



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET:

Ulykkestallene går ned i Region nord. Finnmark har null drepte de sju første månedene i år.

SIDE 5

MILJØ:

Bromerte flammehemmere fra Langnes-tunnelen i Tromsø blir nå fraktet til Langøya i Vestfold og destruert.

SIDE 8

UTBYGGING:

Uten bompenger eller penger fra Stortinget skal Statens vegvesen bygge et større riksvegprosjekt ved Molde.

SIDE 15

Kostbar sparing

LEDER SIDE 2



Ung farts-kontroll

Det pågående ISA-prosjektet blant 50 unge bilførere på Karmøy er det største i landet på fartsstyring av biler.

SIDE 4

Sjekker verstinger

Statens vegvesen vil vite mer om de mest ulykkesutsatte i trafikken; unge, eldre, promillekjørere, mc-førere og innvandrere.

SIDE 6



Paddetunnel

En amfibiundergang på rv. 156 på Nessoden sørger for tryggere veg for Pia og Per Padde.

SIDE 12-13

Bonusveg

Statens vegvesen bygger ein ekstra veg på E134 i Hordaland etter at Rullestadparsellen ga innsparringar til meir vegbygging.

SIDE 15



Armlengde: - Samtlige fylkes- og riksvegbruer i Norge inspiseres på en armlengdes avstand minimum hvert femte år, forteller seksjonsleder Børre Stensvold. (Foto: Håkon Aurlien)

- Trygg på bruene

Har gode rutiner. Seksjonsleder Børre Stensvold i Statens vegvesen mener norske bruer er trygge. Kontrollsystemer sikrer jevnlig inspeksjon av de 16 700 bruene landet rundt. Stensvold tror ikke på noen Minneapolis-ulykke i Norge.

SIDE 10-11

Breiere tunneler

Som del av oppfølgingen etter Hanekleivraset har Statens vegvesen vedtatt å utvide profilet på nye tunneler med 40 cm.

(Arkivfoto: Charlotte Villanger Nielsen)

SIDE 7



DAGSORDEN

Kostbar sparing

LEDER

Helge Rong

Uhell og ulykker andre steder i verden påvirker mediens dagsorden her hjemme på berget. 2. august kollapset en bro i Minneapolis, uten at været eller andre utfordringer hendelser var en direkte utløser til kollapset.

I ettertid er det spekulert i om de store temperaturforandringene gjennom året kan ha forringet konstruksjonens stabilitet.

Naturlig etterspør mediene i slike sammenhenger om sikkerheten til de norske bruene. Takket være et av de mange systemene Statens vegvesen holder seg med, kan man gi en detaljert oversikt over tilstanden for norske bruer. Leder for bruseksjonen, Børre Stensvold, kan i denne utgaven av Vegen og vi slå fast at han er trygg på at de rundt 16 700 bruene Statens vegvesen har ansvaret for er sikre.

Minimum hvert femte år skal norske bruer gjennom en hovedinspeksjon. Mellom disse kontrollene skal bruene inspiseres jevnlig. Mange av metodene som brukes for å få god oversikt over hva en kan finne er utviklet gjennom ulike forsknings- og utviklingsprosjekt i regi av Statens vegvesen. Stensvold fremhever også den kunnskap og erfaring de mange bruingeniørene har opparbeidet seg gjennom mange år med bruvedlikehold. Nå er seksjonslederen bekymret for frafallet av dyktige medarbeidere. Noen pensjoneres, mens andre kjøpes opp av private konsulent-selskaper.

En ting er å ha oversikten. Noe helt annet er å ha nok midler til å gjennomføre vedlikehold som gjør at konstruksjonene lever så lange de er ment å skulle gjøre. Per i dag er etterslepet i vedlikeholdet på riks- og fylkesvegbruene beregnet til å være på rundt 3,2 milliarder kroner. Manglende vedlikehold fører til at levetiden på bruene blir redusert, til dels kraftig. Bruer er som andre byggverk avhengig av å bli tatt vare på for å leve så lenge som ønsket. Kostnadene med å måtte bygge nytt lenge før beregnet levealder er oppnådd, blir mye høyere enn løpende vedlikeholdskostnader.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Kjell Bjørvig, vegdirektør

Bare gjennom et systematisk og konsekvent kvalitetsarbeid i alle ledd kan vi gjenopprette tilliten hos politikere, trafikanter og media.

Systematisk og konsekvent

Ferien er over for de fleste av oss. Sommeren som regnet bort på Sør- og Østlandet ble varm og tørr i Trøndelag og store deler av Nord-Norge. Uansett godt eller dårlig ferievær har vi forhåpentligvis alle greid å koble av, nyte fridagene og lade "batteriene". Det kan trenge når vi går inn i høstmånedene som kan by på store utfordringer, enten det gjelder å redusere trafikkulykkene, gjennomføre store og små vegprosjekter eller å yte effektiv tjenesteproduksjon på trafikkstasjonene.

Apropos trafikkulykker, sommermånedene juli, som vanligvis har et høyt antall dødsulykker, hadde i år et rekordlavt ulykkestall av den mest tragiske arten. Skal vi håpe og tro at denne positive situasjonen fortsetter? Skal vi også håpe og tro at vi greier å jobbe oss ut av den omdømmekrise som Vegvesenet var kommet i etter raset i Hanekleivtunnelen, og som nådde sitt klimaks ved at vegdirektøren måtte søke permisjon fra sin stilling?

En etat som Statens vegvesen vil alltid ha sterkt fokus på seg fra politikere og trafikanter. Dette skal vi for så vidt sette pris på da det forteller at våre produkter og tjenester er etterspurt og har stor betydning for svært mange. Ofte går kritikken ut på at vi får gjort for lite, at prosjektene burde komme til oppstart tidligere, at flere vegger burde asfalteres, at ferjene burde være større og gå oftere eller at køene på trafikkstasjonene burde vært avskaffet.

Det meste av denne kritikken skal vi tåle fordi jeg tror at folk flest ser at det er sammenheng mellom hva vi får gjort og de bevilgninger som stilles til vår rådighet.

Mye mer alvorlig er det hvis det vi gjør og det vi leverer har for dårlig kvalitet. Særdeles alvorlig for vårt omdømme er det hvis menneskeliv settes i fare ved dårlig kvalitet på de konstruksjonene vi bygger, for eksempel broer og tunneler. Broer og tunneler er konstruksjoner som skal stå i mange år og som trafikantene skal ha full tillit til. Da er det særdeles viktig at vi har god kvalitetskontroll under byggeprosessen, og at vi har inspeksjoner, vedlikeholdsrutiner og tilsyn med en kvalitet og en frekvens som gjør at sikkerheten opprettholdes i hele konstruksjonens levetid. Men vi skal også ta ansvar og stenge broene, tunnelene og vegene når sikkerheten ikke kan opprettholdes lenger.

I Statens vegvesen har vi utviklet to verktøy som ledere skal benytte i styringen av etaten:

- Mål- og resultatsystemet som benyttes for å fastsette målene og følge måloppnåelsen
- Prosessstyringssystemet som skal sikre kvalitet og effektivitet i hvordan vi løser oppgavene

Jeg forventer nå at alle ledere i vegvesenet tar i bruk og videreutvikler prosessstyringssystemet slik at alle leveranser tilfredsstillende er krav som våre standarder og normaler krever. Bare gjennom et systematisk og konsekvent kvalitetsarbeid i alle ledd, og der vi involverer alle våre dyktige fagfolk, kan vi gjenopprette tilliten hos politikere, trafikanter og media.

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



Vaksjef
Anne Marit Ø. Johansen
Vegdirektoratet

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



Journalist
Henriette E. Busterud
Vegdirektoratet

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



Journalist
Kjell Wold
Region sør

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



Journalist
Håkon Aurlien
Region øst

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



Journalist
Geir Brekke
Region vest

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



Journalist
Knut Opeide
Region midt

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



Journalist
Giselle Jensen
Region nord

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

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 21. august kl. 13.00. Neste utgave kommer 6. september 2007

KRONIKK

LIKHEIT ■ Trafikkstasjonene er en del av et større fagmiljø som er avhengig av korte styringslinjer til Vegdirektoratet for å likebehandling og sikre et likeverdig tilbud for alle.

Styrket lokal- demokrati eller økt byråkrati?

■ I vår var Stortingsmelding nr. 12 (2006/2007), eller Forvaltningsreformen som det heter på folke-munne, tidvis oppe til diskusjon blant så vel politikere som i media. I den senere tid har den vært viet langt mindre oppmerksomhet, til tross for at dette skal være den viktigste demokratireformen i manns minne.

Vi deler fullt ut oppfatningen av at reformen er viktig, men frykter at det som omtales som en stor demokratireform fort kan bli en gedigen oppbygging av offentlig byråkrati og forringelse av kvalitet.

■ Blant de tingene som skal besluttes i nær fremtid er skjebnen til det som i meldingen omtales som trafikkstasjoner. At politikerne har sett trafikkstasjonene skulle bare mangle, de er etatens kontaktpunkt mot brukerne og den delen av Statens vegvesens virksomhet som flest stifter kjennskap med. Beklageligvis nevnes det ikke at trafikkstasjonene er en del av et fagområde som utfører en rekke oppgaver på vegne av fellesskapet.

■ Primærfunksjonen til trafikant- og kjøretøyområdet er å ivareta den statlige forvaltningen av kjøretøyer og førerrettigheter. I dette ligger blant annet ansvaret for førerprøver, kjøretøykontroll (i kontrollhall og ute på veg), registrering av kjøretøy, utstedelse av førerkort/kompetansebevis og all saksbehandling knyttet til disse oppgavene. Hovedhensikten med oppgavene er å bidra til å ivareta sikkerhet og miljøhensyn i vegtransportssystemet. Virksomheten tjener også noen andre nasjonale behov som å sikre at konkurranse skjer på like vilkår innenfor bl.a. transport-, verksteds- og trafikkskolebransjen (noe som bidrar til å sikre forbrukernes rettigheter), kriminalitetsbekjempelse spesielt knyttet til å hindre registrering av stjalne kjøretøyer og andre typer svindel og virksomheten bidrar til statens inntekter ved å fastsette korrekt avgiftsgruppe på nye, brukimporterte og ombygde kjøretøyer.

■ Trafikant- og kjøretøyområdet har i dag ca. 1100 ansatte som, i tillegg til å gjennomføre førerprøver, kontroller, tilsyn osv, fatter over 1 million enkeltvedtak etter forvaltningslovens definisjon. Vedtak av stor betydning for den



Kompetanse: Hovedtyngden av oppgavene er regelstyrt og krever nok kompetanse. (Arkivfoto: Helge Rong)



■ **HVEM:** Siw Tyldum er hovedtillitsvalgt for NITO i Statens vegvesen. (Arkivfoto: Giselle Jensen)

enkelte og for næringslivet.

■ Hovedtyngden av oppgavene på trafikant- og kjøretøyområdet er regelstyrt. Det dreier seg om å foreta vurderinger og fatte vedtak på grunnlag av lover, forskrifter og ulike typer interne retningslinjer. Det store antallet vedtak og betydningen av disse for den enkelte setter store krav til saksbehandlingen. Det må forutsettes at de er fatter av personer med tilstrekkelig kompetanse, at korrekt vurdering

er gjort, og ikke minst at Forvaltningslovens regler om klageadgang gjelder. Krav til likebehandling og kvalitet er grunnleggende for all offentlig forvaltning og er ikke minst viktig i saker av stor betydning for den/de som omfattes.

■ Enkelte politikere har (i sin iver etter å skaffe oppgaver for å rettferdiggjøre fylkeskommunen/regionenes berettigelse) fremmet synspunkt om at trafikkstasjonene må innlemmes i de fremtidige regionenes oppgaveportefølje.

■ Slik NITO Statens vegvesen ser det, må dette være særs dårlig gjennomtenkt. Trafikkstasjonene er en del av et større fagmiljø innenfor trafikant- og kjøretøyområdet og den faglige kvaliteten er helt avhengig av korte styringslinjer til Vegdirektoratet som har ansvar for regelverks- og systemutvikling og styring av trafikant og kjøretøyområdet på nasjonalt nivå. Dette innebærer også internasjonale kontakter, spesielt i forhold til EU, FN-organer, de andre nordiske landene. Slik kan man sikre likebehandling, få avklart tvilstilfeller og sørge for et noen lunde likeverdig

tilbud over hele landet.

■ En stor del av de vedtak som fattes er dispensasjoner fra forskriftsverk. Dersom dette skal overføres til de fremtidige regionene vil det snart dukke opp spørsmål om gyldigheten av vedtak, fattet i en region. Skal en dispensasjon gitt i en region ha gyldighet i resten av landet?

” - Er det hensiktsmessig bruk av politikernes tid at de skal klagebehandle?

■ Og hva med klagebehandlingen. Ifølge Forvaltningslovens regler vil denne i så fall måtte bli ivarett ved behandling i regiontingene. Hvilken kompetanse har lokalpolitikere til å vurdere vedtak fattet etter vegtrafikklov, kjøretøyforskrift osv. Og er det hensiktsmessig bruk av politikernes tid at de skal sitte og klagebehandle (i verste fall) 1 million forvaltningsvedtak knyttet til trafikanter og kjøretøy? Neppe, og en slik bruk av politikernes tid kan vi vanskelig se er en styrking av lokaldemokratiet.



Statens vegvesen

I MEDIENE:

Avisa Nordland

an

Bodøs nye byvåpen?

Knut Hernes (Frp) mener skiltet for humpete veg bør bli kommunens byvåpen.

- Byvåpenet skal jo symbolisere kommunen. Humpete vei vil være en passende beskrivelse av kommunen vår om ikke noe gjøres med veiene og det snarest, sier Knut Hernes ironisk.

Sunnørsposten

Etter Minneapolis

Sunnørsposten skriv på lei-arplass at Statens vegvesen har varslet om eit etterslep på godt over tre milliarder kroner når det gjeld vedlikehold av vegar, bruer og tunnelar.

- Det er i den mankoen at risikoen for norske brukollaps ligg. Det at vi ikkje har teke oss råd til godt nok vedlikehold. Truleg er det litt av same årsaka som førte til katastrofen i Minneapolis.

Haugesunds Avis

Eget beste

Statens vegvesen hadde i går kontroll i Sævelandsvik på Karmøy, der de kontrollerte 430 kjøretøy. Hele 20 av dem fikk gebyr for manglende bilbelte, til tross for massive reklamekampanjer i regi av Vegvesenet de siste årene. - Det er helt klart skuffende. Jeg vil si at de som her har fått gebyr ikke skjønner sitt eget beste, sier distriktsveg-sjef i Haugaland og Sunnhordland, Astrid Eide, til Haugesunds Avis.

Tonsbergs Blad

Vei i vellingen

Når det gjelder standarden på så vel stamveinetten som andre viktige ferdslårer kommer Norge dårlig ut i forhold til land vi bør kunne sammenligne oss med; Sverige, for eksempel, skriver avisen i en leder.

Gudbrandsdølen Dagningen

Tungtrafikkens terror

- En undersøkelse fra Statens vegvesen dokumenterer vogn-togenes meningsløse hastverk. Den er alarmerende, skriver Gudbrandsdølen/Dagningen i en leder.

Undersøkelsen viser at et flertall kjører fortere enn de tillatte 80 km/t. Det ble ramaskrik i lastebilnæringen da lesjingene med ordføreren i spissen snakket om tungtrafikkens terror.

-Vi forstår at yrkessjåfører som gjør sin jobb innenfor samfunnets rammer for å ivareta alles sikkerhet, opplever en del av de karakteristikkene som deles ut i debatten som krenkende. Samtidig dokumenterer Vegvesenets undersøkelse at synderne ikke er noe lite mindretall i yrkesgruppen, skriver avisen.

TRAFIKKSikkerhet

Ny stasjon utsett

Bygginga av den nye kontrollstasjonen til Statens vegvesen i Lærdal i Sogn er utsett. Byggearbeidet skulle vore i gang no, men einaste tilbodet på oppdraget, frå Mesta A/S, låg alt for høgt til at ein kunne godta dette. Istaden er byggeprosjektet delt i to, der grunnarbeidet vil bli lyst ut i haust, og overbygget kjem seinare.



Farlig med beroligende

I ett år og fem måneder er det registrert hva slags medisin nordmenn mellom 18 og 70 år har fått fra apotek. I samme periode var det 13 000 bilulykker med personskadeulykke. I 160 av disse ulykene brukte sjåføren beroligende midler med benzodiazepiner. Disse hadde tre ganger så stor risiko for å havne i ulykker, i følge Aftenposten.

TS-tilbud Horten

Mesta AS var eneste tilbyder da det i midten av august var tilbudsåpning for et mindre prosjekt som gjelder kollektiv- og trafikksikkerhetstiltak i Horten. Mesta skal ha snaue 5,1 millioner kroner eksklusiv moms for jobben.

Utvida opningstid

Statens vegvesen blir meir tilgjengeleg for kundane når Sogndal trafikktasjon frå inneverande veke utvidar opningstida frå tre til fire dagar i veka. Samferdsleminister Liv Signe Navarsete engasjerte seg i saka, og seksjonsleiinga i Sogn distrikt hadde opplegget klart for utvidinga då avgjerda blei fatta nyleg. (Arkivfoto: Geir Brekke)



Nedskrives til 4 tonn

Byafosdammen bru på fylkesveg 279 i Steinkjer ble i sommer nedskrevet fra 10 til 4 tonns aksellast med umiddelbar virkning. I Region midt har Statens vegvesen foretatt spesialinspeksjoner av en rekke bruer det siste året. Det var i forbindelse med en slik inspeksjon det ble avdekket at brua på Buafossen kun holder kravene for å tillate fire tonns aksellast.

Bygger sambruksfelt

Statens vegvesen bygger nå et sambruksfelt over riksveg 110 Fredrikstad bru. Sambruksfeltet skal gi bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken og i tillegg oppfordre privatbilister til å kjøre flere personer i hver bil. Feltet blir reservert for kollektivtrafikk samt privatbiler med to eller flere personer.

Ung farts kontroll

Han er en av 50 ungdommer på Karmøy som for tiden kjører rundt med farts kontroll i bilen sin, som en del av nullvisjonsprosjektet i Statens vegvesen.

Geir Brekke

KARMØY: Asle Ferkingstad liker å kjøre bil, og er bussjåfør i Tide av profesjon. På fritiden cruiser han rundt med sin ti år gamle Volvo S40.

Ingen problemer

Jeg har ingen problemer med å forholde meg til ISA-kontrollen i bilen min, sier han til Vegen og vi. Han var en av de første som meldte seg da Statens vegvesen og Gjensidige i fjor satte i gang prøveprosjektet på Karmøy. Fram til mars neste år skal 50 unge bilførere i Rogalands-kommunen kjøre med ISA-kontroll og black-boks i bilen, for å teste systemene i praktisk bruk i halvannet år.

GPS

Asle tar Vegen og vi med en runde på Karmøy for å demonstrere ISA-kontrollen. Når han overskrider gjeldende fartsgrense på strekningen får han et lydsignal og en visning på den vesle billedskjermen han har på dashbordet sitt.

Samtidig blir det ført en elektronisk logg på kjøreadferden, som den enkelte deltaker kan sjekke underveis i prosjektperioden.

Fartsgrensene på Karmøy er logget inn gjennom et GPS-basert system i bilen

Størst i landet

Med 50 deltakere mellom 18 og 25 år er dette det største prosjektet i sitt slag i Norge. Den praktiske gjennomføringen er ivarettatt av International Research Institute of Stavanger (IRIS).

Amund Junge ved IRIS sier at prosjektet blir fulgt med stor interesse



Viser grensen: Asle Ferkingstad med ISA-skjermen som viser gjeldende fartsgrense. (Foto: Geir Brekke)

esse blant fagfolk innen trafikksikkerhet, også utenfor landets grenser.

Kompisene roer ned

Jeg er den eneste blant mine bekjente som er med i prosjektet, sier Asle Ferkingstad. Jeg merker at kompisene mine tar det litt rolig når jeg sitter på med dem.

Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune, Karmøy kommune og politiet har gjennom Trygt hjemprosjektet arbeidet for å bedre trafikksikkerheten på Karmøy siden 2004. ISA-kontrollen i 50 biler som kjøres av ungdom er en del av dette. Trygt hjem er et delprosjekt av Statens vegvesens nullvisjonsprosjekt.

Bonus

Bonusen deltakerne får av prosjektet er 30 prosent rabatt på bilforsikringen i testperioden. I tillegg til mye informasjon om egen kjørestil.

Målet til samarbeidspartnerne er selvsagt å få de unge til å bli bedre og tryggere sjåførere, og at endret kjørestil skal gi ringvirkninger i lokalsamfunnet.

Råkjørere på museum

Råkjørere og promilledømte i Oppland skal i høst på Norsk vegmuseum for å lære seg trafikkvett.

Håkon Aurlien

MOSS: - Vi har fått til et fint samarbeid med Friomsorgen i Oppland og planlegger to kursarrangementer ved trafikksikkerhetssenteret i høst som del av deres behandlingsopplegg. I tillegg vil Friomsorgen ta med enkeltpersoner hit som del av individuelle opplegg, sier Bjørn Ivar Vasaasen, som er rådgiver ved Vegmuseets trafikksikkerhetssenter.

Samfunnsstraff

Friomsorgen gjennomfører kurs for personer som er dømt til samfunnsstraff for alvorlige trafikforseelser. I fjor tok de kontakt med Statens vegvesen Region øst med ønske om

trafikksikkerhetskurs for en gruppe fartovertredere. Dette ble gjennomført med godt resultat og førte til et ønske om et utvidet samarbeid.

- Vi gjennomførte en kursdag etter et opplegg utviklet i nullvisjonsprosjektet, og inviterte etterpå deltakerne til Vegmuseet. Nå planlegger vi et nytt kurs i høst for fartovertredere, og et kurs tilpasset for promilledømte, sier Bjørn Ivar Vasaasen.

Senteret ble etablert som del av Vegvesenets nullvisjonsprosjekt men er nå en permanent del av Vegmuseet.

Soningskurs: Bjørn Ivar Vasaasen planlegger to trafikksikkerhetskurs for trafikkdømte i høst. (Foto: Håkon Aurlien)





Forsiktig optimist: Trafikksjef Tore Lysberg mener summen av riktige tiltak sammen med tilfeldigheter er årsaken til de lave ulykkestallene i Region nord. (Foto: Tormod Christensen)

TRAFIKKULYKKER I 2007:

Færre dør i nord

Seks er omkommet på vegene i Region nord hittil i år, så langt ingen i Finnmark. Ulykkestallene i regionen er redusert med 25 prosent siden 2000.

Giselle Jensen

BODØ: - For første gang siden registreringene startet kan Finnmark notere null trafikkdrepte så langt ut i året, konstaterer trafikksjef

Tore Lysberg glad. Hittil i år har syv personer mistet livet i trafikken i regionen, mot 16 personer i samme tidsrom i fjor.

- Selv om Finnmark tradisjonelt har lave ulykkestall, er dette historisk, fortsetter han. Sammenlignet med utgangen av juli i fjor er tolv færre omkommet på vegen i Region nord i år.

Forsiktig optimisme

- Vi er forsiktige med å bruke store ord, men det er selvsagt veldig gledelig at antallet omkomne i regionen er så lavt, sier trafikksjefen. Han vil ikke uten videre innkassere noen seier, men håper at den positive tendensen vil holde seg.

- Men det er oppsiktsvekkende at vi ikke har dødsulykker i ferieukene, og at bare én person har omkommet i juli, som vanligvis er vår vanskeligste måned, bekrefter han. Dødsulykken skjedde på snøscooter langs fylkesvegen, på sommerføre. Sommertrafikken er ulykkesutsatt med mye trafikk, turister, varme biler og slitne, uoppmerksomme sjåfører som ofte har kjørt langt.

Krevende statistikk

- Det er umulig å si noe konkret om årsaken til den gledelige utviklingen, bortsett fra at det er summen av mange riktige tiltak. Samtidig gjør tilfeldighetene utslag,

på samme måte som 2004 var en et tungt år med 28 drepte ved utgangen av juli uten at vi kunne sette fingeren på spesielle årsaker, sier Lysberg. Han peker likevel på målrettede informasjonskampanjer som Stopp og sov og Bruk bilbelte som viktige bidrag til reduksjonen i ulykkestallene.

Vanskelig vinteren 2006

Lysberg understreker at det er den langsiktige nedgangen i ulykker og dødstall som er viktig, ikke tilfeldige utslag fra år til år. Region nord kan vise til en reduksjon av ulykkestallene på nesten 25 prosent siden 2000, samtidig som alvorlighetsgraden i ulyk-

kene også går ned.

- Den brutale starten på fjoråret, med dødsulykkene i Salten ga et veldig negativt fokus. Det blir nok mye tilfeldigheter. Neste år kan det slå andre veien for alt vi vet, sier trafikksjefen. Han peker likevel på at utviklingen i ulykker og alvorlighetsgrad over tid viser en klar reduksjon som ikke bare kan tilskrives tilfeldigheter.

- Kurven har en tydelig nedadgående tendens, slår han fast.

- Nå er det viktig å ikke lene seg tilbake, vi må få trafikantene engasjert slik at de er med og tar ansvaret for å holde tallene lave, og kanskje komme enda lavere, iverer han.

Ulykkesituasjonen etter syv måneder i 2007

ved Finn Harald Amundsen, seksjonsleder trafikksikkerhetsseksjonen, Vegdirektoratet

Så langt i år er det drept 117 personer i vegtrafikken. Det er ti færre enn til tilsvarende tid i 2006. Når det gjelder antall skadde så langt i år er tallet 6 679 personer, ca. tolv prosent flere enn i 2006. Siden dette er foreløpige tall vil antallet øke.

Dersom vi ser på de sju månedene vi har bak oss var økningen i forhold til i 2006 verst i januar og mars. De øvrige månedene ligger bedre an enn 2006. Særlig gjelder dette juli, hvor det var 11 færre drepte. Den største økningen har skjedd i Oppland (fra 9 til

20) og i Aust Agder (fra 2 til 8). Reduksjonen har vært størst i Møre og Romsdal (fra 11 til 4), i Buskerud (fra 18 til 6) og i Nordland (fra 11 til 2) Siden det her er snakk om lave tall, vil det kunne være store variasjoner fra år til år.

Hvis vi ser på trafikantgruppene har vi hatt en reduksjon i antall drepte bilførere, motorsyklister og fotgjengere, mens vi har hatt økning når det gjelder bilpassasjerer og mopedister. Her kan imidlertid forholdet raskt snu seg i neste halvår. Når det

gjelder skadde er økningen prosentvis størst når det gjelder bilpassasjerer (ca 25 %) og blant syklistene (12 %), mens det er registrert en reduksjon av skadde motorsyklister.

Antall drepte kvinner er økt med én (dvs. 9 færre drepte menn), mens andelen skadde kvinner er økt med 18 %. Ser vi på alderssammensetningen blant de som er drept så er det en reduksjon på 4 i gruppen som er eldre enn 80 år. Alle aldersgrupper, unntatt gruppen over 80 år har hatt en økning i skadetallet så

langt i år.

Så langt i år har møteulykker vært hovedproblemet i trafikken. Ca 59 % av de drepte har omkommet i 16 % av ulykkene. De tilsvarende tallene i 2006 var at 44 % var drept i 17 % av ulykkene. Til sammenligning kan nevnes at 22 % (32 % i 2006) har omkommet i 32 % (31 % i 2006) av ulykkene (utforkjøring). At andelen møteulykker synker, mens antallet drepte øker har vedvart over en lang tidsperiode. Forholdet er omvendt når det gjelder møteulykker.



TRAFIKKSIKKERHET



Flakk-Rørvik på anbud

■ ■ Konkurransen om å få drive ferjesambandet utenfor Trondheim i åtte år fra 2011, er nå utlyst av Statens vegvesen. Kapasiteten skal økes til 3 ferjer med plass til 110 personer hver. De nye ferjene skal drives med gass. Det skal fortsatt være gratis for passasjerer og forsøksordningen med AutoPASS-betaling skal fortsette. (Foto: Knut Opeide)

Ny bru 70 mill. dyrere

■ ■ Øvre Sund bru i Drammen blir om lag 70 mill. kroner dyrere enn beregnet. Hovedentreprisen for brua blir derfor utsatt på grunn av ny politisk behandling. Ferdigstilling av brua i 2009 blir trolig forsinket, men det er usikkert hvor mye. Hovedgrunnen til prisøkningen er økte priser på eiendommer og dårligere grunnforhold enn beregnet.

Sjeldent spleiselag

■ ■ Et spleiselag mellom tre departement pluss fylke og kommune gjør at Statens vegvesen nå har fått klar-signal til å etablere en ny og bedre vegløsning for området rundt Stiklestad nasjonale kultursenter i Verdal. Prosjektet vil koste 22,5 millioner kroner og stå ferdig til Olsok 2009. Samferdselsbudsjettet belastes kun med 3,5 mill. kr for nyvegen.

Vegåpning

■ ■ Neste parsell av ny fire felts E18 gjennom Vestfold, den drøye 12 kilometer lange strekningen fra Kopstad i Horten til Gulli i Tønsberg, vil nå etter planen bli åpnet fredag den 26. oktober. Ennå står noen mindre praktiske ting igjen å klarlegge, men Statens vegvesen tar sikte på åpning om drøye to måneder.

Skiller hard og myk trafikk

Statsminister Jens Stoltenberg og samferdselsminister Liv Signe Navarsete skal neste uke åpne to nye veger der harde og myke trafikantgrupper er atskilt.

Håkon Aurlien

MOSS: Torsdag åpner samferdselsministeren fem km ny riksveg 33 i Oppland, og fredag kommer statsministeren til Indre Østfold for å åpne 7,4 kilometer ny trafikksikker firefelts E18.

Den nye E18-strekningen mellom Askim og Momarken og har først og fremst som hensikt å skille lokaltrafikk med traktorer og syklende skolebarn fra tyngre fjerntrafikk. En fjerdedel av alt gods mellom Norge og utlandet går på E18 og kombinasjonen av hard og myk trafikk førte til mange ulykker. Nå blir den gamle E18 lokalveg, mens fjerntrafikken blir sendt ut på en ny veg med fire kjørefelter og midtdeler med en samlet bredde på 20 meter.

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete åpnet den tilstøtende strekningen gjennom Askim for to år siden, og vil markere anleggsstart på neste strekning mot Oslo bare noen timer før Jens Stoltenberg åpner den nye vegen. I våre ble "Østfoldpakka" endret slik prosjektet E18 Krosby – Knapstad ble fremskyndet. Åtte kilometer ny firefelts veg med ny bru over Glomma skal kunne tas i bruk i løpet av sommeren 2010. Ifølge tidligere planer skulle utbyggingen av prosjektet starte i løpet av perioden 2010 – 2015.

Dagen før åpner samferdselsministeren en ny fem-kilometers rv. 33 sørøst for Dokka i Oppland. Riksvegen var trang og uoversiktlig, og er bygget om og fornyet samtidig som den har fått separat gang- og sykkelveg. På halve strekningen er riksvegen bygget helt ny slik at den gamle gjenstår som kombinert gang- og sykkelveg og lokalveg.



Åpningsglede: Samferdselsminister Liv Signe Navarsete skal neste uke åpne nye trafikksikre veger. (Foto: Håkon Aurlien)

Vil vite mer om ulykkesutsatte

Statens vegvesen skal finne ut mer om de som er mest utsatt for ulykker i trafikken: De unge, eldre, promillekjørere, mc-førere og innvandrere.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Vi vet mye om hvilke fysiske tiltak som kan redusere antall skadde og drepte, som hvordan vi skal forbedre vegnettet og kjøretøy. Trafikantene vet vi derimot ikke så mye om. De er en uensartet gruppe, og vi vil ha mer kunnskap om hvordan vi kan nå de som er mest ulykkesutsatt, forklarer prosjektleder Richard Muskaug i Statens vegvesen.

Høyriskogrupper

- Vi tror ikke alle trafikanter lar seg påvirke av Stopp- og sov og bilbeltekampanjen. Vi vil nå identifisere de som er i såkalte høyriskogrupper og finne ut hvordan vi kan nå dem. Vi har definert fem slike grupper: Unge, eldre, promillekjørere, mc-førere og innvandrere, sier Muskaug og legger til at det innenfor de enkelte gruppene kan være undergrupper som det kan være nyttig å få oversikt over, som for eksempel demente eldre.

Prosjektet skal også få fram tall på hvor ofte de ulike gruppene havner i ulykker

Vil vite hvorfor

- En svensk undersøkelse viser at innvandrere har dobbelt så høy risiko i trafikken som etnisk svenske. Men denne risikoen kan variere mye med hva slags trafikkkultur og vegnett det er i landet de kommer fra. Mange innvandrere har også en annen holdning til risiko: Noen tror for eksempel på skjeb-



Tettere på trafikantene: Richard Muskaug leder et nytt forskningsprosjekt som skal finne ut mer om de som er mest utsatt for ulykker. (Foto: Henriette Erken Busterud)

nen og færre bruker bilbelte, opplyser Muskaug.

Når det gjelder de eldre, vil Statens vegvesen undersøke hvorfor de ofte havner i ulykker. Kan det forklares med at de oppfatter ting senere og reagere senere, og har dette sammenheng med trøtthet, medisinerbruk eller sykdom?

Risikoutvikling hos ungdom er et annet tema. Ferske sjåfører er svært utsatt for ulykker, men allerede etter ni måneder er denne risikoen halvert. For å vite mer om de unges risikovurderinger skal ei gruppe som fyller 16 og 18 i år følges i to år for å se hvordan holdninger og atferd endrer seg.

Forskningsprosjektet skal pågå fram til 2010 og har ei ramme på tolv millioner.

- Når prosjektet er ferdig har vi forhåpentligvis mye ny kunnskap vi kan bruke når vi skal informere og påvirke de mest ulykkesutsatte gruppene, avslutter prosjektleder Richard Muskaug.

Stygg traktorkjøring

Fullastede traktorer med null sikt både forover og bakover på offentlig veg er et like hyppig som trist syn nå i høstsonna.

Kjell Wold

BUSKERUD: - Det er meget farlig og derfor heller ikke lovlig, sier seksjonsleder i Statens vegvesen Tore Braaten i en kommentar. Han har

selv knipset bilder fra eget distrikt med grelle eksempler på livsfarlige landbrukstransporter.

- Selv om lastene sikkert ikke er så tunge er sikten både forover og bakover like dårlig for det, sier Braaten. Det er bare Politiet og personell i Statens vegvesen med kontrollmyndighet som kan gripe inn ved slik trafikkarfarlig kjøring på offentlig veg, men Buskerud distrikt vurderer nå om de skal forfølge disse sakene hvis det blir bekreftet

at dette er et stort problem i større deler av distriktet og kanskje også landet rundt ellers.

Opplysninger Vegen og vi har hentet inn tyder på at dette er et ganske utbredt trafikksikkerhetsproblem nå i høstmånedene over store deler av landet.

Null sikt: Overlesede traktor uten sikt er dessverre et vanlig syn på offentlig veg i disse dager. (Foto: Tore Braaten)





Utvidet profil: Toløpstunnelen på Ringveg Vest i Bergen er ett av prosjektene der man nå vurderer å utvide profilen på resten av sprengingsarbeidet. (Foto: Geir Brekke)

KONSEKVENNS AV HANEKLEIV:

Breiere tunneler

Statens vegvesen utvider tunnelprofilen på nye tunneler som en konsekvens av raset i Hanekleivtunnelen.

Geir Brekke

BERGEN: Vegdirektoratet har sendt ut rundskriv med nye retningslinjer. For å oppgradere sikkerheten i tunnelene i framtida er det bestemt at tunnelprofilen skal økes i nye tunneler. Det er snakk om en økning av utspregningen på 20 cm på begge sider av tunnelveggen, dermed økt tunnel-

bredde på 40 cm. Begrunnelsen er å ha nok rom til inspeksjoner bak tunnelhvelvet i framtida.

Umulig

Runden med tunnelinspeksjoner etter Hanekleivrasen viser at det i mange tunneler ikke er mulig å komme fram til fjelloverflaten, siden dette ikke var et krav den gang tunnelene ble bygget.

Nå vil Statens vegvesen sikre seg at det er minst 35-40 cm bak tunnelhvelvet, slik at inspeksjoner av fjellkvaliteten kan foretas.

Vinterbro

- Vi har alt satt i verk endret profil på tunnelsprengningen, sier prosjektleder Torstein Kjærvik ved E6 Vinterbro-prosjektet i Akershus.

Bygging av Nøstvedttunnelen på 3,7 kilometer er i full gang, med to tunnellop. Det vil si 7,4 kilometer med tunneldriving.

- Vi er ferdig med 37 prosent av tunnelen, men resten blir bygget med 20 cm ekstra utspregning av entreprenøren, som er Mika, sier Kjærvik. Det står dermed igjen nærmere 4000 meter med tunneldriving som vil få et utvidet profil enn den delen som er ferdig sprengt.

Uventet dyrt

Også i Bergen driver Statens vegvesen og bygger ny toløpstunnel med høy sikkerhetsklassifisering. Det som kanskje skal hete Knappentunnelen på Ringveg Vest vil bli 2,5 kilometer lang. Med to løp og

flere avkjøringsramper i fjell står det igjen å drive ca. 5000 meter, mens 1800 meter er ferdig råsprengt, ifølge prosjektleder Ottar Midkandal i Statens vegvesen.

- Vi har fått et tilbud fra Mesta A/S på utvidet profil på resten av tunnelen. De krever en betydelig fristforlengelse og en uventet høy økonomisk kompensasjon for å gjennomføre det nye kravet fra Vegdirektoratet. Blir dette resultatet betyr det at prosjektet bruker mye av sine reserver på et tidlig tidspunkt i byggefasen på 1. byggesteg av Ringveg Vest, sier Midkandal til Vegen og vi.

Andre slipper

Utbyggingssjef i Region vest, Kjartan Hove, seier at man er i dialog

med entreprenøren og Vegdirektoratet angående gjennomføring av kravet. Men de andre tunnelene som nå er under bygging i regionen blir ikke omfattet av kravet, på grunn av lavere trafikk og en annen sikkerhetsklassifisering.

Billigere i Akershus

Mens kostnaden på Mestas ekstrasprengning i Bergen bekymrer prosjektledelsen, ser det ut til at Statens vegvesen kan komme rimeligere fra økt tunnelprofil i Nøstvedttunnelen på Vinterbro-prosjektet.

- Grovt sett er tilleggsjobben kalkulert til tre millioner kroner, men det blir nok noe mer. Vi regner også med at byggetiden kan øke noe, sier Torstein Kjærvik til Vegen og vi.

14 236 bolter – utstøping i seks tunneler

Totalt 14236 bolter i alle de sju tunnelene på E18 i Nordre Vestfold og full utstøping i deler av seks av tunnelene, til sammen 1813 meter.

Kjell Wold

SANDE: Det er foreløpige tall fra Statens vegvesen på hva som er gjort av utbedringer på de sju tunnelene som er undersøkt og reparert etter Hanekleivrasen i romjulen i fjor.

I tillegg til nevnte antall bolter og full utstøping er det gjort veggstøp over 491 meter i tre av tunnelene, Hanekleiv-, Løken- og Brekketunnelen.

Sistnevnte tunnel slapp "billigst" med 45 meter veggstøp og 89 bolter til sammen i begge løp.

- Behovet for ettersikring var ikke uventet størst i Hanekleivtunnelen, men også i nordgående løp i Bolstadtunnelen og Løkentunnelen var behovet for ettersikring betydelig, sier prosjektleder Tore Gomo i Statens vegvesen. I Løken sørgående og Hillestad nordgående

er det også ettersikret i mer enn halve tunnallengden. Sikringsmengdene er foreløpige og ikke endelig justert.

- Boltemengden er summen av innsatte bolter uansett typer og lengder. Boltene er både satt gjennom eksisterende vann- og frostsikringshvelv, der hvelvet ble valgt revet og på strekninger der det ble sagt ut vinduer i hvelvet, forteller Gomo.

Revet VF-hvelv ble reetablert etter utført sikring. Der det er revet hvelv og saget ut vinduer er boltesikringen supplert med buer og ribber av armert sprøytebetong.

FAKTA

Dette er gjort i de sju tunnelene:

Bolstad: 125 m full utstøping, 9 bolter

Hanekleiv: 1049 m full utstøping, 301 m veggstøp, 8986 bolter

Løken: 349 m full utstøping, 145 m veggstøp, 2816 bolter

Hillestad: 151 m full utstøping, 1007 bolter

Bringaker: 25 m full utstøping, 680 bolter

Botne: 114 m full utstøping, 649 bolter

Brekke: 45 m veggstøp, 89 bolter



AKTUELT

Bomstasjon brant ned

■ ■ Bomstasjonen på nye E18 ved Brennemoen i Eidsberg ble ødelagt av en brann natt til søndag. Stasjonen står på den nye 7,4 kilometer lange E18, som skal åpnes av statsminister Jens Stoltenberg fredag 31. august. Da politi og brannvesen kom til stedet, var bygget overtent. Brannårsaken er ukjent og politiet har bedt om tips fra publikum.

**Flere bruker nybrua**

■ ■ Flere foretrekker å kjøre den nye Svinesundsbrua fremfor den gamle brua over Riksgrensen. I løpet av juni økte antall passeringer over den nye brua med 17 970 i forhold til i fjor. Tilsvarende tall for gamlebrua viser en nedgang på 18 720 passeringer. Dette gir mer effektiv trafikkavvikling. (Arkivfoto: Hild Thale T. Hoen.)

Etappevis tunnelåpning

■ ■ Gjenåpningen av Hanekleivtunnelen i begge løp vil etter planen skje i to etapper. 23. august skal sørgående løp åpnes, mens nordgående løp (der trafikken går i dag) må stenges i vel en uke for gjenstående vann- og frostsikringsarbeid. Går restarbeidet bra skal det settes på fire felts trafikk i Hanekleivtunnelen permanent fra fredag 31. august.

Redusert utbetring

■ ■ Hardangerbruprojektet gir stenging av rv. 7 Vallaviktunnelen i flere måneder. Dermed vil det meste av trafikken i denne perioden nytta omkøringa om rv. 572 mellom Granvin og Ulvik, som først må utbetras. Mesta har lågaste tilbod på oppdraget, med 10 mill. kr. Dette er for høgt i høve til finansieringa, og utbetringa må no reduserast.

Rv. 23-økning

■ ■ Trafikken gjennom rv. 23 Oslofjordtunnelen bare fortsetter å øke og øke. Så langt i år har trafikkveksten vært på om lag 7,5 prosent. Mens junitrafikken økte fra 6779 biler i døgnet i fjor til 7108 i år, økte julitrafikken tilsvarende fra 6809 i fjor til 7119 i år. Årsdøgntrafikken (ÅDT) på tunnelen er nå oppe i 5667 biler.

Nye anleggskontrakter

■ ■ Bragerhaug & Beitostølen AS har fått en kontrakt for 6,7 mill. kr på utbedring av fylkesveg 167 fra Biri sentrum til Lunde i Gjøvik kommune. Jobben skal være ferdig neste sommer. På Romerike har Hans Martin Løhren inngått avtale om støyskjermybygging for 6,1 mill. kr langs rv. 22 ved Fet-sund/Kringen. Støyskjermy skal bygges i resirkulert plast. Rønningen Maskin skal bygge 1,5 km gang- og sykkelveg langs fv. 478 fra Fjellfoten - Nylønne på Romerike og går i gang i disse dager. Kontrakten er verd 8,2 mill. kr. Skanska Norge har fått en kontrakt på 12,6 mill. kr for sikringstiltak ved Fiskvollbukta langs Mosseveien i Oslo og er i gang med arbeidet.

Miljøavfallet blir sendt til Vestfold

PE-skum fra Langnes-tunnelen tilsatt bromerte flammehemmere med sprøytebetong på utsiden destrueres nå på Langøya i Vestfold.

Giselle Jensen

TROMSØ: - Vi slapp å eksportere PE-skummet med bromerte flammehemmere da det viste seg at vi likevel har offentlig godkjente mottak for miljøgifter her i landet, forteller seksjonsleder Rigmor Thorsteinsen i Tromsø. Det så lenge ut som avfallet måtte destrueres i Danmark, men så kom det frem at NOAH (Norsk Avfallshåndtering) i Holmestrand er et offentlig godkjent mottak og kunne ta hånd om avfallet fra Langnestunnelen.

- De hentet det med båt her i Tromsø. Vi måtte bare levere det, så overtok de ansvaret, forteller Thorsteinsen lettet.

Legges i gipsmatriks

- Betongen med PE-skummet ble transportert ut i deponiet og behandlet i en gipsmatriks. Deretter ble nyprodusert gipsmatriks lagt over for å sikre dehalogenisering og stabilisering av de bromerte flammehemmerne, opplyser prosjektleder Anita Fjellså hos NOAH.

- Vi produserer en gips-slurry hvor syre, hovedsakelig fra Kronos, flyveaske fra forbrenningsanlegg og kalkstein fra Langøya er innsatsfaktorer. Denne gipsmatriksen benyttes til behandling av hovedsakelig uorganisk farlig avfall fra ulike industrier og oppryddingsprosjekter, forklarer Fjellså. Hun forteller at gipsen i neste runde bidrar til



Problemet løst: PE-skummet med sprøytebetong i Langnestunnelen har skapt mye hodebry i Statens vegvesen. (Foto: Giselle Jensen)

rehabiliteringen av to store dagbrudd, et resultat av kalksteinsutvinning gjennom lang tid på Langøya.

Nedbrytes i gips-slurry

- Forsøk viser at gips-slurryen har reduserende egenskaper som halogenerer, eller nedbryter og uskadeliggjør de fleste halogenorganiske

forbindelser inkludert bromerte flammehemmere. Når det analyseres på vannfasen finner vi bare minimale mengder halogenforbindelser. Disse blir igjen fjernet i vannrensprosessen, avslutter Fjellså.

Ønsker retningslinjer

- Jeg håper Vegdirektoratet kan bistå med en gjennomgang av ruti-

nene for behandling av miljøfarlig avfall, sier Thorsteinsen. Hun peker på at i dette tilfellet var problemene med å skille betongen fra PE-skummet som var det vanskeligste.

- Det finnes mange forbrenningsanlegg for rent PE-skum. Nå håper jeg vi kan finne en metode for å skille betongen og PE-skummet, sier hun.

Isolasjonen er over

3500 mennesker på Nordkynhalvøya har endelig fått permanent tilknytning til resten av landet. Vegen er ferdig fire år før planlagt, til 120 millioner kroner under budsjett.

Giselle Jensen

BEKKARFJORD: Rv. 888 i Finnmark er gjenåpnet som helårsveg, med unntak av dager med ekstreme værforhold med tilnærmet null i sikt. De siste årene har vegen i gjennomsnitt vært stengt 31 ganger og hatt kolonnekjøring 59 ganger og

Åpnet: Liv Signe Navarsete smadret den upopulære vegbommen og åpnet den nye rv. 888. (Foto: Giselle Jensen)

vært nattestengt 65 ganger. Det er mange dager uten mulighet til å forlate hjembygda for dem som bor i Mehamn, Kjøllefjord, Gamvik og de andre fiskeværerne på Nordkyn. Selvsagt var det tid for fest da samferdselsministeren kom og åpnet den flotte fjellovergangen.

Åpnet i 1989

Da Nordkynvegen sto ferdig sist, åpnet Kong Olav vegen i 1989. Vegen var bygget som sommerveg og skulle etter planen snø igjen om vinteren. Finnmarkingene krevde raskt helårsveg og brøyting av rv. 888 har senere vært en konstant utfordring for brøytemannskapet. Nå har vegen fått snøprofil, dvs. den er løftet og utformet som en flyvinge der snøen blåser av vegen.

Prosjektet har kostet omkring 300 millioner kroner.





Fire tunnelelementer fremme i Bjørvika

Nå er fire av de seks elementene til Norges første senketunnel på plass i Oslo.

Førrige uke ble den største enkeltstøpen foretatt inn mot land. I løpet av tre døgn ble 2200 kubikkmeter betong støpt i det som blir koblingspunktet mellom senketunnelen og Festningstunnelen.

Rett før ferien kom det tredje og fjerde tunnelelementer til Bjørvika. Arbeidet med de to siste 37 000 tonn tunge elementene er nå i gang i dokken utenfor Bergen.

Element tre er det første som skal senkes ned og kobles mot land nærmest Havnelageret neste høst. De øvrige elementene vil sukses-

sivt bli senket og koblet sammen fra vest mot øst.

I halvannet år er det gravd et leire og bunnsediment. Om lag 110 000 kubikkmeter er fjernet fra grøfta i sjøen. En større del av massene enn ventet er ansett som forurenset og sendt til deponi. De rene leirmassene er brukt til å dekke

over 250 mål forurenset sjøbunn.

På det dypeste ligger grøfta 21 meter under middelvannstand. Når gravearbeidene er ferdig er neste steg å legge ut en gruspute som senketunnelen skal hvile på. Dette er nøyaktighetsarbeid, for toleransen i gruslaget er på pluss/minus tre centimeter.



Kollektivtransporten taper: Premien må økes betydelig dersom regjeringen skal klare å friste storbyene til å innføre vegprising og andre restriksjoner på privatbilismen, går det fram av en ny forskningsrapport. (Foto: Knut Opeide)

BELØNNING TIL STORBYENE:

- Bør legges om

En evaluering av regjeringens belønningsordning for å redusere privatbilismen i storbyene, viser at ordningen kun har hatt en bitteliten positiv effekt. Nå foreslås omfattende endringer.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Samferdselsdepartementet har siden 2004 fordelt totalt 494 millioner kroner til de største byene i landet. Dette er belønning for å stimulere til bedre

kollektivtransport og mindre bilbruk.

Gulrotpolitikk

Ordningen ble innført av tidligere samferdselsminister Torild Skogsholm og er siden fulgt opp av nåværende regjering. Nå er denne statlige gulrotpolitikken grundig evaluert av forskere fra Norconsult og Urbanet Analyse. Konklusjonen er at ordningens bidrag til mer miljøvennlig bytransport har vært ubetydelig.

Fem byer

Riktignok har kollektivtrafikken økt i alle de fem byene som har vært med i ordningen siden starten; Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Kristiansand. Men forskerne mener at det i hovedsak

skyldes andre forhold, bl.a. at det er blitt billigere å reise kollektivt kontra med egen bil de senere år. Da er det påfallende at biltrafikken har økt langt mer enn kollektivtrafikken i alle byene så nær som Oslo og Stavanger-området.

- Må øke potten

Forskerne slår også fast at belønningsordningen har mislyktes med å friste lokalpolitikkerne til å innføre restriksjoner på biltrafikken, slik intensjonen har vært.

Nå mener forskerne at ordningen bør gjennomgå dyptgripende endringer. I sine anbefalinger slår de fast at ordningen bør bli mer forutsigbar over flere år. Konkret foreslås at regjeringen øker potten samtidig som ordningen konsentreres om færre og positive byer.

- Hvis belønningsordningen skal stimulere lokale myndigheter til å innføre vegprising, må den økonomiske rammen være på et helt annet nivå enn i dag, heter det i rapporten.

Regjeringens svar

Det er Samferdselsdepartementet som har bestilt evalueringen. Statssekretær Steinulf Tungesvik sier at regjeringen nå har som mål å faktisk redusere bilbruken i større byområder.

- Vi ønsker svar på om denne belønningsordningen er et godt statlig virkemiddel for å skape vekst i kollektivtrafikken på bekostning av personbilbruk, sier Tungesvik. Han varsler samtidig at departementet vil komme med svar på hvordan forslagen i evalueringen

skal følges opp i forbindelse med statsbudsjettet for 2008.

Stakkars Trondheim

Oslo skiller seg ut fra de andre byene ved at bruken av kollektivtrafikk er langt mer utbredt. Trondheim kommer på en klar "andre plass" ved at det her er færre biler pr. innbygger og mer restriktiv parkeringspolitikk enn i de andre byene og ved at antall kollektivreiser pr. innbygger er merkbart høyere enn både i Bergen, Stavanger og Kristiansand.

Likevel er Trondheim den byen som har fått desidert minst i belønning gjennom alle de fire årene ordningen har vart. Oslo har fått 188 mill., Bergen 97 mill, Stavanger 85, Kristiansand 67, mens Trondheim har fått 45 millioner kroner.

BRUSIKKERHET



Rustrød: Vammabrua på rv. 115 var i våres rustet etter mange års utsatt vedlikehold. (Foto: Håkon Aurlien)

Kostbart bruetterslep

3,2 milliarder kroner må til for å opprettholde levetiden for landets riks- og fylkesvegbruer. Manglende vedlikehold kan føre til at bruer må skiftes ut før de har nådd forventet levetid.

Håkon Aurlien

MOSS: Vammabrua over Glomma syd for Askim blir nå malt i "grevens tid". Den har hatt lite vedlikehold siden den var ny i 1962, og har i flere år vært rustet av farge. I år var det penger til å skifte ut hengestengene og reparere betongdragerne, men etter en omdisponering i sommer ble det også besluttet å sandblåse og male bærekablene og stålkonstruksjonen.

- Rødfargen var kun overflaterust. Hadde rusten trengt inn i bærekablene slik at de måtte skiftes ut, snakker vi om kostnader tett innpå en ny bru, sier leder for bruseksjonen i Region øst, Ove Solheim.

Økende etterslep

Region øst alene behøver innpå 500 millioner kroner for å sette i stand regionens ca. 2500 riksvegbruer, og 300 millioner til de 1200 fylkesvegbruerne.

- Utviklingen er dessverre negativ, med et akselererende vedlikeholdsbehov, sier Ove Solheim. For to år siden beregnet han etterslepet til henholdsvis 400 mill. kr på riksvegene og 200 mill. kr på fylkesvegene.

Stortingsfokus

I mai sendte stortingsrepresentant Arne Sortevik (FrP) et brev til samferdselsminister Liv Signe Navarsete der han etterlyste en spesifisert oversikt og en plan for å sikre levetiden på landets hovedvegbruer.

- Regjeringen har økt innsatsen til riksvegvedlikehold vesentlig i forhold til det nivået regjeringen med støtte fra FrP valgte å prioritere i forrige stortingsperiode, men et så stort etterslep må nødvendigvis tas igjen over flere år. Dette er et spørsmål som vil bli grundig behandlet i Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019, svarte statsråden.

Ikke trafikkfarlig

Hun poengterte at etterslepet ikke skal gå ut over trafiksikkerheten. - Innenfor all drift og vedlikehold prioriterer Statens vegvesen de oppgavene som har direkte betydning for trafiksikkerheten. Dette gjelder også for bruedlikehold, påpekte samferdselsminister Liv Signe Navarsete.

- Trygg på b

Bruseksjonsleder Børre Stensvold i Statens vegvesen Vegdirektoratet er trygg på kontrollsystemet som sikrer jevnlig inspeksjon av 16 700 bruer landet rundt.

Håkon Aurlien

MOSS: Ingen riks- eller fylkesvegbru i Norge har noen gang kollapset slik skjedde i Minneapolis i USA 2. august.

- I Norge har vi et stort etterslep på langtidsvedlikeholdet av bruerne, men det går kun ut over levetiden og ikke sikkerheten, sier Stensvold.

Kontrollsystem

For ti år siden innførte Statens vegvesen et stramt system for periodisk kontroll med alle bruer på riks- og fylkesvegnettet. Hensikten er å oppdage skader som kan true sikkerheten eller føre til redusert levetid. I stedet for et oppsyn basert på godt skjønn i samspill mellom bruingeniører ved vegkontorene og fagfolk i utedriften, kom et databasert system med faste inspeksjonsintervaller.

Minimum hvert femte år skal bruerne ha en hovedinspeksjon der alle deler granskes på en armlengdes avstand av bruingeniører, over og under vann. Mellom hovedinspeksjonene skal det foretas enklere inspeksjoner for å kontrollere om det er skader på brua som kan påvirke konstruksjons bæreevne, trafiksikkerhet, framtidig vedlikehold eller som påvirker miljøet eller estetikken negativt.

- Funksjonsentreprenørene har ansvar for daglig vedlikehold og i det en generell plikt til å oppdage skader som oppstår mellom våre

regulære inspeksjoner. Ved mistanke om skade gjennomfører vi da spesialinspeksjoner, sier Stensvold.

Tilgjengelig

Rapportene etter inspeksjonene legges nå inn i datasystemet Brutus og er enkelt tilgjengelig for andre i brumiljøet.

- Vegvesenet har veldig mange dyktige medarbeidere med nært forhold til spesielt de store bruerne, men det har manglet mye på dokumentasjonen. Tidligere mistet vi mye kunnskap når erfarne medarbeidere sluttet. Denne risikoen er redusert etter at Brutus ble tatt i bruk, sier Børre Stensvold.

Samlet brumiljø

Inspeksjonsprogrammet er så arbeidskrevende at Vegvesenet ikke har mulighet til å gjennomføre alt med egne medarbeidere. Mange inspeksjoner utføres derfor av spesialiserte konsulentfirmaer. Stensvold ser det som en oppgave å sørge for at både privat ansatte og offentlig ansatte fagfolk opplever å arbeide i et samlet brumiljø.

- Statens vegvesen har levert mange dyktige bruingeniører til de private konsulentfirmaene. Det er viktig å holde alle innen ett samlet miljø der alle har fokus om å arbeide med de faglige utfordringene, nemlig å bygge og vedlikeholde bruerne slik at de har størst mulig nytte for trafikantene, sier han.

- Det å inspisere bruer, vurdere bæreevne og sikkerhet krever en bred kompetanse og lang erfaring. Dette tar tid å bygge opp, og jeg er bekymret når dyktige brumedarbeidere i regionene forsvinner ut av etaten. Manglende kontinuitet merkes allerede godt i enkelte regioner, og dette kan gå ut over kvaliteten dersom signalene om å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på brusiden blir fulgt opp med bevilgninger, sier Børre Stensvold.



Inspeksjonssystem: Børre Stensvold er trygg på

FAKTA

Bruetterslep

(Sum i mill kr av ikke utført langtidsvedlikehold ved utgangen av 2006)

Fylke	Riks-veg-bruer	Fylkes-veg-bruer
Østfold	80,2	105,4
Akershus	103,1	103,5
Oslo	127,5	-
Hedmark	96,7	44,8
Oppland	71,1	52,7
Buskerud	136,4	22,4
Vestfold	96,6	15,6
Telemark	145,6	37,1
Aust-Agder	73,0	28,0
Vest-Agder	67,8	25,6
Rogaland	220,0	104,1
Hordaland	259,8	93,4
Sogn og Fjordane	91,2	68,2
Møre og Romsdal	110,7	97,4
Sør-Trøndelag	59,8	58,6
Nord-Trøndelag	109,2	43,3
Nordland	152,3	62,4
Troms	188,6	28,6
Finnmark	80,4	14,6
Sum	2269,5	910,4

Storflommen tok nesten nybrua

Brua ristet da tusenvis av kubikkmeter tømmer og rekved stanget mot den nye Haugfossbrua over Simoa i Modum under storflommen i juli.

Kjell Wold

ÅMOT: - Elva stod to meter høyere enn normalt og vannet rakk halvveis opp på dragerne på stålunderstellet, forteller byggeleder Arve Løvberg.

Bruarbeidene stanset et par uker. Isteden måtte arbeiderne fra Mesta bruke gravemaskin fra en leker oppstrøms brua til å rydde unna mest mulig av alt tømmeret og skrotet som festet seg på understellet og pilarene. Det gikk heldigvis bra. Både brukarene, understellet og overbygget tålte de enorme belastningene fra vannmassene og flere tusen kubikkmeter tømmer og skrot som kom

nedover elva gjennom Sigdal. - Vi kunne selvsagt ikke jobbe

med brua da flommen stod på som verst, men den har tålt belast-

ningene forbausende bra, sier byggelederen tilfreds.



Storflom: Vannet i Simoa steg to meter over normalen, og stod midtveis opp på dragerne, og tok med mye tømmer og skrot på veien. Men nybrua ved Haugfoss tålte trøkkene. (Foto: Kjell Wold)

Brusikkerheten

Bekymret for kommunebruene

Børre Stensvold er bekymret for de innpå 6000 kommunale bruene.

- Vegdirektoratet har sektoransvar for landets bruer, men det er den enkelte kommune som har driftsansvaret for sine bruer og jeg sitter med en følelse av at få har etablert rutiner for systematisk inspeksjon, sier han.

To kommuner har tilgang til inspeksjonssystemet Brutus. Spesialinspektør Damir Samardzic i Oslo kommune forteller at samferdselsetaten er i gang med å innsipere og legge inn data for 230 kommunale bruer og ca 60 kulverter, en prosess som skal skje over fire år. Vedlikeholdsbehovet varierer, men i noen tilfeller har inspeksjonene ført til straksutbedringer.

Rolf Magne Brødreskift i Trondheim bydrift mener systemet har gitt kommunen en uovertruffen kontroll med deres 136 bruer og kulverter.

Ytre skader

Ni norske bruer er siden 2000 ødelagt av flom eller ras. De fleste bruskadene i Norge skjer ved påkjørsler, men disse fører sjelden til strukturelle skader.

I 2006 omkom en person etter at flom vann rev ned Arnevikbrua i Sør-Trøndelag. Det var storflom i elva, men brua var ikke stengt.

Da det i sommer var flom i Numedalslågen ble flere bruer stengt.

-Våre bruingeniører vurderer situasjonen på hver enkelt bru når det er flom. Er vi usikre på om brua er eller kan bli skadet, blir den stengt, sier Børre Stensvold.

-Ofte må man også vente til vannmassene har lagt seg før vi får undersøkt eventuelle skader, sier Stensvold.



På systemet som sikrer oversikt over tilstanden på 16700 riks- og fylkesvegbruer i Norge, her Vammabrua på rv. 115. (Foto: Håkon Aurlien)

Gir opp 30 år gammel bru

Statens vegvesen har gitt opp å bevare en 30 år gammel riksvegbru i Sarpsborg.

Håkon Aurlien

SARPSBORG: Stramme vedlikeholdsbudsjetter utsatte langtidsvedlikeholdet for lenge og nå må det i stedet bygges en helt ny bru om få år.

- Utbedringen ble langt dyrere enn vi hadde regnet med, tett opp til nypris. Derfor stanset vi arbeidet og bruker vedlikeholdsmidlene andre steder, sier distriktssjef Lars Erik Hauer.

Sikker, foreløpig

Alvim bru bringer riksveg 109 som er hovedveg mellom Sarpsborg og Fredrikstad over Østfoldbanen og har svært mye trafikk, over 17 000 kjøretøy i døgnet.

- Vi holder nøye tilsyn med brua og er trygge på at den har nødvendig styrke til å tåle daglig trafikk. Den dagen vi ikke lenger er sikker på det, vil vi stenge brua. Men det har ingen hensikt å bruke penger på langtidsvedlikehold, sier Lars Erik Hauer.

- Nå må vi i stedet føre en ny Alvimbru opp som fremtidig investeringsbehov og håpe at det ikke tar for lang tid før vi får penger, sier han.

Planlagt for 100 år

Brua ble bygget i 1975 og ble som andre bruer planlagt for 100 års levetid. Da det første asfaltlaget ble lagt etter noen år, slik var vanlig den gang, ble det ikke lagt en tett membran mellom asfalten og betongoverflaten. Piggdekkslitasje fra de første årene, en feil fra byggingen samt lave krav til betongoverdekning skapte risiko for at saltholdig vann kunne nå ned til

armeringen. Men en utbedring ville bli såpass kostbar at det ikke var snakk om å sette i gang på flere år, og derfor måtte Vegvesenet bare asfaltere over skadene.

Ikke regningsvarende

En rutineinspeksjon sommeren 2005 viste imidlertid at det var behov for omfattende rehabilitering straks dersom brua skulle reddes. Vannet hadde nådd ned til armeringen som hadde begynt å ruste. Utbedringen ble beregnet til 10,5 mill. kr og prosjektering ble satt i gang. Det var ikke penger på budsjettet for 2006 og da jobben skulle sette i gang i våres og anbud ble innhentet, viste det seg at sluttsummen kom på hele 22 millioner kroner.

- Ut ifra de nye tallene måtte vi ta en ny vurdering, og kom frem til at det var riktig å stanse rehabiliteringen. Da er mer regningsvarende å rive konstruksjonen og bygge en helt ny bru, sier Lars Erik Hauer.



Gitt opp: Den 30 år gamle Alvimbrua på rv. 109 har ventet for lenge på langtidsutbedring. Nå må distriktssjef Lars Erik Hauer be om penger til full utskifting. (Foto: Håkon Aurlien)

REPORTASJE

Klar til migrasjon: Tidligere tok trafikken en stor andel av de migrerende amfibiene over rv. 156 ved Skoklefall, men nå er de sikret en trygg veg. (Foto: Siri Guldseth)



Trygg veg for Pia og Per

NESODDTANGEN ■ Når Pia og Per Padde om kort tid må krysse riksveg 156 på Nesodden for å komme til overvintringsstedet, sørger en amfibieundergang bygget av Statens vegvesen for at de kommer trygt fram.

Håkon Aurlien

Byggeleder Karsten Nordstrand er glad for at han fikk bruke en kvart million kroner på å bygge undergangen.

- Vi har gjort mange nyttige erfaringer og blitt bevisst på medansvaret for å ta vare på utrydningstruede dyrearter, sier han.

Paddeflate

En 100-meters strekning av rv. 156 like nord for Skoklefallkrysset er helt spesiell som kryssingssted for amfibier. Hver vår skal padde, frosk og salamandere i hundetall over vegen for å komme til det idylliske Skoklefallvannet der nye generasjoner skal lages. Hver høst skal de tilbake til stedet der de har overvintret i generasjoner, etter en rute de lærte av sine foreldre og som de lærer til sine avkom.

- Spesielt om våren er migrasjonen fram til ynglestedet kort og hektisk. Tidligere ble en veldig stor andel av amfibiene overkjørt mens de krysset vegen sent på kvelden, forteller biolog Leif Åge Strand.

Ringer

Strand foretok tellinger for to år siden for å finne det beste stedet for amfibieundergangen, og fant stedet der det 60 cm brede røret ble lagt ned.

Han fikk god hjelp av en nabo som i flere år, i reneste detektime-stil,

hadde gått ut på vegen for å male en hvit ring rundt flatkjørte amfibier. Ringene hadde fått mye oppmerksomhet og da det skulle bygges en ny innfartsparkering ved Skoklefallkrysset, ba nærmiljøet om at det også ble gjort noe for amfibiene. Tankene om en faunapassasje ble så modnet i samråd mellom Karsten Nordstrand og hans syv år gamle sønn da de leste en bok om utrydningstruede dyrearter. Klarsignal ble gitt i Vegvesenet og en liten prosjektgruppe satte i gang.

Tilvenning

Tanken var først å legge et betongrør på en meters diameter, og en lang ledekant som skulle vise amfibiene veg. Kabler i vegen gjorde at mindre dimensjoner måtte til og det var bekymring for at amfibiene ville føle det vel mørkt å bruke røret.

- Litt tilvenning måtte til, men etter hvert så vi at de aller fleste av paddene fant veien gjennom røret, sier Leif Åge Strand. I våres så han at mange padde prøvde å følge gamle stier og at det hersket en viss forvirring i vegkanten. Han satte noen lyfter opp i rørtaket, og hjalp noen padde frem til, og gjennom røret slik at det ble satt igjen lukt. Deretter fulgte artsfrendene etter på eget initiativ.

Nå er han spent hvordan det går i høsttrekket, når de tilvoksende slekter skal få sin ruteopplæring. Erfaringer taler for at ruten er "satt" og at undergangen vil fungere.



Per Padde



Fornøyd: Byggeleder Karsten Nordstrand synes det har vært spennende å bygge amfibieundergangen på Nesodden. (Foto: Håkon Aurlien)

Paddeflate: Ringene som markerer flatkjørte amfibier på rv. 156 er fortsatt synlige, men antallet er gått betydelig ned etter at krypene har fått en egen undergang. (Foto: Håkon Aurlien)

REPORTASJE

Kolonnekjøring

Ut oktober blir det kolonnekjøring gjennom Hvalertunnelen i Østfold. Den 18 år gamle og 3,5 kilometer lange riksveg-tunnelen er under rehabilitering og det innebærer blant annet utskifting av det tekniske utstyret og utvidede havarilommer. Mye av arbeidet ble gjort før sommeren og nå starter arbeidet med å montere ny belysning i tunnelen.

**Vegåpning I**

Det er nå klart at den offisielle åpningsmarkeringen av fire felts E18 motorvegbru (bildet) i Drammen vil finne sted i Strømsøparken lørdag 15. september klokken fra 13.00. Foruten konkurranser og utstillinger vil de lokale musikkheltenene The Jessica Fletchers og Jonas Fjeld stå for de musikalske høydepunktene. (Foto: Kjell Wold)

Vegåpning II

Planlagt åpning for Ringveg Nord i Tønsberg, Frodeåstunnelen, til høsten er ennå ikke fastlagt. Men det blir som Vegen og vi skrev før ferien trolig åpning i slutten av november eller begynnelsen av desember. I løpet av en måned tror prosjektledelsen i Statens vegvesen at de siste detaljer er på plass slik at endelig åpningsdato kan bli satt.

Salt-statistikk

Sesongen 2006-07 ble det brukt 137 000 tonn salt. Det er atten prosent mer enn sesongen før. Men de siste åra har det vært en sterk økning i saltbruken. Det ble i siste sesong brukt dobbelt så mye salt som i 1999/2000. Det er brukt mer salt på veger med "bar vegstrategi". Til sammenligning ble det brukt tre ganger så mye sand som salt.

E18-strid om 50 meter

Neste etappe av ny fire felts E18 mellom Gulli i Tønsberg og Langåker i Sandefjord kan bli forsinket på grunn av en krangel om tunnallengde. Det er tredje vertskommune for vegen, Stokke, som krever at miljøtunnelen forbi et friområde blir økte fra 50 til 100 meter. Statens vegvesen foreslo først å bygg en 11 m lang tunnel, men strakk den til 50 m. Det er ikke Stokke fornøyd med og nå ender saken hos Fylkesmannen.

Ny E39 i Lindesnes

Byggingen av ny E39 mellom Fardal og Osestad i Lindesnes kommune i Vest-Agder ser nå ut til å kunne starte tidlig i 2008. Vegstrekningen karakteriseres i dag som en av de aller verste på hele hovedvegen mellom Oslo og Stavanger. 250 millioner kroner er bevilget til prosjektet som det er beregnet å ta to år å bygge.

Flere flyr til Tautra

I 2003 ble moloen til Tautra erstattet med ei bru med rovdysperre. Dette skulle få fart i fuglelivet i dette vernede området i Nord-Trøndelag. Og det har virket.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Tautra blir beskrevet som juvelen blant Trondheimsfjordens perler og er blant annet kjent for klosteret som ble bygd på 1200-tallet. Øya har hele tida vært en populær rasteplass for sjøfugl på grunn av god tilgang på mat rundt øya. Tautra-området har derfor ikke bare vært vernet, men er også på ei liste over internasjonale verneverdige våtmarksområder.

Molo ødela

For tretti år siden ble det bygd en molo til Tautra, noe som fikk drastiske konsekvenser for det rike fuglelivet i området. Dette er landets største hekkeområde for ærfugl, og antall fuglepar ble redusert fra 1600 til 100. Grunnen var at moloen stengte for havstrømmer som bidro til å fylle matfattet til ærfuglen med småskjell. Samtidig la firbeinte rovdyr som rev, grevling og mår øya for sine poter og plyndret reir. Dette gjorde at det ble etterlyst handling, noe som førte til vedtak om å erstatte vegfyllinga med ei bru.

Den 350 meter lange brua mellom Tautra og fastlandet ble åpnet i 2003. Den kostet drøyt 40 millioner kroner og er det største miljøtiltaket Statens vegvesen har gjennomført, opplyser biolog Bjørn Iuell i Statens vegvesen Vegdirektoratet og berømt Region midt for innsatsen.



Flere ærfugl: Etter at Statens vegvesen erstattet en molo til Tautra med bru med rovdysperre ble det fart i fuglelivet: Rovdyr holdes borte og havstrømmer gjorde at det ble mer skjell på havbunnen. (Foto: Otto Frengen)

Vellykket

Statens vegvesen har vært med å finansiere en etterundersøkelse for å få svar på om brua bidro til å øke antall fugler: Forskerne har overvåket viltsperrea og fuglebestanden og registrert hvordan strømforholdene har endret seg og hvordan dette påvirker bunnsfaunaen.

Iuell opplyser at brua har fått

fart i fuglelivet igjen, blant annet fordi vannet nå flyter fritt så det blir god vekst på havbunnen.

Muslinger og blåskjell vokser ikke på mudderbunn slik det var når moloen lå der. Nå sørger havstrømmen for at mudder forsvinner, og skjellene har kommet tilbake, noe ærfuglen setter pris på, sier biolog Bjørn Iuell i Statens veg-

vesen. De siste 12 åra har det blant annet blitt skutt 45 rødrev på Tautra. Iuell forteller at viltsperrea som er satt opp på brua nå fungerer som planlagt.

Det var litt problemer med å få porten til å fungere i starten. Nå er den så å si hundre prosent sikker og holder uønskede gjester borte fra øya, sier Iuell.

Ny tid i Fjågesund

Neste år begynner en ny tidsregning i Fjågesund.

Kjell Wold

KVITSEID: Da får den vesle bygda igjen normal og anstendig vegforbindelse til omverden. I 2008 er gjenoppbyggingen av 12 km fv.304 nordover til kommunesentret i Kviteseid ferdig etter tre års bygging til en pris på over 20 mill. kr.

I år mistet bygda i sørenden av Kviteseidvatnet barneskolen. Neste år blir det en trygg og behagelig skolebusstur på 15 km for de 8-10 skoleungene i den idylliske bygda midt mellom Drangedal, Lunde og Kviteseid.

Trafikken på vegen er liten, men den brukes også mye av bilturister og syklistene i sommerhalvåret, sier byggeleder i Statens vegvesen, Andreas Kåsa. Mesta totalrenoverer den gamle og nedslitte fylkesvegen, som får fire meter bredde.

Fv. 304 går langs sørenden av Kviteseidvatnet og følger også ruten til Telemarkskanalen fra Kviteseidvatnet til Flåvatnet videre sørover mot Lunde og Ulefoss. Fv. 304 fortsetter videre sørover fra Fjågesund til Grova i Drangedal, der vegen møter rv. 38.

Det er lagt ned mye arbeid i grunnen under vegen. Store mengder med masse er skiftet ut, fjell sprengt vekk og nær 5 km med nye grøfter er bygd.

Vegen blir fin, sier Andreas Kåsa som gleder seg til bygdefesten neste høst.

Ny tid: Fv. 304 til Fjågesund er ferdig neste år, sier f.v. Oddbjørn Reiersdal i Mesta og Andreas Kåsa i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)



Trær og alléer: Statens vegvesen har lagt et hefte om trær og alléer natur- og kulturverdi. Her er poppelallé i Rygge. (Foto: Yngvar Trandem)

Hefte om alléer

Statens vegvesen har lagt et hefte om alléer for å øke bevisstheten rundt hvilken natur- og kulturverdi disse har.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Det har vært lite fokus på alléens verdi i landskapet. Vi har veldig få alléer, og det er trist hvis de forsvinner. De er viktige og vakre i landskapet, derfor har vi lagt et hefte som skal få folk både i etaten og i kommunene til å få øynene opp for alléens verdi, sier landskapsarkitekt Alf Støle i Statens vegvesen. Heftet er utgitt

i samarbeid med Riksantikvaren og Universitetet for miljø og bioteknologi.

En allé består av en eller flere trerækker med minst fem trær. I Norge ble det plantet alléer inspirert av barokkens hager. De var et symbol på makt og status og skulle gi le for vær og vind. På slutten av 1800-tallet ble det også mer vanlig med gårdsalléer. Statens vegvesen har også noen alléer langs sine veger.

Av og til må vi hogge ned noen av trærne på grunn av trafiksikkerhet eller dårlig helsetilstand, men ellers er dette en viktig del av veglandskapet som vi må ta godt vare på, sier Støle.



Støykrav til dekk

Statens vegvesen jobber for å få EU til å skjerpe sine støykrav overfor dekkbransjen. I dag godkjennes 95 prosent av alle bildekk i forhold til dagens krav. Bedre dekk kan redusere støynivået med to desibel. Regjeringen skal godkjenne nye nasjonale mål for støy til høsten, og dette er et av tiltakene for å nå målet. (Arkivfoto: Geir Brekke)

400 boliger i vegtraséer

Nesten 400 boliger ligger i framtidige vegtraséer. 130 av disse ligger i Region sør, 105 i øst, 50 -70 i vest, rundt 60 i midt og 25 i Region nord. Statens vegvesen skal se på retningslinjene for innløsning av slike boliger: Hvordan de blir praktisert, eventuelle problemer for boligeiere og mulige tiltak som kan øke antall boliginnløsninger.

Bygger 16,5 meter

Vegdirektoratet har gitt tillatelse til å bygge riksveg 2 videre i 16,5 meter bredde fra Nybakk til Kongsvinger. Normal standard er 19 meters bredde, men Statens vegvesen Region øst søkte om fritak slik at strekningen mellom Kløfta og Kongsvinger blir helt ensartet. Vegdirektoratet går videre inn for planskilte kryss på ny riksveg 2.

Elgbru på E18

Det planlegges bygd en overgangsbru for elg på E18 ved Liertoppen. I følge Lier kommune er fem elg og ti rådyr påkjørt av bil på strekningen de siste fire årene. Lier kommune mellom Drammen og Asker har store problemer med vilt vegene. I perioden 1992-96 ble det registrert hele 59 påkjørsler av elg og 103 rådyr på alle vegger i kommunen.



Ganske spesielt: Små kommuner sponser Staten med over 60 millioner kroner for å få fortgang i bygging av ny riksveg forbi Haukabøen. (Ill.: Statens vegvesen)

Unik finansiering

Uten bompenger og uten at Stortinget har bevilget et rødt øre, er Statens vegvesen nå klar til å starte bygging av et større riksvegprosjekt like vest for Molde.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Et hovedpoeng i den helt spesielle finansieringen er et spleiselag der kommunene i nær-

området spytter i om lag halvparten av kostnadene med å bygge to kilometer ny riksveg forbi Haukabøen mellom Molde og Aukra.

Samspleis

Prosjektet er beregnet å koste 125 millioner kroner. I første omgang blir hele prosjektet forskuttert av et driftig selskap med navnet Samspleis AS. Selskapet er eid av kommuner, fylke og private bedrifter og er stiftet med det ene formålet å jobbe for realisering av 12 viktige vegprosjekt i Nordmøre og Romsdal distrikt.

Samspleis har tatt opp banklån slik at Statens vegvesen kan starte byggingen allerede nå i høst. Pro-

sjektleder Halgeir Brudeseth opplyser at det første tilbudet er klar til utsending i september. Hele prosjektet kan dermed stå ferdig sommeren 2009.

Kommunale gaver

Prosjektet er ikke fremmet for Stortinget annet enn gjennom omtale i NTP. Men i Vegvesenets forslag til handlingsprogram er prosjektet inne med 60 millioner kroner i perioden 2010-15 under forutsetning av 50 prosent lokal finansiering. Det er bakgrunnen for at departementet allerede har gitt grønt lys for å starte byggingen.

Den statlige andelen på 62,5 mil-

lioner kroner blir utbetalt til Samspleis uten rentekompensasjon i perioden 2010-13. Molde kommune sponser prosjektet med 10 mill. Resten, 52,5 mill., kommer som en ren gave fra et annet interkommunalt aksjeselskap i området, med det kryptiske navnet GassROR IKS. Disse pengene stammer i hovedsak fra kommunale skatteinntekter i forbindelse med Ormen Lange.

Vakker flaskehals

Vegen og vi har tidligere betegnet rv. 662 ved Haukabøen som Norges vakreste flaskehals. Dagens veg går tvers gjennom tunet og nesten oppå trappa til husene på Haukabøen. I

tillegg er det flere svært krappe svinger og ei smal enfelts bru. Den nye vegen vil blant annet bestå av to tunneler på til sammen 1050 meter og ei ny bru på 30 meter.

Vegvesenets distriktssjef, Jan Arild Johansen, har god grunn til å smile tilfreds over at lokale politikere og små kommuner står på for å fremme viktige vegprosjekt i området. Aktørene i Samspleis har for lengst blitt enige om prioriteringen av ulike vegprosjekt, og de jobber knallhardt for å realisere sine visjoner for samferdselen i distriktet. De sier ja til bompenger og lokal delfinansiering samtidig som de presser på for økte statlige bevilgninger.

Ekstravegen

Dette vegprosjektet på E134 i Hordaland er ein liten bonus for Statens vegvesen, entreprenøren og trafikantane.

Geir Brekke

ODDA: Tre km med ny, god stamveg er under bygging mellom Vassvikvatn og Langebu, i grensetraktene mellom Etne og Odda, på hovedsambandet mellom Haugaland og Telemark.

Prosjektet til 100 mill. kr blir bygt på grunn av innsparte kostna-

der med bygging av Rullestad-tunnelen i same området, som blei opna av samferdsleminister Liv Signe Navarsete i fjor sommar. Det er bompenger til overs frå Rullestad-tunnelen som skal nytast til meir veg i Etne kommune. Men den nye parsellen held og fram eit stykke inn i grannekommunen Odda, og denne delen er finansiert gjennom budsjettoverføringar.

Tre bruer

- Vi held oss framleis under det totale kostnadsoverslaget for Rullestadparsellen når vi vonleg i løpet av året kan opne tre km med ekstra

veg, seier byggjear Morten Thorbjørnsen i Statens vegvesen til Vegen og vi.

Nyanlegget som no er under bygging omfattar ny vegline med ei innkorting i høve til dagens veg gjennom dalføret med den strie elva. Tre bruer er under bygging på anlegget, den største på 50 meters lengde. Nyvegen omfattar også to landbruksundergangar og ein tunel på 85 m, som ligg nett på kommunegrensa mellom hardingar og etnebuer.

Mesta har hovudentreprisen, slik dei hadde det også på Rullestadparsellen.



God framdrift: Byggjear Morten Thorbjørnsen i Statens vegvesen er godt nøgd med framdrifta på dei tre bruene på nye E134 ved Vinterun. (Foto: Geir Brekke)

LANDET RUNDT



Ryddeprosjekt

GLOPPEN ■ Statens vegvesen har løyvd 25 000 kr til Gloppen ungdomsskule for gjennomføring av eit svært praktisk prosjekt med rydding av kratt og småskog mellom E39-krysset og kommunesen-

teret Sandane i Sogn og Fjordane. No er utsikten mot Gloppefjorden og fjella synleg att, og skulen lovar å halde området vedlike. (Foto: Magnar Hellebust)



Nye infoskilt

SVINESUND ■ En helt ny type informasjonskilt for vegfarende er nå utviklet i Statens vegvesen og første plasseringssted er ved den nye Svingbakken vegserviceanlegg ved E6 tre kilometer fra Svinesund. Der har Statens vegvesen bygget en flott rasteplass inntil det kommersielle anlegget, med god plass til en

rast med mulighet for trim, grilling og læring. E6-prosjektleder Erik Gressløy var veldig fornøyd da han i sommer kunne markere anlegget ferdig, sammen med bl.a. prosjekteringsansvarlig Kristin Marie Berg og grafiker Astrid Liavik Solberg. (Foto: Håkon Aurlien)



Vill ide: Samferdselsministeren, Torbjørn Naimak og ordfører i Bodø Odd-Tore Fygle er samlet rundt modellen av det som kanskje er verdens første sykkelrør. (Foto: Irene R. Skaue)

100 000 sykkelkroner

BODØ ■ - Samferdselsministeren er interessert i den ville ideen om å bygge et sykkelrør i Bodø, forteller regionvegsjef Torbjørn Naimak entusiastisk. Det er et dansk sykkelblad som har betegnet prosjektet som helt vilt. Selv mener Naimak at det er en god ide inntil det motsatte er bevist.

- Regjeringen vil legge til rette for at folk skal sykle mer. Ideen med sykkelrør i Bodø er så spennende at vi vil finne ut om det er mulig å få den realisert. Derfor gir vi 100 000 kroner til forprosjektet, sa samferdselsminister Liv Signe Navarsete da hun besøkte Bodø nylig.



Underverk: Selv i stille sommervær føler man storhavets krefter ute ved Atlanterhavsvegen. (Foto: Knut Opeide)

Underverk nr. 2

AVERØY ■ Atlanterhavsvegen er nå høytidelig kåret til nummer to blant Norges sju underverk. Det er Reiseradioen i NRK som står bak den høytidelige listen, og i løpet av sommeren har radiolytterne stemt

på sine favoritter blant de sju.

Den spektakulære vegstreknin- gen ute i havgapet sør for Kristiansund snor seg over en rekke med holmer og skjær ved hjelp av åtte bruer. Vegen ble åpnet i 1989 og er

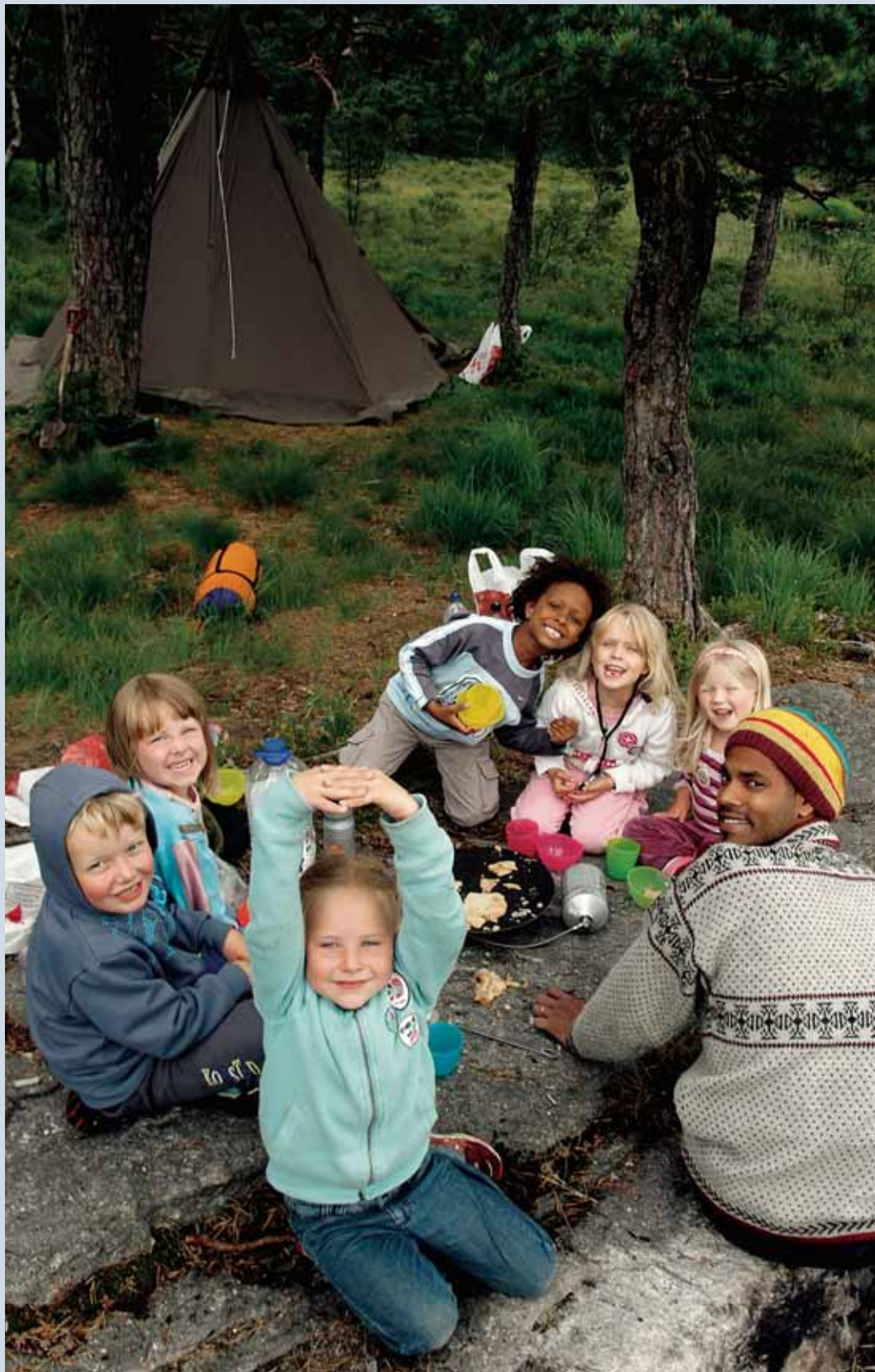
tidligere kåret til Århundrets bygg- verk.

Blant landets sju underverk finner vi også Trollstigvegen. Den gjeve listen toppes av Nidarosdo- men.

Rasteplass og fiskeplass

KVITSEID ■ Fv. 304 i Telemark er allerede blitt en attraksjon rikere. Den flotte rasteplassen Hjorturs plass ved Kviteseidvatnet kan snart tas i bruk av lokale bilister og turister. Fylkesveien får i perioden 2006-2008 en kraftig opprusting. I tillegg en ny rasteplass som også omfatter en liten fiskeplass ved det aurerike vatnet, forteller byggeleder i Statens vegvesen, Andreas Kåsa (t.h.) og Oddbjørn Reiersdal i Mesta som bygger om vegen. (Foto: Kjell Wold)





Barske vegbarn

BERGEN ■ Ungene i Vegvesen-barnehagen er ikke som andre barn. De overnatter i lavvo langt ute i skogen, mens foreldrene

sover trygt hjemme og hviler ut til en ny dag på kontoret. Her er noen av ungene i Stormyra barnehage sammen med onkel

Kumaran under kveldsmaten ved Krokattjønn, før myggen kom og alle krøp ned i soveposene sine. (Foto: Morten Hammer)

I foldeskjørt på veganlegg

TØNSBERG ■ Anleggssørlegger Katrine Engen (bildet) i entreprenørfirmaet Albert Hæhre AS, vekker ikke så lite oppsikt i sommervarme Vestfold på veganlegget Ringveg nord i Tønsberg. Hun har funnet en fin måte å jobbe i stekende sol på utendørs. Hun har laget sitt eget sommerantrekk for varme dager på veganlegget med sitt flotte foldeskjørt i perfekt HMS-design og vernefarger. (Foto: Stein Ivar Lilleaas)



Gang og sykkelveg

SALTEN ■ Samferdselsministeren fikk også æren av å markere oppstart på en 810 meter lang gang- og sykkelveg i Saltstraumen. Den skal stå ferdig til neste sommer. Mange har ventet lenge på denne dagen.

- Nå er det 17 år siden vi hadde underskriftskampanje for å

få gang- og sykkelveg her, så en av ildsjelene for prosjektet, Hans Jacob Engen. Jeg var nok naiv med tanke på hvor lang tid det ville ta. Nå er jeg bare veldig glad for at vi er i gang, men jeg hadde aldri trodd at det skulle bli selveste samferdselsministeren som satte spaden i jorda. (Foto Irene R. Skaue)



Fakta og moro: Per Arthur Kornbakk, Inger Eriksen og Asbjørn Moe på Vegvesenets stand under Steinkjermartnan. (Foto: Christin Hermann)

På plass i folkevrimmelen

STEINKJER ■ Å tippe vekten på et digert stykke skumglass var en av attraksjonene under den tradisjonsrike Steinkjermartnan andre uka i august. Arrangør var Statens vegvesen, som benytter skumglass i ny E6 gjennom byen. Den gjeve forstepremien er å få kjøre aller

først når den nye firefeltsvegen sør for byen åpner neste høst.

I tillegg til nyttig og artig info om E6-utbyggingen, bidro Statens vegvesen med populære konkurranser og treffsikre innslag om nullvisjonen og bruk av sykkelhjelm.



Familiedag

ØYER ■ På tross av tunge regnværsskyer og store søledammer fant over 1300 personer veien til familiedag på Norsk vegmuseum forrige helg. Det var vær som skilte pirater fra landkrabber! Vegmuseet

hadde hentet Grand Prix-gruppen Dusty Cowshit fra Moss og de bød på sjørøvershow med kanoner og kruit. Og barn og voksne lot seg rive med. (Foto: Ole Arvid Flatmark)

REPORTASJE



EU og sykling

■ ■ - Sykkelen er en god erstatning for bilen på korte turer og et velfungerende samfunn er avhengig av gode fasiliteter for sykling og gange.

Det sa visepresidenten for den Europeiske kommisjonen Jacques Barrot under sykkelkonferansen VeloCity 2007.

Jacques Barrot har ansvar for transport og formidlet EUs sykkelpolitikk til en forventningsfull forsamling under årets VeloCity konferanse i Munchen.

- Hovedgrunnen til at ikke flere sykler i Europa er trafikksikkerheten, eller mangel på sådan. Syklistene har problemer med at bilister, og særlig tunge kjøretøy, ikke ser dem, mente Barrot.

Syklistene har derfor hovedfokus i EUs trafikksikkerhetsprogram og det er innført et nytt lovkrav om at alle nye tunge kjøretøy må ha egne speil for blindsonen fra april 2007. Dette utvides med påbud for alle tunge kjøretøy fra april 2009.

(Foto: Henriette Erken Busterud)



Ikkje tunnelkvelv

■ ■ Det blir ikkje kvelv på dei 2,4 km lange tunnelane på tilførselsvegane til Hardangerbrua. PE-skummet blir montert rett på fjellet, og då er det heller ikkje krav til at ein skal ha tilgang til fjellet ved inspeksjonar, etter dei siste retningslinene frå Vegdirektoratet. - Tunnelane får likevel høg standard, noko som medverka til at lågaste tilbod ligg nærare 30 prosent over det vi hadde vona, seier prosjektleiar Øivind L.Søvik i Statens vegvesen.

Skanska har lågaste tilbod på 292,4 mill. kr. Nærast kjem AF Skandinavia med 315,7 mill. kr, medan tredje tilbodet kjem frå Veidekke med 370,2 mill. kr. (Fotomontasje: Forum Arkitekter)

Null konkurranse

■ ■ Statens vegvesen har bare fått inn ett tilbud på støyttiltak på eieidommer langs den nye firefeltsvegen mellom Sørås og Hop i Bergen. Mesta A/S er eneste entreprenør som har levert pris. Anbudssummen er på 14,6 mill. kr, og arbeidet vil pågå også inn i 2008, får Vegen og vi opplyst av byggeleder Steinar Eide.

Første smell på rv. 38

■ ■ Mandag 13. august gikk første salve på tunnelen på ny rv. 38 mellom Sannidal og Rønningbakken. Den 650 m lange tunnelen får navnet Vadfosstunnelen og er del av tredje etappe av ny rv. 38 Kragerø-E18, parsellen Eklund-Sannidal. Vegen skal etter planen åpnes oktober 2008.



Registrerer humper: Denne typen bil, her fra Stockholm, brukes til å måle komforten på sykkelvegene. (Foto: Jan Winterskov)

Satser på komfort

Mens Norge er i startfasen for å utvikle gode sykkelvegnett, fokuserer andre land på komfort på sykkelvegene for å få flere til å ta sykkelen fatt.

Anne Marit Øksenvåg Johansen

OSLO: København har satset sterkt på tilrettelegging for syklistene i en årrekke. Den danske hovedstaden har oppnådd en andel syklende på 35 prosent. Likevel ser de at det er forbedringspotensial, og siden år

2000 har også komfort på sykkelvegene blitt brukt som et kriterium i vedlikeholdet.

Flere og mer fornøyde

Etter at disse målingene ble lagt til grunn ved planlegging av vedlikeholdet har syklistene blitt mer fornøyd med vedlikeholdet av sykkelvegene i København. Antallet syklistene har også økt. Dette mener københavnerne har sammenheng med at vedlikeholdet har blitt bedre. Publikum er mer fornøyd med dekket på sykkelvegene enn de er med bilvegene, og det gir sykkeltrafikken konkurransefordeler.

Heller på bilveg

- Dette er verdt å merke seg i for-

hold til mange sykkelanlegg her til lands, hvor kvalitet og komfort på sykkelvegene oppleves som så mye dårligere enn bilvegene at mange foretrekker å heller sykle på dem, sier Marius Hofseth, som representerte Statens vegvesen på VeloCity.

- Dette kan vi særlig se langs kombinerte gang- og sykkelveger som ikke er bygget for å tåle tungt vedlikeholdsmateriell eller frost. Disse oppleves som ubehagelige å sykle på fordi de har mange humper og ujevnheter, og overhodet ikke er egnet til å sykle på i mer enn moderat tempo, forteller Hofseth.

G-krefter

Det har blitt prøvd ulike metoder

for å måle kvaliteten på sykkelvegdekke i København. De første årene ble det brukt et sykkelmontert akselerometer som målte G-kraftene syklistene ble utsatt for. Senere gikk de over til å bruke bil, på samme måte som det norske bilvegnettet blir kontrollert. Dette gir mer nøyaktige målinger, som igjen kan gi enda bedre forhold for syklistene i byen.

Klare mål

For Københavns del er målene klare: I 2015 skal 50 prosent av trafikantene sykle til skole og arbeid i byen, et mål som virkelig kan befeste Københavns målsetning om å utvikle byen til å bli verdens beste sykkelby.

Gir resultater

Europeiske byer som satser på bygging og vedlikehold av sykkelveger har også en høy andel syklistene.

Anne Marit Øksenvåg Johansen

OSLO: I München har sykkelvegnettet vært under utbygging siden byen ble tildelt sommer-OL i 1972. Mange har derfor vendt seg til sykkeltrafikken og syklistene er vant til å ferdes i bytrafikken, også der det ikke finnes egne sykkelfelt.

- Du kan særlig se gode eksempler på at sykkelkomfort blir opprettholdt både forbi byggeplasser og i vegarbeidsområder med tydelig merking for de myke trafikantene. Kommunen her har egne planleggere som skal plan-

legge sikker omkjøring for alle trafikanter ved anleggsarbeid i gatene, forteller Marius Hofseth i Statens vegvesen.

At kvaliteten på sykkelvegene også har stor betydning, viser også erfaringene fra Wien. Her har sykkelvegnettet økt mye de senere årene. Likevel har økningen i sykkeltrafikken vært beskjeden.

- Varierende kvalitet på sykkelvegene kan være årsaken. Wien har også langt igjen når det gjelder design og vedlikehold av sykkelvegene, mener Hofseth.

- Generelt viser erfaringene fra VeloCity-konferansen at byer som satser på bygging og vedlikehold av sykkelveger har en høy andel syklistene. Andre land, som for eksempel Hellas, har hatt en svak sykkelkultur og dårlige sykkelanlegg. De har også få syklistene, oppsummerer Marius Hofseth.



Fungerer: I København har andelen syklistene økt. (Arkivfoto: Helge Rong)



Fem vil bli regionvegssjef

■ ■ Det har meldt seg fem søkjarar til den ledige stillinga som regionvegssjef i Region vest. Det er Kjetil Strand (49) (biletet) som i dag er strategisjef i Region midt, og tidlegare leiar av planseksjonen ved Statens vegvesen si ressursavdeling i Bergen, tidlegare vegssjef og distriktsjef i Aust-Agder, Olav Ellevset (61), som no er i Verdsbanken i

USA, prosjektleiar Øystein Meland (55), PTL i Kristiansand og Knut Sørgaard (51), prosjektleiar i Statsbygg. Einaste kvinnelege søkjar som har teke mot oppfordringa i utlysinga om å søkje, ser helst at namnet hennar ikkje blir kjent no. Stillinga var første gongen lyst ut i juni og andre gong tidleg i august. (Arkivfoto: Synnøve Lien)



To vil bli leiar

■ ■ Det har meldt seg to søkjarar til den ledige stillinga som leiar for prosjekteringsseksjonen ved Statens vegvesen i Leikanger. Det er Frode Vagstad, som har fungert i stillinga inneverande år, og Ellen Njøs Slinde (biletet), som og er tilsett på seksjonen i dag. (Arkivfoto: Dagrinn Husum)



Sykkeltur: Sykkelveginspektørane på jobb. F.v. Mariane Kokkim, Svein Viken, Inger Markhus og Reidun Instanes, alle frå Statens vegvesen i Bergen distrikt. (Foto: Geir Brekke)

Sykkelveginspektørane

Statens vegvesen har inspisert mange sykkelvegar den siste tida. No skal tilstandsrapportar skrivast. Så spør det kor langt pengane rekk til utbetringar.

Geir Brekke

ASKØY: - Det er store skilnader på sykkelvegnettet, seier sykkelansvarleg i Bergen distrikt, Reidun Instanes. Ho har leia ein delegasjon frå Statens vegvesen og Sykkelistenes Landsforbund som har registrert tilstanden på delar av dei mest brukte sykkelvegane i Bergen og Askøy.

Mange kryssingar

På rv. 563 mellom Florvåg og Askøybrua er problemet at sykkelvegen skiftar frå side til side langs riksve-

gen. Dermed blir det mange kryssingar mot biltrafikken for syklistane som skal køyre denne korte ruta.

Det finnst diverre ein del uheldige kryssingar også på sykkelvegnettet i søndre delar av Bergen og. Ikkje minst er sikten for dårleg der sykkelvegen har kryssande avkøyrslar frå verksemdar og bustader.

- Så vi har nok ein god del utfordringar å ta fatt i, sukker Instanes etter ei veker tid med synfaringar med kritisk blick og samtalar med huseigarar og næringsdrivande langs dei ulike rutene.

Tryggleik først

- Vi legg den nasjonale sykkelstrategien til Statens vegvesen til grunn for arbeidet. Her er det sagt at sykkelturen skal vere både trygg og attraktiv som transportalternativ. Målet er å få fleire til å bruke sykkel som transportmiddel.

- Vi har vore i tvil om kor langt vi skal strekkje kravet til attraktive sykkelvegar. Vi har så langt vald å

leggje størst vekt på trafikktryggleik, seier Reidun Instanes til Vegen og vi.

Lettast i flatt lende

I byen er det best grunnlag for å auke sykkeltrafikken i Bergensdalen, med etter måten flate parti mellom sentrum og bydelane sør-øst mot Fana bydel. Intern sykkeltrafikk i bydelane Åsane i nord og Loddefjord og Fyllingsdalen i vest er og viktig. Men her er det meir høgdeskilnader som kan heva terskelen for å ta pedalkrafta i bruk.

Nokre tiltak kan bli omfattande, og midlane er ikkje store. Det er tale om eit par mill. kr til enklare utbetringstiltak. Difor vil ein del av arbeidet vere å gi innspel til revisjon av Nasjonal Transportplan. Dette kan vere i form av framlegg om bygging av nye strekningar for å få betre samanheng for sykkeltransporten. På denne måten kan Statens vegvesen få fleire til å la bilen stå, og få avlastning av vegnettet.



Veltefelle: Svein Viken registrerer eit farleg hol i sykkelvegen som må fyllast att. (Foto: Geir Brekke)

REPORTASJE

Ida har draget på nett

Den digitale assistenten Ida har draget på kundene. Hun har hatt 40 000 dialoger på vegvesen.no siden slutten av juni.

Henriette Erken Busterud

OSLO: IKEA har sin Anna. Hun blunker, smiler og svarer på alt om Billy, Ivar og alt det andre du kan skaffe deg der. Vägverket har også en Anna på sine nettsider som gir brukerne svar på det de lurar på. I slutten av juni fikk Statens vegvesen sin egen assistent på nettet: Ida er en effektiv dame som besvarer tre ganger så mange spørsmål som sine kolleger, men så jobber hun også hele døgnet uten pause.

Kjøretøy

Den interaktive digitale assistenten Ida skal være under opplæring i Statens vegvesen i tre måneder. Hun er stilsikkert kledd i den nye kolleksjonen til Statens vegvesen og lærer noe nytt hver eneste dag.

- Jeg svarer på spørsmål rundt kjøretøy og om Statens vegvesen. Jeg svarer for eksempel på hvor du finner informasjon om tap av vognkort, hvor det ligger salgsmeldinger, når du får oblatet ditt og når bilen din skal på EU-kontroll. Ved siden av dette, åpner jeg sider

for deg både på vegvesen.no og andre aktuelle sider, så du slipper å lete selv! Jeg har ikke lært meg noe om for eksempel førerkort ennå, så hvis du spør meg om det åpner jeg førerkortsidene, forklarer Ida. Flest spørsmål har hun fått om skilt, registrering og eierskifte. Ida er profesjonell, smart, vittig og hyggelig når hun svarer, men er det ufine spørsmål har hun en skarpere tone. Hun har pugget 270 svar på usaklige spørsmål fra alt om hun tilhører en religion eller om hun vil bli med på byen.

Vurderer videre drift

Trude Randsjø sto bak unnfangelser av Ida, hun ble inspirert av Vägverkets Anna.

- Vägverket har fått 30-40 000 færre telefoner og mailer etter at de tok i bruk Anna. Vi i Statens vegvesen får til sammen rundt tre millioner telefoner pr. år til sentralbord, 175 og kontaktsenteret i Steinkjer. I tillegg kommer alle mailene, så en digital assistent kan spare oss for mye arbeid. Vi har logget alle spørsmålene til Ida for å se hvordan de ble besvart. Disse spørsmålene går gjennom daglig og Ida kan mer om kjøretøy for hver dag som går. Vi går videre med de loggede spørsmålene og vi vurderer i disse dager om vi skal lære opp Ida til å svare på spørsmål innen flere fagfelt. Jeg tror Ida kan være et nyttig redskap til å finne fram i jungelen på nettet, sier Randsjø.



Ida svarer på nett: - Vi får gode tilbakemeldinger på Ida og vurderer om hun skal bli fast tilsatt, sier Trude Randsjø i Statens vegvesen. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Bedre pedagoger

27 førerkortssensorer og kjørelærere går nå på felles høyskole-etterutdanning i pedagogikk ved Hafslund trafikkstasjon.

Håkon Aurlien

SARPSBORG: Et hovedmål er å gjøre førerprøven til en mer positiv opplevelse for eleven, uansett utfall.

- Mange opplever nok at førerprøven dreier seg om å måle deres evne til å tåle utrygghet mer enn deres trafikale kunnskaper. Kunnskapsoppbygging blant sensorer og lærere sammen kan bøte på det, sier Knut Alfred Myren ved Høyskolen i Akershus.

Han mener det er spesielt viktig å øke den pedagogiske kompetansen fordi mange sensorer er rekruttert fra tekniske miljøer.

- Østfold er først ute i Statens vegvesen men vi håper vi etter hvert kan gi samme utdannelsestilbud til sensorer og kjørelærere i hele landet, sier han.

Med to halvårsheter tatt over to år, vil sensorer/kjørelærere med "gammel" ettårsutdanning få samme kompetanse som ved dagens toårige høyskoleutdanning.

Bedre lærere: Fra venstre sensorene Kjell Oddvar Bergsland og Arne Nilsen (foran), kjørelærer Chris Hamang, kursleder Knut Alfred Myren og sensor Linda Botten. (Foto: Håkon Aurlien)



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

SI DIN MENING

Trafikkvekst ute av kontroll !

■ Norge har nå havnet i et transportkaos og dette har vi i Bilaksjonen varslet om siden høsten 2006. Jernbanen har ikke kapasitet til å frakte mer gods. Det mangler gods-terminaler og lange krysningsspor og passasjertrafikk sperrer for godstrafikk. Jernbanen er best på godstrafikk over store avstander, pga. stor aksellast. Jernbanen må ha 6 milliarder i årlige subsidier, for å holde prisene nede.

■ Når det gjelder veinettet, har kun 5% av våre stamveier god standard. Hele 56% har dårlig standard. Vi har Europaveier som er for smale til å male gul midtstripe på. Stamveiene er hovedveier mellom landsdeler og større byer. Med dagens standard, bruker vi 50% lenger kjøretid, drivstoff-forbruk og utslipp er i snitt 30% høyere enn ved god standard. På en 4-felts moderne motorvei, kan ulykker reduseres med opp til 90%. Alt dette koster samfunnet enorme beløp og det hele blir meget merkelig, når Bilaksjonen, forskere og fagfolk kan dokumentere meget stor samfunns-

messig lønnsomhet ved å bygge veier.

■ Bilaksjonen har lansert et motorveinett på 2 175 km, som 90% av landet vil ha stor nytte av. Ved å bygge i lavtproduserende utmark i store prosjekter, kommer meterprisen ned i kr. 40 000. Vårt forslag koster 100 milliarder og årlig samfunnsgevinst i veien levetid er 62 milliarder.

Regner vi 30 års levetid er samfunnsgevinsten hele 1 860 milliarder kroner. Det er tragisk at et flertall av norske politikere ikke ser lønnsomheten i dette. Mange har kvalitetsikret vårt forslag, men våre politikere virker ikke interessert i å utrede dette.

Med vårt forslag, kan vi også få et høyfrekvent kollektivtilbud ved hjelp av busser. Den starter nær der du bor og kjører dit du skal !

Miljøgevinsten i forslaget har vi ikke tatt med, da det fremdeles er uklart hva dette vil bli !

■ Grunnen til at landet vårt nå har havnet dette uføre, ligger i Finans-

dep. Finansdep. utarbeider langsiktige økonomiske prognoser, som igjen får betydning for beregnet trafikkvekst. Disse prognosene har vært alt for lave gjennom mange år og veibeveiligningene har gått ned, mens vi samtidig har hatt en meget sterk trafikkvekst. Når et flertall av våre Stortingpolitikere ikke evner å gjøre noe med dette, vil utviklingen bare fortsette. Alt blir derfor feil i planleggingen, dimensjonering, finansiering og framtidig vedlikehold.

Hvor langt etter vi har havnet i utvikling, kan illustreres ved følgende: Vegdirektoratet har beregnet etterslepet på hovedveier til 230 milliarder kroner. Videre har vi et etterslep på 43 milliarder på vedlikehold av alle veier. Dette er alvorlig, som vi ikke kommer unna.

■ Når Regjeringsflertallet kaller en påplussning på 2 milliarder som et historisk løft, vet vi ikke om vi skal le eller gråte ?

Mvh for Bilaksjonen, Kjell Hansen



Bedre stamveier gir bedre miljø

■ Så langt i år har personbiltrafikken økt med 3,2 prosent og tungtrafikken med 9,7 prosent. Prognosene i Nasjonal Transportplan tilsier en økning på bare henholdsvis 0,7 prosent og 1,7 prosent i året fram til 2012.

■ Lars Haltbrekken, leder i Naturvernforbundet, sier i en kommentar til Dagsavisen 3. juli 2007, at nye veiprojekter bør stanses og ikke bli bygd ut. Han hevder at bedre veier gir mer trafikk og dermed større miljøutslipp. Naturvernforbundet har sendt brev til Stortinget, og i innlegg i bl.a. Vegen og vi, der de argumenterer mot en nylig fremlagt SINTEF rapport som hevder at bedre stamveier mellom regioner reduserer klimagassutslipp og lokal luft forurensning. De hevder bl.a. at beregningene ikke tar hensyn til at redusert kjøretid bidrar til å øke det totale transportomfanget.

Påstanden om at nye bedre stamveier gir økt trafikkvekst er like gammel som oppfinnelsen av bilen. I Norge er det like stor trafikkvekst på de "utrangerte stamveiene", for eksempel E-18 på Sørlandet, som på de få motorveiene vi har her i landet. Og internasjonalt har Norge hatt like stor trafikkvekst på stamveinettet mellom byer som andre europeiske land har på sitt utbygde moderne motorveinett. Økonomisk vekst er hovedårsaken til økt trafikkvekst, ikke bedre veier.

Trafikkveksten på våre stamveier må møtes med en storstilt satsing på å modernisere Norges "utrangerte" veinett. Mange klarer ikke å skille miljømessig mellom utbygging av veinett i en by kontra utbygging av veinett mellom byer.

Det er først og fremst bilkøer i de store byene samt tungtrafikk mellom byer som gir flest negative miljøkonsekvenser. Miljøproblemene kan løses ved sterkere satsing på utbygging av kollektiv tilbud kombinert med personbilbegrensede tiltak i byer samt utbygging av mer effektive stamveier kombinert med økt godskapasitet på jernbane mellom byer.

Utbygging av veinettet mellom byene vil antakelig for Norge sin del

gi mest positive miljøgevinster i forhold til at Norge i dag har et av Europas desidert dårligste veinett. SINTEF rapporten viser at miljøbesparelsene kan bli store når enkelte strekninger blir utbygget til firefeltstvei. Hovedforklaringen er at man får jevnere flyt i trafikken, som igjen gir lavere drivstofforbruk.

Dagens norske veinett forbraker mye mer energi pr passasjer og tonn enn våre naboland. Høyde variasjoner og svingete veier gir store variasjoner i kjørehastighet som igjen gir økt diesel- og bensinforbruk og øker dekkslitasjen. Underdimensjonerte veier gir videre kø problemer og dermed unødvendige utslipp. Det er dokumentert at fire felts veier har en kapasitet som er tre/fire ganger høyere enn en to felt vei og at trafikken kan holde jevn hastighet samtidig som alvorlige ulykker reduseres med om lag 90 pst.

Naturvernforbundet hevder videre at SINTEF beregningene ikke tar hensyn til at det er konkurranseflater mellom privatbil og kollektivtransport og mellom tungtrafikk på vei og hhv jernbane og sjø. Når det gjelder konkurranseflatene mellom personbil og kollektivtrafikk på reiser mellom regioner vil selv en dobbelsporet jernbane parallelt med vei kun redusere biltrafikken med 3 til 6 pst. Dette tilsvarer i 2007 kun et halvt års normal vekst i veitrafikken (svar på spørsmål nr 43 fra Samferdselskomiteen om St.meld. nr. 46 (1999-2000) - Nasjonal transportplan 2002-2011).

■ Jernbane kan konkurrere på godstrafikk. Ulike jernbaneinvesteringer kan gi en kraftig økning av godskapasiteten. Når Norge går så det suser er behovet stort for å få fram stadig mer gods og varer på en rask måte over hele landet. I stedet for å begrense veksten ved å kutte i veiutbygginger bør det heller satse på et motorveinett mellom regioner som ikke trenger å være en konkurrent til jernbane. (Innlegget er forkortet)

*Leif Kåre Spartveit
Kristiansand*

Lyntog går ikkje på vasskraft

■ "Naturvernforbundet håper vegdebatten nå kan komme inn på et litt mer edruelig (jernbanespor-) spor", skriv Holger Schauptz i Vegen og Vi nr 11/07 under tittelen Bedre veger er ikke bedre for miljøet.

■ Persontransport med jernbane er ikkje miljøvenleg når vi samanliknar med tilsvarande persontransport i vegnettet fordi tog brukar langt meir energi pr personkm enn ekspressbussar. Det er enkelt å forstå sidan tog er langt tyngre pr reisande enn bussar og fordi dei krev ein ekstremt kostbar, ressursbrukande og eksklusiv køyreveg. Det er interessant å merke seg at engelske lyntogløysingar vil bruke meir energi og få meir CO2 utslipp enn fly. Dei gode miljøløysingane føreset at tog brukar vasskraft som ikkje ureinar, men slik kan vi ikkje rekne.

■ Noreg har ikkje bygd nye vass-

kraftverk på lenge, og nesten all ny tilvekst av el-kraft kjem i realiteten frå kolfyringsverk i Kina og Polen f.eks fordi vi flytter vareproduksjonen dit. El-krafta til tog som produserer transportarbeid som alltid har alternativ på veg med betre energieffektivitet, må difor reknast som produsert i kolkraftverk. På global basis vert berre 2 % av energien produsert i vasskraftverk, og når tusenvis av nye kolfyringsverk står ferdige for el-produksjon om få tiår, er kanskje berre 5 promille av energien produsert som vasskraft. I dag kjem 34 % av global energiproduksjon frå olje, 25 % frå kol, 21 % frå gass og 7 % frå kjernekraft. Så lenge Noreg er fullstendig integrert i det globale produksjonsapparatet kan vi ikkje trekkje ut elementet vasskraft og reserve det for lite energieffektiv transport med tog.

■ Dersom vi byggjer ut 1000 km jernbaneline for transport med

Lyntog så vil kostnaden verte 400 mrd kr, men brukar vi 200 mrd kr så kan vi ruste opp 15.000 km riksvegnett for rask og effektiv ekspressbussdrift både for lang og lokal person og godstransport og få stor miljønytte av tiltaket i alle deler av landet. Berre med tilskota til jernbana på 6 mrd kr, kan vi då produsere 15 mrd personkm gratis på ekspressbussar, medan NSB berre produserer 2,5 mrd personkm. Det vil redusere transport med bil med f.eks 10 mrd personkm pr år. Byggjer vi f.eks eit 4-felts motorveg frå Drammen til Odda for 25 mrd kr og raske vegar vidare til Bergen og Haugesund/Stavanger så vil kjøretida Oslo-Bergen/Haugesund kunne reduserast til ned mot 3 timar. Då vil mestedelen av flyginga i Sør-Noreg gå ut. Dette viser at det er svært miljøvenleg å byggje eit betre vegnett.

Idar Mo, Sogndal

16-åringen på lett mc – transportmiddel eller ekstrem risikosport?

■ Vi skjerper stadig sikkerhetsfokus i de fleste samfunnssektorer, men ser ut til å glemme en gruppe med skyhøy ulykkesrisiko, en trafikantgruppe som består av barn som freser rundt på mc i 100.

■ Blant sommerens mange agurknyheter og dopsaker fra Tour de France, tigger det jevnt og trutt inn de "normale" små tragediene fra vegnettet vårt. De er blitt små som nyheter, men tragedien for de rammede er selvsagt like stor som før.

■ Før sommeren, i mai-utgaven av Samferdsel, skriver SINTEF's Dagfinn Mo om ny dokumentasjon om det vi har ant i lang tid: Unge mennesker har ikke mental kapasitet til å håndtere godt nok de komplekse risikoutfordringene i trafikken før de nærmer seg 24-25 års alder. Han tar såpass sterkt i at han mener trafikkskolene derfor har en nærmest

umulig oppgave med å forsøke å lære 18-19-åringene sikker trafikantatferd. Artikkelen er basert på bilen som trafikkelement, en kjøretøytype som iallefall i nyere format er blitt ganske så proppet med beskyttende og proaktive sikkerhetsremedier. Ytterligere beskyttelsestiltak er på gang.

■ Artikkelen omtaler ikke motorsykkel. En kjøretøytype som har så og si ingen beskyttelse å tilby føreren. En bråstopp er og forblir fatalt for fører – og ofte en ung passasjer. Vi vet – og har visst lenge – at mc-kjøring er mange ganger farligere, faktisk 20-40 ganger verre, enn å kjøre bil, som da i utgangspunktet er noe av det farligste vi gjør i hverdagen.

■ Når vi vurderer dette i lys av det ovennevnte fra Mo og SINTEF, hva skal vi da si om det faktum at vi

fremdeles tillater 16-åringene å frese rundt på en kjøretøytype som heter "lett motorsykkel"? Sykler som helt lovlig gjør 80-90 km/t. Og hundre med.. Totalt ubeskyttet utenom en skarve hjelm.. Ikke engang krav om en refleksvest! Og passasjer er framleis like lovlig som da jeg selv testet skjebnen på slik sykkel i 1970, på en sliten Tempo Taifoon 125 som gjorde 100 i svak nedoverbakke.

■ Etter nettopp å ha fullført vårt utmerkede interne kurs om sikkerhetsstyring, har jeg fått noen tankevekkere innen flere hold innen vårt sikkerhetsarbeid. Noen tanker går på overordnede sikkerhetsprioriteringer nasjonalt som jeg skrev om i et tidligere innlegg i denne avis, mens det mest rabiate eksempel på konkret nivå tror jeg må være 16-åringene og lett mc.

Nå er vi midt inne i en ny re-

visjon av NTP, der fokuset på sikkerhet er sterkere enn noensinde. Etter å ha sjekket i flere av sikkerhetskronekne, har jeg enda ikke hørt signaler om at det vurderes innskjerpende tiltak for lett mc. Revisjonsrunden med NTP må jo være en utmerket anledning til å ta opp en slik sak.

■ Dette gjelder faktisk barn, som vi voksne har ansvaret for til de er 18. De liker ikke å høre det selv, men slik er nå jussen. Ikke har de noen interesseorganisasjon i ryggen heller.

Mange foreldre tar selv opp kampen og nekter sine kjære håpefulle denne lappen. Mange lover dem penger til bilsertifikatet hvis de holder seg til tråsykkelen og fotøyet – og buss!! (vi trenger kol-

lektivrekutter!)- til de blir 18.

■ Det må være mange muligheter for innskjerping. Om en ikke drar til med forbud, så kunne vel et påbud om refleksvest være en god start? Eller plombere motor'n til 70? Heving av aldersgrense har vært brukt i flere andre sammenhenger.

■ Nå har vi innført påbud om refleksvest i bilen. Den skal ligge lett tilgjengelig. Hvis ikke, - trussel om bot. Myndighetene har sørget for at vi skal bli sett dersom vi må ut av bilen i vegkanten. Det kunne jo komme en 16-åring fresende...

*Sigmund Riis
Strategistab Region vest*

REPORTASJE

Trafikktrygg vegkro

Høydalsmo vegkro på E134 i Telemark set trafikktryggleiken i høgsetet.

Kjell Wold

TOKKE: I vår opna vegkroa landets første vegbibliotek og trimrom for sjåførar.

- Det gjekk snøgt frå ide til opning, seier krovert Thorleif Grimstvedt. Kroa på vegen mellom Drammen og Haugesund har over 100 trailerstopp og like mange privatbilar kvar dag. Grimstvedt tok over drifta av vegkroa i fjor sommar. Som mangeåreg samferdselsjournalist skjønte han fort behovet for betre pause- og kvileservice for vegfarande.

Svensk ide

Berre fire månader tok det frå ideen om trafikktryggleikstilbodet for sjåførar blei fødd til den blei realisert. Så snøgt har neppe eit bibliotek nokon gong blitt opna. Ideen kom frå ein av sjåførane som besøker kroa, Norsk Transportarbeiderforbund og liknande tilbod i Sverige.

Tokke kommune og Telemark fylke har og støtta tilbodet som har ein viktig effekt på både trafikktryggleik og helse. I tillegg til bibliotek og trimrom har krovert Grimstvedt utvida mattilbodet med salatbar og annan helsekost og kutta ut all alkoholserving.

Mykje støtte

I tillegg til bibliotek og trimrom har vegkroa og eit tilbod til langtransportersjåførar med kvilerom, kjøkkenkrok og tv. Krotilbodet til vegfarande har fått støtte frå mange hald. Den Norske Forleggerforening og Norsk Transportarbeiderforbund donerte til dømes

lydbøker for 25 000 kroner til vegkrobbiblioteket. I tillegg fekk biblioteket 75 000 kroner frå ABM-utvikling.

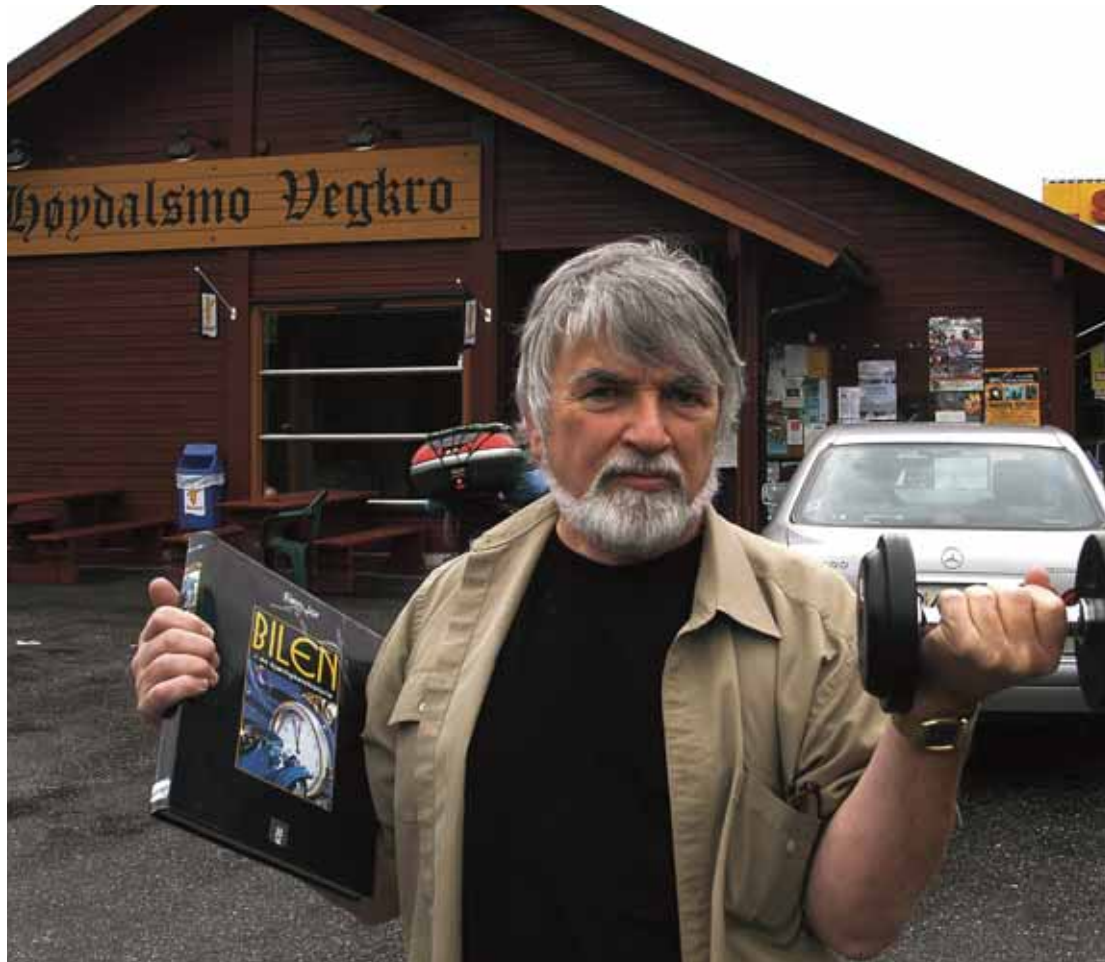
Biblioteket i Tokke og filialen på Høydalsmo garanterer kvaliteten og oppfølginga på tenestetilbodet. Transportarbeiderforbundet vil søkje kulturminister Trond Giske om støtte til riksdekkjande tilbod av same type.

Sunt og godt

- God og riktig mat, kvile, trim og kulturelt påfyll i rastepausane er like viktig for god og trygg transport på norske vegar, seier krovert Thorleif Grimstvedt. Trafikkjournalisten som er blitt vegkroeigar vil medverke til å gravlegge mytane om den late langtransportersjåføren med usunne matvanar og dårlig helse.

Grimstvedt understrekar at vegkroa på Høydalsmo skal vere trafikktrygg for alle typar trafikantar, ikkje berre langtransportersjåførar, men og familiar med born og andre sjåførar.

Les og trim: Thorleif Grimstvedt har opna bibliotek, kvilerom og trimrom for sjåførar på vegkroa ved E134 i Høydalsmo i Telemark. (Foto: Kjell Wold)



Bøy og tøy: Thorleif Grimstvedt og Sigmund Jordstøyl (t.h.) strekker ut i trimrommet på vegkroa. (Foto: Kjell Wold)



Lydbøker: I biblioteket kan sjåførar kvile med lydbøker eller vanleg lesestoff. (Foto: Kjell Wold)



Fullt lag i Region midt

Når Berit Brendskag Lied i disse dager for alvor tar fatt på jobben som regionvegsjef i Region midt, har hun en komplett ledergruppe i ryggen.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Flere av de sentrale lederstillingene i regionen har stått ledige over lengre tid, men nå er lederkabalene i ferd med å gå opp:

Splitter ny trafikksjef, Harald Valved, hadde sin første arbeidsdag ved Statens vegvesens regionvegekantor sist mandag. Flere har fungert på midlertidig basis som trafikksjef etter at Ingunn Simonhjell sa opp sin stilling for godt over et år siden.

Samtidig har Petter Hildre sagt ja til stillingen som regionens utbyggingsjef på fast basis. Han har fungert i denne stillingen etter at Arne Feragen sluttet i fjor høst, men stod ikke på søkerlista da stillingen ble utlyst.

Den nye regionvegsjefen kommer fra stillingen som leder av ressursavdelingen. Stillingen som ressursjef blir utlyst eksternt om



Kabalene går opp: Berit Brendskag Lied har en komplett ledergruppe i ryggen når hun nå tar fatt på jobben som regionvegsjef i Region midt. (Foto: Knut Opeide)

kort tid. Eva Larsen fungerer som ressursjef inntil videre. Hun er til daglig leder av trafikkseksjonen ved ressursavdelingen. Denne seksjonen blir i denne perioden ledet av Steinar Simonsen.

En stor dag i Salten

Samferdselsministeren åpnet Vegpakke Salten og ga grønt lys for anleggsstart på ny riksveg 17.

Giselle Jensen

BODØ: Samferdselsminister Liv Signe Navarsete har avduket skiltet som forteller at her bygges ny rv. 17. Dermed er et viktig skritt tatt mot utbygging av Vegpakke Salten fase I.

- Det har vært en lang prosess. 25 år tok det å komme fram til traséen som nå er besluttet bygd. Det har vært lansert ni forskjellige veitraséløsninger, forteller prosjektleder Unni Gifstad.

Stort forbedringspotensiale

- Den nye vegen blir helt rett med to tunneler, den ene på 1250 meter og den andre på 250 meter. Nå blir det slutt på alle kurvene, slo hun fast.

Vegen har kostnadsramme på 230 millioner kroner. Utbyggingen er finansiert gjennom riksvegmidler i Nordland og en stor andel bompenger. Kjøre lengden reduseres med 0,5 kilometer, beregninger



Klar - ferdig - gå: Samferdselsministeren blåste i gang anleggsarbeidene på rv. 17 mellom Godøystraumen og Tverlandet. (Foto: Irene R. Skaue)

viser også en reduksjon i ulykkes- og transportkostnader på 135 millioner kroner, ifølge prosjektlederen.

Overbevist minister

Navarsete var ikke i tvil om at Vegpakke Salten er nødvendig for å bedre standarden på vegene i regionen.

- Riksvei 17 er en av de dårligere vegene jeg har kjørt på, så dette prosjektet støttes fullt ut, sier Navarsete til lokalavisa. På spørsmål om fase 2 av vegpakken blir en realitet var hun mer forsiktig.

- Hun ville ikke love penger, men sa at vi må vente til prosjektet er ferdig planlagt, forteller prosjektleder Unni Gifstad.

TEMPEN PÅ TAMPEN

NAVN: Ole Christian Torpp ■ **ALDER:** 64 ■ **STILLING:** Trafikkdirerør
 ■ **BOSTED:** Ski ■ **SIVILSTATUS:** Gift, fire barn
 ■ **AKTUELL SOM:** Ny trafikkdirerør i Statens vegvesen

Torpp tropper på

Ole Christian Torpp startet i stillingen som trafikkdirerør i Statens vegvesen i sommer. Det blir hans sjette sjefsjobb i etaten på tolv år.

Henriette Erken Busterud

– Jeg vil prioritere trafikksikkerhet på bekostning av andre investeringer dersom det er nødvendig. Et moderne land kan ikke akseptere at det er så høy ulykkesfrekvens, sier den nye trafikkdirerøren.

Studerte i USA

Torpp er sivilingeniør og har studert både ved University of Wyoming og Berkeley.

– Jeg dro over sammen med kona da vi var nygifte. Dette var Flower Power-perioden med mange hippier rundt campus. Samtidig kom de som var skadet av napalm i Vietnamkrigen tilbake. Denne perioden gjorde et utrolig inntrykk, sier Torpp.

Før Torpp dro til USA jobbet han på TØI, der han fortsatte som forsker da han kom tilbake. Deretter jobbet han i Oslo kommune med veg og trafikkfag, som utbygging av Ring 1, sporveissaker og innføring av internrevisjon. Så var han en kort periode i Oslo Sporveier før han i 1994 startet som plansjef i Statens vegvesen Oslo. Tre år senere ble han vegsjef samme sted. Fra 2000 var han vegsjef i Hordaland, og i 2003 ble han sjef for Region vest.

Vurderte nedtrapping

– Jeg gir mine nærmeste ledere ganske stor frihet, men jeg krever å være orientert i forkant når ting skjer. Ellers liker jeg å snakke med folk og kommer gjerne med innspill og synspunkt i korridorene, sier Torpp, som er en formell mann med godt humør og stor kapasitet. Egentlig hadde han tenkt å avslutte karrieren i etaten med en jobb uten ledelses- og personalansvar.

– Jeg trodde neste jobb ville innebære nedtrapping. En tenker ikke akkurat på å gå inn i en ny lederjobb når en er 64, men så ble jeg altså bedt om å ta denne stillingen og svarte ja.

Hjertesaker

– Vi må videreføre trafikksikkerhetsarbeidet og jobbe mer med holdningsendringer. Jeg mener vi må sørge for at det blir sosialt uakseptabelt å kjøre for fort, på lik linje med å kjøre med promille. Ellers er jeg opptatt av at vi må ivareta vegkapitalen, og vi må ha mer fokus på det viktige arbeidet som blir utført på trafikkstasjonene, understreker Torpp.

Den nye trafikkdirerøren tar fortrinnsvis tog og bane til jobb.

– Jeg bruker også bilen til jobb, hvis dagen er slik at det er mest praktisk. Men jeg er opptatt av at vi må tenke på om det er nødvendig med all reisingen, også i jobbsammenheng. På spørsmål om han mener det er riktig å satse på vegprising, svarer han:

– Ja, for all del. Det skal koste mer å kjøre i byområder i rushtida for å få redusert bilbruken. Det er nødvendig både med tanke på klima, køer og trafikksikkerhet. Og pengene som kreves inn må blant annet brukes på drift av kollektivtrafikk.

Bereist

Torpp har hatt en stor region å reise i. Det er ikke bare å komme seg tur/retur Leikanger Haugesund på en dag.

– Jeg har nok hatt over 120 reisedager i året, og jeg nyter flere ettermiddager hjemme nå enn før. Men Torpp har ikke bare reist i øst og vest her i kongeriket.

– Jeg liker kanskje best av alt å reise som backpacker i Latin-Amerika – det er favoritten. Vi vet aldri hva vi gjør neste dag. Det gir en herlig frihet.

Hans bokstavelig talt største høydepunkt i livet var da han svevde i en hanglider tusen meter over Vangsvatnet på Voss. Året var 2004, og regionvegvesjefen skulle gi kulturdagene i vest en flying start.

– Det var helt fantastisk å være i en slik vektløs tilstand. Husene var mindre enn i monopol. Og det var så stille, jeg hørte ikke en gang fugler, kvitrer Torpp, som må belage seg på mer støy i sin nye jobb.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Hovedproblemet er fart – folk kjører for fort.

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

Lytte til publikums tilbakemeldinger og ta hensyn til disse.

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

Den dagen vil jeg avsette til å snakke med de medarbeiderne jeg ellers ikke snakker med.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Ha! Da vil jeg sette ei tavle på ministerens kontor å skrive: "La hver dag bli sikrere på vegen" og "La stå". Under vil jeg skrive "Hilsen statsråden for en dag"



Miljøbevisst: – Det må koste mer å kjøre i rushtida i byer, men det må også legges til rette for alternativ transport, sier den nye trafikkdirerøren som brenner både for trafikksikkerhet og miljø. (Foto: Henriette Erken Busterud)

LØSGRUS

HVA SKJER?

26. AUGUST/OSLO

■ Åpen dag Bjørvikprosjektet

28-29. AUGUST/HAGESUND

■ Norvegkonferansen

30. AUGUST/ODNES

■ Åpning rv. 33 Odnos-Dokka i Oppland.

31. AUGUST/MYSEN

■ Åpning E18 Momarken-Sekkelsten

5-6. SEPT/LOFOTEN

■ Turistvegkonferansen 2007

6. SEPT/LOFOTEN

■ Åpning Nasjonal turistveg Lofoten

15. SEPT/DRAMMEN

■ Offisiell åpning E18 Høvik-Frydenhaug

16-22. SEPT/EUROPA

■ Europeisk mobilitetsuke

17-21. SEPT/PARIS

■ PIARC World Road Congress

3-5. OKT/ARENDAL

■ Ts-fokus 2007

9-13. OKT/BEIJING

■ ITS World Congress

Vet du om noe som skjer? Send en 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.



Det har ikkje kome inn svar på biletet frå førre avis (under). Men biletet frå nummer 10 var frå vedikehaldsarbeid av driftevegen i Hunnedalen i 1906. I dag er vegen kjent som rv. 45.



LØST OG FAST

Rasbergan

Vi kan alle gjøre feil, også en samferdselsminister på turne i Nord-Norge. Under den offisielle åpningen av rassikringsprosjektet i Isbergan på fv. 294 i Troms kom Liv Signe Navarsete til å si riksveg i stedet for fylkesveg. Da regionvegsjef Torbjørn Naimak tok rollen som sufflør ble hun bare mer forvirret. Så da navnet Isbergan i ste-



det ble til Rasbergan måtte latteren bare komme, ikke minst fra henne selv. Statsråden sjarmerte seg fort inn igjen, og det hele ble svært så muntert. (Foto: Torild Heimdal)



Stedet Trauten er skiltet fra rv. 24 i Glåmdal og viser til en av de eldste gårdene i Nord-Odal. Navnet kommer fra det gammelnorske Trjōta som betyr "opphøre", og forklaringen er at

bebyggelsen gikk så langt nord før de store skogene fortsatte. Nabogårdene Løkker har navn utviklet fra "Lykkja", men opprinnelsen er ukjent. (Foto: Håkon Aurlien)

Her om dagen

Drammenselva gikk over sine bredder flere steder i juli. E134 ble stengt i flere dager og ble isteden vannvei for tobente dundotter som disse. (Foto: Hans Storm Magnussen)



UNORMALER

69



Gordisk knute: I Tromsø opererer man med forbud mot å svinge i påbudt kjøretretning. (Foto innsendt av Alf Edvard Masternes)

Å møte veggen

Hva skal en stakkars bilist gjøre når han møter denne skiltkombinasjonen? Her er det påbudt å svinge til høyre samtidig som et provisorisk skilt midt ute i vegbanen slår fast at her er det forbudt å svinge i påbudt retning.

Vegen og vi's unormale jury rotet seg helt bort i en filosofisk diskusjon da dette bildet var oppe til behandling. Man begynte å diskutere hva som er sterkest av forbud og påbud og om det ene gjelder over det andre hvis skiltbudskapene

ikke lar seg forene. Flere i juryen mente at forbudet mot å svinge til høyre i dette tilfelle er sterkest og man derfor "til nød" må kunne kjøre rett fram.

Men til slutt skar juryens kloke formann gjennom og slo fast at å møte en slik skiltkombinasjon er som å møte veggen: Her er det bare å snu og kjøre tilbake samme veg som man kom. Han la ettertenksomt til at han håper at denne vegen, sentralt i Troms, ikke er enveiskjørt ...

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Når kommer katastrofen?

- Vi har vært heldige og unngått de store katastrofene på vegnettet i Norge, leser vi i Vegen og vi nr. 5 1987. Er vi beredt til å takle informasjonsutfordringene i forbindelse med den store katastrofen som vi vet vil komme før eller

siden, spør bedriftsavis og forteller at noen av Vegvesenets informasjonskonsulenter nå har satt spørsmålet på dagsordenen med tanke på å utvikle en gjennomtenkt kriseberedskap i etaten.