



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET:

Store godsmengder på Østlandet representerer en alvorlig trafikklfare, mener Eivind Kvambe i Statens vegvesen. **SIDE 6**

MILJØ:

Det er fare for forfall på en rekke grøntarealer langs midtnorske vegger dersom det ikke tas et grønt grep. **SIDE 9**

UTBYGGING:

Økte stålpriser og knapphet på anleggsfolk øker kostnadene med gang- og sykkelbrua over E6 i Alta. **SIDE 12**

En æra er over

LEDER SIDE 2



166 nye skilt

Denne uka setter Statens vegvesen opp 166 nye Stopp og sov-skilt langs vegen. **SIDE 3**

Arktisk filial

På Svalbard styrer Syssemannen en filial av Tromsø trafikkstasjon. **SIDE 8**

Sene åpninger

De to store vegprosjektene som skal åpnes i Tønsberg til høsten kan bli opptil to måneder forsinket. **SIDE 13**



Ny regionsjef

Berit Brendskag Lied (bildet) skal styre vegvesenskuta midt i landet. **SIDE 31**



Sjokktall: Veksten i biltrafikken slår nå alle rekorder over hele landet. (Foto: Knut Opeide)

Trafikkveksten tiltar kraftig

Mer gods på vegene. Biltrafikken øker nå langt mer enn alle prognoser skulle tilsi. Trafikken med tunge kjøretøy har økt med hele 9,7 prosent hittil i år, mens de offisielle prognosene legger opp til en årlig vekst på 1,7 prosent. Det viser ferske tall Vegen og vi har innhentet. **SIDE 10-11**



Dødstallene kan halveres

Statens vegvesen har laget en mulighetsstudie som viser hvordan antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikken kan halveres innen 2020.

- Dette er ambisiøse mål, men mulig å oppnå, mener seksjonsleder Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen. (Ill. foto: Kjell Wold) **SIDE 4**

DAGSORDEN

En æra er over

LEDER

Helge Rong

■ Onsdag 13. juni 2007 var det slutt. Olav Søfteland måtte gå av som vegdirektør, til stor sorg for mange. Han følte seg tvunget av situasjonen til å kaste inn håndkleet. Raset i Hanekleivtunnelen 25. desember 2006 ble skjebensvangert. Hvor dan dette kunne skje, er et spørsmål mange vil ha svar på. Ikke minst Søfteland. Som ansvarlig leder satte vegdirektøren i gang en rekke prosesser for å få klarhet i hva som sviktet.

■ Først ut var en ekstern granskingsgruppe, oppnevnt av Samferdselsdepartementet. Onsdag 13. juni la så internrevisjonen frem sin rapport, Men den var ikke tilstrekkelig til å gi svar på de spørsmål statsråden mente hun måtte ha for å orientere Stortinget. Blant annet ble det avdekket betydelige samarbeidsproblemer mellom byggherren og produserende enhet. Her skal man ha i mente at Hanekleivtunnelen var et av de første store prosjektene som ble satt i drift etter omorganisering av Statens vegvesen i 1995. Åtte år senere, i 2003, ble etaten på nytt omorganisert.

■ I forkant av 95-reformen, verserte det en debatt om hvilket regime byggherre skulle styre etter, når utførende entreprenør var Statens vegvesen produksjon. Mange ønsket en modell med lite byggherrestyring av egenregidriften, mens retningslinjene som ble vedtatt, tilsa samme typen styring som for private entreprenører. Internrevisjonens rapport tyder på at man kjørte etter ønsket modell og ikke etter vedtatt regime.

■ Søfteland har helt siden 25. desember 2006 jobbet hardt for å få klarhet i hva som egentlig gikk galt. Da statsråden ikke var fornøyd, trakk Søfteland selv konklusjonen. Under et allmøte med de tilsatte i Statens vegvesen refset statsråd Navarsete politikere som har krevd Søfteland og andre navngitte vegvesen-medarbeideres avgang. Hun sa beint ut at dette er noe de ikke har noe med. Ulike bransjeorganisasjoner har også vært høyt på banen med kritikk av Statens vegvesen. Motivet deres har ingen sett på, og noen av utspillene likner mistenkelig på næringspolitikk.

■ Det er lett å gå etter et bytte som ligger nede for å skåre noen billige poeng. Ansvarlig er det ikke. Ansvarlighet har derimot Olav Søfteland vist gjennom de handlinger han har utført siden 25. desember 2006. Likevel fikk han en sorti som ikke var han verdig.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Kjell Bjørvig, vegdirektør

Ikke alle forstår hva uttrykket "frihet under ansvar" betyr.

Mulighetenes etat?

Det siste halve året har presse, media og politikere virkelig satt søkelyset på Statens vegvesen.

For en utenforstående, og dersom man bare leser overskriften og ingresen, så fremstår etaten som en organisasjon uten styring og med betydelige kvalitetsmangler på det vi produserer.

Sterke karakteristikk som skandale og ukultur kastes fram, gjerne supplert med krav om ledes avgang og en understrekning av behov for et vegtilsyn.

På den annen side fremhever fylkespolitikere, i argumentasjon for overføring av oppgaver til de kommende regioner, at vår kompetanse og erfaring må tilføres de nye regionene for å få tilstrekkelig kvalitet og kompetanse i administrasjon av infrastrukturen.

Hva skal våre medarbeidere og våre samarbeidspartnere tro? Hva er situasjonsbetinget oppstyr i kjølvannet av Hanekleivulykken, og hva er de mer grunnleggende svakheter som vi må gripe fatt i?

Jeg tror det nå er tid for ydmykhet og erkjennelse, men også tid til handling og pågangsmot.

Lederen for den eksterne undersøkelseskomiteen etter raset i Hanekleivtunnelen, professor Bjørn Nilsen, uttalte at det ikke var noe å utsette på de krav, retningslinjer, håndbøker og veiledninger som Vegdirektoratet hadde utgitt. Det største problemet var at disse ikke ble implementert og etterlevd i tilstrekkelig grad.

Internrevisjonens rapport sier det samme om dokumentene som trakk opp de rammer og retningslinjer for roller og ansvar som myndighets- og produksjonsavdelingen skulle følge

ved omorganiseringen i 1995. Kravene var tydelige, men de ble feiltolket.

Jeg tror at her er vi ved kjernen av problemet og det vi må jobbe med i tiden som kommer.

Det er rapporter som tyder på at vi ikke er den eneste etaten som strir med styringslinjene fra hovedkontoret, via region-, distriktsleddet og ut til det ytterste ledd på prosjekter og saksbehandlernivået.

Det er allikevel ingen trøst og ingen unnskyldning at dette er et felles problem i mange organisasjoner med en spredt, desentralisert virksomhet.

Vi må få forståelse for at de interne styrende dokumenter som er nedfelt i prosessstyringssystemet skal følges og etterleves. Vi må samtidig erkjenne at dette krever fast ledelse, god opplæring og selvsagt at kravene blir enkle å forstå og tilpasset hverdagens oppgaver. Samtidig må vi være villige til å akseptere at det skal få konsekvenser dersom kravene ikke følges like mye som det skal gis anerkjennelse til de som etterlever kravene.

"Vegvesenet er mulighetenes etat" sa en nylig utnevnt leder i et intervju. Hun hadde relativt lang og forskjelligartet erfaring fra etaten. Mange deler denne oppfatning av en etat som gir store utfordringer basert på tillit, men ikke alle forstår hva uttrykket "frihet under ansvar" betyr.

Jeg er grunnleggende overbevist om at det er mulig å ha en organisasjon som både inspirerer til nye og kreative løsninger samtidig som det utvises lojalitet til vedtatte krav og standarder.

En vanskelig balansegang kanskje, men her må ledere på alle nivå trå til som veiledere og hjelpere slik at vi fremstår som en enhetlig og samtidig fremtidsrettet etat.

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
Helge Rong

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



Vaksjef
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 26. juni kl. 13.00. Neste utgave kommer 23. august 2007

Stopp og sov

Denne uka setter Statens vegvesen opp 166 nye Stopp og sov-skilt langs vegen.

Henriette Erken Busterud

OSLO: 30 prosent av møte- og utforkjøringsulykkene skyldes at folk sovner bak rattet. For fjerde år på rad har Statens vegvesen en Stopp og sov-kampanje som skal bidra til å halvere antall søvnulykker.

– Stopp og sov er et tiltak som virker, slo statsråd Liv Signe Navarsete fast da hun åpnet kampanjen tirsdag.

Spiller på følelser

- Vi spiller på de samme strengene som i bilbeltekampanjen, det vil si at vi bruker samme billedmanér som bilbelteskiltene. Det viser seg at det har vært effektivt å spille på det emosjonelle i bilbeltekampanjen. Over åtti prosent av dem som har lagt merke til bilbeltekampanjen viser til disse kampanjeskiltene, opplyser Kjersti Danielsen Nordgård, som leder Stopp og sov-kampanjen.

Kampanjeuker

Kampanjeskiltene skal stå oppe til midten av september.

- På slutten av kampanjeperioden har vi tre kampanjeuker der vi blir synlige i media. Vi kommer også til å ha ei uke med kjøre- og hviletidskontroller på tungtrafikk sjåfører, og på trafikkstasjonene vil vi dele ut diverse materiell, sier Nordgård.

En fjerdedel stopper

TNS Gallup har etter tidligere Stopp og sov-kampanjer spurt 1500 personer om alt fra om det er ulovlig å kjøre når en er trøtt til hva de tror gjør at bilførere sovner bak rattet.

”Hva gjorde du for ikke å sovne” er det mest interessante spørsmålet i undersøkelsen. En fjerdedel av de spurte svarer at de stoppet og tok en blund. Det er seks prosent mer enn året før, og ti prosent mer enn for to år siden.

- En annen viktig ting som kommer fram er at fem prosent flere enn året før bytter sjåfør når de er trøtte. Dessuten er det færre som bruker triks som ikke virker, som å drikke kaffe, sette på høy musikk eller spise noe søtt. Dette er i tråd med det vi ville oppnå og tyder på at budskapet nådde fram, sier kampanjelederen som er fornøyd med at halvparten av de spurte la merke til fjorårets kampanje.

FAKTA

Kilde: TNS Gallup

Hva gjorde du for ikke å sovne bak rattet:

Drakk kaffe:	22%
Drakk vann:	20%
Spiste søtsaker:	7%
Lukket opp vindu:	48%
Satte på musikk:	38%
Byttet sjåfør:	26%
Gikk ut av bilen:	51%
Stoppet og sov:	25%
Sang/snakket med meg selv:	25%
Ingenting:	4%



Åpnet årets kampanje: Stopp og sov virker, sa samferdselsminister Liv Signe Navarsete da hun åpnet Stopp og sov-kampanjen sammen med vegdirektør Kjell Bjørvig tirsdag. (Foto: Giselle Jensen)

Stopper og sover

Regionvegsjef Sidsel Sandelien og distriktssjef Kjell Seim i Statens vegvesen Region øst praktiserer begge Stopp og sov-tenking når de er på lange tjenstereiser med bil.

Håkon Aurlien

LILLEHAMMER: -Jeg foretrekker å bruke tog når jeg skal reise langt, men det er jo ikke alltid at det går og da er jeg veldig oppmerksom på tretthetstegn. Blir det for mange gjesp, er eneste løsning å stanse, sier regionvegsjefen.

På en reise for mange år siden opplevde hun mikrosøvn. Det endret senere praksis.

- Jeg hadde knapt 10 minutters kjøring igjen hjem, og prøvde å ”holde ut”. Det skulle jeg ikke gjort, for jeg oppdaget plutselig at jeg ikke hadde vært helt med en kort stund og det var en skremmende

opplevelse, sier hun.

Siden har det blitt pauser i stedet for å prøve å nå frem. Hun stiller mobiltelefonen-alarmer på 15 minutter og det gjør underverker.

Kjell Seim leder et geografisk veldig stort Gudbrandsdal distrikt og har mange lange bilreiser.

- Poenget er at kun søvn hjelper mot tretthet. Man kan utsette en stans litt med musikk eller drikke, men det er ikke snakk om mange kilometrene, sier han.

Stopper og sover: Regionvegsjef Sidsel Sandelien og distriktssjef Kjell Seim i Statens vegvesen Region øst praktiserer begge korte søvnpauser dersom de merker tretthet under bilkjøring. (Foto: Håkon Aurlien)



TRAFIKKSIKKERHET

Kompetansesenter

■ ■ Professor Børge Ytterstad ber Statsministeren om midler til et skadeforebyggende senter i Harstad. For 22 år siden startet legen fra Harstad kartlegging av årsaken til trafikkskadene i byen. Statens vegvesen brukte tallmaterialet til å sette i verk forebyggende tiltak. Arbeidet kvalifiserte Harstad kommune som medlem av WHO-konseptet Safe Community.

Treklosser som fjærer

■ ■ En engelskregistrert varebil ble beslaglagt av politiet og sendt til opphugging etter at det ble stanset av to av Statens vegvesen sine kontrollører på E6 i Østfold sist uke. Da hadde den kjørt helt fra Trondheim. - Bilen skulle aldri vært kjørt på vei, sier Arild Ravneng Vegvesenets kontrollstasjon på Svinestund.

Bilen var såpass overlastet at den førerkortløse rumenske sjåføren hadde festet treklosser mellom bakakselen og karosseriet for å holde bilen oppe. Disse var i ferd med å gå i oppløsning slik at det var en reel fare for at bakakselen på kjøretøyet skulle falle av. Clutchen var utslitt, bremsene det samme og til alt overmål hadde bilen piggdekk. Føreren ble politianmeldt.



Medaljen baksiden

■ ■ Etter at Imarsundforbindelsen på Nordmøre ble åpnet sist vinter, har trafikken langs rv. 680 over Tustna økt, og innslaget av brutale råkjørere er blitt et problem. Ifølge Tidens Krav har velforeningen for beboerne i området derfor tatt initiativ både til å få nedsatt fartsgrense og til å få gatelys på den mest utsatte strekningen.

Må betale 700 000

■ ■ En Søgne-mann som fjor var med å sprengte et offentlig toalett i Søgne i fellebiter med dynamitt, må 120 dager i fengsel og betale 700 000 kroner til Statens vegvesen, melder Fædrelandsvennen.

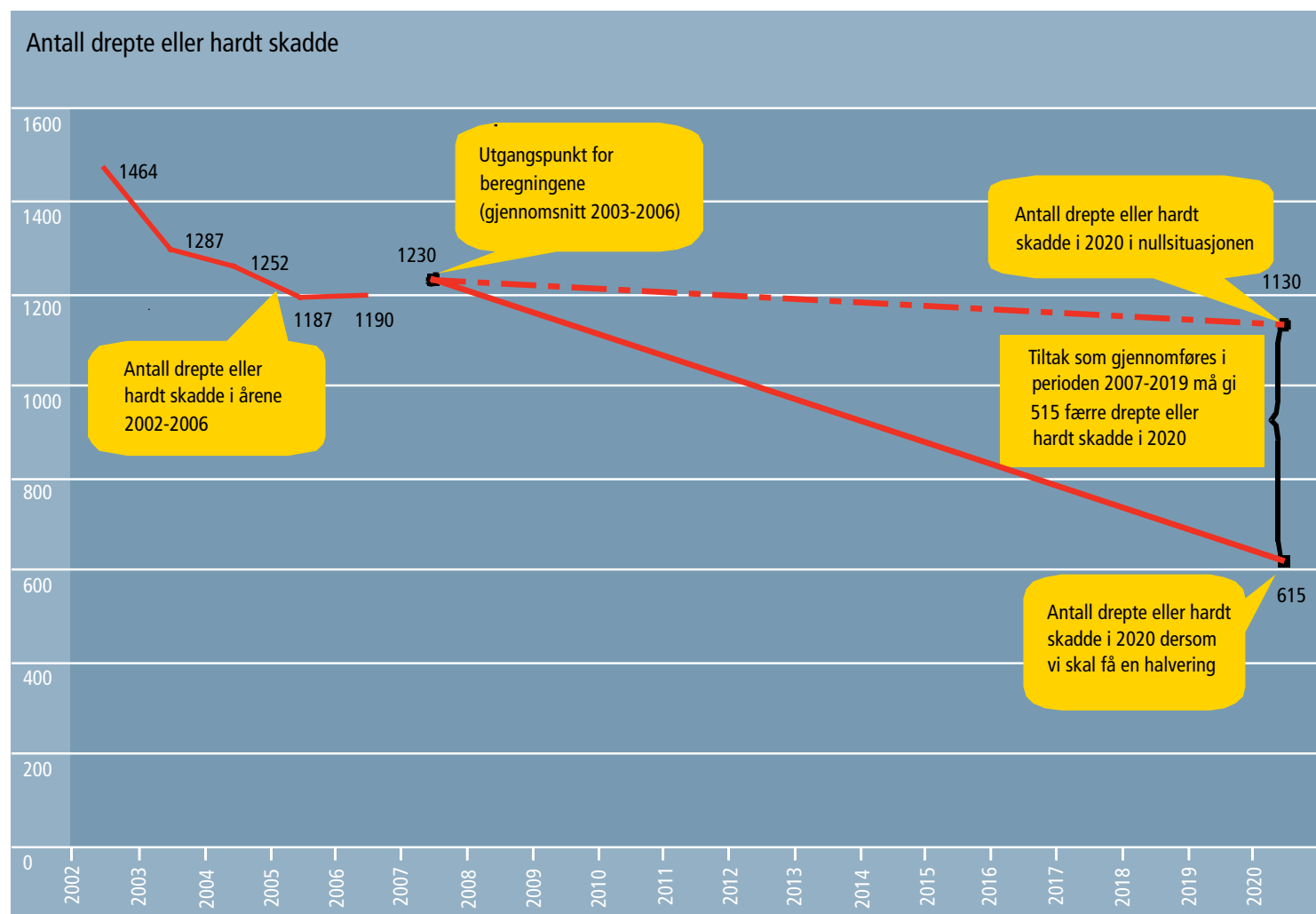
Den andre tiltalte i saken, hans 22 år gamle kamerat, ble i mai dømt for både å ha medvirket til sprengingen av en fartstavle i Søgne og for sprengingen av toalettet. Han fikk en fengselsdom på seks måneder for de to forholdene og ble i tillegg dømt til å betale nærmere 900 000 kroner i erstatning til Statens vegvesen.

Den nå dømte 22-åringen er av retten dømt for grovt skadeverk i begge tilfeller. Han har i retten delvis tilstått straffeskyld.

Bjørvikalemerter

■ ■ Tre av de seks elementene for den nye senketunnelen i Oslo er nå på plass i havnebassenget i Bjørvika og i løpet av juli kommer også det fjerde. Element tre er det første som skal på plass neste år, og veier mer enn 30 000 tonn. I august neste år er alle seks elementer på plass og i 2010 går biltrafikken i en under-sjøisk tunnel.

Kan halvere drepte og hardt trafikkskadde



Grafisk framstilling som viser utviklingen i antall drepte eller hardt skadde i nullsituasjonen og i en situasjon der vi oppnår en halvering av antall drepte eller hardt skadde innen 2020.

Statens vegvesen har laget en mulighetsstudie som viser hvordan antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikken kan halveres innen 2020.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Dette er et ambisiøst mål, men det er mulig å oppnå. Statens vegvesen må doble ressursbruken til trafikksikkerhetstiltak, men også Politiet, Trygg Trafikk og en rekke andre aktører må trappe opp innsatsen, understreker seksjonsleder Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen.

sen. Dette kommer fram i en mulighetsstudie som er gjennomført som en del av forarbeidet til Nasjonal transportplan 2010-2019.

Lønnsom strategi

I gjennomsnitt har det de siste årene vært litt over 1 200 drepte eller hardt skadde hvert år. Beregninger viser at selv om det ikke iverksettes noen nye tiltak som påvirker trafikksikkerheten, så vil antallet likevel reduseres noe – til i overkant av 1 100 i 2020. Dette skyldes at nye kjøretøyer har langt mer innebygd trafikksikkerhet enn eldre kjøretøyer.

- En forventet trafikkvekst på rundt 18 prosent i tiårsperioden bidrar riktignok til en økning i antall drepte eller hardt skadde, men utskifting av kjøretøyparken

vil mer enn oppveie dette, sier Amundsen.

Utfordringen har vært å finne fram til realistiske tiltak som kan gjennomføres før 2020, og som til sammen fører til at antall drepte eller hardt skadde i 2020 blir på rundt 600 i stedet for i overkant av 1100.

- Vi har også lagt vekt på at halveringsstrategien skal være samfunnsøkonomisk lønnsom sier Amundsen.

Økt innsats

Halveringsstrategien viser blant annet at innsatsen til målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer må økes med 50 prosent i forhold til dagens plan. Det må spesielt satses på investeringstiltak som bidrar til å redusere antall møteulykker og

utforkjøringsulykker.

- Statens vegvesen må mer enn fordoble ressursbruken til bilbeltekontroller, og politiet må doble ressursbruken til fartskontroller. Kampanjearbeidet må også bli mer intensivt og i større grad kombineres med kontrollør, sier Amundsen. Flere av de omtalte tiltakene vil være kontroversielle, som påbud om bruk av sykkelhjelm og refleks for fotgjengere, samt alkollås som alternativ til inndragning av førerkort for promilledømte. Amundsen understreker at det også er viktig å framskynde utviklingen av en sikrere kjøretøypark. Han mener Statens vegvesen må ligge i front, og at etaten må bidra til at flest mulig kan ta i bruk ny teknologi så raskt som mulig.

Ulykkesutvikling i årets 5 første måneder

ved Finn Harald Amundsen, seksjonsleder trafikksikkerhetsseksjonen, Vegdirektoratet

Utviklingen av antall drepte i trafikken følger fjoråret. Så langt er det registrert 76 drepte, mens det var 74 til samme tid i 2006.

Antall skadde har imidlertid økt kraftig i forhold til 2006. Så langt er det registrert 4 342 skadde mot 3 821 i 2006, økningen er på 13,6 prosent.

Av de 21 som ble drept i mai satt elleve i bil, fire var fotgjengere, tre var motorsyklister, to var mopedister og en var syklist. Hardest rammet så langt i år er Oppland og Aust-Agder. Aldersfordelingen viser at det har vært en økning av antall drepte mellom 25 og 59 år, mens det er stillstand eller reduksjon ellers. Økningen i antall drepte gjelder bilpassasjerer og mopedister. Økningen i antall skadde gjelder stort sett alle aldersgrupper og trafikantgrupper.

Fortsatt er det møteulykkene som er hovedproblemet når det gjelder drepte i trafikken.





Lesjamodellen: Samferdselsminister Liv Signe Navarsete kunne åpne 4,6 kilometer spleise-gang- og sykkelveg sist uke. (Foto: Håkon Aurlien)

LESJAMODELLEN:

Spleiselag for myke trafikkanter

- Lesja er et godt eksempel på hva som er mulig å få til som spleiselag, sa samferdselsminister Liv Signe Navarsete da hun sist uke åpnet 4,6 km ny gang- og sykkelveg inntil rv. 136.

Håkon Aurlien

LESJA: En engasjert trafikksikkerhetsgruppe ledet av bonde og historiker Egil Ulateig har fått lokalmiljøet til å invitere Staten inn i en spesiell utbyggingsform. Med gratis grunn fra grunneierne, halv-

parten av grunnarbeidet betalt av kommunen og på toppen enighet om en enkel og billig byggemetode, er ambisjonen å få bygget gang- og sykkelveg langs 60 km tungt belastet riksveg innen år 2013.

I 2003 åpnet daværende statsminister Kjell Magne Bondevik de første seks kilometerne. Sist uke ble nye kilometer åpnet til en meterpris på 1600 kroner, som er halvparten av "normal" pris. I revidert statsbudsjett ble to ekstra millioner øremerket til Lesja og dermed kunne Statens vegvesen sist uke sende ut anbudspapirer for ytterligere 3,6 kilometer gang- og sykkelveg.

- I sommer økte vi gang- og sykkelvegbudsjettet med 15 millioner kroner og jeg kan love at vi vil øke satsingen. Det gir energi til å fortsette arbeidet for å skaffe frem pen-

ger når en kommer ut og ser hva en slik veg betyr for et sted som Lesja, sa Navarsete.

Smiler igjen

Et trafikkproblem som kan virke lite sett med storbyøyne, er blitt en stor belastning i fjellkommunen. De fleste av de 2160 innbyggerne er bosatt langs en bygdeveg som med årene har fått stadig mer tungtrafikk.

- Du ser ikke betydningen av en sikker gang- og sykkelveg før den ligger der. Folk smiler igjen, og blir som normale mennesker når de går der og ikke må gå langs riksvegen, sa Egil Ulateig under åpningsseremonien.

En nabo fortalte om en helt ny opplevelse av å være myk trafikant etter at gang- og sykkelvegen kom. "Det var noe nytt. Oss gikk uten å

være redd", sa han med bevring i stemmen. En ungdom mente gang/sykkelvegen vil trekke flere folk til bygda og sikre fremtiden for lokal-samfunnet.

Næringen bidrar

De siste fire årene har antallet vogn-tog på veg mellom Åndalsnes og Dombås økt mer en fjerdedel. Vegen er smal og mange opplever at tungtrafikken går raskt og hardt.

På et seminar etter åpningen lovet lastebilnæringen å bidra til pen kjøring på strekningen. Lastebileier Per Waagan tok til orde for lavere hastighetsgrenser, men også for bredere veg.

- Riksveg 136 er for smal. Dette er den eneste vegen som brøytes bredere enn den er sommerstid og slik bør det ikke være, sa han.

Prioritert område

BJORLI: - Gang- og sykkelveger er et prioritert område for Regjeringena, sa samferdselsminister Liv Signe Navarsete i et seminar etter åpningen. Samferdselsministeren påpekte at vegnettet i Norge har vært nedprioritert for lenge.

- Vi har store utfordringer med etterslep på vedlikehold, og vi har funksjonskontrakter som gir alt for mange klager. Mange steder er det stort behov for gang- og sykkelveger. Ikke minst må vi nå gjøre noe med forholdene for syklistene i Oslo.

Ser folk langs vegen igjen

- Jeg hadde ikke sett folk etter vegen på årevis, forteller Odd Ekren i Lesja.

Håkon Aurlien

LESJA: Ekren har fått gang- og sykkelvegen langs rv. 136 helt innpå huset. Da vegpensjonisten Jon Lil-lebråten påtok seg å gå fra hus til

hus for å avtale hvor gang- og sykkelvegen skulle legges, gikk alle med på at den skulle legges mellom riksvegen og bebyggelsen. For Ekrens del betød det en halv meters avstand til husveggen.

- Det måtte bare bli slik når bygda ville ha en gang- og sykkelveg her og den skulle frem, sier han.

Huset han bor i er gammelt, bygget inntil en tidligere bygdeveg som med årene har fått stadig mer tungtrafikk. Etter hvert ble tungtrafikken så dominerende at fotgjengere og syklistene ikke trivdes på vegen og forsvant.

Ekren synes det er hyggelig å se folk forbi huset. Det har han ikke sett fra han flyttet dit og frem til

gang- og sykkelvegen lå der.

Men han er litt usikker foran vinteren, for gang/sykkelvegen ligger i snøsprutsonen fra riksvegen. Han har tatt forbehold om at snø ikke skal brøytes inntil huset.

- Vi må bare finne en metode å gjøre det på, sier Bjørn Romsås i egenskap av byggeleder for funksjonskontrakten for området.



Møter folk: Odd Ekren (i midten) har fått den nye gang- og sykkelvegen tett innpå huset. (Foto: Håkon Aurlien)

TRAFIKKSIKKERHET



Sikker i hodet: Benjamin bruker hjelm, selv om han foreløpig bare har trehjuls sykkel. (Foto: Svein Bergheim).

Tour of Norway for Kids

I sommer vil tusenvis av barn og unge være med i Norges største sykkelritt for barn, Tour of Norway for Kids.

Hilde Marie Braaten

OSLO: Statens vegvesen samarbeider med Norges Cykleforbund om arrangementet og stiller på alle rittene med gode råd om sikker sykling.

Rundt om i hele landet arrangeres det uhyttelige konkurranser med idretts glede i fokus, der alle blir premierte og løypene tilpasses alder og ferdighet. Barn fra 5 til 16 år kan delta og alle må ha hjelm for å få lov til å starte.

I barnefamilier er det de yngste som er flinkest til å bruke hjelm, men mange slutter i 12 års alderen. Med håp om å snu denne trenden er vi på plass med gode råd og veiledning om riktig kjøp av hjelm og riktig hjelmbruk, sier Cecilie Waterloo Lindheim, rådgiver i Statens vegvesen. Under Tour de France-sendingene viser TV2 reportasjer fra alle ritt i Tour of Norway for Kids.

Forhåndspåmelding gjøres på nettstedet www.tourkids.no. Her finnes mer informasjon om arrangementene rundt om i Norge.

Om du ikke har hjelm og ønsker gode råd i hjelmjakten, kan du gå inn på www.vegvesen.no/bruk/hjelm.

I farta: Trondheimsbarn i full fart under fjorårets Tour for Kids.



Bekymret for godsmengden

- De store godsmengdene på Østlandsvegene er til alvorlig fare for andre trafikanter, sier UAG-leder Eivind Kvambe i Statens vegvesen Region øst.

Håkon Aurlien

OSLO: - Det er menneskelig å gjøre feil i trafikken, men nærmest dødsstraff om man som bilist gjør en feil før et møte med et tungt vogntog. Så lenge vegene er uten midtrekkverk er det et tankekors å sende så mye gods ut på vegene som det vi gjør nå, sier han.

Eivind Kvambe leder arbeidet med å analysere de alvorligste trafikulykkene i Region øst. I arbeidet med å granske de 69 dødsulykkene i 2006, merket analysegruppen seg at mange tunge kjøretøy var involvert.

Hver fjerde

- Halvparten av dødsulykkene på vegene våre er møteulykker mellom to kjøretøyer, og halvparten av disse igjen dreier seg om frontkollisjoner mellom en personbil og et tyngre kjøretøy, sier Kvambe.

- Store deler av vegnettet er i dag slik at biler møtes i stor hastighet med en halvmeters avstand. Gjør en bilfører en feil slik at bilen kommer over i møtende kjørefelt, vil det gå bra om det ikke kommer noen imot. Men på Østlandet er det veldig mange biler på vegene og blant disse igjen veldig mange tunge kjøretøyer. Kolliderer man med et vogntog på 50 tonn i 70-80 km/t er det voldsomme krefter som utløses. Da har man rett og slett ingen mulighet til å overleve, sier han.

Menneskelig å feile

Kvambe mener det er viktig å fortsette med kampanjearbeid og informasjonstiltak for å få trafikan-



Rått parti: - Det skal ikke være dødsstraff for å gjøre en liten feil i trafikken, sier ulykkesanalyseleder Eivind Kvambe i Statens vegvesen Region øst. (Foto: Håkon Aurlien)

ter til å unngå å gjøre feil.

- Men vi må legge til grunn at mennesket gjør feil og fortsatt vil gjøre feil i trafikken. Så lenge mennesker kjører bilene, må vi innrette vegsystemet slik at det gir rom for menneskelige feil, sier han.

Mykere

15 av fjorårets omkomne døde etter at de kjørte av vegen og traff et tre,

en fjellknaus eller noe annet hardt. Vegvesenet har i flere år arbeidet med å gjøre sideterrenget "tilgjengelig", dvs. mykere slik at skader ved utforkjøring reduseres, og dette arbeidet fortsetter.

36 mennesker omkom i møteulykker. Mange kunne vært reddet av midtrekkverk.

- Kanskje bør vi utstyre vogntog med støtputer eller andre energi-

absorberende innretninger slik at konsekvensene av en møteulykke blir mindre, sier Kvambe.

I 30 av dødsulykkene var bilføreren ruset av alkohol eller narkotika, var trett eller var mentalt eller fysisk syk.

- Ulykkesanalysearbeidet vil bli styrket om vi får inn medisinsk kompetanse som i Sverige, sier Eivind Kvambe.

Alle gode ting er fire

Dette er en glad veghistorie fra Vestfold: Den fjerde store trafikkomleggingen på Ringveg nord-prosjektet i Tønsberg har gått like bra som de tre første.

Kjell Wold

TØNSBERG: Uten uhell eller trafikulykker av noe slag. Og det er ikke småtteri vi snakker om etter snart tre og et halvt år med intensiv anleggsvirksomhet i et pulserende byområde. Hver dag sluses 32 000 biler ut og inn av fylkeshovedstaden på de to hovedvegene til byen fra E18 sør og vestfra midt gjennom et digert anleggsområde på Kjelle.

God plan

- God planlegging og tett kontakt med lokale medier på forhånd er nok de to viktigste suksessfaktorene for at det har gått så greit og smertefritt med de store veg- og trafikkomleggingene vi har gjennomført siden starten i mai 2004, forteller prosjektleder Arvid Veseth i Statens vegvesen. Den siste vegomleggingen nylig, satte trafikken over på det ferdige vegnettet som presenteres ved åpningen av storprosjektet til en milliard kroner i siste halvdel av oktober.

Over og under

Trafikkomleggingene har foregått på nattetid med god forhåndsannonsering og bred redaksjonell omtale i lokale medier. Tilsvarende

trafikkomlegginger som på Kjelle vest for bysentrum har også vært gjennomført i øst ved Kilen i Slagendalen. Tre nye rundkjøringer er anlagt på hovedtraseen rv. 311 gjennom ett trangt industri- og forretningsområde med 23-24 000 biler i døgnet. I tillegg til det trafikantene ser og bruker av ny infrastruktur oppå bakken er det også lagt ned kilometer med peler og va-anlegg under bakken.

- Trafikkavviklingen gjennom de store anleggsområdene har nok vært den største utfordringen i hele perioden. Men dette visste vi på forhånd. Og derfor jobbet og planla vi også deretter med stor vekt på informasjon og publikumskontakt, sier en tilfreds prosjektleder.



Trafikkmaskin: Den siste trafikkomleggingen her gikk veldig bra, sier prosjektleder Arvid Veseth t.v. og kontrollingenør Peder Eide Helgason i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)



For dyr bomdrift: - Hvis bomselskapene drives effektivt kan de spare samfunnet for 70 millioner årlig, sier James Odeck i Statens vegvesen. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Kan spare 70 mill.

Statens vegvesen har sammenlignet driftsutgifter til bomselskaper: De kan spare 70 millioner per år på mer effektiv drift.

Henriette Erken Busterud

OSLO: To bompengeselskap som har samme trafikkmengde og operer under samme forhold bør ha like kostnader, men slik er det ikke, sier professor og effektivitetsekspert James Odeck i Statens vegvesen. Den metoden som er brukt er en anerkjent metode og brukes til effektivitetsanalyser av andre sektorer innenfor transportindustrien for eksempel busser, ferjer og fly.

Må lære av hverandre

- E18 i Kristiansand hadde for eksempel 44 prosent høyere driftskostnader enn selskapene de kan sammenligne seg med. At det er mulig å redusere kostnadene har Kristiansand bompengeselskap selv vist. I 2005 reduserte de bemanningen i bomstasjoner og kostnadene sank med 20 prosent. Bomselskapet i Tønsberg gjør det bra, men de har 20 prosent høyere kostnader enn Bergen, Trondheim og E39 Øysand-Tamshavn som de kan sammenligne seg med, sier Odeck. Undersøkelsen er ikke gjort for å henge ut noen, men for at bomselskapene skal lære av hverandre og spare samfunnet for penger.

Store styreforskjeller

Et annet funn er at styrehonorar og

antall styremedlemmer varierer mye. Rennfast hadde for eksempel åtte styremedlemmer og utbetalte 220 000 kroner i styrehonorar i 2005. Rennfast kan sammenlignes med bomringen i Trondheim som hadde seks styremedlemmer og utbetalte 147 000 og E39 Øysand-Thamhavn som hadde fire styremedlemmer og utbetalte 97 000 kroner. Det kan imidlertid være forklaringer på forskjellene.

Potensial på 16 prosent

I følge Odeck er organisering av bompengeselskaper, politiske rammebetingelser og tekniske løsninger forhold som gjør at enkelte selskap driver dyrere enn andre. Men det forklarer langt fra alt.

- I snitt har selskapene potensial til å redusere kostnadene med 16 prosent. I 2004 var innkrevings-

kostnadene på 432 millioner kroner, 70 millioner høyere enn nødvendig, understreker Odeck. Tallene viser også at mange bom-

selskap ikke har redusert sine bemanningskostnader tilstrekkelig selv om AutoPASS har gjort at trafikken passerer kjappere.

FAKTA

Bompengeselskap effektivitetsmål

Bomringen i Oslo	1,0	Ostlofjordforbindelsen	0,60
Bomringen i Bergen	1,0	E6 Kristiansand	0,56
Osterøybrua	1,0	Rennfast	0,50
Askøybrua	1,0	Ålesundtunnelene	0,35
Nordhordlandsbrua	1,0		
Skarnsundbrua	1,0		
Bomringen i Tr. heim	1,0		
Helgelandsbrua	1,0		
Naustdalstunnelen	1,0		
Kåfjord-Honningsvåg	0,87		
Fjærland-Sogndal	0,86		
Skålavegen	0,86		
Krifast	0,67		
Trondheim-Stjørdal	0,66		

Forklaring av tabell

1 = De beste bompengeselskapene. Er tallet for eks 0,8 kan selskapet bli 20 prosent mer effektive sett i forhold til de beste bompengeselskapene. Bakgrunnstallene for beregningen er fra perioden 2001-04.

- Feil å kritisere

- Vi i Norvegfinans er grundig lei av at bompengeselskapene stadig skal kritiseres for høye driftskostnader på feilaktig grunnlag, sier styreleder Sigmund Aasly.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Aasly mener diverse saker i media uten unntak avslører manglende kunnskap om norsk bompengfinansiering generelt.

Aasly begrunner dette med at Statens vegvesen bestemmer valg

av innkrevingsutstyr og innkrevingsmåte som kan gi inntektstap og høye service- og vedlikeholdskostnader, utarbeider kravspesifikasjoner og innhenter tilbud på driftstjenester på vegne av bomselskapene.

Har lite påvirkning

- Videre bestemmer de kostnader for bomselskapene ved valg av sentralsystem (ASB, EasyGo m. m). Etaten er også ansvarlig for AutoPASS-brikker og endringer av ulike slag i innkrevingsutstyret som blir kostnadsført hos bompengeselskapene. I tillegg påfører

Statens vegvesen selskapene andre kostnader direkte og eller indirekte. Det er få oppgaver bompengeselskapene har mulighet til å påvirke og de begrenser seg til finansiering, kontroll og administrasjon, understreker Aasly.

- Selskapene lånefinansierer i stor grad utbyggingen og det gis garantier fra eierne som ofte er kommuner og fylkeskommuner. Disse er de nærmeste til å velge driftsmødell og ansette folk som kan ivareta det finansielle ansvaret, herunder utpeke hvor mange styremedlemmer som skal overvåke og styre virksomheten, sier Aasly.

- Delvis rett

Vegdirektør Kjell S. Bjørvig gir Sigmund Aasly delvis medhold i sin kritikk.

Helge Rong

- Statens vegvesen legger de ytre rammene for bompengeselskapene. Vi ser at det er mulig å redusere innkrevingskostnadene med å bli enda bedre på rammebetingelsene bompengeselskapene får hos oss, erkjenner Bjørvig. Han er også opptatt av at Staten skal gå foran med godt eksempel når det gjelder fastsettelsen av honorar og antall styre-

medlemmer.

Vegdirektøren er generalforsamling for Svinesundforbindelsen, der honoraret er høyt.

- En må da ta i betraktning arbeidsmengden i startfasen for selskapet og at selskapet må forholde seg til Vegvesenet både i Norge og Sverige. Honoraret til styrets medlemmer ble redusert i 2006, samt at tallet på styremedlemmer i år ble kuttet fra fire til tre, opplyser Bjørvig. Han kan også love at jobben med å legge forholdene til rette for å redusere innkrevingskostnadene skal prioriteres høyt.

AKTUELT

Tunnelarbeid

■ ■ Tunnelen på rv. 152 Mastemyrveien i Kolbotn er stengt frem til 18. august for oppgradering av tunnelens vann- og frostsikring samt av belysningen i tunnelen, og i tillegg kabelarbeid.

Omkjøring skjer via lokalvegnettet og etter ønske fra Opppegård kommune er rehabiliteringsarbeidet lagt til skolens sommerferie.



Bjørn i rundkjøring

■ ■ Her er rundkjøringen (bildet) i Flå, den eneste på rv. 7 i Hallingdal, som Flå kommune og Vassfaret Bjørnepark ønsker å utsmykke med en diger bjørneskulptur i bronse og i naturlig størrelse. Nå står bronsestatuen i kommunehuset på Flå. Etter noe om og men har Statens vegvesen har omsider gitt tillatelse til at bjørneskulpturen settes opp i rundkjøringa på rv. 7 ved Flå sentrum. (Foto: Kjell Wold)

Dyrere og senere

■ ■ Utbyggingen av rv. 465, parsellen Hanesund-Sande i Farsund, blir både forsinket og dyrere. Det skyldes forsinket fremdrift i Ravneheitunnelen. Først var det ras, nå er det større innlekkasje av vann enn beregnet. Prosjektet som er en del av Listerpakka, skulle etter planen ha åpnet neste høst. Nå blir forventet åpning trolig utsatt til våren 2009.



Haukeli-kritikk

■ ■ Mens Haukelitunnelen (bildet) på E134 mellom Telemark og Hordaland er stengt for høydeutvidelse går trafikken mellom Vinje og Odda på omkjøringsvegen om Dyrskard. Mange næringsdrivende i Telemark kritiserer nå Statens vegvesen for dårlig informasjon om dette. De hevder Statens vegvesens skilting gjør at mange bilister tror vegen over fjellet er stengt. Vegvesenet lover bedre informasjon om at E134 fortsatt er åpen. (Foto: Kjell Wold)

Driver trafikkstasjon i Arktis

Sysselmannen styrer filialen til Tromsø trafikkstasjon på Svalbard. På de 46 kilometerne veg har de antakelig Europas største biltetthet pr. km.

Giselle Jensen

LONGYEARBYEN: Politimannen Petter Braaten er den reneste politimester Bastian på Svalbard. Med naturlig autoritet, godt humør og en sjarmerende evne til å heve seg over bagateller er han en populær fyr i det isolerte samfunnet 1000 km fra polpunktet. Så lenge ting fungerer, synes han ikke det er noen grunn til å regulere mer enn nødvendig. Han er ansatt hos Sysselmannen som er en kombinasjon av fylkesmann og politimyndighet på øysamfunnet. Stillingsinstruksen må utgjøre en hel perm, for Braaten har både ansvaret for trafikkstasjonen og er politimann med spesielt fokus på opplæring i våpenbruk og generell sikkerhet i tillegg til vanlig politivirksomhet.

- Jeg holder kurs i feltsikkerhet, forteller han. Det betyr opplæring i våpenbruk, isbjørneskytelse, kart og kompass, GPS, radio, nødpeilesender, scooter- og båtjøring.

Samfunn i vekst

- Trafikkstasjonen åpnet for to år siden som et prøveprosjekt, opplyser Braaten. Tidligere ble alle saker sendt til trafikkstasjonen i Tromsø, nå er ordningen blitt en naturlig del av tilbudet på Svalbard.

- Vegvesenet har ikke egne lokaler, men holder til i resepsjonen hos Sysselmannen der vi er tre som deler ansvaret som Vegvesenets



Har mange roller: Kongsbergmannen Petter Braaten er politimann og driver trafikkstasjon i Longyearbyen. Han holder også oversikt over lageret av de sorte Svalbard-skiltene. (Foto: Giselle Jensen)

forlengede arm, forteller Braaten. Ingen av dem er ansatt hos Statens vegvesen.

- Sysselmannen har som prinsipp at ingen som holder til på bygget skal være ansatt hos andre. Skal trafikkstasjonen bemannes med Vegvesenets egne folk må den i så fall finne egne lokaler, forteller han.

Kapasiteten sprengt

Bare to år etter at tilbudet åpnet er

kapasiteten i ferd med å bli for liten.

- Vi klarer ofte ikke ta unna hendelsene, men må ta i mot dokumentene og ta kontakt senere, forteller Braaten. Årsaken er økning i antallet beboere.

- Nå er vi 2019 beboere og har totalt 3700 kjøretøy. Tallet inkluderer 1900 snøscootere, opplyser han. De 119 innbyggerne uten scooter er antakelig for det meste å finne i barnehagen. Fordi de fleste

beboerne blir på Svalbard i noen få år, blir det hyppige eierskifte og omregistrering av bilene.

- Gjennomsnittlig botid er 4,2 år, forteller Braaten.

Stort trykk

Rett før ferien merker trafikkstasjonen trykket godt, alle som vil ta bilen med til fastlandet søker om dispensasjon fordi Svalbard er toll- og avgiftsfri sone. Dispensasjonen gis maksimalt for tre måneder.

Fører kortet endres

Fra 1. juli får norske førerkort to nye sikkerhetslement. Et kinegram med Statens vegvesens logo og to samiske vers i mikroskrift.

Giselle Jensen

OSLO: Nå starter produksjonen av førerkortene der Ivar Åsens kjente "Mellom bakkar og berg" må vike for Irene Pettersens "Dolos muittut".

Den samiske teksten handler om gode barndomsminner ute i naturen. Teksten blir liggende i mikroskrift nederst til høyre på førerkortene. Mange har kanskje ikke vært klar over at de bærer Ivar Åsens tekst i førerkortet. En god

lupe og en porsjon tålmodighet er nødvendig for å lese de kjente linjene.

Ny produsent

Endringen kommer samtidig med at Statens vegvesen bytter produsent av førerkortene.

- Forutsatt at vi ikke får regelendringer som får stor betydning, vil førerkortene produseres i denne versjonen fram til 2011, forteller Vegdirektoratets Dagfinn Mo. Det betyr at omkring 900 000 førerkort får samiske vers.

Nytt kinegram

Samtidig får førerkortet et nytt kinegram som dekker deler av bildet. Kinegrammet består av et logo-felt, linjemonster, farget mikrotekst og ett felt hvite linjer.



Som før: Endringene i førerkortene blir ikke veldig synlige, den ligger i mikroskrift på råkortet. (Ill: Statens vegvesen)

Dološ muittuit

Mánnávuoda dološ muittuit hearváš áiggit fal leamašan Heargevárrái guoros spánnjain mánnájoavku manaimet

Geahppa mielain rukses nierain viegadeimmet mehciide Mánnáčora mávva lávkkiid fárrolaga jodiimmet

Barndomtidens gamle minner morsom tid å minnes..... Til Hargevárri med tomme spenn barneflokken sprang

Lett til sinns og med røde kinn sprang vi i skogene Barneflokk med korte steg vandret vi i samlet flokk....



Tar grønt grep: Marit By vil ha nye, forpliktende rutiner for Vegvesenets grøntområder. (Foto: Knut Opeide)

Frykter forfall

- Det er fare for forfall på en rekke grøntarealer langs midtnorske veger dersom vi ikke nå tar et skikkelig grønt grep.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Det sier landskapsarkitekt Marit By i Statens vegvesen. Hun leder et nytt stort prosjekt som nå skal få slutt på manglende skjøtsel og tilfeldigheter og i forvaltningen av Vegvese-

nets grøntanlegg og vegkanter.

Tilfeldighetene råder

- Rundt 1990 skjedde det en revolusjon i Statens vegvesen i forbindelse med satsingen på grøntanlegg. Man er blitt veldig flinke til å prioritere dette, og det er bygd mange og store grøntanlegg i forbindelse med nyere vegprosjekt. Problemet oppstår i driftsfasen. Slike anlegg er nemlig ikke "ferdig" når vegen åpnes. Et godt grøntanlegg må utvikles ved systematisk skjøtsel gjennom mange år, sier By. Hennes påstand er at det i dag er tilfeldighetene som råder med hensyn til hvordan dette blir ivarettatt.

- Enkelte steder har vi gode skjøtselsplaner som er innarbeidet i funksjonskontrakten for området eller i egne grøntkontrakter. Men andre steder blir det ikke gjort noe som helst, og der preges situasjonen av forfall og gjengroing, sier hun.

- Bedre og billigere

Selve kongstanken i prosjektet er at det må etableres forpliktende systemer som i detalj beskriver hvordan både grøntanlegg og alle andre sidearealer skal ivaretas både på planstadiet, under utbyggingen og i driftsfasen. I etatens styringssystemer må det også gå

fram hvem som har ansvaret.

- Samtidig er det viktig å se plan, bygging og drift av grøntområdet som en sammenhengende prosess, der også erfaringer fra driftsfasen blir tilbakeført til dem som planlegger nye anlegg. Jeg er overbevist om at resultatet av dette prosjektet blir høyere kvalitet på Vegvesenets grøntarealer og til en lavere pris, sier prosjektlederen.

Frivillighetskultur

I tillegg til Marit By er kvalitetsleder Torolf Aune en primus motor i prosjektet. Han sier at Vegvesenets grøntpolitikk alt for lenge har

vært rammet av etatens frivillighetskultur og at det nå må settes spesifikke krav både til utførelse, ansvar, kompetanse og budsjettmessig dekning.

Prosjektet i Region midt blir fulgt med stor interesse både i andre regioner og i Vegdirektoratet. Fire ulike arbeidsgrupper er i full sving med ulike deltema innenfor prosjektet som har fått navnet "Grønn linje". Allerede tidlig i høst skal det legges fram et detaljert forslag for den nye regionvegsjefen med tanke på implementering i hele regionen av nye forpliktende systemer for å sikre en grønn framtid.



Gode råd: Testkjøringen viste at konsentrasjonen må være på topp hos trailersjåførene. (Foto: Gunn-Edel Skaget)

Rundt og rundt med NLF

Norges Lastebileierforbund (NLF) blir nå tatt med på råd om utformingen av en ny rundkjøring på Nordre avlastningsveg i Trondheim.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Norges lastebileierforbund (NLF) har tidligere vært irritert for at rundkjøringer ofte bygges for trange slik at store trailere får problemer.

- Derfor tok vi kontakt med

ønske om dialog om deres behov når vi nå bygger en ny rundkjøring som mange store lastebiler kommer til å benytte seg av, sier Vegvesenets byggeleder Leif Arne Hafstad.

Nylig gjennomførte de en egen testkjøring både av semitrailere og lange fireakslede doninger i rundkjøringen som skal åpnes for trafikk i oktober. Det syntes både NLF og Statens vegvesen var svært nyttig.

- Selv om utformingen var helt i henhold til normalene i Hånd-

bok 017, viste det seg at spesielt én av armene var trang og vanskelig å komme gjennom, spesielt for semitrailerne. Derfor har vi nå besluttet å endre noe på utformingen. Vi vil også foreta en justering i forhold til en kantstein av grannitt, som lett kan ødelegge dekkene på vogntogene, forteller Hafstad.

Han opplyser at NLF var svært tilfreds med å bli tatt med på råd og at de nok kommer til å jobbe videre med å få endret regelverket for utforming av rundkjøringer.

AKTUELT



Bybanemisjonær: Arnt Vidar Weum planlegger for bybane i Stavanger. (Foto: Dragrunn Husum)

Kollektivplanlegging på skinner i Stavanger

- Vi treng å få Statens vegvesen meir på bana når det gjeld kollektivtrafikken, meiner planleggar Arnt Ivar Weum i Statens vegvesen.

Dagrunn Husum

STAVANGER: - Kollektivtrafikk er meir enn kollektivfelt. Ved å tenke bybane framfor buss ved planlegging av kollektivfelt, kan vi sikre optimale løysingar og sikre at det vert teke tilstrekkeleg omsyn trafikksikring, framkomst og andre tema som Vegvesenet er opptatt av. Det seier planleggar Arnt Ivar Weum.

Lang plantid

I fleire år har han, i samarbeid med representantar frå Stavanger kommune arbeidd med planane for utviding og bygging av kollektivfelt og sikring av areal for framtidig bybane i Stavanger sør. Dette er ledd i regionen si satsing på å auke kollektivandelen på kostnad av privatbilreiser. Rv. 44 mellom Stavanger og Sandnes er hovudferdselsåre for kollektivtrafikken mellom desse byane. På strekninga er riksvegen også hovudåre for lokal biltrafikk. Ei trafikkmengde på i overkant av 16 000 køyretoy pr. døgn er i dag med på å redusere framkomsten for kollektivtrafikken.

Framtidige behov

Eige felt for kollektivtrafikken har vist seg å vera den beste løysinga for å nå måla for kollektivtrafikken.

Prioritet for bussen

Kollektivfelt med utgangspunkt i behova til skinnegående bane inneber at både radius og tekniske løysingar vert tilpassa bybana.

Dagrunn Husum

STAVANGER: Fram til bybana er på plass kan bussen nytta området som kollektivfelt. Mellom anna søker ein løysingar der bussen kan passere tvers gjennom lysregulerte rundkøyringar på same måte som den planlagde bybana vil gjere det i framtida.

- Dette vil betre framkomsten for kollektivtrafikken allereie mens det er buss som går i feltet. Biltrafikken må då vente til bussen har passert

Konsekvensutgreiing for bybane på Nord-Jæren anbefalar kombinasjonen buss/dobbeltspor for første trinn i utbygginga samtidig som ein legg forholda til rette for framtidig bybane som skal følgje eksisterande gater.

- Stikkordet er langsiktighet, og vi i Vegvesenet trur og arbeidar for at bybana kjem. Det betyr at vi legg den framtidige bybana sine behov til grunn når vi planlegg utviding for kollektivfelt. Mellom anna gjeld dette val av linjeføring. Ved å gjere dette no, slepp vi å rive alt og grave opp att vegen den dagen bybana er eit faktum, forklarar Weum.

Reguleringsplan for den 2,5 km lang strekninga, rv. 44 Haugåsveien - Gamleveien med kollektivfelt vil etter planen bli lagt ut til blir offentleg ettersyn i løpet av sommaren.

Offensiv bybanemisjonær

Endeleg avgjerd om bybaneetablering mellom Stavanger og Sandnes og eventuelt tidspunkt er enno uavklara, men Weum meiner likevel det er svært viktig at vegbyggaren Statens vegvesen også engasjerer seg i dette arbeidet.

- Vegvesenet blir ofte sett på som vegbyggarar ut frå bilen sine interesser. Så å snu ting på hovudet og planlegge for løysingar der kollektivtrafikken og dei gåande spelar hovudrolla og som biltrafikken må tilpassast, er med å endre folk sine haldningar på ein positiv måte, meiner han og innrømmer at han sjølv er bybaneentusiast og gjerne driv misjonering for bybane både internt i Vegvesenet og når han er ute og pratar med andre.

slik trikken fungerer i Oslo til dømes. Eg har tru på at dette kan gjennomførast utan at det medfører lange ventetider, seier Weum og peikar på at både Stavanger og fleire andre stader i landet har lysregulering som prioriterer bussen.

- Å planlegge kollektiv i by er vel så mykje ein byplanjobb som vegplanjobb. Difor har vi lagt stor vekt på å få til eit godt samarbeid med næringsdrivande, grunneigarar og andre som har interesser langt kollektivaksen. Det er eit ganske så tungt grunnverv. Vi prøver sjølvsagt å ta omsyn til alle, men ein god del hus må vi likevel ta for at vi skal få til dei gode løysingane. Og då merkar vi at det veg tyngre at det er for ei framtidig bybane, fortel Weum

Trafikkvekst

Regjeringen vil regulere veksten i bynær vegtrafikk. Målet er å redusere utslippet av klimagasser fra transportsektoren med mellom 12,5 og 20 prosent innen 2020.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Det går fram av stortingsmeldingen om "Norsk klimapolitikk" som regjeringen la fram forrige fredag.

Basert på prognoser

Meldingen inneholder ingen tallfestede mål for hvor mye vegtrafikken skal tillates å øke med, men signaliserer et mål om å redusere bruken av personbil i og rundt de større byene. Dette skal blant annet skje ved styrking av kollektivtrafikken og innføring av restriktive tiltak som vegprising, eller køprising som Samferdselsdepartementet nå har begynt å kalle det. Samferdsel står for hele 20 prosent av norske klimautslipp, og det legges opp til en rekke tiltak for å nå målet om reduserte utslipp.

Må revideres

I en pressemelding fra Miljøverndepartementet heter det at klimamålene knyttet til samferdsel og andre sektorer "er basert på anslag og vil måtte revurderes dersom endringer i framtidige prognoser, kostnader, teknologiutvikling eller andre vesentlige endrede forutsetninger tilsier det. Dersom utviklin-

gen ikke går i ønsket retning, vil regjeringen vurdere ytterligere tiltak."

I meldingen er biltrafikkens miljøproblemer i hovedsak knyttet til den bynære trafikken. Regjeringen uttrykker ingen spesifikke ønsker om demping av trafikkveksten i distriktene. Statsråd Liv Signe Navarsete sier at klimaendringene vil få større vekt ved prioritering av nye vegprosjekt i framtiden.

I Stortingsmeldingen går det fram hva det betyr: - Investeringer i mellomstore stamveger som binder landsdeler sammen slik at det blir færre svinger og kraftige stigninger, bidrar til å redusere utslipp av klimagasser fordi kjøremønsteret blir mer miljøvennlig og fordi slike vegutbedringer i liten grad skaper ny trafikk, heter det i regjeringens klimamelding.

Godstransport

Meldingen inneholder svært lite om miljøproblemer knyttet til økt godstransport. Her varsler Samferdselsdepartementet at det skal utarbeides en egen handlingsplan for overgang fra vegtransport til jernbane- og sjøtransport.

I stortingsmeldinga blir det også varslet at regjeringen vil utrede et organ, "Transnova", som skal arbeide for å fremme løsninger for mer miljøvennlig transport.

- Et statlig organ som Transnova bør ha oppgaver knyttet til informasjon og opplæring. Organet kan også gi finansiell støtte til demonstrasjonsaktiviteter innen alle transportformer, pilottesting av spesielt lovende konsept og etablering av anlegg for produksjon og distribusjon av miljøvennlig drivstoff, forteller Navarsete.

Skremmende trafikkvekst

Veksten i norsk biltrafikk er nå langt større enn alle prognoser skulle tilsa. Trafikken med tunge kjøretøy har økt med 9,7 prosent hittil i år.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Totalt sett har vegtrafikken hittil i år (pr. 1. mai) økt med 3,8 prosent sammenlignet med samme periode i fjor. For lette kjøretøy (under 5,6 meter) har veksten vært på 3,2 prosent, mens tungtrafikken altså har hatt en nærmest eksplosiv økning.

Sprenger prognosen

Det viser ferske tall som Vegen og vi har innhentet med utgangspunkt i vegtrafikkindeksen til Statens vegvesen. Tallene er basert på kontinuerlig telling av all trafikk på om lag 280 utvalgte tellepunkt over hele landet. Tallene regnes å gi et godt bilde av den reelle trafikkutviklingen over hele landet.

De offisielle prognosene for trafikkutviklingen på norske veger finner vi i Nasjonal transportplan (NTP) 2006 - 2015, som ble behandlet i Stortinget våren 2004. Her går det

fram at trafikken med personbil er beregnet å øke med 0,7 prosent pr. år fram til 2012. Prognosen for godstransport på veg er en årlig vekst på 1,7 prosent i samme periode.

Nullvekst

Alt i alt betyr trafikkutviklingen de siste to-tre årene at vi allerede nå har tilnærmet like stor trafikk som vi ifølge prognosene skulle ha i 2012 og at vi nå må ha fem år med tilnærmet nullvekst for at trafikken ikke skal øke mer enn forutsatt i regjeringens langsiktige transportplan.

Prognosene i NTP er utarbeidet av Transportøkonomisk institutt på bakgrunn av nøkkeldata både fra Statistisk sentralbyrå og Finansdepartementet. Statens vegvesen har tidligere kritisert de offisielle prognosene for forrige tiårsperiode for å være for lave i forhold til den reelle trafikkveksten.

Økt CO2-utslipp

I Vegvesenets forslag til NTP blir det pekt på flere uheldige forhold dersom prognosene for trafikkvekst er for lave: "Kostnadene til drift- og vedlikehold blir høyere enn forutsatt, og vi risikerer at feil prosjekter



Ny kurs: Regjeringens mål er å redusere utslipp

og tiltak prioriteres." I tillegg blir selvsagt miløulempene og utslippet av klimagasser større enn beregnet.

Trafikken har gjennom flere år hatt en større vekst enn prognosene skulle tilsa. Siste fem år har veksten ligget på +/- 2 prosent, men i løpet av det siste året har veksten skutt ytterligere fart. Det er svært lenge siden Statens vegvesen har registrert en tilsvarende stor trafikkvekst.

Bilby med stor B

Blant fylkene peker Sør-Trøndelag seg ut som et distrikt som har hatt en vedvarende rekordhøy trafikkvekst over flere år. Fra 2003 har den årlige prosentveksten vært 3,1; 3,2; 3,1; 5,4 og 4,7 hittil i år. I den forbindelse kan det være interessant å merke seg at Vegvesenets strategisjef i Region midt, Kjetil Strand, i et tidligere nummer av Vegen og vi uttrykte bekymring for at Trondheim kan være i ferd med å utvikle seg til selve Bilbyen med stor B.

Vegvesenets distriktsjef i Sør-Trøndelag, Ingvar Tøndel, peker på det faktum at økt trafikk gir økte kostnader til drift og vedlikehold av vegnettet og sier det er bekymringsfullt dersom den voldsomme trafikkveksten i distriktet ikke fører til økt andel av de statlige vegbevillingene.

sten må reguleres



bet av klimagasser fra vegtrafikken i årene som kommer. (Foto: Knut Opeide)

FAKTA

Økning i vegtrafikken

	Siste 12 mnd	Hittil i år
Østfold	1,8	3,3
Akershus	3,0	4,5
Oslo	1,4	2,5
Hedmark	3,3	4,7
Oppland	2,8	4,0
Buskerud	1,4	2,5
Vestfold	3,2	4,6
Telemark	2,3	4,8
Aust-Agder	3,1	6,0
Vest-Agder	4,5	4,7
Rogaland	4,5	5,4
Hordaland	2,9	3,0
Sogn og Fjordane	3,7	5,0
Møre og Romsdal	2,3	3,3
Sør-Trøndelag	5,1	4,7
Nord-Trøndelag	3,7	5,2
Nordland	2,0	1,9
Troms	0,7	-0,8
Finnmark	1,2	1,8
Hele landet	2,8	3,8

(Tallene er å jour pr. 1. mai og viser økning sammenlignet med tilsvarende periode året før)

Trafikkøkning fordelt på lette og tunge kjøretøy

Lette	Tunge	Totalt	Hittil i år
2003	1,7	2,7	1,8
2004	1,8	3,5	2,0
2005	2,4	3,8	2,6
2006	1,4	4,4	1,7
Hittil i 2007	3,2	9,7	3,8

(Tallene viser prosentvis økning i forhold til året før)

Samfunnsaktør i bystrategi

- Vi vil være en samfunnsaktør i moderne byplanlegging. Derfor er prosjektet Bystrategi Region sør viktig.

Kjell Wold

LANGESUND: Det sa strategistabsleder Tore Kaurin i Statens vegvesen under konferansen i Langesund nylig.

- Internkonferansen har bidratt til å hjelpe oss inn i rollen som samfunnsaktør, sa Kaurin. Region sør har blitt bedt om å komme med innspill til Nasjonal transportplan 2010-2019 om mellomstore byer. I Region sør er det 20 små og mellomstore byer, som har sine spesielle problemstillinger til forskjell fra store byer.

Gode transportløsninger

Prosjektet Bystrategi Region sør er et samarbeidsprosjekt mellom kommuner, fylkesmenn, fylkeskommuner, statlige transportetater, andre interessegrupper og Statens vegvesen Region sør. Hensikten med prosjektet er å bevisstgjøre de ulike aktører og Statens vegvesens egen

rolle og ansvar for framtidig byutvikling.

- Dette blir en viktig arena for å drøfte felles utfordringer for å utvikle gode areal- og transportsystemer i byer i tråd med nasjonale føringer, sa regionvegsjef Andreas Setsaa på konferansen. Kollektivmeldingen og Nasjonal sykkelstrategi pålegger også Statens vegvesen et økt helhetsansvar som pådriver og koordinator i byområdene.

Attraktive byer

Prosjektet Bystrategi i region sør skal innen utgangen av året levere en strategi som støtter hovedmålet til etaten om å bidra til attraktive byområder, bærekraftig samfunnsutvikling og helhetlig areal- og transportutvikling i byområdene. Prosjektleder for Bystrategiarbeidet, Tor Atle Odberg oppsummerer prosjektets mål slik:

- Vi skal levere innspill på tre områder: Nasjonalt gjennom NTP-omtale for mellomstore byer, eksternt gjennom samarbeid med byregionene og internt gjennom en prosess med strategier for å møte disse utfordringene.



Bystrategi: Inge Fosselie f.v., Tor Atle Odberg og Andreas Setsaa i Statens vegvesen står sentralt i pionerprosjektet i Region sør. (Foto: Knut Hovde)

AKTUELT

Bygger miljøgata

■ ■ 700 meter av "Gamle E6" gjennom Brumunddal skal nå bygges om til miljøgata. Denne uke var det anleggsstart på prosjektet til 35 millioner kroner fra Statens vegvesen (40%), fylkeskommunen (40%) og Ringsaker kommune (20%). Neste år er vegen tilpasset for myke trafikantene og det er bygget en ny trebru over elven.

Svinesund

■ ■ Natten til lørdag 30. juni, fra kl 01 til 06, er E6 ved Svinesund stengt for tungtrafikk. Den to år gamle Svinesundsbrua skal ha en rutinemessig kontrollmåling, og mens den skjer kan det ikke være trafikk overhode på brua. Personbiler henvises til den gamle Svinesundsbrua men for lastebiler blir det helt stopp. (Arkivfoto: Trond Isaksen)

**Fluberg bru**

■ ■ Fluberg bru over Randsfjorden blir innsnevret til ett kjørefelt i sommer på grunn av nødvendig vedlikehold. Vegvesenet vil bruke om lag 6,5 millioner kroner på sandblåsing og maling, rekkverksutskifting og reparasjon av betongskader på den 40 år gamle brua. Arbeidet som skal være ferdig 21. september.

Utsatt åpning

■ ■ Åpningsdato for Eiksundsambandet på Sunnmøre er nå fastsatt til 23. februar neste år. Dette er om lag to måneder senere enn opprinnelig planlagt. Årsaken er bl.a. nye EU-krav sikringsutstyr og grundige godkjenningprosedyrer med testing og øvelser. Totalkostnadene ser nå ut til å bli noe lavere enn kostnadsoverslaget på 813 millioner kroner.

Miljøgata Fauske

■ ■ 16. juni ble først miljøgata på Fauske åpnet og senere på dagen ble også Marmortorget åpnet. Åpninga ble foretatt av statssekretær Steinulf Tungesvik i Samferdselsdepartementet, og både ordfører og regionvegsjef talte til folket. Byen var ellers preget av Fauskemessa der Statens vegvesen hadde stand med Vegpakke Salten.

Brannøvelse

■ ■ Flekkerøytunnelen (bildet) er opprustet med nytt sikkerhetsutstyr. Alt gikk etter planen da utstyret ble testet under brannøvelsen i forrige uke. Brannvesenet, Politi, AMK og Vegvesenet ville prøve ut kapasiteten på de nye viftene. En Audi ble plassert 300 meter inn i tunnelen. Litt diesel, ei fyrstikk og snart stod bilen i flammer. Da røyken var som tettest, ble viftene slått på. Og som de virket! Det var ikke gått lang tid før man kunne spasere inn til bilvraket. Med andre ord: Brannvesenet vil komme seg raskt inn i tunnelen hvis ulykken skulle skje. (Foto: Kjell Wold)



Stive stålpriser driver kostnadene opp

Gang- og sykkelbrua over E6 i Alta blir 125 prosent dyrere enn forutsatt.

Giselle Jensen

OSLO: Den arkitekttegnede gang- og sykkelbrua over E6, midt i boligområdet Elvebakken, var beregnet til å koste 4,1 millioner kroner. Etter utlysningen i mai var laveste tilbud 9,2 millioner kroner.

- Hovedårsaken er at stålprisen har steget med 40 prosent. I tillegg er etterspørselen på entreprenører i Alta stor og det driver prisene i været, forklarer byggeleder Torgeir Dahle, som mener noe av forklaringen også er svakheter i Vegvesenets kalkyle.

Spleiselag

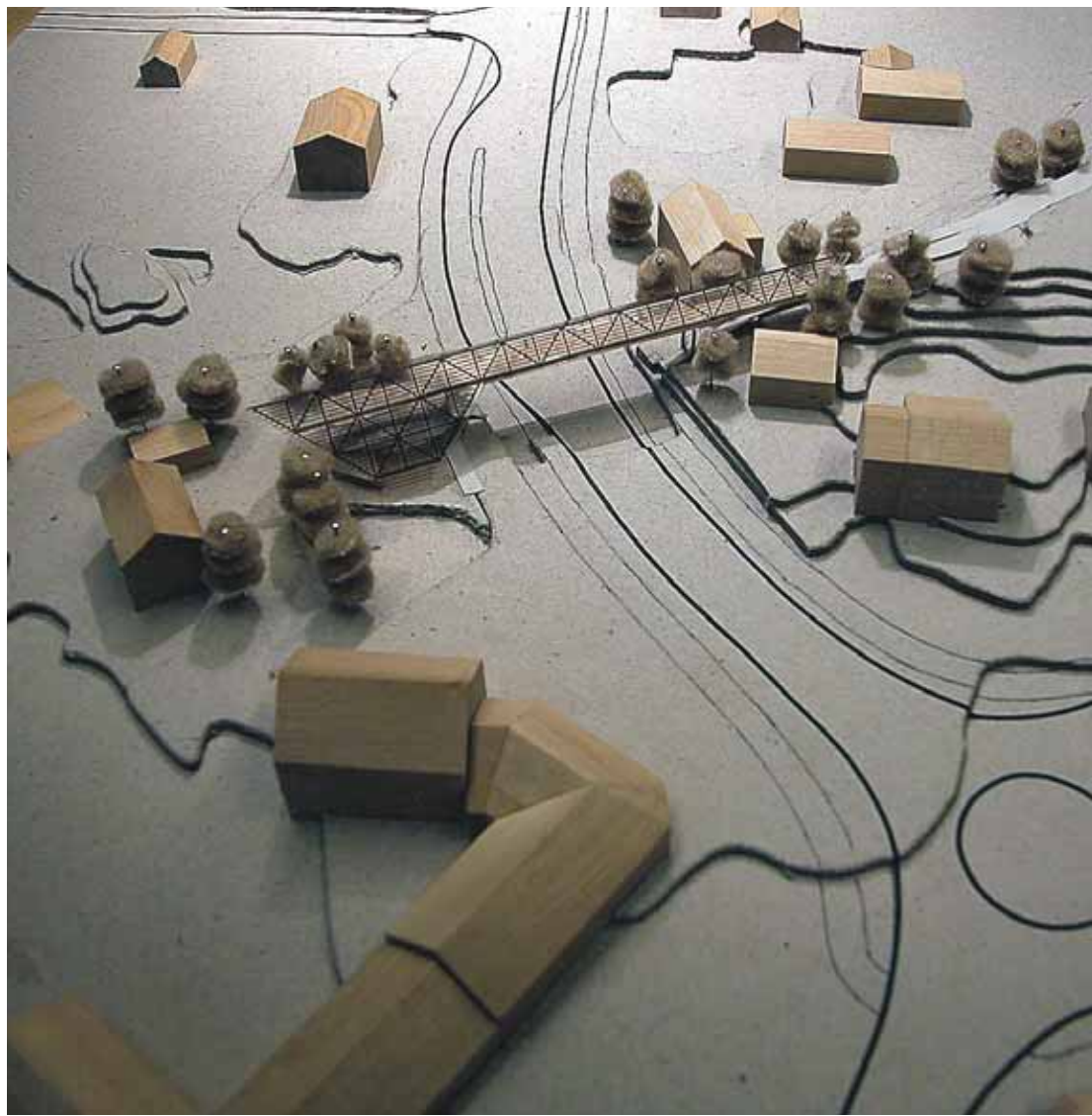
Til tross for den kraftige prisøkningen blir brua etter alt å dømme bygget etter planen.

- Alta kommune skulle etter avtalen bidra med 1,8 millioner av det opprinnelige overslaget. Nå har de økt sin andel til totalt 3 millioner kroner, forteller Dahle. Den lokale entreprenøren Roald Johansen AS vant anbudskonkurransen og starter arbeidene i disse dager. Totalt kommer prosjektet på 11,5 millioner kroner med utgifter til byggelelse.

Fagverksbru i stål

Vinnerutkastet til arkitektkonkurransen kom fra Aas-Jacobsen i samarbeid med Trondheimsfirmaet Plan Arkitekter AS. Brua bygges på et fundament av betong, mens konstruksjonen er i stål.

- Det blir en fagverksbru i stål. Den må produseres i flere seksjoner på et mekanisk verksted, sannsynligvis i Sandnessjøen, og skrues sammen her, forteller Torgeir Dahle. Også det er medvirkende



Modell: Vinneren av arkitektkonkurransen ble ESEKS. Utkastet ble studert av brorparten av Altas befolkning og skapte mye misnøye. (Foto: Edvard Einarsen)

årsak til at selve byggingen blir mer kompleks, og dyrere for Vegvesenet, ifølge byggelederen. Gangbrua får takoverbygg og dekke i tre. Bygverket skal etter planen stå ferdig våren 2008.

Skoleveg og ulykkesstrekning

Gangbrua skal knyttes til gangvegen

som fører til Alta kirke og Elvebakken skole. Brua betyr mye i arbeidet for å gjøre skolevegen tryggere for elevene på Elvebakken. E6 skjærer rett gjennom et boligområde og skoleelevene må krysse E6 for å komme til skolen.

Den 750 meter lange strekningen er i tillegg den mest ulykkes-

utsatte på E6 mellom Nordkjosbotn og Kirkenes. Når gang- og sykkelbrua står ferdig neste vår vil Elvebakken fremstå ferdig opprustet med fartsgrense på 40 km/t, rundkjøringer, beplantning, granittstein på sidene av vegbanen og belysning designet for nettopp Elvebakken.

Vegpakke Salten vedtatt

Fase 1 av Vegpakke Salten ble vedtatt på Stortinget 14. juni. Arbeidene starter opp på sensommeren.

Giselle Jensen

OSLO: - Etter at proposisjonen nå er vedtatt i Stortinget, starter vi bygging på rv. 17 så snart vi har akseptert og godkjent tilbudet. Anbudsfristen er 26. juni. Vi håper å være i gang ute i marka i løpet av august/september, forteller prosjektleder Unni Gifstad.

To faser

Første fase av Vegpakke Salten består av rv. 80 Rørvika - Strømsnes og rv. 17 Tverrlandet - Godøystraumen. I tillegg inngår to mindre tiltak; utbedring rv. 80 Mjoneskleiva

og gang- og sykkelveg Stranda - Klungset.

- Jeg er glad for at Stortingsproposisjon nr. 61 konkluderer med at Stortinget er positivt også til planarbeidet for fase to, og vil behandle den ved neste rullering av NTP, sier Gifstad. - Det arbeidet er viktig for å utvikle gode kommunikasjoner i Bodø som fylkeshovedstad.

Bompenger

- Det blir bomstasjon på rv. 17 ved Godøystraumen og rv. 80 ved Strømsnes. Førstnevnte får en takst på 22 kroner, mens rv. 80 vil koste 27 kroner. Abonnenter får 30-50 prosent rabatt. Bomstasjonene kommer etter at prosjektene er ferdigstilt, sier Gifstad. Rørvika - Strømsnes blir 6,5 kilometer kortere og en av de ti mest samfunnsøkonomiske lønnsomme i landet.



Prosjektleder: Unni Gifstad gleder seg til første spadestikk går i jorda på Vegpakke Salten senere i år. (Foto: Giselle Jensen)



Forsinket vegåpning: Prosjektleder Arvid Veseth må utsette åpningen av Ringveg nord i Tønsberg til høsten. Det samme skjer med E18 Kopstad-Gulli. (Foto: Kjell Wold)

To vegåpninger blir forsinket

De planlagte vegåpningene på to nye storprosjekter i Vestfold til høsten blir trolig forsinket med 1-2 måneder.

Kjell Wold

TØNSBERG: Vestfold interkommunale brannvesen og Statens vegvesen er sammen med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) i dialog om kompensierende brannsikrings tiltak på vegprosjektene.

Bakgrunnen er at kapasiteten på

viftene i Frodeåstunnelen i Tønsberg og de tre fjelltunnelene på E18 Kopstad-Gulli ikke er dimensjonert for å ventilere en 100 megawatt brann, som er nye nasjonale krav i tunnelhåndbok 021 fra i fjor høst. Da var allerede de fire aktuelle tunnelene ferdig bygget etter de gamle retningslinjene.

Tror på løsning

Ventilasjonsanleggene i Frodeåstunnelen og de tre fjelltunnelene på Kopstad-Gulli, Flår-, Døvik- og Hemtunnelen er planlagt ut fra 20 megawatts brannbelastning, men har reelt en kapasitet på 30-50 megawatt.

- Vi håper å komme til enighet med brannvesenet og DSB i løpet av sommeren, men dette fører likevel til utsatt åpning på de to vegprosjektene, fordi det er sen leveringstid på en del av det nye tekniske utstyret som skal installeres, sier Hanne Stormo i Statens vegvesen.

Video viktig

Videoovervåking og hendelsesdetektering er et av flere tiltak som Statens vegvesen foreslår som fullverdige kompensierende sikkerhetstiltak i tilfelle brann og store hendelser i tunnelene. Nå i juni har det vært tre møter mellom

partene for å finne en løsning.

- Vi er ennå ikke helt i mål, men vi har en positiv og konstruktiv dialog med brannmyndighetene, så vi har god tro på å finne en løsning alle parter kan akseptere, sier Stormo. Men hun medgir at det tar tid og vil forsinke åpningene. Hvis brannvesenet hadde stått på kravet om full utskifting av ventilasjonsanleggene i tunnelene kunne det ha betydning opptil et halvt års utsettelse på de planlagte vegåpningene til høsten.

Strengere enn EU-krav

Statens vegvesen understreker at

de nye sikkerhetsforskriftene i Håndbok 021 er strengere enn EU-kravene til tunnelsikkerhet. Einar Flogland ved forebyggende avdeling i Vestfold interkommunale brannvesen i Tønsberg sier de er mest opptatt av et tilfredsstillende sikkerhetsnivå når tunnelene tas i bruk.

De er åpne for å vurdere kompensierende tiltak for manglende viftekapasitet og er interessert i å løse disse utfordringene. Terje Olav Austerheim i DSB sier de som rådgivere i denne saken også aksepterer å se på alternative tiltak for å kompensere tapet av viftekapasitet.

Dårlig tid

De avsluttende sikringsarbeidene i Hanekleiv- og Løkentunnelens nordgående løp er nøkkelen til om E18 i nordre Vestfold kan gjenåpnes som planlagt om åtte dager.

Kjell Wold

DRAMMEN: - Det jobbes på spreng med å åpne som planlagt 6. juli, men vi har dårlig tid. I tilfelle utsettelse og i verste fall kan gjenåpningen bli forsinket med noen få dager, sier prosjektleder Tore Gomo i Statens vegvesen. Han understreker på

nytt at verken Statens vegvesen eller entreprenør Veidekke har gitt noen garantier om gjenåpning 6. juli, men at alt fortsatt settes inn på å klare den åpningsdatoen.

Tidligere høståpning

- De fem andre tunnelene, Bolstad, Løkens nordgående løp, Hillestad, Bringåker, Botne og Brekketunnelen er vi temmelig sikre på at vi kan ha ferdig sikret i begge løp som planlagt til den 6. juli. En gladsnyhet nå er at vi har en veldig god følelse når det gjelder gjenåpning av sørgående løp i Hanekleiv- og Løkentunnelen. Vi er nå temmelig sikre på at disse kan gjenåpnes betydelig tidligere

enn fristen, som hittil er satt til 1. oktober. Nå tyder mye på at sørgående løp i Løkentunnelen kanskje kan gjenåpnes alt i august og sørgående i Hanekleiv kanskje tidlig i september, sier Gomo. Hovedgrunnen til dette er at sikringsarbeidene på entreprise 2 er mindre omfattende enn først beregnet.

Rundt 300 millioner kroner

Det gjenstår både noe veggstøp og bolting i innspurten på Hanekleivtunnelens nordgående løp, og her er arbeidet mest tidskritisk i forhold til gjenåpning. Over 700 meter i Hanekleivtunnelens nordgående løp er nå fullt utstøpt. Det har man gjort

for å spare tid, men det har også gjort arbeidet dyrere. Samtidig har man spart inn betydelig tid og dermed også kostnader på entreprise 2, fordi arbeidene her har blitt betydelig mindre enn først antatt.

Gomo tror hele utbedringsjobben på de sju E18-tunnelene akkurat kommer til å koste nærmere 300 millioner kroner.

Dårlig tid: Tore Gomo i Statens vegvesen har dårlig tid med å få åpnet E18 til 6. juli. (Foto: Kjell Wold)



AKTUELT

Asfaltaksjon

■ ■ "Vegarbeid foregår ikke". Det var teksten på fareskiltene som møtte delegasjonen fra fylkestinget i Nord-Trøndelag under en befarings i Snåsa nylig. Beboerne i Sørbygda aksjonerte for fast dekke på fv. 323, som de mente minnet mest om et uttørket elveleie med hull og gjørme. Ifølge Trønder-Avisa viste politikerne stor forståelse for problemet.

Hidra-tunnel

■ ■ Hidra Landfast er nå endelig ferdigbehandlet lokalt i Flekkefjord kommune. Godkjent reguleringsplan sendes nå til behandling i Stortinget. I beste fall kan en bompengeøknad behandles i Stortinget til høsten eller i 2008. Da kan ny undersjøisk tunnel til Hidra sannsynligvis stå ferdig en gang i 2010 i beste fall. (Foto: Kjell Wold)

**Provosert**

■ ■ Kommuneplanen for 2008-2018 ble vedtatt i Tromsø kommunestyre. Vegvesenets krav om begrenset utbygging på Kvaløya pga. kapasitet på Sandnessundbrua førte til et tverrpolitisk frontalangrep på etaten, skriver Nordlys. Tromsøs kommunepolitikere vil ikke finne seg i at Statens vegvesen blir overdommer i plansaker, skriver avisa.

Ny Vågsbygdveg

■ ■ Kristiansand bystyre vedtok med stort flertall reguleringsplanen for ny rv. 456 fra Kolsdalen til Hannevikdalen. Samtidig vedtok byutviklingsstyret samlet å legge forslag til reguleringsplan for strekningen Hannevikdalen- Lumberkrysset ut til offentlig ettersyn. Dermed er vi nærmere en ny veg til byens største bydel med 25 000 innbyggere.

Master med mening

I en fersk masteroppgave ved NTNU viser Rebecka Tyrén at Vegvesenets forslag til ny rv. 714 i Snillfjord ikke er "helt god". Nå går Vegvesenet inn for ny trasé.

Knut Opeide

TRONDHEIM: I hele vår har Rebecka svettet med oppgaven. Med egen kontor plass på Vegvesenets distriktskontor og med kyndige veiledere har hun utarbeidet detaljplan for en delparsell på ny rv. 714 som går gjennom et sårbart fjordområde.

- Jeg har tatt utgangspunkt i den traséen som Statens vegvesen allerede har anbefalt i sin konsekvensutredning. Men det har ikke vært lett å plassere veglinjen på en god måte. Det blir mange store fyllinger og skjæringer og slett ingen god kjøeropplevelse, sier den unge, lovende vegplanleggeren. Hun legger til at Vegvesenet etter hennes mening bør velge en annen trasé. Og hun blir bønhørt: Statens vegvesen forlater dette alternativet og vil gå inn for en annen trasé mellom Stokkhaugen og Sunde på den nye vegen mellom Orkanger og Hitra.

Rebecka Tyrén berømmer all den støtten hun har fått fra Statens vegvesen i forbindelse med oppgaven sin. Hun gir spesiell skryt til sin veileder Johannes Gulema. Dessverre for Vegvesenet ble hun allerede tidlig i vinter kapret til jobb i Multiconsult i Trondheim.

- Trainee-opplegget til Vegvesenet virker absolutt fristende, men jeg synes det var for vanskelig og tidkrevende å få konkret svar på hva de kunne tilby, sier hun.



Vanskelig: - Veglinjen som Vegvesenet foreslo ga ingen god kjøeropplevelse, sier masterstudent Rebecka Tyrén. (Foto: Knut Opeide)

Ingen miljøløsning

Norge eksporterer organisk farlig avfall for destruksjon i nabolandene fordi ingen har satset på bygging av spesialanlegg for slike miljøgifter.

Giselle Jensen

OSLO: Statens vegvesen har brukt bromerte flammehemmere i PE-skummet i en rekke tunneler i en tid da stoffet var fullt lovlig og sett som en god sikkerhetsforanstaltning. Nå er kjemikalierne klassifisert som farlig avfall og umulig å bli kvitt på en ansvarsfull måte i Norge.

- I Norge baserer vi oss på destruksjon i sementovner på eksisterende industrianlegg, som for eksempel Norcem i Brevik og Kjøpsvik. Problemet med disse ovnene er at de ikke kan forbrenne alle typer avfall, forteller Karl Nordbraathen hos Statens Forurensingstilsyn (SFT). Både i Sverige, Finland og Danmark er det etablert spesialanlegg for destruksjon av denne typen miljøfarlig avfall.

Søppelbusiness

- Så vidt jeg vet er det ingen anlegg på trappene i Norge for generell destruksjon av organisk farlig avfall. I dag brennes avfallet i sementovner og i avfallsforbrenningsanlegg. Norge, som andre europeiske land, eksporterer og importerer avfall i henhold til internasjonalt regelverk hvor SFT er myndighet i Norge, forklarer Nordbraathen.

Han opplyser at bygging av anlegg for forbrenning av organisk farlig avfall er underlagt markeds-kreftene. Det betyr at det må være penger å tjene for at slike anlegg blir etablert.

Må kartlegge

- Innenfor dagens system har Norge kapasitet til å ta seg av mesteparten av det organisk farlige avfallet som oppstår her til lands. Det som ikke kan behandles i Norge blir eksportert, spesielt til våre naboland, sier han. Det er



Langnestunnelen: 27. juni leverer Vegvesenet forslag til løsning for destruksjon av avfallet fra Langnestunnelen. Problemet er PE-skum med bromerte flammehemmere festet til sprøytebetong. (Foto: Tommy Taftø)

hver enkelt kommunes ansvar å ta mot avfallet som produseres i kommunen.

- Dersom avfallet ikke kan destrueres i Norge må produsenten av avfallet betale, forteller Jan Erik Lien hos Statens vegvesen. Han understreker at det finnes ulike typer bromerte flammehemmere, og at ikke alle er klassifisert

som farlig avfall.

- Når vi skal rehabilitere tunneler er det viktig å få med i konkurransegrunnlaget hvilke type PE-skum som finnes i tunnelen og hvilke flammehemmere som er brukt. For entreprenøren er det vesentlig informasjon for å kunne gi riktig pris, påpeker Jan Erik Lien.

Fylkestingene tenker ulikt

De sittende fylkestingene i Norge har behandlet regioninndelingen i forvaltningsreformen og kommet med sine foreløpige uttalelser.

Hilde Marie Braaten

OSLO: Dette er den første uttalelsen fra fylkestingene. Etter valget til høsten kommer de endelige uttalelsene fra de nye fylkestingene, med frist 1.

desember. Våren 2008 får man svar på hvordan Norge deles inn, etter regjeringens framlegg og behandlingen i Stortinget.

Fylkestingene har tatt utgangspunkt i de tre forslagene til modell for de fremtidige regionene: Forsterket fylkesmodell, regionmodellen, med få og store regioner eller mellommodellen med 10-12 regioner.

Et eksempel på ytterpunktene i svarene er Finnmark som sier nei til å innlemmes i en storregion, mens

nabofylket Troms ønsker en sammenslåing av de tre nordnorske fylkene. Det er med andre ord ikke enighet om hvordan det nye regionale Norge skal deles inn.

I denne runden ble ikke fylkestingene spesielt invitert til å uttale seg om oppgavefordelingen mellom stat og region. Det har allikevel flere valgt å uttale seg om.

Felles for uttalelsene er at fylkestingene ønsker å få overført flere oppgaver fra staten.

FAKTA

Bromerte flammehemmere er en gruppe kjemikalier som tilsettes produkter for å gjøre dem mindre brennbare.

Flammehemmerne finnes i elektronikk, bygge- og rivningsavfall og i tekstiler og avfall fra transportmidler.

Enkelte flammehemmere har kommet i søkelyset fordi de er lite nedbrytbare i miljøet. Det gjelder polybromerte difenyletere (PBDE) som består bl.a. av penta-, okta-, og dekabromdifenyletere, polybromerte bifenyler (PBB), tetrabrombisfenol A (TBBPA) og heksabromsyklododekan (HBCDD).

Avfall som inneholder pentaBDE, dekaBDE, HBCDD eller TBBPA er definert som farlig avfall.

Fra 1. juli 2006 ble det forbudt å bruke PBB og PBDE i de fleste EE-produkter, både ved import, produksjon, eksport og omsetning. Også bruk av deka-BDE er foreslått forbudt.

- Bedre omdømme

- Norsk Forening for fjellsprenningsteknikk (NFF) ønsker å framstille anleggsbransjen i et bedre lys, spesielt tunnelbransjen, sier nyvalgt formann Ruth Gunlaug Haug.

Kjell Wold

OSLO: Tunneldrivere har tradisjonelt utgjort "kremen" av norsk anleggsvirksomhet og hatt høy status og gode lønninger. Mange er de historiene som er knyttet til denne tradisjonen

nelte risikoutsatte virksomheter. Ruth Haug håper denne artikkelserien om tunnelbygging i Norge vil bidra til å gi innsikt og kunnskap om hvordan det bygges for at folk flest som ferdes i tunneler har den nødvendige trygghetsfølelse. Risikofordelingen mellom byggherre og entreprenører er regulert gjennom kontraktsdokumentene. Dette er et viktig område som blir belyst senere.

Tøff tid

- Gjennom et mer balansert og positivt bilde håper vi å bidra til bedre omdømme og større rekruttering til en svært viktig bransje i samfunnsbildet. De siste måneders fokus på landets tunnelvirksomhet, har for mange vært en tøff tid. Men vi må se

framover, lære av de feil som er gjort, og bruke de erfaringer dette har gitt, til å forbedre vårt produkt, dvs tunnelkonstruksjonen, sier NFF-formannen. Hun mener det ikke nødvendigvis bare er byggemetodikken som må endres, rutiner og organisering rundt er også vesentlig.

- Kanskje kommer vi langt med en revitalisering av gammel kunnskap. Bransjen har lenge sett at det er elementer i det vi gjør som bør evlaueres.

- De siste 3-4 års tunnelseminarer har hatt titler som "Tunnelsikring, er vi på vei mot full utstøping?" (2005), "Er våre tunneler sikre nok?" (2004) og "Hva er det med norske tunneler?" (2005), for nevne noen. Så måtte det altså en

dramatisk hendelse som Haneleiva til for at vi tok det innover oss, sier Ruth Haug.

Myter og balanse

- NFF ønsker å gi et mer balansert bilde av en myteomspunnet bransje. Vi håper denne artikkelserien vil bidra til å belyse tunnelbygging i Norge og hva som faktisk skjer når "Nisser og dverge, bygger i berge". De fleste legfolk som lærer litt om tunnelbygging blir ofte litt fasinert. Det håper jeg leserne blir også. Bransjen mener at vi har både en historikk og en merittliste som er spennende, og så har vi tro på at det fortsatt er mange oppgaver i berget vårt, sier formannen i NFF, Ruth Gunlaug Haug.



NFF: Formannen i Norsk Forening for fjellsprenningsteknikk (NFF), Ruth Gunlaug Haug. (Arkivfoto: Hilde Marie Braaten)

GEOLOGI:

Tusenvis av fjelltunneler

Norge er ikke bare et vegtunnelland. Norske ingeniører og anleggsbuser har bygget flere tusen kilometer vannkrafttunneler og haller i fjell, og vi er verdensledende innen undergrunnsteknologi.

Henriette Erken Busterud



OSLO: Hvert år sprenges det ut 3-4 millioner kubikkmeter fast fjell. Det tilsvarer nesten fire mil med vegtunnel med hundre kvadratmeter tverrsnitt. Til tross for at Norge har bygd så mye i fjell, viser statistikken at det sjelden har gått galt rent teknisk.

Flere tusen tunneler

- Vi har 4-5000 kilometer tunneler for vannkraftproduksjon, ca. 1500 km veg- og jernbanetunneler, om lag to hundre kraftstasjoner, og et utall fjellhaller som rommer alt fra iskrem og olje til industriavfall. Bare promiller av dette er helstøpt, opplyser Eivind Grøv (bildet).

Han er forskningsleder ved SINTEF Byggeforsk og er også visepresident i ITA - International Tunnelling and Underground Space Association (ITA), samt styremedlem i Norsk Forening for Fjellsprenningsteknikk.

Variert bergmassekvalitet

- I Norge er det varierende bergmassekvalitet. Den varierer fra hardt og meget godt berg til langt ned på skalaen av dårlig berg, men i forhold til mange andre land i Europa har Norge mye sterkt fjell der bergmassen bærer seg selv, sier Grøv.

- Der det er dårlig bergmasse har vi lagd systemer for hvordan vi likevel skal sikre fjellet med sprøytebetong og bolter som våre viktigste sikringsmetoder, sier han.

Fire egenskaper

I følge Grøv er det fire egenskaper ved bergmassen norske ingeniører er flinke til å utnytte.

- For det første har vi mye berg som har en selvberende egenskap slik at vi kan bruke metoder som gjør at vi slipper å helstøpe. Det sparer både tid og penger. Videre har bergmassen en tetthetsegenskap: Lekkasjene i fjellet vil variere alt etter hvor tett bergmassen er, og vi vet når vi må pumpe inn betongmørtel for å tette sprekker underveis i byggingen. Så har vi noe vi kaller naturlig innspenning: Det gjør oss i stand til å

åpne store spenn, spenninger i berget danner trykkbuer over tunnelen som hjelper til å bedre den sjølbærende egenskapen. Til sist har vi den termiske egenskapen som er viktig for eksempel for fryse-, olje- og gasslager. Bergmassen holder både på varmen og kulden, når den først er varmet opp eller kjølt ned, forklarer Grøv.

Mer helstøping i Europa

I mange tilfeller i Europa bygges tunneler i løsmasser eller i svake bergarter som gjør at det er nødvendig å helstøpe mer.

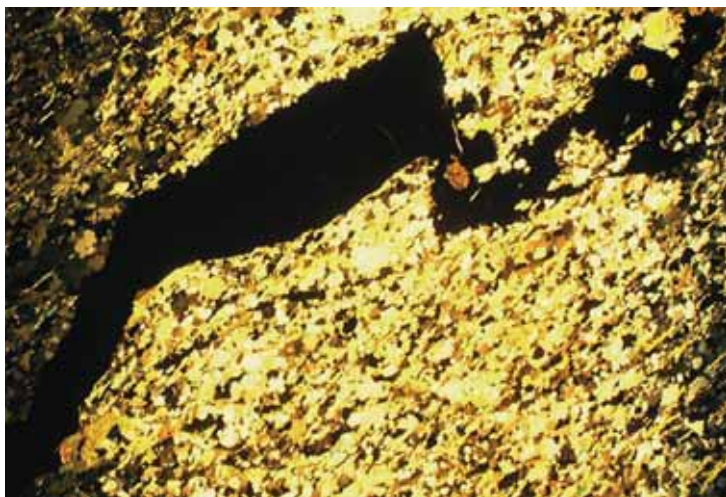
- Likevel er det flere land med mye fast berg tilsvarende vår hjemlige, som Sveits og Korea, som har tradisjon for å helstøpe tunneler, men de bruker også samme metodikken som oss av og til, sier Grøv. Han sier at det å helstøpe tunneler også har noe med trafikkmengde å gjøre: I europeiske tunneler med hundre tusen kjøretøy eller mer hver dag er det naturlig nok strengere krav til funksjonsdyktighet. Det krever en annen innmat i tunnelen og mer vedlikehold, noe som er enklere i helstøpte tunneler.

(Arkivfoto: Knut Opeide)

FAKTA OM NFF

Aktiv bransjeforening
Ca. 950 medlemmer
Arrangere kurs og temadager
Gir ut fagpublikasjoner og FoU rapporter
Internasjonal virksomhet
Kultur og historie
Se www.nff.no

TUNNELBYGGING I NORGE



Mikroskop: Bildet viser oppsprekking av berg som bare er synlig i mikroskop. Uforsiktig sprengning i slikt berg fører til dramatisk økning i sikringsomfang og sikringskostnader. (Foto: Per Hagelia)

FORUNDERSØKELSER:

Avanserte metoder

Når geologer undersøker bergmassen det skal bygges tunnel gjennom brukes en rekke avanserte metoder, alt fra ultralyd til seismikk.

Henriette Erken Busterud

Ekspertergrupper med geologer fra blant annet universiteter, bransjen og Statens vegvesen settes sammen når store og vanskelige tunneler skal bygges. De skal finne ut hvordan kvaliteten på bergmassen er, mektigheten på løsmassene, bruddsonene i berget, bergspenningene og grunnvannsforhold.

Dette kan være en omfattende jobb: Forundersøkelser for store undersjøiske tunneler kan ta mange måneder og koste fra tre til ti prosent av sprengningskostnadene for tunnelen.

I mikroskop



Alle undersøkelser begynner med en befarings ut i marka for å få en detaljert oversikt.

- Vi tar prøver av berget som vi studerer i mikroskop. Da finner vi ut nøyaktig hvilke mineraler det inneholder og hvordan disse er "limt" sammen, som igjen sier noe om hvor lett det er å spreng i berget. Noen bergarter er veldig sensitive for sprengstoff. Brukes for harde sprengningsmetoder får vi unødige oppsprekninger av berget som må sikres

ekstra, forklarer geolog Knut Borge Pedersen (bildet) i Statens vegvesen. Ved hjelp av mikroskopet kan man oså si noe om hvor lett det er å bore i fjellet.

Mange metoder

Geologene studerer også tredimensjonale flybilder. Ved hjelp av magnetiske målinger fra fly kan de finne ut hvor det er problemer med forvitring dypt nede i fjellet. Det brukes tomografi (ultralydmetode), geo-elektriske metoder og seismiske undersøkelser.

- For å få mer informasjon om bruddsonene er det vanlig å ta i bruk seismikk. Vi finner lydshastigheten i løsmasser, bergmassen og de ulike bruddsonene. Der det er store forkastningssoner eller bruddsoner kjerneborer vi ned til tunnelnivå. Ut fra dette og geologiske undersøkelser får vi en sikringsprognose. Dette er til god hjelp når de ulike sikringsmengdene i konkurransegrunnlaget skal utarbeides, forklarer Pedersen.

Kart

Alle geofysiske og geologiske data legges inn på kart der tunneltraseen er tegnet inn i horisontalt og vertikalt tverrsnitt. Bergarter som inneholder mineraler som kan forurense grunnvannet må også avmerkes.

- Da er den viktigste jobben for geologene ferdig. Ved flere anlegg er det imidlertid vanlig å opprette ei ekspertgruppe slik at noen av dem som har vært med i prosjekteringsfasen også følger anlegget i byggefasen, avslutter Pedersen.

DRIVING:

Sikkerhet g

- Tunnelarbeidernes sikkerhet prioriteres foran alt under drifvingen av en tunnel, slår avdelingsdirektør Erik Frogner i entreprenørselskapet AF Anlegg fast.

Kjell Wold



Verken tid eller penger er viktigere enn tunnelarbeidernes sikkerhet, understreker direktørkollega i AF Anlegg, Hans Olav Storkås (bildet).

Han beskriver tunnelbygging, eller driving av en tunnel som det heter på fagspråket, skjematisk omtrent slik:

Påhugg

- Først etablerer vi et påhugg i fjellskråningen der tunnelen skal drives fra. Det betyr å sikre og klarere en fjellvegg for vegetasjon og løse stein med nok høyde til å få en god overdekning av fjell over tunneltaket. Overdekningen bør gjerne være minst ti meter, men kan i enkelte tilfeller være ned mot tre til fire meter. En vanlig vegtunnel er seks til syv meter høy overst i takbuen og åtte til ni meter bred. Den har et flatetverrsnitt på om lag 60 til 65 kvadratmeter, forteller Storkås. Fjellveggen ved påhugg rundt selve tunnelprofilen sikres med bolter og sprøytebetong etter behov.

Korte og lange salver

Drifvingen starter med noen korte salver først, to til tre meter av gangen til en har nådd 10 til 25 meter inn i fjellet alt etter bergets karakter.

- Da kjører vi fulle salver, som vil

si å spreng seg i underkant av fem meter inn i fjellet per salve.

Til full salve bores det som regel 105-115 hull. I midten av salva (midten av tunnelprofilen) bores det tre til fire store hull á 100 mm. Det kalles gjerne kutten. I resten av tunnelprofilen er de andre 100-110 borehullene kun det halve, 50 mm. Langs yttervegg og i takbuen av tunnelprofilen (kalt konturen) er det som regel 70 cm mellom hvert borehull.

Sprengstoff

Når alle hull er boret ferdig fylles de med sprengstoff i flytende form som kalles slurry. Inntil for få år siden var det mest vanlige sprengstoffet brukt til tunneldriving anolitt, som var en blanding av kunstgjødsel og olje. Slurry er en emulsjonsak der to stoffer blandes sammen og antennes med tennpatroner.

- Det var først og fremst av miljømessige årsaker vi kvittet oss med anolitt. Det ga mer gasser i tunnelen etter sprengning og tok lenger tid å få luft ut. Med slurry kan vi som regel gå inn på røysa igjen bare minutter etter sprengning, forklarer Storkås. Når røysa

Verken tid eller penger er viktigere enn tunnelarbeidernes sikkerhet, når vegtunneler i fjell drives fram salve etter salve.

er klar for utlasting brukes hjul-laster til å sope s a m m e n sprengsteinen som lastes opp på lastebiler.

Når fjellveggen og taket skal renskes og sikres etter utlasting brukes en piggemaskin først, deretter spettrensk som foregår manuelt. Sikring av eventuelt oppsprukket fjell eller blokker på stoff skjer ved bolting og/eller sprøytebetong. Vann og frostsikring gjøres først senere når tunnelen er ferdig drevet.

- Treffer vi på større mengder vann under boring kan det bli aktuelt med forinjeksjon som også virker som fjellsikring. Det vil si at borehullet fylles med sement som pumpes inn før neste salve går av. Da kan det være aktuelt å forinjesere betydelig lengre inn i



fjellet enn til neste salve. Forinjeksjon kan gjerne brukes 20 til 30 meter inn i fjellet fra stoff.

Tetting gjennom systematisk forinjeksjon blir stadig mer vanlig for tunneler i urbane strøk, slik at grunnvannsenkeningen og skadelige setninger på omgivelsene unngås.

Å lese fjellet

Bolter som brukes til sikring under

SIKRING:

- Må kartlegges på stoff

- God kartlegging av berget på stoff med ingeniørgeologisk kompetanse og skikkelig rensk før sprøytebetong føres på, gir best sikring både på kort og lang sikt.

Kjell Wold



Det sier ingeniørgeolog Arild Neby (bildet) i Norconsult. Han har full tillit til den norske måten å bygge tunneler på

dersom forutsetningene følges. Skreddersydd stabilitetssikring etter bergets kvalitet gir tilfredsstillende sikkerhet til riktig pris. Det betinger at skredderen er til stede. Norske bergarter har overveiende gode materialegenskaper som i mange tilfeller kan være betydelig sterkere enn betong.

Sikringsnivå

- Men en bergmasse består ikke bare av bergarter. Sprekker, svakhetssoner, sprekkemateriale med svellende egenskaper, vann og bergspenninger, utgjør sammen med bergartene byggematerialer som tunnelene skal drives gjen-

nom. Partier med spesielt dårlig berg kan derfor by på utfordringer på noen strekninger, sier Neby.

- Dette er likevel ikke større utfordringer enn at det ved god kartlegging av berget både før og under bygging enkelt kan bestemmes hva slags sikringsnivå en bør legge seg på både ved arbeidssikring og permanent sikring, sier han. I soner med svelleleire eller svært dårlig berg, bør en vurdere å bruke full utstøping. Ellers holder det lenge med god og riktig bruk av bolter og sprøytebetong. Reaktivering av svelleleire og spenningsomvandling rundt periferen av tunnelåpningen over tid er måtene fjellet "lever på".

Mindre manuell rensk

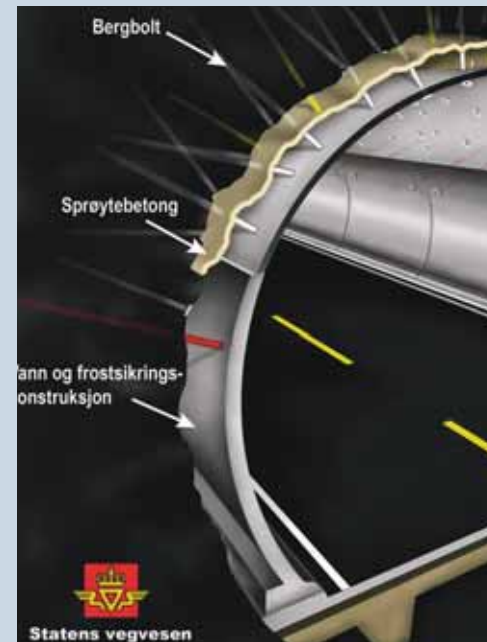
Moderne tunneldriving med computerstyrte borerigger og økt oppmerksomhet på sikkerhet, har

imidlertid gjort at manuell rensk og direkte kontakt med berget på stoff snart er en saga blott. Ved maskinell rensk minsker kontakten med berget. Slik rensk kan i mange tilfeller gjøre vondt verre hvis den ikke utføres nøysomt og med nødvendig kjennskap til berget.

- Mange hevder at å vende tilbake til spettrensk som hovedmetode, er en utopi utfra dagens HMS-krav. Men spettrensk gir en unik følelse med berget som vi ikke har råd til å miste. Tunnelbransjen bør derfor heller vri på flisa og søke nye metoder og muligheter for å øke bruken av denne typen rensk, ved å påse at slik rensk kan utføres på en sikker og forskriftsmessig måte, sier Neby.

- Er sprøytebetong løsning eller problem?

- Det klages nok over for omfat-



går foran alt

Moderne tunnelbygging: Tunneldriving skjer i dag fra slike borerigger. (Foto: Håkon Aurlien)



arbeidet kan være fra to-tre til fem-seks meter ettersom bergets kvalitet vurderes. Slik bolting skjer for det meste for å sikre enkeltblokker eller systematisk i partier hvor det er sprøytet først.

- Vurdering av behovet for arbeidssikring rett etter hver salve gjøres etter en vurdering av geologiske forundersøkelser av fjellet samt visuell befaring på stoff. Det krever både kunnskap og erfaring

å kunne lese fjellet. Det vil si å se etter sprekker og stikk. Se hvordan berget ligger lagvis og i hvilke retninger eventuelle sprekker går.

50 til 70 meter i uka

Å lære å lese sprekkestrukturer i fjellet, er en kombinasjon av teoretisk kunnskap og lang erfaring, fra salve til salve og fra tunnel til tunnel, sier Storkås. På ordinær vegtunneldriving sprenges det i snitt to til tre salver per dag.

Per uke betyr det 50 til 70 meter tunnel. Under tunneldriving jobbes det som regel 20 timer i døgnet fordelt på to skift av 10 timer. Skiftordningen er basert på at det jobbes to uker på. Deretter er det en uke fri.

Bruk av bolter og sprøytebetong på stoff er den mest vanlige formen for arbeidssikring når tunnelen drives fram meter for meter, dag for dag. Erik Frogner (bildet) i AF Anlegg etterlyser enda mer vekt på arbeids-



drivefasen.

HMS og geologi

- Vi må sette tunneldrivernes sik-

sikring og HMS når Statens vegvesen er byggherreansvarlig. Han tror det generelt er potensiale for tettere samspill rundt vurdering av arbeidssikring og permanent sikring i

kerhet i første rekke. Til tross for at det kan være noe kryssende interesser mellom byggherre og utbygger i forhold til økonomi, er det en grunnleggende felles holdning til god sikkerhet under arbeid i det norske tunnelmiljøet. Jeg har imidlertid ikke noe imot at Statens vegvesens ingeniørgeologiske ekspertise er til stede mer regelmessig på stoff under tunneldriving, sier Erik Frogner.



tende bruk av sprøytebetong, men systematisk bruk muliggjør lav kostnad og gir høy detaljsikkerhet. Her må det fokuseres på risiko for undersikring, sier Arild Neby. Han tror den alvorligste risikoen i dagens hengsprøytete vegtrafikk-tunneler er tildekning av berget med sprøytebetong før geologien er blitt tilstrekkelig kartlagt. Det kan medføre at det blir satt for lite bolter i dårlig berg.

Utstøping sjelden

Full utstøping av norske vegtunneler er svært sjelden, fordi det som regel er helt nødvendig og svært kostbart, ofte tre til fem ganger kostnaden med å etablere selve tunnelrommet. Kun 1 til 5 prosent av den totale tunnallengden i Norge er fullt utstøpt. Neby mener full utstøping er unødvendig som systematisk sikringsmetode her, men han under-

streker at det i soner med dårlige bergmasser og soner med svellende materialeegenskaper må vurderes.

- Forinjeksjon for stabilitet er omdiskutert. Systematisk forinjeksjon blir normalt benyttet ved strenge krav til tillatt innlekkasje av vann og gir høy grad av tetthet. Men metoden blir gjerne for kostbar som systematisk middel for forbedring av stabiliteten og dermed formålstjenelig kun i få, spesielle situasjoner, sier Neby.

Forbolting og ribber av armert sprøytebetong sikrer stabiliteten under framdrift og bidrar til permanent stabilitet og kostnadsreduksjon ved at behovet for full utstøping reduseres i dårlig berg.

- God dialog mellom entreprenør og byggherre på stoff med vekt på ingeniørgeologisk kompetanse, "byggherrens halvtim", gir stor gevinst i arbeidet med å bestemme

riktig, permanent sikring, tror Neby. Det ideelle bildet av den norske tunnelmetoden består i skreddersydd sikring etter bergets kvalitet og beslutninger tatt på stoff i godt samarbeid mellom byggherre og entreprenør, der overraskelser unngås ved sonderboring og en rimelig risikofordeling. Det gir få konflikter under og etter bygging.

Fallgruver

Fallgruverne i dagens tunnelbygging er åpenbare: Kort byggetid og tidspress. Resultat: Mindre grundighet og ufullstendig kartlegging av berget. Tidspress medfører at kartlegging skjer fra sålen eller ofte etter at sprøytebetong er påført.

Ingen ingeniørgeolog er forsynt med røntgensyn som kan se bak sprøytebetongen. Løsningen på det er: Tidligere start og lengre byggetid. Det må ikke kompromises-

på kvalitet. Berget må kartlegges før sprøyting og byggherren må ta kostnaden for den tiden, sier Arild Neby i Norconsult.

FAKTA

Stabilitets sikring:

Det brukes stort sett sju typer stabilitetssikring ved bygging av norske vegtunneler:

- 1 Rensk
- 2 Bolter
- 3 Bånd og nett
- 4 Sprøytebetong
- 5 Betongutsjøpning
- 6 Forinjeksjon brukt som stabilitetssikring
- 7 Forbolting

Formålet med dette er å forsterke eller armere bergmassens selv bærende evne og understøtte svake bergpartier.

TUNNELBYGGING I NORGE

DRIFT- OG VEDLIKEHOLD:

Ros for tunnelkalking

- Vi har fått mange positive tilbakemeldingar frå trafikantane etter at vi starta å kvitkalkke veggane på høgtrafikkerte tunnelar i Bergensområdet.

Geir Brekke

BERGEN: Det er prosjektleiar Karsten Epland i Statens vegvesen som seier dette. For tida er Bergen distrikt i gang med andre runden med kvitkalking av tunnelveggar. Det er ei blanding av kvit sement og kalk som blir sprøyta på veggane, og resultatet er eit langt lysare trafikkbilete gjennom tunnelane.

Einaste i landet

Det var hausten 2005 at Statens vegvesen i Bergen distrikt inngjekk eiga fagkontrakt for høgtrafikkerte tunnelar. Kontrakta er rutinebasert, og kalkinga inngår som ein av rutinane. Fagkontrakta omfattar tilsaman 55 tunnelar og gjeld i fem år.

Mesta har kontrakta, som er den einaste fagkontrakta for tunnel i Noreg. Kontrakta omfattar reinhald og mekanisk strukturelt vedlikehald. Det tyder med anna tunnelreinsk av alle tunnelane i løpet av femårsperioden, og ikkje minst tunnelinspeksjonar, som bli gjennomført ein og to gonger i året.

Fagkontrakt

I andre storbyar med høgtrafikkerte tunnelar inngår tunnelvedlikehaldet i dei ordinære funksjonskontraktane for veg. I Bergen distrikt er det eiga fagkontrakt for elektrodrifta i tunnelane.

Fleire andre regionar har og gjort forsøk med kviting av tunnelveggar.

Erfaring

- Med eigen fagkontrakt og egne mannskap som følgjer opp tunnelentreprisen både på byggherre

og entreprenørsida, blir det utvikla meir erfaring og kompetanse på eit område som krev stadig meir av Statens vegvesen. Medarbeidarane utviklar samstundes eit betre eigar-tilhøve til fagfeltet.

- Fagkontrakta er dessutan såpass konkret og tydeleg at den er lettare å følgje opp, når tunnelvedlikehaldet er bakt inn i ein vegkontrakt, meiner prosjektleiaren i Bergen distrikt.

Inspeksjonsluker

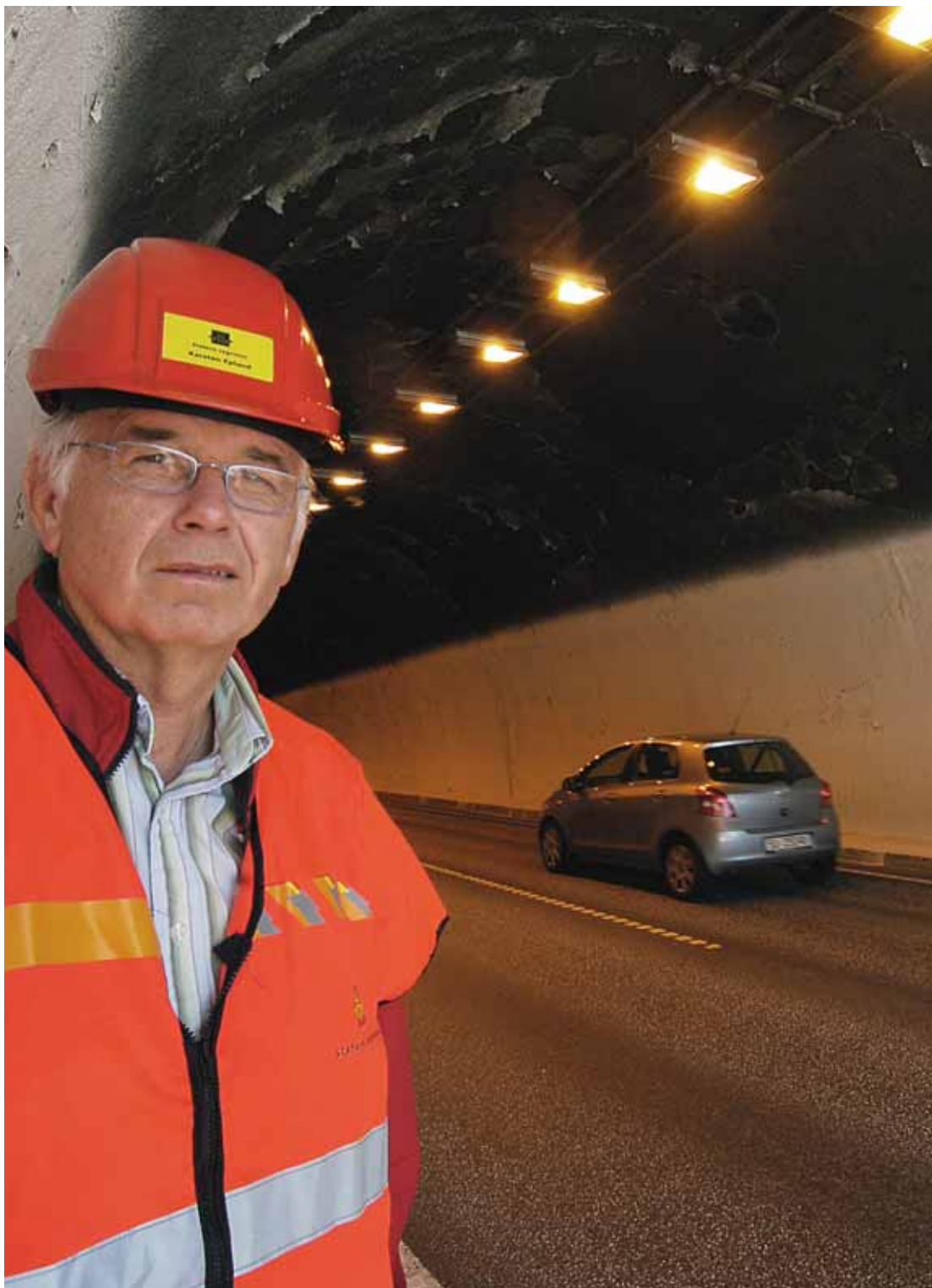
Tunnelinspeksjonar halvårleg og årleg, etter trafikkmengda, inngår med anna i fagkontrakta. Inspeksjonane som er gjort etter Hane-kleivraset viser at det ikkje er gjort alvorlege funn i tunnelane i Bergensområdet. E39 Bømlafjordtunnelen er så langt den einaste av tunnelane i Hordaland som må stengast for reperasjon etter nedfall. Her stengte Statens vegvesen 11. juni, og vil opna tunnelen att innan 1. juli, ifølgje ei pressemelding frå Region vest.

Glidelåsopning

Fylket har mange tunnelar der det ikkje har vore planlagt tilkomst bak kvelven for kontroll. No er det i ferd med å bli montert glidelåsopning i tunnelar med Giertsenduk.

I andre tunnelar med platekvelv av stål, er det planar om å skjære ut inspeksjonsluker i løpet av året. Samstundes blir det råd å inspisere desse tunnelane frå sidekantane av platekvelva. Mellom tunnelane som skal få dette på plass i år er E16 Arnanipa- og Risnestunnelen i Bergen.

Tunnelros: - Vi har fått mykje skryt for kvitkalking av tunnelveggar i Bergensområdet, seier prosjektleiar Karsten Epland i Statens vegvesen. (Foto: Geir Brekke)



ORDLISTE

Påhugg- den bergveggen der tunnelen startar

Driving- den fasen hvor man sprenger og sikrer tunnelen

Overdekning- hvor mye fast berg det er over tunnelen

Konturen- omrisset av tunnelen

Salve- den delen av en tunnel som sprenges ut i en runde, i dag vanligvis snaue 5 m

Forinjeksjon- tette fjelllets naturlige sprekker med sement for å hindre vann å trenge inn i tunnelen. Forinjeksjon skjer foran tunnelen via lange borehull.

Stuffen- endeveggen i en tunnel, der neste salve bores

Hengen- taket i en tunnel

Liggen- gulvet i en tunnel

Rensk- fjerne løst berg enten med maskin eller med renskespett manuelt, gjøres etter sprenging eller som vedlikehold etter en periode.

(Ill. Arild W. Solerød)





Ny trafikkdirektør

■ ■ Ole Christian Torpp (bildet) er ansatt som trafikkdirektør i Statens vegvesen etter Eva Solvi. Torpp kommer fra stillingen som regionvegsjef i Region vest. Torpp har vært vegsjef i Hordaland og har hatt stillinger som plansjef, trafikksjef og vegsjef ved Statens vegvesen Oslo. Han har erfaring fra Oslo kommune, der han blant annet har vært avdelingsdirek-

tør i byutviklingsavdelingen, rådmannssekretær for teknisk rådmanns kontor og for finansrådmannens kontor. Han har også erfaring fra Oslo Sporveier. Signe Eikenes er konstituert som ny regionvegsjef i Region vest, Inge Alsaker fungerer som leder av strategistaben mens Eikenes er regionvegsjef. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

Tilsynsjef

■ ■ Synnøve F. Olsen (34), Sogndal er tilsett som leiar for den nyskipa tilsynsseksjonen i veg- og trafikktablen i Statens vegvesen Region vest. Ho er utdanna jurist og kjem frå ei stilling som underdirektør ved Brønnøysundregisteret i Nordland. Seksjonen skal ha ansvaret for dei tilsynsoppgåvene som blir utførte av trafikktasjonane i etaten.

Tilsynsseksjon

■ ■ Siv Kilskar er ansatt som leder for den nye tilsynsseksjonen i veg- og trafikantavdelingen i Statens vegvesen Region øst. Seksjonen skal kontrollere bilverkstedene i regionen og ble opprettet fra 1.juni. Hun kommer fra stillingen som leder for trafikant- og kjøretøyseksjonen, som ledes av Johnny Nedberg inntil ny leder er tilsatt.



Prosjektleder: Rabbira Garba Saba ved Teknologivdelingen i Statens vegvesen leder det nordiske FoU-prosjektet om modeller for tilstandsutvikling på vegnettet. (Foto: Geir Brekke)

Samarbeid i nordiske land

Statens vegvesen medvirker nå i et nordisk forskningsprosjekt med sikte på å finne bedre modeller for å beregne forfallet av vegnettet.

Geir Brekke

TRONDHEIM: Prosjektleder Rabbira Garba Saba ved Teknologivdelingen i Statens vegvesen opplyser at Sverige, Danmark og Island er med i samarbeidet, i tillegg til Norge. Et forprosjekt er laget, der eksisterende modeller er kartlagt. Nå er hovedprosjektet i full gang, og arbeidet skal pågå i tre år, med medvirkning fra vegmyndighetene i de nordiske land, og bistand fra konsulentbransjen. Prosjektet kalles "NordFoU - Pavement Performance Models"

Klima og trafikk

- Vi søker å finne bedre modeller

for å beregne vegtilstanden under stadig mer krevende klima- og trafikkforhold, sier Saba til Vegen og vi. Høyere temperaturer og økt nedbør gir økt slitasje på vegnettet. Mer vann i undergrunnen svekker vegkroppen.

- Sporslitasje, jevnhet, deformasjoner og nedsatt bæreevne er faktorer som sliter på vegkapitalen. Målet er å kunne forutsi skadene i de kommende 5-6 årene eller lenger, slik at vegmyndighetene kan sette inn rette tiltak i rett tid. Vi må kunne forutsi utviklingen av sporslitasje, ujevnheter og krakelering, det vil si at asfalten sprekker. Siktemålet er å ta bedre vare på vegkapitalen og unngå de store etterslepene som vi ser i dag, mener Saba.

Femdobling av kostnadene

Erfaringer fra mange land tyder på at man får en femdobling av reparasjonskostnadene dersom man lar være å vedlikeholde vegen helt til tilstanden blir veldig dårlig.

- Håpet er at det nordiske FoU-prosjektet skal kunne gi indikasjoner

på hva som vil være optimal ressursinnsats i vegvedlikeholdet, og samtidig gi mer effektiv vegforvaltning. Vi ønsker å skaffe en bedre mulighet til å vurdere effektene av de ulike tiltakene, forteller Rabbira Garba Saba.

Data fra prøvestrekninger

I prosjektet finnes det mange prøvestrekninger, særlig i Sverige og i mindre grad i Danmark og Norge. Tilstandsdata fra disse prøvestrekningene skal benyttes for å vurdere eksisterende modeller.

- Målet er å tilpasse eksisterende internasjonalt kjente modeller til de rådende forholdene i Norden, der vi fanger opp de klimaendringene som man har registrert de siste årene. Vi ønsker å finne fram til praktiske verktøy som tar hensyn til klima, trafikkmengde og materialeegenskaper. Selv om piggdekkbruken er gått ned i de største byområdene snakker vi også om andre skader på vegnettet, sier prosjektleder Saba, som legger til at det er nedsatt en styringsgruppe med deltakere fra alle de fire landene.

Storstøp

Sommervarmen var nesten for sterk da man gjennomførte en større støpelegging på en av de nye broene på Ringveg Vest i Bergen

Geir Brekke

BERGEN: - Termometeret viste hele 28 grader på det varmeste. Men 740 kubikk selvkompimerende betong flytende på brudekket var vi litt spente på resultatet. Heldigvis gikk det helt fint, sier kontrollingeniør Magnar Teigen i Statens vegvesen.

Prosjektet på Ringveg Vest har

fått god støtte fra betongekspert Reidar Kompen i Vegdirektoratet på byggingen av den 60 meter lange brua i Dolvik.

HMS-sperring

Hele overbygningen på 740 kubikk ble støpt i løpet av ett døgn. Tykkelsen er 130 cm på det meste. Oppdraget ble utført av Norbetong, underentreprenør for Mesta, som er hovedentreprenør på første byggetrinn av Ringveg Vest. Statens vegvesen holder HMS-fanen høyt på prosjektet. Området under brua var for eksempel avsperrt for mannskapene under hele støpeprosessen dette varme sommerdøgn i Bergen.



Brustøp: Mannskapene venter på ny betongforsyning. (Foto: Magnar Teigen)

LANDET RUNDT



Møteplass

LEIKANGER ■ Reiselysten er stor i Statens vegvesen. Ikkje minst må folk i direktoratet ut til regionvegkontora. Her er ein delegasjon samla på den faste møteplassen ved kroa etter fullført møtedag, vent-

ande på buss til flyplassen og heim. F.v. Gyda Grendstad, Roar Midtbø Jensen, Sidsel Kålås, Edvard Sandvik, Erling Hodneland og Turid Stubø Johnsen. (Foto: Geir Brekke)



Storkontroll

LOFOTEN ■ I uke 23 var alle utekontrollteamene i Region nord samlet i Lofoten og Vesterålen. I alt 24 kontrollører sjekket vel 1 400 kjøretøy. De skrev 180 mangellapper, ga 70 bruksforbud, foretok 53 avskiltinger og utstedte vel 100 gebyr på alt fra piggdekk, slitte dekk og ikke medbrakt førerkort/vognkort.

- I tillegg var minst en tredjedel av de kontrollerte personbilene skyldig årsavgift, men ikke begjært avskiltet ennå. Et nedslående resultat som viser at kontrollfrekvensen bør økes i området, mener overingeniør Wilhelm Gjevestad i Midtre Hålogaland. (Foto: Wilhelm Gjevestad)



Nostalgisk gjensyn

FÅBERG ■ De som har opplevd 50- og 60-tallet kan nå få et nostalgisk gjensyn med en god gammeldags landhandel på Norsk vegmuseum ved Hunderfossen. Gjennom mange år har museumsansatte og andre vært i sving med å flytte en gammel landhandel som sto ved Vigra utenfor Ålesund. Nå er jobben gjort og nygamle varer på plass i hyllene. I sommer vil butikkdame Tanja Therese Haugen betjene kunder på gammelt vis. Det innebærer blant annet

at hun skriver kvittering før hun plukker frem varer fra hyllene. De mest populære varene hittil har viste seg å være eplemost, solbærsaft, sukkertøy og is.

-Mange er begeistret over å kunne kjøpe originale 50-talls varer, forteller Anja Aaboen Sletten. To ganger om dagen er det omvisning i annen etasje, som er bevart helt som landhandeleierne hadde det da de gikk bort i 1983. (Foto: Håkon Aurlien)



Folkefest: Den nye vannvegen ble raskt utprøvd av ivrige grongninger. (Foto: Christin Hermann)

"Extreme makeover"

GRONG ■ - Her har Statens vegvesen utført "Extreme makeover", sa statssekretær Guri Størvold da hun åpnet ei ny miljøgate i Grong i Nord-Trøndelag. Åpningen foregikk ved å skru på vannet som

straks begynte å sildre nedover vannvegene langs miljøgata. I prosjektet har man satsset på original gjenbruk av materialer: En diger stein som tidligere har falt ned på E6, har her kommet til

heder og verdighet.

Prosjektet er et spleiselag til drøyt ti millioner kroner og har gitt tettstedet en vakker og tydelig identitet, sa statssekretæren til nestet et tusen stolte tilskuere.

- Vi ses i sommer!

FLÅ ■ Denne hilsenen kommer fra lensmann Geir Vidme i Flå i Hallingdal. Han lover at både UP vil forsterke overvåkingen og kontrollen med trafikken på rv. 7 i sommer og at det lokale politiet vil følge opp med sine tiltak. Sammen med Statens vegvesen og det interkommunale prosjektet Trafikktryggleik Hallingdal lover de en intensiv og synlig sommer i trafiksikkerhetens tjeneste på hallingvegene.



Trafiksikkerhet på rv. 7: Kjør pent i Hallingdal i sommer, ber f.v. Turi Gjestemoen i Statens vegvesen, lensmann i Flå, Geir Vidme og prosjektleder i Trafikktryggleik Hallingdal, Knut Erik Gjetlund. (Foto: Kjell Wold)



Kvinnene på muren

DRAMMEN ■ Støyskjermen i skiferstein på Strømsø i Drammen står i det nye Bangeløkkakrysset mellom E18 og E134. Trafikkmaskinen sluser over 30 000 biler i døgnet og trenger derfor vakker utsmykking og miljøtiltak mot omgivelsene. Sivilarkitekt Ingvill

Hoftun(t.h.) og landskapsarkitekt Ingerid Sinding Larsen i Statens vegvesen er to av tre kvinner som har bidratt til utformingen av skjermen. Den tredje er Kjersti Nummedal Røise.

Utformingen av skjermen har hatt som mål å oppnå god tilpas-

ning til omgivelsene og dempe sårene fra veganlegget. Støyskjermen består av betong kjerne forblendet med bruddskifer på begge sider. Skjermen er nærmest vedlikeholdsfri og godt tilpasset terrenget. (Foto: Kjell Wold)

Rastefiskeplass

VÅLER I ØSTFOLD ■ En ny rasteplass er åpnet inntil rv. 120/rv. 115 ved Rødsund i Østfold, og har som seg hør og bør fått kunstnerisk utsmykking i granitt. Da distriktsjef Lars Erik Hauer åpnet rasteplassen forrige uke ble de to fiskeskulpturene typebestemt til arten steinbitt selv om utseendet var iøyenfallende like "salte sild". Vannsjø er ferskvann og et tidligere brufeste inngår i rasteplassen og gir god mulighet til fiske. Anleggsleder Ivar Ulsnes fra Tune graveservice og Vegvesenets byggeleder Frode Rukke er fornøyd med resultatet. (Foto: Håkon Aurlien)



Føre var: "Skader på hengekonstruksjonen" høres skummelt ut, men er helt ufarlig for trafikantene. (Foto: Knut Opeide)

Ingen fare

KRIFAST ■ Statens vegvesen har oppdaget skader på deler av hengekonstruksjonen på en av Norges lengste hengebruere; Gjennessundbrua på E39 ved Kristiansund. Det er funnet lokale svekkelser som gjør at alle de øvre hengestagfestene nå skal skiftes ut med nye og forbedrede fester. Arbeidene starter

til høsten og vil ta et års tid.

Slike meldinger kan selvsagt skape frykt blant engstelige trafikanter, men lederen for Vegvesenets bruseksjon understreker at de påviste skadene ikke medfører noen som helst fare for dem som ferdes på brua.



Snuoperasjon

VOSS ■ Sola har snudd utan klimavoter. Men å få snudd bussen og andre lengre doningar ved Volli på fv. 307 mellom Voss og Mjølfjell i Hordaland blir ganske tøft denne sommaren. Ein ivrig vedhuggar har

okkupert den skilta snuplassen, og får no to alternative val frå veghaldar Statens vegvesen: 1. Flytt lageret brennkvik! eller 2. Iverksett fyring! (Foto: Ingbjørn Steen)



Sjekker saken: Torkjell Gunnarsen fra Sørreisa Asfalt, seksjonsleder Rigmor Thorsteinsen og kontrollør Sigmund Molund fra Statens vegvesen. (Foto: Mariann Larsen)

Asfaltering på Rebbenesøya

KARLSØY ■ Oppgraderingen av fv. 302 på Rebbenesøya i Karlsøy og Tromsø kommune er i innspurten, fra 8 tonns grusveg til 10 tonns asfaltveg. Forrige uke starta de å legge asfalt. Totalt 20,7 km fylkesveg får asfalt, og folk hang ut av vinduene og ropte hurra da asfal-

tutleggeren var på plass, forteller Mariann Larsen. - Da vi hadde byggemøte kom en av naboene med bløtkake. Folk står og venter en time bak asfaltutleggeren uten å klage, for de er så glade for endelig å få asfalt på veggen. Kontrakten er på ca 21 mill. kroner.

REPORTASJE



Delar broderleg: Prosjektleiarane Jan (t.v.) og Bjørn Andresen hausta mange lovord for arbeidet med rasteplassen på Hereiane. (Foto: Geir Brekke)

Setter spor

- Gjennom turistvegprosjektet har Statens vegvesen som målsetting å sette spor, sa vegdirektør Kjell Bjørvig under opninga av Nasjonal Turistveg i Hardanger.

Geir Brekke

HARDANGER: Bjørvig legg vekt på at prosjektet har engasjert unge arkitekter til å utvikle spennig utforming av byggverk på rasteplassane langs fjordar og fjell. Det er vald arkitektoniske løysingar som er unike i sine uttrykk og vil skapa debatt.

Unik er også løysinga på Hereiane ved rv. 550 i Jondal, der servicebygget er reist i finskoren skifer i mønneprofil, med gule dører av glas og det heile planta i ein gul plattform som omkransar huset.

Sjølv eldre bygdefolk, som har vore skeptiske til det uvanlege byggverket som gradvis har reist seg mellom furuleggane ved Hardangerfjorden, tødde opp då den endelege løysinga blei avduka av fylkesordførar Torill Selsvold Nyborg i Hordaland. Fylkesordføraren ser fram til at Statens vegvesen også kjem i gang med tilrettelegginga for turistane ved Vøringsfossen og Steinsdalsfossen i Hardanger.



Fortrinnsrett

■ ■ I det turistbelastede ferjesambandet Eidsdal-Linge på indre Sunnmøre driver Statens vegvesen en treårig forsøksordning med fortrinnsrett for dagpendlere. I fjor sommer fikk 40 personer som daglig bruker ferja til jobb utstedt pendlerbevis fra Statens vegvesen og kunne dermed kjøre forbi køen av turister på veg mellom Trollstigen og Geiranger. (Illustrasjonsfoto: Knut Opeide)

Vis Veg for bilturister

Med VisVeg kan du legge opp bilferien ut i fra hvor det er fint å kjøre som turist. Der kan du også få fram nyttige opplysninger, som ferjetider.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - VisVeg er den mest brukte ruteplanleggeren. Det viser antall treff: I mai var vi oppi 750 000 treff pr dag og nesten hundre prosent oppetid. VisVeg har blitt et varemerke som er kjent blant folk, og det er et navn som er lett å huske, sier prosjektleder Odd Willy Aas i Statens vegvesen.

Turistruter

Skal du ut på biltur i sommer kan det være et tips å logge seg inn på VisVeg og krysse av for "kjører som turist". I følge Aas er VisVeg den eneste som tilbyr turistinfo på rutevalg.

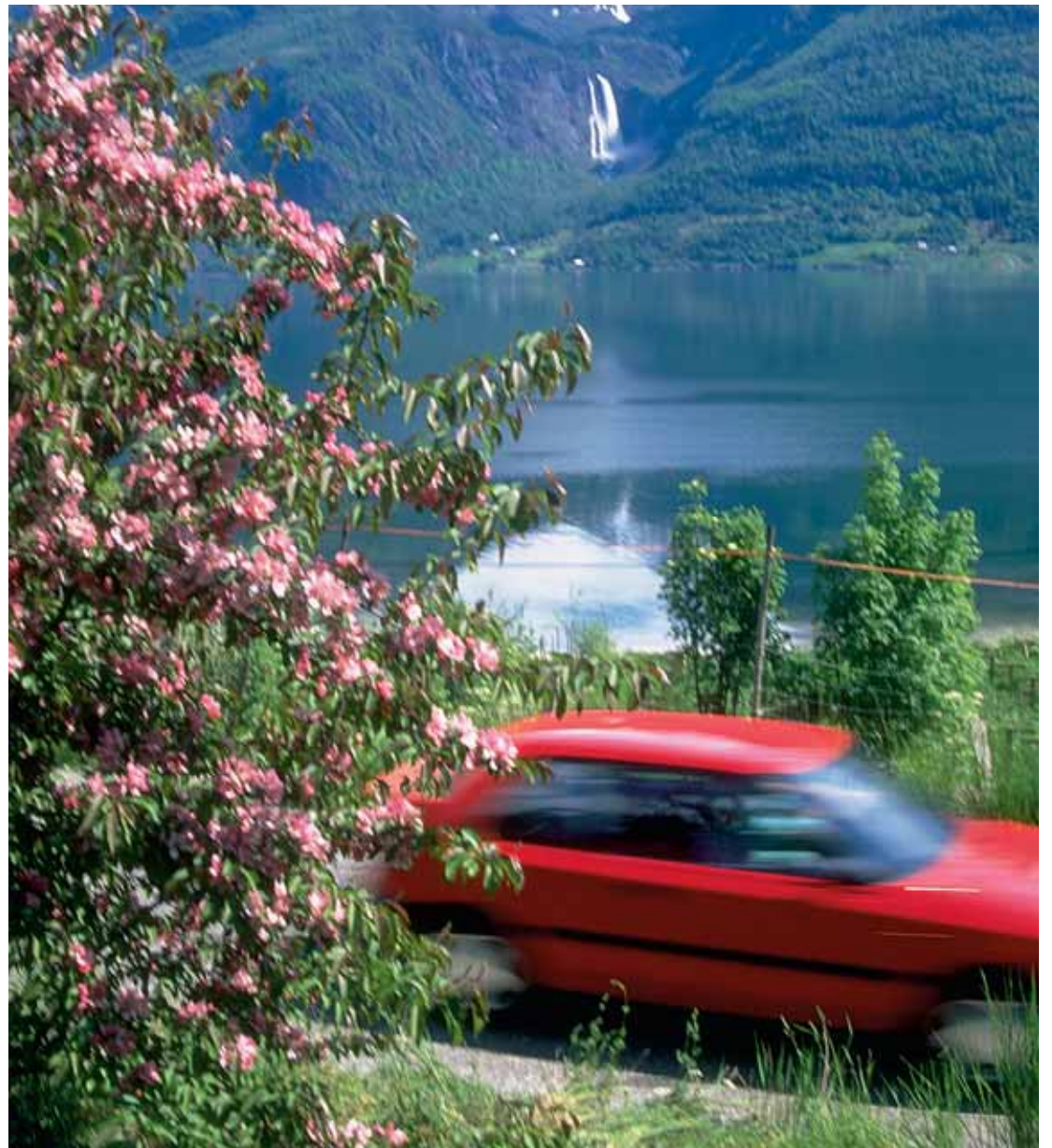
- Skal du å kjøre fra Oslo til Bergen og ønsker å kjøre som turist blir du rutet innom nærmeste nasjonale turistveg. Du kan også bli rutet innom en bestemt strekning, dersom du vil det. For eksempel hvis du skal kjøre fra Bodø til Tromsø, men vil ha med deg Lofoten på turen, opplyser Aas.

Flere fakta

Kjøretid blir beregnet etter fartsgrenser, og VisVeg kan også linke videre til ferjeinfo, aktiviteter, service og veginformasjonstelefonen 175. Opplysninger om bomstasjoner og priser, ferjetider og priser, sykkelforbud i tunnel, infoskilt og parkeringsområder er blant andre nyttige fakta som kommer fram.

Alle veger

Aas opplyser at det er mange som tilbyr de samme tjenestene som VisVeg, og alle er basert på El-veg - et system som Statens vegvesen



Viser Vegen: Statens vegvesen er de eneste som har ruteplanlegger på nett der det er mulig å få forslag til turistrute i stedet for korteste veg. (Arkivfoto: Kurt Skagen)

har utviklet. Det inneholder alle offisielle vegadresser og stedsnavn og alle kongerikets veger over 50 meter.

- Visveg er et godt hjelpemiddel som vi har brukt åtte år på å utvikle - det er ingen tvil om at Statens veg-

vesen har det beste datagrunnlaget for ruteplanleggere, mener Aas.

Litt tregt

- Foreløpig tar det litt for lang tid å laste ned riktig javaversjon når en bruker VisVeg, men det er tydelig

at brukerne tåler å vente noen sekunder ekstra: Bruken har økt kraftig, vi forventer en million treff pr. dag i ferietida, sier Aas og legger til at de nå jobber med å utvikle en raskere og mer brukervennlig utgave.

Delåpning turistveg Senja

Tungenes utsiktspunkt ble feiret som første milepæl på Turistveg Senja.

Bente Skogdal

SENJA: I nydelig sommervær ble utsiktspunktet og rasteplassen på Tungenes i Berg kommune åpnet. Over 100 mennesker fant veien til den første markeringa på turistvegen mellom Gryllefjord og Botnhamn i Troms. Vertskapet serverte pølser, frukt, jordbær, tørrfisk og brus. Ragnar Olsen og Jan Arvid Johansen sørget for sang og musikk og komikeren Mossa bidro med refleksjoner om Vegvesenet, lokalsamfunnet og utsiktspunktet.

Ordfører Roy Willy Hansen fra Berg kommune hadde æren av å klippe over snora. Han gratulerte Statens vegvesen med et flott og spennende anlegg. Arkitektene Anita Veiseth fra Aurora Landskap i Alta og Marte S. Danbolt fra Code



Vakkert: Rasteplassen er lagt til et utsiktspunkt i en storslagen natur. (Foto: Knut Arne Henriksen)

Architecturs i Oslo fikk sammen med Senja Entreprenør og byggeleder Hugo Fagermo høre mange rosende ord.

Tungenes omfatter parkeringsplass og gangveg utført i sibirsk lerk

ned til svabergene hvor det er støpt sitteplasser og grill. I tillegg er laget nedsenkete søppelcontainere. Totalkostnader for anlegget er 3,7 mill. kroner. Det eneste som mangler er toalettanlegg.

- Det kommer neste år, lovet en meget fornøyd prosjektleder fra Statens vegvesen, Hjalmar Steinnes. Hele strekningen skal stå ferdig til 2013.



Fortelleren: Erik Jørgen Jølsgard fra Statens vegvesen informerer om sykkelveginspeksjoner. (Foto: Trond Berget)

Imponerte på VeloCity

- Klima og helse- og miljøutfordringene i byene taler for en økt innsats for å fremme sykling.

Hege Herheim Tassell og Marius Hofseth

MÜNCHEN: Slik innledet samferdselsminister Liv Signe Navarsete VeloCity.

VeloCity er en internasjonal sykkelkonferanse som avholdes annethvert år. I år ble konferansen avholdt i Munchen fra 12–15. juni, med tema "Fra visjon til virkelighet". 950 deltagere fra 50 land møttes for å diskutere ny kunnskap om sykkelbruk og politikk for å fremme sykkel som transportmiddel.

Doble investeringene

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete innledet konferansen sammen med bl.a. den tyske transportministeren Wolfgang Tiefensee.

- Potensialet for mer sykling er størst i byer, og innsatsen bør konsentreres der, presiserte samferdselsministeren.

Hennes ambisjon er å doble investeringene til sykkelanlegg i 2008. I tillegg er det viktig at det er

trygt for barn å sykle og gå til skolen.

Må skape sammenheng

Statens vegvesen har lang tradisjon for å planlegge gang- og sykkelveger på åpne landeveger, men møter nye planleggingsutfordringer når vi nå skal skape sammenhengende nett i byer og tettsteder. Mange byer har arbeidet med å fremme sykling i mange år, og det nye med sykkelstrategien er at staten også tar et helhetlig ansvar i byer og tettsteder.

- Det er nødvendig med et godt samarbeid mellom kommuner, fylkeskommuner og Vegvesenet for å nå målene i strategien om mer og sikrere sykling, sa Navarsete og la til at Syklistenes landsforening har en stor del av æren for at Nasjonal sykkelstrategi ble til.

Innlegget ble møtt med positive tilbakemeldinger fra salen, og Norge fikk bred og positiv oppmerksomhet omkring den helhetlige satsingen på økt sykkelbruk.

Skape aksept

Konferansen åpnet andre dag med en plenumsesjon hvor regionvegsjef Andreas Setsaa, fortalte om hvordan Statens vegvesen arbeidet for økt sykling gjennom forbedring av infrastrukturen for syklende som vegholder, og gjennom kunn-

skapsformidling internt og eksternt gjennom sykkelbynettverket. Vegvesenet tar også initiativ til at det utarbeides planer for hovednett for sykkel i samarbeid med kommuner. Setsaa pekte på at utfordringer videre vil være å skape større aksept for sykkel som en effektiv transportform i byer og tettsteder, alliere nødvendige ressurser og kunnskap internt i etaten og å engasjere Vegvesenet, fylker og kommuner til å gi sykkel bedre konkurransevilkår i forhold til personbilen.

Inspeksjoner

Statens vegvesen hadde flere presentasjoner under konferansen og informerte om arbeidet med både sykkelveginspeksjoner, Nasjonal sykkelstrategi og Sykkelbynettverket www.sykkelby.no.

Cecilie Waterloo Lindheim holdt innlegg i plenumsesjon om hjelp på bud for syklister og reddegjorde for vår hjelmkampanje. Kampanjens plakat ble et yndet fotoobjekt.

Øvrige presentasjoner fra bl.a. København, London og Paris viste at også storbyer med mye motorisert trafikk kan oppnå økt sykling. Byenes motivasjon var bedre bymiljø, mindre kø og å kunne gi innbyggerne større valgfrihet mht. transportmiddel.



Samtaler: Samferdselsminister Liv Signe Navarsete med sin tyske kollega Wolfgang Tiefensee. (Foto: Trond Berget)



Opplyser: Hege Herheim Tassell, Statens vegvesen, informerer om Nasjonal sykkelstrategi. (Foto: Trond Berget)

REPORTASJE

- Større fart, takk

- MF Lurøy har kapasitet nok, men den går for sakte. Overfarten til Stokkvågen tar nesten 2,5 timer og det er for lang tid, mener Karsten Nestvold.

Helge Rong

LOVUND: Nestvold er administrerende direktør i laksekonsernet Nova Sea AS, selskapet som har rundt 100 av de rundt 400 bosatte på Lovund i sitt brød. Selskapet har også knappe 80 øvrige ansatte på de 15 stedene langs Nordlandskysten hvor konsernet har sine oppdrettsanlegg. Årlig sørger virksomheten for eksportinntekter på nesten 800 millioner kroner.

Logistikk viktig

For Nova Sea er logistikk avgjørende. Hver dag slaktes rundt 160 tonn laks ved anlegget på Lovund. - I all hovedsak selges vår fisk på ferskmarkedet. For oss er det derfor avgjørende å ha gode logistikk løsninger. Nøkkelen ut i verden er ferjesambandet, men også vegnettet på fastlandet har selvsagt betydning, forklarer Nestvold. En time forsinkelse kan bety reduksjon i prisen på produktene de produserer, laks med høy kvalitet.

10 trailere

Hver eneste ukedag, året rundt, sendes opp mot ti fullstede trailere fra øya i retning kontinentet. Hver bil har med seg 20 tonn blodfersk fisk. På slakteriet arbeider 80 per-

soner med å slakting, sortering og pakking i to skift, fra klokken fem om morgenen til 22 om kvelden.

- Mister vi siste ferje om kvelden, betyr det mange timer forsinket ankomst til bestemmelsesstedet. Det er ikke bra for oss, kremer Nestvold, som kjempet frem en ekstra avgang fra Lovund. I dag er det fire avganger, men for bare litt over ett år siden hadde de kun tre.

- Kapasiteten på ferjen er i hovedsak god nok, men med et høyere fartsnivå, kan tilbudet bli bedre med ei ferje på den størrelsen vi har i dag, påpeker Nestvold

Ble hørt

Nestvold fikk muligheten til å legge frem sitt ærend da Stortingets transport- og kommunikasjonskomité var på befarings i Nordland våren 2006. Han var invitert til å informere politikerne om rammevilkårene for næringslivet langs Helgelandskysten.

- Vi forlanger ikke så mye, men en ekstra ferjeavgang vil bety utrolig mye for oss, sa Nestvold til komiteen. Han ble også hørt av regionvegsjef Torbjørn Naimak, som straks svingte seg rundt.

- Saken var ikke ukjent for oss, men vi måtte vente på en avklaring vedrørende det totale ferjebudsjettet før vi kunne sette av ressurser til en fjerde avgang fra Lovund. Den kom like etter komitebefaringen, og like over sommeren i fjor var avgangen på plass, opplyser Naimak.

Nestvold er også glad for at de to flaksehalsene på stamvegnettet, Korgfjellet på E6 og Umskardet på E12 nå er utbedret med tunnel.



Nådde frem: Adm. dir. Karsten Nestvold hos Nova Sea AS ble hørt etter rundt et års jobbing for å få til en ekstra ferjeavgang fra øya Lovund til fastlandet. (Foto: Helge Rong)

Bløgges: Laksen renner inn i strie strømmer på sin ferd mot markedet. Med et kjapt snitt er fisken bløgget og klar for videre behandling. (Foto: Helge Rong)



Mot havn: MF Lurøy på veg til kai ved Lovund.

Livs

MF Lurøy går trofast i rutefart mellom Stokkvågen og øyene Onøy, Sleneset og Lovund på Helgelandskysten. Fire turer for dagen gjør kvinnen med plass til 50 biler og 275 passasjerer.

Helge Rong

LURØY PÅ HELGELAND: Knappe 12 knop stor fart gjør livsnerven for beboerne ute mot stor-



Turistene finner frem

Folk finner frem til steder som Lovund. Da Vegen og vi var på øya, støtte vi på kunstneren Håkon Bleken.

Helge Rong

LOVUND: Selv om tilgjengeligheten ikke er som på fastlandet, trekker steder som Lovund turister.

- Selvsagt er det en ekstra kommunikasjonsutfordring å forklare vegen ut til oss, men folk finner frem, forklarer Sivert Olaisen hos

Lovund Rorbuhotell. Siden 1988 har hans foreldre bygget opp turiststedet, som i dag besøkes av både nordmenn og utlendinger.

- Fisketurister blir det stadig flere av, ikke minst polakker. De har gjerne med seg egen båt også, forteller Sivert.

Stabil kommunikasjon med ferje og hurtigbåt gjør at man sjelden opplever at kundene ikke kommer frem.

Rorbuhotellet får forsyninger en gang i uken. Går man da tom for noe, er det bare å vente til ons-

dagen.

- Slik er forholdene, som det bare er å innrette seg etter. Kunsten for oss er å være god nok i planleggingen. Da blir det ikke problemer å drive her ute, mener Sivert.

Slapper av: Kunstneren Håkon Bleken dukket opp da Vegen og vi besøkte Lovund rorbuhotell. Han var på opplevelsestur, men nyter her en bok. (Foto: Helge Rong)



FAKTA

I Norge er det i dag om lag 100 riksvegferjesamband, som trafikkeres av om lag 140 fartøy. I 2007 bruker staten 1,484 milliarder kroner på kjøp av ferjetjenester.

I 2006 fraktet riksvegferjene rundt 40 mill. passasjerer (inkludert bilførere), 18,5 mill. kjøretøy og 229 000 motorsykler.

I tillegg finnes det 27 fylkesamband og 2 kommunale ferjesamband.

Nennsom hånd: Skipper Trond Sæteren styrer skuta med stø hånd. Det er ren kunst når han manøvrerer den store båten inn til kai, pinlig nøyaktig og uten fare for passasjerer eller materiell. (Foto: Helge Rong)



Uten ferjen hadde ikke innbyggerne hatt mulighet for å bo på øya. (Foto: Helge Rong)

nervene på kysten

havet. Hver eneste ukedag frakter hun et betydelig antall trailere, lastet med laks, på veg til fiskesultne kunder i Japan, USA, Singapore, Frankrike, Danmark, Tyskland og en rekke andre land. Samt et ikke ubetydelig antall passasjerer og lokaltrafikk til og fra øyene og den vide verden. Riksvegferjene er livsviktig for en rekke samfunn langs kysten. Forvaltningen av ferjedriften er en del av Statens vegvesens virksomhet, som alle andre riksveger i Norge.

Tungt lastet

Skipper Trond Sæteren på MF Lurøy kan fortelle at de daglig har 6-8 fulllastede trailere i buken, hver med rundt 20 tonn laks.

- Trolig er over halvparten av kjøretøyene vi har med tungbiler. Kapasiteten er sju trailere per tur. Innimellom hender det en bil eller to må stå igjen, men det er uhyre sjeldent, opplyser Sæteren.

Feiret nyferjen

MF Lurøy var ny i 2001. Hele kommunen feiret da nyferja kom i drift. Kapasiteten på sambandet økte betydelig, men noe større fart ble det ikke.

- I dag ville man nok bygget ei ferje med større hastighet. Fra Lovund til Stokkvågen tar det knappe 2,5 timer. Med større hastighet kunne vi gjort flere turer og bedret frekvensen, tror Sætern, som svært sjeldent må innstiller

ferjeturene.

- Det skjer ikke hver år, smiler han.

Hvilerom

Siden mange av passasjerene er yrkessjåfører, som ofte har lang veg bak eller foran seg, har ferjen tilbud om eget hvilerom for denne gruppen.

- Yrkessjåførene er en gruppe vi prøver å ta ekstra godt vare på. De har ofte kjørt langt før de kommer om bord til oss, eller er i starten på en lengre tur. Hvilerommet og muligheten for en dusj som vi også har til dem, tror jeg det settes stor pris på. Mange av dem er nok også det du godt kan kalle stamkunder, opplyser Sæteren. Han har også

konferanserom ombord, noe Lurøy kommune og næringslivet vet å benytte seg av.

Sjøvakt

Sæteren og kollegene om bord går såkalt sjøvakt. Til enhver tid er det et mannskap på ni om bord. En uke på og en uke hjemme. Om bord tar en gjeng morgenvakten, fra rundt 0500 til 0830. Da stempler neste pulje inn og står til 1400, Skifte igjen, som varer til kl 2000, før siste gjeng tørner inn og holder det gående til rundt kl 0200. Da for-tøyer MF Lurøy på Lovund til neste morgen. Og sånn går no dagen på riksvegsambandet. Her er det ikke døgnåpent, men faste tider for når trafikken slipper ut på vegen.

FAKTA

MF Lurøy

- Tar 50 personbilenheter.
- Har plass for sju trailere.
- Går i rute mellom Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund.
- Turen tar 45 min fra Stokkvågen til Onøy
- 1,5 timer til Sleneset
- Knappe 2,5 timer til Lovund.
- Fart: 11-12 knop (rundt 20 km/t).

Personbil med fører koster 201 kroner en vei. Inntil 19 meter lengde er prisen 1074 kroner. Passasjerbillett koster 60 kroner en vei for voksen.

Blir vant til rutetider

Ingvild Myhre og Knut Dahle hos Nova Sea har en umiskjennelig østlandsklang i dialekten. Begge er nå bosatt på Lovund og stortrives.

Helge Rong

LOVUND: Ingvild har riktignok røttene sine fra Lovund, men hun er oppvokst på Østlandet. Livet med ferjetider har hun vent seg til for lengst.

- Man må innstille seg på at rei-

ser må planlegges ut fra når ferjen eller hurtigbåten går, men alt blir en vane, mener Ingvild, som sammenlikner reisen med en fra Oslo som skal på hytta på Gol.

- Rundt tre timer er vel kjøreturen fra Oslo og opp, mens vi på samme tid knapt er kommet til fastlandet. Det kan virke tungvint, men er kun snakk om å innrette seg, mener Ingvild. På Lovund får man ikke tak i så mye utover dagligvarer. Nærmeste by for handel er Mo i Rana, 3,5 timer med ferje og bil.

- Vi kan også ta hurtigbåten til Sandnessjøen, men der er ikke utval-

get like godt, forteller hun. Skal man på bytur går ferjen klokken 0545. Da ankommer øyværingene jernverksbyen like over klokken 0900. Tre-fire timer shopping rekker man, før retur fra Mo i Rana i 13-tiden og hjemkomst Lovund kl 1640.

- Her er så mange andre gode kvaliteter at de veier opp for de ulempene man har med å bo på et sånt sted, mener både Ingvild og Knut.

Innflyttere: Knut Dahle og Ingvild Myhre har vendt seg til livet i distrikt Norge. (Foto: Helge Rong)



REPORTASJE

- Trist slutt etter 47 år

- Det er en lite hyggelig måte å slutte på etter 47 år i etaten, men etter det andre møtet i Samferdselsdepartementet 13. juni skjønte jeg hvilken konklusjon jeg måtte trekke.

Kjell Wold

OSLO: Det sier Olav Søfteland, som for drøye to uker siden måtte trekke seg som vegdirektør etter nesten 15 år i sjefsstolen. Det er mange som har stilt spørsmål om hva som skjedde den skjebnesvangre onsdagen før den tillyste pressekonferansen, hvor internrevisjonens rapport om Hanekleivraslet skulle offentliggjøres. Søfteland forteller gjerne om det blant annet for å unngå spekulasjoner og feil som har versert i mediene rundt hans avgang.

Tvunget til å gå

- Jeg var i to møter i departementet den dagen før vi skulle offentliggjøre internrevisjonens rapport klokken 15.00. Første møte var klokken 07.15. Da ble rapporten formelt overlevert. Departementet var ikke tilfreds med vår revisjonsrapport. Den ga ikke svar på alle spørsmål departementet ønsket svar på. Det gjaldt ansvarsforholdet mellom Vegdirektoratet, vegkontoret og prosjektet. De vurderte derfor ekstern gransking.

- Men det var avhengig av hvilket ansvar jeg påtok meg og hvordan jeg uttalte meg på pressekonferansen. Jeg var på et nytt møte i departementet klokken 12.30. Da ble kritikken gjentatt og ekstern gransking ble bestemt. Da forstod jeg min situasjon. Jeg kunne ikke fortsette som vegdirektør og tok konsekvensen av det, sier Søfteland. Han fikk så permisjon fra vegdirektørstillingen og ble bedt om å stå til rådighet for Vegdirektoratet.

Brå og Hanekleiv

Han vet ikke hva slags ettermæle han eller saken vil få når hendelsen kommer litt på avstand, men som den pasjonerte sportstilhengeren han er, svarer han gjerne både på hvor han var da Brå brakk staven i

1982 og hvor han var da raset gikk i Hanekleivtunnelen 25 år senere.

- Jeg var trafikkdirektør og satt på kontoret i Grenseveien i Oslo og hørte på radio under innspurten. Da det kom en telefon akkurat før mål måtte jeg ta en bløff og si jeg var opptatt. Da raset gikk i Hanekleiv på kvelden 1. juledag i fjor var jeg hjemme i huset vårt i Drammen, sier Søfteland og tar fram almanakken.

Fullt kjø

Første melding om raset kom på telefon fra Vegtrafikkentralen (VTS) i Oslo klokken 23.45. Siden snakket han raskt både med VTS i Porsgrunn, distriktssjefen i Vestfold og regionvegsjefen i sør.

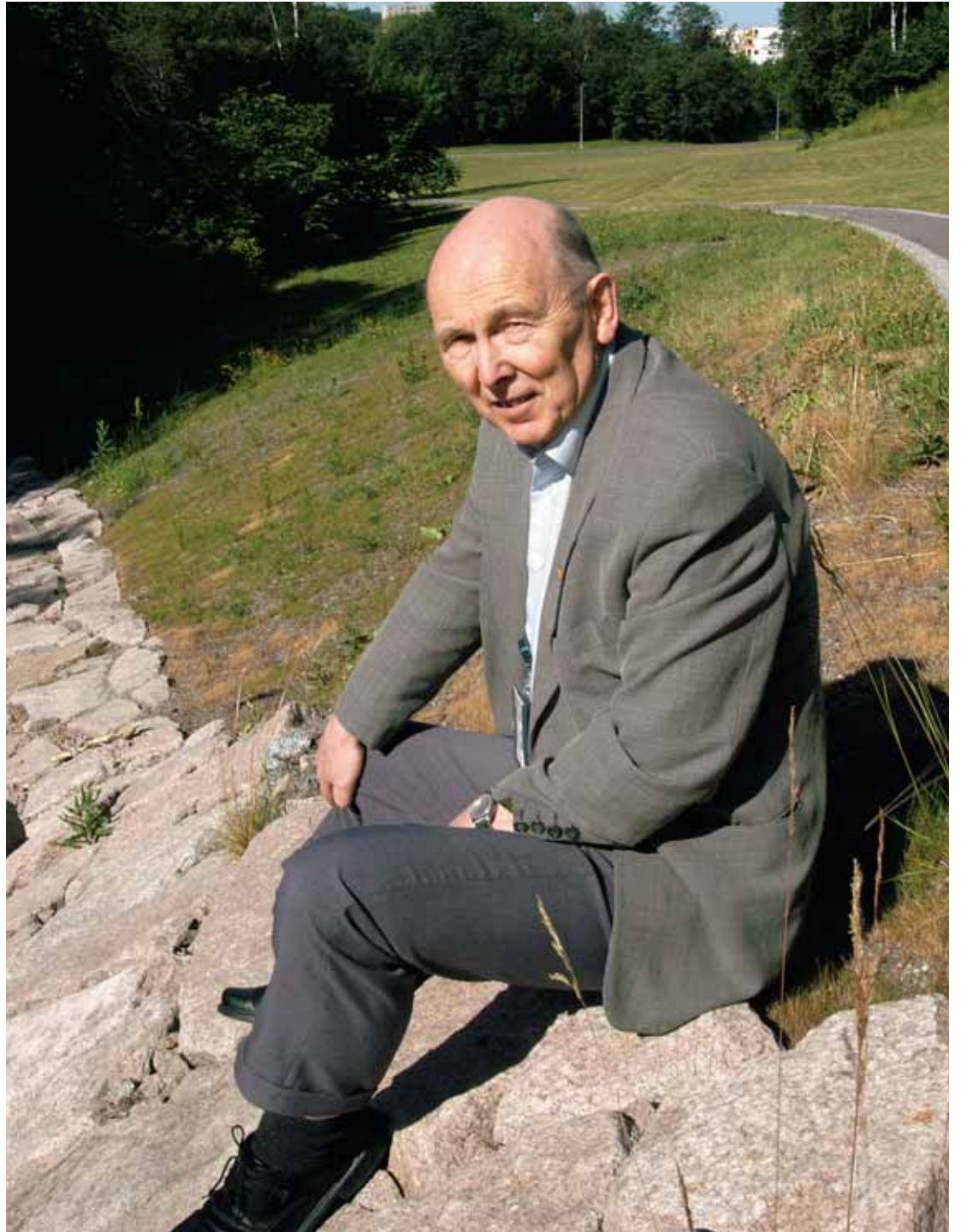
- Jeg skjønte også at statsråden måtte varsles straks. Da jeg hadde skaffet meg nok informasjon, var det blitt natt til 2. juledag. Jeg nøyde meg derfor klokken 00.49 med å sende en sms til statsråd Navarsete som var i Sogn. Hun ringte tilbake ett minutt senere. Første varsel fra VTS var spesiell, men vi fikk heldigvis beskjed om at sannsynligvis ingen liv var gått tapt eller personer skadet, forteller Søfteland. Dagen etter startet medietrykket for fullt og siden har det nesten ikke gått en dag uten tunneloppdrag i en eller annen form.

- Verken da jeg fikk meldingen om raset 1. juledag, eller da jeg ble intervjuet av tre tv-stasjoner foran tunnelen kvelden etter, ante jeg noe om at dette skulle bli en så stor og vanskelig sak.

Ville ha ordnet opp

Men allerede før undersøkelsesgruppen la fram sin Hanekleivrapport 15. februar hadde Søfteland innsett at alle de sju E18-tunnelene måtte undersøkes grundigere. Han var heller ikke i tvil om at det andre tunneløpet i Hanekleivtunnelen også måtte stenges da det tidlig i januar viste seg å være ulike meninger mellom geologer om sikkerheten.

- Vi satte også i gang flere andre undersøkelser etter ekspertgruppens rapport i februar. Til alle som spurte om min avgang under vinteren og våren kunne jeg bare svare at jeg ville gjøre jobben med å komme til bunns i hva som hadde skjedd under byggingen ti år før, sette tunnelene i stand igjen og lære



Eksdirektør: Olav Søfteland skjønte han måtte trekke seg etter møte nummer to i departementet samme dag som internrevisjonens rapport ble lagt fram. - Trist måte å slutte på, sier han. (Foto: Kjell Wold)

av det som hadde skjedd. Så lenge jeg hadde statsrådets tillit var det uproblematisk å fortsette som vegdirektør, mediekjøret til tross, sier 69-åringen med jernhelse.

- Tro det eller ei, men jeg har

klart mediepresset bedre enn mange har trodd. Jeg har ikke mistet nattesøvnen av den grunn og jeg har hele tiden hatt god samvittighet for den jobben jeg har gjort. Hadde jeg fått vite om de diskusjoner og den

uenighet som hersket om sikring under tunnelarbeidet i Vestfold, hadde jeg selvsagt tatt affære. Men det ble altså aldri rapportert til meg dessverre, sier eksdirektøren tankefull.

Refser politikerkolleger

Statsråd Liv Signe Navarsete retter nå skarp kritikk mot politikere som har prøvd å skåre billige poeng i kjølvanen av Hanekleivsaken.

Knut Opeide

TRONDHEIM/OSLO: - Flere ganger har politikere fra opposisjonen navngitt medarbeidere i Statens vegvesen og krevd dem fjernet fra stillingene sine. Dette er noe de ikke har noe med, sa samferdselsministeren da hun møtte på allmøte for de ansatte i Statens vegvesen forrige onsdag.

Hun la til at hun har opplevd dette som svært ubehagelig, og

at politikere bør holde seg for gode til å utbasunere slikt bare for å skaffe seg litt spalteplass i mediene. Navarsete mente også at det enorme trykket fra media og fra den politiske opposisjonen for å finne synderbukker etter tunnelhendelsene har vært lite interessant.

- Mitt hovedfokus har vært å sette inn de tiltak som trengs for å hindre at noe tilsvarende skal skje i framtiden, sa statsråden, som høstet varm applaus etter at hun avsluttet sin tale til Vegvesenets ansatte slik:

- Jeg har følt dette halvåret som en tøff tid, men det er nok bare blåbær i forhold til det mange av dere har følt, der en hel etat er blitt hengt ut ufortjent.

Ministeren møtte de tilsatte

- Målet er at rapporten fra det eksterne miljøet som skal se på hva som skjedde under byggingen av Hanekleivtunnelen skal foreligge 15. oktober.

Hilde Marie Braaten

OSLO: Det opplyste samferdselsminister Liv Signe Navarsete da hun besøkte de tilsatte i Vegdirektoratet onsdag 20. juni.

- Jeg setter pris på at jeg får komme til dere og møte dere ansikt til ansikt, sa Navarsete til en fullsatt kantine. Statsråden la også stor vekt på at hun har tillit til Statens vegvesen.

Hun roste Olav Søfteland for

jobben han har gjort som vegdirektør.

- Olav har vært en viktig støttespiller for meg og mine forgjengere i statsrådstolen. Jeg vil takke ham for den store og gode jobben han har gjort i mange, mange år, sa Navarsete.

Et eksternt miljø skal inn i Vegvesenet for å undersøke nærmere det Internrevisjonsrapporten ikke ga klart svar på.

- Dette er ikke en granskningskommisjon, men et konsulentmiljø. Og, det er ikke et mål å finne en eller flere synderbukker, men miljøet skal se på rutiner og verktøy.

Samferdselsministeren fortalte også at jobben med å finne en ny vegdirektør er i gang.



Minister på besøk: Liv Signe Navarsete var i Vegdirektoratet og holdt allmøte. (Foto: Henriette Erken Busterud)

- Vi ser nå på om vi kan få prosessen med å finne ny vegdirektør til å gå litt fortere. Jeg kan ikke love en dato i dag, men vi skal gjøre dette grundig og skikkelig, lovet Navarsete



Fungerende vegdirektør: Kjell Bjørvig bevilger seg en Bris i kampens hete: Det har vært travle dager etter at han plutselig ble vegdirektør. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Ser optimistisk framover

- Rett ryggen, se framover og få opp humøret, er vegdirektør Kjell Bjørvigs klare melding til sine medarbeidere.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Etter å ha vært Olav Søftelands nestkommanderende i fjorten år måtte Bjørvig plutselig ta over sjefsstolen onsdag den trettende.

- Det kom som et sjokk. Jeg var på møte på Senja da Olav ringte meg og meddelte den tunge og triste beskjeden, forteller Bjørvig.

Selv om han har jobbet tett på Søfteland og vet hva jobben går ut på blir det noen spennende måneder framover.

- Nå blir det mye mer fokus på meg og beslutninger jeg skal ta. Det

blir økte forventninger fra ansatte og departement, og mer press fra media, sier Bjørvig og legger til at det er han forberedt på.

Få opp humøret

- Vi må rette ryggen å se framover. Det siste halvåret har vært ei tøff tid. Mange har følt seg utsatt for kritikk i mange sammenhenger. Nå må vi snakke med hverandre, ikke om hverandre. Også må vi få opp humøret: Det skal være krevende og gøy og jobbe i Statens vegvesen, proklamerer den nye sjefen.

- Jeg vil prøve å være en tydelig leder som har åpen dør så mye som mulig. En leder som er flink til å lytte og gi ros – og ris hvis det trengs.

Bjørvig brenner også for å få et godt forhold til anleggsbransjen.

- Vi er anleggsektorens største kunde på fastlandet og bruker årlig 14-15 milliarder kroner. Vi må ha en god dialog med bransjen, men

de må også ha respekt for at vi kan ha ulike interesser både økonomisk og ellers, sier Bjørvig.

En etat

Bjørvig vil videre jobbe med å få Statens vegvesen til å framstå som en etat og forutsigbar byggherre som behandler publikum, entreprenører og andre likt over hele landet. Og det er vel ingen hemmelighet at Turistvegprosjektet er hjertebrøst hans.

- Det er så annerledes enn andre ting vi driver med og får mye positiv oppmerksomhet, sier han opprømt.

I farta i førti år

Det er snart førti år siden den nyutdannede siv-ingen fra NTH inntok Statens vegvesen. Han skrev diplom på ny E6 i Sør-Trøndelag, og derfra var veien kort til prosjektlederjobb på samme sted. Siden har trønderen vært i etaten, bare avbrutt av to år

i Vegvesenet i Kenya i regi av Norad. Etter at han var prosjektleder for ny E6 fra Trondheim til Stjørdal hadde han fire fine år som vegsjef i Telemark før han startet som etatsdirektør i Vegdirektoratet i 1989.

- Jeg har aldri angret på at jeg holdt meg til Statens vegvesen. Det er en fenomenal etat, understreker Bjørvig.

Bereist bestefar

Bjørvig reiser 2-3 dager hver uke og har vært verden rundt i embeds medfør. Det blir ikke mindre reising nå når han har ny jobb. Dessuten er han ivrig bestefar, og snart flytter sønnen og barnebarnet til Indonesia. Har Bjørvig fri er han og kona så mye som mulig på hytta i Oppdal. Han snører sin sekk og spenner sine ski eller slår et slag for golf hvis han tar tid. Og som seg hør og bør for en x-fotballspillende trønder: - Taper Rosenborg er helga ødelagt, brummer Bjørvig.

Ny vegdirektør

Mercuri Urval skal hjelpe Samferdselsdepartementet med å finne en ny, permanent vegdirektør.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Etter Søftelands fratreden er arbeidet med å finne etterfølgeren nå intensivert, men departementet kan ennå ikke gi noen datoer for milepæler i prosessen.

- Jeg er opptatt av å beholde et sterkt og dyktig Vegvesen i framtida, og her vil den nye vegdirektøren spille en viktig rolle, sier statsråd Liv Signe Navarsete. Hun peker på at Vegvesenet står overfor betydelige utfordringer i forbindelse med forvaltningsreformen og at hun vil ha en grundig og skikkelig prosess for å finne rett person.

Departementet har i utgangspunktet lagt opp til en prosess der stillingen utlyses og annonseres på vanlig måte samtidig som Mercury Urval foretar søk etter kandidater. Departementet har også pekt ut flere kompetansekrav:

Personen bør ha høyere utdanning, ledererfaring fra en større virksomhet, kompetanse innen ledelse av organisasjoner i endring, kunnskap om samferdsel og vegtransport, forståelse for politiske prosesser, innsikt i forvaltningens arbeidsmåte samt forståelse for informasjons- og mediarbeid.

REPORTASJE

Gjennomslag for ytre Oslofjordtunnel

Gubbinget i Moss har fått gjennomslag for utredning av en fast vegforbindelse mellom Østfold og Vestfold.

Håkon Aurlien

MOSS: Gubbinget består av seks pensjonister over 80 år. Ingen av dem tror de blir med på åpningsfesten.

- Nei, det tar nok mange år før Bastøfergen går siste tur. Vi er nok ikke her lenger da. Men en fast forbindelse må komme, fastslår Erling Ree-Pedersen (85).

Det er sterkt engasjement for et presset lokalmiljø som fikk de seks til å engasjere seg i saken. Trafikken til og fra Bastøferga merkes godt i bybildet. Løsningen kan være en 14 km lang tunnel fra E6, under byen til Horten.

Møter har vært holdt med politi-

kere på begge sider av Oslofjorden. 15.juni vedtok Stortingets transport- og kommunikasjonskomité å få utredet både tunnel- og brualternativet. Men gjennomføring skjer ikke før 2020.

Allerede i 1961 lanserte daværende vegsjef Alf Torp i Vestfold

ideen om en "forankret brotunnel" mellom Horten og Jeløy. I 1988 slo Vegvesenet fast at en tunnelforbindelse var teknisk og økonomisk mulig. Nå skal Statens vegvesen lage en oppsummering som innen 1. desember legges frem for de berørte kommuner og fylkesting.



Krise på jobb: Kjetil Rød satser på å bli Vegvesenets første krisedoktor. (Foto: Knut Opeide)

Doktor i krise

Kjetil Rød har opplevd mange kriser i Statens vegvesen. Nå vil han ta doktorgraden i håndtering av skikkelige ekle kriser.

Knut Opeide

MOLDE: Kjetil Rød jobber i dag med opplæring i krisehåndtering i Statens vegvesen Region midt. Men fra i høst har han fått fire års permisjon for å ta en doktorgrad i forbindelse med trusselen om en ventet naturkatastrofe på indre Sunnmøre.

- Åknesrenna er navnet på den største av fjellhamrene som truer med å utløse en enorm tsunami i fjordene inn mot Geiranger og Tafjord. I neste uke, eller om femti år, kommer enorme steinmasser til å falle ned i fjorden og skape en flodbølge. Etter ti minutter vil en 30 meter høy bølge treffe Geiranger, skisserer Rød.

Han opplyser at verdens mest avanserte måleutstyr følger alle bevegelser i fjellet og at man nok vil kunne varsle og iverksette evakuering på forhånd.

- De kommunikasjonsmessige utfordringene står nærmest i kø i forbindelse med denne problematikken. Hvordan skal man for informere beboere i truede områder om risiko og planer for evakuering samtidig som man sikrer at bygdene kan utvikle seg positivt, sier Rød som skal samarbeide både med Høgskulen i Volda og NTNU om studiene. Han legger til at problematikken også har relevans for Statens vegvesen, sett i lys av økt rasfare i forbindelse med varslede klimaendringer.

Einar Lillebye har tatt pulsen på gatelivet og ble nylig utnevnt til landets første dr. ing. på dette området.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Jeg vil påvise overfor ingeniørene at det nødvendigvis ikke er sånn at mye trafikk er til hinder for at folk oppholder seg i gata. Det har med utforming å gjøre, understreker doktor Lillebye, som ble tildelt doktorgraden ved NTNU. I avhandlingen drøfter han hvordan utforming og trafikkmengder virker inn på det sosiale livet i bygater.

Hypoteser

"The Street as an Extended Road Notion. The Architectural and Functional Significance of the Street as a Social Arena" er tittelen på avhandlingen han disputerte over. Den tar utgangspunkt i to hypoteser:

- Den første var at trafikkmengde ikke påvirker det sosiale gatelivet. Jeg koblet hypotesene mot andre teoretikere som har jobbet med det samme og tok også utgangspunkt i data fra en stor bylivsundersøkelse som Statens vegvesen har gjennomført. Jeg fikk verken bekreftet eller avkrefte den første hypotesen. Men hvis gata er utformet til å ta både mye bil og fotgjengertrafikk, og samtidig er attraktiv, funksjonell og har kulturelle tilbud, så kommer det mye folk uansett. Som på Champs Elysees, sier Lillebye.

Den andre hypotesen var at arkitektonisk attraktivitet bidrar lite til sosialt liv i gatene.

- Det er det motsatte til myten om at hvis du gjør et sted pent, så strømmer folk til, sier Lillebye og sier at denne hypotesen ble avkrefte: Arkitektonisk attraktivitet har noe å si. Folk liker å ha det pent



Doktor på gateliv: Einar Lillebye har nylig avlevert en doktoravhandling på 650 sider om gateliv som skal danne grunnlag for veiledere i Statens vegvesen. (Foto: Henriette Erken Busterud)

rundt seg og tiltrekkes av vakre omgivelser. Dessuten fører vakre omgivelser ofte med seg kommersielle og kulturelle tilbud som igjen tiltrekker seg folk.

Bidrag til veiledere

Lillebyes avhandling er på hele

650 sider og han har jobbet i flere år med stoffet. Målet er at avhandlingen skal danne grunnlaget for faglitteratur for Statens vegvesen.

- En veileder skal handle om metodikk i gateplanlegging, en annen veileder om arkitektonisk

utforming av gater. Det skal også bli ei fagbok om gatearkitekturens historie fra ti tusen år tilbake og fram til i dag. Dessuten håper jeg at dette kunnskapstilfanget skal bidra til å øke oppmerksomheten omkring byrelatert planlegging, avslutter doktor Lillebye.



Semesteroppgave om Vegmuseet: Fem studenter med tverrfaglig bakgrunn har skrevet semesteroppgave for museet der de blant annet har katalogisert publikum. (Arkivfoto: Ole Arvid Flatmark)

Museal semesteroppgave

Fem studenter ved Universitetet i Oslo har dette semesteret jobbet med et prosjekt på Vegmuseet som skal gi dem erfaring fra arbeidslivet.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Vår oppgave var å finne ut hvem museets publikum er og se på hva som kan trekke publikum, sier Christmut Lindvig. Han er en av fem studenter som har skrevet en semesteroppgave for Norsk vegmuseum. De fem studentene har tverrfaglig bakgrunn og studerer henholdsvis

IT, statsvitenskap, sosialantropologi, religionshistorie og psykologi.

Muntlig eksamen

- Vi har lest museums litteratur, studert bransjen og sett på publikumsundersøkelser. Vi deler de besøkende inn i kategorier. For eksempel om de er der ut fra interesse, tvang eller semifrivillig med foreldrene. Vegmuseet er på mange måter litt spesielt: Det har gratis inngang, og i motsetning til andre museer er det mange pensjonister der, sier Lindvig som sammen med de andre akkurat har levert oppgaven og vært oppe i muntlig eksamen.

Veitrafikken og økning av klimagassutslipp

■ Forleden leste jeg følgende på SFT sine hjemmesider:

■ Utslipp av klimagasser i kommunene har økt med 13 prosent siden 1991. I mange kommuner er det vekst i veitrafikken som er hovedårsaken, mens industrien også bidro betydelig. Dette viser nye kommunetall fra Statistisk sentralbyrå (SSB) og SFT. Les hele saken hos SSB: <http://www.ssb.no/klimagassr/>

■ Karbondioksid (CO₂) er den viktigste menneskeskapte klimagassen. Den stammer hovedsaklig fra forbrenning av fossilt brensel. Siden oppstarten av den industrielle revolusjonen i 1750 har konsentrasjonen økt fra 280 parts per million (ppm) til 379 ppm (2005), det vil si en økning på ca. 35 prosent. De siste 10 årene har konsentrasjonen økt med 0,5 prosent per år.

■ I Norge utgjorde CO₂ vel 79 prosent av de samlede norske utslippene av klimagasser i 2004. Petroleumsvirksomheten, transport, og industri er de viktigste kildene til disse utslippene.

■ CO₂ er den av klimagassene som har størst betydning for klimaendringene, men fokuset er ikke bare på CO₂. Blant annet FNs klimapanel (IPCC) ser på de menneskeskapte utslippene av alle klimagasser som bidrar til klimaendringene. De viktigste er CO₂, metan, lystgass og fluorgasser. Derfor er alle disse gassene inkludert i Kyotoprotokollen.

■ Synes denne utviklingen er skremmende sett i forhold til de konsekvensene økte utslipp av klimagasser synes å få for menneskene og annet biologisk mangfold her hos oss (på vår klode). De store Oson hull som en har over sydpolen og nord områdene er antakelig en av følgeeffektene av økte klimagass utslipp å skulle jeg tru.

■ Spørsmålet mitt er, hva kan vi gjøre selv for å motvirke denne utviklingen.

■ Stikkord: Tenk globalt å handle lokalt. Dette utsagnet gir meg følgende ide, som jeg retter til etatsledelsen:

Som avbøtende tiltak for å redusere den andelen av CO₂ som transporten produserer, skal samtlige konkurransegrunnlag som Statens vegvesen lyser ut ha følgende krav:

■ Samtlige entreprenører som utfører oppdrag for etaten skal ha inngått avtale om kjøp av klimakvoter. CO₂. For kjøretøy og arbeidsutstyr.

■ Samtlige kjøretøy og annet arbeidsutstyr skal klare de enhver tid gjeldende Europeiske krav mht partikkelrensning av NOX. Får vi dette til vil det være et steg i riktig retting.

Dag Sommer

Vegdirektørens avgang

■ Forbundet for ledelse og teknikk organiserer ansatte i Statens vegvesen.

■ Onsdag 13. Juni kl 15.15 gikk Olav Sjøfteland av som Vegdirektør. Forbundet for ledelse og teknikk beklager dette. Olav Sjøfteland har en lang og god karriere bak seg og

som toppleder har han selvsagt til tider vært kontroversiell, både internt og eksternt. Vi vil berømme Olav Sjøfteland for et hans store vilje og evne til samarbeid med de ansattes representanter, oss tillitsvalgte.

Lars Fuglesang
FLT

Bedre veger er ikke bedre for miljøet

■ I mars 2007 la Opplysningsrådet for Veitrafikken fram en rapport som hevdet at bedre veger reduserer klimagassutslipp og lokal luftforurensning. I et brev til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité forklarer Naturvernforbundet hvorfor dette er feil.

■ SINTEF-rapporten har et todelt budskap:

■ 1. Bedre veger utenom større byområder påvirker ikke trafikkmengden

■ 2. Utvidelse av bymotorveger vil gi en stor trafikkvekst fordi flere vil bruke bil framfor å reise kollektivt. For å bøte på dette må det innføres etterspørselsregulerende tiltak som parkeringsrestriksjoner, vegprising og bedre kollektivtilbud settes inn parallelt med at vegene utbedres, ifølge SINTEF.

■ Når det gjelder punkt 2, er SINTEFs rapport nok en dokumentasjon på at det er nødvendig med restriktive virkemidler i byene for å fjerne køene og redusere miljøbelastningen. Da er det god grunn til å spørre hvorfor samfunnet skal bruke milliarder av kroner på et vegnett som ikke fjerner køene. Restriktive virkemidler og kollektivsatsing må gjennomføres uansett.

■ Når det gjelder punkt 1, vil Norges Naturvernforbund peke på følgende forutsetninger som er gale og dermed bidrar at SINTEFs konklusjoner – og ikke minst bruken av dem i den offentlig debatten – blir feil:

■ 1. Beregningene tar ikke hensyn til at redusert kjøretid (eller kjørekostnad) bidrar til å øke det totale transportomfanget

■ 2. Beregningene tar ikke hensyn til at det er konkurranseflater mellom privatbil og kollektivtransport



Ikke bedre: Bedre veger med større kapasitet og mindre køer er ikke bedre for miljøet, hevder Norges Naturvernforbund. (Arkivfoto: Geir Brekke)

og mellom tungtrafikk på veg og hhv. jernbane og sjø

■ 3. Forutsetningene om kurvatur og hastighet i "før-alternativet" passer dårlig med flere av vegene som er planlagt bygd ut til fire felt, bl.a. E 6 Gardermoen-Lillehammer og E 18 gjennom store deler av Vestfold

■ 4. Beregningene forutsetter at hastigheten på en firefelts motorveg begrenses oppad til 80 km/t, noe

som neppe er realistisk

■ Også i Møre og Romsdal har enkelte politikere forsøkt å lansere sine vegprosjekter som "miljøvennlige" etter at SINTEF-rapporten kom. Naturvernforbundet håper vegdebatten nå kan komme inn på et litt mer edruelig (jernbane-) spor.

Norges Naturvernforbund
Holger Schlaupitz

Takk for meg og takk for samarbeidet

Onsdag 13. juni måtte eg brått slutte som vegdirektør. Etter avtalen eg hadde med Samferdselsdepartementet, skulle eg arbeidd som vegdirektør ut januar neste år. Kjell Bjørvig som har vore assisterende vegdirektør i fleire år, har overtatt leiinga av Statens vegvesen.

Årsaka til den brå avgangen er at Samferdselsdepartementet ikkje er fornøgd med ein rapport som Internrevisjonen i Statens vegvesen har utarbeidd om det som skjedde då Hanekleivtunnelen på E18 i nordre Vestfold vart bygd i 1996 – 2001. Bakgrunnen for rapporten er det store raset som skjedde i tunnelen første juledag i fjor. At rapporten ikkje er meir

omfattande, er mitt ansvar. Samferdselsdepartementet meiner, slik eg har oppfatta det, at rapporten ikkje gir godt nok svar på korleis ansvarsforholdet og kommunikasjonen var mellom Vegdirektoratet, vegkontoret i Vestfold og E18-prosjektet. Departementet vil at dette blir undersøkt av eit miljø utanfor Statens vegvesen. Då dette vart klart, forstod eg at eg ikkje kunne halde fram som vegdirektør, og resultatet vart at eg fekk permisjon frå vegdirektørstillinga. Med min alder, 69 og eit halvt år, betyr det at eg ikkje kan komme tilbake i denne stillinga. Samferdselsdepartementet har bede meg stå til disposisjon for Vegdirektoratet. Eg reknar med å arbeide her fram til utgangen av november.

Eg har arbeidd i Statens vegvesen i snart 47 år og i nesten 15 år som vegdirektør. Dette har for meg vore eit svært rikt yrkesliv som eg ser tilbake på med stor glede. Eg har verkeleg følt at eg har fått gjere nytte for meg i samfunnets teneste.

Eg har aldri angra på at eg begynte i Vegvesenet. Eg hadde ein far som var vegarbeidar som inspirerte meg til utdanning og å satse på Vegvesenet. Professor Ole D. Lærum og instituttingeniør Erik Ødegård på NTH i Trondheim var framifrå lærarar som fortalde kor viktig vegsektoren ville bli. Vegsjef og seinare teknisk direktør Olav A.B. Torpp og overingeniør og seinare teknisk direktør Arne J. Grotterød var leiarar som lærde

meg mykje, og som gav meg ein fantastisk inspirasjon til å satse på Vegvesenet.

I mi tid i Vegvesenet har det vore 22 samferdselsministarar. Sju av desse har eg tent som vegdirektør og eit stort fleirtal av dei andre har eg lært personleg å kjenne. Samarbeidet med Samferdselsdepartementet har alltid vore godt. Departementet har vist oss stor tillit, sjølv om vi ikkje alltid har vore einige.

Eg har møtt svært mange politikarar frå Stortinget, Samferdselsdepartementet, fylkeskommunane og kommunane, representantar frå mange organisasjonar og andre samfunnsengasjerte personar som har arbeidd for betre vegar, trygg-

are trafikk og eit betre miljø. Det har vore svært inspirerende å arbeide i skjæringslinja mellom fag og politikk.

Med dette seier eg takk for meg til alle utanfor Vegvesenet som eg har møtt gjennom arbeidet mitt, og som eg ikkje når på annan måte. Eg takkar for samarbeidet og ønskjer alle lykke til i arbeidet for betre og tryggare samferdsel og eit betre samfunn. Det er veldig mykje ugjort!

Til Vegvesenets viktigaste ressurs, dei tilsette, vil eg komme tilbake seinare.

Med vennleg helsing
Olav Sjøfteland

REPORTASJE

**Åpen dag**

■ ■ Rundt 300 mennesker møtte opp på åpen dag i Atlanterhavstunnelen på Nordmøre.

- Dagen var så vellykket at det må vi gjøre på nytt. Herved inviterer vi til en ny, åpen dag etter gjenomslaget neste sommer.

Dette var den spontane reaksjonen til Vegvesenets prosjektleder Halgeir Brudeseth (bildet) etter at de besøkende hadde forlatt anleggsområdet.

Folk fikk både guidet tunnelbesøk, orientering om tunneldrift, framdrift og ferdigstillelse for prosjektet og om anleggsmaskinene. De fikk også orientering om arbeidet med tilførselsvegene.

- Vi er fornøyd med at så mange besøkte oss. Det viser et behov for åpne dager hvor publikum får besøke våre veganlegg. Dette bygger også omdømme. Jeg tror nok de fikk noe bedre forståelse for veg- og tunnelbygging og for hvilke utfordringer vi møter daglig. At gode tunneler også er sikre tunneler, ble understreket. Når entreprenøren også viste fram og orienterte om anleggsmaskinene og deltok aktivt med sine folk, måtte dagen bli vellykket, sier Brudeseth.

(Foto: Wiggo Kanck)

**Ide verdt 45 000**

■ ■ Bjørg Ljøstad i Statens vegvesen Region sør har vært en hyppig leverandør til etatens forslagskasse. Nå har hennes forslag om utvikling av grafiske kartmaler blitt premiert for andre gang til en samlet verdi av 45 000 kroner. Både Knut Hage-lia t.v og Kjell Solheim i Forslagsnemnda er kjempofornøyd med Bjørgs ideer og fortjente premiering. (Foto: Inger Sigridnes)

**Lillebø leder**

■ ■ Sindre Lillebø (bildet) er ansatt som ny leder for plan- og forvaltningsseksjonen i Statens vegvesen Region vest, Bergen distrikt. Lillebø har lang farstid som vegplanlegger i etaten i Hordaland. Han har vært stedfortreder for leder på seksjonen siden omorganiseringen av Statens vegvesen i 2003. (Arkivfoto: Dagrann Husum)

Adopterte riksveg

- Det er en stor oppgave å holde dette landet fritt for søppel, sier styreleder Fredrik Michelsen i Enebakkselskapet Havaristen.

Håkon Aurlien

ENEBAKK De fem siste årene har selskapet tatt ansvaret for en ukentlig rydding av fem kilometer rv.155 ut fra Oslo.

På besøk hos søsteren i USA så han skilter med "Adopt-A-Highway" og tente på ideen.

- Jeg blir flau på landets vegne når jeg ser hvordan det ser ut langs vegene mange steder i Norge, sier Michelsen.

- Ved å adoptere en vegstrekning og rydde langs den kan hver av oss, enten vi er enkeltpersoner, firma eller foreninger, gjøre en konkret innsats for å holde det rent og trivelig rundt oss, sier han.

Prøveordning

Adopsjonen skjedde i 2002 etter kontakt med daværende vegsjef Stein Fyksen, som mente tiltaket var positivt og burde få prøve seg. Michelsen fikk laget to skilt som ble satt opp ved endene av "adoptionstrekningen". De to første sommersesongene ble en ungdomsengasjert. Nå har pensjonisten Erling Rosenvinge jobben.

- Første rydding i april endte med ni søppelsekker. Nå blir det stor sett en sekk hver uke. Men jeg har jo funnet både dekk og et TV-apparat i grøfta, sier han.

Dobbel nytte

Fredrik Michelsen poengterer at adopsjonsordningen er til glede både for folk i bygda og for firmaet.

- At det blir renere og ryddigere rundt oss, kommer alle til gode, både de veifarende og de som bor rundt her. For firmaets del opplever vi at adopsjonen fører til goodwill og positiv omtale i nærmiljøet, sier Michelsen.

Bedriften lever av å kjøpe, sortere og selge varepartier som blir skadd ved transportuhell.

- Våre ansatte omgås mye emballasje, men er bevisst på å holde det ryddig og det bidrar til at vi har hyggelig arbeidsplass, sier



Adopterte veg: - Det er en stor oppgave å holde dette landet fritt for søppel, sier styreleder Fredrik Michelsen i Enebakkselskapet Havaristen. Selskapet har adoptert 5km riksveg og engasjert pensjonisten Erling Rosenvinge til å foreta ukentlig rydding. (Foto: Håkon Aurlien)

daglig leder Tore Andre Nilsen.

Rydder oftere

Det er entreprenørbedriften NCC som har driftsansvar på vegstrekningen, inklusive ansvar for søppelrydding. Driftsleder Hans Kevin synes Havaristens rydding er veldig positiv og så gjerne at ordningen ble brukt på flere vegger.

- Vi har avtale med Statens vegvesen om å rydde større ting fortløpende, men tilfeldig plast og

papir blir fjernet i en årlig aksjon rett før 17.mai, forteller han.

Også Statens vegvesens byggeleder Marita Birkeland ser på tiltaket som prisverdig. Hun forutsetter dog at de som rydder, har fokus på egen sikkerhet.

- Det er risikofyllt å jobbe langs veg. Tradisjonelt har både Vegvesenet og entreprenørene brukt idrettslag til en årlig dugnadsrydding, men økte sikkerhetskrav gjør at det bl.a. er slutt på å bruke ungdom under 18 år, forteller hun.

FAKTA**Adopt a Highway**

For om lag tyve år siden begynte den amerikanske staten Texas med en organisert adoptering av hovedvegnettet, der privatpersoner, organisasjoner eller firmaer påtok seg å rydde søppel mot å få navnet sitt på et skilt langs vegen.

De fleste delstatene tok etter og nå finnes ca. 150 000 avtaler i hele USA og om lag en halv million kilometer veg er adoptert. Normalt skal vegene ryddes to ganger i måneden.

Kjekke maskiner

Kring 150 gjestar i alle aldre var innom Finnfast-anlegget då Statens vegvesen baud inn til Open dag for bygdafolket på Finnøy i Rogaland.

Geir Brekke

BERGEN: Ikkje minst var det kjekt for ungane å sjå på dei store anleggsmaskinene til NCC og underentreprenørane. På kontorriggen orienterte byggleiar Anne-Merete Gilje om framdrifta på den undersjøiske tunnelen på 5,7 km, som skal knyte Finnøy til Rennesøy og E39. Byggjeleiarane måtte halde

innleinga si heile seks gongar for at alle skulle få høyre og sjå forteljinga om storprosjektet. Samtlege gjestar fekk og bli med i puljar inn på stuff, der tunnelriggen var i full gang med å bore hol til neste salve.

Det høve godt at framdrifta på tunnelarbeidet veka før publikumsdagen var på 110 meter, som er det beste resultatet. Det er no drive to km med tunnel, noko meir frå Finnøy enn frå Rennesøy, der det som kjent har vore vanskar med leirhaldig fjell og full utstøyping over ei kortare strekning.

Det er venta gjennomslag våren 2008 og opning av anlegget 30. september 2009.



Kjekk maskin: Det er spennande med store maskiner, tykkjer dei framtidige trafikantane i Finnfast-prosjektet. (Foto: Rolf Harkestad)

TEMPEN PÅ TAMPEN

NAVN: Berit Brendskag Lied ■ **ALDER:** 48 ■ **STILLING:** Regionvegsjef
 ■ **BOSTED:** Molde ■ **SIVILSTATUS:** Gift, tre barn
 ■ **AKTUELL SOM:** Ny, utradisjonell regionvegsjef

Sjef med nye briller

To dager etter at vegdirektøren varslet sin avgang, ble Berit Brendskag Lied ansatt som regionvegsjef i Midt-Norge og medlem av Vegvesenets konsernledelse.

Knut Opeide

MOLDE: Sammenfallet i tid var nok tilfeldig, men innevarsler likevel at Statens vegvesen nå har funnet tiden moden til å satse mer dristig og utradisjonelt i valg av sjef. Hun ser på omverdenen med nye briller, hun er kvinne, hun er yngst i etatsledelsen og ikke minst: Hun har ikke det minste snev av teknisk utdanning.

Varsler kursendring

- Jeg går til oppgaven med skrekkblandet fryd. Selv ser jeg ikke på min utdanning som noen hemske, men det fins sikkert dem som mener sjefen bør være ingeniør. Slik skepsis gir meg inspirasjon til å yte litt ekstra, sier Lied, som karakteriserer Statens vegvesen som mulighetenes etat for alle som har vilje til å stå på.

Hun tiltrer ikke for fullt i stillingen før planlagt ferie med mann og tre barn er unnagjort. Likevel kan hun allerede nå signalisere viktig kursendring for vegvesensskuta.

- Statens vegvesen har lenge flytt på sitt gode navn og rykte. Nå må vi over på offensiven og markedsføre våre kvaliteter eksternt. I Region midt er tiden nå moden for at Vegvesenet blir en mer synlig samfunnsaktør. Etter at fundamentet for en velfungerende organisasjon ble lagt under forrige regionvegsjef, er det nå duket for neste skritt: Vi skal ta noen eksterne grep og bli mer utadrettet, sier hun bestemt.

Tillitskrise

Hun minner også om at Vegvesenet nå har vært gjennom en turbulent og vanskelig tid som har skapt en tillitskrise for etaten.

- Nå må vi rett og slett leve opp til omgivelsenes forventninger. Dette er ikke noe lederne kan gjøre alene, men noe som alle på hver sin måte må ta ansvar for å være med på, lyder hennes første bestilling til sine undersåtter.

Som nyslått regionvegsjef og medlem i etatens toppledelse, er hun selvsagt bekymret for at pengene ikke strekker til. Hun peker på tre områder hvor hun brenner for en offensiv: Ta igjen etterslepet på eksisterende vegnett, miljøtiltak og bygging av gang- og sykkelveger.

- Nye fjordkryssinger og andre viktige vegprosjekt er jeg ikke så bekymret for. Her er det nemlig så mange pressgrupper og ildsjeler som står på at prosjektene nærmest presser seg fram av seg selv, sier hun tilfreds.

Hoppet av karusellen

- Jeg har nok ingen ultraradikal fortid å avsløre, selv om jeg dro til Universitetet i Tromsø for å studere samfunnsvitenskapelige fag i andre halvdel av 70-tallet, ler hun. Det endte med en cand.mag.grad før hun reiste tilbake til sine hjemlige trakter og fikk jobb i Averøy kommune.

- Det var da Atlanterhavsvegen skulle bygges, og det var kanskje her min interesse for vegsektoren ble vekt for første gang. Etter et mellomspill på to år i fylkeskommunen, begynte hun i Statens vegvesen Møre og Romsdal i 1989. Her steg hun raskt i gradene, og endte opp som produksjonssjef, før hun hoppet av karusellen i forbindelse med opprettelsen av Mesta i 2002. Hun sluttet i Statens vegvesen, men fortsatte å jobbe i samme hus, sentralt i Molde. Hun ble rådgiver i fylkeskommunen før hun avanserte til assisterende samferdselssjef. Men i 2005 kom hun igjen tilbake til Statens vegvesen; denne gang som sjef for den store ressursavdelingen i Region midt.

Ekstrem A

- Romsdals budstikke registrerte med tilfredshet at en moldenser nå er blitt regionvegsjef ...

- Jeg er nå født og oppvokst i Kristiansund, da, ler hun. - Men for å være alvorlig: Det ligger spenning i luften når tre fylker skal spleises sammen til én region. Her har vi kommet langt etter fødselen i 2003, med nye, gode samarbeidsfora. Vi er på riktig veg, selv om det tar tid å bli vant til å forholde seg over fylkesgrensene, sier hun og legger til at en viss form for dynamikk og spenning også kan være en positiv kraft som driver oss framover.

Til slutt kan vi ikke unnlate å nevne at Berit Brendskag Lied er noe så skummelt som et ekstremt A-menneske. Hun er gjerne oppe ved femtiden, og lenge før vi andre har tenkt på å starte dagen, har hun allerede vært på en lang tur i skogen sammen med hunden Amos.

Ikke-ingeniør: Den nye regionvegsjefen varsler viktig kursendring i Region midt.
 (Foto: Knut Opeide)



FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

- Komplekst trafikkbilde, økt trafikk og overvurdering av egne ferdigheter.

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

- Vi må videreutvikle våre samhandlingsarenaer, og være i dialog med publikum og samarbeidspartnere for å spille oss bedre.

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

- Jeg ville intensivert arbeidet med å fronte etaten som en attraktiv arbeidsgiver med tanke på å beholde og rekruttere fagkompetanse.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

- Jobbe for å få bevilget vesentlig mer penger til vedlikehold for å stopp forfallet på vegnettet.

LØSGRUS

HVA SKJER?

29. JUNI/FÅBERG

■ Første spadetak på ombygging av rv. 255

29. JUNI-1. JULI/TROMSØ

■ Nord-Norsk bygg- og anleggsmesse

16. AUGUST/NORDKYN

■ Åpning av rv. 888 som helårsveg

28-29. AUGUST/HAUGESUND

■ Norvegkonferansen

31. AUGUST/MYSEN

■ Åpning E18 Momarken-Sekkelsten

Vet du om noe som skal skje?

Send e-post til:

vegenogvi@vegvesen.no

HVEM HVA HVOR?

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



Ingen svar

Ole Arvid Flatmark ved Norsk vegmuseum har ikke fått inn noen svar på bildet i forrige avis. Tydelig at dette var en nøtt, tror Flatmark, som likevel ikke har gitt opp håpet.



LØST OG FAST

Arkivsvikt

Arkivene er ikke som de en gang var, klages det nå om dagen, men var de egentlig så mye bedre før? En eiendoms-overdragelse av to (!) kvadratcentimeter av rv. 55 i Flåklypsvingen i 1975, fra Statens vegvesen til Kjell Aukrust, legger nemlig restriksjoner på et årlig veteranbilarrangement. Den gode Aukrust nedla nemlig straks forbud mot råkjøring med annet enn diagonaldekk over hans grunn. Nå spørres det om overdragelsen er gyldig. Vegvesenets arkiv gir intet svar, for gavebrevet underskrevet av vegsjef Sigmund Vrådal er søkk vekk.

"Kapasitetsutfordring"

I en pressemelding fra Vegdirektoratet heter det at Statens vegvesen har hatt "kapasitetsutfordringer" i forbindelse med kontroll av kufangere. Vi antar at det snedige nyordet er et forsøk på å fortelle på en litt finere måte at Vegvesenet faktisk har hatt et problem. Køen av feholder var kanskje større enn trafikkstasjonene klarte å ta unna? Selv vurderer vi nå å ta i bruk ordet "kapasitetsutfordring" i stedet for de kjedelige begrepene "rakk ikke" og "fikk ikke tid" i våre jevnligte samtaler med sjefen.



Veg-litteratur

Steinstøberget rasteplass på rv.7 i Hardanger er ein av dei betre som Statens vegvesen eig. Denne sommaren kan du og finne gratis bøker på engelsk og norsk dersom du vel å ta kvilepausen din her. (Foto: Geir Brekke)

Her om dagen

Sommeren er ung, men turistene er allerede på plass. På Hellåga i Nordland var det en kveld oppmarsjert fire bobiler, med turister fra flere land. (Foto: Helge Rong)



UNORMALER

68

Minus minus = pluss

Hva ville du tenkt hvis du kom kjørende langs rv. 13 i Hardanger og kom til fartsgrenseskiltet som du ser på bildet? Hvor fort tør du å kjøre?

Her har vi et skilt som i utgangspunktet opphever en særskilt fartsgrense på 50 km/t på et sted hvor normal fartsgrense er 80 km/t. Men så har altså en luring teipet et oransje kryss over skiltet for liksom å oppheve opphevingen av fartsgrensen.

- Muligens har skiltfolkene her husket skolelærerens formaninger om at minus og minus blir pluss; altså at oppheving av opphevingen gjør at fartsgrensen fortsatt skal være 50 km/t. Men sikker på hva de har tenkt, kan man aldri være, uttaler Vegen og vi's unormale jury, som samtidig peker på ingen skilt angående fartsgrenser kan oppheves med oransje tape. Skiltet må enten tildekkes eller fjernes. Muligens burde et vanlig 50-skilt kommet isteden.

Juryen ser meget alvorlig på skilting som skaper forvirring om



Tenk fort: Oppheving av opphevingen gir fartsgrense ...? (Foto: Ingbjørn Steen)

fartsgrenser. For ikke å vanne ut sin fordømmelse, unnlater de derfor å slå ned på at dette skiltet også er plassert ca en meter for lavt i forhold til skiltnormalenes krav.

Juryen røper til slutt at deres rapporter tyder på at denne unormale skiltingen er utført av entreprenøren som smykker seg med slagordet "Får folk fram" og som har innført en egen kundegaranti for bl.a. å sikre trygg og effektiv trafikkavvikling.

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Ledersykdommer

- Den verste ledersykdom er ikke alkoholisme, men det å være sjølopphatt. Det var et av de mange kraftfulle sitatene som Vegen og vi refererte fra vegsjefmøtet på Voksenkollen i 1987. Ordene ble sagt av daværende trafikkdirektør

i Vegdirektoratet, Olav Søfteland. Han var også representert med et sitat til i den populære spalten "Sagt på vegsjefmøtet": - Det er et problem at ulike fagkontor i Vegdirektoratet jobber mot seksjoner i fylkene, uten koordinering.