med sikte på å foreslå en miljødifferensiering av årsavgiften i forbindelse med budsjettet for 2008. På grunn av større lokale utslipp av partikler og NO_x vil dieslbiler kunne få høyere årsavgift enn bensinbiler. Det vil innebære at de bilene som slipper ut mest forurensende stoffer, vil kunne bli noe dyrere å eie. I praksis vil avgiften også differensiere etter alder, sier Axelsen.

- Jernbanen har skylda

- Det faktum at jernbanen er blitt beskyttet mot konkurranse fra andre former for kollektivtrafikk, er en hovedårsak til den kraftige veksten i privatbilisme her i landet.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Det sa sjefen for Transportøkonomisk institutt (TØI), Lasse Fridstrøm, da han innledet til debatt om NTP og

utfordringene for norsk samferdsel under kursdagene ved NTNU nylig. Han mente det var dårlig miljøpolitikk å skjerme jernbanen mot konkurrerende kollektivformer.

TØI-sjefen gjorde seg også til talsmann for vegprising i de største byene:

- Vegprising vil i mange tilfelle være den overlegent mest lønnsomme måten å løse kapasitetsproblemer i vegnettet på. Norsk næringsliv vil også være tjent med dette, sa Fridstrøm.

REPORTASJE



Straks alvor: Roar, Sigrid og Reidun er klare for innspilling. (Foto: Hilde Marie Braaten)

Klapper'n: - Nødvendig ingrediens i enhver filminnspilling. (Foto: Hilde Marie Braaten)



Belte-stjerner

OSLO ■ Tempoet var overraskende rolig i Filmparken på Jar, åstedet for mang en norsk kinoklassiker, da Vegvesenet spilte inn reklamefilm til bilbeltekampanjen.



Innledende runder: - Reidun og Christine øver seg foran kamera. (Foto: Hilde Marie Braaten)



Frontfigurer: Reidun Tryggestad i Vegvesenet (f.v.), filmregissør Roar Uthaug og stuntreporter Sigrid Bonde Tusvik fronter årets bilbeltekampanje. (Foto: Hilde Marie Braaten)

- Dette ble bra: Eiliv Gunleiksrud fra Klapp media (t.h) gransker resultatet på en liten monitor. Cecilie Waterloo Lindheim, Reidun Tryggestad og Bjarte Skaugset fra Statens vegvesen liker også det de ser og hører. (Foto: Hilde Marie Braaten)



Hilde Marie Braaten

Det er tidlig morgen en fredag i desember. Midt på gulvet i hall C står en lyssatt og blankpolert vegvesenbil omgitt av filmfolk, som starter dagen med rullings og kaffe "intravenøst". De kreative diskusjonene går og regissør Eiliv Gunleiksrud fra Klapp media gir instruksjer:

- Det er noe galt med bildet her – er det en lyskaster oppe i taket som må justeres med noen millimeter?

Kjendishjelp

Rundt på gulvet vandrer to uniformerte vegdamer mens de beveger leppene og framfører med luften som publikum for å pugge manus utenat. Reidun Tryggestad og Christine Larsen har blitt fløyet inn fra henholdsvis Fjordane distriktskontor i Nordfjordeid og fra Harstad trafikkstasjon for å prøve seg foran kamera. En av dem går videre til selve innspillingen. I tillegg til Vegvesenets egen filmstjerne får kampanjen hjelp av regissør av skrekkfilmen "Fritt vilt", Roar Uthaug og Sigrid Bonde Tusvik, kjent som stuntreporter i "Rikets røst" på TV2.

Tusvik sitter på bakrommet og får håret krøllet og øyelokkene sminket blå av en stylist. - Bjarte, er det for mye hud?, spør hun informasjonsrådgiver i Vegdirektoratet, Bjarte Skaugset og viser til den grå, utringede toppen hun har på. - Neida, svarer Bjarte som hopper inn og ut av telefonsamtaler. - Det er hektiske dager, sier han på utpust.

Livet på filmsettet

I en sofa sitter en tekstforfatter og redigerer manus nok en gang.

- Når jeg først har lært meg det gamle manuset så omskriver og forkorter man teksten og så må jeg tilpasse det til dialekten min, sukker Reidun Tryggestad.

- Også blir man så tørr i munnen og så varm av alle lampene, legger Christine Larssen til.

Rundt 20 personer er innom filmsettet denne fredagen. Etter lange timer med venting og perfektionering av bildeutsnitt og manuskript er det endelig tid for innspilling. Regissøren bestemmer seg for at det er Reidun Tryggestad som skal være Vegvesenets ansikt utad i kampanjefilmen.

Beltebudskap i boks

- Lyd klar? Kamera klart? Kjør scene 1, tagning 1, sier regissøren og klapper med "klapper n" foran linsa. Kameraet ruller langs en skinnegang, lydmannen smyer seg nærmere skuespillerne med en lang fiskestang med mikrofon i enden mens resten av crewet følger med oppmerksomme øyne på en liten monitor. Det er ikke så mange tagningene som skal til og vips så er filmen ferdig innspilt. Selv om det er høyt under taket er luften tett og kaffekannene har gått tørre. Regissøren er fornøyd med Tryggestad sin innsats:

- Kjempebra! Dette blir bra!

Den ferdige filmen kan du se på kampanjens nettside.

AKTUELT

**Uten konkurranse**

■ ■ Mesta hadde einaste anbodet på oppdraget med drift- og vedlikehold av Hella (biletet) og dei 35 andre ferjekaiene i Fjordane og Sogn distrikt. Anbudet er på 40,7 mill. kr., og omfattar også litt anna. Det gjeld i fem år frå 1. mars 2007, får Vegen og vi opplyst av Audun Borlaug i Statens vegvesen Region vest. (Arkivfoto: Geir Brekke)

Tilbudsåpning Kragerø

■ ■ Hæhre Entreprenør fra Modum i Buskerud er laveste tilbyder på etappe III av ny innfart Kragerø, 3,8 km, Eklund-Sannidal, med 137 mill. kr. Litt lavere enn det byggeleder Jørn Ringde regnet med. Mesta lå høyest med hele 181 mill. kr, mens Reinertsen, Kruse Smith og Vegdekke lå rundt 150 mill. kr. Arbeidene kan forhåpentlig starte i mars.

Mesta lavest

■ ■ Mesta var lavest på tilbudet om fire felts E18 utbygging i Kobbervikdalen sør for Drammen. Dagens smale fire felt mellom Baserud og Eik skal utvides og ombygges til full fire felt. Mestas bud var på 113 mill. kr. De øvrige var: Isachsen 133 mill. kr. Betonmast 136, Reinertsen 151 og NCC 156 mill. kr. Entreprenør velges i løpet av februar.

Uenige om Sollihøyda

■ ■ Det er uenighet mellom Vegvesenet og Bærum kommune om hvor den nye E16 skal gå over Sollihøgda. Nå skal traseen avklares for 8,5 km ny veg mellom Bjørum og Skaret, og rådmannen i Bærum anbefaler traseer som koster 1,6 mrd kroner. Billigste løsning koster 870 mill kr og Vegvesenet mener merutgiftene ikke står i forhold til gevinsten.



Ledige kontorer: Trond Eriksen fikk ikke søkere til ni ingeniørstillinger ved trafikkstasjonene i Oslo. (Foto: Håkon Aurlien)

Ingeniør-mangel

Ingen søkere meldte seg til ni ingeniørstillinger ved Risløkka og Billingstad trafikkstasjoner i Oslo.

Håkon Aurlien:

OSLO: - Den nærliggende forklaringen er press på arbeidsmarkedet i Oslo og at konkurrerende arbeidsgivere har bedre betingelser å tilby, sier Trond Eriksen ved personalseksjonen i Statens vegvesen Region øst.

Det var god søkning til de kontorstillingene da Statens vegvesen Region øst i fjor utlyste et større antall stillinger, særlig ved trafikkstasjonene. Men det har vært vanskelig å rekruttere ingeniører og sensorer, særlig i Osloområdet. Stor-Oslo distrikt skulle alene rekruttere 35 nye medarbeidere, 16 er fortsatt ikke tilsatt. Foruten ingeniørene mangler de tre inspektører og fire sensorer. Romerike mangler tre sensorer.

- Det kan se ut til at hovedstadsområdet må sees som et litt annet område enn resten av landet, sier Eriksen. Nå er Region øst og Vegdirektoratet i diskusjon om hvordan den nye situasjonen skal møtes.

- En mulighet er å bli flinkere til å skille mellom oppgavene utføres av ingeniør og inspektør. Her vil vi få hjelp av nye EU-direktiver. Men vi må tenke nytt og komme frem til løsninger som sikrer fremtidig rekruttering. Det er for øvrig enighet om at vi som statlig etat ikke skal være konkurrerende mot næringslivet, i dette tilfellet bilbransjen, sier han.

Jakter rekrutter

Statens vegvesen jakter nå tretti nye medarbeidere til sitt andre kull i sitt rekrutteringsprogram.

Henriette Erken Busterud og Knut Opeide

TRONDHEIM: Statens vegvesen søker i disse dager etter nyutdannede sivilingeniører/ingeniører til rekrutteringsprogrammet. De nyansatte skal starte i september og følge et to-årig program etter samme lest som det første kullet på rekrutteringsprogrammet. Målgruppe er nyutdannede med maks tre års praksis.

Allsidige kandidater

- Denne gangen er vi ikke bare på jakt etter nyutdannede som skal jobbe på byggherresida, men også folk som skal jobbe med drift, vedlikehold og på trafikksida, opplyser Thorbjørn Chr. Risan i Statens vegvesen. Sist var det to hundre søkere til rekrutteringsprogrammet, rundt halvparten av de som ble tilsatt sist kom fra NTNU og UMB (Universitetet for miljø og biovitenskap) Risan opplyser at det første kullet som startet for fire måneder siden stort sett er fornøyd i følge en undersøkelse som er gjort.

- Katastrofal rekruttering

- Det er ingen vits i å etterlyse mer penger til vegformål hvis vi ikke klarer å bedre den katastrofalt dårlige rekrutteringen av fagfolk til vegsektoren.

Slik lød advarselen fra forskningssjef Eirik Skjetne ved SINTEF til vegdirektøren og statssekretær Tungesvik i Samferdselsdepartementet i forbindelse med kursdagene ved NTNU en av de første dagene i det nye året.

Skjetne mener at sektoren rett og slett ikke er i stand til å forvalte en økning i ressursene på en fornuftig måte dersom man ikke engang klarer å opprettholde dagens kompetanse. Han sier til Vegen og vi at det nå bare utdannes omlag ti nye vegingeniører pr. år, mens det for en del år siden ble uteksaminert 50-60 nye studenter pr. år innen de mest relevante vegfagene.

Alle vil ha

Statens vegvesen alene har signalisert et behov for påfyll av mange hundre eksperter i løpet av få år på grunn av dagens alderssammensetning. I tillegg tørster både forskningsmiljøene, entreprenørene og diverse private konsulentfirma etter nye fagfolk.

Vegdirektør Olav Søfteland deler Skjetnes bekymring:

- Mangel på kompetanse er den største utfordringen vi står overfor



Blir du med på vegen videre?

30

nye
sivilingeniører
eller
ingeniører
ønskes til
rekrutterings-
program

Bakgrunn:

Aldersoversikten for de ansatte i Statens vegvesen viser at ca. 1000 teknisk utdannede vil pensioneres i løpet av de nærmeste 10 år. Av disse er ca. 830 ingeniører og sivilingeniører eller av kategorien annen høyere akademisk utdanning. Det blir derfor svært viktig å sørge for erfaringsoverføring til yngre medarbeidere, før de kommende pensjonister tar med seg kompetansen ut av etaten.



Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvar for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riks- og fylkesvegene. Statens vegvesen har også tilsyn med kjøretøy og trafikanter. Etaten har sektoransvar for veg og vegtransport og skal bidra til et høyt faglig nivå i hele sektoren gjennom medvirking og støtte til utdanning, forskning og utvikling. Dette skjer i nært samarbeid med brukerne, bransje, læresteder og andre samarbeidspartnere. Statens vegvesen deltar i internasjonal virksomhet og har utstrakt samarbeid med andre land. Etaten har nylig vært gjennom en omfattende omorganisering og står overfor utfordrende oppgaver. Statens vegvesen er organisert i et direktorat og fem regioner med underliggende distrikter og store prosjekter. Vi er over 4000 tilsatte som arbeider innenfor mange spennende fagfelt. Vi har virksomhet over hele landet.

Statens vegvesen søker til 30 faste stillinger: Sivilingeniører/ingeniører til rekrutteringsprogram

Statens vegvesen omsetter for ca. 20 milliarder kroner pr. år. Oppgavene spenner fra anleggsprosjekter i milliardklassen til vedlikeholdstiltak på dagens vegnett. Dette gir muligheter for mange kontrakts- og samarbeidsformer, der utnyttelse og utvikling av ny teknologi og nye arbeidsformer står sentralt.

Vi ønsker å møte utfordringene på en offensiv måte, og vil styrke planleggings-, byggherre- og vedlikeholdsfunksjonen gjennom et spesielt rekrutteringsprogram for nyutdannede sivilingeniører og ingeniører. Programmet vil bli en kombinasjon av opplæring og praksis i ulike deler av vår organisasjon.

Arbeidssteder:

Vi ønsker tilsetninger i alle regioner og i Vegdirektoratet. Vegdirektoratet ligger i Oslo, regionhovedstedene er: Lillehammer, Arendal, Leikanger, Molde og Bodø. Etaten har distriktskontor og prosjekter fordelt over hele landet.

Vi tilbyr:

Gode lønnsbetingelser. Viktige og spennende samfunnsoppgaver. Svært gode muligheter for faglig og personlig utvikling. Fleksitid. Moderne utstyr og arbeidsmetoder. Et allsidig velferdstilbud. Medlemskap i Statens pensjonskasse med gunstige låneordninger.

Søknad:

Elektronisk søknad vedlagt CV, merket "Rekrutteringsprogram" sendes: firmapost@vegvesen.no. Bruk søknadsmal som finnes under www.vegvesen.no, meny punkt /Jobb hos oss/Rekrutteringsprogram/ Søknadsmal. Eksamenpapirer og attester tas med til ev. intervju. Søknadsfrist: 31.1.2007.

Har du spesielle ønsker om arbeidssted, i en region eller i Vegdirektoratet, ber vi deg oppgi dette. Har du spørsmål om søknaden, rekrutteringsprogrammet eller regionen/Vegdirektoratet, kan du henvende deg til en av kontaktpersonene:

Region øst: Stein Fykken, mobil 90 19 07 01
Region sør: Roar Gärtner, tlf. 33 37 17 01/mobil 90 73 70 45
Region vest: Kjartan Hove, tlf. 57 65 57 08/mobil 90 11 05 86
Region midt: Per Arild Bolaas, tlf. 74 12 25 31/mobil 41 57 06 10
Region nord: Nils Arne Johnsen, tlf. 77 61 76 48/mobil 97 53 38 58
Vegdirektoratet: Tore Hoven, tlf. 73 95 46 63/mobil 90 08 60 00

Angående rekrutteringsprogrammet kan du også ringe Vegdirektoratet, Tove Lissner, tlf. 22 07 30 21/ mobil 97 54 22 61 eller Thorbjørn Chr. Risan, tlf. 73 95 46 48/97 95 46 16.

Etaten tilstreber likestilling og kvinner oppfordres til å søke. Den statlige arbeidsstyrke skal i størst mulig grad avspeile mangfoldet i befolkningen, og personer med innvandringsbakgrunn oppfordres også til å søke.

Mer om stillingene finner du på www.vegvesen.no/jobb

vegvesen.no

Rekruttjakt: I dagens aviser er denne annonsen rykket inn i jakten på fremtidens vegfagfolk.

i framtiden. Og dersom utfallet av forvaltningsreformen blir en oppsplitting av Statens vegvesen, økes behovet for nye fagfolk, og problemet med rekruttering vil bli ytterligere forsterket, sa Søfteland under kursdagene ved NTNU.

Bekymret: - Ikke mulig å satse mer på samferdsel i Norge uten å satse mer på rekruttering av fagfolk, sier forskningssjef Eirik Skjetne i Sintef. (Foto: Knut Opeide)





Til høgsterett

■ ■ Voest Alpine Austria Draht GmbH, som leverte bærekablane til Lysefjordbrua, har anka domen frå Borgating lagmannsrett til høgsterett. Grunnlaget er påstanden om at saka er forelda. Leverandøren var dømd til å betale Statens vegvesen ein erstatning på kring 20 mill. kr. både i tingretten og lagmannsretten. (Arkivfoto: Geir Brekke)

Sprekk stengte tunnel

■ ■ Rikåstunnelen utenfor Kolbotn er åpnet igjen etter at det før jul ble oppdaget sprekk i en takplate. Sprekken skyldes generell slitasje i den 25 år gamle tunnelen. Statens vegvesen har nå tatt ned de opprinnelige takplatene, rensket og sikret fjellet i tunnelen. Det er også installert ny vann- og frostsikring i deler av tunnelen.

Grenlandpakke

■ ■ Statens vegvesen har presentert en mulighetsstudie for vegutbygging i Grenland, ved delvis bompengefinansiering av en infrastrukturplan for Skien, Porsgrunn og Bamble. Vegpakken kan startes i 2012 og fullføres rundt 2020. Det forutsettes 80 prosent kostnadsdekning med bompenger, fra 12 antennepunkter og 20 kroner i avgift for personbiler.

Til Stortinget

■ ■ Den nye Kråkerøybrua i Fredrikstad blir landets første bru der entreprenøren tar ansvaret for drift og vedlikehold i 20 år. Rett før jul var utkastet til bompengeproposisjon ferdig fra Vegdirektoratet. Godkjenner Stortinget prosjektet før mars, kan det bli anleggsstart i slutten av juni. Det vil gi trafikkåpning i august 2009.



Unike munningar: Tunnelportalane ved Hardangbrua blir eineståande, med høgde på 22 m på Vallavik (biletet) og 15 m på Bu. (Fotomontasje: Forum Arkitekter)

Vestlandsportalen

Verdas lengste tofeltsbru blir løfta fram med 22 og 15 m høge rektangulære tunnelportalar inn mot båtårna.

Geir Brekke

BERGEN: - Eg fekk ideen då vi var i mål med Stordabrua, seier arkitekt Pål Jørgensen, som saman med kollegar i Forum Arkitekter i Bergen har arbeidd med dette grepet frå mars 2006. Miljølokket på Digranes blei bygt i samsvar med vedtaket, men øydela kjensla av å køyre fram mot sjøen og brua i Sunnhordland. Difor blei vi samde med Statens vegvesen om å opne opp for at trafikantane kan få sjå brua gradvis gjennom utvida tunnelprofil og ein portal som opnar seg og syner fjorden og brutårna.

Eineståande

Slike tunneportalar har ikkje vore bygt før, og vil venteleg gi eit inntrykk av at du bokstaveleg talt møter vestlandsfjorden og brua på ein heilt annan måte enn dersom det skulle byggjast ei tradisjonell tunnelmunning. Tunnelen blir utvida gradvis på dei siste 140 m før bruviadukten, og portalane får altså ein heilt annan dimensjon og

utsjånad enn dei tunnelane som Statens vegvesen tidlegare har bygt.

Tårn over 200 m

Brutårna har dessutan blitt strekte 16 ekstra meter i høgda (til 202 m over fjorden), slik at kabelsadelen blir strekt inn gjennom tårntoppen. Tårna blir avslutta med ein spiss som fell innover mot hovudspennet på 1 310 m. Hardangerbrua blir dermed den lengste tofeltsbrua i verda, og den sjuande lengste brua utan omsyn til veg-

breidde, seier prosjektleiar Øivind L. Søvik.

Ekstrakostnad

- Kva kostar desse arkitektoniske grepa?
- Slik vi vurderer dette i dag snakkar vi om kring 10 mill. kr. ekstra. Samstundes sparer vi driftskostnader med ein lysare og meir open inngang på tunnelane. Vi har fått forskingsmidlar på energisparing her, seier Søvik, som legg til at meirkostnaden med å utvide viadukten på Bu-sida blir noko høgare.

For å få plass til bomstasjonen utan at køen hopar seg opp i tunnelen blir det bygt fire køyrefelt på slutten av tunnelen og på viadukten fram mot brutårnet.

Berre hengebru

Regionvegsjef Ole Christian Torpp konkluderer med at hengebrua er einaste moglege løysinga på fjordkryssinga mellom Vallavik og Bu. Den såkalla brusymfonien, ein kombinasjon mellom fritt fram-bygg, skråkabel og hengebru vil ikkje kunne byggjast her. Kritikken frå

FAKTA

Hardangerbrua

Hovudspenn: 1 310 m
Totalkostnad: 1,8 mrd. (2005-kroner)
Arkitektgrep: Gradvis utviding av dei siste 140 m i båtunnelane fram mot brua. Portalane på 22 og 15 meters høgde. Brutårna løfta 16 m med spisse toppar.
Byggestart: Våren 2007
Bruopning: 2011
Finansiering: Bompengar, kommunale og fylkeskommunale forskott, innsparde ferjekostnader og 10 prosent statsmidlar.

arkitektane har blitt avvist av statsråden så seint som førre månad, og turistvegprosjektet til etaten har kome med gode innspel til den arkitektoniske utforminga av brua. Rv.7 kjem over Hardangerbrua, med status som Nasjonal Turistveg.



Stormfullt: Liv Signe Navarsete åpner Imarsundforbindelsen. (Foto: Eivind Sperre Austnes)

Statsråd i storm

Det blåste full storm da statsråd Liv Signe Navarsete skulle åpne Imarsundforbindelsen på ytre Nordmøre. Det ga en vegåpning utenom det vanlige.

Knut Opeide

Men så var det heller ikke noe vanlig vegprosjekt hun åpnet. Hele prosjektet er nærmest tryllet fram fra ingenting. Det står ikke et eneste ord om Imarsundforbindelsen i Nasjonal transportplan. Men alle de fem hundre som hadde

trosset vær og vind, kunne med selvsyn se at vegen og bruene er ferdigbygd på rekordtid.

Den nye vegforbindelsen, som overflødiggjør to ferjesamband på Nordmøre, koster drøyt tre hundre millioner kroner, men det hele er i all hovedsak finansiert helt på siden av det statlige vegbudsjettet.

Dette er det første vegprosjektet hvor ferjeavløsningsmidler har vært en avgjørende del av finansieringen. Femten års ferjesubsider blir lagt i prosjektpotten. I forbindelse med åpningen sa statsråden at dette var etter hennes hjerte, og

at hun vurderer å øke denne subsidiepoten til for eksempel tjuve år.

For første gang er det her brukt en utenlandsk hovedentreprenør. Vegvesenets prosjektleder, Per Kristian Hovdahl, berømmer Bilfinger Berger for godt utført arbeid og godt HMS-opplegg. Skåret i gleden er at man ikke er blitt enige om sluttsammen. Det oppstod nemlig tekniske problemer underveis. Entreprenøren vil ha betalt for ekstraarbeid, mens Vegvesenet krever dagmulgt fordi prosjektet ble ferdig to måneder senere enn forutsatt.

LANDET RUNDT



Nyttig hospitering: Vegvesenets inspektør Jens Børø Sund (t.v.) hadde mye å fortelle studentene Turid Skevik Bjørken, Torgeir Kvamme, Mildrid Gaden og Per Karstein Saur. (Foto: Sara Ylva Louise Edin)

Vordende trafikklærere

STEINKJER ■ Fire studenter ved landets eneste trafikklærerutdanning brukte årets to første uker til å hospitere hos Statens vegvesen i Nord-Trøndelag. Etter at trafikklærerutdanninga ble toårig, inngår en to ukers utplassering i det andre studieåret.

De fire fikk først et innblikk i arbeidet ved distriktskontoret,

inkludert seksjon for trafikant og kjøretøy. Deretter ble de kastet ut i spennende oppgaver ved trafikkestasjonene i distriktet.

Trafikklærerutdanninga holder til i Stjørdal og er en del av Høyskolen i Nord-Trøndelag. Vegvesenets distriktssjef, Olav Kåre Fuglem, håper på et enda tettere samarbeid i framtiden.



Engasjerer: Både tusj og blyant ble tatt i bruk under folkemøtet på Helgelandspakka. (Foto: Irene Skaue)

Folksomt på folkemøte

VEFSN ■ Rundt femti personer møtte opp da Statens vegvesen inviterte til informasjonsmøte om Helgelandspakka. Forslaget på bordet gjelder reguleringsplan for E6

Mjåvatn gård–Angermoen i Vefsn kommune. Som vanlig var det en mannssterk forsamling som møtte opp.



Byggstart: 21. desember kunne prosjektleder Karl Høiland i SVV(t.v.) markere anleggstart sammen med NHO-regiondirektør Einar Røsås, fylkesordfører Tove Lisbeth Vasvik og fylkesvaraordfører Svein Kristian Waale. (Foto: Jorun Sætre)

Etterlengtet E18-start

LARVIK ■ Tre dager før jul 2006 var en like stor merkedag i Larvik som selveste julaften. Torsdag 21. desember ble nemlig de første gravearbeidene til ny E18 mellom Langåker i Sandefjord og Bomestad i Larvik startet. – En gle-

dens dag, sa fylkesordfører Tove Lisbeth Vasvik, før hun litt nervøs styrte spakene på gravemaskinen. Skanska har jobben på begge parsellene av den vel 8,5 km lange vegen som skal åpnes sommeren 2009.



Blide vegvesenpoder på jobb: Oda Balke Fjellang (til venstre) og Anna Nes var blant 50 barn på barnas romjulsdag på Stor-Oslo distriktskontor (Foto: Elin Lied)

Dobbelt planlegging

OSLO ■ Foreldrenes kortsiktige utfordring med barnepass ved planleggingsdager i skoler og barnehager ble forenet med Statens vegvesens langsiktig rekrutteringsutfordring da det 2. januar ble holdt "barnas romjulsdag" på

Stor-Oslo distriktskontor. Over 50 barn og barnebarn av ansatte i alderen 1 - 14 år var aktivisert i formingsrom, i trimrommet og med besøk i laboratoriet. 10 unge-voksne, også disse barn av ansatte, hadde ansvaret for barna.

Og etter lunsj kom nissen på besøk.

- Dette er en praktisk og fin ordning for oss, samtidig som barna får anledning til å se hvor foreldrene jobber, sier Lene Mürer, distriktssjef i Stor-Oslo.



Slukar vogntog

HALHJEM ■ Kapasiteten er auka monaleg med dei nye gassferjene på E39 vestafjells. Her er Bergensfjord i ferd med å laste inn alle vogntoga som venta på denne avgangen. Sjølv med 100 småbilar ombord er det plass til 22 vogntog på same turen, og dermed fleire tungbilar med færre lettvektarar. I februar er alle dei fem nye gassferjene i rute. (Foto: Geir Brekke)



Myk spenst

STAVANGER ■ Det er spenst over skråstagsbrua for myke trafikantene i Lagårdskleiva. Brua har gjort god nytte siden den ble tatt i bruk

for drøye ti år siden, og inngår i sykkelrutenettet i Stavanger. Den 70 m lange brua har et tårn på 24 m. Brua svever mellom to par-

kområder over rv. 44 Lagårdsvengen. Arkitekter er Helgason og Carlsen. (Foto: Geir Brekke)



Vakkert: Tøff kunst og vakker natur i skjønn for- ening i Finnmark. (Foto: Giselle Jensen)

Boreas

HONNINGSVÅG ■ Skulpturen Boreas ble i 1971 reist ved Hurtigbåtkaia i sentrum av Honningsvåg. Den skinnende, vakre skulpturen

er laget av Erling Saatvedt. I vintermørket skinner den mot mørketidshimmelen.



På registreringskurs

ØRJE ■ Rundt omkring i Vegvesenet ligger store mengder bilder der kunnskapen om hvem som er avbildet, når og hvor vil gå tapt etter hvert som folk slutter. Like før jul holdt fotograf Ole Arvid Flatmark og Marianne Krohn (til venstre) fra Vegmuseet registreringskurs for en gruppe vegvesenpensjonister ved Ørje veggarasje. De

har nå påtatt seg å registrere fakta rundt en samling bilder fra nedlagte trafikkstasjoner, vegstasjoner og ikke minst fra landets første vegsentral i Østfold. Videre rundt bordet sees Thor Fjeld, Odd Rolland, Gunnar Trømborg, Ole Aas, Terje Eilertsen og Ambjørn Holøs Hauge. (Foto: Terje Olberg)



Angsten er over: Både voksne og barn frydet seg over å kunne ta i bruk den raskere og komfortable vegforbindelsen i Giske kommune. (Foto: Wiggo Kanck)

Julegave til alle

ALNES ■ Flere hundre glade barn og voksne møtte opp for å motta Statens vegvesens populære julegave til folket på Godøy utenfor Ålesund: En rassikker veg ut til tettstedet Alnes. Gjennom dans, musikk

og norske flagg viste folket hvor stor pris de satte på den nye fylkesvegen, som blant annet omfatter en 1,5 kilometer lang tunnel med ett kjørefelt til bilene og et egen felt for fotgjengere og syklister.

Mintes 17 trafikkofre

ARENDAL ■ Første torsdag i 2007 ble det holdt en verdig minnemarker for de 17 trafikkofrene i de to Agderfylkene i 2006. Langs E18 på Harebakken i Arendal ble det markert med en stille minnestund der midtlinjen på vegbanen ble markert med 17 brennende fakler. Statens vegvesen deltok på arrangementet i samarbeid med kommuner, fylker, Trygg Trafikk og diverse utrykningsetater og bil- og motororganisasjoner. (Foto: Inger Sigríðnes)



TEKNOLOGI

eRoom i Roma

■ ■ Under konferansen Momentum06 i Roma i høst presenterte Trond Olsen (bildet) i Statens vegvesen etatsens bruk av eRoom som et prosjektbasert samhandlingsverktøy ved planlegging og bygging av veger. Statens vegvesen deltok på konferansen sammen med andre norske selskap som Hydro og Sintef. Trond Olsens foredrag var bruk av eRoom innenfor planlegging og bygging av veger knyttet opp til gevinster på tid, kvalitet og kostnader. (Foto: Kjell Wold)

**Topp på bunn**

■ ■ Trafikkøkningen i rv. 23 Oslofjordtunnelen fortsatte gjennom hele 2006 og endte med en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ADT) på nær 5600 biler. Det er bare to år siden årsdøgntrafikken passerte 5000 biler. De tre første årene etter åpningen juni 2000 var trafikktallene lavere enn prognosene på 4500 biler. Siden 2004 har pila pekt oppover.

Støytiltak

■ ■ Norgeshus i Øygarden har laveste anbud på støytiltak på om lag 75 eiendommer på rv. 557 Ringveg vest i Bergen, med 12,8 millioner kr. Mesta ligger knappe 200 000 kroner over, mens RK Montasje, Sandefjord har levert en pris på 15,3 millioner kr og Skanska på 17,6 millioner kr. Tiltakene gjelder på første byggesteg mellom Birkeland og Sandeide.

Ny E16 over Sollihøgda

■ ■ Statens vegvesen har sammen med kommunene Hole og Bærum utarbeidet forslag til kommunedelplan og konsekvensutredning for ny E16 på strekningen Bjørum-Skaret. Forslaget er ute til høring til februar i år. Strekingen er 8,5 km med 6 km i Bærum og resten i Hole i henholdsvis Akershus og Buskerud. Utbyggingen deles i to etapper: Isi-Avtjerna og Avtjerna-Skaret. Når vegen skal bygges avklares trolig først når NTP rulleres i 2008. (Foto: Kjell Wold)

**Stor prisforskjell**

■ ■ Forskjellen i pris på billigste og dyreste alternativ til ny fire felts E18 fra Larvik til Telemark grense er enorm, nærmere bestemt 2,4 milliarder kroner. Mens billigste trase mellom Bommestad og Sky er drøye 700 millioner kroner kan den dyreste løsningen koste mer enn fire ganger så mye, eller tre milliarder kroner. Dette er beregninger som Statens vegvesen nå har gjort. Største spenning i valg av traseer knytter seg foruten prisen til hvordan Farisvannet skal krysses.

ITS-satsing på veg

ITS – Intelligente Transport Systemer – skal bidra til bedre kapasitet på vegene og gjøre det sikrere, enklere og mer forutsigbart å være bilist.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Datateknologi danker ut dumpere og gravemaskiner. Statens vegvesen kan ikke bare bygge seg ut av kø- og trafikkproblemer, og videre reduksjon av hardt skadde og drepte krever andre løsninger enn før. Statens vegvesen har nå lagd en strategi for hvordan de skal satse på ITS i åra framover, og ITS får også et eget kapittel i Nasjonal transportplan

ITS på flere felt

- Statens vegvesens rolle er ikke lenger bare å få bygd og drifte veger. Vi er også operatør av et transport-system og kommer til å bruke mer ITS til å styre og regulere trafikken. I den nye ITS-strategien har vi tre hovedsatsingsområder; Trafikksikkerhet, framkommelighet og miljø, forteller Per Johan Lillestøl i Statens vegvesen.

Fra passiv til aktiv

Sikkerhetsinnretninger er i ferd med å gå fra passive til aktive system.

- Mange biler har airbager som løses ut når ulykken har skjedd. I framtida vil det bli mer fokus på systemer som griper inn i samspillet mellom bil og sjåfør når ting er i ferd med å skje. Teknologien vil ta over når det oppstår kritiske situasjoner, som ESP og for eksempel system som automatisk brems/stopper bilen ved fare for kollisjon, sier Lillestøl.

Selv tester han for tida ut en enhet (PDA) koblet til GPS som piper hvis han kjører for fort.

- Dette skal vi ha installert i alle våre biler fra 2009, sier Lillestøl og fortsetter: En annen ting som kommer er flere variable skilt der farten varierer med rådende luft- og føreforhold og flyt på vegen. Det finnes også systemer som via infrastruktur i vegkanten kan gi beskjed til bilen bak om at det er glatt føre. Vi



Trafikksikker: Per Johan Lillestøl på tur ut av Statens vegvesen mest trafiksikre bil – med en rekke ITS-løsninger. (Foto: Henriette Erken Busterud)

har også testet et system for forventet reisetid på E 18 fra Larvik til Lysaker. Der gir antennemaster, i kombinasjon med AutoPASSbrikker, informasjon om køer og forsinkelser på variable skilt og nettsted, sier Lillestøl.

Statens vegvesen har vært med å prøve ut mye forskjellig og ligger i front i Europa – som innen AutoPASS.

Døgndrift

- Utfordringen framover blir å få

systemer inn i fast drift så det fungerer døgnet rundt. Det krever en ny og annerledes tankegang. Dessuten er grunnlaget for mange av systemene digitale vegnett, og der må vi ta skippertak så vi får dette å jour, avslutter Lillestøl.



Ikke salt: - Salt fungerer ikke godt i kombinasjon med fastsand, sier overingenør Roar Støtterud (Foto: Knut Opeide)

Salt ikke bra i fastsand

Forsøk bekrefter at salt ikke har noen god effekt på fastsand som strømiddel på snø og isdekket veg.

Håkon Aurlien

MOSS: - Det har vært litt ulike erfaringer, og under fjorårets forsøk på Dombås ble det klart at vi burde gjøre forsøk med saltblandet sand. Men målingene forteller oss at dette ikke fungerer godt. Skal fastsandteknikken virke optimalt skal det kun brukes sand fra 0-4 mm og rent vann med en temperatur på 95 grader, sier overingenør Roar Støtterud ved Vegvesenets teknologiske senter.

Det meste av landets ekspertise på friksjonsforbedring med ordinær sand/grus og salt var samlet på Trysil til forsøk sist uke, og i løpet av to dager ble det gjort forsøk med ulike friksjonsmidler på flere typer vinterforhold.

Bedre veggrep

Fastsand er sand spredd sammen med varm vann, og som fryser seg fast i vegen etter kort tid. Fordelen er at denne sitter fast og gir bedret veggrep i lang tid. Teknologien er utviklet i samarbeid mellom Statens vegvesen og maskinleverandører i Skandinavia. Også utstyr for mekanisk fresing av veg, kamerateutstyr samt friksjonsmålerutstyr ble prøvd på samlingen.



Regionsuksess: Strategistabsleder Tore Kaurin er tilfreds med regionforsøket i Buskerud, Telemark og Vestfold. (Arkivfoto: Kjell Wold)

-Nyttig regionsamarbeid

Forsøket med regionsamarbeid mellom Buskerud, Telemark og Vestfold fylkeskommuner (BTV) har vært overveiende positivt for nye Statens vegvesen.

Kjell Wold

DRAMMEN: Det sier strategistabsleder i Region sør Tore Kaurin. Han mener samarbeidet mellom det nye regionnivået til Statens vegvesen og det fireårige region-

forsøket i BTV har gitt en klar effektiviseringsgevinst med mindre administrasjon og mindre byråkrati.

Bra for begge

- Vi har hatt ett regionnivå istedenfor tre fylker å forholde oss til. Siden vegbygging og vegplanlegging ofte er fylkesovergripende har det gitt muligheter for nye og større veggrep, sier Kaurin. Han tror begge parter har hatt gjensidig nytte av BTV-samarbeidet, som avslutter sin fireårige forsøksperiode ut 2007. Han tar til etterretning at fylkestinget i Vestfold ikke vil forlenge forsøksperioden.

- Men jeg tror en forlengelse ville gitt ytterligere verdifull erfa-

ring for oss i Statens vegvesen, sier Kaurin. Han mener samarbeidet med BTV også har bevist at det nye regionnivået i Statens vegvesen fungerer.

Nyttig læring

Kaurin oppsummerer hoved erfaringene med BTV-forsøket i følgende hovedpunkter:

1) Det mest synlige BTV og Statens vegvesen Region sør har fått til er opptrappingsplanen for fylkesveger i de tre fylkene på 3 ganger 100 millioner kroner. Det ville neppe skjedd uten BTV. I tillegg har vi fått bedre målretting og samkjøring av trafiksikkerhetsarbeidet i de tre fylkene. Det har gitt muligheten til å se samferdselspolitikken i et

større perspektiv.

2) Standarden på vegnettet mellom de tre fylkene er blitt mer utjevnet enn før på drift- og vedlikeholdssiden.

3) BTV har vist at vi kan betjene et nytt folkevalgt regionalt nivå innenfor den organisasjonsmodellen vi har i dag.

Ett minus

BTV-samarbeidet har heller ikke vært knirkefritt sett fra Statens vegvesens side.

- Det vi ikke har klart er å flytte vegpenger fritt innenfor regionen mellom fylkene slik som forsøket har gitt anledning til. Her har nok det enkelte fylke hatt for mye å tape siden forsøket bare skulle vare

i fire år. Derfor har man vært forsiktige med å benytte de mulighetene. Men det har likevel ikke

» BTV-samarbeidet har heller ikke vært knirkefritt sett fra Statens vegvesens side.

ødelagt for de mange positive erfaringer vi har trukket av regionsamarbeidet, sier Tore Kaurin.

Vestfold fylkeskommune vedtok med knappst mulig flertall rett før jul å avslutte BTV-forsøket når perioden løpet ut ved neste årsskifte. De to andre fylkene har ennå ikke tatt stilling til hva de vil gjøre.

Vil avslutte byforsøk

Vegdirektoratet vil avslutte byforsøket innen vegforvaltning i Kristiansand, Trondheim og Bergen når forsøksperioden utløper ved årets utgang.

Geir Brekke

BERGEN: - Årsaken er at vi mener forsøket så langt ikke har gitt den ønskende effekt i forhold til de målsettinger som ble lagt til grunn ved igangsettelsen, heter det i brevet fra vegdirektøren til Samferdselsdepartemen-

tet. Departementet har bedt om direktoratets syn på forsøket med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i større byområder.

Forsøket gjelder styringen av tiltak innen veg- og kollektivtransport i de tre byene. Målet med forsøket var å oppnå en bedre samordnet areal- og transportpolitikk i byområdene og bedre samlet offentlig ressursutnyttelse på tvers av forvaltningsnivåene.

Departementet har skissert to alternativer for varigheten av forsøkene. Det ene er å holde seg

til den avtalte forsøksperioden, som avsluttes i løpet av 2007. Det andre alternativet er å videreføre forsøksperioden til ut år 2009.

Som kjent har regjeringen tatt mål av seg å gjennomføre forvaltningsreformen fra 2010, med overføring av en rekke statlige oppgaver til det regionale nivået, blant annet oppgaver som Statens vegvesen utfører i dag.

- Vi anser det som svært viktig at erfaringene fra forsøksbyene danner et grunnlag i det videre arbeid med den planlagte forvaltningsreformen, heter det i brevet fra vegdirektøren.



Kollektivstyring: I Bergen omfatter byforsøket også kommunal styring over busstransporten. (Foto: Geir Brekke)

REPORTASJE

**Supersonisk bru**

■ ■ Det er lett å få assosiasjoner til både luftfart og romfart, dersom du beveger deg inn under den nye fire felts motorvegbrua i Drammen. Norges lengste vegbru glinser nå i sølvfarget krom mens de runde brupilarene speiler seg i den stilige brukåpa. Maken til bru og innledning av ei betongbru har du ikke sett i Norge. (Foto: Kjell Wold)

Fra Ørsta til Bolivia

■ ■ - Noe slikt har jeg aldri sett før, sier Per Berheim ved Ørsta trafikkstasjon etter å ha nedlagt kjøreforbud for to gamle lastebilvrak. Med helt nedslitte sommerdekk hadde to optimister lagt ut på glatt vinterføre i retning Göteborg. Bakpå den ene doningen var det sveiset fast nok et bilvrak. Sjøførene forklarte at bilene skulle til Bolivia.

Jakter unge formgivere

■ ■ Statens vegvesens turistvegprosjekt jakter unge, dyktige arkitekter, landskapsarkitekter og designere. Målet er å knytte til seg kreative kontakter i det videre arbeidet med å utvikle Nasjonale turistveger, nærmere bestemt spennende stoppesteder. Prosjektet ønsker 10-15 enkeltaktører eller tverrfaglige team.

Uklar tollskilting

■ ■ Tollvesenet vil ikke endre tollskiltingen ved den gamle Svineundsbrua tross en dom på at skiltingen er for dårlig. Tollvesenet bøtela i fjor en mann for smugling da han passerte et tollgrenseskilt og den gamle brua med et dusjkabinett, men den pensjonerte politimannen nektet boten og i to rettsinstanser er han nå frikjent for skyld.



Oppsøkende kontroll: Klar for kontroll av en håndfull importerte biler; fra vemdre bedriftseier Tore Grandahl samt inspektørene Kjell Erik Stensby, Amir Mujakic og Harald Kildebo. (Foto: Håkon Aurlien)

Oppsøkende kontroll

I stedet for at bilene kjøres en og en til trafikkstasjonen for myndighetskontroll, kjører Vegvesenet nå ut til forhandlere og kontrollerer et tital biler i slengen.

Håkon Aurlien

SARSPBORG: - En flott ordning som sparer oss for betydelig arbeid, sier brukimportør Tore Grandahl i Sarpsborg.

Økende etterspørsel etter myndighetskontroller og liten bemanning ved trafikkstasjonen i Fredrikstad førte i fjor sommer til at det måtte tenkes nytt. Resultatet var at det ble lagt opp til en dramatisk effektivisering av kontrollarbeidet ved registrering av brukimporterte biler med såkalt eof-typegodkjenning.

Identifikasjonskontroll

- Kontrollarbeidet dreier seg i hovedsak om å identifisere bilen og kontrollere at de riktige papirene foreligger. Dette er blitt en veldig rasjonell ordning som vi er veldig godt fornøyd med, sier faggrupeleder Hans Otto Grynning i Statens vegvesen.

Siden i fjor sommer har Harald Kildebo og hans kolleger tatt ukentlige turer til forhandlere for å se på biler og papirer. Etter at hver bil er identifisert blir papirene tatt med til trafikkstasjonen og lagt inn i Vegvesenets kjøretøydokumentasjonssystem Autosys. Normalt vil bilen dermed kunne være klar til registrering neste dag.

Mange pensjonister

I Statens vegvesen er det nå langt flere pensjonister enn ansatte. - Det totale antall vegpensjonister har rundet 6.000. Drøyt 2.700 av disse er medlem i en av Vegvesenets 21 pensjonistforeninger, sier lederen for Statens vegvesens pensjonistforbund, Rannveig Nordgård. Forbundet utgir Vepsen, et eget informasjonsorgan for vegpensjonistene.

Det forplikter å drive sykkelplanlegging i en by som har fostret stjerner som Dag Otto Lauritzen og Thor Hushovd. Men Grimstad tar utfordringen.

Kjell Wold

GRIMSTAD: Som en av fem sykkelbyer i Region sør, vil sørlandspæren i Aust-Agder tilrettelegge for økt og sikrere sykkelbruk de neste fire årene.

- Organisasjonen er nå på plass. Vårt hovedmål er både å bedre forholdene for nyttesyklister og øke potensialet for fritidssykling, sier prosjektleder og bygartner Ove Bach i Grimstad kommune. Sammen med Statens vegvesen og Kjell Pedersen skal Grimstad bli en tryggere og bedre by for sykklister.

Dårligst i sentrum

- Enten du sykler til og fra jobb, til skole og butikk, til badestranden eller på tur, så skal det bli tryggere å sykle i byen, sier Ove Bach. Han sier topografien legger til rette for stor sykkelbruk både i byen og kommunen for øvrig. Gang- og sykkelvegnettet er brukbart utbygd fra utkanten og inn mot sentrum, men i selve bykjernen står det dårligere til for tohjulinger. Ut av byen er det særlig vestover retning Lillesand og langs E18-aksen det fortsatt mangler en del. Men her vil forholdene bli betydelig bedre nå ny fire felts motorveg mellom Grimstad og Kristiansand står ferdig sommeren 2009.

- Vi håper også at ny skystasjon tilrettelagt for sykklister kan åpne for mer sykkelbruk blant pendlere til



Etter Hushovd: Kjell Pedersen t.v. i Statens vegvesen og Ove Bach i Grimstad kommune trækker til for sykkelbyen i Aust-Agder. (Foto: Kjell Wold)

Kristiansand og Arendal, når ny E18 står ferdig, sier Kjell Pedersen.

Trafikkanalyse

Sykelkart med sykkelruter og turforslag, bedre oppmerking, sykkelstativ og sykkelparkering under tak, tryggere passering i trafikkerte

kryss, informasjon og kampanjer samt en pott på 15 millioner kroner fra Statens vegvesen skal bidra til at Grimstad blir en bedre sykkelby også for amatører.

- Nå i første omgang venter vi spent på resultatene av en omfattende trafikkanalyse, for å vite mer om hvor folk sykler til daglig, sier

Bach. Det kombinert med en ny sentrumsplan skal også bedre forholdene for sykklister i sentrum. Bedre vedlikehold av sykkelvegene er også viktig, understreker han.

- Vi ønsker først og fremst mer sykling i det daglige, sier bygartneren på to hjul.

Sykelros til Region sør

- Statens vegvesen Region sør gjør en kjempejobb med å følge opp den nasjonale sykkelstrategien, sier sykkelansvarlig Gyda Grendstad i Vegdirektoratet.

Geir Brekke

BERGEN: Dette var en av konklusjonene fra siste møte for sykkelmedarbeiderne i etaten, der man gjorde opp status for arbeidet så langt. Region sør har gjort en god jobb som pådriver for å få bykommunene til å satse på sykkel som transportmiddel.

- Etablering av de fem sykkelby-

ene Kongsberg, Sandefjord, Notodden, Grimstad og Mandal er et godt eksempel på dette, sier Grendstad. Undersøkelser viser at nesten annenhver innbygger sykler minst en gang i uka i disse byene.

Forpliktende

- Region sør er i ferd med å inngå forpliktende samarbeidsavtaler med de fem byene. Det arbeides med planlegging av hovednett for sykkeltrafikken, og sykkelveginnspeksjoner er under gjennomføring. I tillegg har det vært ulike lokale markeringer og sykkelarrangementer, sier Grendstad, som legger til at også de andre regionene er på veg.

Tryggere

- På siste strategimøte var det også enighet om at den tidligere omtalte underrapporteringen av alvorlige sykkelulykker kan synes å være lavere enn fryktet. Mange av ulykkene som ikke er politirapporterte er mindre alvorlige enn antatt, opplyser Grendstad.

Sykkelsjefen: - Region sør gjør en kjempejobb med sykkelstrategien, sier Gyda Grendstad i Vegdirektoratet. (Arkivfoto: Henriette Busterud)



Vil du delta i debatten, send innlegg til vegenogvi@vegvesen.no

SI DIN MENING

Trafikksikkerhetstiltak 2007

■ Vi i skole og barnehage har som et moment i våre planer at vi skal jobbe med trafikksikkerhetstiltak. Vi skal lære barn og unge og ferdes trygt etter veien; hvordan skal vi oppføre oss i trafikken og hvorfor må det være slik. Vi ser at dette er en svært viktig del av jobben vår, og at det faktisk nytter når vi stadig gjentar dette. Hos oss hadde vi i år bestemt oss for å kjøpe inn reflekssvester til alle våre barn og elever for at de skal være godt synlige i trafikken. Vi søkte om støtte til dette, men fikk avslag, noe vi har

forståelse for. Vi kjøpte likevel inn noen reflekser, men valgte da figurer istedenfor vester p.g.a. pris, slik at vi kunne dele ut til barna.

■ Da det hadde gått noen måneder fikk vi likevel en gledelig tlf fra Statens vegvesen om at istedenfor å få midler til å kjøpe inn vester, skulle vi få vester fra dem. Dette satte vi selvfølgelig stor pris på, men så...

■ Hvor mange barn og elever i skole og barnehage har vi da? Dette

antallet ble igjen oppgitt over tlf, men siden barna i barnehage og de minste i skolen hadde fått vester fra den lokale banken(!), reduserte vi antallet. Så kommer kommentaren som for meg er mest forunderlig: "Du kan da vel ikke mene at du skal gi de eldste elevene vester, de vil da vel ikke bruke slike!?!?" Som svar til deg igjen: Vi ønsker at ALLE våre elever skal synes i trafikken, og med den oppdrager-rollen vi har i skolen, så kan vi ikke si at elever over 12 år er så store at de ikke trenger å bruke

vest! Etter hvert bruker også en del voksne vester, men vi er likevel ikke kommet så langt at de kjøper reflekssvester til sine barn. Det er viktig at skolen er med og motiverer og lærer de unge å bruke vest i trafikken, og med det samarbeidet som vi har med våre buss-sjåfører har vi mulighet til å påvirke også de over 12 år. Buss-sjåførene etter spør daglig reflekser, og viser barna hvor godt de vises med og uten refleks og vest. Hvilke signaler er det dere ønsker å gi ang. bruk av reflekssvester da? Jeg bare spør...

■ Skjønner ikke tankegangen hos dere når dere kan si at barn over 12 er for store til å bruke vest, særlig ikke når vi nå etter hvert får pålegg om å ha reflekssvest i bil... Dersom det er slik at dere ikke har nok vester til alle så bruk det som årsak til at ikke alle får, istedenfor å si at de som er over 12 ikke trenger fordi de bruker den ikke likevel.

Forundret rektor fra Stoksund skole, Trøndelag
Sissel Blix Aaknes.

Løgner - til det motsatte er bevist

■ En ung mann kjører flyttelass fra Elverum til Oslo med sine foreldres bil og tilhenger. På vegstasjonen ved Minnesund blir han stoppet i kontroll, og tjenestemannen oppdager at bilen ikke er periodisk kontrollgodkjent. Rart tenker sjåføren - bilen har da nylig vært på verksted? Han ringer sin far som befinner seg i Spania, og som kan fortelle at "jo visst, bilen var på verksted for EU-kontroll for et par uker siden. Verkstedregningen på nesten 13.000 kroner ligger i hanskerommet". Tjenestemannen blir vist kvitteringen som viser i detalj hva som ble utført av reparasjoner og hva som er kontrollert to uker tidligere, men den gjør ikke noe inntrykk. Bilen må avskiltes på stedet.

■ Bilens eier i Spania ringer verkstedeieren i Elverum, som straks erkjenner at det har skjedd en glipp fra verkstedets side - at papirene for periodisk kontroll ikke er sendt inn til myndighetene. Bileieren får verkstedeieren til å ringe sønnen, som gir telefonen videre til tjenestemannen. Verkstedeieren forklarer glippen, samtidig som han garanterer at bilen er godkjent og i orden. Han får til svar "Jaså, du er en av dem som godkjenner biler over telefon. Da vil jeg anbefale deg å revurdere din praksis".

■ Deretter blir bilen avskiltet. Sjåføren må ta drosje til Jessheim for å hente prøveskilt, slik at han kan kjøre bilen hjem. Det kostet ca 1000 kroner. Hans bønn om at bilskiltene må bli sendt i posten til vegvesenets stasjon i Elverum neste dag, når verkstedet har fått sendt inn godkjenningen, avslås kontant. Skiltene må hentes ved personlig fram møte på Jessheim - ingen andre steder. "Hva om jeg hadde flyttet fra Tromsø og ikke Elverum, måtte jeg tatt fly ned for å hente skiltene da?" spør sjåføren, men får ikke noe svar.

■ På grunn av denne mangel på service må sjåføren leie bil de neste par dagene for å fullføre flyttesjauen. Nye tusenlapper å betale.

■ Da bileieren kommer hjem fra Spania senere på høsten, står bilen fortsatt uregistrert og skiltene er på Jessheim. Han slipper utgifter til skyss dit, for en beklagende verkstedeier kjører ham. På vegstasjonen får bileieren imidlertid ikke utlevert skiltene før han kan dokumentere at bilen er forsikret - ettersom den har stått uregistrert i et par måneder. Mannens forsikringer om at den er det hjelper ikke. Han ringer forsikringsselskapet fra vegstasjonen, gir telefonen videre til vegstasjonens tjenestemann, som får den samme bekreftelsen. Bilen er forsikret. Men det holder heller ikke. Bekreftelsen må gis skriftelig. En e-post duger heldigvis, slik at skiltene kan leveres ut samme dag. Bileieren må betale 1200 kroner, og dermed får han skiltene.

■ Det hører også med til historien at den lille lykta som lyser opp skiltet var blitt ødelagt, høyst sannsynlig under avskiltingen. Bileieren må ut med noen flere hundrelapper for å få den skiftet ut, men finner ingen grunn til å klage. Han er nemlig ingen kranglefant. Ikke sønnen heller, som opplevde avskiltingen. Jeg kjenner dem så godt at jeg kan garantere at de ikke opptrådte aggressivt eller uhøflig overfor Vegvesenets tjenestemenn, noe som kanskje kunne forklart en slik stivbent opptreden.

■ Men jeg innser at en slik garanti fra undertegnede neppe blir akseptert uten videre av en etat som tydeligvis ikke er kommet helt i mål som serviceetat.

Asbjørn Langmyr

Bussen svarteper

■ Nye veier sør for Trondheim, deriblant E6 som motorvei gjennom Melhus, har ført til 10 prosent mer biltrafikk, på bekostningen av bussen (Vegen og vi 20/06). Dette skjer til tross for at også halvparten av bussrutene sparer kjøretid ved å følge de nye veiene. Enda verre blir resultatene der biltrafikken konkurrerer med skinnegående kollektivtransport. Dette bør ikke overraske noen. Med støtte i trafikkforskningen har miljøvernere helt siden 1960-årene påpekt at nye motorveier skaper mer biltrafikk. Erfaringene gjengitt ovenfor tilsvarer nøyaktig det som Anthony Downs fra Chicago påviste alt i 1962, og nøyaktig det samme har skjedd i andre norske byer når en har åpnet nye motorveier eller utvidet de gamle. Når en vare eller tje-



neste blir billigere, eller tilbudet utvides, så øker forbruket. Så hvis vi ønsker mer biltrafikk, og større utslipp av klimagasser, så er mot-

orveier blant de mest effektive tiltak som finnes.

For Trafikkaksjonen,
Pål Jensen, Daglig leder

Skal vi bygge bredt eller langt?

■ Tor Smeby, sjefingeniør i Vegdirektoratet, stiller, i et innlegg i årboken for Norsk Vegmuseum 2006, spørsmålet om vi i fremtidig vegutbygging i Norge skal bygge bredt eller langt?

■ Smeby mener at vi stort sett kan klare oss uten motorveier i Norge. Utenom aksene Kristiansand - Lillehammer - Svinesund, som etter hans mening bør få motorvegstandard i løpet av 30 år, kan de fleste andre høytrafikkerte ruter bygges slankere, som to- og tre felts veger med midtrekkverk. En slik "smal-sporet" strategi med utbedringer i eksisterende traseer vil medføre at pengene strekker lengre.

■ Dette er ikke nye tanker. I 2004 hadde forsker Knut Boge et innlegg i årboken for Norsk Vegmuseum kalt "Et smalsporet vegnett". Ett av hovedpoengene er at store deler av det norske vegnettet er preget av den håpløse ideen om det smalsporede vegnett, lite tilpasset massebilisme og tankene bak rask fremkomlighet. Mens hele resten av Europa tenker sparte tidskostnader med nye veger, har norske vegplanleggere tradisjonelt vært mest opptatt av slik Smeby skriver videre ang stamvegen Oslo - Bergen; å utbedre eksisterende veg i takt med behovet.

■ Smeby har i sommer kjørt fra Oslo til Bergen over Hemsedal. 499 km på 7 timer og 15 minutter. Han skriver at han nærmer seg 70 km/t i snitt og det syntes han var fort

nok. Ja, sikkert fort nok for en turist. Men en motorveg på samme strekning kunne mer enn halvert kjøretiden. Det hadde betydd store besparelser i form av kraftig reduserte transport- og miljøkostnader.

■ Hadde ikke motorvegutbyggingen i Norge stoppet opp rundt 1970 hadde vi dag allerede hatt et motorvegnett i aksene Kristiansand - Lillehammer - Svinesund og ikke som dagens planer minst 30 år frem i tid. Da kunne vi ha bygd videre mot Bergen og Stavanger. I stedet fortsetter vi med Smeby og hans likesinnede på en evigvarende historie med utbedringer av det eksisterende vegnettet som gir nettopp det Smeby antakelig er i mot; stykkevis og delt vegutbygginger.

■ Den svenske riksdagen vedtok på begynnelsen av 90 tallet utbygging av E-4 til motorveg mellom Helsingborg og Stockholm. I 2007 er siste strekning ferdig. E-4 er videre vedtatt forlenget fra Stockholm til Uppsala. Der bygges det nå 78 km motorveg, i det største sammenhengende motorvegprosjektet i Sveriges historie. Kostnadene er 3 milliarder svenske 2002 kroner. Et beløp langt under hva de norske stykkevis og delt utbyggingene på samme lengde har kostet.

■ I stedet for å stille spørsmålet om å bygge bredt eller langt, burde heller norske politikere si ja takk begge deler. Det er fullt mulig å bygge nye veger både brede og lange på en

gang. OPS-utbyggingen mellom Kristiansand og Grimstad, bygger nå 38 km motorveg på under 3 år. Det gjøres i nye traseer i stedet for å følge gamle spor. Samtidig bygges ny E-18 i Vestfold mellom Langåker-Bommestad. Her er utbyggingen på tradisjonell måte, der kun 8 km bygges på 3 år.

■ Det er videre fullt mulig å fortsette utbyggingen av en 4-felts motorveg østover mot Arendal og videre gjennom Aust-Agder etter 2009. Selv om det krever nye anbud og evt. nye entreprenører er mye av organisasjonen allerede rigget på plass. Da kan vi ha ytterligere 40 km motorveg i Aust-Agder klar i 2012, nye 40 km i 2015 etc. Klarer man tilsvarende å forsere Vestfold utbyggingen og fortsette sørover får vi en sammenhengende motorveg mellom Kristiansand og Oslo i 2020. Kun manglende politisk vilje kan sette en stopper for en slik modell.

■ Dessverre var samferdselsbudsjettet for 2007 et skritt bort i fra en slik modell. Med "dagens rasfare på norske veger" er det mye som videre tyder på at ressursene gradvis vris over fra store utbyggingsprosjekter til mer vegvedlikehold av eksisterende vegnett. Det betyr at Norge fortsatt kan se langt etter et moderne vegnett i neste generasjon også.

Leif Kåre Spartveit

Rettelse pga uklarheter knyttet til leserinnlegg i Vegen og vi nr 19/06

■ I forbindelse med siste avsnitt av dette innlegget har vi fått flere innspill/tolkninger knyttet til kontrollrutiner ved trafikkstyring. Vi ser at formuleringen vår kunne vært klarere, og vil nå derfor presisere at det ikke er innført nye rutiner for trafikkregulering. Vi forholder oss

til gitte rutiner/regelverk gitt av vår ledelse, og vi jobber for at sikkerheten i forbindelse med trafikkregulering skal være optimal.

Operatørene på faggruppe Styring, VTS Oslo

REPORTASJE

Etterlyser Bergh og Krag

Sverre Knutsen skal skrive bok om vegetaten på 1800-tallet. Han vil gjerne ha stoff om vegdirektørene Christian Wilhelm Bergh og Hans Hagerup Krag.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Forfatter Sverre Knutsen ved Handelshøyskolen BI skal grave seg ned i tusenvis av vegsider, lese gotisk håndskrift og finkjemme arkivskuffer og filer. Han har tidligere skrevet om norsk vegpolitisk historie fra 1960 og fram til i dag. Nå har Knutsen fått i oppdrag å beskrive utviklingen av vegsystemet, oppgaver, stillinger og organisasjonsstruktur i vegetaten i perioden 1846 – 1912 – altså fram til Vegloven kom.

Samfunnsprosesser

Under industrialiseringa skjedde det en samfunnsrevolusjon. Vi fikk blant annet telegraf, telefon, post, jernbane – og nye veier. Dette førte til mange nye profesjoner, blant annet fireårige utdanninger for ingeniører.

- Poenget er å se på vegetatens utvikling koblet til de store samfunnsprosessene som fant sted på slutten av 1800-tallet. Arbeidstitelen på boka er Nasjonsbygging, vegbygging og modernisering, forteller Knutsen som skal ha manus ferdig høsten 2008.

Bergh og Krag

To som satte preg på vegetatens oppgaver, mål og arbeidsmåter, organisering og planlegging var landets første vegdirektør Christian Wilhelm Bergh og Hans Hagerup Krag. Det var de to som regjerte på andre halvdel av 1800-



Faglitterær bok: Forfatter Sverre Knutsen ved Handelshøyskolen BI skal skrive bok om vegvesenhistorien 1846 – 1912. Han er interessert i stoff rundt vegdirektørene Bergh og Krag. (Foto: Henriette Erken Busterud)

tallet, og disse to vil Knutsen gjerne vite mer om.

Statens vegvesen har fått overlevert Hans Hagerups Krag's personlige dagbøker, brev og regnskapsbøker fra hans siste år

som vegdirektør fra familien.

- Jeg er særlig interessert i rollen som Bergh spilte. Jeg har en hypotese om at hans planlegging og gjennomføring av vegbygging la grunnlaget for etatens virksomhet

gjennom hele 1800-tallet. Han skapte rammene, men det er lite som er skrevet om ham. Så er det noen rundt i etaten som har materiale fra Bergh og Krag må de ta kontakt. Det kan være alt fra bilder,

brev og dokumenter til ting som er skrevet om dem. Det kan jo hende det ligger noe i arkivene rundt om i Vegvesenet, avslutter Knutsen som håper folk vil ta kontakt med ham eller Norsk vegmuseum.

Master i særklasse

Vegdirektøren var "særs nøgd" da han kunne overrekke en sjekk på 20.000 kroner til Eirik Csäk Knutsen for en fremragende masteroppgave.

Knut Opeide

TRONDHEIM: I sin avhandling lanserer Knutsen nye metoder for å bruke programmer om geografiske informasjonssystemer (GIS) i forbindelse med konsekvensanalyser for vegprosjekter.

- Oppgaven representerer et originalt og fint bidrag i bruk av GIS-analyser i konsekvensanalyse og vil være et viktig grunnlag for utviklingen av dette arbeidet innen vegsektoren, sa vegdirektør Olav Søfteland da han overrakte Vegvesenets høythengende hederspris under årets Kursdager ved NTNU. Masteroppgaven har tittelen "Bruk av GIS til sammenstilling og presentasjon av ikke-prissatte konsekvenser."

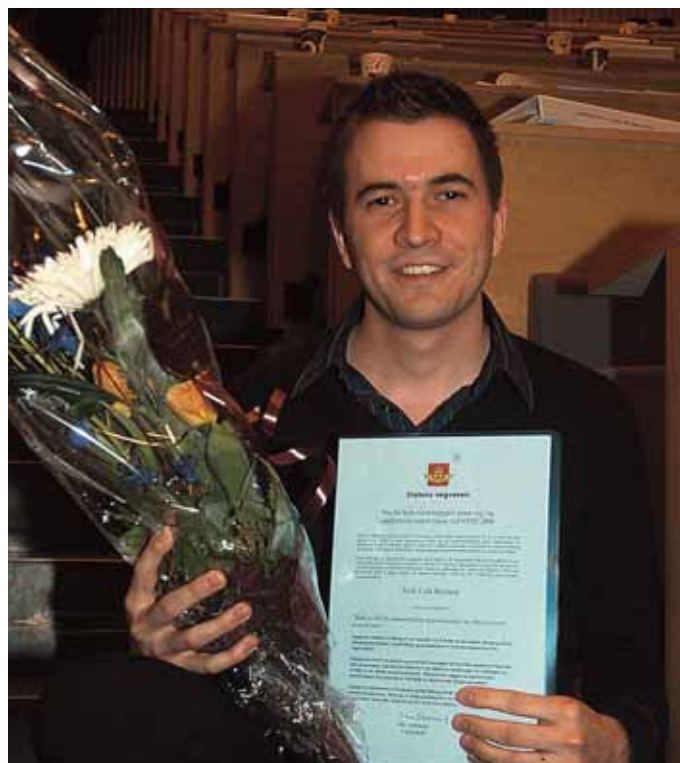
Knutsen har nylig avsluttet sine NTNU-studier. Han er nå kapret av konsulentfirmaet Asplan Viak, der han jobber videre med beslektede problemstillinger.

Det er snart sju år siden Statens vegvesen innstiftet sin hederspris

for beste masteroppgave ved NTNU innen veg- og samferdselsrelaterte emner. Prisen forutsetter karakteren A. Den kan i prinsippet utdeles

hvert år, men henger meget høyt. Den er bare utdelt to ganger tidligere, nemlig til Kjersti Fuglseth Hagen og Sissel Alne Amundsen.

Superstudent: Eirik Csäk Knutsen imponerte vegdirektøren med sin masteroppgave ved NTNU. (Foto: Knut Opeide)



Al Jazeera på VTS-besøk

Den verdensomspennende arabiske nyhetskanalen, Al Jazeera, har nylig besøkt Vegtrafikk-sentralen i Oslo.

Kjersti Salvesen Fahre

OSLO: Kanalen lager en reportasje om håndtering av hendelser i norske tunneler og på vegnettet. I den forbindelse ble Finn Harald Amundsen fra Vegdirektoratet og Kai Gundersen fra Vegtrafikk-sentralen intervjuet.

Vegtrafikksentralen i Region øst hadde allerede 4. januar hatt

19 besøkende i år. Med andre ord er det et populært sted å besøke! Denne dagen kom der et besøk litt utenom det vanlige.

Den verdensomspennende arabiske nyhetskanalen, Al Jazeera, var innom for å lage en reportasje om håndtering av hendelser i tunneler og på vegnettet for øvrig.

Budskapene fra de to som lot seg intervjuet, Finn Harald Amundsen fra Vegdirektoratet og Kai Gundersen fra Vegtrafikk-sentralen, når ikke ut til så rent få heller! Nyhetskanalen Al Jazeera har nemlig mellom 50 og 70 millioner seere.

Intervjues: Her er Kai Gundersen foran kamera. (Foto: R. Nedgård)



TEMPEN PÅ TAMPEN

NAVN: Roar Gärtner ■ **ALDER:** 55 ■ **STILLING:** Distriktssjef i Vestfold
 ■ **BOSTED:** Sandefjord ■ **SIVILSTATUS:** Gift, to barn ■ **AKTUELL SOM:** Distriktssjef i mediastorm

Tunnelstorm

Roar Gärtner lærte som speider alltid å være beredt. 1. juledag 2006 fikk han testet beredskapen til gangs, da Hanekleivtunnelen på E18 i Vestfold raste sammen klokken 22.55.

Kjell wold

SANDE: - Vi var midt i et hyggelig familieselskap. Huset var fullt av overnattingsgjester og vi var ivrig opptatt med en spørrelek, da telefonen ringte sånn rundt halv tolv på kvelden. Skal si jeg ble paff da jeg fikk beskjeden om raset av en vegvesenkollega, forteller distriktssjefen i Vestfold, som på få timer ble utsatt for en veritabel mediastorm.

Familieidyll

Roar Gärtner så ikke stort mer til gjestene eller familien den romjula. Først nå midt i januar, vel tre uker etter raset, er arbeids- og privatlivet hans begynt å vende tilbake til det normale.

- Etter beskjeden om raset satt jeg konstant i telefonen fram til 03.00 den natten til 2. juledag. Da fikk jeg en drøy halvtime på senga, før NRK radio ringte etter avtale 03.45. Da var det første av utallige intervjuer i gang på direkten. Da han stilte på jobb i Tønsberg til første beredskapsmøte alt klokken 06.30 på 2. juledag, skjønte han mer av omfanget av rasulykken. Klokken 10.00 var han på plass ved nordenden av Hanekleivtunnelen til første befaring. Da ble han også møtt av et stort pressekorp og ble bombardert med hvorfor og hvordan.

Ikke opplevd maken

Denne jula hadde Roar Gärtner bevilget seg ekstra mange fridager. Han skulle ofre seg helt og holdent for familien og kutte ut jobben helt. Trodde han.

- Jeg har aldri opplevd maken til mediekjør. Det er jo sånn vi øver på fra tid til annen, men når du blir kastet uti det som jeg ble denne gangen, kan du ikke være helt forberedt på alle utfordringene du møter.

- Mye kjeft å få?

- Nei, egentlig ikke. Mediene har stort sett stilte de riktige og forventede spørsmålene og vi har svart så godt vi har kunnet. Det er selvfølgelig noen ting jeg angreir på nå i ettertid. Den første dagen etter raset burde jeg nok ha vist litt mer ydmykhet og mindre arrogant i mine svar rundt hvordan dette kunne skje. Nå er det bare å innrømme at når dette uventede raset har skjedd, så har ikke sikring og etterkontroll vært god nok. Basta.

30 år

Gärtner er utdannet bygningsingeniør fra NTH og har i snart 30 år

jobbet i Statens vegvesen. Sandefjordingen fikk omgående jobb ved Vegkontoret i Akershus og var der på plan- og anleggsavdelingen fram til 1995, da han returnerte til hjemfylket. Bare avbrutt av et ni måneders engasjement for den første Nasjonale Transportplanen i perioden 1998/99 har Gärtner vært ved vegkontoret og senere distriktskontoret i Tønsberg fram til i dag.

Garantert vinterferie

Når fritiden nå gradvis vender tilbake til distriktssjefen for Hanekleivtunnelen, kan han gjenoppta sine fritidssysler som to trimkvelder i uka, driften av Speiderhuset i Sandefjord og presidentjobben i den lokale Rotaryklubben. En halvtimes portrettintervju på NRK Østafjells nylig avslørte også han store sans for jubelanten Edvard Grieg.

Etter å ha fått tilbake pusten etter mediekjøret i romjula oppsummerer han erfaringene slik:

- Det er viktig å komme godt ut av hoppet når det virkelig tar av. Klarer du det brukbart blir også landingen behagelig, avslutter Gärtner.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

For mange bilister bruker ikke bilbelte, tilpasser ikke farten til forholdene og kjører ruspåvirket eller trøtte. Fotgjengere bruker lite refleks.

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

Opplæring i rollen som tjenesteleverandør. Bedre sentralbord-tjeneste, e-post til standard svar på TK-området og andre forvaltningsområder.

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

Utvikle systemer som gjør at vi kan ta i bruk ny kunnskap raskere enn i dag. Det gikk lenge før ledelsen "innså" den positive effekten av midtrekkverk i forhold til nullvisjonen.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Bruke wire-rekkverk igjen. En mye rimeligere løsning enn andre alternativ. De har reddet mange liv. Jeg kjenner ikke til at det har ført til et eneste dødsfall her hjemme eller i Sverige.



- Som en etat hvor tilliten til publikum er helt avgjørende tåler vi nok ikke flere ras av denne typen, vedgår Roar Gärtner. (Foto: Kjell Wold)

LØSGRUS

HVA SKJER?

19.-20. JANUAR/GARDERMOEN ■ ATLS tungbilsseminar

23.-26. JANUAR/VESTFOLD-TELEMARK ■ Transportkomiteen på befaring

24.-25. JANUAR/GARDERMOEN ■ Anleggsdagene 2007

25.-28. JANUAR/BERGEN ■ Digital hverdag 2007

30. JAN/OSLO ■ Møte i Samfdep med Agderfylkene, Telemark, Buskerud og Vestfold om NTP 2010-2019

1. FEBRUAR/HELE LANDET ■ Frist for å sende inn manus til Vegvesenets nye bilbettefilm.

13. FEBRUAR/FORNEBU ■ ITS-konferansen 2007

20. FEBRUAR/SARPSBORG ■ Åpning av Hafslund trafikkstasjon

1. MARS/HELE LANDET ■ Påbud om refleksvest i bil innføres

1. MARS/HELE LANDET ■ Utsiftingen av AutoPASS-brikker starter

Vet du om noe som skal skje? Send e-post til: vegenogvi@vegvesen.no

I BAKSPEILET

Ansvaret for snarvegene

Det er mange oppgaver som skal utføres til fellesskapets beste og blant de viktigere er å holde vegene farbare. Nå er jeg litt opptatt av hvem det er som skal få ansvaret for snarvegene.

Jeg er nemlig en storbruker av snarveger. Jeg bruker dem hver dag når jeg skal til eller fra jobb eller til ulike aktiviteter. Dette er snakk om veger som er åpne for alle og enhver, kortest og raskest fra punkt A til punkt B. Jeg vet at mange bruker dem som meg, men at det også er de som bruker snarvegbegrepet på omveger for å unngå køer, eller endog på snikveger utenom bomstasjoner.

Det jeg skulle ønske var en felles-tjeneste, et vesen eller "noen", som hadde i oppgave å hjelpe slik at de ekte snarvegene fikk forutsigbare kjøreforhold. Noen vil hevde at dette kunne være egnet for en offentlig utredning, at oppgaven kunne være egnet for et eget direktorat. Snarvegene er truet etter at Regjeringen før jul la frem en utredning om hvilke oppgaver som skal utføres på ulike forvaltningsnivå.

Det er snakk om en (fortsatt) fire-delning av vegnettet på ett nett eiet av Staten, ett av fylkeskommunene (som muligens blir regioner), ett av kommunene og ett av private. Muligens skal ikke lenger Statens vegvesen ha fortsatt ansvar for hverdagen både på riks- og fylkes/regionvegene. Ulempen for noen er nemlig at en slik samorganisering fører til tenking på tvers av budsjetter, hvilket er fy-fy i økonomikretser.

I teorien blir det bedre med separate konti og egne voktere. I praksis neppe, for egne voktere gir grunnlag for egne kokkelag og mange kokker lager som kjent mye søl. Søl på en veg gjør at den ikke lenger er like snar.

Det er lett å gå seg bort i forvaltning og noen ganger kan det se ut som om det brukes mer energi på å rubrisere enn å sørge for at folk faktisk kommer kjørt, sikkert og miljøriktig frem på vegnettet.

Håkon A

STEDET



Dette skiltet på E6 i Melhus ca tre mil sør for Trondheim er ikke en påstand om at kirken flår folk. Ordfører Erling Bøhle forteller at flere gårder i området har båret Flå-navnet helt siden 1300-tallet. Ordet har ikke noe med å flå å gjøre. Det

betyr rett og slett "en flate", og henspiller på beliggenheten i landskapet. Gården Kirkflå har fått navn etter en kirke som ble flyttet hit for over 600 år siden. Kirken er forlenget borte, men navnet består. (Foto: Knut Opeide)

NORGE I DAG

Det kan vere både tøft og vakkert på rv. 13 over Vikafjellet mellom Sogn og Voss, men nattestenginga er korta inn frå denne vinteren. (Foto: Geir Brekke)



LØST OG FAST

Bare rør

Selv i 2007 må man på veganlegg bruke rå kraft når for eksempel vannrør skal legges på plass i grofta. Maskinene har ikke overtatt alle løft ennå. (Foto: Geir Brekke)



Ord for dagen: "Fullmakt"

Vi har snublet over et brev fra vegdirektør Olav Søfteland til Vegvesenets fem regionkontor om delegering av økonomiske fullmakter. Her finner du mye som er godt egnet til høytlesing i lystig lag. På side 8(!) i brevet kan du lese om krav i forbindelse med konkurser. Det er nesten som et dikt:

"Regionvegkontorene har fullmakt til å avskrive uerholdelige krav etter konkursbehandling, tvangsakkord, frivillig akkord herunder underhåndsakord for den del av kravet på skyldneren som ikke er dekket av utbetalt dividende når udekt del ikke overstiger kr. 100.000."

UNORMALER

58

Flerbruk

Her har smarte hoder funnet ut at trafikkskilt kan brukes til helt andre ting enn å varsle de vegfarende om forhold langs vegen. Fra et ikke nærmere angitt sted i Vestfold har Vegen og vi's unormale jury fått tilsendt et bilde som viser at skilt 624 Ungdomsherberge fungerer utmerket som tak over postkassen samtidig som det gir flyreisende til Torp nyttig tips om overnatting.

- Dette bildet bør inspirere Statens vegvesen til kreativ nytenking når det gjelder utvidet bruk av trafikkskilt, uttaler juryen. Det pekes på at dagens strenge praksis er kostbar for samfunnet og at mange av dagens skilt har svært liten nytteverdi.

- Mulighetene er mange. Tenk



Er det ikke søtt? Et trafikkskilt fungerer som tak over postkassen, til glede både for postbud, mottaker og brev. (Foto: Sture Thomassen)

bare på at mange skilt har en bakside som ikke brukes til noe som helst. Tenk også på de store visningstavlene som bare brukes til å ramse opp noen bynavn. Enkelte av disse er store som husvegger. De er bygd og fundamentert utrolig solid, og de koster gjerne flere hundre tusen kroner pr. stk. Burde ikke disse konstruksjonene vært brukt til noe mer, spør en oppglødd jury.

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Statens vegverk!

- Vi skal skifte navn til Statens vegverk. Samferdselsminister Kjell Borgen har mot vegdirektorens ønske bestemt at -sen skal byttes ut med -rk i etatsnavnet, leser vi i Vegen og vi nr. 1 1987.

- Vegen og vi har ikke klart å finne noen i etaten som jubler over

den vedtatte navneendringen, vil påføre Vegvesenet minst ti millioner kroner i kostnader, heter det i artikkelen som vakte sterke reaksjoner på Stortinget. Resultatet ble at departementet gjorde helomvending og lot navnet Statens vegvesen bestå.