



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET:

Tyngre kjøretøy er involvert i langt flere ulykker nå enn før. Flere uerfarne sjåførere er en av forklaringene.

SIDE

UTBYGGING:

Det er ikke mye dyrere å bygge veg i Norge enn i andre land, viser en internasjonal undersøkelse.

SIDE 9

RUSHTIDSAVGIFT:

- Urettferdig å gi bykommunene vetorett på innføring av rushtidsavgift, sier KrF-politiker i Sør-Trøndelag.

SIDE 11

Svekkes av splitting

LEDER SIDE 2



Mer nullvisjon

Statens vegvesen ønsker å videreføre nullvisjonsprosjektet på Karmøy utover vedtatt femårsperiode.

SIDE 6



Får vanntette vegplaner

De neste hundre årene vil nedbøren øke med opp mot 20 prosent. Statens vegvesen legger nå planer for hvordan de skal takle dette.

SIDE 14-15

- Reklame bra for miljøet

- Reklamefinansierte busskur er en viktig miljøfaktor som gir økt trygghet og bedre renhold, mener Statens vegvesen i Rogaland.

SIDE 18

Frøløs veg

Lofast er det største veganlegget i Europa som satser fullt ut på naturlig revegetering.

SIDE 19



Dødsulykker: Høy fart og førerfeil går ofte igjen i dødsulykker. (Arkivfoto: Statens vegvesen)

Høy fart dreper

Dødsulykkene i 2006 analysert. I halvparten av de 226 dødsulykkene på norske veger i fjor var høy fart medvirkende årsak til at folk omkom. Det viser en analyse Statens vegvesen har utført, på bakgrunn av rapportene fra de regionale ulykkesanalysegruppene.

SIDE 7

- Regionreform øker byråkratiet

- En oppdeling av Statens vegvesen gjennom forvaltningsreformen vil gi svekket fagmiljø og mer byråkrati, mener vegdirektør Kjell Bjørvig.

SIDE 10



DAGSORDEN

Svekkes av
splitting

LEDER

Helge Rong

■ Fagkompetanse og gode nok fagmiljø er en viktig faktor når Statens vegvesen nå advarer mot en oppsplitting av etaten i forbindelse med den forestående regionreformen. Under den nylig avholdte Norvegkonferansen presenterte vegdirektør Kjell Bjørvig etatens syn på den forestående reformen. Han påpekte at oppsplitting av fagmiljø kan gjøre det enda vanskeligere å rekruttere fagfolk til de mange fagmiljøene, både nasjonalt og på regionalt plan.

■ Et annet faremoment er at oppsplitting vil redusere muligheten for samordning av trafikksikkerhetsarbeidet, men også andre viktige felt vil kunne bli skadelidende hvis resultatet blir mange små regioner.

■ En av de største utfordringene de kommede årene er bortfallet av fagfolk. Tall fra personalavdelingen i Statens vegvesen viser at rundt 1 000 fagpersoner går av for aldersgrensen i løpet av de kommede ti årene. Det tilsvarer knappe 20 prosent av den totale arbeidsstokken i etaten.

■ Mange av dem som er i etaten oppgir at godt fagmiljø er en av hovedårsakene til at de blir. I kamp med stadig mer betalingsvillige private aktører om fagpersonellet, må Statens vegvesen kunne tilby andre gode arbeidsvilkår for å få tak i folk. Brede og store nok fagmiljø har vært, men kommer også til å forbli en viktig faktor i jakten på kompetansen.

■ Flere stortingsrepresentanter og andre samfunnsaktører deler Bjørvig og Statens vegvesens bekymring. - Det kan bli i meste laget med demokrati når beslutninger skal flyttes fra Stortinget til det regionale nivå, sa fylkesordfører Tove Lisbeth Vassvik i Vestfold.

■ Regionreformen i seg selv er ikke faremomentet, men konsekvensene kan bli et uregjerlig system og usammenhengende vegnett. Det kan ikke bli slik at trafikantene skal kunne se på vegbanen at de nå kjører inn i en ny region. Da har reformeringen gått for langt. Spesielt når vi også vet at oppsplitting ikke vil føre til reduserte utgifter, men tvert imot vil øke kostnadene.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Kjell Bjørvig, vegdirektør

Helt i spiss når det gjelder trafikksikkerhet og miljø

Bærekraftig vegpolitikk

Jeg skriver dette med bakgrunn i ferske inntrykk fra første dag av den store verdens-kongressen i Paris, arrangert av World Road Association. Norge har lenge deltatt aktivt i denne organisasjonen som omfatter de statlige vegadministrasjoner og som i dag har mer enn 100 medlemsland fra alle verdensdeler.

Hovedtema for denne konferansen som arrangeres hvert fjerde år, er bærekraftig utvikling av vegtransporten. På konferansens første dag debatterte mer enn 60 transportministre over temaet vegprising som tiltak for å redusere miljøproblemer og som tiltak for å effektivisere næringslivets transporter spesielt i storbyområdene.

Ikke uventet var det noe divergerende syn på vegprising. Nederlands transportminister holdt et tankevekkende hovedinnlegg og redegjorde for hvorfor og hvordan Nederland ville innføre vegprising for å redusere miljøproblemer og effektivisere vegtrafikken ved å vri bileiernes kostnader fra kjøp av bil til bruk av bil. Vegprising skulle ha to elementer, hvor det ene var å betale i forhold til utkjørt veglengde, og det andre var å betale mer for å kjøre i byområder der kjøpene og miljøbelastningen var størst. Samtidig skal det gis rabatter til de som kjører miljøvennlige biler.

Jeg oppfattet at dette hovedinnlegget fikk støtte fra flere land, spesielt i Europa hvor både Sverige og England som har innført bomringer med rushtidsavgift. Begge uttrykte sin støtte til bruk av slike virkemidler. Vår egen samferdselsminister, Liv Signe Navarsete, holdt også et innlegg der hun redegjorde for regjeringens syn på rushtidsavgift kombinert med styrking av kollektivtrafikken.

Hennes innlegg fikk god respons i ministerpanelet. Mange andre land var opptatt av vegprising kun for å finansiere utbygging av vegnettet.

Kinas transportminister sa bl.a. at utbygging av motovegnettet i Kina utelukkende ville bli finansiert ved bompenger, mens statsmidlene i sin helhet skulle gå til å ruste opp veger i regionene og distriktene. Noe til ettertanke for Norge når strategiene nå skal formes i NTP 2010-19?

De neste dagene her i Paris vil by på et utall av faglige presentasjoner og debatter som spenner over mange tema: miljø, klimautfordringer, trafikksikkerhet, broer, tunneler, vedlikehold og finansiering av veger. Hovedinntrykket er at Norge har mye å bidra med og mye å lære. Jeg tror vi ligger langt fremme på mange vegfaglige spørsmål, og helt i spiss når det gjelder trafikksikkerhet og miljø. Klimautviklingen og dens innvirkning på vegene i form av ras og flommer er også et tema som har fått stor oppmerksomhet på denne kongressen.

Når det gjelder spesielle norske prosjekter, så blir det lagt merke til at vi satser på å bygge vakre veger, og turistvegprosjektet med sine spennende arkitektoniske løsninger har vakt oppsikt både i Frankrike, Tyskland og Japan. Da jeg fortalte en fransk kollega at turistvegene hadde fått ærespris fra Norsk Kulturarv sa han at dette var svært spesielt, men i Frankrike hadde de også fått priser for god design, men det var stort sett for broprosjekter.

Jeg håper at de ca. 30 norske delegatene engasjerer seg i diskusjonene og at de kommer hjem inspirert til ny innsats for å utvikle vegene og etaten videre.

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 18. september kl. 13.00. Neste utgave kommer 4. oktober 2007

KRONIKK

ANDRE TIDER ■ Morgendagens Ola Tveiten har byttet ut hakken og spaden med håndholdt datamaskin og satellittbaserte kommunikasjons- og styringssystemer.

Den nye, moderne vegarbeideren

■ For ti år siden var en av Statens vegvesens hovedoppgaver å bygge og drifte vegnettet, bygge broer og tunneler og sørge for en god fysisk infrastruktur. Dette har over tid bidratt til å knytte landet sammen, bedre trafikksikkerheten og sørge for generelt bedret framkommelighet for alle. I 2007 bygger vi ikke lenger veger i egenregi - vi bestiller og forhandler kontrakter. I dag vil trafikantene ha noe mer enn en veg å kjøre på. Samfunnet har forventninger om at Vegvesenet skal levere elektroniske tjenester og digital infrastruktur, med grunnlagsdata, informasjon og tjenester. Vegvesenets er i ferd med å bli en operatør av et komplekst, helhetlig transportsystem. Dagens teknologi gir oss mange muligheter, morgendagens teknologi vil gi oss enda flere.

■ Det målrettede trafikksikkerhetsarbeidet har lenge vært en fanesak for Statens vegvesen, men det er fremdeles alt for mange som dør og lemlestes på norske veger. I tillegg har miljø- og klimadebatten bidratt til å

I framtiden kan vi ikke ensidig bygge oss ut av utfordringene knyttet til trafikksikkerhet, framkommelighet og miljø

sette fokus på andre negative sider ved biltrafikken. I framtiden kan vi ikke ensidig bygge oss ut av utfordringene knyttet til trafikksikkerhet, framkommelighet og miljø. Vi må i enda større grad enn i dag ta i bruk teknologi for overvåking, styring, kontroll og informasjon. I dette ligger systemer for førerstøtte, kjøretøyteknologi og avansert utstyr langs vegen for ytterligere å kunne nærme oss 0-visjonen og bidra til mer miljøvennlig trafikkavvikling.

■ Kjøproblemene i Oslo var verre for 30 år siden enn de er i dag, til tross for at det er mer trafikk og sammenhengende køer inn og ut av sentrum hver eneste dag. Tunneler og planskilte kryss har utviklet vegnettet og bedret situasjonen, og sammen med informasjons- og styringstiltak gitt trafikantene bedre mulighet til å holde seg oppdatert på trafikksituasjonen. Men det er ikke plass til flere og nye veger i tettbygde områder, og nye parseller bygges under bakken. Dette stiller krav til styring, overvåking og informasjon for å ivareta en sikker avvikling og håndtere



Morgendagens Ola Tveiten: Satellittbaserte kommunikasjons- og styringssystemer blir framtiden. (Illustrasjon: Jon Opseth)



■ **HVEM:** Håkon Wold er utdannet sivilingeniør ved NTH, Institutt for samferdselsteknikk. Han arbeider med ITS ved Trafikksikkerhetsseksjonen i Statens vegvesen Vegdirektoratet. (Arkivfoto: Henriette E. Busterud)

hendelser som oppstår. Behovet og etterspørselen etter mer tilgjengelig, detaljert og kvalifisert trafikkinformasjon øker fra både pendlere og næringstransporten. Oppdaterte reisetider på vegnettet, bedre tilrettelagt innfartsparkering, mer tilgjengelig og presis trafikkinformasjon kan bidra til å forbedre trafikksituasjonen i de største byene.

■ Vegprising kom på agendaen under valgkampen denne høsten, og er en type tiltak som kan bidra til å oppnå en økt overgang fra bil til kollektivtrafikk i de største byene. Dette betinger imidlertid en konkurransedyktig og attraktiv kollektivtrafikk. Vegvesenet må ta i bruk teknologi og reguleringer for å bidra til raskere og mer effektiv fremføring av buss og trikk. Andre, og mindre kontroversielle, tiltak for å redusere miljøulempene fra biltrafikken er innføring av variable miljøfartsgrenser, samt å benytte friteksttavler for informasjon. Dette koster penger, men kan bidra til å øke trafikantenes aksept for reduserte fartsgrenser på dager med dårlig luftkvalitet og dermed bedre situasjonen for alle de som plages av forurenset luft fra biltrafikken.

■ Mye av forskningen og utviklingen skjer internasjonalt, gjennom EU og hos bil- og utstyrproducentene. Det er derfor viktig at Vegvesenet følger med på denne utviklingen, slik at vi kan nyttiggjøre oss de systemer og tjenester som vil virke positivt også under norske veg- og trafikkforhold. Det

er mye å hente på internasjonalt samarbeid på dette området.

■ Hensynet til personvern og retten til å ferdes anonymt i trafikken har blitt fremstilt som en rettighet, og som en begrensning i forhold til å ta i bruk ny teknologi innen samferdselssektoren. Kanskje vi må utfordre denne "retten" i trafikksikkerhetens tjeneste. Det er riktig at enkelte systemer krever posisjonering eller vil kunne registrere føreradfærd. Det er viktig at personvernhen-synet ivaretas ved utvikling av slike løsninger.

■ Det som er viktig er at Statens vegvesen er bevisst sin rolle som data- og informasjonsformidler. I framtiden vil det være like viktig for Vegvesenet å utvikle og forvalte den digitale infrastrukturen som den fysiske infrastrukturen. Denne bevisstheten må forankres på alle nivå i etaten. Morgendagens Ola Tveiten har byttet ut hakken og spaden med håndholdt datamaskin og satellittbaserte kommunikasjons- og styringssystemer.



Statens vegvesen

I MEDIENE:

Altaposten

Blokkér vegen

- Det er den eneste måten å vekke Statens vegvesen på, hevder KrF i Alta. De oppfordrer til gå-sakte aksjon for å tvinge gjennom bygging av gang-/sykkelveg langs rv. 93 i Øvre Alta. KrF mener de myke trafikantenes stemme ikke blir hørt. Planene finnes, alt står og faller på Statens vegvesen, hevder politikerne.

Daglige tabber



Dersom det viser seg at dårlig skilting omgjorde strekningen til en dødsfelle, må de ansvarlige svare for det. Det er en fattig trøst til den dreptes foresatte, men vi vet alle at feil og tabber skjer hver eneste dag. Men i dette tilfellet hadde politiet og vegmyndighetene alle forutsetninger for å hindre ulykken, skriver Rogalands Avis på lederplass etter en trafikkulykke ved et veganlegg i Stavanger.

Østlandets Blad

Bevar Marka!

Engasjerte tilhørere i Ski Rådhuseteater ga klar beskjed: Det som er igjen av Marka, må vernes, skriver Østlandets Blad.

Rundt 100 deltagere møtte frem da kommunen inviterte til møte om ny markalov.

- Sørmarka spises opp av veier og bebyggelse, sa Theo Jordahl, som særlig opplever dette som speiderleder.

- Om vi bygger en barnehage innenfor grensen, er ikke så ille, repliserte ordfører Amund Kjærli, som så større fare ved å bygge ut Ski øst med ny E18.

Drammens Tidende

Åpningsfest

Lørdag var det åpningsfest for E18 motorvegbrua i Drammen og den nye Bruparken på Strømsø. Denne gangen var ikke det mest interessante det som skjer oppe på brua, men det som fins under den, skrev DT i en leder.

Trønder-fluisa

Vil anmelde Mesta

En beboer i Mosvik truer med å anmelde Mesta for mislighold av kontrakten selskapet har tegnet med Statens vegvesen om vedlikehold av fylkesvegen mellom Mosvik og Leksvik. Han mener vegen er så dårlig og hullete at det påfører ham store ekstrakostnader. Mesta avviser blankt at de misligholder funksjonskontrakten og skyver ansvaret for den dårlige vegen over på Statens vegvesen, skriver Trønderavisa.

TRAFIKKSIKKERHET

Flytter ts-hallen

■ ■ Trafikksikkerhetshallen i Stavanger har utvidelsesplaner, og blir trolig flyttet fra sin nåværende plass til en fylkeskommunal tomt i nærheten av Stavanger trafikkstasjon. Samtidig blir dagens dukhall avløst av et fast bygg. På den nye tomten kan det bli samlokalisering med en sykkelbane. Forhandlinger om saken pågår. (Foto: Geir Brekke)



Taxi vil ha beltekrav

■ ■ Norges Taxiforbunds årsmøte vedtok i helgen å droppe drosjesjåførenes fritak fra bilbeltekravet. I sitt handlingsprogram går nå forbundet inn for andre en tidligere anbefaling om beltebruk til at brukeren må være obligatorisk.

- Vi har hatt et unntak fordi vi er mye inn og ut av bilen, men trafikkbildet har endret seg mye. Det er godt dokumentert hvor viktig bilbelte er for å redde liv, sier direktør Wiggo Korsnes i Norsk Taxiforbund.

Avslørte belteslurv

■ ■ I løpet av en snau halvtime registrerte 6. klassinger ved Sentrum skole i Vadsø at 30 bilførere ikke brukte bilbelte under kjøring. Bilbelte tellingen er et samarbeid mellom 80 elever på 6. klassetrinn og Trygg Trafikk. For de elleve år gamle elevene var dette resultatet både overraskende og nedslående. De var overrasket over slurvingen.

348 000 er "prikket"

■ ■ Nesten en halv million førerkortprikker er spredt på 348 000 bilførere etter at systemet med prikker i førerkortet ble innført i 2004. Ved utgangen av august var det 123 personer som hadde pådratt seg mer enn åtte prikker i løpet av de to siste årene. 25 av disse er fratatt førerkortet.

De aller fleste av prikkene er tildelt for fartsforseelser fra 11 – 30 km/t over skiltet hastighet og kommer fra politiets manuelle fartskontroller. 137 000 bilførere har fått prikker i tillegg til et forenklet forelegg etter å ha blitt fotografert i fotobokser. De fleste prikkene er tildelt på Romerike men alvorlighetsgraden er størst i Troms med 1,55 prikk pr. sak.

"Uflaks" og flaks

■ ■ Rekkverket ga etter da en ung sjåfør med en Vw Caravelle ikke klarte svingen på den dårlige E6'en i Soknedal sør for Støren i Sør-Trøndelag. Dermed fór bilen utfor en tre meter høy skrent og havnet på hjulene midt ute i den flomstore elva Sokna. 19-åringen kom uskadd fra ulykken, men hadde store problemer med å komme seg til land. (Foto: Knut Opeide)



Økning i ulykker med tungbil

Tyngre kjøretøyer involveres i langt flere sammenstøt i trafikken.

Håkon Aurlien

MOSS: Fra 2000 til 2005 gikk antallet forsikrings-skader ned, men siden 2005 har det økt med en tredjedel. For bussene isolert sett med hele 55 prosent.

- Heldigvis har vi ikke den samme økningen målt i antall tunge kjøretøyer som er involverte i personskadeulykker, sier Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen. I løpet av de to siste årene er økningen i antallet personskadeulykker med trekkbiler eller semi-trailere på åtte prosent og for busser tre prosent. Dette tilsvarer omtrentlig trafikkveksten for disse kjøretøygruppene.

Mer stress

- Det er ingen tvil om at trafikkbildet særlig på Østlandet er blitt langt mer stressende de senere årene, sier bussjåfør Werner Nordvik. Sammen med lastebilkollega Jan Jacobsen er

» Det er blitt krevende å være tungbilsjåfør.

han innom tungbilkparkeringsområdet inntil E6 på Skedsmo for å ha lov-pålagt hvilepause.

- Det er blitt krevende å være tungbilsjåfør, sier Jan Jacobsen. Begge opplever mer uvoren kjøring blant personbilistene.

Opgaver over bilskader rapportert fra de største skadeforsikringsselskapene i Norge viser en sterk økning i antallet skader som involverer tunge kjøretøyer. Mens personbilskadene økte med 18 prosent fra første kvartal 2005 til tilsvarende periode i år, er økningen på 34 prosent for tunge kjøretøyer.

- Uerfarne sjåførere.

- Økningen i skadetallet reflekterer nok i første rekke at det sitter flere uerfarne sjåførere bak rattet, sier informasjonssjef Stein Haakonsen i Finansnærings Hovedorganisasjon (FNH). Han beklager at erfarne vogntogsjåførere har følt seg rammet



Krevende yrke: Bussjåfør Werner Nordvik opplever mye stress i hverdagen. (Foto: Håkon Aurlien)

etter at tallene ble kjent sist uke.

- Vi mener det er en sammenheng mellom økningen og mangelen på vogntogsjåførere i Norge, i størrelsesorden 3000 personer. Det fører nødvendigvis til at transportselskapene må bruke mindre erfarne sjåførere og også folk med kjøreefaringer fra andre land med andre trafikkkulturer, sier han. Siden 2001 har de norske forsik-

ringsselskapene fått ni prosent færre tungbilkunder. Likevel har antallet skader økt med 23 prosent.

Må undersøkes

Første kvartal i år skjedde 450 sammenstøt der tyngre kjøretøyer var involvert. 2600 sammenstøt skjedde mellom en lastebil og en personbil. Økningen har vært desidert størst på Østlandet, med

hele 57 prosent på to år. Informasjonssjef Jack Frostad i IF skadeforsikring etterlyser nærmere studier for å finne ut hvor de mange skadene oppstår.

- Vi har en økning i antallet skader blant næringslivskundene, mer enn blant personbilkundene, men ser ikke at våre tungbilkunder er skyld i flere ulykker i år enn i fjor, sier han.

Etisk grense

- Nærmer vi oss nå en etisk grense for ulykkesrisiko, må svaret bli færre tungbiler på vegene eller bedre veger.

Håkon Aurlien

MOSS: Det sier statssekretær Steinulf Tunesvik i Samferdselsdepartementet. Han har med

interesse merket seg at ulykkesanalyseleder Eivind Kvambe i Statens vegvesen Region øst i sommer ga uttrykk for at godstrafikkøkningen på vegene nå nærmer seg grensen for hva som er etisk forsvarlig, all den stund vegene også skal gi plass for mykere trafikanter med varierende ferdighetsnivå.

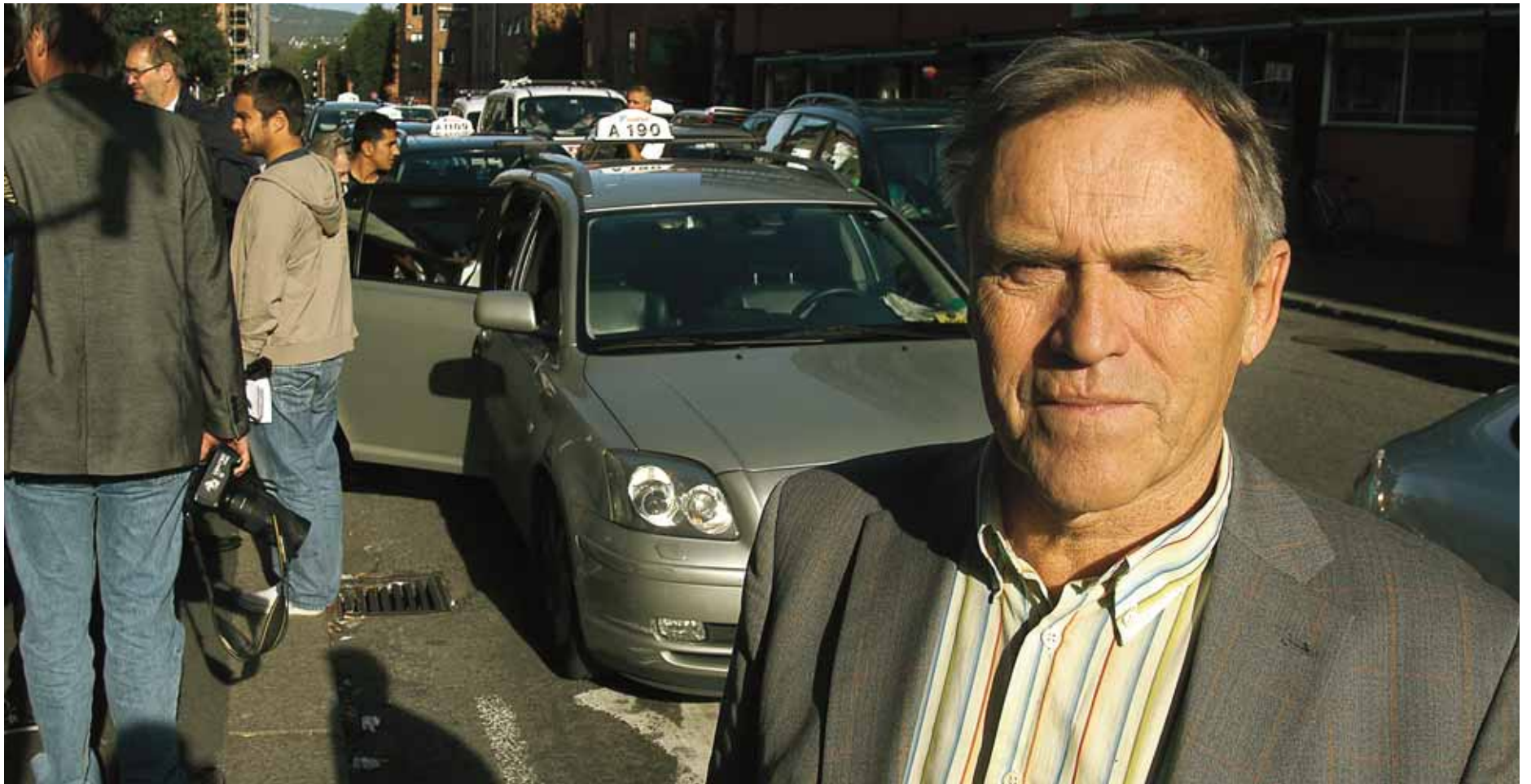
I arbeidet med samlerapporten for de 69 dødsulykkene som

skjedde i østlandsfylkene i 2006, merket ulykkesanalysegruppen seg at tunge kjøretøyer var involvert i en fjerdedel av ulykkene.

- Veksten i antallet tunge kjøretøyer er en stor utfordring for vegpolitikken i Norge og er veldig vanskelig å styre, i alle fall utenfor byområdene. Regjeringen bruker to milliarder kroner mer på veg 2i 007 enn i 2005, og ønsker å følge opp satsingen fremover.

Men sikre vegeer er i høy grad den enkelte trafikants medansvar. Derfor vil vi også styrke trafikantopplæringen og øke kontrollen mot fart, rus og tekniske feil, sier Steinulf Tunesvik.

-Regjeringen er opptatt av å legge bedre til rette for overføring av gods fra veg til bane og sjø. Den sterke økningen i jernbansatsingen har ikke minst dette som formål, påpeker han.



Vil undersøke: - Kartleggingen vil gi oss et grunnlag for bedre sikkerhet i trafikken, sier direktør Wiggo Korsnes i Norsk Taxiforbund. (Foto: Håkon Aurlien)

Skal kartlegge trøtte taxisjåførere

Statens vegvesen og Norsk Taxiforbund har nå satt i gang en kartlegging av tretthet opplevd av drosjesjåførere i Norge.

Håkon Aurlien

MOSS: - Vi tror at mange taxisjåførere arbeider på en måte som gjør dem utsatt for tretthet bak rattet, sier kampanjeleder Kjersti Danielsen Nordgård i Statens vegvesen.

- Vi kjenner til at sjåfører har sovnet bak rattet, men ikke til at dette har ført til alvorlige ulykker, sier direktør Wiggo Korsnes i Norsk Taxiforbund.

- Kartleggingen vil gi oss et grunnlag for målrettet arbeid for bedre sikkerhet i trafikken. Vi vet at mange taxisjåførere arbeider alt for mye og dette er også del av vårt arbeid for å redusere arbeidsbelastningen i bransjen, sier han.

Mange sovner

Hele 18 prosent av dødsulykkene i Norge i 2006 skyldtes at sjåføren var trøtt.

- Vi vet ikke hvor stort problemet med sovning er blant taxisjåførene, og det er derfor vi nå har satt i gang en kartlegging, sier Kjersti Danielsen Nordgård.

En undersøkelse foretatt av Transportøkonomisk Institutt før "Stopp og sov"-kampanjen startet i 2004, viste at en tredjedel av yrkesjåførene underlagt regler om kjøre- og hviletid hadde opplevd sterk tretthet og sovning bak rattet. To tredjedeler av de som erkjente å ha brutt kjøre- og hviletidsreglene, fortalte at de selv hadde sovnet. Nesten halvparten av privatbilistene opplevde å ha sovnet mens

ca. 40 prosent hadde vært redde for å sovne.

Samarbeid

- Vi er glad for at Norges Taxiforbund ville være med på denne undersøkelsen. Vi vet at drosjesjåfører er en arbeidsgruppe som har et stort arbeidspress, som arbeider lange dager og som jobber på ulike tider av døgnet. Stillesittende bilkjøring er også en aktivitet som kan bidra til tretthet. Nå får resultatene av undersøkelsen vise hvorvidt dette er en problemstilling vi bør fokusere på fremover, sier Kjersti Danielsen Nordgård.

Har dokumentasjon

Fra 1. august i år er minibusser som brukes i drosjevirkosomhet underlagt ordinære kjøre- og hviletidsregler. Verken Norge eller EU har planer om å innføre krav til kjøre- og hviletid for drosjer som er basert på ordinære personbiler, men det tror heller ikke Wiggo Korsnes er nødvendig.

- Vi har logger i bilene som registrerer den enkelte sjåførs arbeidstid, og arbeidsmiljøloven som stiller strenge krav til arbeidstid. Det som trengs er at noen følger opp at lovens krav blir etterlevd, sier Korsnes.

Trafikkulykkessituasjonen etter august 2007

ved Finn Harald Amundsen, seksjonsleder trafikkisikkerhetsseksjonen, Vegdirektoratet

Så skjedde det igjen. En god utvikling når det gjelder antall drepte ble snudd i løpet av en måned.

Med 29 drepte i august ligger vi nå kun en drept lavere en fjordåret. I august 2007 var det flere drepte enn i foregående ti års periode. Dette viser igjen at det er store variasjoner fra måned til måned og at en skal være forsiktig med utrope klare tendenser før året er over.

Av de 29 drepte var 15 bilførere, fem bilpassasjerer, sju motorsyklister og to syklister.

Det høye antall skadde fortsetter også i august. Så langt i år er

7 825 personer skadde i politirapporterte personskadeulykker. Dette er ti prosent flere enn i 2006.

Av regionene har utviklingen vært spesielt dårlig i Region øst. Økningen i antall skadde er ti prosent, mens det er hele 17 flere drepte. Her skiller Oppland og Oslo seg ut med størst økning. I Region nord er antall drepte redusert med ti (13 prosent økning av skadde).

Så langt i år ser situasjonen bra ut for de aller yngste og de som er eldre enn 69 år, med en samlet

reduksjon på 13 drepte, mens utviklingen er negativ for aldersgruppene 18-19 år, 25-39 år og for aldersgruppen 60-69 år. Også her kan situasjonen endre seg utover året.

Andelen møteulykker er svakt redusert siden i fjor, men antall drepte er økt med ti prosentpoeng til 52,4 prosent. Utviklingen synes å være motsatt når det gjelder utforkjøringsulykker. Her økte andelen ulykker med to prosentpoeng, mens antall drepte sank med 13,4 prosentpoeng til 17,7 prosent.

Når det gjelder skadde er økningen i prosent dobbelt så høy for kvinner som for menn.

Det er så langt i år åtte flere drepte i bil og to flere syklister, mens det er ni færre drepte fotgjengere.

Så langt i år synes det å ha vært en økning i ulykker hvor sykler, personbiler og vogntog er involvert, mens det er registrert reduksjon for lastebiler og fotgjengere. Når det gjelder moped og MC er antallet omtrent som i 2006.



TRAFIKKSIKKERHET



Nye kontrollplasser

Statens vegvesen Region sør arbeid med ny plan for kontrollstasjoner på hovedvegnettet har fått tilslutning på ledermøtet i regionen. Prioriterte stasjoner skal inn i framtidige planer, både nye og utbedringer av eksisterende. Detaljer om plassering avgjøres senere, sier leder av arbeidet Bjørn Cato Hustvedt (bildet) (Foto: Kjell Wold)



Veg med pustebesvær

En av vegverstingene i Buskerud, rv. 284, er nå under kraftig utbedring. Først var det store deler av vegen i Lier som ble utbedret. Nå er turen kommet til Modum. Men her er en bit av vegen som fortsatt må vente et år eller to på å få igjen pusten. Denne strekningen er likevel et eksempel på hvor ille forholdene har vært. (Foto: Kjell Wold)

Planlegger firefelt

Statens vegvesen er nå i gang med å planlegge utvidelse av deler av riksveg 22 fra Lillestrøm til Fet-sund til fire felts veg. På deler av strekningen er det i dag tre felt, hvorav det ene er sambruksfelt tillatt for busser og kjøretøy med tre eller flere personer i. Det er foreslått 200 millioner kroner til bygging i perioden 2010-2013.

Midtrekkverk på E134

E134 Drammen-Mjøndalen får 4,7 km midtrekkverk i løpet av høsten.

Kjell Wold

DRAMMEN: Et sammenhengende midtrekkverk i stål blir nå satt opp fra 1,3 kilometer vest for åpningen av Strømsåstunnelen og helt til Ryghkollen i Mjøndalen. Monteringen startet i begynnelsen av september og er ventet å ta om lag to måneder. Dermed skal midtrekkverket være på plass i begynnelsen av november. Arbeidet må skje på nattetid.

Jobben i høst gjøres av firmaet Martinsen og Duvholt fra Sandefjord. Arbeidet med å sette opp midtrekkverk på den sterkt trafikkbelastete strekningen startet alt i fjor høst, da Mesta utvidet veggbredden. Jobbene i fjor og i år vil totalt beløpe seg til nær 20 millioner kroner.

Etter at E134 Drammen-Mjøndalen åpnet høsten 2001 var vegen med årsgjenntrafikk på 12-13 000 biler sterkt ulykkesbelastet de første årene. De siste par årene har det derimot vært få alvorlige ulykker på strekningen. Byggeleder i Statens vegvesen Pål Rødby sier det er planer om lignende trafiksikkerhetstiltak på E134 videre mot Øvre Eiker og Kongsberg, men at det foreløpig er usikkert når dette kommer og hva slags tiltak det blir snakk om.



4,7 km midtrekkverk: Pål Rødby i Statens vegvesen ved startpunktet for det nye midtrekkverket på E134 ved Gulsbogen. (Foto: Kjell Wold)

TRYGT HJEM PÅ KARMØY:

Ser på videreføring

- Prosjektgruppa er positiv til en eller annen form for videreføring av nullvisjonsprosjektet på Karmøy når prosjektperioden blir avsluttet til nyttår.

Geir Brekke

KARMØY: Det er prosjektleder Ann Lillian Lehmann i Statens vegvesen som sier dette til Vegen og vi, i forbindelse med at Trygt hjem-prosjektet blir formelt avsluttet ved årets utgang. Arbeidet ble startet i 2002, og er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune, Karmøy kommune, Politiet, Trygg Trafikk, bedrifter og organisasjoner på Karmøy.

Blir vurdert

Det er planer om å etablere et motorsportsenter for ungdom på Karmøy. Dette senteret vil trolig få status som regionalt motorsportsenter. I den forbindelse har det også vært tanker om å få i stand en trafiksikkerhetshall etter modell fra Stavanger, der Statens vegvesen har vært en av partene, sier Lehmann, som har deltatt på et møte om motorsenterplanene i sommer, sammen med seksjonsleder Petter Sivertsen.

Sivertsen stiller seg ikke negativ til planene om en trafiksikkerhetshall på Karmøy. Spørsmålet om eventuell bistand til dette fra Statens vegvesen vil bli tatt opp til diskusjon på distriktsnivå i etaten.

Tryggere skoler

Trygt hjem-prosjektet er nå inne i sluttfasen. Det er blant annet planlagt og delvis gjennomført forskjellige trafiksikkerhetstiltak omkring 24 av de til sammen 28 skolene i kommunen. Dette gjelder nedsatt fartsgrense til 40 km/t, bygging av fartshumper/bussputer, vegetasjonskontroll, etablering av bussoldeplasser og belysning på vegene forbi skolene. Den siste delen har kommunen stort sett bekostet, mens de øvrige tiltakene er finansiert av Trygt hjem, dvs. Statens vegvesen, fylkeskommunen og Karmøy kommune.

Prosjektet har også lønnet en lærerstilling i 30 prosent innen trafiksikkerhetsopplæring i barnehager og skoler, og dette tilbudet fortsetter ut skoleåret 2007-2008.

Ts-kurs

Ved siden av felles utekontroller mellom Politiet og Statens vegvesen har det vært et tett samarbeid



Skolehumper: Det er bygget fartshumper/bussputer ved flere av skolene på Karmøy, forteller prosjektleder Ann Lillian Lehmann i Statens vegvesen. (Foto: Geir Brekke)

med bedrifter og organisasjoner på Karmøy for å styrke trafiksikkerhetsarbeidet i prosjektperioden. Ikke minst idrettslagene har lagt vekt på å skolere både sjåfører, barn og foreldre. Eg egen kurspakke er utarbeidet, med forele-

sere fra Statens vegvesen og andre. Kursing av bedrifter som vil satse på trafiksikkerhet som en del av HMS-arbeidet vil bli gjennomført som siste del av prosjektet i høst, sier Lehmann.

Trygt hjem er et delprosjekt

under det landsomfattende nullvisjonsprosjektet til Vegvesenet.

I seksårsperioden har det vært budsjettert med en total kostnad på 18 millioner kroner på trafiksikkerhetsprosjektet på Karmøy, som fikk navnet Trygt hjem fra 2004.



Ulykkesanalyser: Statens vegvesens rapport om fjorårets dødsulykker viser at de fleste ulykkene skyldes blant annet trafikantfeil. (Arkivfoto: Dagfinn Toven)

Fart dreper halvparten

Halvparten av de 242 som døde i trafikken i fjor omkom i ulykker der farten var for høy.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Halvparten av dem som omkom på vegene har hatt høyere fart enn forholdene skulle tilsi og/eller det som var skiltet. I tillegg var det førti prosent av de drepte som ikke brukte bilbelte, opplyser Richard Muskaug i Statens vegvesen.

Mest trafikantfeil

Statens vegvesen presenterte

denne uka en rapport om hva som var årsakene til fjorårets dødsulykker: Etaten har hatt folk ute på alle ulykkesteder for å gjøre en dybdeanalyse av hva som har skjedd. - Som regel er det flere medvirkende faktorer som fører til ulykken. Vi deler inn disse i feil som skyldes trafikanten, kjøretøyet og veg og vegmiljøet. I de fleste ulykkene er trafikantfeil en del av årsaken. Rapporten viser at rus var medvirkende årsak i 18 prosent av ulykkene. Like mange prosent av førerne var trøtte. - Det bekrefter det vi har antydnet en stund at trøtthet har en stor betydning. Tallene viser ellers at 2/3 av sykklistene som døde ikke brukte

hjelmer. 16 prosent av ulykkene skyldes at det har vært vanskelig å se fotgjengere, syklist, mopedister og motorsyklist, sier Muskaug. **2/3 førerfeil** I 75 prosent av ulykkene har ikke føreren vært dyktig nok. Det vil si at det har vært feil ved teknisk bilbehandling, manglende informasjonshenting, feil beslutning, manglende kjøreeerfaring, overdreven tro på egen dyktighet eller kjøring uten førerkort. - Men det er ofte noe som fører til disse førerfeilene, som for eksempel vanskelige føreforhold: I 16 prosent av ulykkene er dette tilfelle. Analysegruppene har fun-

net ut at i 1/3 av disse ulykkene hadde ikke entreprenørene oppfylt etatens krav til standard på vinterføre. Det er første gang vi får fram slike tall. At entreprenørene ikke gjør jobben sin er selvsagt noe vi må gripe tak i, sier Muskaug. **Tiltak** Det er andre året Statens vegvesen dybdeanalyserer dødsulykker. - Ved å få bedre kunnskap om årsaker blir det lettere å prioritere hva vi bør bruke ressurser på. Ut fra denne rapporten og tidligere erfaringer er det mulig å plukke ut tiltak rettet mot trafikanter, kjøretøyet og vegen som kan gi færre drepte og skadde, sier Muskaug.

FAKTA	
Eksempler på sannsynlig medvirkende årsak til dødsulykker 2006	
Fartsnivå	49 %
Rus	18 %
Trøtthet	18 %
Sykdom	8 %
Manglende førerdyktighet	75 %
Manglende synlighet	16 %
Selvvalgt ulykke	8 %
Feil/mangler ved dekk/hjul	12 %
Vanskelige føreforhold	16 %
Dårlig skilting/oppmerking	11 %
Sikthindring	11 %
Eksempler på forhold som medvirket til at det ble ei dødsulykke	
Omkomne i bil brukte ikke bilbelte	41 %
Omkomne på sykkel brukte ikke sykkelhjelmer	75 %
Høy fart	42 %
Farlig sideterreng	20 %
Rekkverkfeil	9 %
226 dødsulykker analysert i 2006:	
Møteulykker	91
Utforkjøringsulykker	69
Fotgjengerulykker	36
Kryssulykker	19
Kjøretøy i samme retning	4
Andre ulykker	10

AKTUELT

Lottorekka utvides?

■ ■ "Lottorekka" i Hedmark, det vil si enigheten om at rv. 2, rv. 4, E6 og E16 er fylkeskommunens prioritering til Nasjonal transportplan, kan bli utvidet med rv. 3 etter fylkestingsvalget. Ap og SV mistet sitt absolutte flertall og Hedmark Sp stiller som absolutt krav til et blågrønt samarbeid at også breddeutvidelse av rv. 3 kommer inn.

Vegvesenet på tivolii

■ ■ Lindstrøms tivoli ble stoppet i kontroll ved Sortlandsbrua i Nordland. Overlast og manglende bremseutrustning ble avdekket, dermed måtte to av bilene lastes om før de kunne fortsette. Gjøglerne fikk overlastgebyr på 7000 kroner for en av bilene, mens en annen fikk kjøreforbud. En sjåfør fikk smekk fordi han ikke stanset ved kontroll.

Fem vil bygge

■ ■ Det er kome inn fem tilbud på bygging av ny tofeltsveg på den 0,5 km lange parsellen Yri-Rustøen på fv. 724 Olden-Briksdal i Sogn og Fjordane. Tilboda kjem frå Lars Kveen, Stryn 4,6 mill. kr, Holt & Sønner, Fagernes 4,7 mill. kr, Magne Hafstad, Førde 5,1 mill. kr, Mesta 5,7 mill. kr og Yri Sand, Loen med eit tilbud på 6,2 mill. kr.

Hundre hengestag

■ ■ Moldefirmaet Istad Energi-montasje A/S har fått oppdraget med å skifte ut om lag 100 hengestagfester på Gjemnessundbrua på E39 ved Kristiansund. Det krevende arbeidet vil koste nær 23 millioner kroner. Forberedelsene er alt i gang, men hovedjobben skal gjøres fra mars til oktober neste år. Skadene på brua er ikke farlige for trafikantene. (Foto: Knut Opeide)



Manko i Namsos

■ ■ Misforståelser og uoverensstemmelser mellom Vegvesenets handlingsprogram og de konkrete bevilgningene over statsbudsjettet for flere år siden gjør at man nå har avdekket en manko på 13 millioner kroner for fullfinansiering av Namdalsprosjektet. Statens vegvesen beklager forholdet og varsler at saken må tas opp i statsbudsjettet for 2009.

Stenger E18

E18-tunnelen Grimstadporten i Aust-Agder er stengt denne uken for ordinært vedlikeholdsarbeid. Statens vegvesen skal ha hovedinspeksjon av tunnelen. Det holdes rutinemessig hvert femte år. Tunnelen åpnes igjen til helgen. Omkjøring går via gamle E18 over Rygene. Når arbeidet er ferdig står rehabilitering av E18-tunnelen ved Bie for tur.

Planlegger ny E18 i Akershus

Innen utgangen av mars neste år skal Statens vegvesen ha ferdig grunnlaget for valg av både konsept og hovedtrasé for ny E18 mellom Østfold og Oslo.

Håkon Aurlien

MOSS: Mens Regjeringen har forsert utbyggingen av E18 til firefeltsveg i Østfold, er det uenighet i Akershus om hvor vegen skal gå. 20 km E18 mellom Østfold grense og E6 havnet i en hengemyr.

- Samferdselsdepartementet har bedt oss om å arbeide parallelt med både konsept- og trasevalg. Utfordringen blir å forene ulike interesser i dokumenter som gir et godt grunnlag for viktige valg, sier prosjektleder Pål Stabell i Statens vegvesen Region øst.

Fremskyndet

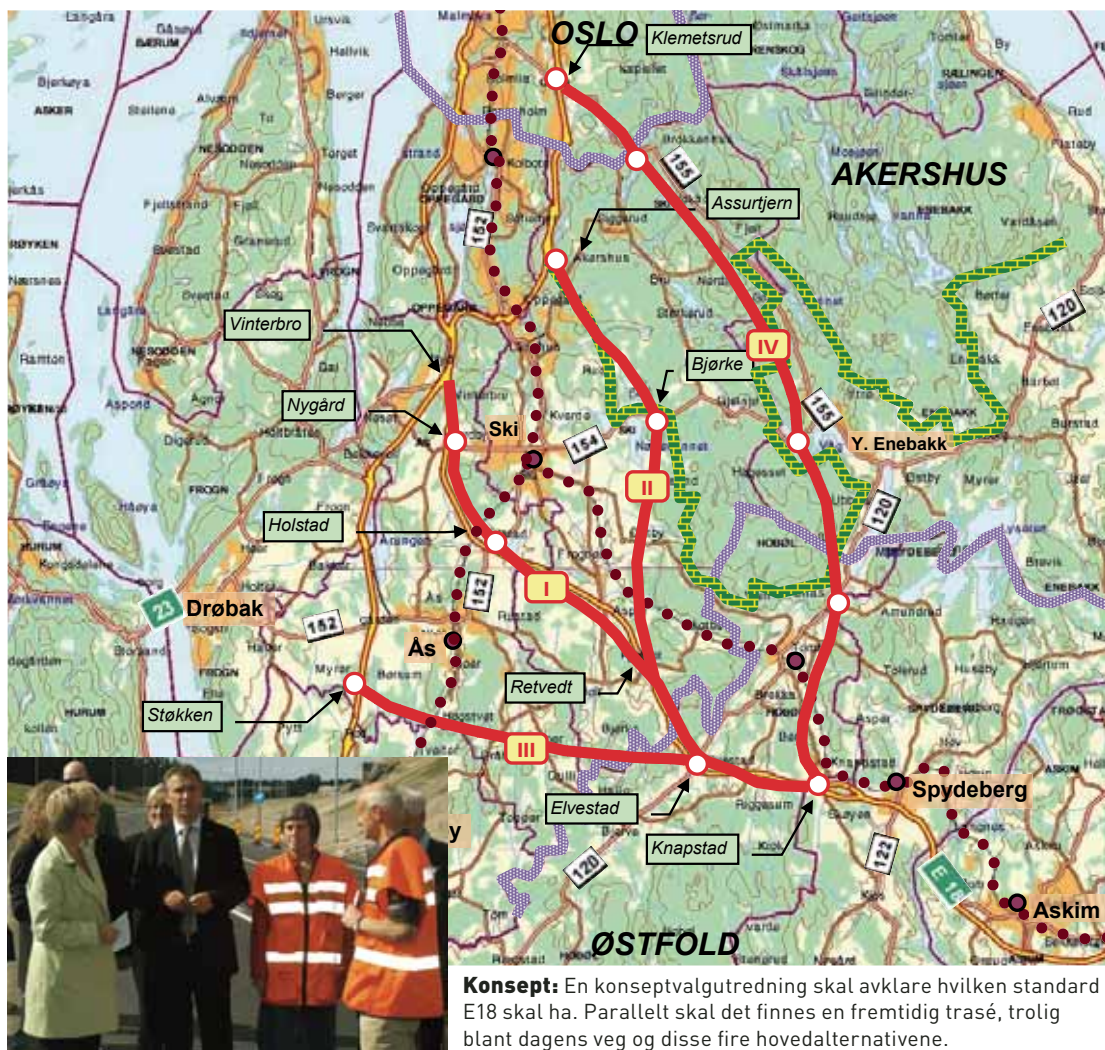
I sommer fremskyndet Regjeringen utbyggingen av E18 over Glomma i Indre Østfold med fem år slik at 8 km ny firefelts veg kan åpnes for trafikk i løpet av sommeren 2010.

I august markerte samferdselsminister Liv Signe Navarsete at anleggsarbeidet var i gang, for så å åpne 7,5 km ny veg ved Momarken sammen med statsminister Jens Stoltenberg (bildet).

Men kjøreturen tilbake til Oslo skjedde på smal ulykkesutsatt veg. De siste kilometerne i Østfold mot Akershus kan først detaljplanlegges etter en avklaring av vegen videre mot Oslo.

Nabokrangel

En nabokrangel mellom nabokommunene Ås og Ski ligger bak. Ås ville ha den nye E18 lagt inn i skogsterreng øst for Ski for å verne mat-



Konsept: En konseptvalgutredning skal avklare hvilken standard E18 skal ha. Parallelt skal det finnes en fremtidig trasé, trolig blant dagens veg og disse fire hovedalternativene.

jord. Ski repliserte med å kreve utredet en trase tvert gjennom Ås. Samferdselsministeren bestemte at Ski øst-alternativet skulle utredes. Men så trakk Ås sitt krav.

- Vi ønsker et solid beslutningsgrunnlag for det valget som skal foretas. Et skiftende syn i Ås påvirker ikke vårt syn, sier statssekretær Steinulf Tunesvik i Samferdselsdepartementet.

Idédugnad

Den 15. og 16. november inviterer Statens vegvesen politikere og administrasjon i de to kommunene, de berørte fylkeskommunene samt offentlige og private interesseorganisasjoner til et "arbeidsverksted".

Flere ambisjonsnivåer skal vurderes, fra å ikke gjøre noe med dagens E18, via en forsiktig utbygging eller kollektivtilrettelegging til full firefelt-

utbygging. Avveiningene vil skje på områder som peker seg ut i prosessen, bl.a. transport, sikkerhet, miljø, regional utvikling, ressursforvaltning og samfunnsøkonomi. De ulike valgene skal begrunnes, og parallelt skal det sees på traseer.

- Det er viktig å ha for seg at Østfolds innbyggere og næringsliv er den største brukeren av E18 i denne delen av Akershus, påpeker Pål Stabell.

Bygger landemerke

I løpet av kort tid blir anbudet lyst ut for bygging av den nye 300 meter lange E18-brua over Glomma i Indre Østfold. Brua blir et landemerke når den åpnes i 2010.

Håkon Aurlien

MOSS: Den nye brua får et 100 meter høyt tårn mellom de to kjøretningene og blir dermed godt synlig i terrenget.

Den nye E18-brua har bevisst fått en annen utforming av dagens 46 år gamle Fossumbrua en kilometer lenger nord. Denne ble bygget som myk hengebru men ble senere avstivet av hensyn til tungtrafikken på E18. Den nye brua

holdes oppe av solide skråsteg i vifteform ned fra tårnet godt plassert ute i Glomma.

25 oktober blir det tilbudsbe-
faring på brustedet.

- Vi regner med anleggsstart like inn på nyåret, forteller byggeleder Jørn Pettersen i Statens vegvesen.

Etter en lokal navnekonkurranse har brua fått navnet Smaalenene bru, som er hentet fra amtsbetegnelsen fra før Østfoldnavnet kom i 1918. Brua blir en del av den nye E18-strekningen fra Askim til Knapstad og som skal stå ferdig sommeren 2010.

Nye Smaalenene bru: Får ett bæretårn på 100 meters høyde (Fotomontasje: Statens vegvesen)





Heia Norge: Det er ikke spesielt dyrt å bygge veg i Norge sammenlignet med andre land. (Foto: Knut Opeide)

- Ikke mye dyrere å bygge veg i Norge

- Det er ikke mye dyrere å bygge veg i Norge enn i mange andre land, men vi har vel store prisøkninger underveis i våre byggekонтракter.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Det er to viktige konklusjoner i en stor internasjonal undersøkelse som CEDR, forening til de europeiske vegdirektø-

rene, har fått gjennomført. Kostnader og andre nøkkeltall i forbindelse med vegbygging er sammenlignet i 13 europeiske land.

Krevende landskap

- Det er jo en vanlig oppfatning at det er så kostbart å bygge veger i Norge, men denne undersøkelsen tyder på at vi ikke skiller oss veldig negativt ut i forhold til andre land, sier Gisle Fossberg ved utbyggingsavdelingen i Vegdirektoratet. Han har koordinert det norske bidraget til den enestående undersøkelsen.

Undersøkelsen viser at for tofelt-

sveg er prisen i Norge bare så vidt over middels. Ny veg koster vesentlig mer både i Danmark, Irland, Nederland og England.

Mindre moms

- For mer avanserte vegtyper kommer vi litt dårligere ut, men heller ikke her har vi noen grunn til å skjennes i sammenligningen med andre land. Prissammenligningen gjelder pr. kilometer veg av ulike kategorier og tar ikke hensyn til at vi i Norge må sprengte mye fjell og bygge mange bruer, forklarer Fossberg.

Et spesielt forhold er det også at

momsen på vegbygging er lavere i Norge enn i alle de andre landene. På grunn av spesielle momsregler for vegarbeid i Norge betales kun sju prosent mva, mens nesten alle de andre landene ligger mellom 15 og 25 prosent.

- Et interessant trekk ved undersøkelsen er det også at mange land i likhet med oss i Norge i stor grad anvender tradisjonelle utførelsesentrepriser, selv om andre entreprisformer og kontraktstyper er veldig i fokus, sier han.

Urovekkende

Det eneste urovekkende funnet i

undersøkelsen er at Norge kommer dårlig ut når man sammenligner gjennomsnittlig prisøkning fra tilbudssum til sluttoppgjør for enkeltkontrakter. Bare Irland hadde klart større økninger på sine kontrakter. Men materialet er tynt. Under halvparten av landene hadde svart på denne delen av undersøkelsen. Fossberg mener det ikke er én enkelt årsak som kan forklare denne situasjonen.

- Bildet er sammensatt av flere faktorer, og vi skal nå foreta en nærmere analyse for å finne årsaker som grunnlag for å iverksette tiltak, sier Fossberg.

Bjørvig vil fortsette

Fungerende vegdirektør Kjell Sture Bjørvig (62) er en av syv som har søkt vegdirektørjobben.

Helge Rong

MO I RANA: To kvinner og fem menn står på søkerlisten samferdselsminister Liv Signe Navarsete nå har i sine hender. Fire av søkerne har bakgrunn fra Statens vegvesen, men kun to er tilsatt per i dag. I

tilllegg til Bjørvig er distriktssjef i Stor-Oslo, Lene Mürer (45), på søkerlisten. Her finner vi også tidligere samferdselsminister Terje Moe Gustavsen (52), nå spesialrådgiver i arbeidsgiverorganisasjonen Spekter. Moe Gustavsen sier til Vegen og vi at han søker jobben fordi den er spennende og utfordrende.

To tidligere vegvesentilsatte kan også tenke seg toppjobben i samferdsels-Norge. Nåværende havnedirektør i Oslo, Anne Sigridd

Hamran (48), søker seg tilbake til etaten hun forlot i 2001. Olav Ellevset (61) er også et velkjent navn i vegvesenkreter. Han var først vegsjef og siden distriktssjef i Aust-Agder, før han forsvant over til en toppjobb i Verdensbanken. I den senere tid har Ellevsets navn vært å se på søkerlisten til flere lederjobber, som regionvegsjef i Midt og vest.

Åge Lien (47) fra Lunner og Torgeir J. Risnes (59) fra Hobøl kan også tenke seg å bli ny vegdirektør.



Comeback: Tidligere samferdselsminister Terje Moe Gustavsen kan tenke seg å igjen jobbe med samferdsel. (Foto: NAVO/Spekter)



Liker seg: Kjell Sture Bjørvig, vegdirektør siden Olav Søfteland gikk av 6. juni. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

AKTUELT

Bussen tapar

Busstransporten er som venta taparen og privatbilane vinnaren, etter eitt år utan bompengar forbi Sokn (biletet) på E39 Rennfast i Rogaland. Talet på busspassasjerar er nær halvert, medan totaltrafikken aukar med 33,2 prosent, om lag det same som på tilsvarende fatslandssamband som er nedbetalte andre stader. (Arkivfoto: Geir Brekke)

**Ny busstopp i Mjøndalen**

Sist helg ble de nye stoppstedene for ekspressbussar på E134 i Mjøndalen offisielt åpnet. Holdeplassene har egen pendlerparkering for biler, motorsyklar og sykler. De ble tatt i bruk 1. juli. Mesta har gjort jobben til 1,7 millioner kroner. Byggeleder Pål Rødby (bildet) i Statens vegvesen er tilfreds med resultatet. (Foto: Kjell Wold)

Økte kostnader

Overraskende nok har vi den siste tiden sett at det i proposisjons-teksten for en del nye vegprosjekter er tatt inn formuleringer som pålegger bomselskapet at det før anleggstart skal gjøres renteaftaler for hele innkrevingsperioden. Etter vår mening blir dette feil, og vil kunne gi selskapene økte finanskostnader, sa styreleder Sigmund Aasly i Norvegfinans på den årlige Norvegkonferansen i Haugesund.

Han tok også opp det han mener er svært urettferdig kritikk mot høye driftskostnader i selskapene. - Det er Vegdirektoratet som er ansvarlig for utvelgelse, innkjøp og står som eier av det tekniske utstyret på alle nye bomstasjoner, sa Aasly.

Ulik kø

Voss og Hardanger distrikt i Statens vegvesen melder om at det for tida er for lang ventetid på forarprøver på Voss. På den andre sida melder grannen i nord, Sogn distrikt, om at dei her har god kapasitet på å ta unna forarprøver og lite kø ved Songdal trafikkstasjon. Eit godt tips til vossingar og hardingar som har hastverk med lappen?

Dumpe på sjøen

I forbindelse med graving for ny E6 ved Solsiden i Trondheim, har Statens vegvesen søkt Fylkesmannen om å få dumpe inntil 250 000 m³ løsmasser på 250 meters dyp i Trondhjemsfjorden. Massene er planlagt slept ut i en leker som kan åpnes slik at massene faller ut. Alternativet er å frakte store leirmasser på lastebiler gjennom byens gater.

- Økt byråkrati og svekket fagmiljø

- En oppdeling av Statens vegvesen kan føre til ulik standard på viktige deler av dagens riksvegnett, og dermed ha betydning for trafikantenes sikkerhet.

Geir Brekke

HAUGESUND: Det er også en fare for økt byråkrati og dyrere vegadministrasjon både for staten og de nye regionene. Vegdirektør Kjell Bjørvig presenterte etatens syn på reformen på Norvegkonferansen, og fikk på ulikt grunnlag støtte fra stortingsrepresentanter, fylkeskommune og næringslivshold.

Brutt opp

En oppsplitting av Statens vegvesen i en statlig og regional veg- og trafikkadministrasjon kan gjøre det vanskelig å skaffe helt nødvendig kompetanse både for stat og regioner.

- Det nasjonale kompetansmiljø innenfor veg- og vegtrafikksektoren i Norge blir brutt opp. Det kan få negative konsekvenser både nasjonalt, for kvaliteten og trafikksikkerheten, og for internasjonal samhandling, sier vegdirektøren, som slår fast at viktige nettverk brytes opp når dagens ordning skal erstattes av en todelt vegforvaltning mellom stat og de nye regionene.

Ikke mer penger på veg

Rundt 1 000 av våre beste fagfolk går av med pensjon i løpet av en tiårsperiode. Skal en ny vegforvaltning fra 2010 spres på 10-15 regioner trenger vi langt flere fagfolk. Dette vil bli et betydelig problem. Det blir iallfall ikke mer penger ut på vegen av denne reformen, sier vegdirektøren.

» Det blir iallfall ikke mer penger ut på vegen av denne reformen.

Bjørvig peker også på at man taper



Klar tale: Vegdirektør Kjell Bjørvig argumenterte mot en deling av Statens vegvesen på Norvegkonferansen. (Foto: Geir Brekke)

effektiviseringsgevinster og stor-driftsfordeler som er vunnet gjennom omorganiseringen av Statens vegvesen i 2003.

Økte ulikheter

- En oppdeling av Statens vegvesen vil etter vår vurdering føre til redusert styring og samordning av utbygging, drift, vedlikehold og beredskap på stamveger og regionale veier (øvrige riksveger og fylkesveger). Det er fare for at det kan bli en mer uensartet standard på stamvegene og det som i dag er øvrige riksveger. Tap av markeds-makt ved kontrahering og innkjøp

vil trolig føre til en kostnadsøkning, sier vegdirektøren, som ser med stor skepsis på forvaltningsreformen.

Politisk støtte

Stortingsrepresentant Eirin Sund (Ap) sa i debatten at hun forstår frykten for konsekvensene ved etablering av mange små regioner.

Avdelingsdirektør for Innovasjon i Næringslivets Hovedorganisasjon, Inger Aarvig ga uttrykk for at hun delte vegdirektørens bekymringer, og anbefalte å legge hele reformen i skuffen.

Fylkesordfører Tove Lisbeth

Vassvik i Vestfold delte også Bjørvigs oppfatning av konsekvensene med mange små regioner.

- Det kan bli i meste laget med demokrati når beslutninger skal flyttes fra Stortinget til det regionale nivå, sa hun.

Arne Sortevik (Frp) i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité mente at en fra før svak norsk samferdselspolitikk vil bli enda svakere når regionene skal overta vegforvaltningen.

Eneste debattant som avviste vegdirektørens innlegg var fylkespolitiker Hildur Horn Øien fra Akershus.

E39-omlegging utsatt

Statens vegvesen har i samarbeid med Bergen kommune utsatt den planlagte omleggingen av byens heteste vegkryss på E39 over Danmarks plass.

Geir Brekke

BERGEN: For å bedre trafikkflyten på E39 Søndre innfartsåre er det vedtatt å redusere kryssende trafikk fra sidevegene, og gi økt prioritet til E39 inn og ut av Bergen sentrum.

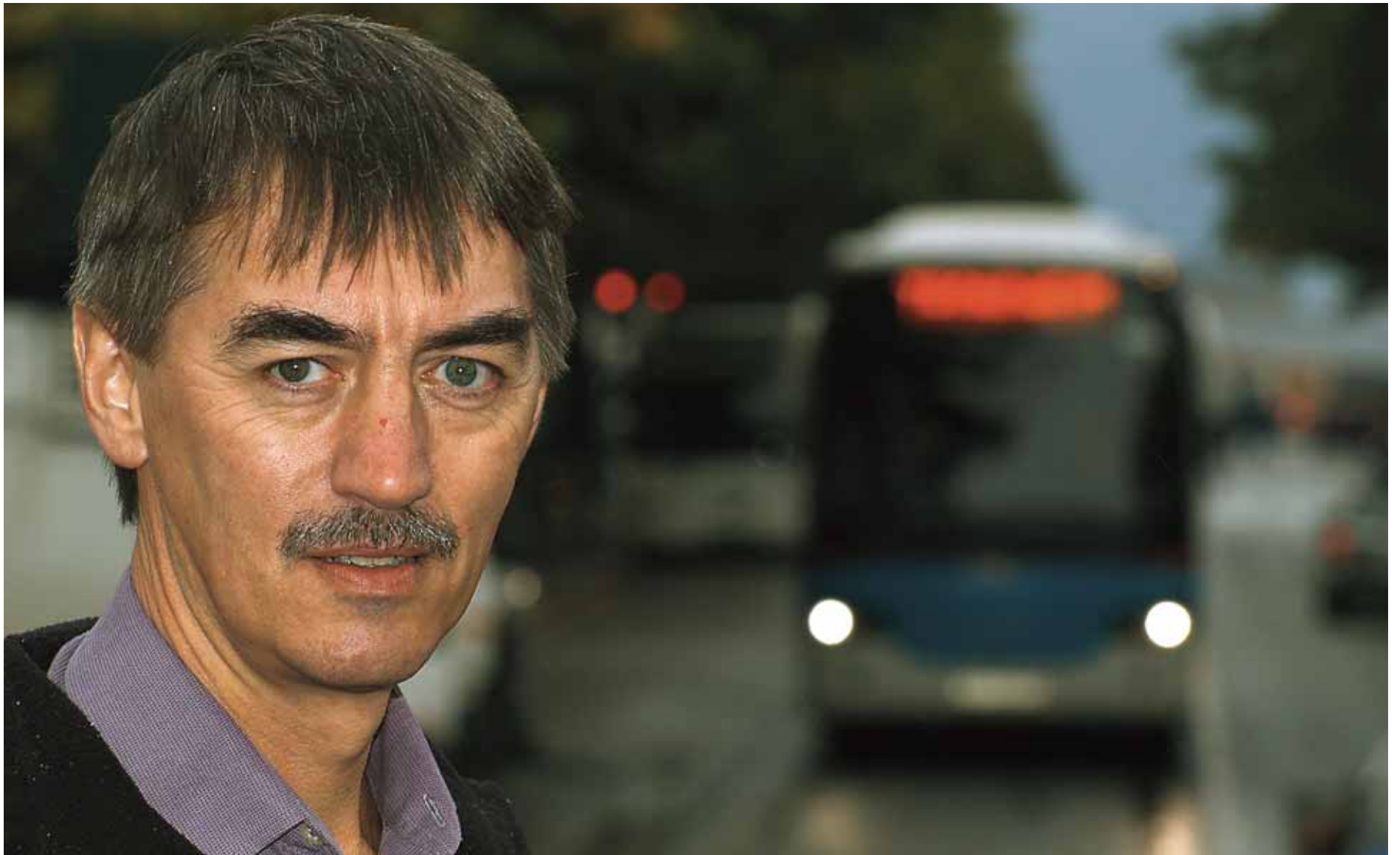
Forutsetningen er bygging av avlastningsvegen gjennom Solheimsgaten, et prosjekt som nå er fullført og åpnet. Her er det også blitt langt bedre forhold for syklistene mellom sentrum og Søndre bydel forbi Danmarks plass. Men omdirigeringen av trafikken over Danmarks plass mot Solheimsgaten er likevel utsatt noen år.

- Først når bybaneprojektet er ferdig på strekningen vil kjøremønsteret på Danmarks plass bli endret, opplyser byggeleder Fedrik Falkgård i Statens vegvesen. Men dette kan ventelig skje en stund før bybanen settes i trafikk i 2010 eller

2011. Begrunnelsen er at den vitale kjørerampen på sørsiden av Nygårdsbroene må stenges når byggearbeidet på bybanelinjen starter her. Da må vegtrafikken uansett tilbakeføres til dagens løsning. For å slippe dette problemet venter man noen år til den permanente trafikkomleggingen blir gjennomført, i takt med bybanen. Som tidligere meldt skal bybanen benytte Gamle Nygårdsbro istedenfor den nye broen som skal bygges over sundet mellom Puddefjorden og Store Lungegårdsvann i Bergen de kommende årene.



Sykkelglede: Avlastningsvegen gir en ny og tryggere rute for syklistene. (Foto: Geir Brekke)



Fortviler: - Fylkeskommunen har ansvaret for kollektivtrafikken og bør være med å bestemme i spørsmål om vegprising, mener Geirmund Lykke. (Foto: Knut Opeide)

RUSHTIDSAVGIFT:

- Fjern veto retten

- Det er dypt urettferdig at staten gir bykommunene veto rett i spørsmålet om innføring av rushtidsavgift i våre største byområder.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Det sier gruppelederen for KrF i fylkestinget for Sør-Trøndelag, Geirmund Lykke.

Glemmer fylkeskommunen
Han peker på at kollektivtrafikken

er den store taperen hvis man sier nei til vegprising eller rushtidsavgift og at det er fylkeskommunen som har ansvaret for all drift av kollektivtrafikk, også inne i storbyene. Han mener derfor at fylkeskommunen er en helt sentral part i spørsmålet om vegprising, og han fortviler over at sentrale myndigheter kun synes å være interessert i hva bykommunene mener.

- I Trondheim har vi de siste fire årene hatt en midlertidig forsøksordning, der kommunen har hatt et helhetlig ansvar for kollektivtrafikken. Da er det for så vidt greit at kommunen også har avgjørende innflytelse på om rushtidsavgift skal innføres eller ikke. Men fra

nyttår opphører denne ordningen. Da blir ansvaret for fysisk tilrettelegging og fremkommelighet for buss tilbakeført til Statens vegvesen, mens ansvaret for driften og utbetaling av subsidier blir lagt i fylkeskommunens hender, forklarer Lykke.

Ikke lokaldemokrati

Han viser til fylkeskommunens skrale økonomi og frykter at buss-tilbudet kommer til å bli både dårligere og dyrere etter nyttår. I kontrast til dette kan vegprising bidra til at fylket kan finansiere en helt ny framtid for kollektivtrafikken med bedre framkommelighet, hyppigere avganger, lavere priser

og bedre miljø. Han viser også til at innføring av vegprising utløser store statlige midler til infrastruktur i byområdet.

- I en slik situasjon har det lite med lokaldemokrati å gjøre når man gir kommunen veto rett i spørsmålet om vegprising. Kommunen har tross alt ingen økonomiske incitament til å gå inn for vegprising, mens spørsmålet har helt avgjørende betydning for fylkeskommunens økonomi. Det går rett og slett ikke an at staten og kommunen gjør opp dette spørsmålet seg imellom og indirekte sender regningen til en tredje part som er helt uten innflytelse i saken, sier en indignert Lykke.

Fylkesordfører i Sør-Trøndelag, Tore O. Sandvik (Ap), mener det er uproblematisk at byen på egen hånd bestemmer om de vil innføre rushtidsavgift eller ikke, men han legger til at de også bør lytte til fylkeskommunens synspunkter.

Den store vinneren

I Statens vegvesen bekrefter strategisjefen i Region midt, Kjetil Strand, inntrykket av at det er kollektivtrafikken som er den store vinneren hvis man sier ja til rushtidsavgift. Han mener også at kommunen kan ha mindre motivasjon til å innføre en omstridt avgift når den ikke lenger skal ha ansvaret for kollektivtrafikken.

7-8 mill. kr i bonus for Hanekleivjobb

Veidekke får trolig et sted mellom sju og åtte millioner kroner i ekstra bonus for at reparasjonsjobben på Hanekleivtunnelen ble ferdig før tiden.

Kjell Wold

DRAMMEN: Det får Vegen og vi opplyst av byggeleder for utbedringsjobbene på E18-tunnelene

i Nordre Vestfold, Tore Gomo i Statens vegvesen.

- Vi er i prinsippet enige om sluttoppgjøret og bonusen for tidlig ferdigstillelse. Alle detaljer er ikke på plass, men Veidekke får et sted mellom 7,5 og 8 millioner kroner i ekstra bonus fordi jobben med hele Hanekleivtunnelen ble ferdig om lag en måned før tiden, opplyser Gomo. Hele jobben med reparasjon av de sju tunnelene på E18 i Sande og Holmestrand vil trolig beløpe seg til om lag 285

millioner kroner, inkludert 25 mill. kroner i administrasjon og renter til bomvegselskapet. Tildelingen var 290 mill. kroner. Reparasjonen inkludert byggherrekostnader ble anslagsvis 260 mill. kroner mot tildelt 265 mill. kroner.

Resten av de 345 millioner kroner Regjeringen i vår bevilget ekstra til dette arbeidet er brukt til forskjellige utbedrings- og trafikksikkerhetstiltak på omkjøringsveger i Vestfold mens E18 var stengt i åtte måneder.



Bonus: Tore Gomo i Statens vegvesen er tilfreds med at tildelingsrammene for tunnelreparasjonene på E18 i Vestfold ble holdt. (Foto: Kjell Wold)

NASJONALE TURISTVEGER

Bekymret for dårlig vegnett

Prosjektleder Jan Andresen i Statens vegvesen, Turistvegprosjektet, mener bevilgende myndigheter må bruke mer penger på drift og vedlikehold.

Per Kollstad

LILLEHAMMER: - Jeg er bekymret for at et dårlig vegnett kan svekke turistvegsatsingen, sier Andresen.

To dager etter kommunevalget fikk Statens vegvesen Norsk kulturarvs ærespris for arbeidet i Turistvegprosjektet. Miljøvernminister Helen Bjørnøy delte ut prisen. SV-statsråden var raus med rosen og mener Norsk kulturarv hadde funnet en verdig og spennende prisvinner. Statens vegvesen har fått nasjonal og internasjonal anerkjennelse for koblingen mellom design, arkitektur og natur i Turistvegprosjektet. Lokalt har bygdefolk gått fra skepsis til entusiasme. Prosjektlederen på Lillehammer har stått i fremste rekke i arbeidet med turistvegene siden midten av 1990-tallet.

Drift og vedlikehold

- Det varmer når prosjektet får en slik hederspris. Jeg har helt fra starten hatt tro på at det er riktig av Vegvesenet å satse på design og kvalitet langs turistvegene, sier Jan Andresen.

- *Hvilken overføringsverdi har Turistvegprosjektet til resten av Vegvesenet?*

- Jeg er særlig opptatt av kvalitet på drift og vedlikehold. Det er ikke bra at vi lar deler av vegnettet falle. Etterslepet kan overskygge turistvegsatsingen. Service til vegfarende på rasteplasser er også viktig. Vegvesenet og bevilgende

myndigheter må prioritere drift og vedlikehold høyere. Dårlige veger er ikke bra for Norges omdømme, sier Andresen

- *Hvorfor er det riktig å bruke 1,2 milliarder kroner på turistvegsatsingen, mens vegnettet forfaller?*

- Politikerne ønsker å satse mer på turisme. Statens vegvesen bidrar med Nasjonale turistveger. Arbeidet passer som hånd i hanske med regjeringens strategi for økt turisme.

En viktig forutsetning er at det skal være god standard på drift og vedlikehold av turistvegene. Det skal minst være på nivå med andre veger. Vi får våre midler fra investeringsdelen i vegbudsjettet og ikke fra budsjettet for drift og vedlikehold, sier Andresen.

- *Tror du yrkessjåfører og folk flest ser den forskjellen?*

- Bør det bygges flere barnehager og sykehjem i stedet for nye veger? Vi må ha to tanker i hodet samtidig. Det overordna målet med satsingen er å trekke flere turister til distrikts-Norge. Det er viktig for reiselivsnæringen og dermed bosettingen i distriktene. Folk flest er jo opptatt av det skal bo folk over hele landet, sier Andresen.

Han mener det bygges mange fine veganlegg i Norge, og at landskapsarkitektene står sterkere i Vegvesenet i dag enn for ti år siden.

- Likevel vil jeg ikke anbefale Solhbergplasser eller Stegasteiner bak hver en sving. Det vil vanne ut den Nasjonale turistvegene som en attraksjon som skal lokke turister til Norge. Turistvegkonseptet er tilpasset omveger som går gjennom enestående landskap. Det er god trafiksikkerhet å få folk vekk fra E6 og andre hovedveger sier prosjektlederen.

- Vil vi ha t

LOFOTEN ■ Turister betyr mer folk, lengre kø, mer trafikk. Vi må dele på fisken, rypejakta og multene på vidda. Er vi egentlig villige til å ta konsekvensene?

Giselle Jensen

- I Norge må vi ta inn over oss konsekvensene av turisme. Vil vi ha arbeidsplassene og inntekten, må vi bli mer bevisste på vertskapsrollen slik at turistene trives og ønsker å komme tilbake. Vær raus, oppfordrer kommunikasjonsdirektør Hilde Charlotte Solheim i NHO Reiseliv.

- Det høye prisnivået fører til at vi får kresne, reisevante turister. Da må vi levere det de forventer. I Norge tror vi ofte produktet står til seks, mens i realiteten leverer vi til en treer, utfordrer hun.

Fullverdig næring

- Vi må bestemme oss for hva vi vil med næringsutviklingen langs turistvegstrekingene. Hva er viktigst - reiseliv eller industri? En forsk undersøkelse foretatt av NHO viser at reiseliv er den næringen som har størst potensial for økt verdiskapning og sysselsetting, hevder Solheim.

- Å jobbe med turisme har lenge hatt lav status her i landet. Vi har sett det som en mindre viktig attåt næring som ble drevet på deltid. Det er tid for å oppjustere ambisjonsnivået. Turisme kan bli en hovednæring i flere av landets regioner, sier Solheim. Hun mener det er viktig å ta sikte på helårsdrift i turistnæringen som gir økt profesjonalitet og trygge arbeidsplasser rundt i kommunene.

Må holde høy kvalitet

- Turistvegene har satt en standard for kvalitet som er viktig fordi det påvirker til å heve ambisjonsnivået i næringen. Det er viktig at turistvegene blir sett på

som spennende og attraktive rundt i lokalsamfunnene, et fantastisk tilbud som gir store muligheter lokalt. Alle vil være på et vinnerlag. Det må være et privilegium å få etablere seg i tilknytning til en av strekningene, da blir det konkurranse og vi får god kvalitet, hevder NHO-direktøren. Hun peker på Solhbergplassen ved Atna i Rondane som et godt eksempel. Der har den lokale restauranten doblet omsetningen siden rasteplassen åpnet.

Kjemper for flere skilt

- For reiselivet er god infrastruktur en viktig premis. Vi trenger vegene, men i tillegg til det trenger vi skilt til bedriftene våre. For reiselivsbedriftene er det et spørsmål om å være eller ikke være. Kundene finner ikke fram, sier Solheim. Hun synes det er på tide at turistene slipper å dra bomturer og forteller at Sverige praktiserer en helt annen skiltpolicy og tillater også firmalogo på skiltene. - Mangelen på skilt i Norge gjelder også retningsskilt til byer og regioner, det kan ikke være sånn at bare lokalkjente finner fram, presiserer hun.

Øverst t.h.: Riksveg 17 ved Holand. (Foto: Steinar Skaar)

Midten t.h.: Sikteklakkert ved Oscarhaug, Sognefjellet. (Foto: Jarle Wæhler)

Europa urbaniseres: Norge er en grønn lunge. Vi må ta vare på den unike naturen, det produseres ikke mer av den, sier Hilde Charlotte Solheim. (Foto: Giselle Jensen)



Prisvinner: Vegdirektør Kjell Bjørvig tok i mot æresprisen fra miljøvernminister Helen Bjørnøy. Inger-Lise Skarstein er styreleder i Norsk kulturarv (Foto: Per Kollstad)

Reine i Lofoten. (Foto: Vegar Moen)



Kunst og turistveg møtes

Et unikt kunstverk skal smykke hver av de norske turistvegene.

Giselle Jensen

OSLO: - Vi har fått gjennomslag for å etablere ett kunstverk ved hver strekning, forteller utøvende kunstner Svein Rønning, som også er kunstnerisk ansvarlig for Nasjonale turistveger.

Vardø først ut

I samme ånd som Skulpturlandskap Nordland utfordret kunstnere i inn- og utland til å utsmykke alle kommunene i fylket, vil Statens vegvesen sette et smykke ved hver av turistvegstrekingene. Svein Rønning forteller at det er Varangervegen

i Øst-Finnmark som får det første kunstverket.

Heksebrekking

- Skulpturen skal settes opp på Stegerneset i Vardø som et monument over hekseprosessen, forteller Rønning. Til å utvikle prosjektet har Vegvesenet engasjert den svært anerkjente sveitsiske arkitekten Peter Zumthor som skal samarbeide med den fransk/amerikanske kunstneren Louise Bourgeois.

- Det er foreløpig helt på skissestadiet, men de har foreslått en 2,5 meter bred og 50 meter lang korridor med et glasshus der flammen skal brenne evig fra stolsetet.

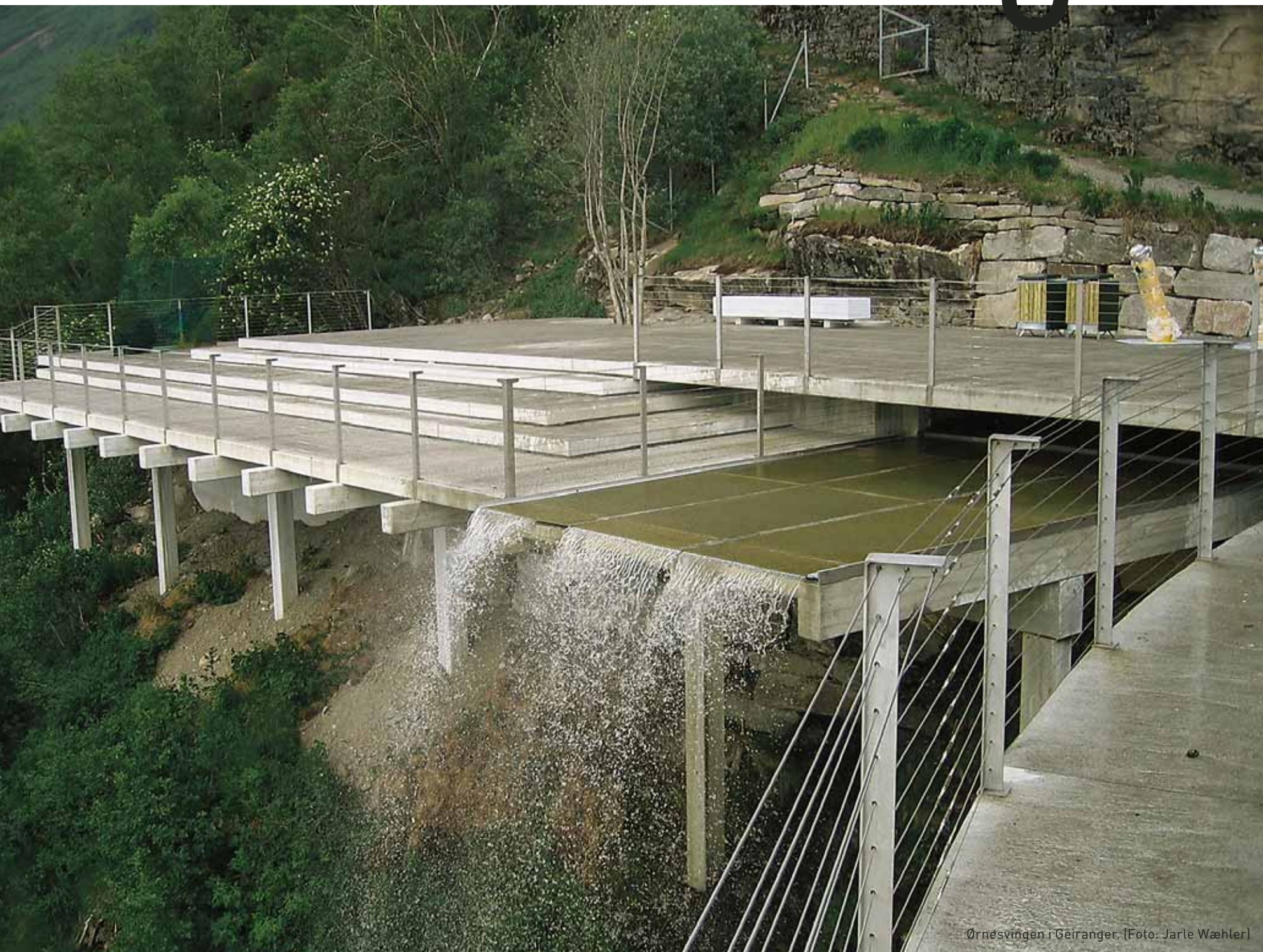
Rønning håper kunstverket kan stå klart allerede neste sommer, men kan ikke love at de kommer så kjapt i mål.



Eggum i Lofoten. (Foto: Werner Harstad)



turister i Norge?



Ørnesvingen i Geiranger. (Foto: Jarle Wæhler)



Servicebygg, Eggum i Lofoten. (Foto: Steinar Skaar)



Rasteplassen Hereiane i Hardanger. (Foto: Hege Lysholm)

Turistvegene klare til 2012

18 nasjonale turistveger åpner i lightversjon i 2012, men blir ikke komplette før 2015.

Giselle Jensen

SVOLVÆR: Turistvegprosjektet forserer ferdigstillingen av strekningene og vil starte full internasjonal markedsføring av samtlige nasjonale turistveger allerede i 2011. Det betyr at kjernestrekningene blir prioritert i innspurten, mens arbeidet med sideveger og avstikkere vil gå til 2015.

Må holde på engasjementet

- Vi ser at det er nødvendig med et kortere perspektiv for å få fart på det som skal skje i kjølvannet av Vegvesenets investeringer, sa vegdirektør Kjell Bjørvig på turistvegkonferansen. Det blir lettere å tenne og vedlikeholde engasjementet lokalt når åpningen nærmer seg. Nå går Vegvesenet foran setter standarden for det som skal skje lokalt. For de private næringsdrivende blir det lettere å investere når attraksjonen er på plass, sa vegdirektøren.

Lys i tunnelen

I den nye strategien ligger oppgradering av reiselivsikonene Trollstigplatået, Gjendeosen og Vøringsfossen. Han varslet også at Turistvegprosjektet vil bruke nær 30 millioner kroner på å rydde vekk trær og busker fra vegkantene.

EKSTREMVÆR

Flomskader for 16,9 mill. kr

Skadene på vegnettet i Buskerud etter storflommen i juli i år beløper seg foreløpig til nær 17 millioner kroner.

Kjell Wold

DRAMMEN: - Det dreier seg om en rekke skadetyper som tette stikkrenner, utgraving av vegkroppen, kantutglidning, ras i skråninger og erosjon blant annet, forteller seksjonsleder

Tore Braaten i Statens vegvesen. Mesteparten av skadene skjedde på E134 fra Drammen til Kongsberg, og det var spesielt i Kongsberg skadeomfanget ble størst. Hvordan skadene skal dekkes budsjettmessig er ennå ikke avgjort. Flomskadene var noe høyere i Nedre Buskerud enn Øvre Buskerud. 9,4 mill. kroner er foreløpige tall for Nedre Buskerud mens flomskadene i Øvre Buskerud foreløpig er kommet opp i 7,5 mill. kroner. (Foto: Statens vegvesen)

Flomskadene fordeler seg slik på riks- og fylkesvegnettet:

Distrikt	Riksveger	Fylkesveger	Totalt
Øvre Buskerud	6,0 mill. kr	1,5 mill.kr	7,5 mill. kr
Nedre Buskerud	5,9 mill. kr	3,5 mill.kr	9,4 mill. kr
Totalt	11,9 mill. kr	5,0 mill. kr	16,9 mill. kr



Bruskader for 1,65 mill. kr

Det er foreløpig meldt inn skader på bruer for 1,650 millioner kroner etter flommen i Region sør i sommer. Mesteparten av skadene kom på riks- og fylkesvegbruer i Øvre Buskerud med til sammen én million kroner. I Nedre Buskerud var skadene overraskende små. I Øvre

Telemark er bruskkadene foreløpig beregnet til 250 000 kroner, mens det i Nedre Telemark er innmeldt bruskkader for 350 000 kroner så langt. For Vestfold er det foreløpig ikke meldt inn noen vesentlige skader på riks- eller fylkesvegbruer etter storflommen i juli.



Ekstremvær truer: Trafikantene må regne med hyppigere vegstenginger i framtiden. (Foto: Knut Opeide)



Naturkreftene løper løpsk: Større flommer og flere ras kan ødelegge vegnettet. Her blir ei bru på E6 i Sør-Trøndelag tatt av vannmassene. (Foto: Jens Gjersvold)

Må bygge mer v

De neste hundre årene vil nedbøren øke med opp mot 20 prosent. Statens vegvesen legger nå planer for hvordan de skal takle dette.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Allerede nå, mens vi jobber med langsiktig anbefalinger, kan det gjøres tiltak for å gjøre vegnettet og etaten bedre rustet til å takle nye klimaforhold. Tiltakene vi i prosjektet foreslår bygger på og kommer i tillegg til anbefalinger fra NTPs rapport om "Virkninger av klimaendringer for transportsektoren", sier Gordana Petkovic som leder prosjektet "Klima og transport".

Sterkere

I framtida må veger prosjekteres, bygges og driftes på en måte som er tilpasset de nye klimaforholdene.

- Mer strømmende vann og bølger som treffer på andre steder gjør av vi må dimensjonere veger og bruer annerledes og sikre bedre mot erosjon, opplyser Petkovic. Hendelser med kraftig nedbør eller sterk flom må ventes å inntreffe hyppigere enn hittil. Hun sier for eksempel at der vi tidligere har bygd for en flom som inntraff hvert 50. år, bør vi nå bygge for en flom som inntreffer hvert 100. år. Et alternativ er å bygge dypere grøfter og øke steinstørrelsen når en sikrer

mot erosjon eller å legge traséen høyere. Samtidig vil prosjektet jobbe grundigere med disse problemstillingene.

Petkovic sier en i større grad må ta hensyn til klimaeffekten når en skal prioritere skredsikringstiltak. På grunn av økt temperatur bør det også brukes et annet bindemiddel i asfalt som er stivere og som tåler varmen bedre. Økt nedbør og grunnvannstand gjør at det blir mer vann i ubundne materialer: Vegen får dårligere bæreevne og brytes ned raskere, slik at det på de mest utsatte punktene må bygges med materialer som tåler vann bedre.

Entreprenører

Statens vegvesen i Region midt prøver ut et trinnvis beredskapsystem kombinert med kart som viser når det er så mye vanntilførsel at det er fare på ferde. Entreprenørene kan bruke prognoser til å forutse når det bør gjøres tiltak i forhold til skred- og flomfare.

- Vi ønsker også en bedre registrering av uønskede hendelser som følge av vær. I kontrakter med entreprenører må vi skjerpe fokus på både flom og skred, samt oppmerksomhet på noen nye kombinasjoner, som flom på frossen grunn, sier Petkovic.

Vann truer framtidens vegnett:

Statens vegvesen må i framtida ta hensyn til mye vann når veger skal bygges, driftes og vedlikeholdes. (Foto: Kjell A Olsen Adresseavisen)



Venter på ekstremvær

Over store deler av Midt-Norge jobber nå personer i Statens vegvesen på spreng for å lage nye, detaljerte beredskapsplaner for å møte neste ekstremvær.

Knut Opeide

STJØRDAL: På 60 prosent av vegnettet i Region midt innfører Statens vegvesen i disse dager et helt nytt, avansert beredskapsystem.

Når alarmen går

- I samarbeid med entreprenøren som har funksjonskontrakt for drift og vedlikehold av vegnettet i det enkelte område, ønsker vi nå å komme på offensiven i forhold til trusselen om mer ekstreme værforhold og nye problemer med ras og flom, sier Vegvesenets regionale beredskapsleder, Jan-Erik Myhr.

Han forklarer at meteorologiske data og prognoser automatisk skal utløse beredskap i tre ulike trinn, bl.a. etter hvor mye nedbør eller snøsmelting som ven-

tes i forhold til forhåndsdefinerte terskelverdier i hvert enkelt område. Poenget er å etablere et trimmet apparat som vet nøyaktig hva som skal gjøres når alarmen går.

Flere stengte veger

- Tradisjonelt har Statens vegvesen vært avventende under vanskelig vær. Fokus har vært på å rydde opp i etterkant. Nå vil vi gå fra reaktiv til proaktiv håndtering av ekstremvær. En viktig del av opplegget er systematisk og kontinuerlig inspeksjon og kartlegging av forholdene ute i felten når værprognosene utløser beredskap i et område. Dette innebærer også at trafikantene oftere vil møte kjøreforbud og stengte veger og bruer når vi får indikasjoner på fare for kritiske situasjoner, sier Myhr. Han forklarer at planene som utarbeides i disse dager også inneholder nøyaktig kartlegging av sårbare punkter langs vegnettet..

Pengespørsmål

- Dette blir vel god butikk for vegerentreprenørene?

- Mye av arbeidet for entreprenørene er allerede inne i funksjonskontraktene, selv om byggherren ikke har satt dette skikkelig i system før nå. Men selvsagt må vi nå gå i dialog med våre entreprenører for å bli enige om

hvordan dette skal fungere i praksis. Jeg er heller ikke fremmed for at dette på sikt vil gi nye oppgaver til entreprenørene som vi må betale for. Det er nemlig ikke til å stikke under en stol at høyere beredskap også har en kostnads-side. Men den tror jeg samfunnet forventer at Statens vegvesen er rede til å ta, sier Myhr og legger til at høy beredskap på forhånd også kan spare oss for mange kostbare og smertelige ødeleggelse i framtiden.



Kamp mot ekstremvær: - Nå vet vi nøyaktig hva vi skal gjøre neste gang meteorologene varsler ekstreme værforhold, sier Jan-Erik Myhr. (Foto: Knut Opeide)

Vannsikre vegger



Løfter landets laveste bru

Landets laveste bru blir løftet en halv meter. Utsiktene til mer ekstremvær er en årsak.

størrelsesorden fem millioner kroner.

Gammel diskusjon

Allerede da E6 ble lagt i dagens trase sist på 80-tallet, var det store diskusjoner om hvor høyt vegen skulle gå over våtmarksområdet ved Høysand og den smale Skjebergbekken.

Vegvesenets vedlikeholdsfolk ville ha stor sikkerhet mot oversvømmelse ved springflo, mens anleggsavdelingen ville ha en lav veg for å unngå en tung vegfylling og setninger over tid. Naboer i det gamle kommunesenteret var redd den nye E6-traseen ville virke som en demning.

Ved en springflo i oktober 1988 nådde vannet opp til bare noen centimeter under vegen og fyllingen ble en flombarriere. I 1997 var det motsatt da stasjonsbyområdet ble oversvømmet etter kraftig lokalt regnvær slik at NSB måtte stanse all utenlandstrafikk i et døgn. Også en springflo i 2003 så havvann tett opp mot E6.

Under havnivå

Svenske vegmyndigheter står foran en fremtidig utfordring ved Ljungskile like syd for Uddevalla. Der ble E6 fornyet i 1991 og for ikke å ødelegge tettstedets utsikt til havet ble E6 på en kort strekning lagt tre meter under havets nivå.

Ved Dynekilen like syd for Svinesund er havnivåutfordringene løst ved å legge E6 i en ny trase med en bru 20 meter over dagens veg.

Håkon Aurlien

SKJEBERG: Det er brua over Skjebergbekken syd for Sarpsborg som nå får en annerledes utforming enn opprinnelig bestemt.

Da planene ble lagt for utbygging av E6 til fire felt, ble det bestemt å bygge et nytt kjørefelt likt med det eksisterende. Men for et år siden ble planene gjort om.

- Saken kom opp fordi kommunens miljøvernmyndigheter ønsket en større passasje inntil bekken slik at smådyr kunne passere under E6, forteller delprosjektleder Magne A. Lerfaldet i Statens vegvesen.

Økt sikkerhet

Ønsket innebar at det måtte bygges en bru i stedet for den planlagte kulverten. Internt i Vegvesenet hadde det allerede vært diskusjoner om å bedre sikringen mot flom og oversvømmelse der E6 har sitt laveste punkt noe sted i Norge.

- Vi kom snart til enighet om at det var riktig å bygge en bru over bekken i stedet for en kulvert, og løfte vegen en halv meter. Det gjør at vi unngår å ta høyde for et eventuelt oversvømmelsesproblem i fremtiden, sier Lerfaldet.

Merutgiften dreier seg om i

Laveste E6-bru: Havvannet strømmer like under E6 i Skjeberg.

- Når vegen bygges om i løpet av kommende år blir den løftet en halv meter, forteller delprosjektleder Magne A. Lerfaldet. (Foto: Håkon Aurlien)



Nedbør førte til ras

Eit nytt ras sperrar rv. 48 i Hellandslia i Fusa. Nok ein gong er det store nedbørmengder som har vore utløysande årsak.

Geir Brekke

BERGEN: I Hordaland har det vore store nedbørmengder sidan juli i år. Fleire ras i Granvin i Hardanger treffe bilar som var på vegen då rasa kom.

Sist søndag var det rv. 48 mellom Eikelandsosen i Fusa og Tysse i Samnanger som blei sperra av stein- og jordmassar. Raset kom

etter store nedbørmengder søndag morgon.

Sikring

- Raset har gått frå mellom 25 og 30 meters høgde over riksvegen, opplyser geolog Harald Hauso i Statens vegvesen. Det er kring 300 kubikkmeter masse som har kome ned. Dei største steinane har knust vegbana i kring 20 meters lengde.

- Sprenging av fjell i rassåret vil ikkje vere tilrådeleg. Det er bolting i fjellsida som er resepten. Deretter kan arbeidet med vøling av vegen ta til.

Byggjeleiar Ingmar Ølmheim i Statens vegvesen reknar ikkje med at

Vegen stengt: Raset i Fusa har knust delar av rv. 48 i Hellandslia. (Foto: Harald Hauso)

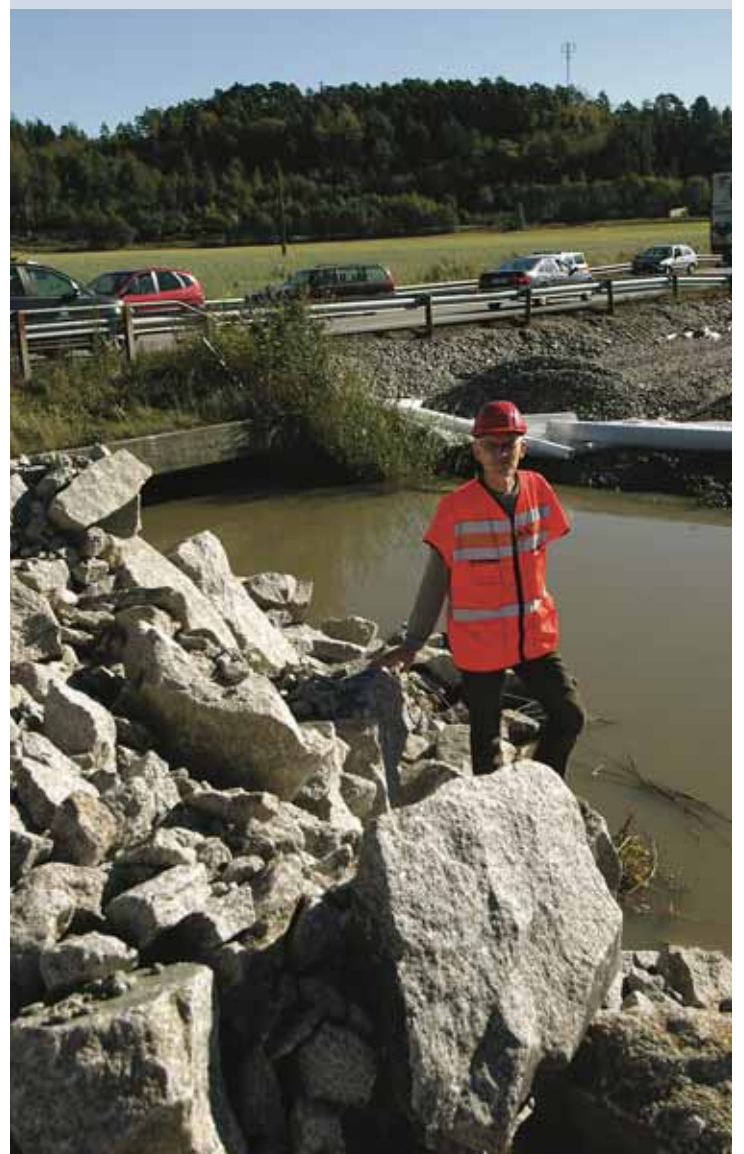
vegen kan opnast att denne veka.

Det er set opp båtrute mellom Holmefjord og Eikelandsosen og ekstra ferje mellom Hatvik og Venjanaset, som er omkøyringsvegen for biltrafikken.

Ny veg

Statens vegvesen har opna tilbod for bygging av tunnel og ny veg forbi den aktuelle strekninga. Einaste tilbodet som kom inn krev ei tilleggsfinansiering på kring 30 mill. kr.

- Arbeidet med å løyse dette pågår no, opplyser prosjektleiar Rolf Harkestad.



LANDET RUNDT



Sa krystallklart ifra

DRAMMEN ■ - Det siste tiåret er 53 unge drept på Buskerudvegene. Rekk opp handa dere som kjenner en nær venn, familiemedlem eller bekjent som er blitt hardt skadd eller drept i trafikken de siste årene? Det spurte relasjonsterapeut Bjørn Smith Hald (bildet) 50 unge ved Åssiden videregående skole, da Statens vegvesen var på besøk med

trafiksikkerhetskampanjen Si ifra.

Mer enn ti år etter at Si ifra startet var det endelig Buskeruds tur. 13 skoler og over 2800 elever i hele fylket skal besøkes på 25 prosjekt-dager. Det startet på Modum tidlig i september og avsluttes i Øvre Hallingdal i november. (Foto: Kjell Wold)



Fint og farlig

NORD-TRØNDELAG ■ - På veg for et bedre samfunn, heter det i visjonen til Statens vegvesen. Men som du ser er man i tillegg "på veg for bedre vegkanter". Slikt gjør oss trafikanter blide og fornøyde, selv om vi kanskje blir heftet et lite minutt på vår veg. Men en ting er sikkert:

Vi misunner ikke traktormannen som snirkler seg fram i time etter time i 90-sonen på E6 i Nord-Trøndelag. For selv om de fleste tar hensyn, tipper vi at han daglig utsettes for farlige episoder når idiotbilister ikke har tid til å vente på å bli sluppet forbi. (Foto: Knut Opeide)



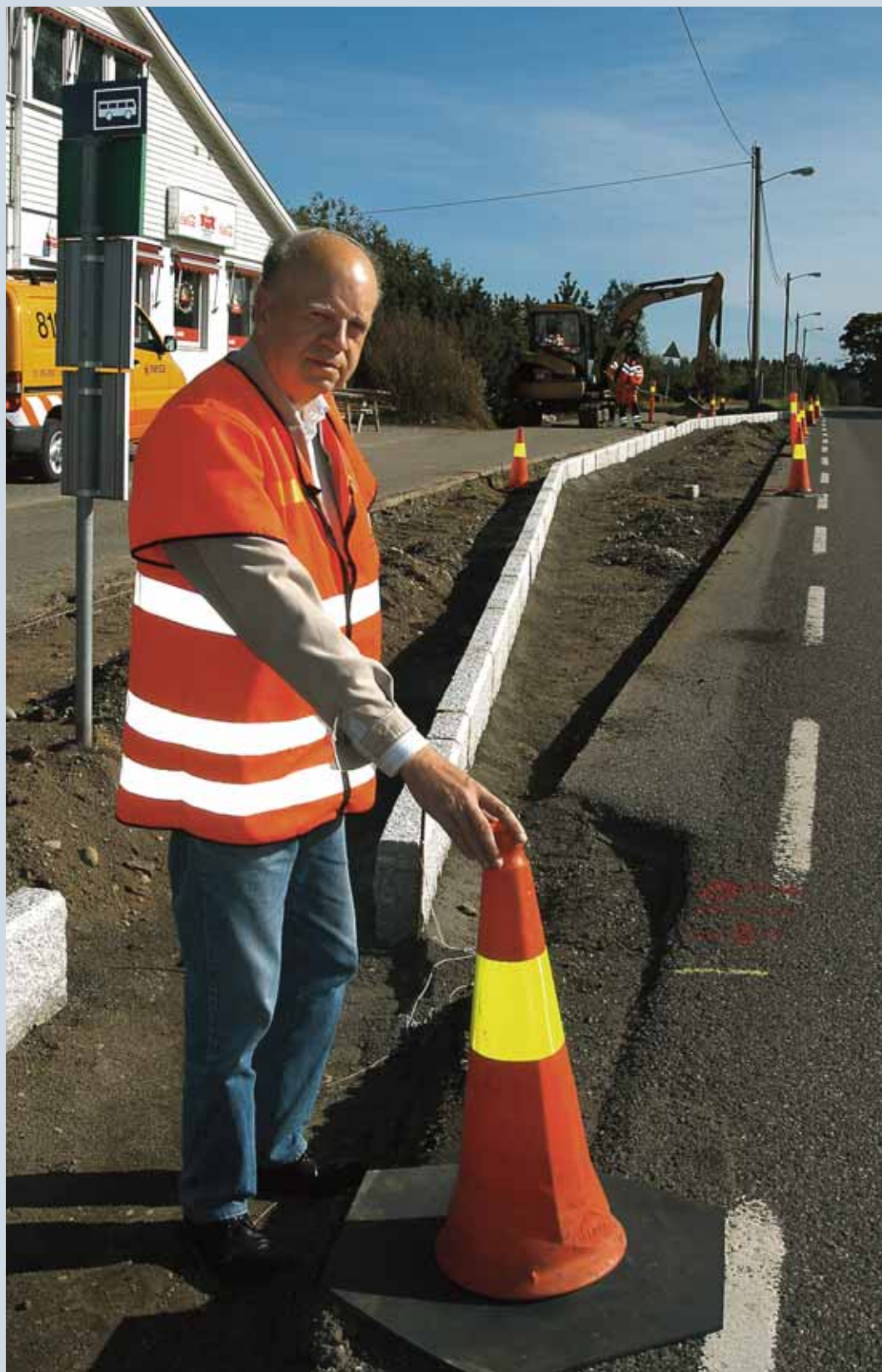
Samarbeid: Fra venstre Frank Berntsen, Anne Grethe Olsen, Maria Zaytseva og Eilif Mathisen. (Foto: Rosemarie Aavik)

Norsk-russisk samarbeid

BODØ ■ Maria Zaytseva fra Arkhangelskavtodor (Vegvesenet i Arkhangelsk) har vært på besøk i Bodø. Der fikk hun innføring i Vegvesenets organisering, styrings-systemer, finansiering, innblikk i bomprosjekter, konkurranseutsettingen på drift- og vedlikehold,

oppfølging av entreprenører og satsing på trafiksikkerhet.

Zaytseva ble valgt ut som en av totalt 30 fra Russland, som deltar på et program i regi av NHO. Hun har vært en uke i Vegvesenet og to uker hos Mesta. Zaytseva er utdannet innenfor bygg- og anlegg.



Rydder opp

SAND ■ Statens vegvesen blir denne uken ferdig med å "rydde opp" i trafikken utenfor det tidligere Hjemmebakeriet ved riksveg 178 i Ullensaker kommune. Nå huser stedet et cateringfirma og mange kunder parkerer både

i busslommen og på fortauet når de handler.

- Dette hindrer både bussen og ferdsele på gangvegen og kan skape farlige trafikksituasjoner. Lokalbefolkningen har engasjert seg sterkt i saken, sier

senioringenør Finn Bergerud i Statens vegvesen.

Oppryddingen dreier seg i første rekke om setting av kantstein og vil koste ca. 230 000 kroner.

(Foto: Håkon Aurlien)

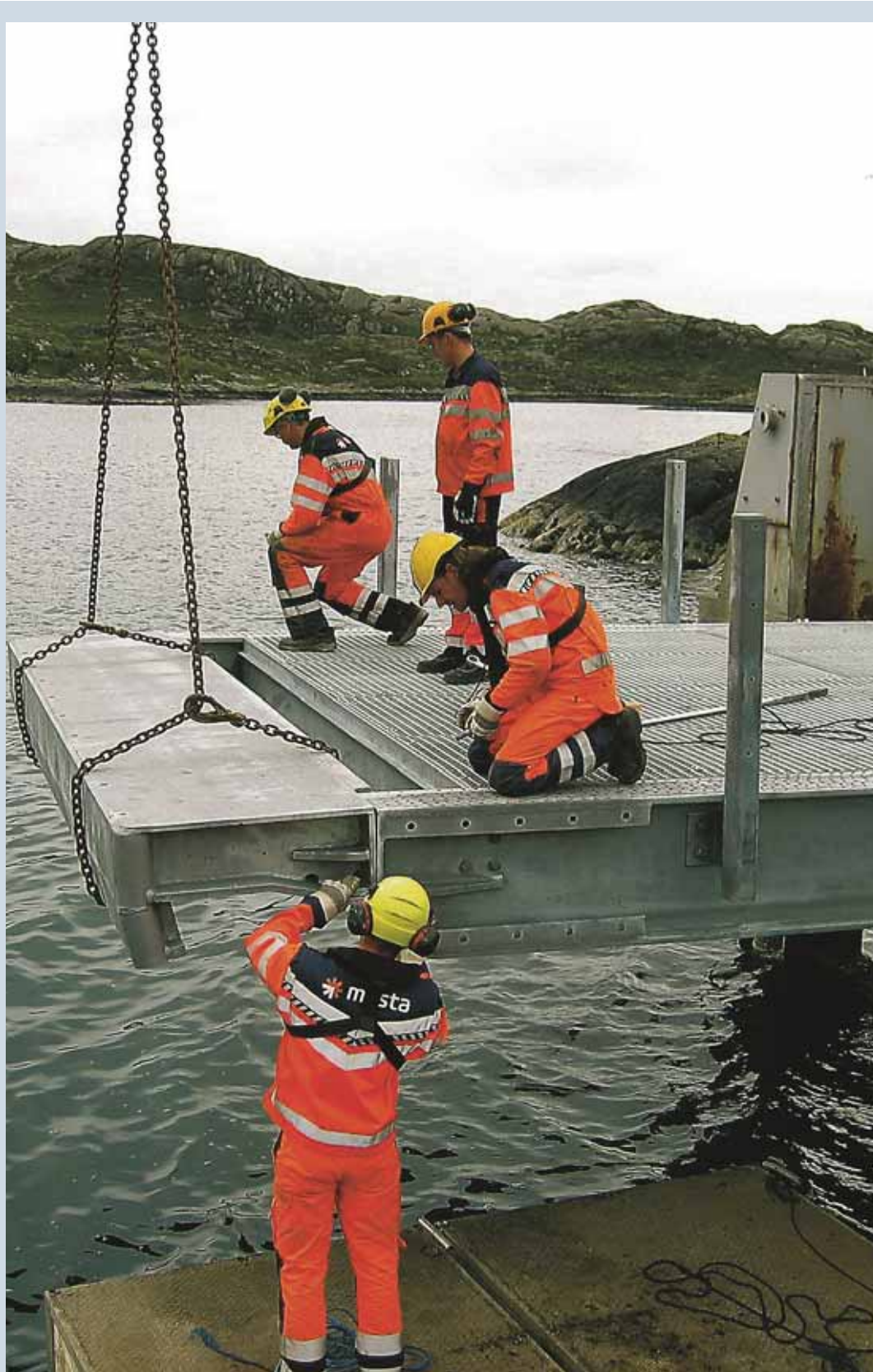


Snodig doning

ÅRDAL ■ Dette er ei doning som det ikkje går dusinet av i trafikken.

Trehjulssykkelen blei observert av ein vaken trafikkmedarbeidar i Statens vegvesen, under langsam

observasjon på fjellvegen mellom Øvre Årdal og Turtagrø, i det aller innarste av Indre Sogn. Køyretøyet er utstyrt med styresnekke og stag som er sveisa fast i gaffelen. (Foto: Hans Olav Hellesøe)



Betre for øyfolket

ASKVOLL ■ På Værlandet i Sogn og Fjordane har Statens vegvesen fått på plass ny ferjekaibru. Det er ferja mellom kommunesenteret

Askvoll og øyene Værlandet og Bulandet vest i havet som på denne måten blir sikra tryggare lasting og lossing av bilparken.

Byte av bruene blei utført på under 30 timar. Mesta hadde oppdraget. (Foto: Jon Harald Huseklepp)

Jens møtte Karl på E18

TØNSBERG ■ I valgkampinnspurten besøkte statsminister Jens Stoltenberg E18-prosjektet i Vestfold som åpner senere i høst. Da fikk Jens hilse på prosjektleder Karl Høiland i Statens vegvesen og spørre om hvordan den går med vegen fra Kopstad til Gulli. Statsministeren røpet overfor Karl at han følger utbyggingen nøye på veg til og fra hytta ved Ula utenfor Sandefjord. Karl lovt Jens at han snart har 12 km ny fire felts motorveg å bruke på sine helgturer til Vestfold. (Foto: Jorun Sætre)



Ut på tur

STØREN ■ Vegvesenets rasteplass ved E6 på Støren i Sør-Trøndelag er ofte besøkt av vegfarende som "tror" at dette er et "vanlig" overnattingssted. Bildet viser hva som møtte renholderne fra Kolo Veidekke en tidlig morgen i august: Noen hadde slått opp telt foran døra til toalettet, og rundt omkring

lå diverse klær til tork.

Vegvesenets Magne Uvsløkk forteller at slikt ikke er uvanlig. Prisen går likevel til mc-fyren som tok med seg både motorsykel og diverse bagasje inn på handikap-toalettet. Der låste han døra og la seg til å sove. (Foto: Stig Myhren)

Falske skilt og 400 kg dynamitt



MÅLSELV ■ Statens vegvesen stoppet nylig en lett lastebil med falske skilt i Målselv.

- Lastebilen kom kjørende med et nummerskilt i frontruta. Da våre kontrollører stoppet den viste det seg at den ikke er registrert og at

nummerskiltet tilhørte et annet kjøretøy. Deretter ballet det på seg, sier distriktssjef Nils Arne Johnsen. Under kontroll av lastebilen oppdaget Vegvesenets kontrollører at lastebilen var lastet med 400 kg usikret dynamitt.



Vegåpningsbil

GLOMMA ■ Ordfører Stein Håland fra Spydeberg stilte med representativ representasjonsbil da han forrige uke var med på å markere anleggsstart for en ny E18-bru over Glomma.

Kommunens innbyggere er mektig stolte av Solbergbrødrene som gjør det skarpt i internasjonal rally, og derfor har kommunen

skaffet seg to tjenestebiler som utseendemessig er helt like Petter Solbergs vinnerbil. Til daglig brukes de i hjemmesykepleien men da ordføreren skulle ut på anleggsvegene for den nye E18 var rallybilen egnet transport for ordføreren og hans kollegaer Trygve Westgård fra Askim og Åse Hammerhei fra Hobøl. (Foto: Håkon Aurlien)

REPORTASJE

Blir næringsssjef

■ Tidlegare distriktsjef og administrasjonssjef i Statens vegvesen, Paal Fosdal, er tilsett som dagleg leiar i det nyskipa selskapet Sogn Næring AS i Sogndal. Selskapet er eigd av kommunen og private verksemder i Songdal. Fosdal kjem no frå stillinga som rådgivar for regionvegvesjefen. Han tek til i jobben om to veker. (Foto: Geir Brekke)

**Sokna bru byttes**

■ Sokna bru (bildet) på Ringrike skal byttes. Det skjer siste helgen i september. Fylkesveg 178 over jernbanen fra rv. 7 til Strømsoddbygda stenger lørdag 29. september og blir stengt i en drøy måned. Brua skal skiftes ut på grunn av stor slitasje og skader. Den nye brua får klasse 10, så tyngre kjøretøy kan bruke den. (Foto: Kjell Wold)

Internasjonal jobb

■ Jacob Trondsen i Statens vegvesen skal være assisterende prosjektleder for EU-prosjektet CESARE IV (Common Electronic Fee Collection System for an ASECAP Road Tolling European Service). De samordner betalingssystemene for bompengebetaling i Europa som skal være på plass innen utgangen av 2009 for tunge kjøretøy og 2011 for lette kjøretøy.

**Fast stedfortreder**

■ Den nye regionvegvesjefen i Midt-Norge, Berit Brendskag Lied, har utpekt administrasjonssjef Knut Nauste (bildet) til sin faste stedfortreder. Hun varsler samtidig en ny vurdering av dagens ledermøtestruktur. Etter tydelige signaler fra de ansatte, mener hun regionledermøtene i større grad bør behandle operative saker og ikke bare saker av strategisk art. (Foto: Knut Opeide)

Reklame gir miljøgevinst

- Vi ser at reklamefinansierte busskur gir miljøgevinst. Nå går Statens vegvesen inn i avtale for hele Rogaland.

Geir Brekke

STAVANGER: Det er seksjonsleder Øvind Kommedal i Statens vegvesen i Sør-Rogaland som seier dette til Vegen og vi, etter at det er skrevet avtale om etablering av 700 reklamefinansierte leskur langs riks- og fylkesvegnettet i sentrale deler av Rogaland. Tyngden kommer i Stavanger, Sandnes og Sola. Men det blir også satt opp mange nye leskur i Haugesund og Karmøy, samt i Egersund og Bryne.

Bærum

Det var i Bærum at Statens vegvesen var først ute som avtalepart for reklamefinansierte leskur for kollektivtrafikken. Der har det de siste fire årene vært i bruk ca. 50 venteskur på det lavtrafikkerte fylkesvegnettet i kommunen.

- Vi er meget godt fornøyd med arbeidet som driftsoperatøren gjennomfører i Bærum, sier Kåre Hverven i Statens vegvesen. Avtalen med Clear Channel løper til 2019, med en avtalt kvalitetsvurdering etter fem år.

- Vi har ikke grunnlag for å si at det har oppstått trafikkuhell på de aktuelle strekningene som følge av reklameflatene på leskurene, sier Hverven til Vegen og vi.

Trondheim

I Trondheim er det Trondheim kommune som står som ansvarlig for avtalen om reklamefinansierte busskur. Ordningen har vært i drift siden 2001, og gjelder også på riks- og fylkesveger i byen.



Tiltalende: I Stavanger har kommunen gode erfaringer med reklamefinansierte busskur, og når vil Statens vegvesen satse på en større avtale for riks- og fylkesvegnettet i Rogaland. (Foto: Geir Brekke)

I Bergen gjorde bystyret helomvendning i saken i fjor, etter at man først hadde gått i forhandlinger med Clear Channel året før.

Verdt 250 mill.

Både Stavanger, Sandnes og Sola kommuner har gode erfaringer med reklamefinansierte busskur gjennom allerede inngåtte avtaler.

- Når det gjelder renhold, søp-

peltømming og skifte av glassruter er det nye avtalen med JCDecaux bedre enn funksjonskontrakten vi har. Vi ser at det gode renholdet av skurene gjør noe med omgivelsene. Det gir en følelse av trygghet når det er velstelt rundt busskurene, sier Kommedal, som er i tvil om hvilken verdi Statens vegvesen skal ligge i prosjektet i Rogaland. Men selskapet JCDecaux opererer med en

reklameverdi på 250 mill. kr i de 13 årene avtalen vil gjelde.

Kommedal presiserer at selskapet kjøper inn og drifter skurene. Statens vegvesen sine kostnader er små og knyttet til bestillerrollen.

- Avtalen er godkjent av kommunene. Etablering av de nye skurene starter 1. november, og vil pågå til august 2008, opplyser han.

Ulykkens portal

Dagen før den høytidelige vegåpningen oppdaget Statens vegvesen skumle sprekker i betongportalen til den 2 310 meter lange Skrøtunnelen.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Det gjorde at Vegvesenets distriktssjef i Nordmøre og Romsdal tok den tøffe beslutningen om å avlyse hele åpningsfesten. De vegfarende langs rv 62 vest for Sundalsøra må dermed vente til oppunder jul før de får ta i bruk den nye rassikringstunnelen.

- To uker tidligere hadde vi oppdaget riss i betongen som gjorde oss urolige. Under sluttgjennomgangen ble det konstatert at disse hadde utviklet seg videre til sprekker og

rene deformasjoner, og enkelte betongelementer i portaltaket var nedbøyd, forklarer distriktssjefen, Jan Arild Johansen.

Nå har den uheldige entreprenøren, NCC, måttet fjerne alle de tunge løsmassene over portalen, og de skal støpe en ny portal utenpå den gamle, som har fått betydelige skader. Johansen sier at det nå er innledet en juridisk dialog mellom byggherre og entreprenør, og han vil derfor vente med å uttale seg om årsaker, skyld og kostnadsfordeling.

- Vi snakker selvsagt om betydelige summer, men foreløpig har vi all oppmerksomhet rettet mot framdrift for å kunne åpne den rassikre vegen før vinteren, sier Johansen, som legger til at byggherrens avdekking av svakhetene i portalen før vegåpningen, viser at Vegvesenets kontrollsystem fungerte som det skulle.



Åpning avlyst: Snorklippingen var bare én dag unna da Statens vegvesen oppdaget at alt ikke var som det skulle være med Skrøtunnelen. Her fra byggingen av den andre tunnelportalen. (Foto: Reidun Øverland)

Uten et frø

Lofast er det største veganlegget i Europa som satser fullt ut på naturlig revegetering. Stedets egne planter tar langsomt landskapet tilbake.

Giselle Jensen

LOFOTEN: Naturlig revegetering er en miljøvennlig metode som bringer områdets egen vegetasjon tilbake etter inngrep i naturen. Før gravmaskinene satte i gang for alvor i 2003 ble det øverste jordlaget nennsomt skavet av, med spiredyktige røtter, plantedeler og frø. Disse massene ble lagret i egne deponi atskilt fra andre masser. Etter at vegbygging var fullført har gravmaskiner lagt de biologisk aktive vekstmassene tilbake på toppen.

Etterligner naturen

- Jorda legges løst tilbake, uten klapping og glatting som er vanlig når det skal såes. Sideterrenget får et røffere og mer ujevnt utseende enn vi er vant med, men slik ser jo naturen ut. Klapping og glatting komprimerer luftlommene i jorda og hemmer spiring, forteller landskapsarkitekt Elisabet Kongsbakk.

Hun var bekymret for at regnet ville skylle vekk jorda i de svært bratte skråningene.

- Med de vekstmassene vi har i dette anlegget ser det ut til at vannet i stedet trekkes rett ned i jorda, forteller landskapsarkitekten.

Økologisk metode

- Ifølge norske miljømyndigheter er den største trusselen mot det biologiske mangfoldet oppstykkning

av naturområder og spredning av fremmede arter. Lofast er et stort inngrep i naturen, men vi ønsker at vegen skal være et lavmælt byggverk, sier Kongsbakk. Derfor tilrettelegger Statens vegvesen for at naturen skal ta tilbake arealene inn mot vegen.

- Gresset i kommersielle frøblandinger hemmer etablering av de naturlige plantene fordi gress er vokser raskt og er sterkere enn konkurrentene. I en biologisk sammenheng representerer frøblandingen fremmede arter, forklarer Kongsbakk.

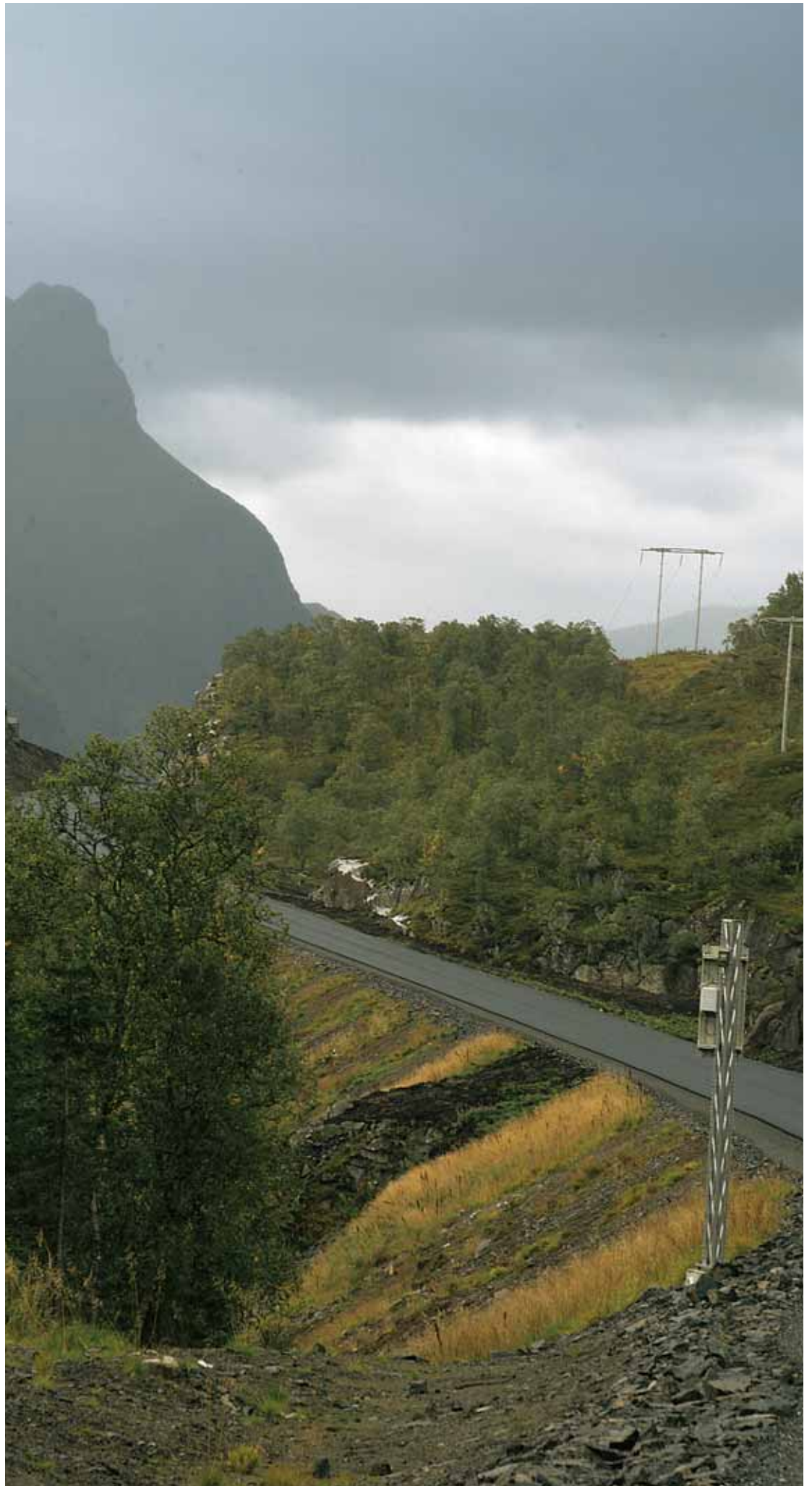
Ukjent mark

Lofast åpner opp et helt nytt område i Lofoten som har ligget nesten uberørt. Anlegget grenser helt opp mot Møysalen nasjonalpark, et landskapsvernområde og et vernet vassdrag. Selv lofotværingene flest har aldri vært i landskapet der tunneldrivere, vegbyggere og mange andre har jobbet i årevis med fastlandsforbindelsen.

- For oss er det et overordnet mål å dempe ned vegen som inngrep og konstruksjon, sier Kongsbakk. Dette er en helt ny måte å arbeide på som stiller helt andre krav til entreprenøren.

- Vi har kontraktsfestet opplæring av alle maskinførere for å forklare hva vi ønsker å oppnå. For at det ikke skal gå på yrkesstoltheten løs å etterlate seg rufsete skråninger må vi fortelle hvorfor vi bruker en miljøvennlig metode og hva det krever av dem, sier hun.

Snart grønt. Naturen bruker litt tid på å ta tilbake marka, men mange steder på Lofast er veksten i full gang. (Foto: Giselle Jensen)



Svartskarvika. Her er bygget en 37,5 grader bratt skråning kledd med vekstmasser lagt rett på steinfylling. (Foto Jan Fredrik Eliassen)



Øksfjorden. Tynne vekstmasser på fjellet er tatt til side før traseen mot tunnelpåhugget til Sørðalstunnelen sprenges ut. (Foto: Elisabet Kongsbakk)

REPORTASJE

Sykling og helse på dagsorden

Helsegevinsten av jevnlig sykling har i noen år vært kjent og akseptert som kanskje den viktigste grunnen for å legge til rette for økt sykkelbruk i Norge.

Morten I Kerr

MÜNCHEN: Sykling og helse var ett av hovedtemaene under VeloCity 2007. Det var derfor interessant å finne ut at sammenhengen ikke er særlig godt kjent i andre land. Men burde helse være hovedargumentet for å få flere til å sykle?

Selv om undersøkelser fra 2004 og 2005 viste at kunnskap om helsegevinsten ved sykling var relativt lav, mens helsemotivet for å sykle var økende, var det ifølge Ingo Froboese fra Nederland, ikke sikkert at dette er eller bør være hovedmotivet for å få folk på sykkel.

- Sykling burde markedsføres på en personlig og individuell måte. Budskapet må være at sykling er gøy, sa Froboese. Allikevel er mer kunnskap om helsegevinsten av sykling med på å øke forståelsen av den personlige og individuelle gevinsten ved mer sykling.

De generelle helsegevinstene ved sykling har vært godt kjent i flere år. Allikevel er det gjort relativt lite for å avdekke de skadelige sidene ved sykling i trafikkerte områder. To studier i Nederland tar sikte på å vise forurensningskildene syklistene blir utsatt for i ulike trafikksituasjoner, sammenholdt med annen nærliggende trafikk. De foreløpige resultatene viser at syklistene risikerer å få i seg uakseptable mengder av både fine og ultrafine partikler.

7 av 10 vil påby hjelm

Et stort flertall av befolkningen mener det bør bli påbudt for alle å bruke sykkelhjelmer, viser en undersøkelse forsikrings-selskapet If har fått gjennomført. Hele 85 prosent mener at barn bør pålegges å bruke sykkelhjelmer, mens 70 prosent mener at et påbud også bør gjelde voksne. De under tolv år er flinkest til å bruke hjelmer. Fem av ti gutter og seks av ti jenter i aldersgruppen bruker hjelmer.

Sykkelhjelmer: 70 prosent av befolkningen vil påby bruk av hjelmer. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)



Stridsemne: Debatten om hjelmpåbud raser også i resten av verden, som på Velo City-konferansen tidligere i år. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

VELOCITY 2007:

Omstridt hjelmpåbud

Det er ikke bare i Norge at debatten om påbudt bruk av sykkelhjelmer pågår. Også i en rekke andre land er temaet blitt diskutert friskt i over 20 år.

Morten I Kerr

MÜNCHEN: VeloCity 2007 ønsket å belyse problemstillingene på bred front og viet en hel ettermiddag til temaet.

Som en nokså enslig svale redgjedde Cecilie Waterloo Lindheim fra Statens vegvesen om den pågående hjelmkampanjen her hjemme. Den etterfølgende diskusjonen bar preg av den påfallende enigheten om å fraråde både hjelmpåbud og

hjelmkampanjer som ville trekke oppmerksomheten vekk fra sykling som et helt nødvendig transportmiddel.

Konferansen hadde håpet å få anledning til også å presentere vitenskapelig materiale som belegg for hjelmpåbud og -kampanjer. Dessverre hadde WHO, som har gått ut og anbefalt hjelmpåbud, meldt avbud.

To spørsmål

Stridsspørsmålet kan i korthet deles i to: a) vil påbudt hjelmbruk gi økt, total helsegevinst, og b) hjelper bruk av hjelmer faktisk så mye som vi tror? Tre hovedforedrag tok for seg hovedtrekkene i argumentasjonen. Lars Bo Andersen (Danmark) fremla foreløpige data fra en forskningsrapport som vil bli publisert senere i år. Denne vil vise at det til tross for skader som oppstår ved

sykling er overveldende bevis for at sykling uansett fremmer bedre helse i alle lag av (den sykkelaktive) befolkningen.

Underrapportering

Paul Hewson fra England gjennomgikk bruken av statistikk som middel for å markedsføre ulike syn.

- På grunn av underrapportering og feilrapportering medfører svært usikkert, sågar mangelfullt statistikkgrunnlag. For å kunne danne seg et riktigere bilde av hjelmbruk og nytten av hjelmer for å redusere hodeskader må følge grunnlaget forbedres, ved siden av metodene. Det er slett ikke opplagt at en på overflaten entydig konklusjon, faktisk er riktig når materialet gjennomanalyseres, påpekte Hewson.

Finner ingen effekt

Det mest omfattende foredraget ble

gitt av australske Dorothy Robinson. Hun gjennomgikk undersøkelser fra bl.a. Australia og New Zealand. Hun fastslo at det ikke er blitt fremlagt konkluderende bevis på at hjelmpåbud har hatt noen positiv effekt på skadeomfanget i de landene som har innført hjelmpåbud.

- Ved også å legge vekt på tapt miljø- og helsegevinst ved redusert sykling som følge av påbud og andre faktorer er det lite som tyder på at hjelmpåbud vil ha en netto positiv effekt for samfunnet. Selv om hjelmbruk kan være av det gode, kan påbud medføre mer skade enn nytte. Vi burde alle være enige om at så lenge nytten av hjelmbruk ikke viser seg å være høyere enn omkostningene, burde ingen nye lover om hjelmpåbud bli iverksatt, og eksisterende lover bør trekkes tilbake, fremholdt Robinson.

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

SI DIN MENING

16-åringen og lett mc - II

■ Jeg har fått meg en kjepphest. Etter at mitt leserbrev i utgave nr 12, om barn på livsfarlig motorsykkel, ble "introdusert" av en typisk dødsulykke i Porsgrunn 2 dager før avisen lå i postkassa vår, er jeg blitt enda mer overbevist om her må det settes inn strakstiltak. Trenger vi nå noen flere unge ofre før vi gjør noe? Ulykken i Porsgrunn fikk jo en ekstra oppmerksomhet siden statsminister Jens S avbrøt valgkampen i området og heller deltok på minnestunden for 17-åringen. Selv om dette kanskje var et snev av valgkampstrategi likevel, så understreker det alvoret i slike saker når unge ender livet på så meningsløs måte. Og unødvendig selvsagt.

■ For dette kan vi jo gjøre noe med. Vi har jo forlenget gjort grep på dette området flere ganger. For 5 år siden ble det påbudt med førerkort for moped, som bl.a. gjorde at min far på 90 måtte sette fra seg sin 4-hjulsmoped et halvt år etter at han måtte innse at han ikke var skikket til å kjøre bil. Vi har innført en egen mellomklasse for motorsykler over 125 ccm som setter visse begrensninger for motorytelse og fart. Men det går jo sannelig mer enn fort nok likevel med de syklene. Selv en "lett" mc på 125 ccm gjør jo 90-100. For å kjøre en tung mc med mer enn 25 kW må du nå være minst 21 år eller kjørt mellomtung sykkel i 2 år. Dette grepet har myndighetene altså gjort overfor en trafikantgruppe som er myndige, kan kjøre biler med fartspotensiale på over 300 km/t, og mer til. Og jeg på 53 år får ikke lov å kjøpe øl etter kl 22 om kvelden. Fy, fy! Da kan det skje mye rart! Men å slippe en 16 åring

sitrende av hormoner og adrenalin og alle tanker på jenter og bønn pinne og, og, - det er greit sier myndigheten. Vi krever et kort kurs, og deretter klapp på skuldra og lykke til... Han har til og med fremdeles lov å ha med passasjer! Ingen krav til refleksvest til tross for at vi vet at manglende synlighet er noe av hovedproblemet.

■ Ulykken i Porsgrunn forleden skjedde på lokalvegnettet på veg til skolen, med moderat fart antakelig. Men fort nok til at 17-åringen døde. Avisreferatene illustrerte kaoset i slike saker, der det bl.a. faktisk var usikkert om det var føreren eller passasjereren som var drept! Bare det at man ikke setter spørsmålstegn ved at det er fullt lovlig med en passasjer på en slikt kjøretøy er interessant. Et barn har lov til å frakte et annet barn på en 2-hjuling som gjør 90-100 midt ute i et komplisert og farlig trafikk-system!

■ Et system som forsker videre på sikkerhetsmessige finurligheter for bilene, som fra før av innehar XX antall ganger bedre beskyttelse enn den totalt ubeskyttende mc'n! Og slik redskap slipper vi barn løp på! Mopeden har vi nettopp strøpa ned til 45 km/t, (burde kanskje begrenses til tettsteder og 50-soner?), ikke lov med passasjer, samtidig som 16-åringen med omtrent samme kurset får lov å frese avgårde i 100 på en lett mc. Med passasjer.

■ Nå må vi i vegetaten som ansvarlig faginstans, gjøre nødvendige grep for å få slutt på dette "hullet" i lovverket. La oss hjelpe de kommende foreldre

til 16-åring som fristes til denne galskapen. Etter mitt skjønn bør førerkortklassen "lett mc" innlemmes i mc-klasse A. Dette gjelder et relativt fåtall ungdommer, uten noen organisasjon i ryggen. Alt ut over moped bør etter mitt skjønn defineres som motorsykkel, og da må 18-årsgrense være et minimum. Kanskje det er for lavt også. Dagfinn Mo i Sintef skrev i Samferdsel tidligere i sommer, at menneskehjernen ikke er i stand til å skjønne risikoen i vegtrafikken for en er mange og tjue år.

Og best av alt; tiltaket er gratis!

Sigmund Riis
Strategistaben i vest

Innlegget er forkortet



Helhetlig plan for TK – NEI TAKK, NÅ ER DET NOK!

■ I en e-post fra Vegdirektoratet 11. juli blir vi på nytt bedt om å gå inn i forslaget til Helhetlig plan. Denne gangen blir det sagt at departementet trenger "en meget detaljert tilbakemelding i vedlagte regneark. Hvis det er mulig innen 1. august."

■ At alle sentrale personer har ferie får være så, likeså at jeg strever med å komme ajour til egen ferie. Men viktigere er det at denne saken er overbehandlet til de grader gjennom fire år. For min del får det være nok.

■ Helt fra region sør ble etablert og vi fikk et nedbemanningskrav, har vi gjort et kjempetort arbeid for å spare ressurser og finne en driftsform for TK-tilbudet som vi mente var riktig. I arbeidet med fin bemanningplan 3 ble en lang liste tiltak gjennomarbeidet, og en rekke av dem satt ut i livet. Fem trafikkstasjoner ble bestemt avvirket. Region sør viste kreativitet og handlekraft.

■ Nedbemanning ble iverksatt i 2004, på tross av tydelige advarsler fra oss om konsekvenser, beskrevet i vår egen bemanningsplan. Nedlegging av trafikkstasjoner førte naturlig til en bred faglig og politisk debatt. I desember 2004, før prosessen ble iverksatt, kom det nye føringer fra Samferdselsdepartementet. Saken var behandlet i Stortinget, og "Det forutsettes at Statens vegvesen er til stede på Kongsberg og Mandal med tilbud som kan gis fra offentlige servicekontor. Trafikkstasjonene nedleg-

ges ikke før disse tilbudene er på plass." Så kom nye prosesser hos oss, med utredning av tilbud fra offentlige servicekontorer. Region sør valgte da å planlegge en slik løsning som erstatning for alle de fem trafikkstasjonene.

■ Før servicekontorløsningen ble iverksatt kom det regjeringsskifte. Høsten 2005 bestemte ny samferdselsminister at situasjonen skulle "fryses" og ny utredning starte. Nye nasjonale grupper skulle utrede en "Helhetlig plan". Utgangspunktet nå var ikke ressursbruken, men hvilke tilbud publikum burde få. Et stort nasjonalt arbeid ble gjennomført og TØI skulle vurdere samfunnsøkonomiske forhold.

■ Regionenes planer ble "godkjent" våren 2006, og ble, etter pålegg fra departementet sendt på høring i kommunene. For andre gang fikk de uttale seg om forslagene fra Statens vegvesen. Høsten 2006 ble planen med oppsummering fra høringen sendt Vegdirektoratet og videre til departementet for vurdering. Turen til departementet er blitt lang. En rekke ganger har vi fått høre at konklusjonen var klar og statsråden skulle fatte sitt vedtak. Nå er det noen som mener det må utredes mer.

■ Jeg har forsøkt å gjøre en lang historie kort. I den samme perioden har vi etablert en ny organisasjon. Regionkontoret og distriktene skal fungere i et godt felleskap og få ressursene til å strekke til. Vi har sagt

opp personell, og sett ventetidene og køene øke. Nå forsøker vi å fylle på med fagfolk. En rekke ganger har vi blitt avbrutt av spørsmål om små og store detaljer i planer og budsjetter. Ikke vet jeg hvem som tror at flere detaljer skal gjøre saken enklere.

■ Veg- og trafikkavdelingen skal sørge for samordning og utvikling av fagfeltet. Det er stort behov for at våre ressurser blir brukt til dette. Om vi trives og om produktene våre er gode nok er det mindre interesse for. På trafikkstasjonene har vi 200 fagfolk som jobber mer eller mindre kronisk overtid, som kjenner presset mens køene venter. Fins det et menneske nær statsråden som kan påpeke at vi trenger en avgjørelse?

■ Dette orker ikke jeg lenger, det kan umulig være riktig bruk av ressurser. Saken er overutredet uten at vi får iverksatt våre planer. Fire års utredninger, en rekke arbeidsgrupper og rapporter, to regjeringer og to høringsrunder er fullstendig nok. Skulle den ene løsningen bli en halv million dyrere enn den andre, så betyr det ingen ting i sammenehengen. Nå må noen få bestemt seg.

■ Trafikant og kjøretøy har gått på høyt turtall alt for lenge. Oljetrykket vårt er for lavt og kjøleveska har for høy temperatur. La oss få en avgjørelse mens motoren fortsatt sviver!

Med hilsen
Torstein Nilsen

Mer offensiv stamvegsatsing

■ Dagens vegbevilgninger rekker mye kortere enn hva som er mulig med alternativ organisering, fordi man tenker vegbygging og vedlikehold på gamlemåten med løpende finansiering. I erkjennelsen av at samferdselsatsingen har tøffe kår når statsbudsjettet gjøres opp, må det tenkes helt nytt om hvordan ressursene vi har til rådighet benyttes.

■ Offentlig privat samarbeid (OPS) er en kontraktsform for å bygge nye større veganlegg som har brakt oss et godt stykke i riktig retning. OPS innebærer at det offentlige setter bort mer av oppgavene med nye veganlegg for en periode. Oppgaver som det offentlige selv ikke trenger å utføre. Slik fjernes usikkerhet om gjennomføringen. Forutsigbar finansiering fra begynnelse til slutt er svært viktig for å bygge rasjonelt. OPS har gitt opptil 40 pst. raskere realisering av veiprojekter og ulike risiki ved planlegging, bygging, drift og vedlikehold av veganlegget plasseres mer optimalt enn tradisjonelt. Vi har dessuten fått et forutsigbart vedlikehold som ikke er prisgitt svingende budsjetter. Dette er vesentlig og fordelene er flere. Til sammen oppveier fordelene ved OPS langt på vei de noe høyere finanskostnader i OPS-prosjekt. Høyre vil ha mer OPS. En mulighet kan være å kombinere OPS med dagens ordning med offentlige garantier. Utvider man denne med et statsgaranti-institutt kan man optimalisere finanskostnadene ytterligere. Men OPS er ikke nok hvis vi skal få til en skikkelig satsing. Høyre vil nå gå lenger.

■ Norge kan få en mer offensiv vegsatsing ved å ta i bruk OPS i kombinasjon med konsesjoner. Slik kan vi få raskere utbygging av viktige veiprojekter. På fagspråket kalles dette B.O.T (Build, operate and transfer) eller bygg, drift og overfør. Det høres vanskelig ut, men er ikke så vanskelig. Poenget er å gi et selskap konsesjon fra det offentlige til å finansiere, prosjektere, bygge og drifte et anlegg for en konsesjonsperiode, for eksempel 30 år. Deretter overføres anlegget vederlagsfritt tilbake til det offentlige. Anvendelse av B.O.T. modellen er enda gunstigere for samfunnet enn OPS, fordi man flytter alle andre elementer av prosjektet enn bestillings- og oppfølgingskostnadene ut av statsbudsjettet. Dermed belastes årlige statsbudsjett minimalt, og prosjektene blir en del av privat BNP. Eksempler på land som bruker B.O.T. er Italia, Frankrike, Spania, England, Hellas, Portugal, Japan, Taiwan, Malaysia og Hong Kong.

■ Bergen-Stavanger-Kristiansand-Oslo og Oslo-Trondheim. Høyre vil derfor la konsesjonærer få bygge og drifte veganlegg som er egnet for det, etter anbud. Dette har man svært gode erfaringer med i andre land. Vi er overbevist om at det ville satt fart i norsk stamvegutbygging og gitt oss mer konkurransedyktig og trafikkssikker veginfrastruktur.

Oyvind Halleraker, Transport- og kommunikasjonskomiteen

Innlegget er forkortet

Kompetanseflukt

■ I lederen utgave nr 9 blir det satt fingeren på flukt av kompetanse fra Vegvesenet og ut i det private næringslivet, og at rekruttering er i ferd med å bli et stort problem. Videre nevnes det noe få tiltak for å snu denne trenden. Jeg ser noen tilleggs punkter.

■ Mange av oss som er i etaten er her fordi det er mange spennende oppgaver å jobbe med. De aller fleste av oss ønsker å gjøre en god jobb, og er villig til å bruke den tiden som er nødvendig for å tilfredsstille både oppdragsgivere, kollegaer og seg selv. Vi bør således kunne få anledning til å jobbe mer. Arbeidslivslovverket gir anledning til å benytte forskjøvet arbeidstid og gjennomsnittsberegning av

arbeidstid. Vår arbeidsgiver burde innkalle foreningene for å starte forhandling om gjennomsnittsberegning av arbeidstid. Da vil det være mulig å jobbe flere timer i de periodene av året som har sort arbeidspress, og jobbe mindre når det er mindre å gjøre.

■ Våre seniorer blir stimulert til å stå lengre i jobb. Det blir lokket med høyere lønn og kortere arbeidstid. De som er nyutdanna kan også la seg lokke. Her kan argumentene være spennende og lærerike oppgaver, markedslønn og mulighet til å ta ut sitt personlige potensial. De fleste arbeidsgivere tar ut 40 - 50 prosent av medarbeidernes totale potensial. Noen av oss arbeidstager gir 60 prosent av totalpotensial selv

om forholdene ligger til rette for å yte mindre. Det ville vært fint med en kultur der lederne greier å stimulere medarbeiderne til å ta ut opp mot 80 - 90 prosent av sitt personlige potensial.

■ Vegvesenet er en organisasjon der det er «høyt under taket». Vi har etablert visjoner og ønskede adferden. Ledelsen av organisasjonen kan legge vekt på oppfølgingen av disse visjonene nedover i rekkene. Det kan vurderes om miljøet skal kontrolleres slik at ulikehetene i vegvesenet stimuleres, og videre at ulikehetene sees på, og brukes som vår styrke, og ikke blir brukt mot de som tenker annerledes.

Tore Felin

REPORTASJE

Venter på første trebrua

Den første kjørevegebrua av tre i nyere tid i Region vest blir bygget i Eigersund i løpet av kommende år.

Geir Brekke

STAVANGER: Statens vegvesen Region vest har ansvar for prosjektet, i nært samarbeid med bruavdelinga i Vegdirektoratet og med erfarne råd fra Region øst, som har bygd flere bilbruer over elver og gangbruer over motorveger på Østlandet. Eigersund kommune har også vært involvert.

Hengverk

Det pågår en grundig planleggingsprosess på Mølbachneset bru, som vil strekke seg over Lygrefjorden ved Eigersund og gi en innspart distanse mellom riksveg 44 og fylkesveg 55. Bruspenet blir mellom 30 og 35 meter. Seilingshøyden blir fire meter og seilingsbredden 22 meter.

Alternativene har vært en hengverkskonstruksjon og en bueformet løsning. Beslutningen er førstnevnte løsning, selv om det kan bli mindre justeringer. Målet er å komme i gang med arbeidet i høst.

I så fall kan brua åpnes for trafikk til sommeren neste år.

Trondheims-arkitekt

Prosjektleder Odd-Magnar Nerland i Statens vegvesen sier til Vegen og vi at oppdraget trolig vil bli lyst ut på tilbud i november i år.

Arbeidet skjer i samarbeid med Norwegian Wood, et arkitekturprosjekt som er engasjert i forbindelse med kulturbyåret 2008 i Stavanger.

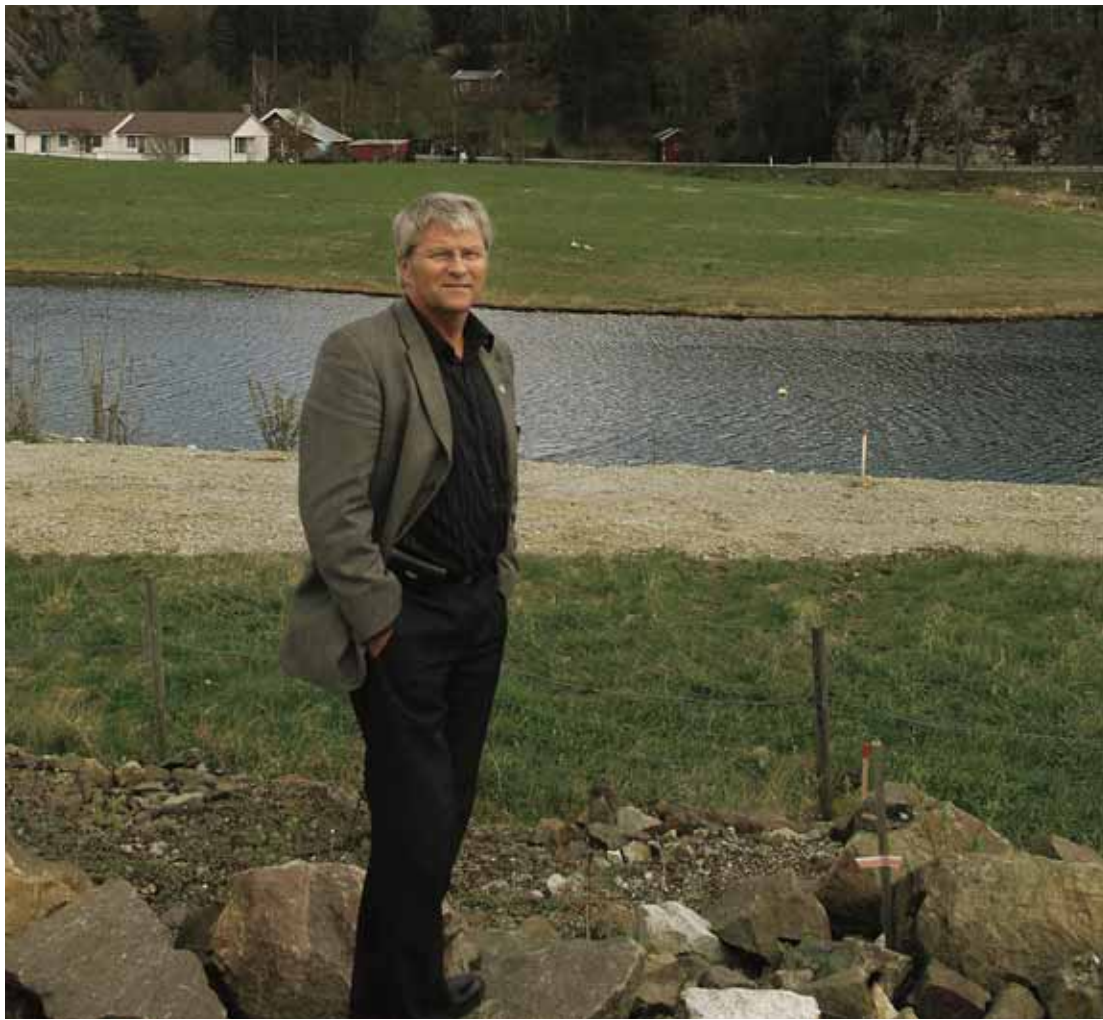
Det stilles strenge miljøkrav for arbeidet. For eksempel har det vært faglige vurderinger av impregneringen av treflatene på brua.

Det er Selberg Arkitektkontor A/S i Trondheim som tegner Mølbachneset bru.

Prosjektet er kostnadsregnet til ca. 17 millioner kroner. Brua får to kjørefelt med gang- og sykkelveg, og er finansiert av Rogaland fylkeskommune.

Venter på brua: Ordfører John Skaara i Eigersund gleder seg til å få bygd trebrua over Lygrefjorden.

(Foto: Geir Brekke)



- Her ligger brurestene

- Her ligger restene av de 35 brusøylene som ble sprengt ned, sier byggeleder Ingerid Sinding-Larsen i Statens vegvesen.

Kjell Wold

DRAMMEN: 1500 kbm betong etter de 35 brusøylene som ble revet på den gamle E18 motorvegbrua i Drammen er gjenbrukt i det nye bruanlegget. Som pynt og utsmykning i form av vakre gabionmurer som slynger seg under brua på Brakerøya på nordsiden av Dammenselva.

35 brusøyler ble revet og skiftet ut med runde søyler på den gamle brua. Søylene ble sprengt ned og armeringsjernet sortert fra til gjenbruk. Betongen ble lagt i et depot på Holmen under bruarbeidene.

- Den sprengte betongen ble så knust til egnede fraksjoner. 0-60 mm til bærelag og 60-120 mm til forstrekningsslag og gabionmurer. Vi regner med at total mengde gjenvunnet betongmasse er om lag 1500 kubikkmeter, forteller Ingerid Sinding-Larsen.

Brurester: 35 betongsøyler som ble sprengt ned er gjenbrukt i gabionmurer under den nye motorvegbrua, forteller Ingerid Sinding-Larsen i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)



Brudans: Attic Dancers imponerte under åpningen av E18 motorvegbrua i Drammen. (Foto: Kjell Wold)

Bruåpning med stil

Åpningen av bruparken på Strømsø under E18 motorvegbrua i Drammen ble gjennomført til 20 i stil sist lørdag.

Kjell Wold

Dansere fra Attic og akrobater på skateboard, rollerblades og sykler viste halsbrekkende øvelser og luftige svev, da fylkesmann Kirsti Kolle Grøndal offisielt innviet byggverket på og under brua. Det vanket mange rosende ord til Statens vegvesen og alle samarbeidspartnerne for resultatet av fire års arbeid og snaue en milliarder kroner i investeringer.



Skateglede: Hundrevis av unge boltret seg under brufesten i Drammen lørdag. (Foto: Kjell Wold)



TEMPEN PÅ TAMPEN

NAMN: Oddvar Flæte ■ **ALDER:** 63 ■ **STILLING:** Fylkesmann i Sogn og Fjordane ■ **BUSTAD:** Leikanger ■ **SIVILSTATUS:** Gift, to barn
■ **AKTUELL SOM:** Etterlysar meir synlege vegfolk

Vil ha vegfolk på bana

Han etterlyser meir synlege vegbyråkratar i samfunnsdebatten om veg, transport og forvaltning.

Geir Brekke

Fylkesmann Oddvar Flæte i Sogn og Fjordane har vore på internmøte i Statens vegvesen og kome med klare meldingar om at leiarar og tilsette i etaten er alt for tause i den aktuelle debatten om veg og trafikk, og dessutan alt for spake når ein står framfor ei ny runde med omorganisering.

Nye bruer

- Eg saknar byråkraten som tør nærme seg det politiske uryddige minefeltet som heiter nye vegar utan økonomisk realisme, seier Flæte. Han viser til debatten siste månadene om ny bru over Nordfjorden. Ein stortingsrepresentant har jamvel gått inn for at det kanskje kan byggjast bru på to ulike plassar i fjorden. Utan at politikarane kjenner kostnaden.

- Etter det eg kjenner til har ikkje Sogn og Fjordane midlar til slike storprosjekt i dei to neste transportplanperiodane, så her roper debatten på faglege vurderingar.

Snur kinnet

- Statens vegvesen disponerer ein stolt og tung fagekspertise, men vi høyrer ikkje så mykje til dei lengre. Tidlegare hadde vi markante vegsjefar i alle dei tre vestlandsfylka som aldri la skjul på faglege råd og klare oppfatningar, seier Flæte, som i dag møter vegbyråkratar som forsvargar seg, held att og er lojale internt.

- Men ein organisasjon som trenar på å snu det andre kinnet til, vil i lengda ikkje samle dei djervaste fagfolka rundt seg. Synleg leiarskap og klar vegvising derimot, vil og vere med på å styrke etaten sitt omdømme. Og kom gjerne på bana med kreative innspel og gode diskusjonstema, seier fylkesmannen, som ikkje minst saknar spenstige meiningar i etaten sine egne eksterne informasjonskanalar.

Regionreform

Han ser og kritisk på den omorganiseringa som vil kome når det skal etablerast nye regionale vegforvaltningar gjennom forsterka fylkeskommunar. Han trur ikkje ei slik splitting av kompetansen vil vere positivt for fagmiljøa. Han etterlyser og debatt om trafikktryggleik og vedlikehald når dei nye regionane no skal formast.

Og han saknar framfor alt Statens vegvesen sitt syn på konse-

kvensane for vegpolitikken med forvaltningsreforma.

- Eg meiner at Vegvesenet har plikt på seg til å forklare kva konsekvensar ein slik reform vil ha for veg- og transportforvaltninga her i landet. Det er ikkje nok å forfatte interne rapportar som blir handsama i lukka fora. Samfunnet må få vite om dette, og Statens vegvesen må på bana.

Heimkommunen Leikanger er sete for eitt av dei fem regionvegkontora. Flæte reknar med at regionvegkontora vil bli redusert med ein forsterka fylkesmodell som skal ta over ein del av oppgåvene.

- Dette må Statens vegvesen seie ifrå om, slik at debatten kan starte, seier siviløkonomen med leiarbakgrunn frå Hydro Aluminium, Vik verk og NSB Gods.

Uakseptabelt

Han er som mange andre leiarar oppteken av at Vestlandet ligg i tetskiktet i Europa når det gjeld transportkostnader. Han tykkjer Statens vegvesen med større tyngde bør slå fast at eksisterande vegnett må opprustast framfor å satse på ny utbygging.

- I dag blir vegvedlikehaldet rekna som uakseptabelt for eit dynamisk næringsliv, seier Flæte til slutt.

Debatt: Fylkesmann Oddvar Flæte saknar tydelege vegbyråkratar i samfunnsdebatten.
(Foto: Oscar Andersen)



FIRE KJAPPE

Kvifor er det så mange som blir drept og hardt skada i trafikken?

- Manglande avpassing av fart og tilpassing til tilhøva på vegen.

Kva bør Statens vegvesen gjere for å bli endå betre på publikumsservice?

- Halde opplysningstelefonen 175 oppdatert og få skikk på heimesidene sine.

Kva ville du gjere hvis du var vegdirektør for ein dag?

- Prioritere rassikring og utbetring av eksisterande vegar framfor bygging av nye storprosjekt.

Hvis du var samferdsleminister for ein dag?

- Få meir tunggods over frå veg til jernbane.

LØSGRUS

HVA SKJER?

16-22. SEPT/EUROPA

■ Europeisk mobilitetsuke

17-21. SEPT/PARIS

■ PIARC World Road Congress

28. SEPT/DRAMMEN

■ Åpning ekspressbusstopp Bangeløkka

3-5. OKT/ARENDALE

■ Ts-fokus 2007

9-13. OKT/BEIJING

■ ITS World Congress

10-11. OKTOBER/GARDERMOEN

■ Transport og Logistikk 2007

12. OKT/HELGELAND

■ Åpning av opprustet rv. 808 Finneidfjord-Hemnesberget

12. OKT./ROMERIKE

■ Åpning rv. 2 Kløfta-Nybakk

18-19. OKT/TROMSØ

■ Bompengekonferansen 2007

26. OKT/TROMSØ ■ Gjenåpning av Langnestunnelen

26. OKT/VESTFOLD ■ Åpning ny E18 Kopstad – Gulli

29-30. OKT/OSLO

■ Brukonferansen 2007

6. NOV/OSLO ■ Konferansen Den trygge bilen

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

HVEM HVA HVOR?

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



Bildet i forrige utgave viste seg også å være en nøtt. Men Asbjørn Rolseth fra Oslo kan fortelle at bilen på bildet er en 1937-modell Chevrolet.



LØST OG FAST

Hei på deg

Også på New Zealand er det morsomme stedsnavn. Guro Steine i Samferdselsdepartementet har sendt oss dette bidraget, som kanskje er spesielt morsomt for oss nordmenn. På en måte får det en til å føle seg spesielt velkommen. (Foto: Guro Steine)



Atrå

Lite tettsted lengst nord ved Tinnsjøen i Telemark. Ligger i Tinn kommune. Navnet betyr trolig opptråkket plass. Det attråverdige navnet kan også ha med liten elv å gjøre. Den renner fra Mårvatn og Kallhovd sørover til Tinnsjøen. (Foto: Kjell Wold)



Her om dagen

Små forstyrrelser gir kaos på E6 i Østfold. Politi og ambulanse var raskt på stedet etter et lite uhell mandag, men køene varte i to timer. (Foto: Håkon Aurtien)



UNORMALER

71

Stridens eple: Er denne håpløse skilttingen lovlig, bare fordi skiltene har stått der i bortimot 20 år? (Foto: Espen Burud)

En spansk en

Her koster det dyrt å være for opptatt av fotgjengere og fartsgrenser. Det fikk en Osломann på biltur til Stavanger erfare. Han overså nemlig skiltet om soneparkering og fikk p-bot da han senere fant et fint sted å parkere.

Denne skilttingen bryter skiltnormalene på tre måter: Det er bare fotgjengerskiltet som skal stå ved gangfelt, soneskilt skal stå alene og det skal ikke plasseres mer enn to hovedskilt på samme stolpe. Likevel ble klagen til p-selskapet avvist, begrunnet med en påstand om at skiltene i sin tid ble korrekt oppsatt i henhold til skiltnormalen anno 1987.

- Vi overlater til juristene å uttale seg om gamle forskrifters gyldighet, men spør oss likevel om ikke p-selskapet her har tatt en spansk en, sier Vegen og vis' unormale jury. Det vises



til at den gamle forskriften fra 1987 riktignok ikke inneholder detaljer om ulovlige skiltkombinasjoner, men at også denne forskriften setter en klar grense på maks to hovedskilt pr. stolpe. Dessuten heter det at sonereguleringer stiller store krav til trafikanter og derfor må være oversiktlige.

- Vi er skuffet over at et offentlig eid p-selskap insisterer på å straffe en bilist som ikke klarer å fokusere på mer enn fotgjengere og endring av fartsgrensen når han passerer et trangt og uoversiktlig fotgjengerfelt i en fremmed by. De burde skamme seg, sier juryen.

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

- Sniff ikke gift!

I Vegen og vi nr.4 1987 slår verneombud Hans Takøy alarm om sniffing av farlig gift for alle som driver med kontroll av trykklufttankene på lastebiler. - Oljeskyen som står ut av ventilen er full av tungmetaller, PCB og dioksin. Bruker du ikke

maske, går dette rett i blodet, advarte han. Vegen og vi fortalte at fotfolk i etaten trakk på skuldrene av advarslene og mente det ville bli for plundrete å bruke verneutstyr. - Vi har sniffet slik damp i årevis uten å ta skade, ble det sagt.