



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET:

- Det bør være bredere sikkerhetssone inn-til vegene, sier forsker Kristian Sakshaug.

SIDE 6

KONSULENTBRUK:

Statens vegvesen har økt bruken av konsulenter med 400 mill. kr på tre år.

SIDE 8

UTBYGGING:

Ny fire felts E18 mellom Horten og Tønsberg blir landets mest moderne veg.

SIDE 13

Takk for innsatsen

LEDER SIDE 2

Anbefaler OPS

- Statens vegvesen mener erfaringen med OPS-prosjektene er så gode at det bør videreføres, sier utbyggingsdirektør Lars Aksnes.

SIDE 7



Direktørskifte

Olav Søfteland (bildet) går i november av etter 47 år i Statens vegvesen. Mandag 12. november tiltrer Terje Moe Gustavsen som vegdirektør.

SIDE 16-19

Vil sikre lik behandling

En ny instruks skal sikre lik behandling av eventuelle mangler i vegvedlikeholdet i alle regioner.

SIDE 22-23

Smarte Bjarne

Bjarne Hæstad får den første Petter Smart-prisen i Statens vegvesen på fire år.

SIDE 26



Farlig: Plasseringen av GPS-enheten tar bort sikten, slik at føreren her ikke ser fotgjengeren midt foran bilen. (Foto: Tore Braaten)

Sperrer sikten

Farlig for synsfeltet: Montering av GPS-utstyr i bil er trafikkfarlig hvis det ikke plasseres riktig på dashboard eller i frontruten. - Vi ser en del tilfeller hvor GPS-utstyret er montert slik at det hindrer fri sikt for bilføreren, sier seksjonsleder Tore Braaten i Statens vegvesen.

SIDE 5



Bomstasjoner muggskadet

Statens vegvesen må renovere bomstasjonene i Oslo på grunn av muggsopp og fuktskader. Samtidig vil de framskynde overgangen til automatiske bomstasjoner - som kan være på plass i februar. I tolv av nitten bomstasjoner som er undersøkt i Oslo er det oppdaget muggsopp og fukt i veggkonstruksjoner.

SIDE 12

DAGSORDEN

Takk for innsatsen

LEDER

Helge Rong

■ Når Olav Søfteland no snart tek med seg sin hatt og forlet Statens vegvesen, er det etter nesten 47 år samanhengande tenestetid i etaten. Ikkje mange kan syna til like mange år hjå same arbeidsgjevar. I seg sjølv er det eit prov på at Søfteland har lika seg særst godt i vegetaten. Kanskje ikkje rart, som son av ein vegarbeidar.

■ Han har hatt mange ulike oppgåver og gjekk gradane heilt til topps. I 1992 vart Søfteland tilsett som vegdirektør. Fyrst på åremål, men det vart sidan omgjort til fast tilsetjing. Før den tid hadde han tent i leiande stillingar i Hordaland og Buskerud og i Vegdirektoratet.

■ Utviklinga på vegsektoren har vore enorm sidan Søfteland melde seg til teneste i 1960. Han har soleis vore med på den vegrevolusjon me har opplevd dei siste 50 åra, og det er ikkje lite. Vegprosjekt som synt seg umoglege i 1960, er no realiserte. Mange av desse har Søfteland teke del i, alltid på ein god måte.

■ Olav Søfteland har vore ein leiar mange vil sakne. Døra hans stod alltid open om ein hadde noko på hjartet. Han lytta, men du fekk ikkje hastige konklusjonar. Attende kunne du få oppklårande spørsmål og trøystande ord, om det var naudsynt. Mange vil sakne hans lune humor og blide åsyn. – E da no tid å koma på, kunne han humra om du stakk hovudet innom kontordøra i halvåttetida på morgonen.

■ Med Olav Søfteland går ikkje berre ein stor fagmann ut døra, men og eit varmt og godt menneske. Sjølv om ikkje alle har likt alle hans avgjerder, er det ingen som snakkar stygt om han. Det seier mykje om mennesket Olav Søfteland. At han måtte gå ned frå sin vegdirektørstol i Haneleivsaka kan ikkje rokka ved det gode bilete mange sit att med. Her tok han det ansvaret ein leiar skal og må ta, men alle skal vite at mykje vart gjort etter 1995 for å betre tilhøva som ikkje var på plass då Haneleivtunnelen vart bygd.

■ Olav Søfteland skal ha stor takk for det arbeid han har lagt ned i alle dei åra han har vore hjå Statens vegvesen.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Kjell Bjørvig, Vegdirektør

Vi har fortsatt en del ugjort før vi kan si at vi utøver våre myndighets- og forvaltningsoppgaver på en likeartet måte.

"De der inne og vi her ute"

Overnevnte sitat er hentet fra en analyse av kulturforskjellene i Statens vegvesen mens vi ennå var organisert med 19 vegkontor, og mens vi ennå hadde egenproduksjon i etaten vår.

Sitatet viste til at det var stor avstand når det gjaldt kommunikasjon og forståelse mellom ledelsen på vegkontorene og våre folk som jobbet med produksjon. Det ble også vist til at det var stor avstand mellom Vegdirektoratet og vegkontorene på mange områder.

Jeg har spurt meg selv mange ganger de siste månedene om vi har greid å knytte etaten bedre sammen etter at vi fikk den nye organisasjonen i 2003, da 19 vegkontor ble redusert til fem regionkontor, og da vegproduksjonen ble utskilt som et statsaksjeselskap.

På mange måter tror jeg at vi i dag gjennom å knytte regionvegsjefene direkte opp til etatsledelsen, har fått bedre samhandling og forståelse mellom "de der inne og vi her ute".

Allikevel har vi fortsatt et forbedringspotensiale. Våre leverandører (rådgivere og entreprenører) påpeker at vi ikke er en enhetlig oppdragsgiver. Våre kunder på trafikkstasjonene viser til eksempler på forskjelligartet behandling av likeartede saker. I presseoppslag ser vi dessuten eksempler på uttalelser fra våre ansatte som viser til sendrekthet i Vegdirektoratet eller at man i regionen eller distriktet er uenige i etatens eller departementets beslutninger og prioriteringer av prosjekter og bevilgninger.

Det er i denne sammenheng oppmuntrende at Agendarapporten etter Haneleivulykken slår fast at vi i dag i hovedsak har gode systemer for formidling av styringssignaler og rapportering av styringsinformasjon og at disse systemer i stor grad blir etterlevd.

Langt mindre hyggelig er de alvorlige merknader som Riksrevisjonen har til vår anskaffelsesvirksomhet og til oppfølging av drifts- og vedlikeholds-kontrakter som utøves på en forskjelligartet måte og til dels i strid med lover og forskrifter.

Vi har derfor fortsatt en del ugjort før vi kan si at vi utøver våre myndighets- og forvaltningsoppgaver på en likeartet måte. De grunnleggende prinsipper for offentlig forvaltning om likhet og rettferdighet må være retningsgivende for all vår virksomhet. I en sterkt desentralisert virksomhet er det en krevende oppgave å oppnå komplett ensartethet i alle ledd, men vi må greie denne utfordringen. Bare da kan vi fremstå som en samlet og enhetlig etat, og bare da kan vårt omdømme blant politikere og vegbrukere bli positivt.

Som ledere må vi kreve full lojalitet til fattede beslutninger og til lover og regelverk samtidig som vi gjør vårt ytterste for å formidle hensikten med og bakgrunnen for de samme beslutninger.

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



Vaktsjef
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 – wench.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 30. oktober kl. 13.00. Neste utgave kommer 13. november 2007

KRONIKK

DER DRØMMER BLIR VIRKELIGHET ■ Gjennom målrettet arbeid, klokskap, tålmodighet og samhandling med øvrige samfunnsaktører kan vi bidra til at det som i dag framstår som en drøm, etter hvert kan bli virkelighet.

Optimisme - 200 mil fra hovedstaden

*Ved gry, da vi kom på Bæskades,
Røk der ei uveir op.
Et piskende, vandrett snekov
hvinte om fjeldets topp.
Tungt støttet vi oss mot stormen,
Tvungne at ta en hvil.
Renene våre var trette
efter de dryge mil.*

*Intet gav jeg; men prøv mig,
kræv hva jeg har og kan!
Kald på min ild og ungdom,
vi dem til dig, mitt land!
La mig få gi og elske,
ikke med døde ord,
men livet mitt som en kappe
over din nakne jord*

■ Dessverre er det ikke rom for å ta med alle versene av Nordahl Griegs dikt "Morgen over Finnmarksvidden". Det vakre diktet som geografisk er stedfesta på fjellet Bæskades, i distriktsvegkontorets nærmeste "bakhage", gir imidlertid både dybde og rom for tolkning. Det kan med letthet forankres til våre egne utfordringer med et hardbarket folk i en vakker, sårbar og karrig natur som byr på enorme resurser, utfordringer og ikke minst optimisme.

■ Det satses tungt i distriktet, og næringslivet når stadig nye høyder innen fiskeri- og havbruksnæring, olje og gass, og reiseliv. Dette har sammen med det sterke fokuset på Nordområdesatsing ikke bare skapt forventninger, men også en stolt bevissthet blant befolkningen i regionen. Begrepet latsabber blekner stadig mer. Ordene fra NHO-lederen bekreftet optimismen: "Vi har alle muligheter til å bli den sterkeste vekstregionen i Europa".

■ Hammerfest preges av Klondykestemning. Den første gassen er ført fra prosessanlegget på Melkeøya. Ukentlige utskipes gass verd 200 mill. kr. Anlegget er tidenes største investeringsprosjekt i Nord Norge med en prislapp på 58 mrd. kr. I kjølvannet av Snøhvit etableres det nye virksomheter, og de utvidere stadig. "Jo flere kvassinger i fylket, desto mer har utflytterne å komme hjem til" er en nordnorsk billedgjøring av optimismen og tung satsing på kompetanse. Også vårt distrikt høster av dette. Vi rekrutterer godt innen det som betegnes som etatens kjernekompetanse.

■ Også Alta er en by preget av vekst. Folketallet har økt med vel 5 prosent årlig siden 2000. Befolkningen er "ung" og næringsaktiviteten er i stadig vekst. Her har Høyskolen i Finnmark opplevd en utdanningsboom og de utvidere stadig. "Jo flere kvassinger i fylket, desto mer har utflytterne å komme hjem til" er en nordnorsk billedgjøring av optimismen og tung satsing på kompetanse. Også vårt distrikt høster av dette. Vi rekrutterer godt innen det som betegnes som etatens kjernekompetanse.



Transport på veg: Andelen næringstransporter på veg har blitt betydelig større enn forventet i konsekvensutredningen for Snøhvit på Melkeøya utenfor Hammerfest. (Arkivfoto: Giselle Jensen)

■ Men økt aktivitet og befolkningsveksten skjerper forventningene til

INGEBORG SOLBERG



■ **HVEM:** Ingeborg Solberg er Statens vegvesens distriktssjef i Nord-Troms og Vest-Finnmark. (Arkivfoto: Giselle Jensen)

at veiene skal være åpne, sikre og gode. I dag er vegsystemet langt fra tilpasset den transporterte godsmengde og fordrer tunge investeringer. I etterkant har det viste seg av andelen næringstransporter på veg har blitt betydelig større enn forventet i konsekvensutredningen for Snøhvit. Neste tunge utbyggingsfase, "Tog2", starter om ikke lang tid. I tillegg arbeider ENI med prosjektering av Goliatfeltet, og det russiske kjempeprosjektet Stokman vil ganske sikkert få ringvirkninger også for vårt distrikt. Det er med andre ord ingen grunn til å tro

at forventningspresset til vegsystemet reduseres.

■ Det hjelper bare så lite på bevilgninger til vegformål. Statens vegvesen står igjen med et påtregende investeringsbehov og tomme lommer. Det er ikke lenger "renene", men veiene våre som er "trette etter de dryge mil". Det koster krefter å holde trykket oppe, fortsette å være en entusiastiske medspiller ovenfor de som har forventningene.

■ I likhet med de øvrige regioner og distrikter står utfordringene i kø. Vi sliter med fremkommelighet og regularitet. Rasproblematikken er velkjent, og vinterdriftsutfordringene betydelige. De mange og tøffe fjelloverganger og antallet vintermåner nødvendiggjør fokus. Her som i resten av landet preges vegen av manglende vedlikehold, og standarden på fylkesvegnettet er stedvis så elendig at stengning av kan bli uunngåelig. En rekke beskjedne, men fornuftige trafikk-sikkerhetstiltak forblir urealisert.

■ Det faktum at utbyggingsprosjektet Alta Vest langs E6 stoppes i 2008 pga. manglende bevilgninger oppleves som en understreking av en tøff hverdag i regionen og Statens vegvesen. Godt er det da

at den psykiske helse i Finnmark er god, ingen andre steder brukes det mindre antidepressiva. En liten trøst, og hånd i hånd med optimismen.

■ Hva kan vi stille opp med for å legge til rette for den regionale oppturen i nord? Mantra-ordet "Nordområdesatsing" har foreløpig ikke medført bevilgninger til samferdselsformål i nord. "Fagre ord, lite penger" hevdes det. Svaret fra regjeringen er "ta det med ro, vi jobber i et 20 års perspektiv". Fremtiden vil vise om dette stemmer.

■ "Finnmark- der drømmer blir virkelighet", heter det i fylkeskommunens luftige visjon. Tydelig optimisme å spore der også. Vår utfordring må være at vi gjennom målrettet arbeid, klokskap, tålmodighet og samhandling med de øvrige samfunnsaktører på sikt kan bidra til at det som i dag framstår som en fjern drøm, etter hvert kan bli virkelighet.

■ Uansett: Jeg drømmer om en lang, trygg, velpleid og behovstilpassert "vegkropp", - og oppå den "vegkroppen" ønskes akkurat passe mange fornuftige trafikanter og sikre kjøretøy. Så får det heller ta litt tid. I mellomtida får vi "stå han av"!



Statens vegvesen

I MEDIENE:

Fredrikstad Blad

Fakkeltog

I 30 år har de forsøkt å overtale Statens vegvesen. I går trådte de på seg refleksvester, tok fakler i hendene og trasket langs den gang- og sykkelstifrie riksveien mellom Begby og Borge, skriver Fredrikstad Blad.

- Tålmodigheten er oppbrukt, men vi akter ikke å gi oss. Nå er målet å få gang- og sykkelsti på denne strekningen innen 2009, sier Else Marit Bart-Hansen, talsmann for aksjonistene til avisen.

FIRDA

Arroganse

- Statens vegvesen manglar forståing for lokaldemokratiet. Dei seier dei vil ha lokale innspel, men legg ikkje opp til det, rasar Rolf Bjarne Sund. Sund, som er administrasjonssjef i Solund kommune, irriterer seg over arroganse hos Statens vegvesen, skriv avisa Firda i ein artikkel om anbod på fire ferjesamband i Sogn og Fjordane.



Elendig veg

Det er bare et ord som kan karakterisere fylkesveg 263 i Ogndal, og det er elendig, sier Torgeir Strugstad. På enkelte strekninger er vegen så dårlig at folk har begynt å kjøre i feil vegbane. - Slik har det vært i mange år, men nå begynner vi å bli temmelig forbannet over at Statens vegvesen ikke gjør noe for å bedre vegstreknningene, sier Strugstad til Steinkjer-Avisa.



Naken tyv

I stjålet kjoleddress forsøkte mannen som ble arrestert for innbruddet på Norvag, å bløffe vekteren fra Trygg Vakt om at han kom fra Statens vegvesen. Mannen var kliss naken under vegvesenkjeledressen, som ennå hadde prislappen på, og han hadde et skilt under armen, skriver Bladet Tromsø.



Ny bro over Lågen

Man skal ikke ha kjørt mye nederst på Elveveien eller langs rv. 303 fra Tjølling til Larvik for å forstå at det ligger an til det komplette trafikkaoset når Color Line åpner ny ferjeterminal neste år. Derfor må løsningen være en ny bro over Lågen. Det vil gi optimal trafikkavvikling, skriver avisen i en leder.

TRAFIKKSIKKERHET

Livsfarlig bilhenger

■ ■ En polakk på veg til Molde med et kjøkken ble denne uken stanset på Svinesund med tidenes overlast på en personbilhenger. Tilhengeren veide 2900 kg, over to tonn mer enn tillatt totalvekt på 750 kg, og bilens tilhengerfeste var i ferdig med å bli bøyd. – Livsfarlig opptrøden, mener kontrollingeniør Arild Ravneng i Statens vegvesen.



Tøffe fartstiltak

■ ■ Skal Norge oppfylle en målsetting om halvering i antallet drepte og alvorlige skadde i trafikken innen 2020, må tøffe tiltak til. For å holde kjørefarten nede må andelen kjøretøy som alltid holdes fartsgrensen økes fra 53 prosent i dag til 75 prosent. Blant tiltakene ts-seksjonsleder Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen anbefaler, er dobling av politiets fartskontroller, økning av antallet fotobokser fra 330 til 400, innføring av streknings-ATK og oppsettning av 550 fartsvisningstavler. Det foreslås også påbud om bruk av sykkelhjelm. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)



Flere skadet i trafikken

■ ■ -2007 ser nå ut til å bli et vanskelig ulykkesår, sa trafikksikkerhetsseksjonsleder Finn Harald Amundsen på et seminar i Hamar sist uke. Året begynte bra men ut over året har antallet skadde i trafikken økt med om lag 10 prosent jevnt fordelt på alle trafikantgrupper. Andelen møteulykker er gått ned, men alvorlighetsgraden er økt.



Ikke sanksjon mot dekk

■ ■ - Gamle dekk kan være like sikre som nye, bare mønsterdybden er bra og dekkene lagres forsvarlig. Det er derfor viktigere å følge med på mønsterdybden enn dekkets alder. Det finns ingen krav på maks tillatt alder for bildekk, og det er ikke anledning til å sanksjonere i forhold til dekkens alder, sier Reidar Svendsen (bildet) i Statens vegvesen.

Fra holdninger til handlinger

- Ringsakermiljøet har noen utfordringer med hensyn til å omsette gode holdninger til praktisk handling, sier Marianne Mittet i Statens vegvesen.

Håkon Aurlien

HAMAR: En serie dramatiske og tragiske ulykker i 2005 og 2006 fikk lokalmiljøet til å reagere. Mange ulykker skjedde på gamle E6, som nå er en lokal riksveg. Omstendighetene var spesielle og det ble spekulert om kommunen hadde et ungdomsmiljø preget av en risikokjøring.

Statens vegvesen, politiet, fylkets trafikksikkerhetsutvalg, Trygg trafikk og kommunen ble enige om å sette i gang et treårig prosjekt og Marianne Mittet ble engasjert som prosjektleder. Nå er et omfattende analysearbeid gjennomført.

Holdningsspråk

- Det var mange som uttalte at "folk i Ringsaker var helt gærne i trafikken", men etter å ha intervjuet 500 innbyggere og sammenlignet svarene med andre undersøkelser, kunne vi avvise verdingstempelene som en myte, sier hun.

Derimot avdekket undersøkelsen en påfallende avstand mellom holdning og handling.

- Vi var overrasket over hvor mange som fortalte at de hadde vært passasjerer med promillekjørere eller selv hadde kjørt med promille. Det var også litt spesielt å se at nesten alle sa seg positive til et reflekspåbud, mens bare halvparten av de som ble spurt bruker refleks, forteller hun.



Trafikklykke: - Bedre handlinger må til for å skape en bedre trafikkultur, sier Marianne Mittet, som leder Ringsakerprosjektet. (Foto: Håkon Aurlien)

Grensesetting

Dybdeintervjuer med motorinteressert ungdom i Moelv, Brumunddal og Nes bekreftet at det skjedde mye i kommunen som "alle" visste ikke var bra. I samarbeid med politiet er det satt i gang konkrete tiltak for å sette grenser for risikoatferd.

- I intervjuene fikk vi vite om konkrete vegeveger hvor det foregikk mye promillekjøring. Disse vegene har siden fått økt politioppfølging

og vi har faktisk fått tilbakemelding fra unge som takker oss for at det er blitt økt kontroll på vegene de bruker, sier Marianne Mittet.

Foreldrerollen

I disse dager foretas tilsvarende intervjuer av voksne i aldersgruppen 30-65 år.

- Vi vil komme i dialog med foreldregruppen om hva som skal være tillatt, hva som ikke skal være

tillatt og hva som egentlig ligger i foreldrerollen. Vi trenger klarere handlinger blant foreldregenerasjonen. De vil være gode forbilder om de lar være å kjøre ungene helt inn til skolegården, og ikke hjelpe dem med å montere ulovlig trimmingsutstyr. Vi skal ikke bruke en formanende pekefinger, men vil fokusere på hvordan alle kan bidra til at vi kan unngå farlig adferd i lokalmiljøet, sier hun.

Tester ny midtmarkering

En ny type midtmarkering testes nå ut i trafikksikkerhetens tjeneste på E39 i Vest-Agder.

Kjell Wold

SONGDALEN: En sterkt ulykkesbelastet strekning på E39 rett vest for Kristiansand har denne høsten fått satt opp et slags mykt midtrekkverk på en om lag to kilometer lang prøvestrekning fra Rosseland i Songdalen til grensen mot Søgne kommune.

- Dette er en sterkt ulykkesbelastet vegstrekning med trafikk på rundt 15 000 biler i døgnet, forteller distriktssjef i Statens vegvesen Johan Mjaaland. Midtmarkeringen har tidligere vært brukt med hell til

å skille kjørebane under utvidelsen av motorvegbrua i Drammen. For å øke trafikkapasiteten ble brua i en periode utvidet fra to til tre felt uten at det skapte større trafikkproblemer.

- Vi har ikke bestemt hvor lenge vi skal drive dette forsøket, men det er i alle fall viktig at midtmarkeringen står til over kommende vinter for å se hvordan det fungerer i forhold til vinterdriften, sier Mjaaland. Han er spent på resultatet av denne evalueringen og tilfreds med reaksjonene på forsøket så langt. Statens vegvesen har foreløpig bare fått positive tilbakemeldinger på ts-tiltaket. I løpet av det neste året blir denne strekningen av E39 i Vest-Agder også utvidet med ytterligere to kilometer med midtrekkverk.



Midtmarkering: Ny type ts-forsøk på E39 i Songdalen. (Foto: Kjell Wold)



Ny vår for Storlidalen

■ ■ Rv. 511 Storlidalsvegen har omtrent gått i oppløsning hver vår de siste årene. Nå håper storlidalingene at denne vårtradisjonen er historie. 17 kilometer forsterket fylkesveg med asfaltdekke varsler nye tider, og 12. oktober var det feiring Storlidalen i Oppdal kommune, som har omtrent hundre fastboende og 150 hytter. (Foto: Tove Eivindsen)

Frå to til ei ferje

■ ■ Når det nye Austevollsambandet med to bruer i Hordaland blir opna 17. november vil fergekaien på Austevollshella bli lagt ned. Ferja går dermed mellom Krokeide på fastlandet og Hufthamar. Av dagens to ferjer, Stord (biletet) og Ølen, er det berre den første som vil trafikere sambandet i framtida, med lågare kapasitet. (Foto: Geir Brekke)



Asfaltarbeidar påkøyrd

■ ■ Ein 60 år gamal asfaltarbeidar i NCC frå Lyngdal i Vest-Agder blei påkøyrd i samband med eit oppdrag for Statens vegvesen på E39 ved Førde, nord for Haugesund sist veke. Ulykka skjedde tidleg om morgonen, idet han skulle krysse vegen for å starte limtraktoren, før arbeidsvarslinga var komen på plass. Han braut foten og fekk hovudskadar.



Riktig: Slik bør GPS-utstyret monteres, på dashbordet uten sikthinder til frontvindu. (Foto: Tore Braaten)



Feil: Slik GPS-montering oppe på dashbordet eller i vinduet hindrer full oversikt. Legge merke til fotgjengeren foran bilen, bak skjermen. (Foto: Tore Braaten)

Farlig montering

Montering av GPS-utstyr i biler blir mer og mer vanlig. Men det kan også være trafikkfarlig hvis det ikke plasseres riktig på dashbordet eller i frontruten.

Kjell Wold

DRAMMEN: - Vi ser dessverre en

del tilfeller hvor GPS-utstyret er montert slik at det hindrer fri sikt for bilføreren, sier seksjonsleder Tore Braaten i Statens vegvesen. Bruken av slikt utstyr forutsetter nemlig i størst mulig grad fri sikt fra antenne til så mange satellitter at stedfestingen kan skje med stor grad av nøyaktighet tilpasset bruksformålet.

Eksempler

- En vanlig måte er å feste utstyret innvendig i frontruta med braketter utstyrt med sugeskopp. Slik montasje kan innebære at utstyret plasseres i den sonen hvor det er

viktig at sjåføren har fri sikt framover for sin kjøring. Siden utstyret også monteres nær føreren vil selv mindre utstyrsenheter gi en betydelig blindsoner i det området føreren skal ha oversikt over for sikker kjøring, forteller Braaten. Han viser ved et par fotoeksempler hva trafikkfarlig montering er og hvordan riktig montering kan gjøres.

Ser på krav

Han mener alle bilister bør tilstrebe å montere GPS-utstyret slik at det sett fra fører ikke ligger i sonen verken for fri sikt til vegen foran eller til siden for kjøretøyet sett fra fører-

plassen. Problemet med feil plassert GPS-utstyr i bil er nok størst der dette monteres i etterkant. Men det fins også tilfeller der originalt montert utstyr av denne type kan være montert på en slik måte, at det kan være grunn til å se på om kravet til god sikt framover er godt nok tatt vare på, mener Tore Braaten.

Anbefaling

- Statens vegvesen bør se nærmere på hvordan slikt utstyr basert på satelittnavigasjon installeres i kjøretøyet slik at det skjer trafikkikkert. Etaten bør komme på banen raskt fordi dette markedet er i sterk vekst

og trafikkikkerhets-fokuset i øyeblikket lite blant de som forhandler slikt utstyr, sier Tore Braaten.

Sigurd Olav Olsen i Vegdirektoratet sier ECE/EU har startet et arbeid sammen med GPS-producentene og bilprodusentene om integrering av slikt tilleggsutstyr i kjøretøyet. Han antar at Norge også slutter seg til dette arbeidet og derfor ikke foretar seg noe spesielt på nasjonalt plan. Problemstillingene er først og fremst knyttet til ikke fastmontert utstyr, tilkobling til kjøretøyet, plassering og innfesting i forhold til sikt og sikkerhet ved blant annet kollisjon og lignende.

Tungbilkontroll døgnet rundt

Statens vegvesen Region sør har nylig etablert en egen enhet for kontroll av tunge kjøretøy. Den er tenkt å være operativ 24 timer i døgnet i hele regionen.

Kjell Wold

PORSGRUNN: - Det betyr både en spesialisering og en effektivisering av tungbilkontrollene, sier distriktsjef i Nedre Telemark, Bjørn Cato

Hustvedt. Tungbilgruppa består av tolv personer, der et stort flertall er tilknyttet kjøretøysseksjonen i Nedre Telemark distrikt. Men spesialenheten har også tilknyttet personell fra flere andre distrikter.

Oppbemanning

- Arbeidsoppgavene omfatter teknisk kontroll av kjøretøy, kontroll av kjøre- og hviletid, sikring av last, transport av farlig gods, transportløyver og andre oppgaver, forteller enhetens leder og seksjonsleder ved

Skien trafikkstasjon, Harald Mørch Uldal. Opprettelsen av denne regionale enheten for tungbilkontroll er et ledd i oppbemanningen på trafikant- og kjøretøysiden i Region sør, som sammen med den nye Tilsynsseksjonen totalt omfatter 22 nye stillinger.

- Med denne kontrollgruppa vil vi forhåpentlig kunne være oftere ute på vegen for å gjøre jobben vår, opptre mer enhetlig og være mer til hjelp for kundene våre, sier Harald Mørch Uldal.



Tungbilkontroll: Statens vegvesen Region sør er nå organisert i en egen tungbilkontrollgruppe for hele regionen. Her fra oppstartkontroll på E18 ved Lanner i Porsgrunn nylig. (Foto: Kjell Wold)

TRAFIKKSIKKERHET



Rv. 7 erosjonssikret

■ ■ Rv. 7 ved Veme i Ringerike er i høst blitt erosjonssikret mot elva Sogna. Vegen er utbedret ved utskifting med lettlinker i vegfyllinga. Arbeidet ble utført i oktober etter en mindre utglidning 25. september. Grunnboringer viser omfattende erosjon. (Foto: Kjell Wold)



På brusokkel

■ ■ To bronsefigurer (bildet) troner nå på to sokler ved den nye motorvegbrua i Drammen. To ekstra brusøyler er bygget tett inntil brua, den ene står ute i vannet i Strømsløpet, den andre inne på land midt i en rundkjøring på nordsiden. "Hør" er tittelen på kunstverkene til Istvan Lisztes. (Foto: Kjell Wold)

- Øk sikkerhetssonen

- Statens vegvesen må vurdere å øke sikkerhetssonen inntil vegene, sier Sinterforsker Kristian Sakshaug.

Håkon Aurlien

HAMAR: I en trafikksikkerhetskonferanse for Statens vegvesen Region øst sist uke la han frem en "ti på topp"-ønskeliste over trafikksikkerhetstiltak innenfor Vegvesenets ansvarsområde.

Sakshaug pekte ut behandling av sideterreng samt tiltak for økt bruk av personlig sikringsutstyr som spesielt viktig. Påkjøring av sidehinder samt manglende bruk av sikkerhetsutstyr, særlig bilbelte, står nemlig for en vesentlig andel av de drepte og hardt skadde i trafikken.

Halvparten av ulykkene

- I nesten halvparten av de alvorlige utforkjøringsulykkene forsterkes skadene ved at kjøretøyet treffer noe utenfor vegen. Vegvesenet bør systematisk fjerne trær som står innenfor sikkerhetssonen vi har langs en veg og særlig ytterkant av svinger. Dessuten bør bredden på disse sonene økes, sa han.

Ulykkesstatistikken forteller at ikke en eneste påkjørt fotgjenger brukte refleks i Region øst i fjor. 86 bilister, 16 fotgjengere og 22 syklistere ble drept eller alvorlig skadet i ulykker der de overhode ikke brukte personlig sikringsutstyr.

- Situasjonen er lik i hele landet, sa han.

Oppmerket midtfelt

Mens det i Norge er stort ønske om å bygge firefeltsveger med midt-rekkverk for å skille møtende trafikk, en ofte kostbar løsning, viste Sakshaug til gode erfaringer fra



Sikkerhetssoner: - Statens vegvesen må vurdere å øke sikkerhetssonen inntil vegene, sa forsker Kristian Sakshaug da han presenterte sin "Ti på topp"-liste for Vegvesenet i Region øst. (Foto: Håkon Aurlien)

Sverige med freste rumlestriper.

- Midtrekkverk sammen med rydding av sideterreng har i Sverige redusert antallet ulykker på tofeltsveger med 70 prosent. Men oppmerking av midtfelt alene har halvert ulykkestallet. Dette kan se ut til å være et godt tiltak der det ikke er økonomisk eller praktisk mulig å bygge et midtrekkverk, sa han.

I landet som helhet skjer elleve

prosent av de alvorligste skadene på spesielt utsatte punkter, i Region øst hele 17 prosent og i Stor-Oslo nesten halvparten. Sakshaug mener Statens vegvesen har et stort potensial i en systematisk analyse og utbedring av ulykkesutsatte punkter.

Farten må ned

Forskeren mener fartsreducerende

tiltak er nøkkelen når det gjelder å forebygge ulykker med myke trafikanter.

- Gangfelt eller ikke gangfelt er kanskje ikke det viktigste når det gjelder ulykkesrisikoen for gående. Poenget er at fartsnivået må være lavt der mennesker krysser en bilveg. Farten påvirker både risikoen for en ulykke, og ulykkens konsekvens, sa Sakshaug.

TI PÅ TOPP

- Behandling av sideterreng (redusere konsekvensene av utforkjøringsulykkene)
- Tiltak for økt bruk av sikringsutstyr (bilbeltekontroll, økt hjelmbruk)
- Anlegg av midtrekkverk og midtfelt med rumlestriper
- Reduksjon av fart i byområder med blandingstrafikk (forebygge ulykker med myke trafikanter)
- Forsterket vintervedlikehold
- Behandling av vegskulder (fast dekke, freste rumlestriper under kantlinja)
- Fortsatt etablering av ATK-punkt
- Gjennomgå og analysere ulykkessteder, foreta utbedringer
- Økt mengdetrening i føreropplæringen
- Systematisk trafikksikkerhetsrevisjon av planer



Ts-elevar: F.v. Reidun Tryggstad, Statens vegvesen og lektor Kari Lise Bjørke med elever ved Eid vidaregåande skule, som fekk ekstra innføring i trafikksikkerhet i undervisninga. (Foto: Anita Høydal)

Vil ha meir opplæring i trafikksikkerheit

- Elevane vart svært nøgde med opplegget til Statens vegvesen, og vi vil svært gjerne halde fram med undervisninga i trafikksikkerheit

Geir Brekke

BERGEN: Det seier lektor Kari Lise Bjørke ved Eid vidaregåande skule, etter at dei har fått hjelp frå Statens vegvesen til å få meir innhald i emnet trafikksikkerheit ved

service- og samferdeslelina på Nordfjordeid i Sogn og Fjordane.

Ts-konsulent Reidun Tryggstad i Fjordane distrikt brukte nokre av timane til å fortelje om korleis trafikksikkerheitsarbeidet er organisert her i landet, med vekt på det som Statens vegvesen har ansvar for.

- Eg tok særleg for meg kampanjarbeidet til etaten, og korleis vi gjennomfører dette, seier Tryggstad, som tykkjer dette er ein fin måte å presentere trafikksikkerheitsarbeidet for ungdom mellom 17

og 22 år. Faget heiter "Planlegging, drift, vedlikehald, kommunikasjon og service", og trafikksikkerheit skal inngå i dette.

- Læreplanen dekkjer ikkje trafikksikkerheit godt nok. Difor tok vi kontakt med Nordfjordeid trafikkestasjon og Reidun Tryggstad, for å få henne til å bruke nokre timar på dette emnet, seier Bjørke.

Ideen frå Sogn og Fjordane med å trekkje inn fagfolk frå Statens vegvesen til å gi meir innhald i emnet trafikksikkerheit, kan også nyttast andre stader i landet.



Prøveprosjekt: Opoftekrysset i Kvinesdal er en del av OPS-prøveprosjektet Lyngdal-Flekkefjord, som åpnet i 2006. (Arkivfoto: Kjell Wold)

OPS - raskere, men ikke billigere

Forsøket med OPS (offentlig-privat-samarbeid) i tre store vegprosjekter har gitt kortere byggetid og mer rasjonell gjennomføring, men ikke redusert byggekostnadene vesentlig.

Kjell Wold

DRAMMEN: Det er hovedkonklusjonene i en evaluering Transportøkonomisk Institutt (TØI) har utført. De tre prøveprosjektene som er evaluert er E39 Klett-Bårds- haug, E39 Lyngdal-Flekkefjord og

E18 Grimstad-Kristiansand.

God utnyttelse

Evalueringen viser at OPS-modellen gir mer effektiv ressursutnyttelse enn tradisjonell gjennomføring og mye kortere byggetid. Trafikantene kan dermed ta i bruk vegen 1-2 år tidligere enn beregnet. Det øker nytten av prosjektene med 10-15 prosent i kontraktperioden på 25 år.

Undersøkelsen viser stor grad av innovasjon når det gjelder gjennomføringsstrategi, prosjektorganisering, kontraktstrategi og prosjektfinansiering. OPS gir mindre tekniske innovasjoner enn ventet og blir ikke vesentlig billigere.

Hypotesen om at helhetlig ansvar fra et privat selskap gir mer investeringer i byggefasen for å redusere drift- og vedlikeholdskost-

nader bekreftes ikke. Kort tid i anbudsfasen, lite erfaring med drift- og vedlikehold hos entreprenørene og krav i Vegvesenets håndbøker og standarder, kan begrense mulighetene for større endringer.

Risiko

OPS kan også gjøre prosjektene dyrere for det offentlige, fordi OPS-selskapet overtar byggekostnadsansvaret. For det må det offentlige betale en viss risikopremie. Manglende risikokontroll i prosjektene kan gi høyere premier enn nødvendig. Private aktører må ta høyde for ulike typer risiko de har liten kontroll med, for eksempel problematisk fjell.

Erfaringene tyder foreløpig på at OPS-modellen gir mer hensiktsmessig risikofordeling enn i en vanlig modell.

Administrative kostnader og andre transaksjonskostnader i prosjektene er høye, men viser en synkende tendens som med risikopremien. Anskaffelsesprosessen er rask i europeisk målestokk. Prøveprosjektene har gitt mange positive erfaringer.

Effektiv

Størst fordel med OPS-modellen er effektiv gjennomføring og raskere vegåpning. En annen positiv side ved privat finansiering er at den blir uavhengig av årlige budsjetter. Det kan også realiseres ved prosjektfinansiering, at hele beløpet som trengs til prosjektet bevilges under ett.

- Vi er glad evalueringen viser mange positive sider ved OPS, men den kunne vært klarere på at OPS-selskapet har risikoen for vegen i

25 år etter åpning. Gevinsten staten har av dette er ikke tatt med i regnestykket. Hvis det er en feil på denne vegen, må OPS-selskapet betale for å sette vegen i stand igjen, heter det i uttalelsen fra Statens vegvesen. Statens vegvesen ser også mange gode nye tekniske løsninger, bl.a. optimalisering av energibruk til belysning av vegen ved å benytte lyst tilslag i asfalten.

Markedene fungerer

Det har derfor også vært teknisk innovasjon. I debatten om privat eller statlig finansiering er det verdt å merke seg at lånemarkedene har fungert bra, og at det ut fra en samfunnsøkonomisk synsvinkel ikke synes å være noe behov for offentlige låne- og garantiordninger for å få disse markedene til å fungere bedre.

Anbefaler nye OPS-prosjekter

- Statens vegvesen anbefaler at det foreslås nye OPS-prosjekter, sier utbyggingsdirektør Lars Aksnes.

Anne Marit Øksenvåg Johansen

OSLO: - Vi mener gjennomføringen av de tre prøveprosjektene så langt har vært vellykket og godt mottatt i markedet og blant brukerne, sier Aksnes.

Han mener OPS-modellen bør inngå som en av flere mulige gjennomføringsmodeller for vegprosjekter. Det gjelder først og fremst prosjekter over en viss størrelse, anslagsvis over én milliard kroner og prosjekter med forutsigbar risiko.

- En ulempe ved OPS-modellen er at det kan oppstå store kontraktmessige bindinger som gir mindre frihetsgrad i framtidige vegbudsjetter dersom for mange prosjekter blir gjennomført etter

denne modellen. Bompengefinansierte prosjekter vil derfor være egnet fordi handlefriheten i fremtidige budsjetter da vil bli mindre påvirket, forteller Aksnes.

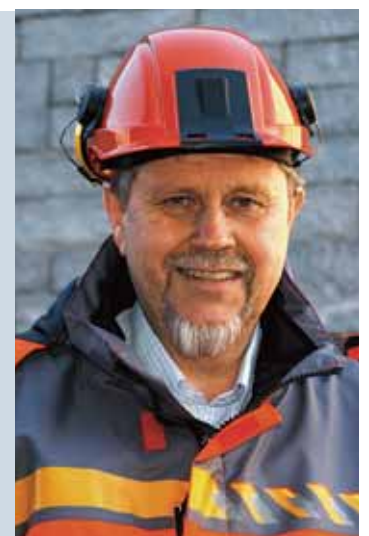
Statens vegvesen fikk grønt lys fra regjeringen om å lyse ut det første av tre OPS-prosjekter i 2001. Siden den gang har det blitt opparbeidet betydelig kompetanse på prosjektformen både i Vegvesenet og i markedet for øvrig.

- Det er derfor både av hensyn til å vedlikeholde konkurransen i

markedet og for å ivareta kompetansen vil anbefaler at det gis signaler om at nye OPS-prosjekter vil komme.

Mer OPS: Utbyggingsdirektør Lars Aksnes i Statens vegvesen ønsker seg flere OPS-prosjekter i framtiden.

(Foto: Henriette Erken Busterud)



AKTUELT

Fall fem meter

■ ■ Ein vegarbeidar fall fem meter ned frå eit stillas som skulle brukast ved bygging av ein tunnelportal til den nye Herlandstunnelen i Lindås i Hordaland nyleg. Han var tilsett hjå underentreprenøren Bautas, og slapp frå fallet med berre lettare skadar, opplyser byggeleiar Arne Solheim i Statens vegvesen til Vegen og vi.



Tilbake til gamlejobben

■ ■ Vegdirektør Kjell Bjørvig (bildet) går tilbake til stillingen som assisterende vegdirektør når Terje Moe Gustavsen tiltrer vegdirektørjobben 12. november. Bjørvig har fungert som vegdirektør siden Olav Søfteland fikk permisjon fra stillingen 13. juni i år. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)



Trenger brubyggere

■ ■ Bru i byggesett fikk engasjerte lærere til å finne fram skrutrekkeren. Vegvesenet håper de vil påvirke flere elever til å velge realfag.

- De var kjempeflinke, her var det mange med en fortid som legobyggere, smiler May-Gøril Ellingsen. Hun representerte Statens vegvesen da ni lærere fra seks ulike ungdomsskoler satte hverandre stevne på fysikkrommet på Langnes skole i Tromsø. Statens vegvesen har delt ut kasser med åtte bruer i byggesett for å øke interessen for realfag blant ungdomsskoleelevene. Men først ut er lærerne.

- Vi har prøvd å gi byggesettene direkte til elevene, men fant ut at det går bedre når lærerne vet hvordan det skal gjøres, forklarte Ellingsen. (Foto: May-Gøril Ellingsen)

Dødsulykke i Målselv

■ ■ En bil fra Statens vegvesen var involvert i en dødsulykke i Målselv mandag. En kvinne i 60-årene omkom etter at et hjul fra en møtende vegvesenbil løsnet og traff bilen hun kjørte. Deretter har hun frontkollidert med en trailer.

- Dette er dypt beklagelig og trist. Mine tanker går nå til de etterlatte og til våre egne ansatte sier regionvegsjef Torbjørn Naimak om hendelsen som fikk slikt et tragisk utfall. Det er foreløpig ikke kjent hvorfor hjulet løsnet. Siden Statens vegvesen Region nord er involvert i ulykken tar tilsatte fra Region øst hånd om den tekniske kartleggingen av den. I tillegg jobber ulykkesanalysegruppen på vanlig måte. - Vi ønsker å finne årsaken så raskt som mulig, og vil dessuten vurdere om det er behov for umiddelbare tiltak, sier Naimak.

En milliard kroner til konsulenter

Statens vegvesen brukte i 2003 rundt 600 millioner kroner på eksterne konsulenter. I 2006 økte dette til over én milliard kroner.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Hovedårsaken til den store økningen er større bevilgninger til vegbygging, sier administrasjonsdirektør Kjell Haaland i Statens vegvesen til Vegen og vi.

80 prosent til planer

I følge Haaland brukes det flest konsulenter til å planlegge, prosjektere og lede byggearbeid. Dette utgjør 80 prosent av konsulenttjenestene. Rundt 20 prosent av konsulentkronene blitt brukt på forsknings- og utviklingsoppgaver og store IT-prosjekt.

- Nasjonal vegdatabank og Au2sys er det vi har brukt flest konsulenter til på IT-sida. I tillegg har vi brukt en del på nett-tjenester for publikum, opplyser Haaland.

Årsak til økning

Den viktigste grunnen til økningen er at det er bevilget fire milliarder mer i perioden, inkludert inntekter fra bompengerelevanter.

- Flere vegprosjekter er satt i gang. For å få gjennomført disse må vi leie inn konsulenter både til å utforme konkurransegrunnlag, planlegge, byggeledelse og teknisk kontroll, sier Haaland.

Haaland kan ellers opplyse at timeprisene fra konsultentselskapene har økt med fire prosent pr år. Oppdragene har også blitt mer komplekse og det stilles større krav til etaten.

Større åpenhet

- Vi har blant annet blitt pålagt ekstra ekstern kvalitetssikring av planer, såkalt KS1 og KS2, sier Haaland.

Det leies inn konsulenter på flere områder i Statens vegvesen. De jobber med trafiksikkerhet, ferje-



En milliard til konsulenter: Statens vegvesen bruker over en milliard på konsulenter. 80 prosent brukes ifm byggeprosjekter, nesten 20 prosent på store IT-systemer. (Illustrasjon: Jon Opseth).

drift, førerkort, laboratorieundersøkelser og feltundersøkelser, grunnverv, byggeplaner og byggherre, arkeologi, planlegging, veg- og trafikkforvaltning, kjøretøyregistrering, kjøretøykontroll, internasjonalt arbeid og forvaltningsoppgaver.

Fornyings- og administrasjonsdepartementet skal nå lage et system på nettet for å utvikle og formidle kunnskap om statlig tjenesteproduksjon, kvalitet, resultater og ressursbruk.

Dette skal bidra til større åpenhet og oversikt. Samtidig skal det

bli lettere å sammenligne resultater fra tjenester og det skal gi bedre faktagrunnlag for dem som tar beslutninger.

I tillegg til å betale én milliard til konsulenter, bruker Statens vegvesen to milliarder i lønnsutgifter til egne ansatte.



Ny vinter: Arvid Thorvik (t.v.) og Odd Sæveraas frå Statens vegvesen opnar no for kolonnekjøring gjennom Haukelitunnelen når vinteren ikkje lenger tillet omkjøring på gamlevegen om Dyrskar. (Arkivfoto: Kjell Wold)

HAUKELI-UTBETRINGA: Opnar for tunnel-kolonne

Statens vegvesen vil opne for kolonnekjøring gjennom Haukeli- og Røldalstunnelen når vinteren set inn.

Geir Brekke

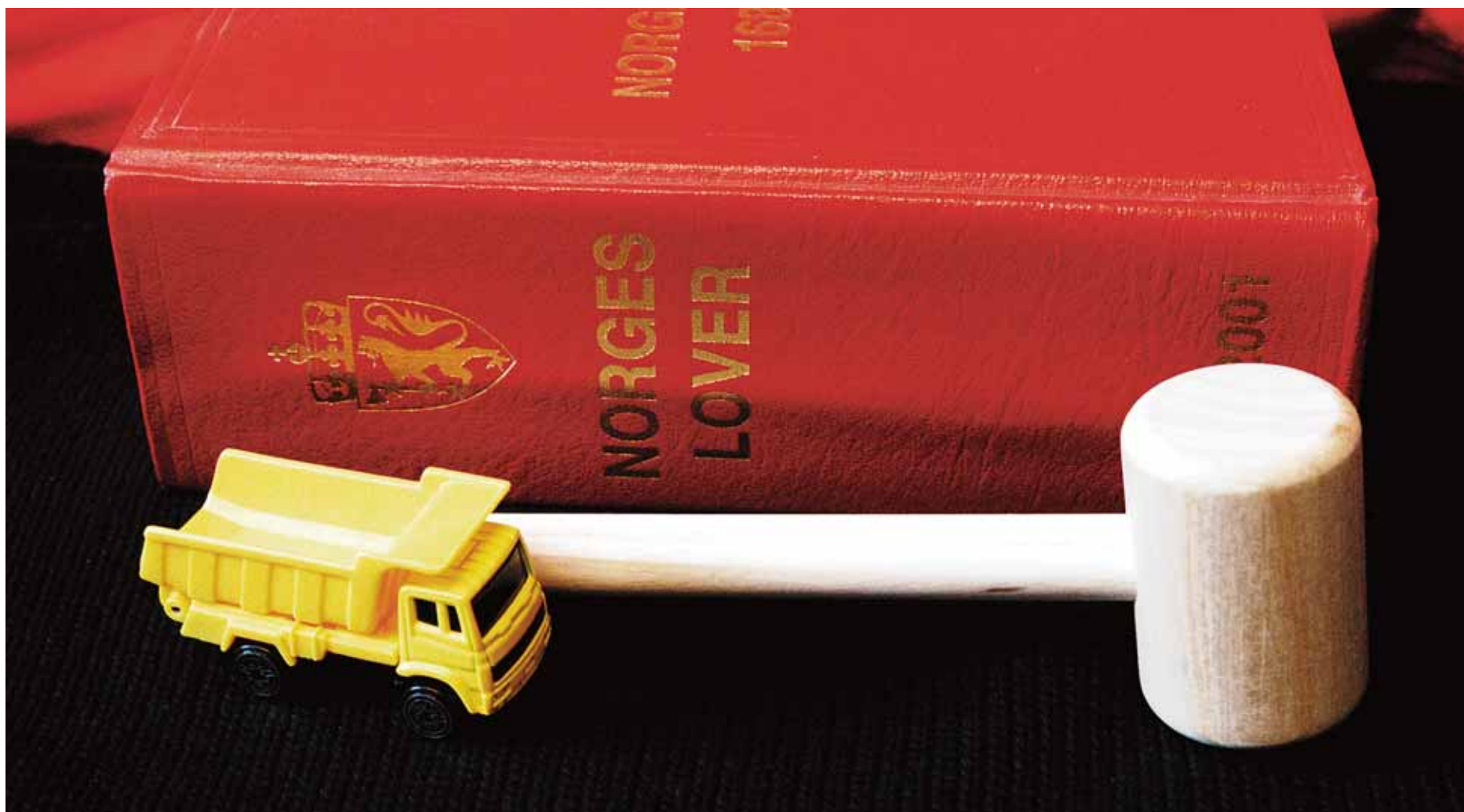
BERGEN: Den første snøen kom til Haukelifjell alt i slutten av september. Den varige vinteren i høgfjellet kjem nærare for kvar dag. Sidan arbeidet med utbetringa av bae tun-

nelane vil halde fram til 15. desember er det no laga eit nytt beredskapsopplegg for kolonnekjøring gjennom dei to tunnelane. Dette blir sett i verk når dagens omkjøringsveggar på dei gamle fjellvegane i dagen ikkje lenger kan haldast opne under tøffe vintertilhøve i fjellet.

Etter det nye opplegget skal entreprenøren ha Haukelitunnelen klar og sikra for kolonnekjøring på maksimalt tre timar etter at innføring av kolonnekjøring er vedteke, på grunn av ver- og føretilhøva.

Kolonnen skal avviklast kvar tredje time på kvardagar, og kvar time frå laurdag ettermiddag til mandag morgon. 15. november blir eitt felt i Haukelitunnelen opna for trafikk, og avviklinga vil dermed gå lettare.

Røldalstunnelen får under tilsvarande vintertilhøve kolonnekjøring ein gong på kveldstid og to gongar om morgonen fram til arbeidet er ferdig, 15. desember i år. Men Røldalstunnelen vil framleis vere open for fri ferdsl dagleg mellom kl. 12 og 20.



Ulovlig kartellvirksomhet i entreprenørbransjen: Statens vegvesen vil nå kreve erstatning for økonomisk tap av hittil ukjent størrelse. (Ill.foto: Knut Opeide)

Ni entreprenører kan bli saksøkt

Statens vegvesen forbereder nå et rettslig oppgjør med krav om erstatning etter at Økokrim har avdekket ulovlig prissamarbeid mellom flere av landets største entreprenørfirma.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Vegvesenet har i første omgang tatt ut forlikssklage mot ni entreprenørselskap med tanke på å få dekket de tap samfunnet kan ha lidd gjennom ulovlig kartellvirksomhet både innen asfaltlegging og i forbindelse med brubygging.

Ukjent sum

De ni entreprenørene er allerede ilagt bøter på til sammen 36 millioner kroner av Økokrim for dette. Nå vil Statens vegvesen altså i tillegg ha erstatning for økonomisk tap av hittil ukjent størrelse. Men det ligger i kortene at det totalt

dreier seg om mange titalls millioner kroner.

De impliserte personene i Vegdirektoratet holder kortene tett til brystet og ønsker ikke å prosedere saken i mediene. Vegen og vi er likevel kjent med at det nå arbeides aktivt med å beregne hvor store summer samfunnet kan ha tapt gjennom de ulovlighetene som er avdekket.

Stevning i 2008

Pr. i dag har det allerede vært innkalt til møte i Forliksrådet for flere av partene i saken, mens andre står for tur. Dersom det ikke oppnås enighet om forlik på dette stadiet, blir saken normalt henvist til tingretten. Fra dette henvisningstidspunktet har Vegvesenet en frist på ett år til å ta ut stevning med et spesifikt erstatningskrav mot den enkelte entreprenør.

Mest kjent er kartellsaken i asfaltbransjen, der Kolo Veidekke, Skanska, Lemminkäinen, Oslo Vei og NCC Roads er involvert. Mindre kjent er det at Statens vegvesen også mener seg utsatt for ulovlig prissamarbeid på flere bruanlegg og ulovlig markedsdeling blant entreprenører innen vegbygging. Involvert her er Skanska, Veidekke, NCC og Reinertsen Anlegg.

- En stor skuffelse

Olav Søfteland har vært vegdirektør i hele perioden hvor ulovlighetene har foregått. Han har tidligere uttalt til media at avsløringene av prissamarbeid og markedsdeling blant de store entreprenørene er en av de største skuffelsene han opplevde som vegdirektør.

- Dette bryter så totalt med prinsippene som skal ligge til grunn for anbudsinngåelser og har rokket skikkelig ved tilliten til flere av våre store samarbeidspartnere. Dette er saker som fortsatt krever skikkelig utlufting, sier han i et av sine mange avskjedsintervju.

Toppen av isfjellet

En oversikt fra Konkurransetilsynet viser at bygge- og anleggsbransjen er den desiderte verstingen når det gjelder ulovlig kartellvirksomhet. Denne bransjen står for 12 av de totalt 31 sakene som er avdekket i Norge de siste tjue årene.

Konkurransedirektør Knut Eggum Johansen bruker ordet "konkurranseskriminalitet" om det som foregår. Han viser til studier som indikerer at slike karteller fører til priser som ligger 15 til 40 prosent over det man ville hatt med sunn konkurranse.

- Samtidig er det ting som tyder

på at det bare er toppen av isfjellet vi har klart å avdekke. Det er illustrerende når en undersøkelse blant 600 næringslivsledere viser at nær 70 prosent av disse lederne mener

det kan forekomme brudd på konkurranseloven i deres bransje, uttaler Knut Eggum Johansen på konkurransetilsynets egen nettside.

Økokrim anker

Økokrim fikk ikke tingretts medhold i forelegget på fire millioner kroner rettet mot Lemminkäinen i den såkalte kartellsaken i asfaltbransjen.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Lemminkäinen bestrider ikke at det har foregått ulovlig markedsdeling og anbuds-samarbeid, men de mener at boten rettes mot feil selskap. De argumenterer med at de ikke eide selskapet Icopal, der det er avdekket kartellvirksomhet, i perioden 1997-2001. Lemminkäinen kjøpte nemlig Icopals asfaltvirksomhet i 2001.

Dette førte til at Lemminkäinen nylig ble frikjent i Oslo tin-

grett. Men saken er allerede anket til lagmannsretten. Saken handler om komplisert jus på et felt med lite rettspraksis. I en tid med hyp-pige oppkjøp, fusjoner og fusjoner i næringslivet, har det stor prinsipiell betydning å få avklart hvem som bærer ansvaret for ulovligheter. Mye tyder derfor på at saken vil ankes videre og få en prinsipiell avklaring i Høyesterett uansett hvem som vinner i lagmannsretten.

I denne krimsakken mot asfaltentreprenørene har tre av de tiltalte entreprenørene for lengst betalt sine bøter. Kolo Veidekke og Skanska har begge betalt fire millioner kroner i bot, mens Oslo Vei har betalt 2,5 millioner. NCC Roads har i likhet med Lemminkäinen ikke vedtatt sitt forelegg på 2,5 mill. Denne saken er ennå ikke prøvet for retten.

AKTUELT

Like mange alene

■ ■ Det nye sambruksfeltet over Fredrikstadbrua har ikke ført til at flere kjører sammen over Glomma. Tre av fire er fortsatt alene i bilen, viser tellekontroller foretatt av Statens vegvesen.

I august ble det laget et eget felt for kjøretøyer med minst to passasjerer, men tellingene viser at mange ikke bruker denne rettigheten.

Staten ankar

■ ■ Staten ankar dommen fra Oslo tingrett om erstatning etter ferjetilbudet for Mannheller-Fodnes og Dragsvik-Vangsnes-Hella (biletet) i Sogn og Fjordane. Som meldt i førre utgave av Vegen og vi er Veolia transport av tingretten tilkjent ei erstatning på drøye 600 000 kroner etter å ha blitt vraka fra tilbuds konkurransen. Det opprinneleg kravet

fra Veolia var på over 30 mill. kr, og Staten ble frifunnen for kravet om positiv kontraktsinteresse. Frifinnelsen på dette punktet er grunngeve med at det var korrekt av Statens vegvesen å avvise tilbudet fra Veolia transport. Men dommen er likevel anka til lagmannsretten fra staten sin side. (Arkivfoto: Geir Brekke)



Ser langt fram i Nordfjord

Forprosjektet om bru over Nordfjorden gjer det aktuelt for Statens vegvesen med ei utgreiing om framtidig E39 mellom Skei i Jøster og Hornindal.

Geir Brekke

LEIKANGER: Det er regionvegsjef Signe Eikenes (bildet) som seier dette til Vegen og vi. Dette gjeld ein såkalla konseptvalutgreiing, som skal vurdere ulike transportløysingar før planprosessen startar. Saka er aktualisert etter at det no er arbeid i gang for å skipe eit brusekskap i Nordfjord for bygging av fast samband for E39 mellom Lote og Anda.



Andre alternativ

Regionvegsjefen presiserar at ein førebels ikkje har meldt inn framlegg om å lage ei slik utgreiing. Det er Samferdsledepartementet som avgjer kva konseptvalutgreiingar som skal utarbeidast av Statens vegvesen.

- Men i utgangspunktet vil eit prosjekt som bru over Nordfjorden ha krav om ei konseptvalutgreiing. I ein slik prosess vil også andre alternativ måtte vurderast.

- Eg ser for meg at utgreiinga må drøfte ulike løysingar for eit framtidig samband for E39 mellom Skei i Jøster og Hornindal, seier regionvegsjefen.

Bru over fjorden: Dagens ferjesamband på E39 mellom Anda (t.v.) og Lote i Nordfjord kan bli erstatta av ei bru over fjorden ein gong i framtida. (Foto: Geir Brekke)



Må sikre brua: Limtreflatene mot syd er sprukket opp og i disse vokser vedmuslingen. - Nå må flatene beslås, sier vedlikeholdsbyggeleder Morten Wright Hansen. (Foto: Håkon Aurlien)

Leonardobrua må beslås med sink

Leonardobrua over E18 utenfor Ski i Akershus vil til våren få et metalldekke som beskyttelse mot regn.

Håkon Aurlien

ÅS I AKERSHUS: Brukonstruksjonen er angrepet av råtesoppen vedmusling. Den italienske multikunstneren Leonardo da Vinci (1452-1519) ville ha kjent soppen under navnet Gleophyllum sepiarium.

På norsk er den mest kjent fra trestubber i skogen, der den som en ofte rødlig masse vokser ut av sprekker i treverket. Nå finnes den også i sprekker på overflaten av Leonardobrua som sto ferdig høsten 2001.

- Det er ingen skade skjedd foreløpig, men soppen må stanses og eneste mulighet er å hindre fuktighet å nå inn i treverket, sier byggeleder Morten Wright Hansen i Statens vegvesen.

Fra 1502

Brua er bygget etter Leonardo da Vincis tegninger fra 1502. Den gang var brua ment å strekke seg fra Istanbul havn til Pera i Tyrkia, men byggherren lot seg skremme av de veldige dimensjonene og den dristige konstruksjonen.

Kunstneren Vebjørn Sand tok ved årtusenskiftet initiativ til å bygge brua som fotgjengerbru over E18, og fikk gjennomslag for ideen.

Teknisk ble det umulig å forene Sands ønske om en lys trebru med

vanlige krav til bruers holdbarhet. Skulle brua tilfredsstillende normalkravet om 100 års planlagt levetid, måtte treverket ha vært kreosotimpregnert. Det ville gitt en mørk overflate. Resultatet ble et kompromiss der bruas forventede levetid ble satt til 40 år og buen ble impregnert med lys beis.

Inspeksjon

Det var også enighet om grundige inspeksjoner og i vinter ble det konstatert soppdannelser på den søndre buen og inne i hovedkonstruksjonen.

- Buene er ikke svekket i konstruksjonen på en slik måte at utskifting er nødvendig, men for å unngå en slik svekkelse må vi gjøre noe nå. Arbeidene med å beise og beslå brua er ført opp på neste års

budsjett, sier Morten Wright Hansen.

Enighet

I sommer møtte han arkitekt Knut Selberg, som bisto Vebjørn Sand i planleggingen. De var enige om at et beslag på toppen av buene er eneste realistiske løsning.

Et forsøk med et beslag i sandblåst rustfritt stål falt ikke godt ut. Nå er alternativet å beslå buene med plater av anløpt sink, noe som vil gi en grå overflate. Igjen blir det et kompromiss mellom hva som er ønskelig, og hva som er mulig å få til.

- Vi er opptatt av det skal være enighet om den valgte løsning. Vi må også sørge for avklaring av detaljer slik at brua fremstår mest mulig slik den var planlagt, sier Morten Wright Hansen.



Nytt bruglass

■ ■ Over 70 ødelagte støyglass på Helland bru er på E18 i Re i Vestfold er nå skiftet ut med mer robuste hardplastruter. Skjermene er som før gjennomsiktige, men laget av Lexan Soundglaze av stoffet polykarbonat. Rutene ble skiftet ut i sommer og har til nå i høst fått stå i fred for vestfoldvandaler. (Foto: Kjell Wold)

Optimalt tidsløp

■ ■ Møreforsking Molde AS har vurdert dei samfunnsøkonomiske verknader av å konkurranseutsetje alle ferjesamband innan utgangen av 2009, samanlikna med ei situasjon der dette går over ein lengre periode.

Rapporten konkluderer med at det er uvisst om val av tempo for konkurranseutsetjinga har avgje-

rande samfunnsøkonomiske verknader.

- Eg har tidlegare varsla at eg ikkje vil stanse konkurranseutsetjinga når det gjeld drift av riksvegferjene. Det er viktig for oss at resultatet blir best mogeleg for dei reisande, dei tilsette i sektoren og for næringa, seier samferdselsminister Liv Signe Navarsete.

Fortsatt mange grusveger

Selv om det i perioden 2002-2005 ble lagt fast dekke på 576 km fylkesveg i Norge, var det ved utgangen av 2005 fortsatt over 5 600 km fylkesveger uten fast dekke.

Kjell Wold

DRAMMEN: Det viser statistikk fra Dekkeregisteret til Vegdatabanken i Statens vegvesen. Antall kilometer gruslagt fylkesveg i Norge i 2005 tilsvarer drøye 20 prosent av hele fylkesvegnettet i Norge på litt over 27 000 km.

Fire ferdige

Som i 2002 er det også i 2005 fire fylker med fast dekke på så godt

som hele fylkesvegnettet: Vestfold, Hordaland, Sogn og Fjordane og Finnmark.

Nord-Trøndelag verst

Dårligst ut kommer Nord-Trøndelag med 988 km grusveger (55,9 prosent av totalen), Hedmark 987 km (38,9 prosent), Sør-Trøndelag 618 km (37,6 prosent) og Vest-Agder 466 km (36,1 prosent).

De 576 km med nylagt fast dekke på norske fylkesveger i perioden 2002-2005 fordeler seg slik på de fem vegvesenregionene:

- Region midt: + 266 km
- Region nord: + 157 km
- Region øst: + 113 km
- Region sør: + 33 km
- Region vest: + 7 km

Dårlig grusveg: Fv. 281 i Våler i Østfold trenger fast dekke. (Foto: Håkon Aurlien)



Antallet km gruslagte og asfalterte fylkesveger i Norge 2005:

	Km fylkesveg i alt	Grusdekke	Prosent	Fast dekke	Prosent
Østfold:	1004 km	241	24	763	76
Akershus:	1111 km	115	10,4	996	89,6
Hedmark:	2535 km	987	38,9	1547	61,1
Oppland:	2057 km	413	20,1	1644	79,9
Buskerud:	1169 km	27	2,3	1141	97,7
Vestfold:	678 km	0	0	678	100
Telemark:	1100 km	122	11,1	978	88,9
Aust-Agder:	992 km	158	15,9	834	84,1
Vest-Agder:	1288 km	466	36,1	823	63,9
Rogaland:	1806 km	50	2,8	1756	97,2
Hordaland:	1763 km	0	0	1763	100
S- og Fjordane:	1430 km	0	0	1430	100
M- og Romsdal:	1771 km	355	20	1416	80
S-Trøndelag:	1642 km	618	37,6	1024	62,4
N-Trøndelag:	1767 km	988	55,9	779	44,1
Nordland:	2577 km	728	28,2	1850	71,8
Troms:	1724 km	388	22,5	1336	77,5
Finnmark:	626 km	1	0,1	625	99,9
Totalt:	27040 km	5657	20,9	21383	79,1

Kompetanseløft på drift- og vedlikehold

- Det har vært mye fokus på jus og økonomi i forbindelse med kontrakter de siste åra, men lite fokus på selve faget. Derfor starter vi nå et FoU-prosjekt, sier Øystein Larsen.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Vi mistet mye kompetanse da egenproduksjonen for-

svant. I tillegg er det mange eldre som jobber med dette. Både vi og bransjen står i fare for å miste kompetanse, sier prosjektleder Larsen. Hovedoppgaver i prosjektet blir å profilere drift- og vedlikeholdsarbeidet, heve kompetansen, øke spisskompetansen, se på langsiktig forskning og utvikling og overføre erfaringer.

Sammen med bransjen

21 millioner skal Statens vegvesen

bruke på prosjektet som skal gå over fire år.

- Vi skal lage systemer og rutiner for kompetanseutvikling sammen med bransjen, det vil si andre vegholdere, entreprenører, utstyrsleverandører, konsulenter og forsknings- og undervisningsinstitusjoner. I forrige uke hadde vi et oppstartsseminar med 70 deltagere, og over halvparten var fra bransjen. Her fikk vi mange positive innspill, sier Larsen.

TEKNOLOGI

E18-åpning i desember

■ ■ Åpningen av ny fire felts E18(bildet) mellom Kopstad i Horten og Gulli i Tønsberg blir ytterligere forsinket. Nå er åpningen satt til uke 49, det vil si første uken i desember. Installasjon av masse ekstra teknisk og elektronisk utstyr er hovedårsaken til utsettelsen i høst. Vegen skulle opprinnelig vært åpnet i september. (Foto: Kjell Wold)

**Haugfoss bru forsinket**

■ ■ Åpningen av Haugfoss bru og 300 meter med ny fylkesveg 146 på Modum i Buskerud blir enda et par uker forsinket. Brua skulle vært åpnet for lengst, men flommen i sommer og tekniske problemer hindret planlagt auguståpning. Nå blir det mest sannsynlig åpning i november, trolig i første halvdel av måneden.

Januar-åpning

■ ■ Åpningen av Frodeåstunnelen og Ringveg Nord-prosjektet i Tønsberg er som kjent utsatt flere ganger denne høsten. Nå er det klart at ringvegen mellom Kjelle og Kilen nord for byen ikke blir åpnet før i slutten av januar 2008. Endelig åpningsdato er ennå ikke fastsatt, men blir trolig en dag i uke 4, det vil si mellom 21. og 25. januar.

- På lykke og fromme

■ ■ Etter en rekke uhell med fjellspredning i det siste, vil Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap (DSB) nå skjerpe kontrollen. De varsler en serie uanmeldte tilsyn med bransjen. DSB skriver på sin hjemmeside at mye sprengning foregår på lykke og fromme og at anleggsbransjen er preget av lite systematisk tenking og begrepsforvirring.

Nye ledere

■ ■ Trond I B Olsen (41) er ansatt som ny kjøretøy-seksjonsleder i Østfold distrikt fra 1. januar når trafikant/kjøretøyseksjonen blir delt i to. Han ble tilsatt som ingeniør i Vegvesenet i 1988 men har hatt flere stillinger og underveis tatt en mastergrad i organisasjon og ledelse.

Per B Sommerseth (47) er tilsatt som leder for trafikantseksjonen. Han har utdannelse og erfaring fra Forsvaret men kommer nå fra Østfold Kompetansesenter AS.

Egil Nordengen (bildet) leder trafikant/kjøretøyseksjonen i dag og går over i en stilling som stedfortrendende distriktssjef i Østfold. (Arkivfoto: Jorun Sætre)



Fjerner fukt fra bomstasjoner

Statens vegvesen må renovere bomstasjonene i Oslo på grunn av fuktskader. Samtidig vil de framskynde overgangen til automatiske bomstasjoner - som kan være på plass i februar.

Henriette Erken Busterud

OSLO: I tolv av nitten bomstasjoner som er undersøkt i Oslo er det oppdaget muggsopp og fukt i veggkonstruksjoner.

Ikke farlig

- Vi hørte at noen ansatte i bomstasjonene hadde klagd til Fjellinjen på grunn av dårlig innemiljø og skjolder på veggene. Vi fikk derfor tatt en stikkprøvekontroll på 6 av 19 bomstasjoner. Disse avdekket at det var fuktskader, opplyser Geir Kjøningisen i Statens vegvesen. I ettertid er alle bodene sjekket, og det var antydning til fukt i alle.

- Det er ikke påvist muggporer i luften. Fukten sitter i lukkede rom bak vegger og isolasjon og kan gi inneklimalplager og luftveisrelaterte sykdommer. Luftprøvene alene ga derimot ingen unormale funn, sier Kjøningisen.

Renoverer alle

- Vi er selvfølgelig opptatt av arbeidsmiljøet til de som betjener bomstasjonene. Vi har allerede skiftet ut fuktskadede materialer i fire bomstasjoner, og vi regner med å ha renoverert alle bomstasjonene innen et par ukers tid. Heldigvis ser det bedre ut enn vi antok når vi river ned platene. Vi kontrollerer luftkvaliteten i alle bodene når de er rehabilitert, sier Kjøningisen.

Utvikler tunneler

Statens vegvesen vil involvere både bransjen og bilister når de viderefører sitt utviklingsprosjekt om tunneler.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Trygge og trivelige tunneler er arbeidstittelen vår. I det legger vi at vi vil se på hele perspektivet ved tunnelbygging. Det vil si både planlegging, bygging og ikke minst drift og vedlikehold må i søkelyset. For å få til dette må vi involvere både bransjen og bilister, sier tunnellektspert Ruth Gunnaug Haug.

Materialteknikk

- Vi vil lete etter materiale som kan erstatte PE-skum og må også finne



Fukt: - Vi renoverer alle Oslos bomstasjoner på grunn av fuktskader. Vi håper å få klarsignal fra Datatilsynet til å sette opp automatiske stasjoner i Oslo fra 1. februar, sier Geir Kjøningisen. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Bodene har stått siden bomringen ble innført i 1990. Det er Fjellinjen som har ansvar for å forvalte og drifte utstyret i bomstasjonene, men Statens vegvesen er ansvarlig eier.

Automatisk fra 1. februar

For å gjøre det enklest mulig for trafikantene har Statens vegvesen besluttet at de vil ha automatiske

stasjoner over hele Oslo. Det vil gi bedre trafikkavvikling, mindre støy og forurensning siden folk slipper å stoppe når de passerer.

- Etter planen skulle tolv av Oslos bomstasjoner bli automatiske fra 1. oktober, altså uten manuell betaling. I og med at fuktskadene ble oppdaget og kontrakten med Securitas som betjener bomstasjo-

nene, går ut ved nyttår, vil vi framskynde arbeidet med å sette opp automatiske bomstasjoner. Vi har søkt Datatilsynet om konsesjon til å få dette på plass fra 1. februar, sier Kjøningisen. Når disse bomstasjonene er satt opp kan de som ikke vil skaffe seg autopassbrikke få tilsendt faktura, betale på en Esso-stasjon eller med SMS.



Utvikler tunneler: Statens vegvesen starter et nytt forskningsprosjekt om tunnelbygging på nyåret. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)



Ny motorveg: 12 km ny fire felts motorveg mellom Horten og Tønsberg. Her sett fra Hemtunnelen i Re og sørover mot Tveiten og Ekeberg-Gulli i Tønsberg. (Foto: Kjell Wold)

Norges mest moderne veg

Når ny fire felts motorveg i Vestfold mellom Kopstad og Gulli åpnes i desember, tas landets første elektronisk styrte motorveg i bruk.

Kjell Wold

TØNSBERG: De 12 kilometerne mellom Horten og Tønsberg er mer proppet med elektronikk enn noen annen veg i Norge. Blant annet:

- 170 kilometer med kabler
- 36 elektroniske og variable fartsskilt

- 84 videokameraer med hendelsesdetektering i tre tunneler på til sammen 2,5 km.

- I tillegg flust med annen elektronikk som skal styre overvåking, regulering og informasjon om trafikken til Vegtrafikksentralen (VTS) i Porsgrunn og raskest mulig ut til trafikantene.

Ser deg

- Det er nok den mest moderne vegstrekningen i landet og på flere måter framtidens motorveg, sier prosjektleder Karl Høiland. Det mest spesielle med vegen er videokameraene på hver 65 meter i de tre fjelltunnelerne og ikke minst de 34 elektroniske og variable fartsskiltene

på hver 500 meter av vegen. Med et tastetrykk fra VTS i Porsgrunn kan hastigheten på motorvegen reguleres opp eller ned fra for eksempel 70-80 km/t ved dårlig vær til 110 km/t ved tørr vegbane og godt lys.

Prøvsprosjekt

- Vegstrekningen kan bli med i et prøvsprosjekt for moderne motorveger med hastigheter opp til 110 km/t, tror Høiland.

Overvåkingskameraene i tunnelene vil raskt registrere alle uregelmessigheter. Skulle det oppstå uhell av noe slag eller at gods ramlar av en lastebil, vil dette omgående bli fanget opp av VTS. De kan bryte inn på alle radiokanaler omgående

for å varsle om slike farer.

Miljø

Miljø har også stått i høysete under planlegging og bygging av denne vegen. To underganger er blant annet bygget spesielt for at frosk og andre amfibier kan passere uhindret mellom sine områder. All avrenning fra vegen går til egne sedimenteringsbasseng og blir overvåket og fulgt opp. Tre av de seks tunnelene på strekningen er miljøtunneler for å ivareta landbruk, natur og dyreliv.

- Jeg synes sluttresultatet er blitt bra, sier prosjektleder Karl Høiland, som nå fortsetter med nye E18-parseller lenger sør i Vestfold.



Variable fartsskilt: Hastigheten på den nye vegen kan varieres med vær og føreforhold. (Foto: Kjell Wold)

E18 KOPSTAD-GULLI

Anleggstart: August 2004
Vegåpning: November 2007
12 km fire felts veg i tre kommuner: Horten, Re og Tønsberg
Entreprenører:
Parsell I: Mesta AS
Parsell II: Reinertsen Anlegg AS
Totalkostnad: 1,45 mrd. kroner
Tre fjelltunneler, tre miljøtunneler, tre kulverter.
10 langsgående og kryssende bruer.
ÅDT: 18 000-20 000 biler



Ny Kragerøveg: Prosjektleder Jørn Rinde i Statens vegvesen tror prosjektet blir ferdig til åpning sent neste høst. (Foto: Kjell Wold)

Krevende Kragerø-veg

Tredje parsell av ny rv38 til Kragerø er prosjektets mest krevende.

Kjell Wold

KRAGERØ: - De 3,8 km med ny veg mellom Eklund og Sannidal går gjennom meget kupert og krevende terreng, sier prosjektleder i Statens vegvesen, Jørn Rinde. Hæhre Entreprenør AS bygger vegen som totalt er beregnet å koste rundt 180 millioner kroner og skal åpnes senhø-

sten 2008. Anleggstart var mars i år. Det skal tas ut over 250 000 kbm masse, inkludert 52 000 kbm stein fra den 600 meter lange tunnelen fra Sannidal til Vadfoss.

I jernbanetrasé

Rinde mener de tre hovedutfordringene for dette vegprosjektet blir trafikkavviklingen rundt nye Vadfoss bru, tunnelpåhugget sørfra og vanskelige grunnforhold på deler av strekningen.

Om lag en kilometer av den nye

vegen går i jernbanetraséen til den gamle Kragerøbanen.

I tillegg skal det også bygges vel en kilometer med sideveger. Utenom Vadfoss bru på 130 meter skal det også bygges en Årø bru på 30 meter og en kulvert. Drivningen av Vadfosstunnelen startet fra Sannidalsiden i august.

- Selv om vi jobber i vanskelig terreng og med utfordrende grunnforhold flere steder regner vi med å komme i mål til åpning i oktober/november neste år, sier Rinde.

UTBYGGING

To tilbud

■ ■ To entreprenører har levert tilbud på tre forskjæringer og vegomlegging ved Haukabøen på rv. 662 i Molde. Molde Pukkverk vil gjøre jobben for 11,2 millioner kroner, mens tilbudet fra Ufo Entreprenør lyder på 16,7 mill. Til sammenligning var Vegvesenets byggherreoverslag 10,6 mill. Selve tunnelentreprisen blir utlyst om en drøy måned.

Vil bygge midtrekkverk

■ ■ Tre entreprenører har lagt inn bud på jobben med å bygge midtrekkverk på tre kilometer av E18 i Arendal på strekningen mellom Stoa og Harebakken. Tilbudene ligger omtrent 20 prosent over anslaget for jobben som er beregnet å ta ett år.

Skanska Norge AS: 44,2 mill. kr, Eivind Gauslå og Sønner AS 44,7 mill. kr, Mesta AS 45,3 mill. kr.

Ærespris til Kompen

■ ■ Reidar Kompen fra Statens vegvesen fikk Norsk Betongforenings ærespris i forrige uke. Han er en av landets fremste eksperter på betong og fikk heder og ære for innsatsen. Han har blant annet drevet med opplæring i bransjen i flere år og har vært med å skrive standarder og regelverk innen betongbruk. (Foto: Trond Isaksen).

**Båtvrak ved brupillar**

■ ■ Et gammelt båtvrak er funnet på bunnen av Glomma ved Askim der dykkere nå rydder opp før bygging av en ny E18-bru. Sjøfartsmuseet ble koblet inn straks funnet ble gjort, men er kommet til at de ikke vil undersøke vraket nærmere. Det er nemlig spiker i båten og det er noe man begynner å bruke for under 150 år siden.

Truffet av ras

■ ■ To personer slapp med skrekken da bilen de kjørte ble truffet av et steinras på rv. 249 i Snertingdal i Vestoppland søndag formiddag. Vegen ligger i en skråning og er skiltet som rasfarlig, og er vanskelig å sikre. Vegen ble straks stengt men ble åpnet igjen mandag etter å ha vært kontrollert av en geolog.

Ny Sokna bru

■ ■ Ny bru over Bergensbanen på Sokna (bildet) i Ringerike kan være på plass om kort tid. Sist helg ble de store betongfundamentene heist på plass, mens togtrafikken sto. Innen midten av november regner Statens vegvesen med at trafikken kan settes på vegen igjen. Den nye brua skal tåle ti tonns aksellast. (Foto: Kjell Wold)



Betaler for to felt - får slank firefelt

- Dette er en veg for fremtiden. Trafikantene vil sette pris på at de får denne vegen i stedet for forbikjøringsfelter, sier rv. 2-prosjektleder Erik Furuseth.

Håkon Aurlien

KLØFTA: - Vegstrekningen som er tatt i bruk er bygget innenfor kostnadsrammen for det opprinnelige prosjektet. Der planla vi en tofelt-sveg med forbikjøringsstrekninger, forteller Erik Furuseth. Offensiv bruk av vegnormalene gjør at trafikanter mellom Kløfta og Kongsvinger i stedet får landets smaleste firefeltsveg.

God samfunnsøkonomi

10 kilometer er tatt i bruk, men om lag fem mil gjenstår. Furuseth mener trafikantene har fått en god veg med god samfunnsøkonomi.

- Vegen helt frem til Kongsvinger er beregnet å koste et sted mellom 3,5 og 4 milliarder kroner. Besparelsen for den enklere løsningen ligger rundt 500 millioner kroner, sier han.

16 mot 19 meter

Mens det normale firefeltsprofil har en bredde på 19 meter, er de 10 første kilometerne fra E6 ved Kløfta til Nybakk bygget innenfor 16 meters bredde. Dette var foreslått som "normal" da Statens vegvesen i 2004 satte i gang en revisjon av regelverket som fastsetter hvordan veger skal bygges i Norge.

- Vi hadde i 2004 et vedtak om å bygge deler av vegen som en trefeltsveg med midtdeler, men oppdaget at vi kunne bygge en noe smalere firefeltsveg innenfor den samme regulerte bredden. Samferdselsdepartementet åpnet for å gjøre



Langt bedre: - Dette er en langt bedre veg for trafikantene enn den opprinnelige tofeltsvegen med forbikjøringsfelter, sier rv. 2-prosjektleder Erik Furuseth. (Foto: Håkon Aurlien)

om planene, og Stortinget sa seg enig da vi fremmet forslag om å bygge også de siste 6 kilometerne med samme standard, sier Furuseth.

Øker til 16,5

Resten av riksvegen blir en halv meter bredere, 16,5 meter. Det skyldes at 16-metersprofilen falt ut i siste runde av håndbokaarbeidet. Vegdirektoratet har gitt tillatelse til at

resten av rv. 2 baseres på 16,5-metersstandard "Tofeltsveg med forbikjøringsfelter".

- I denne standarden skal det være tre kilometer forbikjøringsfelt, i praksis doble kjørebanner, for hver tiende kilometer. Vi strekker normalen ved å bygge ti kilometer forbikjøringsfelt, dvs. sammenhengende firefeltsveg, sier han.

Anleggsstart for neste parsell, 15 kilometer veg fra Kongsvinger mot

Slomarka inklusive en ny bru over Glomma, kan nå se ut til å skje sommeren 2009.

Utsatt

- Vi er blitt forsinket på grunn av en politisk uenighet om veglinjen. Linjevalget skal nå være avklart, men vi er blitt forsinket og det er fare for at vi ikke kan få finansieringen gjennom Stortinget før neste høst, sier Erik Furuseth.

Vil gjøre gamle E6 enfelts

Gamle E6 fra Hvervenbukta i Oslo frem mot Vinterbro skal tilrettelegges bedre for syklister.

Håkon Aurlien

MOSS: Nå vurderer en prosjektgruppe i Statens vegvesen å gjøre den om til enfelts bilveg med brede banketter for syklende.

- Det er ikke mye biltrafikk på strekningen men desto mer sykkeltrafikk, sier prosjektleder Torill Johnsen i Statens vegvesen.

Vegstrekningen ble avløst for E6-trafikk rundt 1970 og har siden fremstått som en idyllisk svinget bilveg langs Gjersjøen. Etter hvert er den blitt en yndet sykkelveg og nå er det bestemt at den skal bli del av

en sammenhengende sykkelrute langs E18. Det er ikke avgjort når dette skal gjennomføres.

Enfeltsvegen oppsto i et ideseminar der representanter fra Statens vegvesen, kommuner og ulike organisasjoner møttes for å diskutere hva som burde utredes i forprosjektfasen.

- Strekningen er veldig spesiell, en av de få slike vi har i landet, og derfor var det enighet om at vi bør prøve å beskytte den mot større inngrep. Løsningen kan være å merke den om til fordel for de syklende, men med mulighet for at bilister får bruke bankettene ved møting.

Vi vet ennå ikke om ideen kan gjennomføres innenfor det regelverk vi har for skilting og merking i dag, men vi er enige om å prøve å få dette til, sier Torill Johnsen.



Enfeltsveg: Den idylliske gamle E6 ved Gjersjøen kan bli gjort om til enfeltsveg med brede skuldre for syklister. (Tegning: Per Parborg)



Landfast: I 2010 skal innbyggerne på Kvæøya kunne kjøre over til fastlandet. Vegen kommer i land på tungen midt i bildet (Foto: Giselle Jensen)

Jordbærbrua

Når brua til Kvæøya står ferdig i 2010 blir det kortere veg til markedet for jordbær- dyrkerne.

Giselle Jensen

KVÆFJORD: Det setter nok hardstadværingene pris på, for jordbruksproduktene i Kvæfjord vil de gjerne ha.

Kampen for å få bru over til fastlandet har preget jordbruks-samfunnet i minst en mannsalder. I desember i fjor ble det endelig alvor. Da bevilget Troms fylkesråd 20 millioner kroner til bru-prosjektet, som er i oppstartfasen denne høsten.

- Vi skal bygge en stålkassebru

på 370 m med 10 m seilingshøyde, forteller byggeleder Toralf Bergseth i Statens vegvesen. Brua er for tiden under prosjektering i Vegdirektoratet.

Skal bygge 2010 m

For å gi øyboerne forbindelse med Hinnøya må dessuten en 1 270 m lang og 3,5 m høy vegfylling legges i sjøen. Brua bygges fra Hinnøysida og skal ende på en kunstig øy på 17 ganger 30 m ute i fjorden. Et stort masseuttak er åpnet på oversida av vegen for å skaffe nok byggemateriale. Arbeidet utføres av et arbeidsfelleskap med tre lokale entreprenører. Brua skal senere lyses ut i egen anbudskonkurranse.

Betaler gildet

Det blir langt fra gratis for øybo-

erne å få kjøre inn til Hinnøya og fastlandet.

- De omlag 150 menneskene på Kvæøya har forpliktet seg til å betale 250 000 kroner hvert år i 20 år til vegbyggingen, mens Kvæfjord kommune skal bidra med en million kroner pr. år i 20 år, opplyser distriktssjef Terje Solvoll. Han forteller at kommunen også vil spare penger på å legge ned skolen på øya når elevene kan reise inn til Hinnøya.

Ferjedrift

Prosjektet er beregnet til å koste 143 millioner kroner. Da er verken moms eller prisstigning tatt med i regnestykket.

Så langt er det ferja mellom kommunesenteret Borkenes og Hokland på Kvæøya som har ansvar for all transport. Tilbudet består i

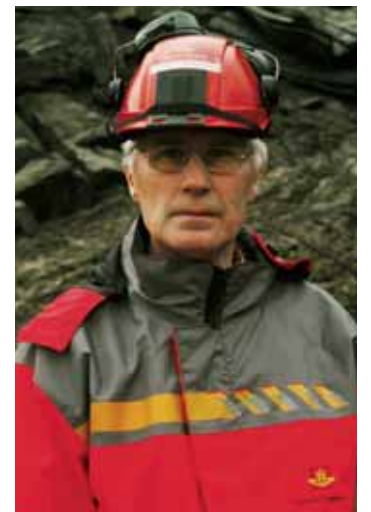
4-5 turer daglig. Når brua står klar 15. september 2010 legges ferjedriften ned.

- Det betyr egentlig en innsparing på 100 millioner kroner fordi begge ferjeleiene er modne for utskriftning i tillegg til selve ferja, forteller Solvoll.

Midt i matfatet

Den fruktbare Kvæøya produserer noen av de beste jordbærene og grønnsakene i Troms. Midnattsolten bidrar vel til den gode smaken. Det fruktbare jordsmonnet kan bøndene på Kvæøya takke tidligere tider med høyere havnivå for.

Hele det dyrkbare området på øya har ligget under vann. Litt artig er det jo at kommunen i tillegg er opphavet til en av landets mest populære kaker.



Byggeleder: Toralf Bergseth har ansvaret for å skaffe øyboerne fast grunn under føttene. (Foto: Giselle Jensen)



Bare øvelse: Innslaget av fremmede tungemål er en ekstra utfordring på norske veganlegg i en krisesituasjon. (Foto: Knut Opeide)

Krise på mange språk

Hva skjer i de første kritiske minuttene etter en alvorlig arbeidsulykke med polske vegarbeidere som ikke snakker norsk?

Knut Opeide

TRONDHEIM: Det fikk Statens vegvesen testet ut da alarmer gikk en tirsdag morgen i en undersjøisk byggegrøp på Nordre avlastningsveg i Trondheim. Heldigvis var det bare øvelse. Men den polske alar-

men utløste full utrykning både fra ambulanser, brannvesen og politi. I tillegg var Arbeidstilsynet raskt på pletten.

- Det store innslaget av fremmede tungemål på enkelte av våre veganlegg er noe nytt. Vi var derfor litt spent på hvordan dette ville forløpe, sier Vegvesenets kriseleder i region midt, Jan-Erik Myhr. Men det viste seg raskt at han kunne senke skuldrene og puste lettet ut. Det meste gikk som det skulle, selv om debriefingen i etterhånd avdekket enkelte svakheter i samarbeidet

mellom de mange som blir involvert i en slik krise. Tre av de fire skadde arbeiderne klarte seg også bra, mens den fjerde kanskje ble alvorlig skadd.

En litt kurios del av øvelsen var at de involverte ble ekstra stresset av et kobbelt med pågående journalister som mente de ble tilbudt unødige vanskelige arbeidsforhold. Disse gjøv løs både på byggherren og den tyske entreprenøren Bilfinger Berger, som raskt ble mistenkt både for manglende fokus på HMS og sosial dumping.

VEGDIREKTØRSKIFTE

SØFTELAND ■ - Då eg var ferdig med realskulen i 1953, trengte dei ein valseførar. Det var like før eg fekk jobben, men dei kunne jo ikkje ha ein 15-åring på vegvalsen, så det blei asfaltlegging på meg den sommaren.

Inge Fosselie

Olav Søfteland er sjåfør og omvisar, vi er i bygda Søfteland i Os kommune. Det er tid for oppsummering.

- Eg var mykje i grustaket heime på Søfteland i gutedagane. Far min var vegarbeidar og tok meg tidleg med ut på arbeid. Der er forresten grustaket. Sjå, no er det blitt fotballbane med dekke av kunstgras!

Bakkane

Heime på Søfteland er det så bratt at ein nesten kan bruke jorda på begge sider. Vi ruslar opp mot huset bestefaren bygde første delen av. Lokaladressa er "Bakkane," og det passer godt, for bratt er det. Olav Johannes, som han heiter, minnes strevsame, men gode år i barndom og oppvekst.

- Vi slo med lå og bar høyet i hus, eg er vand med bratte bakkar. Far prøvde med hest og kjerre, men kjerra velta heile tida, så handmakt var det einaste som dugde, inntil vi fekk ein liten traktor for bratta bakkar, fortel han.

- Du får sterke lår og god, men bøygdygg etter alle høyborene, legg han til. Han ser seg rundt i huset. Vedgår at, jau, det trengs vedlikehald, men det skal det bli orden på. Snart er han pensjonist på full tid. Då blir det meir tid heime på Søfteland.

- Eg har i grunnen aldri reist herfrå, mentalt sett. Sjølv om vi bur i Drammen, er det Søfteland som er heime.

Vond parentes

Det er nokre månader sidan Olav Søfteland trekte seg som vegdirektør. Det skjedde heilt på slutten av ein rekordlang karriere i Statens vegvesen. Han har vore nesten 47 år i teneste for vegetaten, dei femten siste som vegdirektør. 13. juni måtte han kaste inn handkleet. Det gjorde vondt. Men det vil han ikkje snakke om no. Det er ein parentes i eit svært rikt arbeidsliv, ein vond parentes.

Mediekjør

Olav Søfteland har fått kjenne på kroppen at det bles på toppane. Sist sommar var han ofte førsteoppslag i aviser, radio og fjernsyn. Journalistane jaga i flokk, men det gjorde sanneleg nokre politikarar og. Fleire av dei kravde at vegdirektøren måtte gå.

- Ja, det var eit veldig mediekjør, men det var ikkje så ille sidan eg forstod at eg hadde statsråden si støtte heile tida. Eg merka og at eg hadde god støtte i etaten. Kvar gong eg snakka med journalistar, fekk eg spørsmål om eg ikkje skulle gå av, fortel han. Det spørsmålet må han ha fått mange gonger, for i ein oversikt over menneskjer i media for mai 2007, er Olav Søfteland registrert med heile 820 artiklar.

- For meg var det ikkje aktuelt å stikke av frå ansvaret. Du må ha såpass til ryggrad at du ryddar opp etter deg når det skjer noko gale, og det var det eg ville!

Avslutting

- Korleis har du det no?

- Eg har det bra, men det var ikkje slik eg skulle ha slutta som vegdirektør. Eg blei overraska og skuffa over måten avsluttinga skjedde på. Han tenkjer nok på kva det var som felte han, men vil ikkje snakke meir om det, ikkje no.

- Det virka litt underleg, men humøret, arbeidsevna og sjølvrespekten har dei ikkje tatt ifrå meg, slår han fast.

Karriere

- Kven har betydd mest for karrieren din?

- Foreldra mine som ville at eg skulle få den utdanninga dei ikkje fekk. Det var far min, Jørgen, som førde meg inn i vegvesenkulturen. Svaret kjem raskt. Men så legg han til: - Arne Grotterød og Olav Torpp. Dei var heilt fenomenale til

å gi oss ungdomane oppgåver, dei tok sjansen og slapp oss tidleg til. Eg har svært mykje å takke dei for. Det var Grotterød som fekk meg til å begynne i planavdelinga i Vegdirektoratet i 1961, legg han til. Men karrieren starta på Hordaland vegkontor i desember 1960, berre fem dagar etter han hadde levert "diplomen" på NTH i Trondheim.

I 1973 kom Olav Søfteland tilbake til heimfylket Hordaland og blei driftssjef.

- Heilt avgjerande for karrieren min, slår han fast. Han hadde kan hende slått seg til i heimfylket, var det ikkje for ein ny sjanse til løft i karrieren: Stillinga som vegsjef i Buskerud. Den fekk han i 1978, inntil han kom til Vegdirektoratet i 1981. Og der blei han.

- Eg har alltid vore lei meg for å slutte i ein jobb, men det har gått fort over. Det verste var kanskje å reise frå Hordaland i 1978, for der treivst eg veldig godt, ikkje minst på grunn av ein god sjef, Josef Martinsen. Ein roleg og beskjeden mann, ein god ingeniør med vet på pengar. Han har fått mykje urettferdig kritikk.

Godt nok

- Kva har du lært i alle desse åra?

- Det har vore ein læringsprosess heile tida. Tidene har endra seg, det har påverka trafikk, byråkrati og politikk, meiner Søfteland. -Tidlegare gjekk vegingeniøren ut og stakk ein veg. Det er langt mellom dette og dei omfattande høyringane vi har i dag, meiner han. No er han ikkje med på at alt var så mykje betre før, men likevel: - Skal du gjere ting betre, blir det også meir komplisert. Godt nok er ofte det beste, slår han fast.

Tap

I 2003 mista Statens vegvesen produksjonsavdelinga si, og Mesta såg dagens lys. Då var det òg mange som meinte Søfteland burde trekke seg.

- Det er det største tapet i Vegvesenet si historie, slår han fast. Det er ikkje ein kritikk mot entreprenørane, men mot systemet.

- Tanken på å gå av var der, men eg syntest ikkje det var noko poeng å demonstrere mot eigen statsråd.

Orientering og skøyter

Olav Søftelands klisterhjerne på skøytetider er godt kjent. Det er nesten umulig å sette han fast.

- Ja, det er nok rett at eg har skøytedilla, slik har det iallfall vore, vedgår han, der han sit i lesestolen i det gamle huset på Søfteland og blar i boka til Hjallis. Så røper han ein annan, gammal lidenskap:

- Eg løp mykje orientering i min ungdom. Her avbryt han seg sjølv og forsvinn opp på loftet. Kort etter kjem han attende med famnen full av gamle orienteringskart.

- Eg tok 18. plassen i NM i orientering i 1957 etter ein frykteleg bom. Eg låg an til å kunna bli nummer to, men så tulla eg med bort i denne forbaska myra, seier han og peiker i kartet.

Farvel

Mykje av hausten har gått med til å ta farvel med gode vener og kollegaer i Statens vegvesen. Når november tar slutt, er karrieren hans over.

- Eg må rundt og seie adjø og takka for alt godt arbeid som er gjort.

- Kva skal du gjere no, skrive bok?

- Det har eg ingen konkrete planar om, men eg har mykje stoff og eg hugsar mykje. Det har vore spanande å jobbe i skjeringspunktet mellom fag og politikk. Han ser tankefullt framføre seg.

- Eg får tenkje på det. Først skal eg rydde opp i alt eg har tatt vare på.

- Van med br

” - Eg har berre gode minner om samarbeidet med Olav Søfteland. Eg opplevde ham som ein lydhør og lojal leiar for Statens vegvesen. Han var kreativ og tok i bruk ny teknologi og nye metodar for å få meir veg for penga.

- Kjell Opseth, tidligere samferdselsminister



ratte bakkar

VEGDIREKTØRSKIFTE

Olav Søfteland

Olav Søfteland ble født i Os i Hordaland 8. november 1937. Etter eksamen artium startet han på Norges tekniske høyskole (nå NTNU) der han ble uteksaminert som sivilingeniør på bygningsingeniøravdelingen i 1960. I sommerjobbene i Hordaland lærte Søfteland seg å stikke veg i terrenget på gamlemåten. Som nyutdannet begynte han ved Hordaland vegkontor som ekstraingeniør, men ble snart avdelingsingeniør.

Søfteland ble utlånt til Vegdirektoratets plankontor fra mai 1961 og i 1963 ble han avdelingsingeniør i Vegdirektoratet. Her ble han seinere overingeniør og kontorleder. Der ble det mest utredningsarbeid og plangodkjenning. Under Arne Grotterøds ledelse laget han den første motorvegplanen i 1962. Han deltok i arbeidet med å lage Norsk vegplan 1 og Norsk vegplan 2 (plan for byområdene).

Andre større utredningsoppgaver gjaldt trafikkprognoser og vegsystemet i Oslo vest, Bergensområdet, på Jæren og for Strynefjellsvegen. En spesiell oppgave gjaldt vegforbindelsen til Sulitjelma. I denne perioden hadde han også et studieopphold ved Road Research Laboratory, England (1963) og ved Nordiska Institutet för samhällsplanering i Stockholm (1972).

I 1973 flyttet Søfteland tilbake til Vestlandet der han var driftssjef fram til 1978 - ei tid med mye vegbygging og utredninger av vegproblemene i Bergen. En del av tiden var han også saksbehandler i vegsaker for fylkesmannen. Deretter gikk ferden til Drammen der han var vegsjef i Buskerud fram til 1981. Der var han blant annet med på å lage planer for Strandveien i Drammen slik at europavegtrafikken kunne flyttes ut fra Storgata:

E134 med ny bru ved Mjøndalen og for Ramserudhellinga (rv. 7) ved Hønefoss påbegynnes i 2008.

” - Han er hundre prosent å stole på. Han har masse humor som dessverre ikke alltid kommer fram. Han har ellers en utrolig evne til å huske mennesker og situasjoner. I tillegg er han veldig opptatt av faget.

- Sidsel Sandelien, regionvegsjef i Region øst

I 1981 var Søfteland tilbake i Vegdirektoratet der han var trafikkdirektør fram til 1990 og videre teknisk vegdirektør til han tok over som vegdirektør i 1992. I hans tid som vegdirektør er det gjennomført to store omorganiseringer av Statens vegvesen, i 1995 og i 2003. Myndighet og produksjon ble skilt i 1995. I 2003 ble etaten inndelt i regioner og produksjonsenheten forsvant, til Søftelands og mange andres store sorg.

I hans tid som vegdirektør har det blitt bygd en rekke nye veganlegg som han hadde jobbet med tidligere. Av store prosjekt kan nevnes E18 i nordre Vestfold, E6 med ny Svinesundbru, Fastlandsforbindelsen til Magerøya med blant annet Nordkapp-tunnelen, Oslofjordforbindelsen, Nordhordlandsbrua og Trekantsambandet. I år åpnes også den nye E18 til Tønsberg (Etter motorvegplanen fra 1962 skulle den vært ferdig i 1980). Arbeidet med Nasjonale turistveger kom i gang i 1995. Hardangerbrua er blant nye prosjekt som er vedtatt.

” - Olav Søfteland vokste opp og hadde hele sitt yrkesliv i Statens vegvesen. Det er viktig for en stor offentlig etat å ha ansatte med en slik sterk tilhørighet. For meg som kom utenfra til vegdirektørstolen i 1980 var det verdifullt å finne Olav Søfteland i "nærmiljøet". Det var både nyttig og hyggelig. Han ydet en sterk og lojal innsats i vårt samarbeid i mange år.

- Eskild Jensen, tidligere vegdirektør

I hele sin karriere har Søfteland hatt en rekke verv - som i NIF/TEKNA, PIARC, CEDR (den europeiske vegdirektør foreningen) og Nordisk Vegteknisk Forbund.

Henriette Erken Busterud

Siste dag: Olav Søfteland slutter seg nå til pensjonistenes rekke. Endelig får han tid til å vedlikeholde eiendommen på Søfteland. (Foto: Henriette Erken Busterud)



Den nye vegdirektøren

Mandag 12. november tropper han opp i Vegdirektoratet for første gang som vegdirektør. Terje Moe Gustavsen overtar da formelt roret i Statens vegvesen.

Helge Rong

OSLO: Hvem er egentlig denne nye vegdirektøren? 53 år gammel, fra Siljan i Telemark, men har de siste 30 årene bodd i Vestby.

Noen formell utdanning har han ikke, utover en intern opplæring i Posten, hvor han begynte sin yrkeskarriere i 1970. Men i fagbevegelsen, hvor han har en lang CV, har det vært mye utdanning, ikke minst gjennom en rekke tillitsverv. Senere gjennom lederstillinger i Telenor og SAS Braathens.

- Jeg har også hatt en rekke styreverv i ulike virksomheter, i Telenor, Norges Forskningsråd, Vår Bank og i A-pressen. Nå er jeg styreleder i Sundal Collier, er aksjemeierforetak, men det blir selvsagt avvirket nå som jeg tar over vegdirektørjobben, understreker Gustavsen, der han sitter godt plassert i sin spesialrådgiverstol hos Arbeidsgiverforeningen Spekter.

Hvorfor søkte du stillingen som vegdirektør?

- Fryktelig spennende, utfordrende og i mitt interessefelt. Jeg forventer også å komme til en kompetent etat med mange gode tradisjoner. Etaten har og kommer til å prege samfunnet vårt, sier den nye vegdirektøren, som allerede har fått med seg en ting; alle har en mening om, og er avhengig av Statens vegvesen.

- Summert opp betyr det at ingen forholder seg likegyldig til vegene våre og etaten, sier Gustavsen, som – når han omsider forstår at han må gi noen karakteristikk av seg selv - tror han har rimelig gode analytiske egenskaper, er utadvendt, kravstor, kan si klart ifra og er romslig på en gang.

- Jeg håper også at min egen oppfatning av at jeg også er i stand til å vise støtte og omsorg kommer frem.

Hvilke oppgaver mener du er de viktigste for Statens vegvesen?

- Her må jeg svare tredelt; framkommelighet, sikkerhet og miljø. Framkommelighet er viktig for å holde samfunnsmaskineriet i gang.

Sikkerhet, fordi det er helt uakseptabelt at rundt 250 mennesker hvert år dør og mer enn 1000 blir hardt skadd i trafikken.

Miljø - det er en kjensgjerning at vegtrafikk bidrar med store utslipp og andre forurensninger.

- Ingen av disse områdene kan løses isolert. Man må se på helheten. En måte å nærme seg målene på er å sette større fokus på valg av transportformer. Vi må også se på arealdisponeringen som samfunnet gjør. Dette er en faktor jeg tror må mye lenger frem i bildet, sier Gustavsen

Åpenhet

Det å svare på om han har en lederfilosofi er ikke enkelt.

- Hva er egentlig en lederfilosofi? Jeg kjører etter enkle prinsipper med åpen dør som første bud. I mitt hode er det slik at informasjon i en organisasjon som Statens vegvesen bør flyte mest mulig fritt, men uten at det ødelegger de formelle linjer som må følges. Alle har noe å tjene på åpenhet, men det må ikke gå ut over ansvaret, påpeker Gustavsen.

Han forventer å komme til en organisasjon der den tilsatte gjør en innsats, tenker nytt, er lojale til oppgavene, samhandler på tvers, og hvor alle bidrar til godt arbeidsmiljø og en god kultur.

- Hvordan mener du tilsatte i Statens vegvesen skal forholde seg til politiske beslutninger?

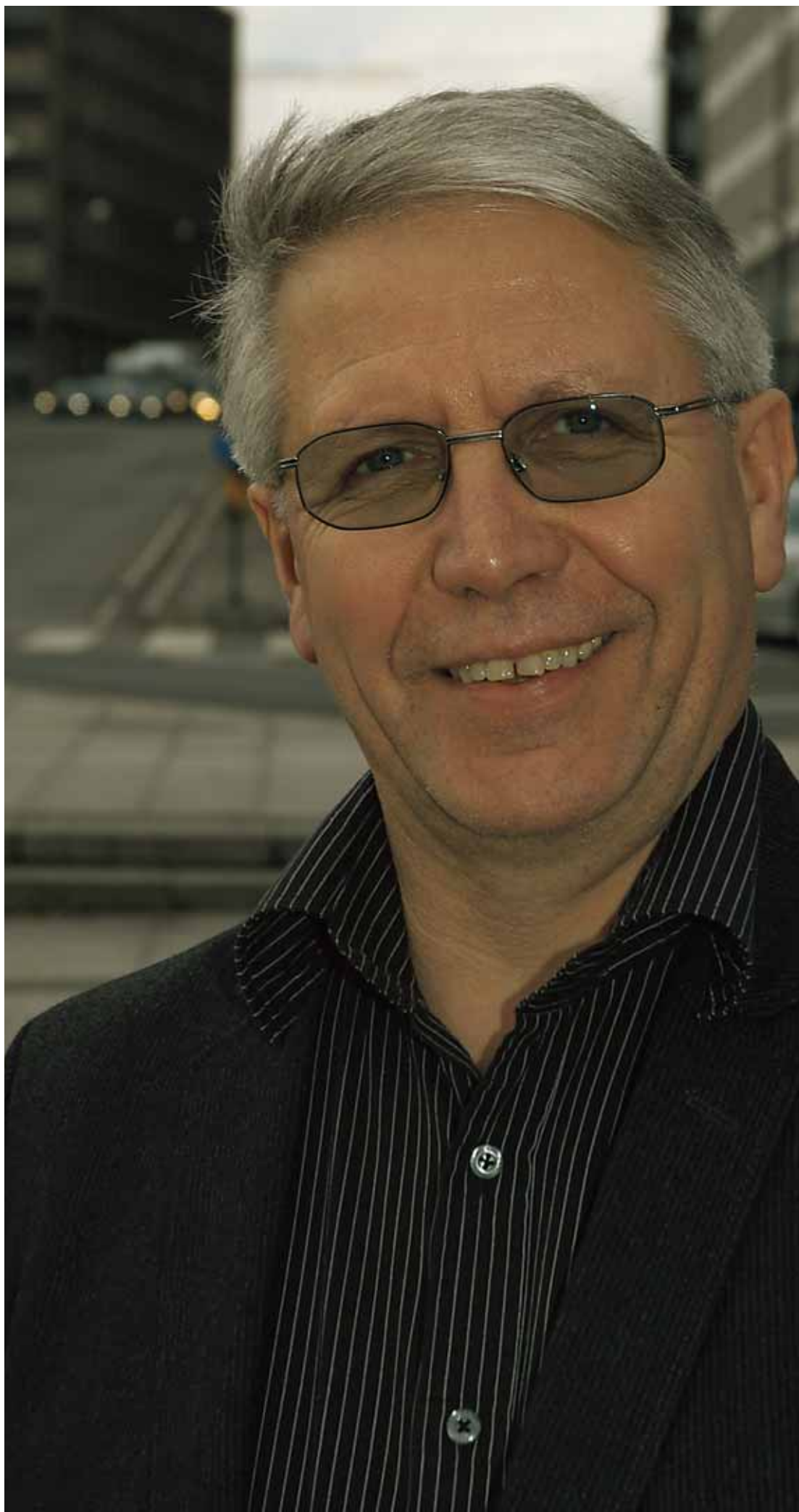
- Bare en mulighet, og det er å utføre dem, selv om beslutningen ikke er helt eller delvis i samsvar med etatens råd. Vi skal legge frem et godt grunnlag, men være lojal mot beslutningen. Vi må gjøre en så god jobb og ha sånn tiltro til oss selv at beslutningsgrunnlaget vi utarbeider gir gode og riktige avgjørelser, fastslår Gustavsen.

Hva vil du gjøre for å bedre etatens omdømme?

- Jeg er nok litt usikker på om omdømmet er generelt dårlig. Vestfold-saken har gitt en svekkelse, og mange har følt at omtalen av egen etat og arbeidsplass som en belastning, men allment tror jeg ikke det står så dårlig til med etatens omdømme. Uansett må omdømme alltid passes på, og å jobbe for et godt omdømme er en felles oppgave for absolutt alle i Statens vegvesen. Tillit og troverdig er noe du må gjøre deg fortjent til. Det tar tid å bygge opp et godt omdømme, men er lett å rive ned, mener den nye vegdirektøren som ganske raskt tar sikte på en større reiserunde i landet. Ambisjonen er å være innom de fleste steder der Statens vegvesen har tilsatte.

- Jeg kan lett ta vann over hodet hvis jeg lover absolutt alle et besøk, men jeg skal prøve å komme innom flest mulig i de kommende månedene. Jeg gleder meg til å reise rundt, lytte og lære. Det blir stor stas, håper Gustavsen.

Gleder seg: Han ser frem til å begynne å jobbe med noe så viktig som veger, 53 år gamle Terje Moe Gustavsen. (Foto: Henriette Erken Busterud)



Født: Oktober 1954

Sivilstand: Gift med Mildrid, to barn 19 og 17 år.

Fra: Oppvokst på Siljan i Telemark, født på Larvik sykehus

Bor: I Vestby

Hobby: Båt og hytteliv. Har eierandel, 25 prosent i en Saga 315.

Meritter: Teller ikke pokaler

Liker godt: Samhandling med andre, presentere ting, liker seg på

talerstolen, formidle og resonere.

Liker ikke: Vanskelig å like den vanskelige samtalen, men det hører også med til jobben som leder.

Feriemål: Siden 1998, i Storbritannia, på kanalbåtferie, kombinert med annet. Ellers båturer i hjemlige farvann. Turer til hytta på øya Hestmona i Lurøy kommune, Helgelandskysten. Ingen sydenfarer.

CV: Begynte i Posten i 1970. Hadde ulike administrative stillinger frem til 1981, da han ble heltidstillingsvalg. I 1987 ble han valgt til sekretær i Statstjenestemannskartellet (senere LO Stat), frem til 1990. Da ventet ledervervet samme sted, avbrutt av en periode i 1997 som statssekretær ved Statsministerens kontor.

I 1999 ble han hentet til Telenor Installasjon som strategidirektør. I mars 2000 ble han utnevnt til samferdselsminister. Det varte til oktober 2001.

Fra nyttår 2002 til sept 2005 jobbet han for dagens arbeidsgiver, Arbeidsgiverforeningen Spekter (tidligere NAVO), før turen gikk til SAS-Braathens som HR-direktør. Siden vårparten 2007 har Gustavsen jobbet som spesialrådgiver i Arbeidsgiverforeningen Spekter. Neste stopp er altså jobben som vegdirektør.

LANDET RUNDT



Restaurerte veg

KROKSKOGEN ■ I 1807 ble "Den bergenske kongevei" over Krokstogen mellom Bærum og Hole offisielt åpnet. Sist helg ble 200-årsjubileet markert med ferdigstillelse av vel 15 km restaurert kongeveg. Fire meget sentrale personer ved restaureringen er fra venstre Finn Chr. Arnesen (den første entreprenør), prosjekt-

gjennomfører Steinar Bjørke, Gunnar Tveit som har vært iherdig pådriver gjennom alle år, og Geir Haugen, maskinfører med taket på tørrmuring. De står ved plaketten ved Seterbekken bro som forteller at restaureringsarbeidet på den 200 år gamle vegen nå er fullført. (Foto: Pål Brandtzæg)

Full fyr i Kirkenes

KIRKENES ■ Da Vegvesenet hadde HMS-dag på trafikkstasjonen i Kirkenes satt de fokus på brann. Etter at de hadde forsikret seg om at alle kjente rømningsplanen ved stasjonen, gikk de direkte over til praktiske øvelser. Det var på tide å slukke en virkelig brann. Alle gjennomførte oppdraget og



kunne ta med seg et kursbevis, i tillegg til en nyttig erfaring. (Foto: Thorbjørn Mortensen)



Bilde for historiebøkene

KVINESDAL ■ Se godt på dette bildet. For om drøye to måneder forsvinner denne silhuetten mot himmelen over Fedafjorden i Vest-Agder. Da skal Feda bru på gamle E39 mellom Kvinesdal og Flekke-

fjord være revet. Arbeidene startet som Vegen og vi allerede har meldt i begynnelsen av oktober. Entreprenøren regner med å bruke drøye to måneder på jobben. (Foto: Kjell Wold)



Baner veg for trikken

BERGEN ■ Statens vegvesen legger i disse dager siste hånd på opprusting av tre gamle sentrumsgater i Bergen. Denne gan-

gen har man til og med lagt ned skinner i brosteinen til veterantrikken, som en gang i framtiden skal trafikere strekningen

mellom Møhlenpris og teateret. Jan Olav Skogland er prosjektleder for gateoppdragene i Statens vegvesen. (Foto: Geir Brekke)



Refleksdagen: Godt synlige barn ga god hjelp til usynlige voksne. (Foto: Tove Eivindsen)

Refleksbarna

TRONDHEIM ■ I forbindelse med Refleksdagen 18. oktober hadde Statens vegvesen og Trygg Trafikk vervet hele 5. trinn fra Charlottenlund skole til å bombardere voksne trondhjemmere med refleksbrikker i grålysningen klokka sju om morgenen. På denne tiden av døgnet fungerer hele Munkegata som en eneste stor bussterminal hvor det myldrer med usynlige fotgjengere uten refleks. Forhåpentligvis ble noen vekt av de godt synlige barna, slik at de skjønner at dingsen de fikk i hånda kan være lur å bruke.



I vinden: Snora ble klippet og alle koste seg i det fæle været da g/s-vegen til 3,5 mill. ble åpnet forrige torsdag. (Foto Jo Bernt Brønstad)

Regn og glede

FOSEN ■ Ufyselig ruskevær la ingen demper på humøret da 380 skolebarn deltok i åpningen av 1,1 kilometer ny, etterlengtet gang- og sykkleveg langs fv. 64 mellom Askund og Riseth på Frosta i

Nord-Trøndelag. På den store dagen vanket det både boller og refleksbånd fra Statens vegvesen som gave til alle barna.

- Det er svært gledelig å bidra til at så mange barn får en trygg

skoleveg, sa Statens vegvesens prosjektleder Tone Melhus Romstad. Hun foretok den høytidelige åpningen sammen med ordfører Lars Myraunet i Frosta kommune.



Priset Svinesundsbru

SVINESUND ■ Også svenskene har sin "Vackra vägars Pris" og sist uke ble den delt ut til den norsk-svenske Svinesundsbrua. Regionvegsjef Sidsel Sandelien og E6-prosjektleder Erik Gressløs tok turen til Stockholm for å motta hedersprisen av Vägverkets gene-

raldirektör Ingemar Skogö. Prisen ble delt med vegprosjektet Södra Länken i Stockholm, og mellom bruas arkitekt, entreprenør og byggeledelse som hver fikk et reisestipend for å se på vakre bruer i andre land.

(Foto: Thorsten Alm, Vägverket)



Stolt: Tidligere vegsjef Arne Løvmo med Kongens fortjenstmedalje og personlig hilsen fra Kong Harald. (Foto: Gro Eli Sørensen)

Fikk Kongens fortjenstmedalje

BODØ ■ Tidligere vegsjef i Nordland, Arne Løvmo, har mottatt Kongens fortjenstmedalje i sølv. Under sin takketale fortalte Løvmo hvor glad han er for at han fikk jobbe i Nordland sammen med mange dyktige mennesker. - Men

man skulle tro jeg ville blitt kjeppjaget, med tanke på den dårlige vegstandarden i Nordland på den tida, sa Løvmo. Forslag om at Løvmo skulle få hederbeviset ble levert av stortingsrepresentant Alf Ivar Samulesen.



Utfordrer gode kolleger

BERGEN ■ For tiende år på rad er tilsatte ved Bergen trafikkstasjon i gang med å forberede julegavepakking og utdeling av gratis ved til vanskeligstilte i byen. Dugnaden er et samarbeid med bedrifter som

gir gratis mat og drikke til pakkene. - Vi utfordrer gjerne gode kolleger ved andre trafikkstasjoner i landet til å gjøre som oss, sier Astrid Ottesen. (Foto: Geir Brekke)



Livredder før ferdigmontering

NEDRE EIKER: ■ 4,5 km midtrekkverk på E134 Drammen-Mjøndalen har allerede virket etter hensikten og trolig reddet liv før det var ferdigstilt i høst. - Siste helgen i september smalt det skikkelig i stålrekkverket, forteller byggeleder Pål Rødby (bildet) i Statens vegvesen. To av stolpene med to meters mellomrom ble knekt tvers av og rekkverket på toppen har tydelige spor etter et ublidt møte med bil. Midtrekkverket kan altså ha hindret en alvorlig møteulykke allerede før det var ferdig montert i slutten av oktober. (Foto: Kjell Wold)

VINTERDRIFT



Sperrer vegen: Når tungbiler kjører utfor vegen vinterstid, medfører dette ofte lengre perioder hvor vegen blir stengt. (Arkivfoto: Helge Rong)

1000 timer stengt

Norske veger var helt eller delvis stengt i 1000 timer fra januar til mars i 2006 på grunn av tungbiler med problemer på vinterføre.

Kjell Wold

DRAMMEN: Sist vinter økte problemet med 50 prosent. Det viser en kartlegging som Statens vegvesen har utført. Hovedfunnene fra undersøkelsen er dette:

- Fastkjøringer og utforkjøringer var de vanligste problemene.
- Uforholdsmessig mange utenlandske kjøretøy, spesielt østeuropeiske, måtte berges sammenlignet med norske.
- De norske tungbilene som ble berget var i større grad utstyrt med vinterdekk enn utenlandske. Når det gjelder kjettingbruk var det ingen forskjell.
- Berginger av utenlandske kjøretøy var i større grad betalt for enn berginger av norske.
- I snitt ble 17 personer drept, 34 hardt skadd og 214 lettere skadd i ulykker med tungbiler involvert hver vinter. (Basert på tall oktober-mars 1990-2005)

651 hendelser

Hver vinter fører hendelser med tunge kjøretøy til mange ulykker, stengte veger og store kostnader for både næringsliv og myndigheter. Statens vegvesen startet derfor i 2006 et arbeid med å kartlegge omfanget av hendelser med tungbiler på norsk vinterføre. Det ble fulgt opp med en ny undersøkelse vinteren 2007.

Statens vegtrafikkentraler (VTS) har registrert 651 hendelser med tungbil i perioden januar-mars 2007. I 2006 var antallet hendelser i samme periode 469. Region nord hadde de klart fleste registreringene begge årene:

1500 timer

Beregninger foretatt av Statens vegvesen indikerer at de 651 hendelsene førte til totalt 821 timer med helt stengte veger og 735 timer med delvis stengte veger. Det utgjør samlet over 1500 timer hvor norske vinterveger har hatt sterkt redusert framkommelighet på grunn av tungbilhendelser den seneste vinteren. Langt de fleste hendelsene gjelder fastkjøring. Men det er også mange utforkjøringer. Ulykker og andre typer hendelser skjer sjeldnere, som tilfellet også var i 2006.

Hendelser med tungbil januar-mars 2006-2007 fordelt på regioner:

Region	2006		2007	
	antall	prosent	antall	prosent
Øst	80	17,1	103	15,8
Sør	67	14,3	114	17,5
Vest	31	6,6	87	13,4
Midt	82	17,5	146	22,4
Nord	209	44,6	201	30,9

Kjøretips for vinterføre

Statens vegvesen ønsker trafikantene en trygg høst og ber alle følge noen enkle regler:

- Sjekk at bilen er i teknisk god stand
- Hold fartsgrensa
- Bruk bilbelte
- Vær uthvilt. Stopp og sov hvis du blir trøtt.
- Sørg for at barna er skikkelig sikret

Skal du kjøre over fjellet:

- Undersøk om det er vinterstengte veger dit du skal. Sjekk veg- og kjøreforhold på NRK tekst-TV side 340-363, vegvesen.no eller telefon 175.
- Skaff deg oversikt over mulige omkjøringsveger.
- Sørg for at bilen er skodd etter forholdene. Ta helst med kjetting og lær deg å bruke dem.
- Kontroller at du har nok drivstoff.
- Ta med varme klær, bruk vinter-

støvletter – du må kanskje forlate bilen.

- Ha lykt, slepetau og spade lett tilgjengelig i bilen (ikke i bunnen av bagasjerommet).

Kolonnekjøring

- Bare et begrenset antall biler kan bli med i kolonnen.
- Brøytesjåføren har myndighet til å avvise trafikanter han tror får problemer i kolonnen. Det kan være personer uten skikkelige vinterklær, biler som er teknisk dårlige eller ikke har riktig dekk.
- Hold øyekontakt med bilen foran.
- Blås kaldluft på frontruta
- Bruk tåkelys, tåkebaklys og nødblink.
- Dersom du må stoppe i kolonnen, gå ikke fra bilen. Det kan være livsfarlig.
- Ikke kjør ut av kolonnen eller forsøk å snu.

Ny instruks s

En ny instruks for Statens vegvesen skal sikre lik behandling av eventuelle mangler i vintervedlikeholdet, og andre oppgaver som inngår i funksjonskontraktene.

Geir Brekke

BERGEN: Det er Torgeir Leland i Vegdirektoratet som opplyser dette til Vegen og vi. Den nye instruksjonen blir gjort gjeldende fra 1. november 2007.

Ulik praksis

Instruksjonen gjelder for byggherrollen i Statens vegvesen i forhold til funksjonskontrakter for vegvedlikeholdet. Bakgrunnen for den nye instruksjonen er blant annet ulik praksising av trekkordningen mellom regionene.

- Den nye instruksjonen legger stor vekt på at byggherre og entreprenør gjennom dialog skal finne løsninger sammen for å hindre framtidige mangler, sier Leland.

Løpende revidering

- Vi ønsker at entreprenørenes kvalitetssystemer og kvalitetsplaner skal forbedres hele tiden, og gjennomgås av begge parter hver gang mangler oppstår, sier han. Dersom det er forhold i kvalitetsplanen som kan bidra til at tilsvarende mangler ikke oppstår på nytt, må det bli enighet om hvordan kvalitetsplanen kan forbedres for å hindre at samme mangel oppstår på nytt.

Dersom det skulle vise seg at entreprenøren ikke følger opp det en har blitt enig om, vil spørsmålet om sanksjoner bli aktuelt.

- Den nye instruksjonen gir detaljerte føringer på hvordan eventuelle sanksjoner skal beregnes, sier Torgeir Leland.

Ikke bonus

Opplegget er delvis et resultat av en diskusjon mellom Statens vegvesen og entreprenørene, der også spørsmålet om bonus for godt utført arbeid har vært diskutert.

- Konklusjonen til Statens vegvesen er at vi ikke vil gå inn på noe bonussystem, sier Leland.

Han understreker at byggherren ikke er ute etter penger når det oppstår mangler. Poenget er at man må få til forbedringer i dialog med entreprenøren.

- Vi regner også med at det vil bli færre saker som innebærer økonomiske sanksjoner, sier han. Han grunngir dette med at det er lagt opp til å korrigere mangler gjennom dialog før det i neste omgang blir aktuelt med økonomiske sanksjoner, hvis entreprenøren ikke følger opp kvalitetsarbeidet som avtalt.

Ankemulighet

Først om det skulle vise seg at de avtalte forbedringene ikke blir gjennomført, kan det bli aktuelt med økonomiske sanksjoner i form av trekk. Og i så tilfelle er det lagt opp til et poengbasert trekkssystem som er likt for hele Statens vegvesen.

- Er entreprenøren uenig i at det skal gjennomføres trekk, kan han be om at saken forelegges et regionalt forum til behandling. En slik behandling er ment som en ekstra kvalitetssikring av den avgjørelsen som byggherren må ta. Dette gir også entreprenøren bedre trygghet for at sanksjonen er rettferdig, noe som vil bidra til at konflikter kan avsluttes så tidlig som mulig – uten unødig ressursbruk hos partene, sier Leland.



Vil ha dialog: Statens vegvesen vil ha dialog om

Vil ISO-sikre vinterplaner

Statens vegvesen stiller nå økte krav til hvordan vedlikeholdsentreprenørene skal sikre avtalt standard på vintervegene.

Håkon Aurlien

MOSS: Ved inngåelse av nye funksjonskontrakter vil Statens vegvesen kreve at entreprenørene dokumenterer sine vinterplaner innenfor den internasjonale kvalitetssikringsstandarden ISO 9001.

Avgjør arbeidsmetoden

- Organiseringen av vintervedlikeholdet har endret seg gjennom årene. Et bærende prinsipp for ordningen vi har med funksjonskontrakter i dag, er at entreprenøren selv skal avgjøre hvordan jobben skal gjøres, bare de sørger for at vegene har den

foreskrevne standarden, sier Jon Berg i Statens vegvesen Vegdirektoratet.

- Det er ikke Vegvesenet som avgjør hvor mange kilometer veg det skal være for hver brøytebil. Det er opp til entreprenøren, bare vegen har den standard som er avtalt. Det er de som hevder at vi bør stille krav om en maksimal rodelengde for på den måten å sikre en god beredskap. Vi har valgt å heller stille økte krav til hva som skal omtales i entreprenørens kvalitetssystemer, sier Jon Berg.

Detaljerte planer

Det nye kravet innføres i avtaler som skal ut i konkurranse i vinter. Foran hver vintersesong skal entreprenøren sette opp detaljerte vinterplaner, basert på faste og variable forutsetninger for det enkelte distrikt. Gjennom sesongen skal entreprenøren kontinuerlig analysere kvaliteten på det utførte arbeidet.



Kvalitetssikring: Statens vegvesen vil at funksjonsentreprenørene, her daglig leder Jan Bragerhaug (t.v.) og driftsleder Jarle Olsen i Bragerhaug & Beistøstølen, i Valdres, skal ISO-dokumentere vintervedlikeholdet. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

Skal gi lik behandling



Bilavvik i vinterdriften før det blir aktuelt med eventuelle økonomiske sanksjoner. (Arkivfoto: Geir Brekke)

FoU-prosjekt vekker internasjonal interesse

Sist vinter startet Statens vegvesen et FoU-prosjekt på E136 i Romsdalen for å se på nye metoder for å forbedre vintervedlikeholdet. Prosjektet har fått oppmerksomhet internasjonalt.

Reidun Øverland

MOLDE: - Sammen med entreprenøren for drift og vedlikehold, Kolo Veidekke AS, skaffet vi en moderne friksjonsmålebil. Bilen utførte friksjonsmålinger på strekningen Bjorli-Sjøholt gjennom vintersesongen 2006/07. Denne vinteren har vi utvidet prosjektet helt til Dombås, sier seksjonsleder Ivar Hol i Statens vegvesen.

Flere fordeler

- Vi oppnår flere fordeler med å

utvide strekningen. Den går inn i en annen region, det er et annet klima, vi har annen entreprenør og en annen oppgjørsform. Mens Kolo Veidekke AS i kontrakten for Indre Romsdal har mengderegulert oppgjørsform, har Mesta AS fastpris på kontrakten for strekningen i Oppland.

Region midt har årlig satt av 500 000 kr til FoU i funksjonskontrakt Indre Romsdal. Prosjektet omfatter friksjonsmålinger, sammenhengen mellom spordybde og vintervedlikehold og strøing med ulike sandfraksjoner. Prosjektet er et samarbeid mellom Statens vegvesen og SINTEF.

Samarbeid

- Vi ser på sammenhengen mellom opplevd standard for trafikantene (samarbeid med Norsk Lastebileier Forbund), reell standard (resultat fra målebilen) og når vi setter inn tiltak - skjer dette for sent eller for tidlig. Vi vurderer også sikkerhet og økonomi på

strekninger med og uten spor. I tillegg tester vi de ulike sandfraksjonene for å finne ut hvilke som er best egnet under vanskelige føreforhold, fortsetter Ivar Hol.

- Resultatene skal brukes når vi fastsetter nye krav til vintervedlikeholdet i framtida, men vi har allerede dratt stor nytte av friksjonsmålingene i vår daglige drift.

Ble anmeldt

Foranledningen til prosjektet var da en tungbilsjåfør anmeldte både vegdirektør og samferdselsminister til politiet for dårlig brøyting på strekningen i fjor vinter.

- Denne hendelsen satte fart i oss og vi kom i god dialog med alle berørte parter bl.a. politiet, bergingsselskap, kommuner og lastebilnæringa. Vi fikk til et konstruktivt samarbeid der vi så på hva vi kan gjøre for å bedre forholdene. Vi utarbeidet også en rapport om vinterdrift og trafikkavviklinga på E136 gjennom



Måler friksjon: Utstyret bak denne bilen måler friksjonen på vegen i Romsdalen. (Foto: Reidun Øverland)

Romsdalen. Rapporten viser at Romsdalen i gjennomsnitt har vært stengt 70 timer hver vinter de siste årene, noe som koster næringslivet vel 15 mill. kr. Dette er en høy sum, mener seksjonslederen.

- Det som er ekstra kjekt er at FoU-prosjektet også har fått internasjonal oppmerksomhet. Vi skal ha en av hovedpresentasjonene på en stor vintervedlikeholdskongress i i USA i juni 2008, avslutter Ivar Hol.

REPORTASJE

To nye bruer: Austevollsbrua (nærast) og Storholmbrua (bak til høgre) fører til at 97 prosent av folket i Austevoll no kan møtast utan å bruke båt eller ferje. (Arkivfoto: Helge Andre Njåstad)



Betalarsj

AUSTEVOLL ■

Øykommunen Austevoll vest mot havet i Hordaland blir samla til eitt rike med to nye bruer denne hausten. Staten dekkjer fem prosent av kostnaden.

Geir Brekke

Same metoden har i stor grad vore nytta ved tidlegare samanbindingar mellom dei mest folkerike øyane i kommunen. Eigeninnsatsen er stor, med forskot frå kommunen og kraftlaget. Bompengbidraget på ferjene har og vore betydeleg.

Men framleis vil Austevoll vere avhengig av ferje for å kome seg til fastlandet, med Bergen, flyplassen og jernbanenettet.

- Neste etappe i arbeidet med å betre sambandet blir å få auka ferjekapasiteten mellom øyane og Bergen, seier dagpendlar og brustyreveran Magnus Stangeland.

Halve kostnaden

Prosjektleiaren for dei to nye fritt fram-bruene i Austevoll er Tor Arne Thorsen. Han har lang fartstid med slike byggverk, og hadde same rolla då Statens vegvesen bygde Bakkasundbrua og Stolmabrua på slutten av 90-talet.

No er verket fullført med to nye bruer mellom Huftarøy og Hundvåkøy. Thorsen er full av lovord om austevollingane sin innsats for å finansiere brubygginga.

Rekorddjup

- I reguleringsplanen hadde Statens vegvesen gjort framlegg om hengebruløysing på den eine av bruene. Men etter innspel frå kommunen såg vi nærare på botntilhøva, som gav grunnlag for plassering av ein midtpil-

lar på eit høgdedrag på sjøbotnen og to hovudspenn i eit fritt fram-bygg. Vi snakkar då om ei halvering av kostnaden for denne brua, seier prosjektleiaren Tor Arne Thorsen til Vegen og vi.

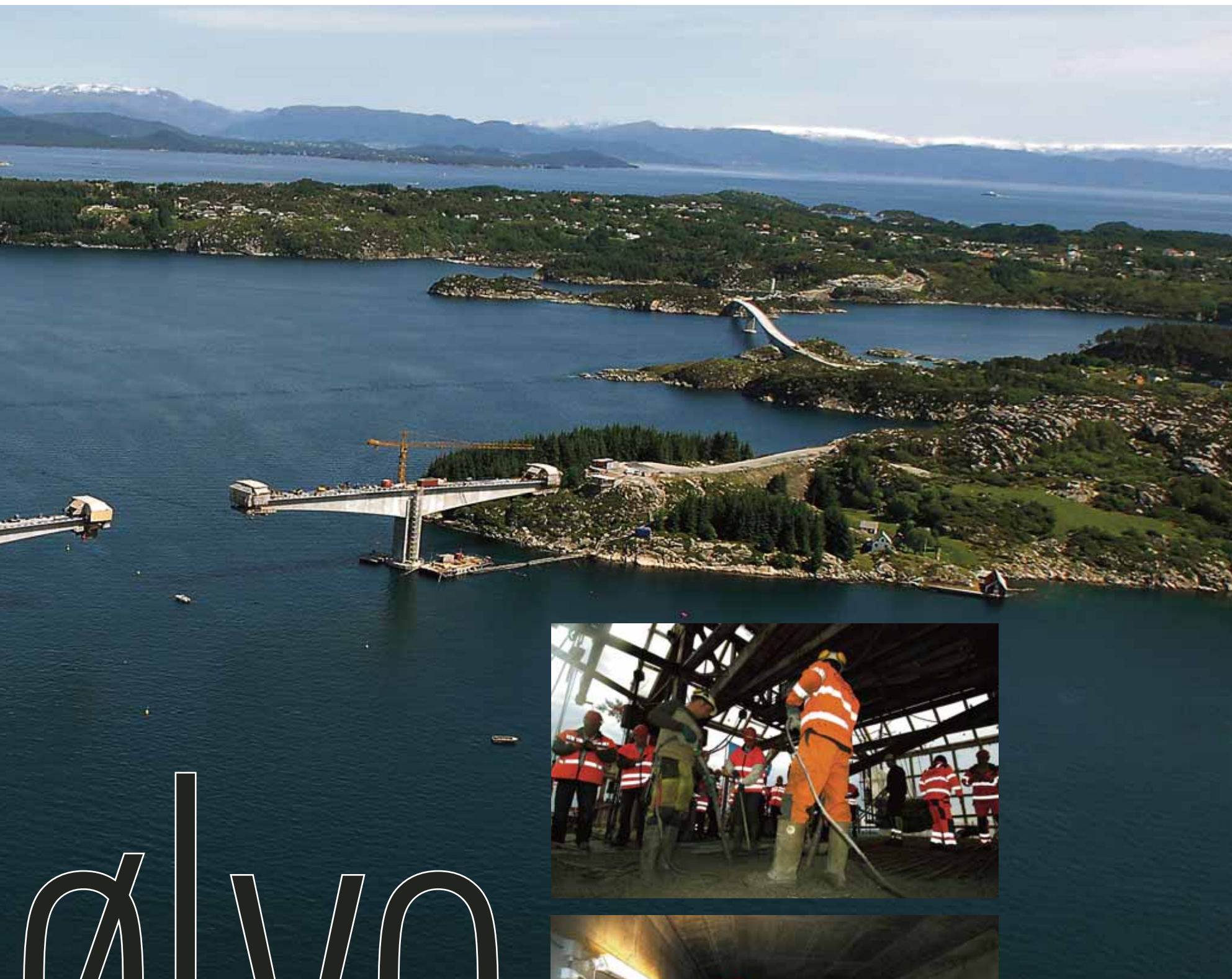
- Utfordringa var størst med å få bygt brufundament på djupt vatn, det djupaste med ei byggjegrop på 38-39 meter under havflata. Så djupt har ein ikkje vore på slike byggverk i Statens vegvesen før. Dykkartida var berre 40 minutt pr. dag for kvar dykkar, og vi hadde ti dykkarar i sving. Dette er ganske marginalt. Dersom vi skulle ha gått endå djupare snakkar vi om offshoremotodar med annan type utstyr under operasjonane, seier prosjektleiaren, som ikkje kan utelukke at Statens vegvesen vil kome bort i nett slike djup under brubygging i framtida.

Ekstraveg

Austevollsbrua og Storholmbrua er på 460 og 439 meters lengde. Med fullføring av desse har Austevoll til saman fem store fritt fram-bruer. Det er bygt to sjøfyllingar på det nye veganlegget. Den første steinen blei henta frå Bømlafjordtunnelen på slutten av 90-talet. Betongverket har lagt på den eine fyllinga.

No er siste støypen lagt og arbeid med rekkverk, membran og asfalt på bruene pågår. Samstundes blir det bygt ein ny gang- og sykkelveg nær kommunesenteret Storebø ettersom brubyggingane trengte ekstra steinmassar, som blir henta frå ei fjellskjæring langs eksisterande riksveg over øya.

- 17. november blir det stor bygdafest for dei driftige austevollingane, når det nye brusambandet blir opna av samferdsleminister Liv Signe Navarsete. På riggområde skal det byggast rasteplass våren 2008, seier Thorsen.



Ølve



Siste støyp: Brubyggjarane legg siste støypen på plass. (Foto: Geir Brekke)

Prat i brua: Ordførar Helge Andre Njåstad (t.v.) og prosjektleiar Tor Arne Thorsen i Statens vegvesen konstaterer at det er god plass inne i brukassen.

Låg rente redda brusambandet

Bruselskapet i Austevoll hadde ei god hand med låneavtalen for bygging av dei to siste bruene.

Geir Brekke

BERGEN: Det var tett oppunder jul i 2004 at selskapet skreiv endelige låneavtale med banken, berre nokre få dagar etter at Stortinget hadde samtykt i bompengesøkningen. På førehand hadde bruselskapet sikra seg opsjonsavtale som sikra eit rentetak.

- Fram mot underskriving sank

renta ytterlegare, og bruselskapet sat med ein fastrenteavtale på eit svært gunstig nivå, stadfestar Svein Kåre Algrøy i Nordea til Vegen og vi.

Han vil ikkje ut med vilkåra for byggjelånet, men legg ikkje skjul på at renta som blir betalt ligg godt under dagens rentenivå.

- Det var viktig for realisering av prosjektet at renta var låg. Elles sto prosjektet i fare for å bli ulønnsamt, seier Algrøy.

- Bruselskapet måtte dokumentere at dei kunne skaffe eit lån med under fem prosent rente,

noko dei makta. Det er ikkje tvil om at bruselskapet, med Magnus Stangeland i spissen, gjorde ein framifrå jobb med finansieringa, seier seniorrådgivar Per Steffen Myhren i Statens vegvesen.

Austevoll sine mange fiskebåt-lån i banken talde og med i rekne-stykket, meiner han. Med dagens rentenivå er det uvisst om prosjektet hadde blitt realisert, jamvel om langsiktig fastrente framleis vil vere lågare enn løpande rente.

AUSTEVOLLSAMBANDET

Veglengde: 4,2 km

Bruer: Austevollsbrua 460 m totalt og Storholmsbrua 439 m

Fyllingar: To steinfyllingar på samla 220 m

Byggjearstart: Mai 2005

Opning: 17. november 2007

Kostnad: 350 mill. kr. (2007-verdi)

Statleg del: 22 mill.

Restfinansiering: Bompengar, tilskot frå kommune og kraftlag, innspara ferjetilskot.



God jobb: Brustyret, med Magnus Stangeland (i midten). (Arkivfoto: Geir Brekke)

REPORTASJE

**Vant sykkel**

■ ■ Henrik Vold, nytilsatt medarbeider i Statens vegvesen, vant en splitter ny bysykkel på transport- og logistikkonferansen på Gardermoen. Det passet godt, for den nye Vegdirektoratsutrederen sykler daglig til og fra jobb i Oslo. Vold fikk sykkel overlevert fra Peder Nærbø i Bulk eiendom. (Foto: Håkon Aurlien)

Politisk endring

■ ■ Statsråd Liv Signe Navarsete styrker den politiske ledelsen av samferdselsdepartementet. Politisk rådgiver Erik Lahnstein er utenvet til statssekretær i samme departement mens Anne Tingelstad Wøien overtar som statsrådens politisk rådgiver. Statssekretær Steinulf Tungesvik fortsetter i sin stilling.

Økonomisk utroskap

■ ■ En tidligere tilsatt i Statens vegvesen må i desember møte i retten tiltalt for å ha misbrukt sin stilling til å skaffe seg verdier for 5,8 mill. kr. Mannen hadde gjennom sin stilling i Statens Vegvesenet fullmakt til å bestille og attestere anskaffelser. Mislighetene ble oppdaget gjennom interne kontrollsystemer.

Ny i transportkomiteen

■ ■ Den avgåtte barne- og familieministeren Karita Bekkemellem blir medlem av transport og kommunikasjonskomiteen. Hun går nå tilbake til å være stortingsrepresentant etter å ha vært minister siden regjeringen tiltrådte i 2005. Svein Gjelseth har vært vara for Bekkemellem og er nå ute av komiteen.

Petter Smart-løsning mot lasteulykker

Bjarne Hæstad ved Stavanger trafikkstasjon er årets Petter Smart i Statens vegvesen.

Geir Brekke

BERGEN: Han får Petter Smart-prisen for ideen til bygging av en lastsikringssimulator til bruk i dialogen med tungbilbransjen. Bjarne Hæstad og kollegene hans i Stavanger har tatt med seg simulatoren på reiser landet rundt til andre trafikkstasjoner og lokale transportarrangement for å forklare om konsekvensene av manglefull sikring av last.

Flere ulykker

Det var i 2004 at Bjarne Hæstad fikk materialisert ideen sin. Kjøretøyseksjonen i Sør-Rogaland distrikt finansierte prosjektet, og simulatoren har siden vært flittig i bruk. Ikke minst ved trafikksikkerhetshallen i Stavanger. Den er også lett å ta med seg som tilhenger og har blitt et populært innslag der tungbilfolket samles.

- Bakgrunnen for ideen var en økning i omfanget med tilhengerfelt og velt på vogntog, noe som dessverre er et stigende problem. Kunnskapen om sikring og bevegelseskraftene på lasten er ikke god nok. Ulykkene skyldes vanligvis forskyvninger i lasten som følge av for dårlig sikring, forklarer Hæstad.

Ved hjelp av simulatoren kan man vise følgene ved bråstopp,

unnamanøver og ujevn veg.

- Vi kan også vise hvordan man bør forstramme lastsikringsutstyret, og hvilke effekter man får ved strammingen. Vi kan dessuten vise hvordan ulik friksjon virker inn på lasteevnen og hvordan lasten virker inn på stroppene, sier en fornøyd prisvinner.

Landet rundt

Han er premiert med til sammen 50 000 kr for lastsikringssimulatorene. Dessuten har han fått 20 000 kr for ideen til en lastestroppstrekker. Denne er brukt til undervisning for å demonstrere belastningsgrensene for lastestropper. Strekkeren er i bruk ved tungbilkontroller ute på vegen og i undervisningssammenheng.

Bjarne Hæstad fikk tildelt årets Petter Smart-pris under forslagskonferansen i Bergen sist uke av Taale Stensbye, som leder etatens forslagsnemnda.

Dobler forslag

De fire første årene etter omorganiseringen har gitt en dobling av antallet innspill til forslagsordningen i Statens vegvesen. Dette skjer trass i at antall tilsatte ble halvert da produksjonsavdelingen ble skilt. Det er kommet inn 2 000 forbedringsforslag fra ca. 1 000 ansatte.

- Kreativiteten blant våre tilsatte har aldri vært større enn nå, sier Taale Stensbye, leder for forslagsnemnda i Statens vegvesen.

Smart kar: Bjarne Hæstad demonstrerer lastsikringssimulatorene. (Foto: Geir Brekke)



Klart til dyst på Carl Berner

Neste år setter Statens vegvesen spaden i jorda og skal forvandle et av Oslos mest travle kryss til et grønt byrom.

Henriette Erken Busterud

Carl Berner i ny drakt: Statens vegvesen har fått klarsignal til å pusse opp Carl Berners plass. (Arkivfoto: Snøhetta/Norconsult Plan urban)

OSLO: Reguleringsplanen for Carl Berners plass er nå vedtatt. I 2010 vil Carl Berner framstå i ny drakt. Dette krysset passeres av tusenvis hver dag på tur til og fra sentrum via Trondheimsvegen og rv 4. Nå skal trafikkmaskinen bli til et grønt byrom som skal stå ferdig i 2010.

40 prosent færre biler

Etter planen skal det bli 40 prosent færre biler og gjennomgangstrafikken skal ledes til å ta andre

veger. Ei rektangulær rundkjøring med gress og små planter skal erstatte de mange trafikklysene. Trikken skal gå i en egen allé, og det blir flere trikkeavganger og bedre stoppesteder for buss og trikk.

Rundt 40 000 biler passerer Carl Berner daglig. Det bor 30 000 og jobber 10 000 jobber innen en sirkel på en kilometer fra krysset, så det er mange som får glede av at oppussingsplanene nå settes ut i live.



Langtur: Frode Vagstad har padla 320 kilometer langs Vestlandskysten dennen hausten. (Foto: Geir Brekke)

Regionpadtlaren

Han har padla frå Stavanger til Askvoll i Sogn og Fjordane for å studere og fotografere bruene til Statens vegvesen frå ein låg og våt posisjon.

Geir Brekke

KROKEIDE: Prosjekteringsleiar Frode Vagstad fekk saman med tre kolleger Vakre vegar-prisen for prosjektet fv. 365 Værlandet-Bulandet. Medan ein av dei andre brukte prispengane til å reise til Kina, bestemte Frode seg for å nytte potten til ei lengre synfaring langs kysten av Region vest.

Kajakk i drosje

Første etappe var over Boknafjorden frå Stavanger til Kopervik.

- Det var kuling dagen før og litt vanskeleg og rotete sjø, seier Vagstad til Vegen og vi. Dagen etter var det ein frisk bris. I samsvar med medbrakte dokumentasjon blei det iverksett risikoreduserande tiltak. Med andre ord tok Frode og kajakken drosje frå Haugesund til Buvåg i Hordaland, slik at det opne havstykket Sletta var trygt tilbakelagt.

Frå Bømlo – med fotografering av Trekantbruene - gjekk tredje etappe over Selbjørnsfjorden til Austevoll, der det var mange fritt fram-bruer å studere (Sjå reportasje side 24).

- Dei to nye bruene i Austevoll

tek seg fint ut frå sjøen, seier Frode Vagstad.

Dagen etter var det varsla ny kuling, og regionpadtlaren valde å krysse Korsfjorden om bord i ferja, der Vegen og vi venta på Krokeide ferjekai.

- Padlinga langs land rundet Krokeide-halvøya i høg og krapp straumviset av avgjerda var fornuftig, seier han. Fensfjorden blei kryssa med følgjebåt frå veganlegget i Brandangersundet, medan Sogne-sjøen blei kryssa med padling i motvind, med god kontroll på bølgen.

Kystkultur

- Dette er utruleg artig, seier ein blid seksjonsleiar når han gjer seg klar til ny etappe nordover mot Helleset i Bergen.

- Eg har hatt mange fine opplevingar. Eg har padla under utruleg mange bruer, sett mykje fin kystkultur, men ikkje møtt ein einaste medtrafikkant med padelærer på turen.

Til gjengjeld har han fått ekstra god service og mykje god mat på serveringstader og tradisjonsrike skjenkestader langs farleia nordover. Kjelstraumen i Nordhordland er ein av mange plassar som opna dørene for den staute sunnfjordingen då han drog den knallgule kajakken opp av sjøen i skumringstimen etter endt etappe frå Bergen.

Skipper-onkel

Men Frode har hatt ein god del kontakt på sambandet med større farkostar nordover kysten. Nokre råda han til å bruke refleksvest for å vere

endå meir synleg for skipstrafikken.

- Dette trass i at kajakken er knall gul, og eg brukte hovudlykt og blinklys framme og bak på kajakken, seier han.

På Mosterhamn overnatta Frode hjå onkelen sin, som er gamal skipper. Han berre rista på hovudet då han fekk sjå farkosten nevøen skulle reise langs kysten med.

Turen frå Krokeide til Askvoll gjekk for eiga maskin. Vagstad kom til Askvoll i samsvar med tidsplanen, og hadde ei roleg helg på Bulandet med familie og vener.

Men dei siste 10 mila til Måløy blei avlyst på grunn av varsel om sterk vind. Denne delen skal han ta att på forsommaren 2008. Frode vil då gjerne ha følgje med Vegvesen-kolleger som driv med padling.

God på HMS

Den 320 km lange padleturen mellom Stavanger og Askvoll er gjennomført med til dels frisk vind og krevjande sjø. Effektiv padletid har vore 49 timar, delt på åtte dagsetapar. Dette gir ein marsjfart på omlag 7 km/t.

- Med pausar har det vore nødvendig å nytte tida frå skumring til skumring godt for å halde framdrifta undervegs, seier Frode. Kulingvarsel har ført med seg nokre justeringar i ruta, og altså to passasjar over ope hav med alternativ transport.

Ingen uhell eller skader undervegs, melder padtlaren, som no skal lage rapport om den heilt spesielle studieturen.



Gul stripe: Den gule stripa viser reiseruta mellom Stavanger og Måløy.

REPORTASJE

Strømmmer til turistvegutstilling

Berlinerne gjør som kongeparet og lar seg begeistre over turistvegutstillingen til Statens vegvesen på den felles skandinaviske ambassaden i Berlin.

Per Kollstad

BERLIN: Ambassaden kan nå melde om gode besøkstall.

- Det kommer mellom 100 og 200 besøkende hver dag. Kvinner med barn, og naturlig nok en del arkitekter, sier islandske Selma Litzner ved felles ambassaden. Mange er begeistret og snakker entusiastisk om den norske arkitekturen på turistvegprosjektet, sier Litzner.

Ingen skaptitter

Utstillingen fikk kongelig drahjelp da Kong Harald besøkte utstillingen "Omveg" under statsbesøket i midten av oktober. Med vegdirektør Kjell Bjørvig og Nina Berre i Norsk form som ledsagere, tok kongen seg god tid da han vandret rundt i utstillingslokalene. Utstillingen viser Statens vegvesens design og arkitekturprosjekter langs 18 norske turistveger. Flere modeller er utstilt sammen med hovedattraksjonen: Et gedigent titteskap i mørkt tre med messingbeslåtte titteluker. Det er sitteplass til åtte personer samtidig.

- Det er laget etter modell av 1900-tallets titteskap, sa vegdirektøren. Kongen repliserte at han ikke var noen skaptitter, for han lo hjertelig og satte seg ned sammen med "turistminister" Dag Terje Andersen for å se deler av Omveg-filmen.

Europaturnè

Kong Harald fikk også overrakt utstillingsboken "Detour" som Sta-



Kongelige turistveger: Kong Harald var svært interessert da fungerende vegdirektør Kjell Bjørvig viste han rundt på turistvegutstillingen i Berlin, med statsråd Dag Terje Andersen lyttende i bakgrunnen. (Foto: Per Kollstad)

tens vegvesen har laget i samarbeid med Norsk form. Vegdirektøren foreslo at kongen kunne gi den til dronningen som tidligere har vist et stort engasjement for turistvegprosjektet, men kongen repliserte at han også hadde en svigerdatter som var svært interessert i design

og arkitektur.

Vegdirektøren lovt også å sende en kopi av Omveg-filmen. Omveg, eller Detour som den heter på europaturnen, skal stå i Berlin denne måneden før den fraktes videre til Les Boraies i Caen, Normandie og La Galerie d'architecture Paris.

Installasjonene er tegnet av både norske og internasjonale arkitekter, landskapsarkitekter og designere.

Ekstra opplevelse

Flere av de norske stedene som har fått ny arkitektur som en ekstra opplevelse for turistene, har allerede

oppnådd internasjonal arkitektfaglig anerkjennelse.

Utstillingen "Omveg" er kreert av Barbro Westling og Peter Johansson - og er et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen og Norsk Form. Den videre reiseruten er under planlegging.

Prisbelønt betongkunst

Utsiktspunktet Sohlbergplassen inntil rv 27 ved Rondane er tildelt Norsk Betongforenings og Norske Arkitekters Landsforbunds hederspris "Betongtavlen 2007".

Håkon Aurlien

MOSS: - Det er veldig hyggelig å få en anerkjennelse fra betongbransjen for en nyskapende bruk av deres materiale, sier prosjektleder Helge Stikbakke i Statens vegvesens.

Sohlbergplassen ligger der kunstneren Harald Sohlberg fikk inspirasjon til maleriet "Vinternatt i Rondane", og langs det som skal bli en av 18 nasjonale turistveger. Komende høst vil vegen bli skiltet som en mer turistvennlig nord-sør-forbindelse enn E6 gjennom Gudbrandsdalen eller riksveg 3 gjennom Østerdalen.

Motbeviser

Rasteplassen er bygget i betong og står på stålpillarer inne i tett furuskog. Juryen har tildelt prisen "for fremragende byggekunst i betong" og peker på at Sohlbergplassen motbeviser forestillingen om at

betong er et teknisk, kaldt, hardt og dødt materiale.

- Arkitektens konsept for materialbruk, detaljering og gjennomføring er overraskende, men velvalgt. Når entreprenør og utførende i tillegg har gjort en god jobb blir resultatet vellykket. Betongen her oppleves som levende, organisk myk, varm og vakker, heter det i juryens begrunnelse.

Utradisjonell: Bruken av betong på utsiktspunktet har gitt Statens vegvesen heder fra betongbransjen. (Foto: Håkon Aurlien)



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

SI DIN MENING

Kunnskapsdeling, organisering og IKT

■ Hadde politiet visst det politiet vet, hadde politiet oppklart alle kriminalsaker.

■ Dette er et tankevekkende utgangspunkt for en bok jeg kom over som er skrevet av Petter Gottschalk. Han er professor ved Han-

delshøyskolen BI. Han foreleser ved Politihøgskolens lederutdanning i etterforskningsledelse, kunnskapsledelse og prosjektledelse.

■ Dette utsagnet fikk meg straks til å tenke på den undersøkelsen om intern informasjon og kom-

munikasjon i Statens vegvesen. Dette utsagnet kan like godt passe for vegvesenet.

■ Utsagnet innebærer at vegvesenet sitter på langt mer kunnskap enn den som er tilgjengelig når den trengs. Vegvesenfolk har ikke til-

strekkelig tilgang til andre vegvesenfolks viten, og sammen kan de utvikle langt mer kunnskap. Mulig jeg nå tar begivenhetene på forskudd og konkluderer med et dårlig resultat for undersøkelsen, men det er vel ingen tvil om at informasjonflyten har et stort forbedrings-

potensiale i vegvesenet.

■ Jeg har ikke lest boken men kanskje det finnes en "Petter Gottschalk" i vegvesenet som ledelsen kunne dra nytte av....

Åge Ensrud, Gjøvik



(Arkivfoto: Kjell Wold)

16-åringen og lett mc – III

■ Leif Klyve skriver i nr 15 som svar til mine brev I og II at livsgleden for 16-åringene må veie tyngre enn den skyhøye risikoen vi vet de utsettes for når de slippes ut i trafikken på mc. Jeg kjenner Klyve som en kunnskapsrik og reflektert person, og jeg blir da noe forundret over at han som representant for NMCU's trafikksikkerhetskomité skriver at vi nærmest må ofre noen 16-åring årlig for at noen av dem skal få oppleve å dra på fisketur med egen mc. Han erkjenner at han fremdeles er en mc-entusiast, og jeg må beklageligvis legge de fleste av hans argumenter i kategoriboksen "kjærlighet gjør blind".

■ Jeg husker selv den herlige frihetsfølelsen det var med egen mc i denne ungdomstiden, så jeg kan forsåvidt forstå de forførende argumenter Klyve legger ut om. Men statistikken viser dessverre at dette er altfor farlig for et barn å slippe til med på egen hånd. Og særlig ikke med ansvar for en passasjer bakpå! Vi kan ikke forvente at motorinteresserte 16-åring tar snusfornuftige avgjørelser, frivillig leser bøker om trafikksikker atferd, og handler deretter. Tvert om sier Sintef, ved Dagfinn Mo (Samferdsel nr 4/2007), at menneskehjernen ikke er trafikksikker før den er opp mot 25 år, og han formulerer seg såpass kraftig at han sier trafikkskolene har en umulig oppgave med å lære en 18-åring trafikksikker atferd. Det er vel ikke lettere med en 16-åring. Og argumentet med å la 16-åringen kjøre mc for å skaffe seg kjøreerfaring til bilkjøring som 18-åring vet jeg ikke helt hva jeg skal karakterisere som. I så fall skulle de jo startet som 12-åring? Da ville de jo fått enda mye mer erfaring på 18-årsdagen..

■ Vårt ansvar som fagetat er å bruke vår fagkunnskap til å gi bestemmende myndighet de rette råd om hva som er farlig og hva vi kan gjøre med det, og presumtvt prioritere det verste først. Når vi da blar opp i kapittel 3.7 i trafikksikkerhetsboka, en "bibel" for oss fagfolk, troner lett mc som et Eiffeltårn i risikostatistikken. Nå er det også voksne folk som kjører lett mc, så statistikken for 16-åringene er nok enda verre enn gjennomsnittet i den statistikken. Hadde mc-risikoen kun vært marginalt verre enn

bilrisikoen, så kunne vi kanskje tatt oss tid til videre omstendelige drøftingsrunder, men når disse dokumentasjonene viser at unge på lett mc har 1000 – tusen- prosent høyere dødsrisiko enn bilistene, så har vi etter mitt skjønn ingen tid, og ingen flere ungdommer, å miste. I ferskt oppdatert materiale fra TØI er dette forholdet om mulig blitt enda verre de siste årene, og mc-ulykkene i år er verre enn på lenge. Og EU-tallene er mye styggere enn våre.

■ Om vi ikke får til å fjerne denne kjøretøygruppa på kort sikt, så bør vi i det minste raskt klare å forby retten til å ha med passasjer. Ved dødsulykken i Porsgrunn i august var det passasjeren som ble drept. Og det må bli krav om refleksvest. Og gjerne enda strengere kvalifikasjonskrav. Og sikkert mer til.

■ Det jeg i forrige leserbrev nevnte om mopedbegrensning til 50-soner var for så vidt ikke så seriøst vurdert, men det jeg i ettertid har oppdaget er at førerkortet for moped ikke innbefatter praktisk prøve. Kun teoriprøve og noen trenings-timer i kolonnekjøring. Da med refleksvest.... Om noen skulle mene at 45 km/t er så harmløs fart at de ikke trenger noe særlig med opplæring, så kunne jeg tenke meg å be disse melde seg til en praktisk test; på moped, med hjelm, i 45 km/t vinkelrett mot en murvegg. Jeg stiller med min private scooter og hjelm, for jeg tviler på at noen melder seg. Enda en murvegg er jo barnemat sammenliknet med en møtende bil. Et barn/ungdom på 16 uansett moped eller lett mc burde jo hatt strengere opplæringskrav enn en myndig voksen person for bil.

■ Klyve sier han er glad at hans far bet frykten i seg og lot han kjøre mc som ung. Klyves far skjønte altså allerede den gang at det var farlig, selv uten statistisk hjelp. I dag vet og skjønner de fleste foreldre at dette er rett og slett livsfarlig. Det er jo helt logisk. Og de fleste nekter sine barn denne leken. Mens vi som myndighet sier det er ok. Enn så lenge.. Og jeg håper det ikke blir lenge.

Sigmund Riis
Strategistab Region vest

Åpent brev til samferdselsdepartementet

■ Nullvisjonen innebærer at vegmiljøet skal utformes så sikkert at ingen drepes eller skades alvorlig selv om en begår en feil. Det handler om ansvar, etikk og vitenskap.

■ Vegene og bilenes passive sikkerhet bør utvikles og integreres slik at den totale sikkerheten blir så bra og kostnadseffektiv som mulig. Dødelige tragediene skjer oftest i frontkollisjon med andre kjøretøy eller at billister kjører av vegen og kolliderer med harde gjenstander utenfor vegen. En økning i tungtrafikken øker sjansen tre ganger for frontkollisjon. Økningen av andelen drepte i frontkollisjoner er skremmende og tallene for drepte i trafikken har steget de to siste årene, nå over 50 prosent. Dette fører til flere menneskelige lidelser og død.

■ Veidirektoratet bekreftet på vår konferanse i sommer at frontkollisjoner er vårt alvorligste trafikku-lykkesproblem (Folkemøtet 17. juli 2007) og midtdele kan hindre frontkollisjoner helt.

■ Følgende forbedringer har vist seg effektive for å sikre menneskeliv og redusere antall drepte, alvorlige skadede og menneskelige

tragedier:

- Bygge midtdele som hindrer frontkollisjon med møtende kjøretøy
- Sikre vegkantene for ulykkesårsaker – alternativt bygge autovern
- Nå foreslår Samferdselsdepartementets statssekretær Steinulf Tungesvik at tungtrafikken som en prøveordning på enkelte strekninger kan øke lengden til 25 meter. Dette ønsker vi en konsekvensforklaring på. Vi har derfor følgende spørsmål til statssekretær Steinulf Tungesvik:
- Ut fra forslaget om økning av lengde på tungtrafikken – hvilke konsekvenser vil dette ha for antall tragedier på norske veier? Er dette å sette effektivitet foran liv og helse?
- Mener statssekretæren at økningen av lengde på tungtrafikken er etisk riktig for å redusere antall drepte radikalt på norske veier fra ca. 250 medmennesker i 2008?
- Trafikkøkningen på tungtrafikk så langt i år har vært på nærmere 8 prosent, mens prognosene fra myndighetene tilsier en økning på nærmere 2 prosent. Hvilke konsekvensanalyser har samferdselsdepartementet gjort på økning av lengden på tungtrafikk til 25 meter

når vi ser bort fra effektivitet og vektlegger medmenneskets liv og helse? Ref. nullvisjonens vitenskap, etikk og ansvar.

*Veidirektoratet sier at møteulykkene er vårt alvorligste trafikku-lykkesproblem (Folkemøtet 17. juli 2007) og midtdele kan hindre frontkollisjoner helt. I Sverige bygges det ca. 250 km midtdele pr. år og de har nå nærmere 3000 km midtdele. Samferdselsdepartementet la fram forslag til statsbudsjettet bygging av 10 km midtrekkverk i 2008 – hvilke konsekvenser vil 10 km midtrekkverk ha for å redusere antall drepte fra 250 i forhold til 0-visjonen?

*Er det i følge nullvisjonen etisk og ansvarsmessig riktig å ikke sette inn tiltak straks for å hindre at 250 medmennesker blir drept i 2008?

■ Selv om vi har berørt hele problemstillingen her fokuserer vi på forslaget fra statssekretæren om økning av lengden på tungtrafikken og er sterkt bekymret over eventuelle konsekvenser for medmenneskenes liv. Vi ser fram til å høre fra deg og til fortsatt godt samarbeid.

Med hilsen
Per-Kaare Holdal
Nei til Frontkollisjoner

På tide med en ny veipolitikk?

■ I det svenske fagtidsskriftet for tungtransport, Trailer, er det i utgave 10/2007 satt søkelys på det norske veinettet. Av svenske trailersjåfører blir det stemplet som verdens dårligste stamveinett. Og det er ingen svenskevits.

■ Trønderavisa 3. oktober 2007 sammenligner tilsvarende det norske og svenske veinettet i Midt-Sverige og Midt-Norge. "På E14 forbi Østersund passerer det kun 3300 kjøretøy per døgn. Det er under en tredjedel av trafikken som kjører på E6 rundt Steinkjer, eller mellom Levanger og Verdalen. Men veien forbi Østersund er likevel bedre enn noen vei i Nord-Trøndelag. Det går i tre eller fire felt, med 90-sone og 110-sone de fleste steder."

■ I Sverige og alle andre sammenliknbare land har de viktigste stamveiene blitt bygd ut kontinuerlig og helhetlig. Dersom Norge innen overskuelig fremtid skal få et tilsvarende helhetlig stamveinett med jevn god standard må veipolitikken legges helt om. En omlegging betyr at de neste årene bør det settes i gang en rekke store prosjekter lik motorveiutbyggingen mellom Kristiansand og Grimstad. Her bygges 38 km motorvei og 70 km med tilførselsveier på en gang.

■ Dette tar nå NHO til orde for. I sitt nye samferdselspolitiske doku-

ment "SamferdselsLøftet" legger NHO opp til at veiutbyggingen skal forseres og gjennomføres på 20 år. De viktigste veiene må tas innen ti år.

■ I statsbudsjettet for 2008 bremses derimot regjeringen anleggsbransjen ved å sette i gang svært få nye veiprojekt. Av motorveibyging blir kun 2 km motorvei mellom E39 Stangeland – Sandved i Rogaland satt i gang. Bremsingen på nye prosjekt begrunnes med høy aktivitet på nåværende prosjekt og dermed fare for kostnadssprekk på nye anlegg.

■ Må man ikke heller tenke motsatt? Er det ikke regjeringen ansvar å presse anleggsbransjen til å vokse? Skal Norge raskt få et tilfredsstillende stamveinett må det i en overgangsfase gis mulighet for få tilbydere og høye priser. Det må tillattes kortsiktig inflasjon i sektoren. På sikt vil dette medføre langsiktig vekst i anleggsbransjen. Veksten betyr igjen større entreprenører og flere tilbydere noe som medfører mulighet for å sette i gang enda flere prosjekter om noen år.

■ I stedet har vi en Status Quo regjering - en regjering uten langsiktige visjoner og handlekraft innen samferdsel. Nivået på samferdselsinvesteringene blir derfor

holdt i ro mens det Norge trenger er en opptrappingsplan. En opptrappingsplan kan begynne med strekningen Kristiansand – Lillehammer.

■ Fortsett utbyggingen av en 4-felts smal motorvei østover mot Arendal og videre gjennom Aust-Agder fra 2010. Tilsvarende kan de som arbeider med utbygging av motorvei i Vestfold gradvis arbeide seg sørover mens man samtidig trapper opp utbyggingen nord for Gardermoen. Da er det realistisk at vi kan ha en sammenhengende motorvei mellom Kristiansand og Lillehammer rundt 2020 i stedet for dagens planer som er rundt 2030.

■ En framskyvning av dette stamveiprojektet og en rekke andre stamveiprojekter i Norge vil medføre at Norge raskt får et effektivt stamveinett mellom regionene. Stamveier som går utenom tettstedene, med planskilte kryss som gir jevn fart og flyt. Det er slik de bygger moderne veier i alle andre land. Distriktene kommer nærmere sentrum og sparte tidskostnader er både miljøskapende og fremmer nærings- og bosettingsutvikling. På tide å begynne?

Leif Kåre Spartveit
Kristiansand

REPORTASJE



Nøkkelpersonell: Noen av de mest sentrale i samarbeidet mellom Statens vegvesen og Botswana er Kjell Levik (forant t.v) og Ephraim Masimega. Bak står Ola Omenaas, Patrick Mung'oo, Jan Dahlen, Boitshwarelo M. Mokgethi og Charles Øverby. (Foto: Kjell Bjørn Vinje)

Et afrikansk eventyr

I løpet av 30 år har Botswana gått fra å være en av verdens fattigste til å bli et av Afrikas best utviklede nasjoner. En liten del av æren tillegges Statens vegvesen.

Kjell Bjørn Vinje

GABORONE: Botswanas utvikling fra uavhengigheten i 1966 og fram til i dag er et afrikansk eventyr. Landet startet mer eller mindre på null.

- Veger og andre former for infrastruktur var helt avgjørende for landets utvikling. Spesielt hadde vi enorme utfordringer i de mer landlige områdene. Her har NORAD og Statens vegvesens bidrag vært helt avgjørende, sier

Armando V. Lionjanga, som er tidligere vegdirektør og departementsråd i Botswana.

Langtidsprosjekt

Statens vegvesen har vært engasjert i omfattende bistands- og samarbeidsprosjekter i Botswana siden 1974. Utviklingsavtalen mellom Norge og Botswana gjennom NORAD opphørte i 2002 – og etter det har samarbeidet vært i regi av en institusjonell samarbeidsavtale med vegmyndighetene i de to land, med Botswana som primær finansieringskilde. Samarbeidet ble nylig feiret med et stort fagseminar i hovedstaden Gaborone.

- Statens vegvesen har vært og er svært gode samarbeidspartnere for oss. Nordmennene har kommet hit med de riktige holdningene og motivene. De vil samarbeide med oss for at vi sjøl skal være i stand til å gjøre jobben. Omfanget av samarbeidet har endret seg over tid. Men jeg håper at vi kan ha gjensidig nytte av

samarbeidet i mange år framover, sier Ephraim Masimega, Botswanas vegdirektør, til Vegen og vi.

Håndbøker

I dag er det meste av samarbeidet i Botswana knyttet til omfattende revisjon og videreutvikling av Roads Design Manual and Standard Specifications for Road and Bridge Works, samt utvikling av tekniske standarder og forbedrede ledelses- og styringsprosedyrer.

Tidligere har arbeidet også omfattet utarbeidelsen av en rekke tekniske håndbøker og guidelines. Hovedhensikten var fra starten av å yte finansiell og teknisk bistand for bygging av vedlikehold av vegger, utvikle og implementere et dekkeovervåkningsprogram og bidra til opplæring av botswansk personell.

Metodeutvikling

- Spesielt når det gjelder utviklingen av et vegnett i våre mer landlige områder har Statens vegvesen vært

avgjørende støttespillere. Sammen utviklet vi en metode og et system med egenproduksjon av disse vegene, som gjorde et mulig å fullføre vårt nasjonale Rual Roads program. Ved å muliggjøre dette har vi nå et vegnett som gir en stabil vegforbindelse til våre mest fjerntliggende områder, og som dermed muliggjorde og fortsatt er grunnlaget for en god sosialøkonomisk utvikling for disse delene av landet, sier vegdirektør Masimega.

Dagens avtale mellom Statens vegvesen og Roads Department Botswana ble inngått i 2005, og går ut i 2010.

- Hva fremtiden bringer vet jeg ikke så mye om. Men at vi fortsatt trenger samarbeid, hjelp og bistand fra eksperter etter 2010 er helt opplagt. Vi er et lite land med få egne fagekspert og har fortsatt store oppgaver foran oss. Det vil være unaturlig å ikke vurdere et fortsatt samarbeid med Statens vegvesen, men her er det mange brikker som

må på plass. Men for oss har Norge, NORAD og Statens vegvesen vært gode samarbeidspartnere, sier vegdirektør Ephraim Masimega i Botswana Roads Department.

BOTSWANA

Republikken Botswana er en landlåst republikk i det sørlige Afrika. Tidligere under britisk styre, men ble uavhengig i 1966.

Omkring 1,6 millioner innbyggere. Botswana er litt større enn Frankrike, samtidig med at landet er et av de tynneste befolkede i verden. Halvørkenen Kalahari i sør dekker opp mot 70 prosent av landet, mens verdens største innlandsdelta, Okavango-deltaet, ligger i den nordvestlige delen av landet.

Botswanas økonomiske vekst har siden uavhengigheten vært en av verdens største. Den økonomiske veksten var i gjennomsnitt 9 prosent i året fra 1966 til 1999. I løpet av denne tiden har landet blitt forvandlet fra ett av verdens fattigste land til et middelinntektsland. Diamant-utvinningen er en av de største grunnene til utviklingen - og står for en 1/3 av BNP og 90 prosent av eksportinntektene.

Negativt er en høy arbeidsledighet og at halvparten av befolkningen er svært fattig. Stor illegal innvandring fra nabolandene er et stort problem.

Kilde: Wikipedia.no

Ønsker mer internasjonal satsing

Statens vegvesen har et betydelig fokus på internasjonalt samarbeid. Men lederen for det internasjonale arbeidet ønsker en forsterket innsats.

Kjell Bjørn Vinje

GABORONE: - Vi er mer avhengig

av omverden enn hva omverden er av oss. Internasjonalt skjer det mye innen de aller fleste fagområdene. Dette er erfaringer og kunnskap som vi må løpende må ha med oss og implementere i vårt eget arbeid, sier stabsdirektør Kjell Levik i Vegdirektoratets internasjonale stab.

Stort omfang

Den internasjonale virksomheten

er omfattende: Med deltakelse i mer enn 200 arbeidsgrupper og komiteer gjennom internasjonale organisasjoner og gjennom omfattende bistands- og utviklingsarbeid med en rekke land.

- Det er spesielt bistands- og utviklingsarbeidet som ligger mitt hjerte nærmest. Tanzania og Botswana er bare to eksempler på land der Vegvesenets innsats har

vært viktig i landets utvikling. Infrastruktur i form av gode og varige vegger er en av forutsetningene for U-landenes utviklingsmuligheter. Under våre 30 år i Botswana har landet gått fra å være blant verdens 15 fattigste til å ha den mest positive utviklingen i hele Afrika. Denne suksesshistorien eier vi en liten del av, sier Levik.

TEMPEN PÅ TAMPEN

NAVN: Åshild Kjelsnes ■ **ALDER:** 50 ■ **STILLING:** Fylkespolitikar
 ■ **BOSTED:** Florø ■ **SIVILSTATUS:** Gift, tre vaksne barn
 ■ **AKTUELL SOM:** Leiar for nasjonal rassikringsgruppe

Kjempar mot rasfare

- Det er av omsyn til liv og helse vi kjempar for rassikring av vegnettet landet rundt, seier Åshild Kjelsnes.

Geir Brekke

Ho er leiar av den nasjonale rassikringsgruppa, samansett av fylkespolitikarar frå dei sju mest rasutsette fylka vestafjells og i Nord-Norge. Sjølv sit ho i fylkesutvalet i Sogn og Fjordane for Ap, og er dessutan leiar for fylkestrafikksikringsutvalet.

Utan varsel

- Vi blir stundom møtt med at det skjer ikkje så mange dødsfall i trafikken som følge av ras. Det tykkjer eg er dårleg argumentasjon. Hugs at ras langs vegane er noko trafikanter ikkje kan påverke sjølve, slik du t.d. kan gjere med å passe farten og syte for å vere utkvild når du skal på langtur. Steinsprang og snøskred kjem utan varsel. Berre flaks gjer at ikkje fleire liv går tapt på vegane langs bratte fjellsider i landet vårt, seier Kjelsnes.

Denne gongen var det på rv.55 i Fatlaberget i heimfylket hennar at det skjedde ein tragisk ulykke, då 24 år gamle Katrin Lerum blei treft av ein stein og mista livet på veg til arbeid i Leikanger. Fatlatunnelen er under bygging, og Sogn og Fjordane er blant dei fylka som no satsar aller mest på nye rassikringstunnelar.

- Men dette slit vi med over store delar av landet, seier Kjelsnes, og nemner stikkord som Hammerfest, Lyngen, Lofoten, Sunndalsøra, Stranda og Hardanger. Dette er ikkje berre vakre landskap, men og område med svært rasfarlege vegar.

Ho er glad for dei regionale rassikringsplanane som Statens vegvesen har laga. Det var fram til sist vinter registrert 1 756 rasfarlege parti på riks- og fylkesvegnettet, så det er rikeleg med oppgaver som ventar.

Verre klima

Kravet frå rassikringsgruppa er at budsjetta må aukast med ein milliard kroner til rassikring kvart einaste år i den neste transportplanperioden. Med 20 milliardar kroner kan ein kome langt i å sikre dei mest rasutsette delane av vegnettet.

- Eg har ikkje høyrte ein einaste politikar som hevdar at rassikring ikkje er viktig. Men så lenge vi brukar alt for lite pengar til vegbygging her i landet vil vi oppleve frykt og uro frå trafikanter som dagleg må ferdast på rasfarlege vegar. Året rundt.

Ho legg til at gapet mellom behov og løyvingar aukar stadig, med dei nye rasproblema som klimaendringane fører med seg.

- Ein lærar får engstelege telefonar frå foreldre som lurar på om skulebussen kom trygt fram denne dagen. Dei vil helst sleppe å høyre melding i radioen om at vegen er stengt på grunn av ras, og at det er ukjent om nokon blei råka av raset.

- Vi får talrike beretningar frå trafikanter som har fått stein eller isblokkar gjennom frontruta. Folk blir skremde av slikt, seier Åshild Kjelsnes. Ho har tenkt mykje på rasfaren på pendlarvegen mellom Sogndal og Leikanger dei siste vekene. Sjølv vil ho denne vinteren heller køyre til og frå Leikanger via Høyanger i staden for om Sogndal når ho skal på møte i fylkeshovudstaden.

- Eg har stor forståing for at fylkesmannen og Vestlandforskning vil at deira pendlarar på den rasfarlege vegen skal få høve til å nytte ei båt-rute forbi Fatlaberget den siste vinteren før tunnelen blir teken i bruk, og rv. 55 mellom Sogndal og Leikanger blir sikra mot ras.

FIRE KJAPPE

Kvifor er det så mange som blir drepne i trafikken?

Talet ville ha vore atskillig lågare dersom vi heldt oss til trafikkreglane sine krav til fart, vikepukt og edruskap under køyring.

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

Det irriterer meg at eg må taste inn siffer for å kome fram til rette personen når eg ringer til Statens vegvesen.

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

Satsa på at Statens vegvesen blei endå betre til å drive tverretatleg samarbeid for trafikktryggleik. Fekk eg tid ville eg setje i gang ein kampanje med budskapet om at det er flaut å bryte trafikkreglane.

Om du var samferdsleminister ein dag?

Overtale regjeringa til å møte den nasjonale rassikringsgruppa og ikkje avslutta før vi var samde om ein milliard kroner ekstra årleg til rassikring dei neste 20 åra.



[Foto: Roger Eltvik]

LØSGRUS

HVA SKJER?

6. NOV/OSLO

■ Konferansen Den trygge bilen

9-11. NOV/LILLESTRØM

■ Bil 07

13-14. NOV/TRONDHEIM

■ Vegdrift 2007

17. NOVEMBER/AUSTEVOLL

■ Åpning Austevollsambandet

22. NOV/OSLO

■ Fjellsprengingsdagen 2007

1. DES/LOFOTEN

■ Åpning av Lofast

UKE 49/TØNSBERG

■ Åpning ny E18 Kopstad-Gulli

29-31. JAN. 2008/BEITOSTØLEN

■ Vinterdagene 2008

UKE 4-2008/TØNSBERG

■ Åpning Ringveg nord

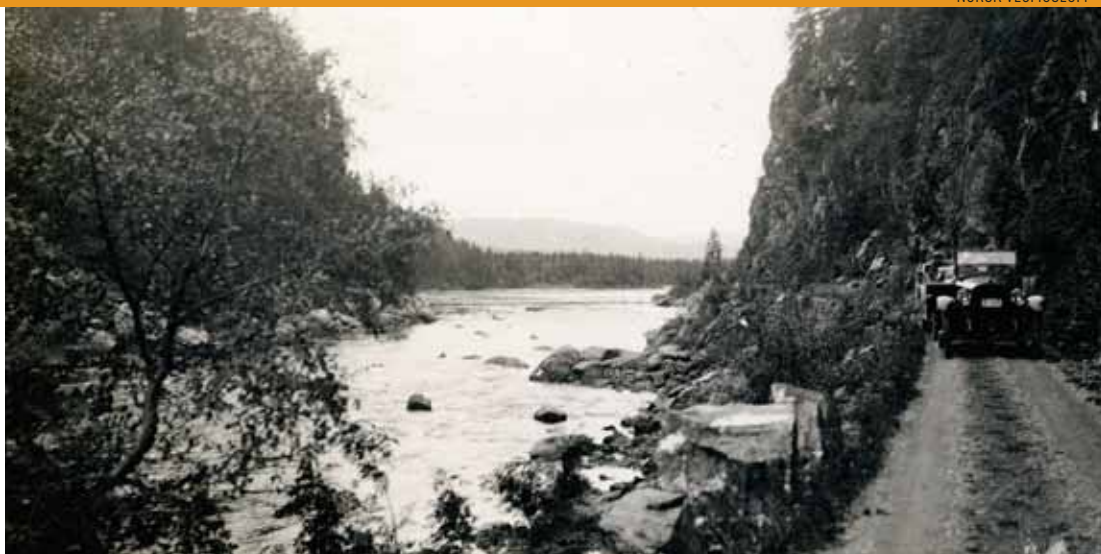
Vet du om noe som skal skje? Send e-post til: vegenogvi@vegvesen.no

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.



Førrige utgaves bilde må ha vært en utfordring, for fotograf Ole A. Flatmark har ennå ikke fått noen tips til hvor motivet er fra. Men det er fortsatt ikke for sent: Førrige utgaves bilde står under.



LØST OG FAST

Uønsket overgang?

ARENDALE: Er det ikke snart 2 år siden ny E 39 over Kvinesheia i Vest-Agder ble åpnet? Da er det vel litt rart at den gamle vegen fortsatt er merket E 39, - med rød tape over tall og bokstaver? Og på tilstøttingsveier (vegen fra Frøytland på Øyesletta i Kvinesdal) er retning til Kristiansand merket via gamlevegen. Jeg trodde Vegvesenet ønsket mest mulig av trafikken over på ny veg, undrer Tore Kjell Fløystad i Arendal.



Tjaberg

Stedet Tjaberg er skiltet fra rv. 2 noen kilometer vest for Kongsvinger, og består av en gammel skole, en gård og noen spredte hus. Hva navnet kommer av er

usikkert. I moderne tid er stedet omtalt som et inspirasjonssted for ubeslutsomme mennesker. (Foto: Håkon Aurlien)

Her om dagen

Området ved den staselige brua midt i Steinkjer er blitt en fredet plett etter at Statens vegvesen åpnet ny E6 gjennom byen. (Foto: Knut Opeide)



UNORMALER

XX

Elgjakt

Dette heilt spesielle elgskiltet fra Odalen i Hedmark er grundig drøfta av den unormale juryen i Vegen og vi. Men i referatet frå møtet står det berre ein einsleg setning: - Vi fattar ikkje kva støvlar har med denne saka å gjere.

Årsaka til den uvanleg stutte merknaden er at høgare makter har bestemt at fråsegna frå den unormale juryen til Vegen og vi denne gongen skal forfattast på nynorsk.

Men for at lesaren likevel skal få noko å grunna på, legg vi fram dette spørsmålet: Kven er syndaren som har tukla med dette skiltet? Er det elgen sjølv eller eventuelt ein teiknekunnig elg som i høvet med haustjakta har freista å kamuflera opplysninga om at ein her nærmar seg eit kjerneområde for elg?

Eller er "syndaren" ein gluping



Kamuflert elg: Kven er syndaren? Og kvifor har elgen støvlar? (Foto: Siri Guldseth)

som har fatta at det skumle med elgen er at han nærast er usynleg i Vegvesenets tilgrodde vegkantar? Det finnast nemleg dei som meiner at det vanlege elgskiltet lurar bilistane til å tru at elgen står godt synleg ute i vegen, medan sanninga er at den lumske elgen står godt kamuflert i krattet inntil vegen før han brått byksar ut framfor bilen.

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Ikke bare vegdirektør

- Politisk erfaring er en fordel når en skal lede Statens vegvesen, fordi vi arbeider så tett opp til den politiske prosessen, sa vegdirektør Eskild Jensen i et større intervju i Vegen og vi nr. 6 1987. - For meg

hadde det vært vanskelig å sitte i en slik jobb bare med erfaring fra ett sted, sa vegdirektøren som selv kom fra stillingen som statssekretær for statsminister Oddvar Nordli da han ble vegdirektør i 1980.