



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKANT OG KJØRETØY:

I 2008 må nye bussjåfører ta omfattende yrkesutdanning for å stå bedre rustet til en ansvarsfull jobb.

SIDE 6

TEKNOLOGI:

Fullprofilboring av vegtunneler er framtiden, sier tunnelfagmann Gunnar Gjæringen i Statens vegvesen.

SIDE 14-15

VEGPLANLEGGING:

Folk fra Vägverket i Sverige skal bidra til bedre vegløsninger i Hedmark med nytenking og erfaringsutveksling.

SIDE 10

Høgt prisnivå

LEDER SIDE 2



Harde puter

Fartspudeforsøket i Bergen kan gi en ulykkesreduksjon på 35 prosent.

SIDE 5

Dyr reparasjon

Rehabilitering av Hvalertunnelen sluker nesten alt av penger til "øvrige riksveg" i Østfold i to år.

SIDE 8



Roar-show

Tretti elever i Øst-Finnmark deltok nylig i en følelsesladet prosess, ledet av sensor og pedagog Roar Olsen (bildet).

SIDE 12-13

Sikkerhet først

Nye krav til sikkerhetsgodkjenning av tunneler har alt ført til at åpningen har blitt utsatt med flere måneder for å oppfylle krav om sikkerhetsmessige justeringer.

SIDE 14



Midtrekkverk: Mer midtrekkverk kan bli satsingsområde i ny NTP-periode. (Arkivfoto: Geir Brekke)

Lavere terskel for midtrekkverk

Mer midtrekkverk. - Kampen mot møteulykkene bør være et hovedsatsningsområde innen trafiksikkerhet i Nasjonal transportplan (NTP) for 2010-2019, mener Sigurd Løvteit i Statens vegvesen. Et aktuelt grep kan være å kreve midtrekkverk på veger som har over 8 000 kjøretøy i døgnet og fartsgrense 80 km/t eller høyere.

SIDE 7



Ny mistanke om anbudsjuks

Konkurransetilsynet har nå startet nye undersøkelser for å finne ut om det har foregått juks i forbindelse med offentlige anbud i samferdselssektoren. - Vi leter ikke i blinde, sier seniorrådgiver Knut Sunnevåg til Vegen og vi.

SIDE 9

DAGSORDEN

Høgt prisnivå

LEDER

Helge Rong

■ Alle som følger med litt i marknaden for anleggsverksemd har fått med seg at prisnivået på tunge konstruksjonar, bruer og tunnelar, i all hovudsak ligg langt over dei prisane byggherren ventar å få inn.

I ei rekkje tilbod det siste året har fem-seks entreprenørar henta ut papir på jobben. Berre ein har levert inn tilbod. Om ein ser på kven som leverer, er det ulike entreprenørar for kvar jobb. Dette er noko Statens vegvesen kan dokumentera.

■ Ansvarleg redaktør Per Helge Pedersen i Byggeindustrien rettar samstundes peikfingeren mot Statens vegvesen og Samferdsledepartementet i ein minileiar på nettstaden bygg.no. Han er ikkje samd med Statens vegvesen og statssekretær Steinulf Tungesvik, som meiner at prisnivået i dagens entreprenørmarknad er alt for høgt. Framfor å leggje debatten på det nivået den no ligg, framheldt Pedersen at ein i staden må samarbeide.

■ Vegen og vi kan i denne utgåva avsløra at Konkurransetilsynet er i ferd med å grava seg djupt ned i dei tilhøva som har vore i entreprenørmarknaden. Nye verktøy utvikla i USA er med på å setje ting i samanheng. Om det vert avdekt kartellverksemd er for tidleg å seie noko om, men seniorrådgjevar Kjell Sunnevåg er tindrande klår på at "me leitar ikkje i blinde".

■ Med eit slikt bakteppe må det vera lov å stilla seg undrande til Pedersen og hans holdning til entreprenørmarknaden. Sjølv sagt kan det finnast element i Statens vegvesen som ikkje lagar godt nok grunnlag for å få inn gode prisar, men situasjonen er no eingong slik at det er meir regelen enn unnataket at prisnivået på tunge konstruksjonar ligg skyhøgt over dei overslaga godt skodde fagfolk har laga. Om det et mogleg å samarbeide seg ut av det uføret ein no er inne i, kan synast vanskeleg, men det er lov å håpa.

■ Vegbygging er noko Kari og Ola Nordmann på ein eller annan måte må betale for. Det er Statens vegvesen og Samferdsledepartementets oppgåve å sjå til at ikkje vegane kostar meir enn dei skal. Det er eit omsyn marknadskreftene verken vil eller må ta.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Kjell Bjørvig, vegdirektør

Vi har store forventninger til deg, og jeg kan love at du kommer til en virksomhet kjennetegnet av kompetente og lojale medarbeidere

Velkommen på laget

Jeg hadde mandag 12. november gleden av å levere stafettpinnen videre til vår nye vegdirektør. Det er derfor tid for oppsummering av min etappe, som ble kort og hektisk, men først og fremst er det tid for å se framover og ønske vår nye sjef velkommen.

Mine fem måneder som fungerende vegdirektør fikk en brå start da Olav Søfteland valgte å søke om permisjon 13. juni, i kjølvannet av hendelsen i Hanekleivtunnelen. Etter mange år som nær medarbeider til Olav var det i en tilstand av sjokk og sorg jeg tok fatt på arbeidet den 14. juni.

En mer ufortjent skjebne for en særdeles ordentlig, kompetent og ryddig vegdirektør skal en lete lenge etter. Det var derfor svært hyggelig og velfortjent å høre de mange godord som Olav fikk fra mange hold, fra tidligere og nåværende samferdselsministre, fra samarbeidspartnere og fra kolleger på markeringen 5. november.

Sommeren og høsten ble en hektisk tid, men med en velfungerende organisasjon og gode ledere i alle ledd har vi brukt energien på de løpende oppgaver bl.a. i forbindelse med budsjettet for 2008 og innspurten på arbeidet med Nasjonal Transportplan for perioden 2010-2019 som vi skal levere 17. desember.

Dårlige tilbakemeldinger i Riksrevisjonens rapport for året 2006 og Agendarapporten om tunnelproblemene i Vestfold, var av det mindre hyggelige slaget, men det fikk oss bare til å slutte rekkene tettere og bli enda mer bestemt på å løse de problemene som ble dokumentert i disse rapportene

Vår nye vegdirektør kommer således til en etat med mange utfordringer. Samtidig kommer han til en etat, som etter min oppriktige mening, i det store og hele fungerer godt og der de positive resultatene er mange og betydningsfulle, selv om dette ikke reflekteres så godt i presse og media.

Jeg vil ønske Terje Moe Gustavsen velkommen som vår nye øverste leder i Statens vegvesen. Vi har store forventninger til deg, og jeg kan love at du kommer til en virksomhet kjennetegnet av kompetente og lojale medarbeidere.

Et godt samspill mellom leder og medarbeidere vet jeg at du verdssetter høyt. Dette samspillet vil vise seg å være en god støtte og styrke når det blåser som verst for en toppleder i dagens samfunn. For blåse vil det gjøre, men så er jeg også sikker på at både du og resten av organisasjonen er godt forberedt på offentlighetens fokus gjennom presse og media.

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN

Fagpressen

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

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

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



Ansvarlig redaktør
Helge Rong

Mobil: 913 35 867
Telefon: 75 11 32 89
E-post:
helge.rong@vegvesen.no



Vaksjef
Anne Marit Ø. Johansen
Vegdirektoratet

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



Journalist
Henriette E. Busterud
Vegdirektoratet

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



Journalist
Kjell Wold
Region sør

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



Journalist
Håkon Aurlien
Region øst

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



Journalist
Geir Brekke
Region vest

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



Journalist
Knut Opeide
Region midt

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



Journalist
Giselle Jensen
Region nord

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

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 13. november kl. 13.00. Neste utgave kommer 29. november 2007

KRONIKK

RIKTIG VALG ■ Å flytte deler av Statens vegvesens teknologimiljø til Trondheim var en faglig riktig og framtidsrettet beslutning.

Fagmiljø for framtida

■ Den 30. oktober hadde vi besøk av Olav Søfteland her på Statens vegvesens teknologiavdeling i Trondheim (Tek-T). Olav var en av hovedarkitektene bak etableringen av det som tidligere ble kalt Veg- og trafikkfaglig senter. Vi ville derfor gjerne benytte anledningen til å gi en tilbakemelding på hvordan det har gått med utviklingen av teknologimiljøet i Trondheim før han nå slutter i Statens vegvesen. Det ble en positiv oppdatering og opplevelse både for oss og forhåpentligvis også for Olav.

■ Vi kunne nemlig rapportere om at de fleste mål for etableringen i Trondheim er innfridd. Vi utgjør nå et meget sterkt teknologisk miljø bestående av ca 50 personer. Alle fagmiljø som ble etablert i 2003 har nå vokst så mye at de er over et kritisk nivå. Vi har etablert et godt og konstruktivt samarbeid med NTNU og Sintef. Vi har et meget godt samarbeid med resten av teknologimiljøet i Statens vegvesen og veg- og trafikkbransjen for øvrig, og vi får svært gode tilbakemeldinger fra våre viktigste samarbeidspartnere.

Vi har etablert et godt og konstruktivt samarbeid med NTNU og Sintef

■ Det var en dristig avgjørelse vegdirektøren tok i 2002 da han bestemte at deler av teknologiavdelingen skulle lokaliseres til Trondheim. Flytting av arbeidsplasser er aldri enkelt. For noen medarbeidere ble da også denne avgjørelsen både tung og vanskelig. Noen valgte å slutte, andre fikk jobb andre steder i Statens vegvesen, mens noen ble nødt til å pendle til/fra Trondheim. Nå fem år etter etableringen er alle pendleravtaler avsluttet. Vi tror vi har kommet fram til ordninger alle parter er fornøyde med. Pendleravtalene er erstattet av fjernarbeidsavtaler og dette fungerer meget bra. I dag er vi mer opptatt av å beholde kompetanse og mindre opptatt av geografisk plassering. Derfor har vi også flere medarbeidere fra andre seksjoner og avdelinger lokalisert hos oss i Trondheim.

■ Samarbeidet med resten av teknologiavdelingen var ikke like enkelt i starten. En del av avdelingen hadde fokus på nedbemanning mens miljøet i Trondheim kunne gjøre det motsatte. Dette medførte helt klart en del motsetninger og utfordringer. Denne perioden er også over. Og i dag har vi et godt samarbeid på tvers av teknologiavdelingen og ledergruppa fungerer meget godt sammen. Dette er nok også en av årsakene til at hele avdelingen får høye score når det gjelder trivsel.



Teknologisenter: Deler av Statens vegvesens teknologiavdeling ligger i Teknobyen innovasjonssenter i Trondheim. (Foto: Morten Welde)

■ Etter hvert som Trondheimsmiljøet vokste ble det vanskeligere å



HVEM: Tore Hoven ledet tidligere veg- og trafikkfaglige senter i Trondheim og er nå ansvarlig for kompetanseutvikling i teknologiavdelingen i Statens vegvesen. (Arkivfoto: Knut Opeide)

styre hele senteret som en organisatorisk enhet. Det ble helt umulig for en leder å ivareta det direkte personalansvaret for 50 personer. Vi forsøkte å delegerer personalansvar til faggruppeliderne. Dette fungerte bra internt på avdelingen, men ikke eksternt i samarbeid med andre. Enkelte andre ledere ville

kun forholde seg til lederen av senteret. Vi konkluderte med at etaten ennå ikke er moden for en flat organisasjonsstruktur. Resultatet ble en oppsplitting av senteret i Trondheim i to fagseksjoner; vegteknologiseksjonen og seksjon for ITS og trafikkteknologi. Etter justeringen består teknologiavdelingen av 5 likeverdige fagseksjoner og to stabsheter. Vi fjernet Veg- og trafikkfaglig senter som en egen enhet og sitter nå igjen med en mer enhetlig teknologiavdeling med stor faglig bredde der vi har fokus på etterspurt kompetanse.

■ Teknologiavdelingen har koordineringsansvaret for etatens FoU-virksomhet. En vesentlig del av denne aktiviteten er lagt til store etatsprosjekt. Miljøet i Trondheim har ansvaret for hele fire av etatsprosjektene. Det blir en stor utfordring å utnytte dette for å utvikle kompetanse innenfor prioriterte områder for Statens vegvesen. Vi ønsker også å utnytte dette til et enda tettere samarbeid med NTNU som er vår viktigste samarbeidspartner når det gjelder veg- og trafikkfaglig kompetanse.

■ Samme dag som Olav Søfteland besøkte oss, arrangerte vi et samarbeidseminar med NTNU. Vegdirektør Kjell Bjørvig og rektor Torbjørn Digernes undertegnet

Vi vurderer flere virkemiddel for å sikre oss framtidig rekruttering og kompetanseutvikling

samtidig en oppdatert samarbeidsavtale der det legges vekt på at vi ønsker et enda bredere samarbeid. Vi vurderer også flere virkemiddel for å sikre oss framtidig rekruttering og kompetanseutvikling til veg- og trafikksektoren.

■ I sin avskjedstale til oss nevnte Olav Søfteland at beslutningen om flytting av deler av teknologimiljøet til Trondheim også var et klokt politisk grep. Vi kan nå melde tilbake om en vellykket flytteprosess. Vi vil også påstå at dette var en faglig riktig og framtidsrettet beslutning. Vi har fått etablert et sterkt fagmiljø som vil bli svært etterspurt i framtida, uavhengig av ulike reformer og uavhengig av hvordan Statens vegvesen ser ut om 5, 10 eller 20 år.



Statens vegvesen

I MEDIENE:

Glåmdalen

Asfalt i november

- I dag startet arbeidet med å legge et opprettingslag på rv. 175 fra Siva og til Kurudsand, skriver avisen Glåmdalen 5. november.

- Det viser seg at det er noe tilgode på denne budsjettposten, og siden sesongen er blitt noe lenger enn vanlig har vi valgt å utbedre veien nå, sier Amund Sjøvik i Statens vegvesen.

Hardanger Folkeblad

Danske tilstander

Tungtransportnæringen følte seg kraftig provosert på vegmøtet med Statens vegvesen i Røldal onsdag. - Dersom vi ikke blir hørt kan det bli danske tilstander, sa Knut Gjersund, i Norsk Lastebileierforbund.

Møtet begynte gemyttelig, men stemningen ble amper da sjåførene ikke fikk gehør for det de mener er fornuftige krav, skriver Hardanger Folkeblad.

Tonsbergs Blad

Må rydde i rutine

Så skjedde det vi ble lovet ikke skulle skje: Et nytt ras i tunnelene på E18. Tidligere veidirektør Olav Søfteland maktet ikke å rydde opp i skandalen. Han mistet da også jobben. Påtroppende veidirektør Terje Moe Gustavsen hadde nok håpet at E18-skandalen var ryddet av veien, men nå arver han en tøff utfordring fra sin forgjenger, skriver avisen i en leder.

Lofolposten

Buss-armada

Bussjåførene i Lofoten har mange forespørsler om å kjøre ekstra turer i forbindelse med ulike arrangement. - Er det en tur jeg virkelig har lyst til å kjøre er det turen via Lofast til åpningen i Gullesfjordbotn, sier bussjåfører Dorit Solberg. Hun har 20 år som bussjåfører og sier at det er mange av kollegene som sier akkurat det samme.

Adresseavisen

Nei til 30-sone

Både Politiet og Statens vegvesen vil ha 30 km/t i Midtbyen i Trondheim for å øke trafikksikkerheten og spare liv. Men bystyret sier nei. - Kanskje er det lurvelevenet politikerne opplevde i 2003 som er årsaken til motstanden, skriver Adresseavisen. Den gang sa formannskapet ja med stort flertall, mens bystyret sa nei etter stor motstand blant mannen i gata.

TRAFIKKSIKKERHET

Prikker

■ ■ Over 518 000 prikker er delt ut siden prikkssystemet ble innført, og prikkene er fordelt på rundt 299 000 personer. 150 000 personer har en prikk, mens det er 108 som har over åtte prikker. Flest prikker er delt ut i Akershus (ca 69 000), etterfulgt av Oslo (62 000) og Hordaland (42 000). 97,5 prosent har fått prikker fordi de har kjørt for fort.

Riktig dekktrykk

■ ■ Med nok luft i dekkene får vi også renere luft rundt oss. NAFs tester viser at man kan redusere klimautslippene fra bilen med opp mot ti prosent med riktig dekktrykk.

- Vi kan slå fast at det er mulig å redusere drivstofforbruket med ti prosent med riktig dekktrykk, forteller bilteknisk konsulent i NAF, Dag Edvardsen, i en pressemelding.

Stenger øvingsbane

■ ■ Øvingsbanen på Storslett i Troms kan ikke brukes til obligatorisk føreropplæring, klasse B, etter 9. november. Årsaken er at NAF, som eier øvingsbanen, ikke har etterkommet kravene til endringer fra Statens vegvesen. Disse ble pålagt 1. januar 2005 i forbindelse med nye opplæringskrav. Nærmeste godkjente baner er i Alta, Tromsø og Bardu.

Trafikksikkerhetspris

■ ■ Arvid Jensen fra Skien og Kristine Lind-Olsen fra Tromsø er tildelt NAFs Trafikksikkerhetspris 2007. De får prisen for sin innsats for å bedre trafikksikkerheten for barn og unge i landet vårt. Begge er knyttet til Norges Automobil-Forbund.

- Ved å dele prisen har juryen ønsket å markere betydningen av det mangfoldige frivillige trafikksikkerhetsarbeidet. Den ene prisvinneren er en krumtapp i arbeidet med en bedre trafikkopplæring for barn og unge, den andre har markert seg i arbeidet med å påvirke premissgiverne for trafikksikkerhetsarbeidet regionalt, sier administrerende direktør i NAF Jan Johansen. Prisen er et diplom og en sjekk på 25 000 kroner til hver av vinnerne.



TS-vinnere: Administrerende direktør Jan Johansen i NAF overrekker prisen til Arvid Jensen og Kristine Lind-Olsen. (Foto:NAF)

Trafikksikker klubb

■ ■ Vadsø skiklubb-syssel, tildeles Finnmark fylkeskommunes trafikksikkerhetspris for 2007. VSK-syssel får prisen på 30 000 kroner og et kunstverk, for å ha gjennomført flere tiltak som er i tråd med prioriteringene i trafikksikkerhetsplanen for Finnmark. De inspirerer folk til en bevisst holdning til adferd på veg, synlighet og hjelmbruk.

18+ i medvind

Trafikksikkerhetsprosjektet 18+ for unge bilførere på Agder vokser.

Kjell Wold

KRISTIANSAND: 18+ er et unikt trafikksikkerhetsprosjekt, der ungdom selv oppfordres frivillig til å ta et trafikksikkerhetskurs.

- Det er selvfølgelig ikke enkelt å engasjere ungdommer til å delta på dette. Det jobbes på mange nivåer og arenaer for å engasjere unge i målgruppen, sier instruktør i Statens vegvesen, Åse Uleberg. Det er også spesielt at 21 kommuner i Agder støtter sine unge økonomisk slik at deltakerne kun betaler 500 kroner for trafikksikkerhetskurset. Det viser at Agderkommunene støtter et viktig holdningsskapende arbeid og engasjerer seg i trafikksikkerheten til sin egne, unge innbyggere.

- Foreldre er også viktige medspillere i dette arbeidet, som har som hovedmål å gjøre trafikanter i aldersgruppen 18 til 25 år mer trafikksikre, sier Uleberg.

Sterke opplevelser

18+ er spesielt rettet mot den aldersgruppen trafikanter som har størst risiko for å havne i en alvorlig trafikkulykke viser alle statistikker.

- Kurset skal lære unge sjåfører å takle uventede situasjoner på en trygg måte og bli sikrere sjåfører. Kurset har tre moduler - banekjøring med unnamanøver og glattkjøring, skadestedsbehandling og TRAFØ-besøk, forteller Uleberg. Hvordan skal en manøvrere bilen når uventede hindringer plutselig dukker opp i vegbanen? Hva skal en gjøre når det skjer en ulykke og en kanskje må hjelpe skadde venner? I TRAFØEN opplever de en trafikkulykke på nært hold. Det avsluttes med en reflekterende samtale om hvordan folk rammes og ulykker kan unngås. De unge som deltar får tilbud om billigere forsikring hos If og Gjensidige.

Bredt samarbeid

- Trafikksikkerhetsprosjektet har tre hovedmål: Gjøre unge sjåfører mer trafikksikre, lage et attraktivt tilbud som blir en etablert standard over flere år og redusere antall ungdomsulykker på Sørlandet, sier Uleberg. Delmålene i 18+ prosjektet er å bevisstgjøre unge sjåfører på holdninger til egen trafikksikkerhet, nå ut med informasjon om kurset til 95 prosent av målgruppen innen prosjektperioden på tre år, gjennomføre trafikksikkerhetsopplaget for minst 30 prosent av målgruppen og inspirere andre regioner til å starte lignende tilbud.

18+ er forankret i Kristiansand



Glattkjøring: Unnamanøver er viktig del av 18+ kurset. (Foto: Åse Uleberg)

domsulykker på Sørlandet, sier Uleberg. Delmålene i 18+ prosjektet er å bevisstgjøre unge sjåfører på holdninger til egen trafikksikkerhet, nå ut med informasjon om kurset til 95 prosent av målgruppen innen prosjektperioden på tre år, gjennomføre trafikksikkerhetsopplaget for minst 30 prosent av målgruppen og inspirere andre regioner til å starte lignende tilbud.

18+ er forankret i Kristiansand

kommune og prosjektet Trygge Lokalsamfunn i samarbeid med Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Skandinavisk Trafikksenter, Vest-Agder fylkeskommune og forsikringsselskaper. De åtte nullvisjonskommunene i Vest-Agder er også viktige medhjelpere.

Trafikksikkerhetsinstruktør: Åse Uleberg i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)



Skreddersydd ts-program

50 internatelever satt på nåler da Statens vegvesen presenterte et skreddersydd ts-program for ungdommene på Mære Landbruksskole i Nord-Trøndelag.

Christin Hermann

STEINKJER: Vegvesenets Bård Øien inviterte elevene til en tankevekkende presentasjon av flere reelle hendelser der små feilvurderinger har gitt fatale konsekvenser. Dette ble brukt som utgangspunkt for refleksjon rundt holdninger, risiko og konsekvens.

- Tanken var å påvirke holdninger

med kunnskap, og ikke med formaning, sier Øien, leder for Vegvesenets regionale ulykkesanalysegruppe. Mange av disse ungdommene kjører traktor eller moped. Derfor hadde de valgt å fokusere særlig på farlige situasjoner som oppstår med slike kjøretøy.

I tillegg fikk elevene være med på en svært effektiv demonstrasjon av mørkekjøring og hvor vanskelig det er å få øye på fotgjengere eller ryttere som ikke er skikkelig utstyrt med refleks. Flere av elevene har faktisk vært nære på å bli påkjørt uten refleks i høstmørket.

- I Statens vegvesen har vi stor kompetanse på trafikksikkerhet, som vi gjerne deler med flere, sier Kjellaug



Tankevekkende: Elevene ved Mære landbruksskole fikk spesialopplæring av Statens vegvesen. (Foto: Christin Hermann)



Stor oppmerksomhet: 80 prosent har lagt merke til Stopp- og sov-kampanjen. - Neste år har vi planer om et spennende radiokonsept langs vegen, sier kampanjeleder Kjersti Danielsen Nordgård. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Kjent kampanje

I år la mer enn 20 prosent flere merke til Stopp og sov-kampanjen enn i fjor: Nesten 80 prosent av de spurte har lagt merke til kampanjen.

Henriette Erken Busterud

Oslo: - Vi går ut fra at stopp og sov-skiltene langs vegen har gjort sitt til

det. Men radiospottene våre med Trond Viggo Torgersen og Kristopher Schau har også hatt en enorm effekt. Hele 75 prosent av de som kjenner kampanjen har hørt disse spottene, forteller kampanjeleder Kjersti Danielsen Nordgård i Statens vegvesen.

Ikke flere som stopper

- De tre første kampanjeårene var det stadig flere som sa de stoppet og sov. I 2003 var det 13 prosent, i fjor var det 24 prosent., men i år har dette tallet stagnert, og det er vi litt

skuffet over, sier Nordgård. Derimot er det færre som sier de har sovnet bak rattet i år enn i fjor. Ti prosent svarer de har sovnet bak rattet de siste tolv mnd, noe som er tre prosent færre enn i fjor.

- Ulykkesanalyser for 2006 viser at årsaken til 18 prosent av dødsulykkene var at sjåfører som sovnet. Det tilsvarer 44 menneskeliv, sier Nordgård.

Ulovlig å kjøre søvnig

Det er Opinion som har spurt 1500 om deres kunnskap og adferd i for-

hold til Stopp og sov budskapet. På spørsmål om de husket budskapet i kampanjen svarer hele 93 prosent at det var stopp og sov i 15 minutter.

I år ser vi også at det er flere som vet at det er ulovlig å kjøre når en er trøtt, og dette er noe som de fortsatt vil ha fokus på i kampanjearbeidet, uten å bruke pekefingeren.

Mer i media

Antall oppslag i media har også økt med over femti prosent.

- Vi hadde 140 oppslag i alle

kanaler. Det tilsvarer en annonseverdi på 16 millioner kroner, opplyser Nordgård. Til sammenligning er det brukt rundt åtte millioner på Stopp og sov-kampanjen i år.

- Vi glad for at vi har fått en god spredning av medieoppslag gjennom hele kampanjeperioden, ikke bare ved oppstart. Resultater fra tungbilkontrollen vår, der det var en økning i brudd på kjøre- og hviletid på ti prosent, bidro til dette. I tillegg er det bra at vi har fått transportnæringa mer på banen, sier Nordgård.

Leder putekrigen

Farten er gått ned og gir en ulykkesreduksjon på 35 prosent etter at Statens vegvesen tok i bruk prefabrikkerte fartsputer på fylkesvegen.

Geir Brekke

BERGEN: Det er i Hagerupsveg i Bergen betongputene er lagt ned, kombinert med sykkelfelt som er avgrenset med gummipollerter. Det er første gangen Statens vegvesen kombinerer fartsputer med sykkelfelt. Forsøket er så langt premiært

med 34 000 kr fra Statens vegvesens forslagskasse. Johnny Sjøstad, Roy Jacobsen, Rolf Nordeide og Jens Andersson fra Region vest står bak ideen. Dersom løsningen senere blir gjennomført også andre steder, vil det bli en ny gjennomgang av forslaget.

Redusert hastighet

Gjennomsnittshastigheten på kjøretøyene er blitt redusert med 8,2 km/t etter at putene kom på plass. Etter gjeldende beregningsmodell vil dette gi en reduksjon i antall skadde og drepte på 35 prosent. Det er valgt prefabrikkerte betongputer

på grunn av at Hagerupsveg er en viktig busstrasé. Bredden på putene gjør at bussene kan passere uten at hjulene treffer humpen, mens mindre biler må passere med humpebevegelser.

Hagerupsveg ligger på Landås i Bergen, som har gående et eget Nullvisjonsprosjekt for økt trafikk-sikkerhet.

Første kombinasjon: For første gang har Statens vegvesen kombinert fartsputer med sykkelfelt. (Arkivfoto: Johnny Sjøstad)



TRAFIKKSIKKERHET

Utbedring på rv. 283

■ ■ I høst er det gjort omfattende trafikkikkerhetsutbedringer på deler av rv. 283 mellom Drammen og Øvre Eiker. To kilometer av Rosenkrantzgata i Drammen mot Vinnes og 7-8 kilometer fra Sten-seth i Nedre Eiker til Lerberg i Øvre Eiker er utbedret av Mesta for til sammen fire millioner kroner. Nye rekkverk (bildet), siktrydding og nye lysmaster er blant tiltakene. (Foto: Kjell Wold)



Fleksibel flerbruksbru

■ ■ Drangslund bru ved Tjomsland i Lyngdal i Vest-Agder er nesten like bred som kort. Brua på skogsbilvegen over ny E39 er som bildet viser bygd for flere funksjoner. Vegdekket er både grus og gress, slik at både biler, traktorer, sykler og to- og fribente fotgjengere kan passere. En elg er sett på brua de to første årene, mens det på hovedvegen rett under stadig rusler elg over vegen. (Foto: Kjell Wold)

Mjøstunneler

■ ■ Miljøverndepartementet skal i desember på befaring for å studere ulike alternativer for bygging av ny E6 og ny jernbane langs Mjøsa. Bakgrunnen er at Statens vegvesen og Jernbaneverket er blitt enige om samordnet utbygging som kommunene Eidsvoll og Stange går imot. De vil ha halvparten av den 22 km lange E6 lagt inn i fjellet, noe som er 1,5 mrd. kroner dyrere enn Statens vegvesens forslag med til sammen 1,2 km tunnel. En lang tunnel for jernbanen vil frigjøre tre km strandsone langs Mjøsa men det er ikke nok for kommunene. En meglings har ikke ført frem og dermed må Miljøverndepartementet avgjøre saken. (Foto: Håkon Aurlien)



Mange MC-ulykker

■ ■ Så langt er ti personar omkomne i motorsykkelulykker i Region vest i år, mot 13 totalt i 2006 og åtte i 2005. Det er bestemt at vi skal halde fram med samarbeidet med MC-klubbbar om køyretrening også våren 2008, slik vi gjorde i dei fleste distrikta inneverande år, seier Hans Olav Hellesøe i nullvisjonsnettverket.

Bussjåførere må på skolebenken

Fra 2008 må alle nye bussjåførere gjennom en omfattende yrkesutdanning slik at de er bedre rustet til å utføre den ansvarsfulle jobben.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Opplæringen kommer passasjerene til gode gjennom bedre sikkerhet og mer komfortabel og miljøvennlig kjøring. Sjåføren skal bli tryggere i yrket, noe som vil føre til økt anseelse. Dette er et krafttak som skjer over hele Europa og er vedtatt av EU, opplyser Jan Edvard Isachsen i Statens vegvesen, som leder innføringen av de nye sjåførkravene.

I første omgang er det nye bussjåførere som skal øke kompetansen. Fra 2009 må også nye lastebilsjåførere gjennom tilsvarende opplæring. Fra 2011 må både gamle og nye sjåførere dessuten ta et 35 timers oppfriskningskurs hvert 5. år.

Ny læreplan på høring

Fra 10. september 2008 må nye buss-sjåførere blant annet lære hva slags mat som er sunn og hva gjør dem trøtte, hvordan de skal opptre overfor passasjerer som blir sjuke og hva de skal gjøre hvis de har mistanke om at en passasjer har med smuglevarer. Slikt er lite berørt i føreropplæringen.

- Statens vegvesen har nå sendt den nye læreplanen for yrkessjåførere på høring. På timeplanen står flere tema: Vegtransporten og samfunnet, yrkessjåførens sikkerhet, helse og arbeidsmiljø, optimal bruk av kjøretøy, kunnskap om persontransport, persontransport i praksis og sikker atferd på vegen, sier Isachsen.



Må kurses: EU har bestemt at dagens buss-sjåførere må ta et 35-timers kurs hver 5. år. - Fint at sjåførere blir oppdatert, mener Rutt Brattgjerd i Unibuss. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Kursene

Temaene blir gjennomgått på kurs som også inkluderer kjøring knyttet til transportoppdrag de selv planlegger.

I kjøretimene skal sjåførene også trene på å kjøre så miljøvennlig som mulig. Alt etter alder må de som skal ta yrkessjåførbevis enten ta et 140 timers kurs med ti timer praktisk kjøring eller 280 timers

kurs med 20 timers kjøring. I følge Isachsen vil 140-timers kurset koste rundt 20 000 kroner mer enn det koster å ta førerkort for buss i dag.

Ikke utdanning før

Det er første gang alle yrkessjåførere får utdanning i sjåførfaget utover det å ta førerkort. Det er tilbud om fagopplæring ved de videregående

skolene, men bare et fåtall av dagens sjåførere har tatt den. Både næringen og fagorganisasjonene ser behovet for denne opplæringen.

- Vi ser positivt på at det kommer krav til yrkessjåførens kvalifikasjoner, men det er for tidlig å si hvordan det vil bli iverksatt i praksis, sier direktør Christian Aubert i Transportbedriftenes Landsforbund i en kommentar.

Nytt E134-kryss

Statens vegvesen vil 22. november åpne det nye toplanskrysset på E134 ved Ørpetveit i Haugesund.

Geir Brekke

HAUGESUND: Det kom krav om bygging av det nye kryssområdet i samband med ny stor bustadbygging i Skåredalen. No er det bygt lang avramping mot Skåredalen i baa retningar på stamvegen og kryssing i kjellaren for lokaltrafikken under E134.

- Prosjektet til 36,6 millioner kroner er forskottet av Haugesund kommune, som vil få pengane att seinare, som innkreving av bompenge til Haugalandspakken. Det er også bygt kring 1 000 meter med

midtdelar på E134 forbi Ørpetveit som ein del av prosjektet, opplyser byggeleiar Bernt Herland i Statens vegvesen. Entreprenør har vore Vassbakk & Stol AS, og byggetida har vore kring 16 månader.

Ordførar Petter Steen i Haugesund vil stå for den offisielle opninga av det nye veganlegget neste veke.

Tryggare løysing: Bernt Herland i Statens vegvesen har leia arbeidet med det nye toplanskrysset på E134 i Haugesund. (Foto: Geir Brekke)



Endelig bruåpning

■ ■ Endelig er det klart for bruåpning på Haugfoss (bildet) i Modum i Buskerud. I slutten av november kan endelig nye Haugfoss bru og 300 meter av den nye fylkesveg 146 åpnes for både lokalbefolkning og turister. Mesta har bygd brua, som gjør tilgangen til Koboltgruvene til Blaafarveværket bedre tilgjengelig for alle. (Foto: Kjell Wold)

**Tunnelene stenges**

■ ■ Tunnelsystemet på Tromsøya vil bli stengt på kvelden og natta. Langnestunnelen, Sentrumstangen og Breivikatunnelen vil være kvelds- og nattestengt de nærmeste ukene fra klokka 21.00 til klokka 06.00. Statens vegvesen opplyser at stengingen skyldes testing av sikkerhetssystemene, avsluttende anleggsarbeid og rengjøring av tunnelene.

Skaper diskusjon

■ ■ Trasévalget for ny rv. 714 gjennom Snillfjord i Sør-Trøndelag skaper diskusjon. Kommunen har vedtatt en indre linje, mens næringsliv og nabokommuner ønsker ytre. Under besøk i Snillfjord 1. november oppfordret regionvegsjef Berit Brendskag Lied og distriktssjef Ingvar Tøndel om at en raskest mulig gjør seg ferdig med trasédiskusjonen.

Trenger 20 millioner

■ ■ Riksveg 820 til Bø i Vesterålen er slitt og har setningsskader. Vegen har ikke fått store utbedringer siden den sto ferdig i 1980. Regionvegsjef Torbjørn Naimak tror det vil koste nær 20 millioner kroner å løfte standarden på Bøvegen opp på et godt nivå, men budsjettet for neste år gir kun rom til dekkelegging for 1-2 millioner kroner.



Mer midtrekkverk: Veger med mer enn 8 000 i døgtrafikk skal ha midtrekkverk, går det fram av forslaget som Statens vegvesen nå arbeider med for NTP 2010-19. (Foto: Geir Brekke)

NTP-FORSLAG KAN GI:

Mer midtrekkverk

Det kan bli stilt nye minstekrav til sikkerhetsmessig standard på høytrafikkerte veger med fartsgrense på 80 km/t eller høyere.

Geir Brekke

ARENDALE: - Mer enn halvparten av alle som ble drept i vegtrafikken de første åtte månedene i 2007 ble drept i møteulykker. Kampen mot møteulykkene bør derfor være et hovedsatsningsområde innenfor trafikksikkerhet i NTP for 2010-2019, sier Sigurd Løvteit i Statens vegvesen.

Han la fram noen foreløpige tanker om hva som bør være Statens vegvesens hovedgrep på trafikksikkerhetsområdet i den neste transportplanperioden under årets TS-fokus.

Midtrekkverk fra 8 000 ÅDT
Et aktuelt grep vil være å stille min-

stekrav til sikkerhetsmessig standard for høytrafikkerte veger med fartsgrense på 80 km/t eller høyere.

Det vil si at veger med mer enn 8 000 kjøretøyer pr. døgn skal ha midtrekkverk. Veger med mellom 4 000 og 8 000 kjøretøyer pr. døgn skal ha bredt profilert midtfelt eller midtmarkering (reflektorer).

- Løsningen for veger som ikke tilfredsstillers minstekravene kan være redusert fartsgrense. Vi ser behov for en ny gjennomgang av fartsgrensekriteriene utenfor tettbygde strøk, slik at disse i større grad tar hensyn til at sjansen for å overleve en frontkollisjon reduseres dramatisk dersom farten overstiger 70 km/t. Behovet for lavere fartsgrenser i samsvar med nullvisjonen må sees opp mot mulige ulemper for blant annet næringslivet, sier han.

Utforkjøring

- Vi vil også arbeide for at veger med fartsgrense på 70 km/t eller høyere skal oppfylle gitt minstekrav for å redusere risikoen for å bli drept eller hardt skadd i utforkjøringsulykker, sier Løvteit.

Dette kan være oppfylld av kravene i Statens vegvesens håndbøker når det gjelder siderekkeverk, ettergivende master og profilert kantlinje.

Der hvor det mangler siderekkeverk skal nødvendig utbedring av sideterenget være utført. Overraskende og farlig kurver skal utbedres eller skiltes.

Myke trafikanter

For å redusere antall drepte eller hardt skadde etter påkjørsel av myke trafikanter skal krysningspunkter for gående og syklende sikres.

- Det er behov for å gjennomgå alle gangfelt der fartsgrensa er 50 km/t eller høyere, og nødvendige sikringstiltak må gjennomføres. I tillegg er det behov for å satse mer på planskilt kryssing for gående og syklende, i form av underganger under eller bruer over bilvegen.

- Arbeidet med å innsisere gang- og sykkelveger bør videreføres i planperioden 2010-19, og nødvendige strakstiltak gjennomføres, sier Løvteit.

Au2sys-planleggingen fortsetter

Arbeidet med replanleggingen av Statens vegvesens Au2sys-prosjekt fortsetter. Nå er den første av tre faser i gang.

Kjell Bjørn Vinje

OSLO: Arbeidet med Au2sys, som er etatens nye nasjonale førerkort- og motorvognregister, ble stoppet i høst. Bakgrunnen var ønske om bedre kontroll med kostnader og framdrift.

- Arbeidet er nå delt opp i tre faser som alle henger sammen. Det er et omfattende og krevende arbeid. Jeg ønsker ikke å spekulere om framdrift, slutt dato og kostnader. Det vet vi mer om etter hvert som replanleggingen blir

gjennomført, sier trafikkdirktor Ole Chr. Torpp.

Etatsprosjekt

Au2sys vil nå bli organisert som et etatsprosjekt med vegdirektøren som eier. I tillegg er det kommet krav fra Samferdselsdepartementet om at prosjektet skal gjennom en ekstern kvalitetssikring gjennom en kombinert KS1- og KS2-prosess.

Det som blir viktig nå er å ha kontroll med kroner, tid og teknisk grunnlag. Det er gjort mye godt arbeid i Au2sys-prosjektet, noe som vi vil ta med oss videre inn i det nye Au2sys-prosjektet. I tillegg gjør vi en grunnleggende revurdering av mål og prosess for prosjektet innenfor de tilgjengelige kostnadsrammene, sier Torpp.

AKTUELT

Søfteland foreviget

■ ■ Tradisjonen tro ble vegdirektør Olav Søfteland portrettert før han gikk av. Sverre Koren Bjertnæs har malt bildet. Søfteland er godt fornøyd med hvordan maleren har fanget hans uttrykk i løpet av en times modelltid. Olav Søfteland fikk samtidig overrakt en milestein som nå skal fraktes til hans hjemsted i Hordaland. (Foto: Håkon Aurlien)

**Nye ledere på Hamar**

■ ■ Trafikant- og kjøretøysseksjonen i Hedmarken-Østerdalen deles: Gunnar R. Sandvik (bildet) skal lede trafikantseksjonen. Arne Skybak forsetter som leder for kjøretøy. Også vegseksjonen deles. Hanne Finstad er tilsatt for å lede trafikk og forvaltningsvirksomheten. Per M. Klomstad fortsetter som leder for byggherrevirksomheten.

Råstad blir Torp

■ ■ 21. januar 2008 forsvinner Råstad stasjon på Vestfoldbanen og erstattes med Torp. Dermed får fylkets flyplass egen jernbanestasjon fra samme dag. Nylig ble det inngått samarbeidsavtale om tilbringertjeneste fra stasjonen til flyplassen. Statens vegvesen er en av de fem partene og skal bidra med utbedring av den lokale Feensveien.

Vegpakke Salten fase 2

Det første spadetaket er knapt tatt på fase 1 i Vegpakke Salten, men allerede ligger planene for fase 2 klare med alternativer og utredninger.

Giselle Jensen

OSLO: Planområdet for fase 2 strekker seg fra Naurstadhøgda til Thallekrysset, og er delt inn i tre delstrekninger. Den totalt 18,5 kilometer lange strekningen er innfartsvegen til Bodø, og går helt inn i Bodø by.

Trafikksikkerhet

Den nye vegen vil gi et vesentlig løft for trafikksikkerheten. Riksveg 80 har i dag størst ulykkestetthet i hele Nord-Norge.

- Ny firefeltsveg på strekningen Løding Thallekrysset vil nesten fjerne risikoen for møteulykker. Bygging av ny veg vil også gjøre det mulig å gjennomføre tiltak for å redusere alvorlighetsgraden ved uforkjøringer, sier prosjektleder Unni Gifstad.

Hun forteller at hensikten med Vegpakke Salten er å skape en tryggere, hurtigere og bedre veg med forutsigbar reisetid mellom Bodø og Fauske, som er de to store sentrene i Salten. Det er også viktig å ivareta Saltens utvikling som en bo-, arbeidsmarkeds- og serviceregion. Kommunedelplanen for Naurstadhøgda – Thallekrysset på riksveg 80 ligger ute til offentlig ettersyn fram til 12. november.



Full fart forover: Prosjektleder Unni Gifstad har ingen problemer med å fylle arbeidsdagene. Prosjektet går for fullt og snart flytter prosjektorganisasjonen i egne lokaler. (Arkivfoto: Giselle Jensen)

Dyr rehabilitering

18 år etter at den 3,5 km lange Hvalertunnelen ble åpnet, sluker en omfattende rehabiliteringsjobb nesten alt av penger til "øvrige riksveg" i Østfold i to år.

Håkon Aurlien

MOSS: 35 mann arbeider på skift i tunnelen og før sommeren neste år skal den stå ferdig med utvidede havarinisjer, ny vann- og frostsikring samt helt ny belysning. Sluttregningen vil ende på mellom 70 og 75 millioner kroner, halvparten av hva tunnelen kostet da den ble åpnet i oktober 1989.

- Vi har gravd dypt i budsjettene for å finansiere oppgradering og sikring av denne tunnelen samt Mosseport-tunnelen fra 1963. Det blir ikke mye til andre formål på øvrige riksveger i år og neste år, sier distriktssjef Lars Erik Hauer.

Må holdes åpen

Det er Ålesundsselskapet Tunnelteknikk AS som har rehabiliteringsjobben. Anleggsleder Per Åge Havnegjerde har beregnet at om lag en femtedel av kostnadene kan relateres direkte til at tunnelen må holdes åpen for trafikk.

Siden i våres har folk på veg til og fra Kirkeøy og kommunesenteret måttet vente på begge sider, og kjøre sakte gjennom tunnelen med en ledebil foran. Kun i korte perioder kan begge kjørebane i tunnelen være stengt.

Tre etapper

Arbeidene skyldes blant annet at en uheldig blanding av ulike metaller under byggingen førte til galvanisk overgang og delvis opp-



Omfattende: Anleggsleder Per Åge Havnegjerde er en av 35 mann i sving når i Tunnelteknikk AS foretar en tung og kostbar rehabilitering av Hvalertunnelen. (Foto: Håkon Aurlien)

spist metall på både innfestinger og utstyr. Alt nytt, også 800 nye fjellbolter for fjellsikring, får nå bedret overflatebeskyttelse.

Første jobb var å rense tunnelen for alt av hvelv og teknikk, unntatt kommunikationskabelen i taket, noen vifter samt pumpestasjonen i bunnen.

Deretter ble det sprengt ut seks store havarinisjer, for å tilfredsstille dagens sikkerhetskrav. Så ble det montert PE-skum i små sek-

sjoner for å lede vann unna vegen. Disse blir dekket med syv cm sprøytebetong.

Sprøytebetongen er nå på plass i halve tunnelen og i disse dager starter siste operasjon som er å montere nye kabelbruer og ny belysning.

Synliggjør behov

Lederen i Østfold fylkes samferdselsstyret, Per Inge Bjerknes (Sp) mener denne saken illustrerer

behovet for en egen budsjettpost for rehabilitering av tyngre vegkonstruksjoner.

- Vi har i mange år hatt for lite midler til øvrige riksveger i Østfold og det må vi gjøre noe med. Men når større oppgaver som rehabilitering av Hvalertunnelen dukker opp og bare må gjennomføres, ødelegger det helt vår mulighet til å prioritere tiltak på et ganske så stort vegnett, sier han.

Skjerper overvåkingen

Statens vegvesen skjerper overvåkingen av det norske anleggsmarkedet. Flere konkrete tiltak innføres for å kunne følge markedssvingningene bedre enn i dag.

Knut Opeide

TRONDHEIM: - Det er en økende forventning til Statens vegvesen om at vi følger med anleggsmarkedet og virkningene på våre prosjekter og kontraktsportefølje, heter det i et brev fra utbyggingsavdelingen i Vegdirektoratet til Vegvesenets fem regionvekontor. Bakgrunnen er bekymringen over en galopperende

prisutvikling og utilfredsstillende konkurranse om vegbygging.

Nå innskjerpes blant annet krav om at Statens vegvesens regioner skal gjennomregne alle konkurransegrunnlag før tilbudene fra entreprenørene blir åpnet. Slike byggherrekalkyler på alle jobber gjør at Statens vegvesen bedre vet hva forventet entreprisestoknad vil være.

Den kalkulerte summen, eventuelt med nødvendige kommentarer og presiseringer, skal heretter følge tilbudsinnstillingen. I tillegg skal det vurderes om resultatet av konkurransen gir grunnlag for å endre prosjektets kostnadsoverslag. Om så er tilfelle skal årsaken angis, for eksempel markedsførhold, endringer underveis i prosjektet eller spesiell prisutvikling på materialer.

- På denne måten vil vi kunne følge markedssvingningene bedre enn vi gjør i dag, både på kort og lang sikt, og den virkning dette har på totalkostnadene for vegprosjekter,

enkeltkontrakter og vegelementer. Vi vil også få bedre føling med regionale svingninger og forskjeller, heter det i skrivet fra Vegdirektoratet.



Prissjokk på vegarbeid: Statens vegvesen tar nå grep for å få bedre innblikk i anleggsmarkedet. (Arkivfoto: Knut Opeide)



Frykter anbudskriminalitet: Konkurransetilsynet analyserer nå et stort antall anbudskonkurranser. - Vi leter ikke i blinde, sier Kjell Sunnevåg i Konkurransetilsynet. (Ill.foto:Knut Opeide)

Sjekker prisjuks

Konkurransetilsynet har startet nye undersøkelser for å finne ut om det fremdeles foregår konkurransejuks i forbindelse med offentlige anbud i samferdselssektoren.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Det får Vegen og vi bekreftet på høyt nivå i Konkurransetilsynet.

For noen år siden ble det avdekket ulovlig prissamarbeid om oppdrag for Statens vegvesen både blant asfaltenreprenørene og blant de store entreprenørene innen brubbygging. I den siste tiden er det flere eksempler på at konkurransen om oppdrag ikke har fungert og at prisene har skutt i været, uten at noen kan påstå at det har foregått noe ulovlig.

Avslører kartell

I Konkurransetilsynet har de blinket ut bygg- og anleggsnæringen som en versting når det gjelder konkurransekriminalitet, og de har intensivert kampen mot prisjuks i forbindelse med offentlige anbud.

- Jeg vil ikke være for spesifikk, men jeg kan bekrefte at vi har innledet en omfattende undersøkelse for å kartlegge om konkurransen har vært reell i forbindelse med visse offentlige anbud innen samferdselssektoren de siste årene, sier seniorrådgiver Kjell Sunnevåg i konkurransedirektørens sentrale stab til Vegen og vi.

Leter ikke i blinde

Han forklarer at de i tillegg til tradisjonelle etterforskningsmetoder har startet med å ta i bruk en avansert økonomisk analysemetodikk som nådeløst avslører tegn på prissamarbeid og kartellvirksomhet.

- Har dere funnet noe galt?

- Det kan jeg ikke kommentere. Det jeg kan si er at vi har samlet omfattende data om en rekke anbudskonkurranser over et visst antall år. Vår nye økonomiske analysemetodikk er bl.a. utprøvd i USA, hvor den har vist seg utrolig effektiv. Det er rett og slett forbløffende hva man kan finne ut, sier Sunnevåg.

- Er det konkrete mistanker som gjør at dere nå har kastet dere over samferdselssektoren nok en gang?

- Det kan jeg heller ikke kommentere direkte, men for å si det slik: Vi jobber målrettet for å avsløre konkurransekriminalitet. Vi leter ikke i blinde, sier han.

Kan slippe straff

Sunnvåg viser også til at det i Norge nylig er innført en såkalt lempningsregel i forbindelse med ulovlig prissamarbeid. Den går ut på at selskap som har vært involvert i ulovligheter kan slippe straff dersom det er først ute med å kontakte Konkurransetilsynet og legge alle kort på bordet.

Samtidig varsler konkurransedirektør Knut Eggum Johansen skjerpede tiltak mot konkurransekriminalitet. Han sier at bøtenivået for slike lovbrudd har vært lavt i Norge, men at en harmonisering med lovverket i EU nå vil innebære en flerdobling av bøtene. I alvorlige tilfeller ønsker han også fengselstraff for involverte personer.

- Vi blir uglesett

- Statens vegvesen har gitt uttrykk for sin motvilje mot vårt firma, og det har fått store negative konsekvenser. Nå som vi er frifunnet i retten, må vi ta noen oppklaringsmøter.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Det sa adm. dir. Arne Frank Johansen i Lemminkäinen Norge til Romerikes Blad etter at firmaet vant første runde i rettsoppjøret om Økokrims millionbot for ulovlig kartellvirksomhet. I tingrettens dom tas det for gitt at handlingene som er beskrevet av Økokrim har funnet sted og er straffbare. Striden står om boten skal betales av Lemminkäinen eller av firmaet Icopal, som solgte hele sin asfaltdivisjon til Lemminkäinen i 2001.

Arne Frank Johansen jobbet med asfalt i Icopal og ble med over til

Lemminkäinen, der han nå er adm. dir. Han er samtidig nestleder i Asfaltentreprenørenes forening.

- Denne saken har slått ut økonomisk i vår disfavør. Vegvesenet har kommet med negative utspill både mot enkeltansatte og mot bedriften som sådan. Vi må ta noen oppklaringsmøter med enkelte etater nå som vi er frikjent i retten, sa han til Østlandets Blad tidligere i høst.

Til Vegen og vi er Johansen kun villig til å gi én kommentar. Den lyder slik:

"Jeg har frem til nå avholdt meg fra å kommentere saken i offentligheten, i motsetning til hva jeg opplever at avgåtte Vegdirektør og Ass Vegdirektør m/flere, har gjort. Jeg finner denne saken så spesiell at jeg heller ikke nå vil uttale meg mer enn å si at; Ja, den har vært og er svært belastende for Lemminkäinen Norge AS og enkeltpersoner i min organisasjon, meg inkludert."

- Savner mer ydmykhet

- Jeg savner rett og slett en viss ydmykhet fra entreprenørhold i kjølvannet av de såkalte kartellsakene, sier assisterende vegdirektør Kjell Bjørvig.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Blant entreprenørene har det vært lite selvkritikk å spore etter at både Konkurransetilsynet og Økokrim har konkludert med at det foregikk utstrakt anbudsjuks bl.a. mot Statens vegvesen rundt tusenårsskiftet. Som meldt i forrige nummer av Vegen og vi har Statens vegvesen nå tatt ut forliksklage mot fire av landets største anleggsentreprenører samt fem asfaltentreprenører med tanke på å kreve erstatning.

- Jeg stiller faktisk spørsmål ved

om de involverte selskapene har tatt alvor i disse sakene skikkelig innover seg. Det hadde vært en stor fordel for det videre løp om de åpent innrømmer og beklager at forholdene har vært uryddige, sier Bjørvig.

Redaktør Per Helge Pedersen målbarer nok entreprenørbransjens holdning til dette når han i siste nummer av Byggeindustrien skriver i sin lederartikkel at mange nå "er lei av all kranglingen og mistenksomheten som ligger som sprengstoff under mange vegprosjekt. Nå må vi legge dette bak oss - nå må vi se framover", skriver han og ber den nye vegdirektøren om å "ta fram godfot'n".

- Min forståelse av "Godfot-teorien" er at du må erkjenne hva du er god til og hva du ikke er så god til. Deretter er det viktig å jobbe for å bedre samhandlingen med de du jobber med og for, sier Bjørvig som en sluttkommentar.

KARTELLSAKENE

- Startet i 2001 da Konkurransetilsynet foretok razzia og beslagla både pc'er og dokumenter hos sentrale aktører i asfaltbransjen.
- Senere kom en tilsvarende razzia mot fire anleggsentreprenører.
- Tilsynets etterforskning endte med ni anmeldelser til Økokrim.
- 30. juni 2006 var Økokrim ferdig med sin etterforskning. Det ble utstedt forelegg til fire anleggsentreprenører: Skanska (6,5 mill. kr), Reinertsen Anlegg (6,5 mill.), Veidekke (3,5 mill.) og NCC (3 mill.). Det ble utstedt forelegg til fem asfaltentreprenører: Kolo Veidekke (4 mill.), Lemminkäinen Norge (4 mill.), Skanska Asfalt (4 mill.), Oslo Vei (2,5 mill.) og NCC Roads (2 mill.)
- 2007: Statens vegvesen tar ut forliksklage mot alle ni med tanke på å kreve erstatning.

AKTUELT

Risa lågast

■ ■ Rogalandsentreprenøren Risa har levert lågaste tilbud på bygging av nr. rv. 45 i Giljarjuvet (biletet) og Øvre Bykjedal i Rogaland, med ein pris på 62,7 mill.kr. Bertelsen & Garpestad har eit tilbud på 65,9 mill. kr, Mesta vil gjera jobben for 74,2 mill. kr, medan Kruse Smith har prisa oppdraget til 83,4 mill.kr. (Arkivfoto: Kjell Wold)

**Øker med 120 mill.**

■ ■ Den nye riksveg 108 Kråkerøyforbindelsen i Fredrikstad ser ut til å komme på om lag 620 millioner kroner, 120 millioner kroner mer enn Stortingets kostnadsramme da prosjektet ble godkjent. Nå legges det opp til ny Stortingsbehandling til våren. Prosjektet finansieres hovedsakelig med bompenger og en personbilpassering vil koste 20 kroner.

To byr på skilt

■ ■ To entreprenørfirmaer har lagt inn tilbud på skiltfornyning på E18 fra Akershus grense til Aust-Agder grense. Skiltfornyingsjobben gjelder hele strekningen minus noen få mindre strekninger. Tilbudene varierer med om lag 750 000 kroner og følgende to firmaer meldte seg ved tilbudsåpningen: NCC Roads AS: 5,7 mill. kr og Mesta AS: 4,95 mill. kr.

Positive rv. 306-tilbud

■ ■ Det har vært tilbudsåpning på 6 km ny rv. 306 i Vestfold. Prisnivået var positivt. Vegen fra Re grense og østover mot Horten sentrum skal byggestartes i vinter å stå ferdig om to år. Fire av fem tilbydere lå under Statens vegvesens anslag. Tilbudene var: Isachsen Entreprenør 207,5 mill. kr, Mesta AS: 209,4 mill. kr, Betonmast: 217,2 mill. kr, Reinertsen Anlegg AS: 218,5 mill. kr og AF Valdres Anlegg/Guser Entreprenør.

Avviser bruanbud

■ ■ Statens vegvesen har vedtatt å avlyse konkurransen om bygging av ny Nidelv bru i Trondheim, der det bare kom inn ett tilbud. Dette var dobbelt så høyt som forventet. Nå blir det ny konkurranse. For å få flere entreprenører på banen, blir jobben nå delt opp i flere entrepriser, inndelt etter fagområder. Brua skal stå ferdig til 1. mai 2009.

Fortau i Palestina

■ ■ Tre entreprenører har levert tilbud på bygging av fortau langs fylkesvegen mellom Palestina og Hegramo i Stjørdal. Brødr. Halle vil gjøre jobben for 4,2 millioner kroner. Mesta's tilbud var på 4,4 millioner, mens Tverås Maskin og Transport vil ha 4,9 mill. for jobben. Vegvesenets byggeleder Tone M. Romstad sier billigste pris var som forventet.

Svensk ekspertise på norske veger

Ekspertene fra det svenske Vägverket skal nå bidra til bedre vegløsninger i Hedmark. Stikkord er nytenking og erfaringsutveksling.

Håkon Aurlien

HAMAR: Det neste året skal sju medarbeidere fra Vägverket være på plass i Hamar, to om gangen. Første oppgave er å bidra ved planlegging av en stor rundkjøring i sentrum. Der skal Vägverkets krysssekspert granske løsninger som ligger der i dag og komme med forslag til forbedringer. Senere skal de bidra bl.a. ved planlegging av en miljøgate i Skarnes.

Spisskompetanse

- Vi vet at svenskene er svært langt fremme og bedre enn oss på utforming av rundkjøringer og optimalisering av eksisterende veier, sier Øyvind Moshagen som er leder for prosjekteringsseksjonen i Statens vegvesen Region øst. Avdelingen organiserer teknisk personell som i utgangspunktet skal arbeide i hele regionen.

- Forspranget dreier seg både om å oppnå mer trafiksikkerhet, men også om bedre metoder og verktøyer for å løse disse oppgavene, sier han.

Tenking

- Gjennom samarbeidet ønsker vi å lære hvordan våre svenske kolleger tenker og handler, og ikke minst hvordan de løser oppgavene detaljert. Noe av det de gjør kan vi ta i bruk direkte, mens annet kan krever større prosesser som involverer Vegdirektoratet, sier han. Moshagen håper at samarbeidet også kan føre til toveis erfarings-



Svenske farger: Vägverket Konsult skal nå bidra til bedre vegløsninger i Hedmark. Samarbeidspartnere er bl.a (fra venstre) Øyvind Moshagen, Statens vegvesen, Lars Sissner, Sofia Ryd, Åke Carlsson og Per Nilson fra Vägverket Konsult og Ole Peder Reiersen, Statens vegvesen. (Foto: Håkon Aurlien)

overføring, slik at hans medarbeidere får anledning til å bidra til gode løsninger i Sverige.

- Vi ser at vi har spisskompetanse på byutvikling som kan være interessant å utnytte i Göteborg og Stockholm, sier han.

Også teknikk

Til våren vurderer Statens vegvesen å leie inn svenske målebiler til kartlegging av eksisterende vegoverflater.

- Svenskene har utstyr som gjør dette mye mer nøyaktig enn norske praksis i dag, påpeker Moshagen. Vegvesenet har som mål å utnytte eksisterende veg mest mulig effektivt ved utbygging av E6 fra Gardermoen til Moelv. Derfor er også E6 prosjektet med på samarbeidet.

Kapasitet

Erfarne svenske vegplanleggere har tidligere arbeidet i Drammen, Skien

og Bergen, overordnet og detaljert ned til byggeplanlegging av et busstopp i Bergen sentrum. Selv om hovedmotivasjon for samarbeidet nå er å bringe nye ideer inn Vegvesenet, er et sidemotiv økt kapasitet i en tidsperiode der mye skal planlegges.

- Vi opplever allerede at det er vanskelig å rekruttere medarbeidere med kompetanse, og det er lite som tyder på at dette blir enklere fremover, påpeker Øyvind Moshagen.

Halvveis i problemtunnel

Da byggeleder Odd Johansen nylig takket for seg i Statens vegvesen var arbeidet med Ravneheitunnelen i Farsund akkurat passert halvveismerket.

Kjell Wold

FARSUND: - Det har vært tøft og krevende, men vi håper vi har lagt de største utfordringene bak oss, sier trønderen, som nå skal over i den private konsulentbransjen i Kristiansand.

Etter raset 900 meter inne i tunnelen sist vinter og krevende tetting skal det nå gjøres seismisk topografi for å se hvordan fjellet over og rundt rasstedet på 9x4 meter har stabilisert seg. På resten av tunneldrivingen blir tidvis store vannlekkasjer den største utfordringen.

Dette vil gjøre vegprosjektet både dyrere og mer tidkrevende.

- Hva sluttsummen blir kan jeg ikke spekulere på nå, men vi vet allerede at planlagt åpning blir forsinket med minst to-tre måneder. I stedet for åpning sent neste høst må vi nok vente med vegåpning til utpå våren 2009, sier Johansen.

Rv. 465 Hanesund-Sande er del av Listerpakka. 6,5 km ny veg skal bygges mellom Hølen og Kjerringdalen. Inkludert Vest-Agders lengste vegtunnel på om lag 3,3 km. Tunnelen er nå kommet 1 100 meter inn sørfra og om lag 500 meter inn fra nord. Anlegget av den nye vegen gjennom Kjerringdalen ned til Sande ved Åptafjorden er også godt i gang.

Problemtunnel: Vanskelig fjell forsinker arbeidet med Ravneheitunnelen. (Foto: Kjell Wold)





Glass for gass: Ole Christian Torpp, Stein P. Eriksen og Pål Rosland mottok den nasjonale miljøprisen Glassbjørnen på vegne av Statens vegvesen i forrige uke for etatens satsing på gassferjer. (Foto: Kaia Means)

Miljøpris til ny gassferjekontrakt

Statens vegvesen har fått miljøprisen Glassbjørnen for anskaffelsen av tjenestekontrakten med bruk av gassferjer.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Ferjene reduserer CO2 tilsvarende utslipp fra 50 000 personbiler pr år.

Kronprins Haakon Magnus overrakte tirsdag i forrige uke den nasjonale miljøprisen Glassbjørnen til Statens vegvesen. Etaten

vant prisen i kategorien "Innkjøp" for anskaffelsen av fem gassdrevne ferjer som seiler på stamvegsambandet mellom Bergen og Stavanger.

Overveldet

Trafikkdirør Ole Christian Torpp var overveldet over å motta Glassbjørnen på etatens vegne.

- Dette er en flott anerkjennelse som vi skal bygge videre på. Tildelingen er motiverende og virker inspirerende. Jeg har tro på at tildelingen av Glassbjørnen vil fremme norsk gassteknologi internasjonalt og gi en mer miljøvennlig skipsfart, sa den fornøyde mottageren.

Begrunnelse

I juryens dom er det lagt vekt på at det var et krav i konkurransegrunnlaget at de nye ferjene skulle gå på flytende naturgass. De nye ferjene slipper ut 110 000 tonn mindre CO2 enn tilsvarende ferjer som benytter diesel, det vil si like mye som 50 000 personbiler slipper ut pr. år. I tillegg reduseres nitrogendioksidutslipp med nitti prosent og overfartstida redusert.

Det er lagt opp til at ferjene kan gå på biogass i framtida, og de som

driver ferjeselskapet har også fokus på kildesortering, renhold, bruk av kjemikalier og spillvann.

Kvantesprang

- Utviklingen av gassferjene er et stort sprang framover for ferje-Norge. Den første gassferja vi bygde i 2000, MF Glutra, var et kvantesprang for ferje-Norge, den viste at det gikk an. Så ble disse to ferjesambandene på Vestlandet konkurranseutsatt med krav om bruk av naturgass som drivstoff, opplyser prosjektleder Stein Petter

Eriksen i Statens vegvesen. Han er en av mange som har jobbet med dette.

Flere kommer

Det er i dag seks ferjer i riksvegnettet som går på naturgass. I 2012 vil 13 stykker av de 140 ferjene på riksvegnettet gå på gass.

- Vi ser positivt på utviklingen og håper vi får politisk støtte til å sette krav om at ferjer skal gå på gass på ferjesamband som ligger til rette for det, når vi konkurranseutsetter driften. Med slike krav håper jeg vi er med å fremme innovasjon som kan bidra til mindre utslipp fra nasjonal og internasjonal skipsfart, sier Eriksen.

” Dette er en flott anerkjennelse vi skal bygge videre på.

Bomstasjoner uten stopp

Neste år setter Statens vegvesen opp automatiske bomstasjoner i Oslo

Henriette Erken Busterud

OSLO: Da fjernes alle manuelle filer i bomstasjoner: Det går ikke lenger an å betale med mynt, og alle må kjøre i AutoPASS-felt. Det tar mindre plass, og det blir mindre kø, støy og forurensning når folk ikke lenger må bremse for å betale eller skifte fil.

Statens vegvesen tester nå utstyr for automatiske bomstasjoner. Hvis Statens vegvesen får konsesjon fra Datatilsynet vil de gå over til automatiske bomstasjoner med dagens utstyr i Oslo rundt 1. februar. Innen 1. september vil etaten bygge om alle bomstasjonene med ny teknologi.

Betal via SMS

250 000 passerer daglig bomringen i Oslo, og 90 prosent av dem som kjører i rushtida har AutoPASS-brikke. De som ikke har brikke får

tilsendt faktura i posten eller kan betale via SMS.

Det er også mulig å få en AutoPASS-avtale om at passeringsdata skal slettes. I tillegg til mindre kø og forurensning gir automatiske bomstasjoner lavere driftskostnader.

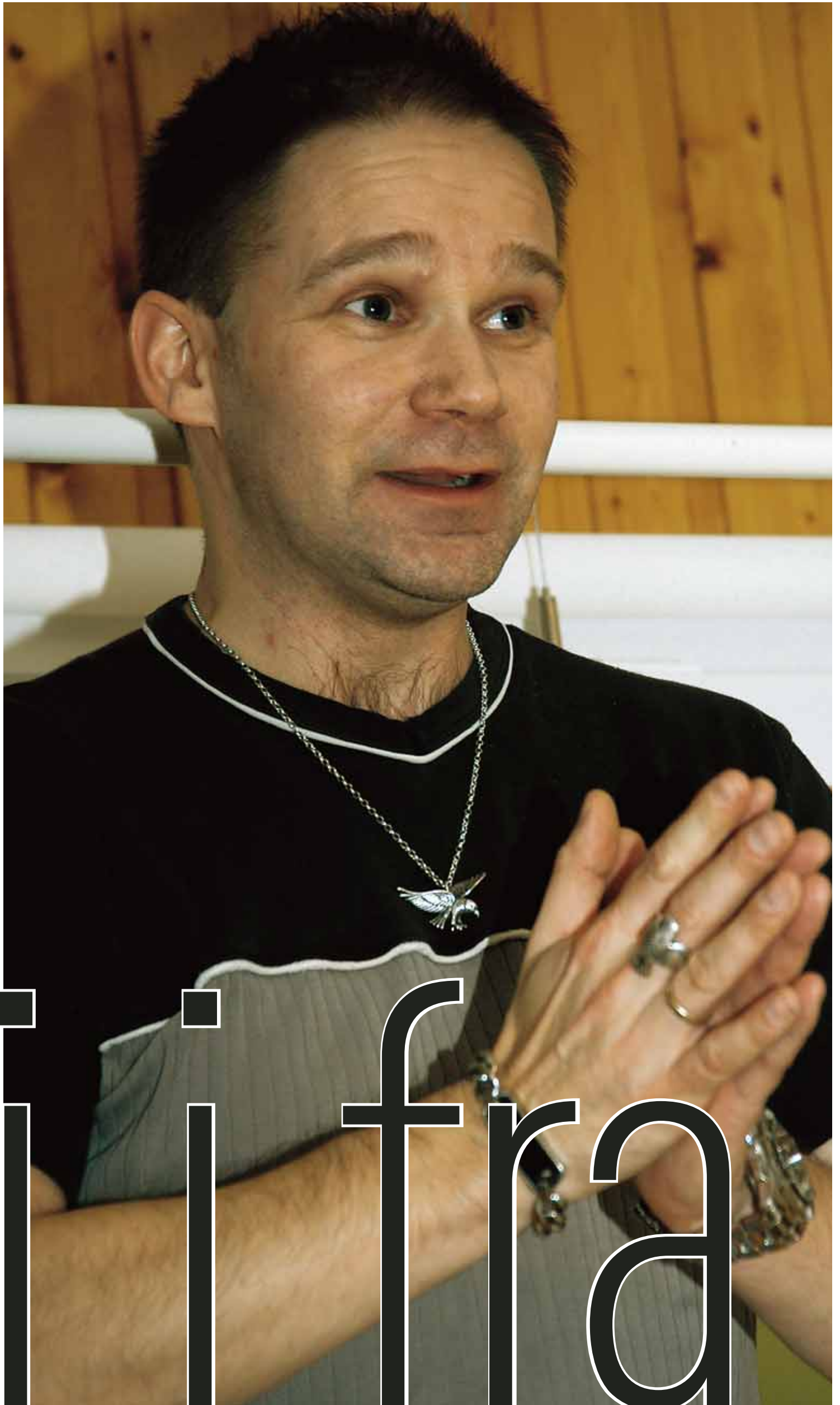
Tester: Geir Kjøningsen leder arbeidet med å innføre automatiske bomstasjoner i Oslo. (Foto: Henriette Erken Busterud)



REPORTASJE

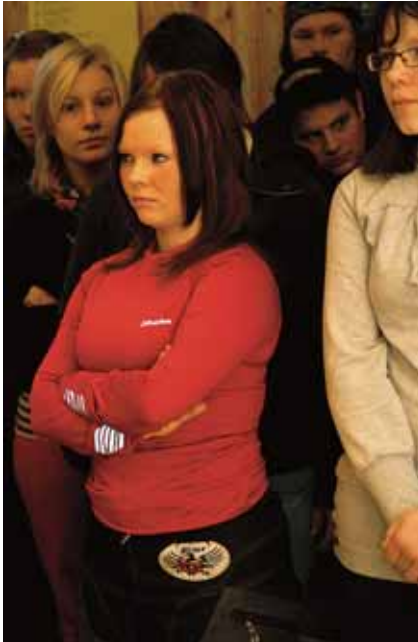
Gir alt: Roar Olsen sparer seg ikke, men bruker alt av pedagogisk innsikt, psykologi og fagkunnskap i møte med den neste generasjonen bilførere. (Foto: Giselle Jensen)

TANA ■ Tretti elever i Øst-Finnmark deltok nylig i en følelsesladet prosess ledet av sensor og pedagog Roar Olsen. I halvannen time var det nok lite annet enn trafikksikkerhet som opptok de unge sinnene.



Sifra

REPORTASJE



Smil og alvor: Hele følelsesregisteret må taes i bruk når Roar kjører sin prosess. (Foto: Giselle Jensen)



Giselle Jensen

TANA: Elevene på videregående skole i Tana trodde de skulle på en knusktørr forelesning med løftet pekefinger og endeløse statistikker fra byråkraten fra Vegvesenet. Roar Olsen svarte neppe til forventningene. På sin særegne måte skaper han stort engasjement når han leder elevene gjennom en prosess som får følelsene fram hos tenåringene. Mange i den lille forsamlingen har dype sår etter å ha fått en trafikkulykke altfor tett på livet.

Finn din plass

Han tar i bruk gulvet når han vil synliggjøre hvilke holdninger elevene har til trafiksikkerhet. - Hva er ditt sterkeste forhold til en trafikkulykke, spør han. Elevene plasserer seg, noen har hørt om ulykker, andre kjenner noen som har opplevd det, hele tolv av elevene på denne avsidsliggende skolen i Øst-Finnmark har hatt en ulykke tett inn på livet. Det er nesten halvparten av de elevene som har møtt fram. Senere kommer spørsmålene som litt ubehagelig pirker i egne holdninger; hvordan ser du på deg selv som sjåfør, hvor klart sier du ifra om du blir redd som passasjer. De går alvorlig over gulvet og velger seg nye posisjoner. Så gir Roar beskjed om at det er lov å flytte andre til den posisjonen du selv mener de bør innta. Men, det må gjøres med omsorg og respekt. Noen blir motvillig skjøvet over gulvet. Enkelte inntar kun de ekstreme plassene, som "jeg bare elsker fart og tar'n helt ut", som Roar formulerte det. Ingen blir irettesatt, alle synspunkter er like mye verd i denne prosessen.

Besøker 7000 i året

Avgangsklassene på videregående skole i Nordland, Troms og Finnmark får besøk av Roar Olsen. Mye annet er usikkert i livet, men de kan regne med Roar. Det betyr at én mann besøker nesten 70 skoler i året, der møter han omkring 7000 avgangselever. Han kommer og leder en prosess som får selv den mest bevisstløse til å tenke over egne holdninger og verdinormer.

- Men informasjon bør ikke stå alene, den skal helst samkjøres med kontroll. Derfor samarbeider jeg med de lokale politikamrene, og har fått en ordning der politiet holder kontroll i nærområdet til skolen innen en uke etter at jeg har kjørt en prosess, forklarer Olsen.

Fordomsfri

- Jeg vil motivere og stimulere ungdommen til å sette egne grenser i forhold til rus, fart og bilbelte, sier han. Han vil bidra til at de tar egne, bevisste valg i stedet for å bare la seg rive med strømmen. Olsen forteller at han bruker en høyst egenutviklet metode som likevel bygger på kjente pedagogiske prinsipper. Hensikten er å skape refleksjon hos hver enkelt rundt valg og verdier.

- Det er viktig å respektere alle individer, uansett hva de gjør eller mener. Jeg dømmer ingen, retter aldri på noen. Det finnes ikke noe riktig og galt i denne prosessen. Deltakelse og refleksjon er målet, slår han fast. Det er ikke viktig at noen endrer ståsted eller ser lyset under prosessen i klasserommet, det er den langsiktige og høyst private refleksjonen som gjør utslaget, mener Olsen.

Følelsesladet: Trafikkulykker rammer nådeløst og kan være tungt å snakke om. (Foto: Giselle Jensen)

Avgangsklassen: Smil, tårer, alvor og fnising preget prosessen hos elevene på Tana videregående. (Foto: Giselle Jensen)



Sikkerheten først

- Sikkerheten skal gå foran hensynet til økonomi og tidsforbruk i norske veg-tunneler.

Geir Brekke

BERGEN: Det er Erik Norstrøm i Veg- og ferjeforvaltningsseksjonen i Vegdirektoratet som sier dette. De nye kravene til sikkerhetsgodkjenning av tunneler har alt ført til tilleggsarbeid og tilleggsarbeider på noen vegprosjekter. Dette gjelder tunneler i Trondheim og Vestfold. Ved E18-prosjektet Kopstad-Gulli er åpningen blitt utsatt med flere måneder for å oppfylle krav om sikkerhetsmessige justeringer og testing før åpning av tunnelene.

Etter Hanekleiv

De nye kravene har den siste tiden vært tema på regionale tunnelseminar. I Region vest, som har halvparten av tunnelene på riks- og fylkesvegnettet, var det 90 ledere og fagfolk til stede på seminaret, der Norstrøm var blant innleiderne.

- Vi må flytte fokus på tunnelbygging og oppgradering av gamle tunneler. Vi har tradisjonelt vært sterkt opptatt av å bygge tunneler til gunstig pris på kortest mulig tid. Som en del av Statens vegvesens erfaringer etter nedfallet i Hanekleiv-tunnelen er det nå etablert en sikkerhetsforvaltning av vegtunneler med prosedyre for sikkerhetsgodkjenning av alle tunneler, sier Norstrøm.

Margin på 8-9 uker

Alle nye tunneler over 500 m, som er påbegynt etter 1. desember 2006, er omfattet av de nye kravene. Ved bygging av nye tunneler, og fornyelse av eksisterende tunneler, skal slik godkjenning foreligge før prosjektene sendes ut på entrepriser. Det samme skal skje før åpning av tunnelene. Det betyr at byggherren må sette av tid til testing av den sikkerhetsmessige utrustningen i tunnelen før det åpnes for trafikk.

- Vi snakker her om en sikkerhetsmargin på 8-9 uker før åpning, sier Norstrøm, som presiserer at dette vil bli håndhevet ganske strengt fra nå av.

Det er laget en ny håndbok for sikkerhetsforvaltning av vegtunneler. Det er snakk om en ganske omfattende dokumentasjon for hver enkelt tunnel. Blant annet skal planen inneholde vernetiltak for trafikanter og for mannskaper som driver bygging, drift og vedlikehold av tunnelene.

Hvert sjette år

Alle tunneler skal inspiseres hvert sjette år på grunnlag av sikkerhetskravene. Dette gjelder også tunneler i OPS-prosjekter. Det er Vegdirektoratet som skal bestille inspeksjonene, og det er etablert egne lag for gjennomføring av inspeksjoner. Ideen er at inspektører fra en region skal gjennomføre kontroller i andre regioner, men at det skal være en lokalkjent fra den aktuelle regionen med i gruppen.



Flårtunnelen: En av tre tunneler på ny E18 i Vestfold som må gjennom omfattende sikkerhetssjekk før åpning. (Foto: Kjell Wold)

Tre dager på to dager

Norsk Jord- og Fjellteknisk Forbund (NJFF) arrangerer Fjellsprenningsdagen i Oslo torsdag 22. november og Bergmekanikkdagen og Geoteknikkdagen dagen etter.

Kjell Wold

OSLO: Det tettpakket programmet på de tre arrangementene kan ta pusten fra folk flest. Men så er vel heller ikke NJFF-folk som andre folk. 18 komprimerte foredrag om alt fra høyhastighetsbane og hav-

nebygg i fjell til mineralling og undervannsprengning fra starten 09.00 til siste pust fra Hanekleiva klokken 16.30.

Sesjonene om bergmekanikk og geoteknikk fredag er ikke mindre tett og intense og tar for seg mange spennende prosjekter både innen veg- og jernbanebygging, offshorevirksomhet, gruvedrift og veldig mye annet.

Fjellsprenningsdagen samler hvert år 600-700 mennesker og er sammen med Bergmekanikk- og Geoteknikkdagen et av de største årlige tekniske arrangementene i Norge.

- Fullprofil

- Fullprofilboring av vegtunneler er fremtiden, sier tunnelmann Gunnar Gjæringen i Statens vegvesen.

Kjell Wold

DRAMMEN: Gjæringen ønsker ny debatt om en god og velkjent, men mindre brukt måte å bygge fjell-tunneler på i Norge.

- Fullprofilboring har vært benyttet ved noen vannkraftprosjekt i Norge. På vegsiden har det bare vært brukt fullprofilboring av vegtunneler i noen få tilfeller, blant annet på Vestlandet, forteller Gjæringen. Tre vegtunneler i Bergensområdet, blant annet Fløyfjellstunnelene og en tunnel i Nordland ble bygget slik på 1980-tallet. Siden har metoden ikke vært i bruk i norsk vegbygging.

Raskere og billigere

- Nede på kontinentet, spesielt i tunnelland som Østerrike og Sveits, er denne metoden mye benyttet. Nå har nytt og bedre utstyr gjort at en bør vurdere å innføre denne type tunneldriving i Norge igjen, sier Gjæringen. Årsakene til det er flere og gode, mener han.

- Utstyret for fullprofilboring er blitt større og mye bedre enn for tjuze år siden og dermed også bedre tilpasset vegbygging i Norge. Fullprofilboring kan korte ned byggetiden for lange tunneler og kan dermed redusere kostnadene, og den er like driftssikker som ordinær tunneldriving. Sikringen under arbeidet går både enklere og raskere og er dermed mer miljøvennlig også, tror Gjæringen. Han mener fullprofilboring av vegtunneler i Norge spesielt egner seg til lange tunneler over flere kilometer og spesielt til tunnelbygging i byer og tettsteder. Andre byggherrer i Norge vurderer å benytte slikt utstyr, for eksempel Jernbaneverket.

- Derfor bør også vi kunne vurdere denne type utstyr i bruk igjen, mener Gjæringen. Han vedgår at ikke alt ved fullprofilboring av veg-



TBM: Fullprofil boremaskin som brukes på City tunnelen i Malmø. (Foto: Alf Trygve Kve

tunneler er helt uproblematisk. Men han mener fordelene ved denne metoden langt overgår de ulempene.

Mulige anlegg

Det skal de nærmeste årene bygges mange og lange tunneler i Norge. Det kan derfor ligge til rette for bruk av fullprofilmaskiner for flere av disse prosjektene, det være seg som hovedtunneler og som røm-

ningstunneler. Fra Bergensområdet er det flere muligheter, bla vegtunnelene E39 Os-Bergen, Sotrasambandet og jernbanetunnelen mellom Bergen sentrum og Arna. - Kompetansen som Norge hadde på dette feltet er i ferd med å dø ut bokstavelig talt. Det er derfor på høy tid at vi på nytt tar i bruk fullprofilmaskiner. Tunge fagmiljøer som NTNU, NGL, NFF samt en del konsulentfirmaer sitter fortsatt på

Brukes over hele verden

- Det er en refleksjon at store deler av verden bruker tunnelboremaskiner (TBM) i stort omfang, men at vi som tunnelland forlot metoden for ca 15-20 år siden.

Kjell Wold

Det sier leder i NFF, Ruth G. Haug. I Norge har noen vannkrafttunneler, et par vegprosjekt og en del kloakksystemer vært drevet med fullprofilmaskiner. Pr. i dag er det kun en håndfull personer som kan påberope seg kompetanse i Norge på området.

- Det vil være en fin tanke om de større byggherrer, med sine store prosjektporteføljer, vurderer bruk av alternative metoder. Dette vil både kunne øke konkurransen og bygge opp kompetanse, sier Haug. For at TBM drift skal være aktuelt under norske forhold, vil det være viktig at det planlegges for metoden allerede på et svært tidlig planstadium.

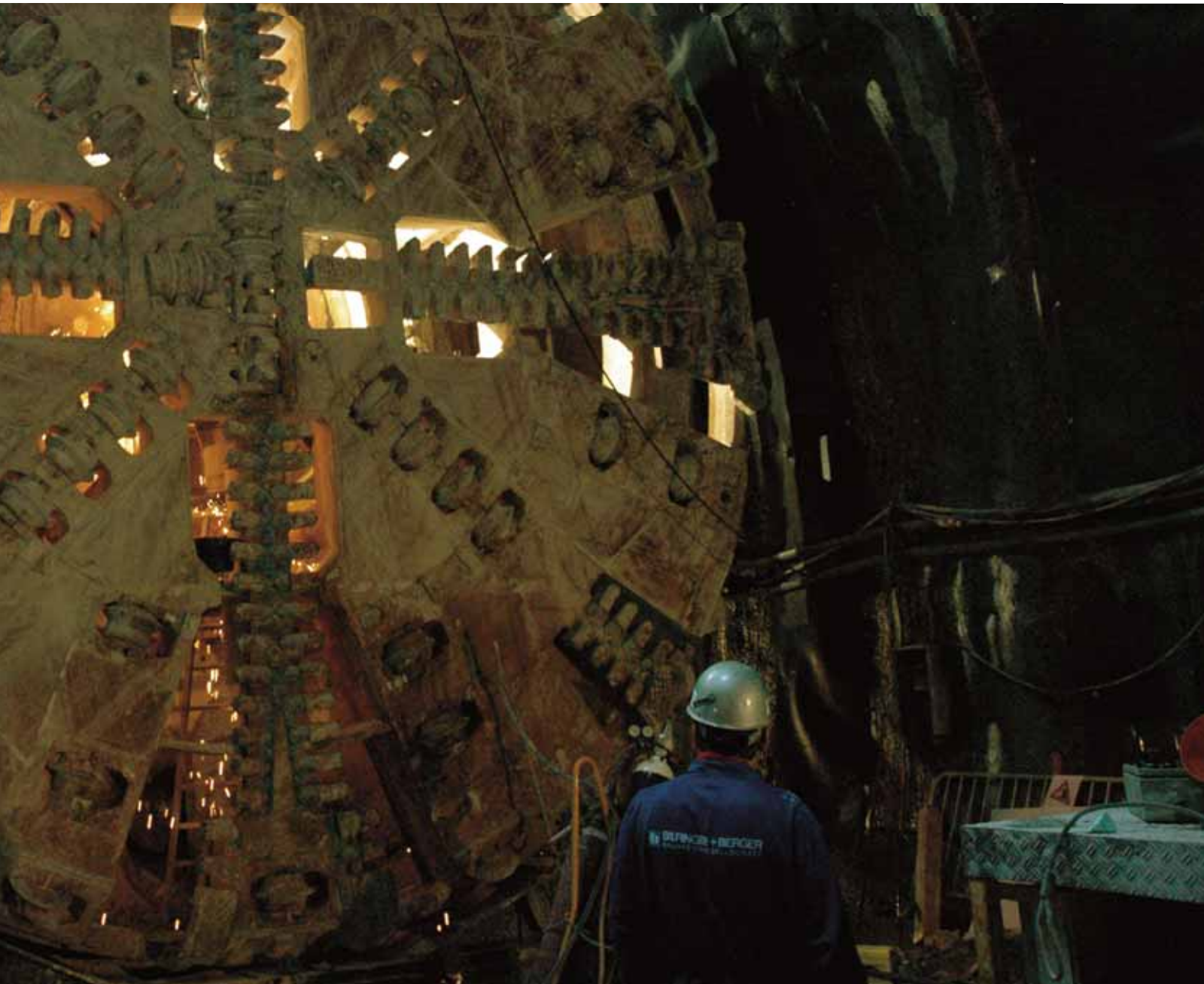
TBM setter helt andre krav til gjennomføringsfasen enn tradisjonell tunnelsprengning.

- Det vil også være en fordel for metoden at flere prosjekter ble planlagt og tilrettelagt for bruk av samme utstyr. Utenlandske aktører vil trolig også

være viktig å ha som samarbeidspartnere dersom vi igjen skulle bygge opp kompetanse på fullprofilboring, sier Ruth G. Haug. Hun mener dagens moderne fullprofilmaskiner er mer fleksible og bedre egnet for større variasjon i grunnforhold enn tidligere maskiner. Dette vil være gunstig for de prosjekter som kan være aktuelle for slik drift i Norge.

NFF har i senere tid satt økt kunnskap om tunnelboremaskiner på agendaen. Dette er synliggjort gjennom foredrag, temamøter og senest en studietur til Hallandsåsen og Malmø i høst.

er framtiden



FAKTA

Fordeler

Sirkulært tverrsnitt gir gunstige tverrsnitt stabilitetsmessig. Boringen gir små forstyrrelser og forandringer i fjellets beskaffenhet mht. sprekker.

Boringen påvirker i liten grad en forinjeksjon. Sikringsomfanget i en TBM boret tunnel kan reduseres i forhold til sprengte tunneler.

Tverrsnittet på vannoverføringstunneler boret med TBM kan reduseres til ca 2/3-deler av sprengt tverrsnitt.

Kan drive lengre tunneler uten tverrslag pga redusert ventilasjonsbehov.

Større potensial for tidligere ferdigstillelse i prosjekter hvor man ikke har mulighet for ekstra tverrslag eller motstuff.

Færre tverrslag/arbeidssteder gir redusert veibygging og mindre miljømessige forstyrrelser.

Få miljømessige forstyrrelser på omgivelsen langs tunnelen. Bedre arbeidsmiljø i tunnelen Ingen skytegasser i tunnel og utenfor tunnelportalen.

Trend nå er uttransport av boremasser med transportbånd som reduserer behovet for dieselkjøretøy i tunnelen.

Bruk av ren fornybar energi (vannkraft) til kraftforsyning i prosjektet gjør CO₂-regnskapet langt gunstigere enn for konvensjonell sprengning.

Skytegasser inneholder CO₂ og andre miljøskaadelige gasser.

Tunnelboring i tettbygde område med fare for setninger kan utføres med skjoldmaskiner og vannrett betongforing.

Levetidsomkostningene kan bli kraftig redusert for en TBM-tunnel sammenlignet med sprengt tunnel.

I fremtiden blir det enklere å rekruttere folk til tunnelyrket ved mekanisert tunneldrift.

Prosjekter planlagt for TBM som alternativ til D&B gjør det mer attraktivt for utenlandske entreprenører, med omfattende TBM erfaring, å regne anbud på norske prosjekter.

Sikkerheten i TBM tunnel bedre – unngår bruk av sprengstoff Oppbevaring og håndtering av sprengstoff mer problematisk i fremtiden.

Ulemper

Større investeringsbehov Mer omfattende mobilisering.

Omfattende geologisk kartlegging (men det bør også gjøres ved konvensjonell tunnelbygging).

Lengre leveringstid på nytt utstyr (10-12 mndr. for TBM vs 5-6 mndr for borrhigg).

Diameter endringer på TBM mulig ved ombygging, men noe begrenset.

høy kompetanse, men denne må brukes praktisk for å bli videreutviklet, sier Gjæringen. Maskinens profil må være av en slik størrelse som gjør at en ikke trenger å sprengte for å bredde nok.

Generelt

Det fins i dag tunnelboremaskiner for ethvert behov og fjellforhold – Open Hard Rock TBMs, Shielded TBMs; Single Shields, Double Shie-

lds, Mix Shields, Slurry Shields etc. - i diametre opptil ca 15 meter. TBM metoden krever grundigere geologisk kartlegging i forkant for å finne riktig type maskin for prosjektet. Planlegging/vurdering av TBM som metode må inn i en tidlig fase av prosjektet blant annet for trasevalg og tverrslagsreduksjoner. Data for bygging av slike tunneler er utarbeidet av professor Nick Barton ved NGI.

- De store byggherrene Jernbaneverket, Statkraft og Statens vegvesen bør hver for seg se på mulighetene. En utfordring vil være å bruke samme profil for de tre byggherrene for å få et best mulig økonomisk resultat og utnyttelse av investeringene i denne type maskiner. En vei å gå er at disse byggherrene setter ned et utvalg som ser på samarbeidsløsninger for igjen å ta i bruk fullprofilmaskiner i tunnelbygging.

Det er ingen tvil om at Norge som land kan få gjennomført store tunnelprosjekt raskere og billigere ved igjen å bruke fullprofilmaskiner til tunnelbygging.

Ut fra de siste års hendelser i våre tunneler er det på tide å se på nye alternative byggetoder og løsninger, der bruk av fullprofilmaskiner kan være et svært godt alternativ, sier Gunnar Gjæringen i Statens vegvesen.

PE-skum overlever

Det vil fortsatt være aksept for å benytte brannbeskyttet PE-skum til vann- og frostsikring i norske tunneler.

Geir Brekke

BERGEN: Det er en av konklusjonene fra det fire år lange tunnelutviklingsprosjektet i Statens vegvesen, der man har samarbeidet med entreprenører og leverandører. Kravet er at det utenpå skumplatene må være lagt minst 8 cm sprøytebetong med nettarmring, og tilsatt polypropylenfiber i betongen, som brannherdende middel.

- Vi har gjennom tunnelutviklingsprosjektet ikke funnet noen

direkte alternativer til PE-skum som vann- og frostsikring i tunnelene, sier Harald Buvik i Vegdirektoratet, som likevel bekrefter at de har funnet deler av løsninger som kan benyttes.

Tåler storbrann

Det var i 2004 at prosjektet ble iverksatt. Målsettingen til Statens vegvesen har vært å finne en erstatning for bruk av PE-skum, ut fra en vurdering av brannfaren med dette materialet. Da Vegen og vi presenterte prosjektet i mars 2004 var målet at Statens vegvesen skulle avvikle bruken av PE-skum fra 2006. Slik har det altså ikke gått, og PE-materialet har dermed overlevd den grundige prøveprosessen.

Tester som er foretatt i etatens test-tunnel, Runehamartunnelen i Romsdal, viser at PE-skum med minst 8 cm sprøytebetong med PP-filter kan stå imot varme-energien fra en brann på 100 megawatt – tilsvarende et brennende vogntog.

Betongkrav i 1997

Bruken av PE-skum ble innført av Statens vegvesen i 1975. Siden 1987 har det vært restriksjoner på bruk av ubeskyttet PE-skum i norske vegtunneler, og disse ble skjerpet ytterligere fra 1993. Siden 1997 har det vært forbudt å benytte ubeskyttet PE-skum i tunnelene, og dermed er beskyttelse med sprøytebetong blitt obligatorisk.

PE-skum har vært mest benyttet i tunneler med lav trafikk.

- Det er funnet noen alternativer til PE-skum i lavtrafikkerte tunneler med lave frostmengder, sier Buvik, som viser til en rekke forsøk med alternativer til PE-skum de siste årene. Betongelementer, aluminiumshvelv og skumglass er det blant annet gjort forsøk med.

Lysere

Som meldt i forrige utgave av Vegen og vi vil tunnelutviklingsprosjektet bli foreslått videreført de neste fire årene som et nytt FOU-prosjekt under mottoet "Trygge og trivelige tunneler".

- Et delprosjekt her vil blant annet være lysere tunneler, med mer vekt på kontur, sier Harald Buvik.

LANDET RUNDT



I gang: Distriktssjef i Nordmøre og Romsdal Jan Arild Johansen (t.v.), byggeleder tunnel Odd Arild Lindseth, prosjektleder Halgeir Brudeseth og byggeleder bru og vegger Rolf Arne Hamre markerer oppstarten på nok et godt prosjekt. (Foto: Reidun Øverland)

Oppstart på Haukabøen i Molde

MOLDE ■ Tirsdag 6. november var det oppstart på riksveg 662 Haukabøen. Ny riksveg forbi Haukabøen gir en vel to kilometer sikker og framtidsrettet veg, som erstatter en 2,5 kilometer lang strekning med den markert dårligste stan-

darden på riksvegnettet i fylket. Prosjektet består bl.a. av to tunneler og ei 30 meter lang bru. Prosjektet skal etter planen være ferdig sommeren 2009 og er kostnadsregnet til 125 millioner 2006-kroner.



Tarebrua

STORD ■ Hengebruene til Statens vegvesen tek seg godt ut frå dei fleste kameravinklar. Her er Stordabrua på E39 i Hordaland, sett frå kajakk i smult farvatn på Føyno.

Dette er eitt av mange interessante brubilete som seksjonsleiar Frode Vagstad i Region vest har teke på padleturen frå Stavanger til Askvoll for nokre veker sidan. (Foto: Frode Vagstad)



Barnehagebyggevesenet

FREDRIKSTAD ■ Tor Stabbetorp, prosjektleder for den nye rv. 108 Kråkerøyforbindelsen, fikk det ærefulle oppdraget å åpne den splitter nye Kråkeby barnehage sist uke. Om noen år håper han å åpne både veg og bru også. Det nye bygget til 23 mill. kr erstatter et barne-

hagebygg som ligger like inntil den kommende Bjølstadtunnelen og som derfor er overtatt av Vegvesenet. - Vi er populære i barnehagekretser om dagen, sier Stabbetorp som åpnet den nye barnehagen sammen med Sigrid Nordengen. (Foto: Per Lyder Nyland)



Den store vaffelfesten

RØYKEN ■ 1.klassingene i Bødalen gaflet i seg vafler med syltetøy og pølser så det frådret i høstkulda på riksveg 165 i Buskerud. Grunnen var at Statens vegvesen, ved fungerende dis-

triktssjef Tore Braaten, og Røyken-ordfører Rune Kjølstad åpnet 1,2 kilometer ny gang- og sykkelveg langs den farlige riksvegen til Slemmestad.

Byggeleder Erik Foslien smilte

tilfreds da kollegene Ståle Fredheim (bildet) og Mona Herstad jobbet på høygir med å mette sultne barnemunner som siklet etter mer fra etatens spesialbygde vaffeljern. (Foto: Kjell Wold)



Hektisk innspurt

TØNSBERG ■ Vegen har vært ferdigbygd i flere måneder allerede. Nå venter Statens vegvesen og trafikantene i Vestfold spent på åpningen av 12 kilometer ny fire felts motorveg mellom Horten og Tønsberg.

Byggeleder Gunnar Aarhus (bildet) og hans kolleger har startet nedtellingen til åpningen i desember. Omfattende testing av fremtidens vegelektronikk er hovedgrunnen til utsettelsene.

Men nå er det like før... (Foto: Kjell Wold)



Kufangeren fra Aremark

SVINESUND ■ Kjøretøykontrollørene ved Svinesund kontrollstasjon har vært vanskelige få ut på overtid i det senere. De har nemlig vært travelt opptatt med filmproduksjon.

En hovedrolle spilles av en gammel Austin Mini, utstyrt med noen monstre av noen rørkon-

struksjoner foran grillen. En annen av en hårfager kollega som med god innlevelse fremstår som å ha stått litt vel tett innpå da kruttet ble oppfunnet. Filmen tar for seg kontrollyrkets mange utfordringer, ble laget for å imponere kolleger i kjøretøyseksjonen, men skal ifølge Øyvind Grotterød

(foran) settes opp på kino til påsketid.

Inne i håret bak Grotterød står Finn Egil Nøkleby, og bak fra venstre Kjell Erik Stensby, Poul-Erik Christensen, Arild Ravneng og Tor Arne Andersen, som alle spiller seg selv. (Foto: Håkon Aurlien)

Langnes-tunnelen er åpen

TROMSØ ■ Fredag 26. oktober var Langnestunnelen klar for trafikk igjen etter nærmere 15 måneder anleggsarbeid. Med korpsmusikk, skole- og barnehageunger og akrobater fra kulturgruppen Kultra, ble åpninga markert.

Vegåpnere var gammelordføren Herman Kristoffersen og barn og oldebarn til "gründeren" av Langnestunnelen: Bjarne G.Nilsen. Langnestunnelen ble opprinnelig bygd privat og var finansiert med bompenger. Den ble senere overtatt av Tromsø kommune, men er i dag en del av hovedvegnettet i Tromsø. (Arkivfoto: Giselle Jensen)



Elevation

TROMSØ ■ Er det en blekksprut? Er det en karusell? Er det en ballong? Er det en kokkelue? Er det et luftetårn til en ny Tromsøysund-tunnel? Eller er det Supermann...?

Installasjonen er montert på Fridtjof Nansens plass ved Tromsøbrua. "Elevation" er navnet. "Meddelelser til de ankommende" er prosjektet kunstverket er en del av. De øvrige skulpturene står på Tromsø lufthavn - og midlertidig på Tromsø rådhus i påvente av endelig plassering i planlagt ny havneterminal på Prostneset. Den fjerde er montert utenfor Nordnorsk Kunstmuseum.

Prosjektet er i regi av Tromsø kommune og Nordnorsk Kunstmuseum og kunstnerne heter Thomas Nordström og Annika Oskarsson. Statens vegvesen har bidratt med et mindre beløp til finansiering av



Kunst: Installasjonen Elevation blir en del av bybildet i Tromsø. (Foto: Nils Arne Johnsen)

"Elevation" og har også godkjent plasseringa i kryssområdet på øst-sida av Tromsøbrua. "Elevation" vil bli lyssett i løpet av høsten.



Kort prosess

STAVANGER ■ Noen ganger får grafittutøvende personer tildelt oppgaven med utsmykking av offentlige betongvegger. Det gjelder ikke dette fundamentet til gang- og sykkelvegbrua på riksveg

44 i Lagårdsvegen i Stavanger. Brueier Statens vegvesen har inne som del av funksjonskontrakten at all grafitti i sentrum skal fjernes innen ett døgn. (Foto: Geir Brekke)



Stor interesse for Skansenløpet

TRONDHEIM ■ Norges første undersjøiske betongtunnel for vei-trafikk, Skansenløpet i Trondheim, vekker oppsikt. Anlegget har mange besøkende og både aviser, fjernsyn og fagblader har laget

store oppslag. I høst vil blant annet tunnelen presenteres i Newton på NRK. Skansenløpet betongtunnel åpnes i 2009, et halvt år før Bjørvikatunnelen. (Foto: Audun Klev)

REPORTASJE

Nye ledere i Stor-Oslo

■ ■ Erik Andre Foss (43) er tilsatt som ny leder for de administrativt ansatte ved trafikkstasjonene i Stor-Oslo når trafikant- og kjøretøyseksjonen omorganiseres. Han er i dag tilsatt i Husbanken. Knut Olav Røang fortsetter som faggrupeleder for kjøretøy mens Stene Jakobsen blir faggrupeleder for trafikantvirksomheten.

Ny ressursjef

■ ■ Ole Syltebø, 55 (bildet) fra Fræna i Romsdal blir ny ressursjef i Statens vegvesen Region midt. Mesteparten av sitt yrkesaktive liv har Syltebø arbeidet innenfor landbruksforvaltningen. Siden 2002 har han vært landbruksdirektør og etatsens øverste leder i Møre og Romsdal. Han er utdannet sivilagronom med tilleggsutdannelse innen ledelse og administrasjon. Han tiltrer 1. februar. (Foto: Eivind Sperre Austnes)

**Ny generalsekretær i SLF**

■ ■ Rune Gjøs fra Statens vegvesen trækker til som generalsekretær for Sykklisternes landsforbund i desember. Gjøs har femten års fartstid i Statens vegvesen, de siste sju åra med kollektivtrafikk. For det jobbet han mye med sykkelplanlegging i Tønsberg og Nøtterøy.

- En viktig sak for meg blir å få mer trøkk på sykkel som transportmiddel i de største byene. Det er mange andre som jobber med for eksempel fritidssykling, men akkurat det å få bedre forhold for syklister i byene er viktig, sier den påtroppende generalsekretæren. Som seg hør og bør sykler han ofte fram og tilbake på jobb og ser fram til å ta fatt på nye oppgaver. (Foto: Henriette Erken Busterud)

**Kor-æresmedlem**

■ ■ Olav Søfteland har sluttet som vegdirektør og under en markering i Vegdirektoratet ble han utnevnt til æresmedlem i direktoratets kor. Bilder kan lyve og dette bildet viser ikke Søfteland som solist, derimot hans tale der han takket for æresbevisningen, men samtidig omtalte den som risikabel ut fra hans sangferdighet. (Foto: Håkon Aurlien)

Eiendomsbaronen

Utbyggere vil bruke seks milliarder kroner på å bygge en ny bydel på påler i Tromsøsundet. Grunneier er Statens vegvesen.

Giselle Jensen

TROMSØ: Rike på gull og edle steiner er de kanskje ikke i Statens vegvesen i Tromsø, men nå spør det om vi ikke må revurdere dette inntrykket. Staten eier nemlig det som viser seg å være den kanskje mest attraktive tomte i Tromsø. Til alt overmål ligger tomte under vann, men det stopper ikke investorer og utbyggere i Ishavsbyen.

Bolig på påler

- Byen blir for liten. Nå planlegges nye boligområder på påler og flytebrygger, forteller distriktssjef Nils Arne Johnsen. På vegne av Vegvesenet råder han over anslagsvis 200 mål sjøgrunn i Tromsøsundet som utbyggerne nå sloss om å få kjøpe.

- Det er tre ulike utbyggere som ønsker å etablere en ny bydel 100-150 meter ut i sjøen nedenfor E8 i Tromsdalen. Det mest ekspansive prosjektet omfatter 2500-3000 nye boliger, forteller han. Blir det realisert får boligene en sentral plassering rett over sundet for Tromsø sentrum, badet i gyllen kveldssol.

Ekspropriasjon

Vegvesenet overtok sjøgrunnen i forbindelse med utbygging av E8 som går ved sjøkanten i Tromsdalen.

- Da Statens vegvesen ervervet grunn til vegen krevde enkelte grunneiere at vi kjøpte ut alt areal nedenfor vegen. De anså strandtomta og sjøgrunnen for verdiløst etter at vegen ble bygget, forteller Johnsen. På 70- og 80-tallet kunne vel ingen forestille seg at grunnen skulle få verdi.

Flaskehalsen

Statens vegvesen har ikke behov for sjøgrunnen, men vil legge inn harde betingelser for eiendomssalget.



Strandbyen: Dette er Veidekkes visjon for en ny bydel på fastlandssiden i Tromsø. (Fotomontasje: Yngve Olsen Sæbbe, Veidekke)

- Utbygger må betale nødvendig vegutbygging for å ta unna trafikken fra boligene. Vi vil dessuten stille krav om at utbygger setter av areal for en fire-felts veg, forteller distriktssjefen. Til tross for disse tiltakene kan en utbygging på inntil tre tusen boliger føre til kaos på Tromsøbrua der kapasiteten allerede er sprengt.

- Det kan hende vi i tillegg må sette inn tiltak som regulerer trafikken på brua, mener Johnsen.

Når Statens vegvesen selger eiendom går pengene direkte til statskassa.

- Et unntak er Bjørvika utbyggingen der statens inntekter for grunnen blir en del av finansieringen, forteller Nils Arne Johnsen.

Trenger gevinsten

Han legger ikke skjul på at han håper på en tilsvarende ordning for Tromsø for å få penger til nødvendig oppgradering av trafikk-systemene.

- Eiendommen er ikke taksert, men dersom den blir regulert til boligformål vil verdien trolig ligge på titalls millioner kroner, håper Johnsen.



Tomtekongen: Distriktssjef Nils Arne Johnsen. (Foto: Giselle Jensen)

Best på e-post

Statens vegvesen er best i en undersøkelse Forbrukerrapporten har gjort om kundeservice via e-post. Kriteriene var kvalitet på svarene og svartid.

Anne Marit Ø. Johansen

OSLO: - Dette er resultater vi er veldig glade for, sier administrasjonsdirektør Kjell Haaland.

17 offentlige kontorer og private bedrifter, mottok tre forskjellige relevante henvendelser hver. Hensikten var å se om det private og det offentlige prioriterer e-postkundeservice like høyt, og om alle er like flinke til å gi raske og gode svar. Noen svarte bare på en eller to av e-postene.

Totalt ble ni av 51 e-poster i undersøkelsen ubesvart. Svar innen én virkedag var forventet, og svar utover fire virkedager ble ansett som ikke besvart. Statens vegvesen var best av de undersøkte bedriftene på responstid. Forbrukerrapporten fikk svar på sitt spørsmål om førerkort på 12 minutter!

Disse var med i undersøkelsen: Telenor, Politiet, Get, Tollvesenet, Statens vegvesen, Ventelo, RiksTV, UDI, Forbrukerrådet, Viasat, Posten, Skatteetaten, NAV, Den Norske Kirke, Tele2, Nextgentel og Canal+.



Statens vegvesen

Prinsippsak om byggherre

Ei viktig prinsippsak er under oppsegling i Rogaland, etter at fylkeskommunen no har lyst ut eit nytt vegprosjekt i Randaberg, der fylkeskommunen set seg sjølv i den byggherrerolla som Statens vegvesen alltid har hatt og framleis har i resten av landet. Fylkeskommunen lyser etter hjelp til prosjektering og byggeleing for eit prosjekt på 2-3 km ny fylkesveg mellom Risavika og E39.

Utbyggingsjef Kjartan Hove (biletet) i Region vest seier at prinsippspørsmålet som her er reist for tida er til uttale i Vegdirektoratet, der det og vil bli ei juridisk vurdering av spørsmålet. Men fylkeskommunen oppfatar det slik at ein har høve til å gå laus på prosjektet utan noko formell godkjenning. (Arkivfoto: Olav Handeland)





Langt ned: Opptil 40 meter over E6 arbeides det for å utvide europavegen til fire felt. (Foto: Christin Hermann)

Tøffe tak på E6 i Steinkjer

Asbjørn Moe (59) har jobbet med E6 helt siden han startet i Statens vegvesen i 1973. To ulike hendelser de siste seks månedene har gitt han ekstra utfordring.

Christin Hermann

STEINKJER: - Vi har hatt store anleggstekniske og sikkerhetsmessige utfordringer med arbeidet i Løsberga, sier Asbjørn Moe, som er prosjektleder for E6-utbyggingen på strekningen Vist-Figga i Steinkjer. Totalt skal 220 000 kubikkme-

ter fjell sprenges bort, opptil 40 meter over eksisterende E6.

Gode sikringsrutiner

Hvor store utfordringene var, viste seg tydelig 9. mai i år. Under en ordinær sprengning falt store steinmasser ned i vegbanen. Noen mindre steiner rullet også ned på jernbanen som ligger få meter fra E6. Opprydnings- og sikringsarbeidet tok nesten én uke.

- Vegen og jernbanen var selvfølgelig stengt under sprengningen, så det var aldri fare for liv og helse, sier Moe, som understreker at de ikke hadde tenkt at så store steinmasser skulle komme ned.

På dette tidspunktet var man ferdig med halve strekningen som innebar sprengningsarbeid. Erfaringene fra første del hadde

vi overført til andre del, forteller Moe. Vi fant imidlertid fort ut at fjellets beskaffenhet og sprekke-mønster ikke var det samme. Selv om vi brukte geolog, var ikke dette så lett å avdekke, sier Moe. Hendelsen førte til mer omfattende sikringsarbeid og lengre stengningsperioder.

Alvorlig hendelse

En alvorlig hendelse 20. september gjorde det imidlertid nødvendig med ytterligere sikkerhetstiltak. En 100 kg stein falt ned i vegbanen, bare ti meter unna en bil.

- Hendelsen kom helt uventet på oss. Vi hadde gjort alt vi mente var nødvendig og vel så det, bekrefter Moe. Undersøkelser i ettertid har konkludert med at vibrasjoner fra en maskin i arbeid

på en fylling på anleggsvegen ovenfor skjæringen utløste steinspranget.

- Denne hendelse hadde vi ikke kontroll over. Det som ikke skulle skje, hadde skjedd. Ingen ble skadd, men følgene kunne vært fatale, sier Moe.

Prosjektet gjennomførte umiddelbart ny risikovurdering, og det ble lagt en ny plan. Sikkerheten for trafikanter og arbeidere måtte forsterkes. Man besluttet å utføre mer av arbeidsoperasjonene mens E6 var stengt. Fordelen var at arbeidet da kunne intensiveres.

- I perioder jobber man nå to skift. Da er E6 stengt hele døgnet. Ved full stengning kan man doble kapasiteten ved å arbeide parallelt i sør og nord, samtidig som alt arbeid konsentreres om spreng-

ning og utkjøring av stein, forteller Moe.

Snart ferdig

Når E6 ble stengt i lengre perioder, iverksatte man omkjøring.

- Vårt fokus fram til da var å arbeide med E6 samtidig som trafikken fikk gå mest mulig uforstyrret, forteller Moe. Han regner med å være ferdig med sprengnings- og sikringsarbeidet som krever full stengning i første del av desember, hvis ikke vinteren setter inn for fort.

- Når vi kommer ned til de siste 12-15 meterne over eksisterende veg, vil vi kunne starte med en annen sprengningsmetode, sier Moe. Da kan vi igjen ha kortere stengninger i forbindelse med hver sprengning, håper Moe.

Mange hensyn å ta med omkjøring

Erfaringene fra første fase med omkjøring fra E6 utbyggingen i Steinkjer.

Christin Hermann

STEINKJER: I tillegg til at omvegen gir 30-40 minutter lengre kjøretid, medførte den en ikke ubetydelig fare for skolebarn fra fire ulike skoler langs omkjøringsruten.

- Trafikksikkerhetsmessig var ikke dette en optimal løsning, sier Asbjørn Moe. Riksvegene er smalere enn E6, og det er minimalt med gang- og sykkelveger og del-

vis høye fartsgrenser på strekningen.

Derfor valgte prosjektet å i langt større grad benytte stekningen Lø-Sørli (Løsbergveien) som omkjøringsvei. Denne omkjøringen er unnagjort på tre minutter. Ulempen er at den går tvers igjennom et stort boligfelt, med en barneskole rett ved vegen.

- Vi har vegret oss veldig, men totalt sett er det liten tvil om at dette er den beste løsningen, sier Moe.

Strekningen på to kilometer er skiltet ned til 30 km/t. Det er satt opp gjerde ved skolen, etablert ett

opphevd gangfelt, utbedret rekkverk og asfaltert de hardest belastede partiene på den kommunale vegen.

- Hadde det ikke vært sammenhengende gang- og sykkelveg hele strekningen, ville en slik omkjøring vært helt umulig, sier Moe.

De aller fleste av beboerne bor på den siden av vegen som har gang- og sykkelveg. Noen få skolebarn bor på den andre siden. Disse får dekket drosjeskysst til skolen, på Vegvesenets regning. Moe har samarbeidet tett med Steinkjer kommune og rektor ved Lø skole for å finne gode løsninger mens omkjøring er nødvendig.



Snakker sammen: Prosjektleder Asbjørn Moe og rektor Svanhild Finvik ved Lø skole har holdt god dialog i forbindelse med at Løsbergvegen nå brukes som omkjøringsveg. (Foto: Christin Hermann)

REPORTASJE

TURISTVEGPROSJEKTET: Tettare på næringa

Statens vegvesen styrkar samarbeidet med NHO Reiseliv og Innovasjon Norge for å nå målet om tilleggsinvesteringar langs dei nasjonale turistvegane.

Geir Brekke

HARDANGER: Gjennom turistvegprosjektet har etaten sett som mål å få dei private og offentlege tilleggsinvesteringane langs turistvegane opp i 850 mill. kr. Dette er ein effekt ein siktar mot som eit resultatet av at Statens vegvesen har investert i tiltak lands dei 18 turistvegutene.

Avtale signert

Under statsbesøket til kongeparet i Tyskland nyleg var norsk reiseliv eit hovudtema. Det var i Berlin at den nye avtalen mellom NHO Reiseliv, Innovasjon Norge og Statens vegvesen blei underskriven. For NHO Reiseliv stilte administrerande direktør Knut Almquist, for Innovasjon Norge stilte reiselivsdirektør Per-Arne Tuftin og for Statens vegvesen fungerande vegdirektør Kjell Bjørvig ved signeringa av avtalen. Tuftin og Almquist går dessutan inn i Kvalitetsstyret for nasjonale turistveggar, der Bjørvig er leiar.

Engasjement

- Vi ønskjer sentrale aktørar på

nasjonalt nivå sterkare inn i arbeidet med å styrka næringsutviklinga i samband med turistvegsatsinga, seier leiar for turistvegprosjektet i Statens vegvesen, Jan Andresen, til Vegen og vi.

Gjennom prosjektet har etaten hatt tett kontakt med reiselivsaktørar langs dei 18 aktuelle turistvegstrekingane.

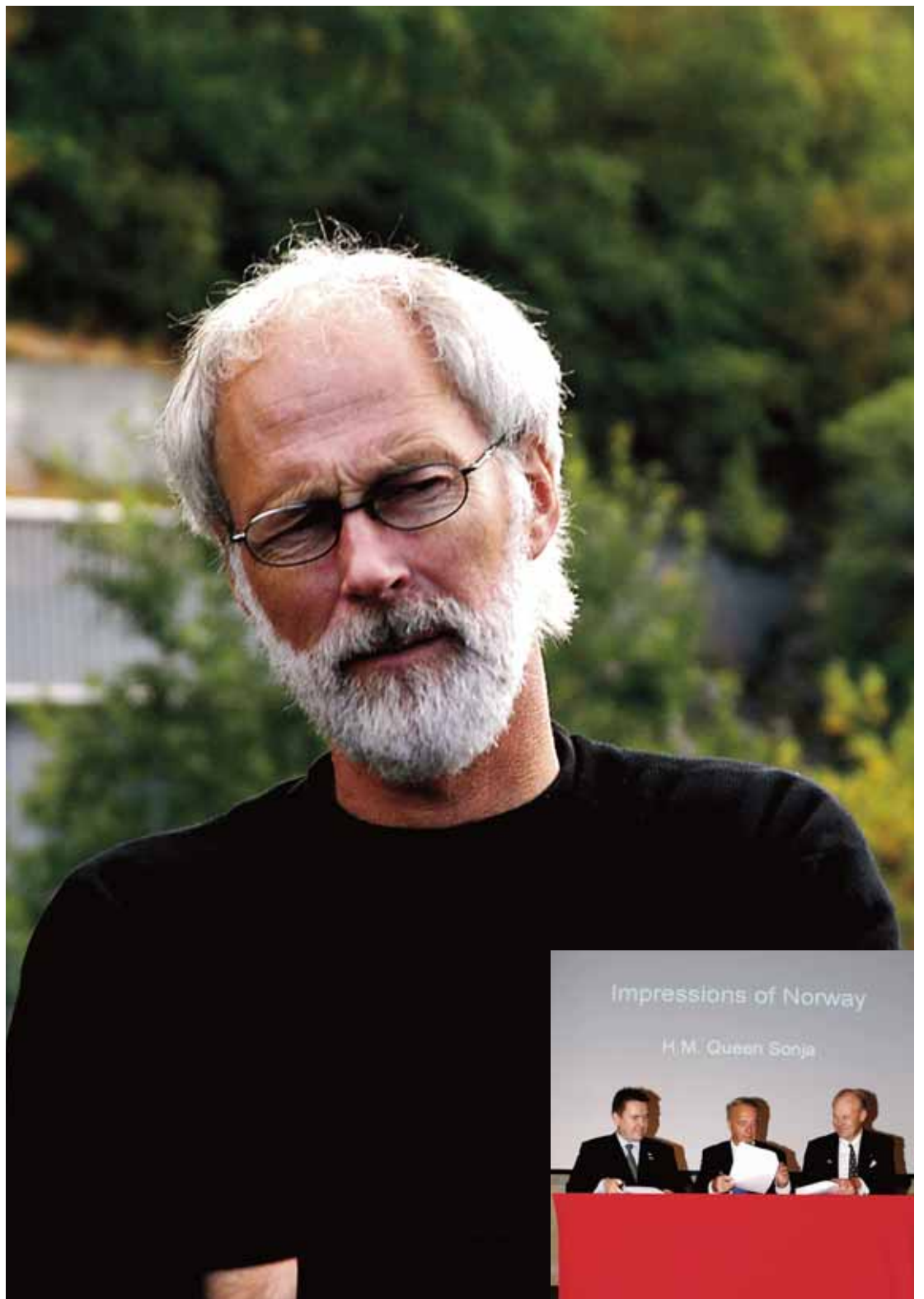
- Det er også viktig å få til ei god forankring og sterkt engasjement på nasjonalt nivå for å nå eitt av dei viktigaste måla med Turistvegprosjektet, nemleg å styrka næringsutviklinga, meiner Andresen.

Ein del er gjort

Turistvegprosjektet har og stimulert til næringsutbygging langs ein del av turistvegstrekingane gjennom konkret planbistand. Men ressursane blir i første omgang nytta til planlegging og bygging av opplevingspunkt, turistveginformasjon og servicetiltak langs vegrutene innanfor Vegvesenet sitt ansvarsområde.

Innovasjon Norge driv rådgiving og delfinansiering av næringsutvikling, også innan reiseliv. Dei har kompetanse på eit fagfelt som Statens vegvesen vonar kan kome turistvegprosjektet til betre nytte, med den nye samarbeidsavtalen som grunnlag.

Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) har dei siste åra fått ei sterk avdeling for reiseliv, som medlemsorganisasjon og fagleg støtte for seiselivsverksemdar landet rundt.



Omlegging: Turistvegprosjektet ønskjer andre aktørar sterkare på bana i næringsutviklinga rundt Nasjonale turistveggar, seier prosjektleiar Jan Andresen. (Foto: Geir Brekke)

Berlin-avtalen: Partane skriv under avtalen under kongebesøket i Berlin. F.v. Per-Arne Tuftin, Kjell Bjørvig og Knut Almquist. (Foto: Per Kollstad)

Førjul på Norsk vegmuseum

Søndag 25. november er det førjulsdag for familien på Norsk vegmuseum. Museet kan lokke med både Jenny Jenssens juleforestilling og julemarked.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Publikum ønskes velkommen til et gratis juleshow på Norsk vegmuseum klokka tolv.

Da entrer Jenny Jenssen og et barnekor scenen i friluftsmuseet for å synge, og sokneprest Dagfinn Fol-

lerås skal lese juleevangeliet.

- Jenny Jenssens populære familiefestilling er tuftet på platen "Jennys Jul" og er et juleshow med blant annet barnesanger, Snemannen Kalle, Julemusa, Juleneket og Reinsdyret Rudolf, reklamerer Randi Tone Skjelsvold på Norsk vegmuseum.

Det blir julemarked hvor an kan få kjøpt alt fra flatbrød, ost, rakefisk, kaker og honning til kranser, porsele, lys og husflid.

- Mens de voksne tar seg av innkjøp kan barna blant annet besøke eventyrlavvoen, smeden i smia og nissemors julekortverksted, lover Skjelsvold.



Førjulsdag: Søndag 25. november blir det førjulsdag på Norsk vegmuseum med Jenny Jenssens. (Foto: Sigbjørn Vedeld, Jens R. Knutsen)

Lur løsning for sykler

Han har utviklet en smart løsning for sykkelparkering i et tidligere venterom ved hurtigbåtterminalen.

Geir Brekke

STAVANGER: Jan Geir Fjogstad er sykkelkontakt ved Statens vegvesen i Sør-Rogaland, og er stadig på jakt etter å finne kreative løsninger for å fremme sykkelbruken i distriktet.

Særlig i Stavanger og Sandnes er det ønskelig å øke sykkelbruken til og fra jobb, med stadig økte bilkøer i rushtiden.

Et mindre venterom på kaien i Stavanger der lokalbåtene har anløp, var ganske nedslitt og var blitt mindre attraktivt etter at hurtigbåtterminalen like ved ble åpnet for noen år tilbake.

- Etter at de gamle trebenkene var fjernet, ble det i samarbeid med Stavanger kommune montert fire hengestativer for sykkel på den forseggjorte, flisbelagte veggen. Stativene er laget for innendørs bruk, så det ble spandert et lag

pulverlakk som ekstra overflatebehandling før montering. Prisen endte på ca. 1 300 kroner per plass ferdig montert. Dette er svært gunstig i forhold til vanlige sykkelpar-

keringstativ utendørs, sier Fjogstad, som også kan fortelle om stor etterspørsel etter plass på sykkelparkeringshuset Bike Safe ved Rutebilstasjonen i Sandnes.



Hengestativ: Det er plass til fire sykler om gangen i det vesle parkeringshuset ved hurtigbåtterminalen. (Foto: Geir Brekke)

"Kampen om rekruttene"



I Vegen og Vi nr. 15/2007 beskriver vegdirektør Kjell Bjørvig de virkemidler Statens vegvesen har og hva etaten må skjerpe seg på for å sikre konkurransedyktighet på arbeidsmarkedet slik at "de store utfordringer etaten står overfor blir løst med like god kvalitet og minst like effektivt som hittil". Det er betimelig at dette fokuseres på!

Gjennom "HR-undersøkelsen 2007" har HR-Norge og Ernst og Young satt humankapitalen på dagsorden. I rapporten fra undersøkelsen fremgår det at det er en klar tendens til at fokuset primært ligger på å tiltrekke og rekruttere ny medarbeidere, og mindre på å utvikle og

beholde de eksisterende. Tap av nøkkelmedarbeidere er selve marerittet for mange ledere, hevdes det i rapporten.

Som HMS-rådgiver har jeg vært delaktig i å formulere en regional IA-handlingsplan som bl.a. inneholder en målsetting om å øke den reelle pensjoneringsalder fra 64,3 år i 2003 til 65 år i perioden 2006-2009. Dersom nesten tusen ingeniører og sivilingeniører må erstattes de neste 10-15 årene er det, trolig, et betydelig antall årsverk å hente gjennom satsing på senioren.

Mennesker er den innsatsfaktoren som gir kvalitet i tjenestetilbudet og den ressurs som skaper mest økonomisk verdi. I hvilken grad de menneskelige ressurser utvikles, organiseres og målrettes er avgjørende for å skape varige konkurransefortrinn.

Etatsledelsen fikk, nylig, råd av ungdommen i etaten under et Etatsledermøte om å "jobbe aktivt med omdømmebygging, bli mer kreativ i rekrutteringsarbeidet og følge opp unge ansatte enda tettere enn i dag".

Tilsvarende burde senioren kunne gi etatsledelsen tilsvarende råd mht omdømmebygging, ha en mer aktiv og tydelig seniorpolitikk og følge opp eldre ansatte tettere enn i dag. Dette skal til for tilfredsstillende senioren i følge en nylig gjennomført undersøkelse i en herværende

kommune:

- Godt arbeidsmiljø
- Bli mer sett og hørt/tatt på alvor
- Hyppige tilbakemeldinger, ros og konstruktiv kritikk
- Tydeligere ledere som følger opp medarbeiderne
- Større verdsetting av realkompetanse og mer faglig oppdatering
- Tilpassede arbeidsoppgaver
- Vikar ved fravær. Bedriftshelse-tjeneste
- Seniorsamtale fra 55+
- Økonomiske virkemidler fra 62+
- Kortere arbeidstid med lønnen inntakt og fleksibel, ekstra ferie
- Mer nytenkning, vilje og mot til å prøve nytt.

Undersøkelsen viser at det på flere områder er betydelig utviklingspotensial for personalarbeid i norske virksomheter, kanskje også i Statens vegvesen?

De som klarer å opparbeide seg en helhetlig og gjennomtenkt strategisk tilnærming til, og praktisk gjennomføring av, humankapitalprosessene vil få en markant effekt ved at man når sine vekst og resultatmål i årene fremover.

Supplert med bedre og mer systematisk måling, rapportering og, ikke minst, oppfølging av måleresultater på humankapitalen er dette en oppskrift for å lykkes i kampen om talentene.

Geir Skonnord

E 18 i Vestfold kontra Las Vegas

Kjørte fra Kristiansand til Oslo fredag ettermiddag den 19.10. Valgte bil remfor "miljøvennlig tog" fordi vi skulle diverse ærender rundt i Oslo der vi var avhengig av bil pluss laste inn IKEA varer på tilbaketuren (ikke lett å ta med de på toget).

Ved avkjørselen til Hoff i Vestfold var det full stopp og lange køer mot Oslo. Her er det to felt med betong midtdeler som skiller kjørebanelene. Ringte 175 som sa at en latvisk trailer hadde fått motorstopp. Men pga midtdelene kom ikke redningsbilen frem.

Etterhvert ble trafikken om dirigert om Hoff. For å komme til nedkjørselen til Hoff måtte vi som stod nærmest rygge mens politiet stoppet trafikken for de som var sør for avkjørselen. Tror jeg rygget en kilometer. Ganske kaotisk der på E 18 en fredag ettermiddag på Norges viktigste hovedfartsvei til Oslo. Biler med hengere etc. som rygget i alle retninger på E-18. Fikk assosiasjoner til veistandarden i diverse u-land der jeg rygget.

Nå er det vel planer om 4 felts motorvei her med anleggstart i 2009? Etter trafikkmengden burde det vært bygget motorvei her for minst 30 år siden. Midtdeler berger

riktig nok nå liv på strekningen men skaper kaos ved kø. Hva med ambulansetrykninger? Og for alle trailerne som blir stående i disse køene må jo det bety store ekstrakostnader for næringslivet. Men det har vi nok råd til i disse oppgangstider.

For oppgangstider betyr nye muligheter. Flere av mine bekjentskaper reiser for tiden til Las Vegas for å spille poker. Det er jo den nye hobbyen. Visstnok eier vi nordmenn en stadig større andel av kasinoene der borte gjennom oljefondet. Det amerikanerne betaler oss for oljen får de igjen i norske investeringer i kasinoer.

Og det er da jeg lurer litt. Veiene våre er i elendig forfatning. Einar Gerhardsen ville på 50 tallet investere i veier. Men han fikk ikke lov av sin egen finansminister. Det får ikke vi lov til nå heller av Kristin Halvorsen. Selv om nye veier reduserer drivstofforbruk og dermed utslipp. Men vi får lov til å reise "miljøvennlig med fly" til Las Vegas for å spille bort hele formuen vår på våre egne eide kasinoer.

Leif Kåre Spartveit
Kristiansand

Nye Bogstadveien: Hva med syklistene?

Vi leser med interesse om planene for en omfattende ansiktsløftning av Bogstadveien i Oslo. I løpet av et par år skal dagens totale trafikkanarki transformeres til en oase der fotgjengerne prioriteres med brede fortau og sittebenker, og alt skal legges til rette for en "...hyggelig gate". Dette er jammen på tide, tenker vi, og ser for oss en løsning som til fulle ivaretar alle myke trafikanters og handlendes interesser.

Prioriteringene ble fastslått etter en såkalt "idéudugnad" i 2005, der "alle" interessegruppene i området ble invitert til å komme med innspill. Vi er ikke imponert! Uten å innkalle Syklistenes Landsforening var det åpenbart ingen på dette møtet som ønsket eller klarte å tale syklistenes sak, og vips! var de utradert som "interessegruppe". Det kan nesten virke som om syklistene har skyld i dagens trafikk-kaos, og at problemet løses ved å henvise dem til sidegatene.

Mener politikere, butikkeiere og planleggere at syklistene utelukker ferdes direkte mellom Majorstuen og Slottet og ikke har ærender i Bogstadveien/Hegdehaugsveien? Er handelsstanden ikke i stand til å se på denne trafikantgruppen som potensielle og faktiske kunder? Her må det minnes om at ca 70prosent av dagens biltrafikk er gjennomgangstrafikk, m a o at kun 30prosent av biltrafikken har noe mål i Bogstadveien. Samtidig viser forskning at syklistene handler for mer enn bilistene i dette strøket. Hvilke signaler gir politikerne (som jo allerede har vedtatt erstatningsruten) til omverdenen ved å prioritere bilparkering fremfor sykkeltrafikk i den nye Bogstadveien, og hvorledes er dette i overensstemmelse med eventuelle mål Oslo kommune måtte ha for redusert biltrafikk og økt satsning på sykkel?

Planen går i korthet ut på å utvide fortauene, la trikk og biler

dele kjørebanelen, redusere hastigheten til 30 km/t og tilrettelegge for like mange parkeringsplasser på gateplan som det er i dag. Dette medfører at Bogstadveien/Hegdehaugsveien får status som en "...smal gate ..." uten plass til egne sykkelfelt. Planen går ikke så langt som - eller tør ikke? - å foreslå direkte forbud mot sykling her, men syklistene må i fremtiden fortsette å sno seg mellom trikker og biler, eller hoppe opp og ned på fortauene og åle seg mellom fotgjengere, benker og varestativer.

Denne typen løsning gir syklistene antagelig et enda dårligere tilbud enn de har i dag. Planen er direkte trafikkfarlig. Den er i strid med retningslinjene nedfelt i Sykkelhåndboka og er en hån mot syklistene og andre som ønsker at Oslo i større grad skal fremstå som en mindre miljøbelastende by.

Syklistenes Landsforening utfordrer Oslo's politikere til å se på sykkelene som et likeverdig transportmiddel og legge til rette for at sykkelene av mange vil oppfattes som det foretrukne transportmiddelet i Oslo's gater. Videre krever vi at det for planen vedtas utarbeides og fremlegges en alternativ plan der gateparkeringen fjernes. Dette vil gi god plass til sykkelfelt i begge retninger og stimulere til økt sykkelbruk i området og igjen generere mer handel enn det relativt få parkeringsplassene gjør og bidra til kvalitetshevingen og den ønskede trivselen i Bogstadveien som er formålet med planen.

Morten I. Kerr, leder i Syklistenes Landsforening

Usaklig kritikk av Statens vegvesen

I et leserinnlegg i VG nylig, fremsetter en ekspressbussjåfør et sterkt angrep på Statens Vegvesen. Foranledningen er at etaten for kort tid siden foretok fartsmålinger av ekspressbussene på tre motorveistrekninger i Vestfold og Akershus. Målingene viser at 9 av 10 ekspressbussjåfører bryter fartsgrensen på 80 km/t som er maks fartsgrense for ekspressbussene og andre tunge kjøretøyer. Videre at 6 av 10 ekspressbussjåfører kjører fortere enn 90 km/t, og nær 1 av 10 kjører fortere enn 100 km/t.

I innlegget hevder ekspressbussjåføren at det er sendrekthet ved veitubedringer på E 18 fra Kristiansand til Oslo, og inkompetente byråkrater i Statens vegvesen som er årsaken til at yrkessjåfører bryter fartsgrensene.

Transportbedriftenes Landsforening (TL) som representerer den altoverveiende del av ekspressbuss- og kollektivtrafikken i Norge, reagerer sterkt på uttalelsene og tar avstand fra kritikken. På de aktuelle veistrekningene som beskrives, gjennomføres helt nødvendige utbedringer av E18. Yrkessjåfører som andre sjåfører må derfor finne seg i at det i anleggsperioden blir reduserte hastigheter, omkjøringer og noe trafikkø.

Uansett årsak er fartsgrenser til for å overholdes. Ikke minst gjelder dette forere av tunge kjøretøyer. Det er en avsporing å legge ansvaret på Statens vegvesen for at yrkessjåfører blir tatt for å bryte hastighetsbestemmelsene. Ansvaret for brudd på Vegtrafikkloven ligger i hovedsak hos yrkessjåførene. I de tilfeller der ruteplanene påviselig er for stramme, må også busselskapene ta sin del av ansvaret.

To av fartsmålingene i undersøkelsen som ekspressbussjåføren

refererer til, er foretatt på E6 mellom Oslo og Gardermoen. Her er lovbruddene tilnærmet de samme som på E 18 gjennom Vestfold. Her er det også firefelts motorvei og ingen anleggsvirksomhet. Hvorfor da til dels alvorlige fartsoverskridelser her?

Et nærliggende svar er at det kanskje har med holdninger og trafikksikkerhetskulturen i bussbransjen å gjøre. La oss være ærlige og erkjenne at bussbransjen har et forbedringspotensial, og at vi derfor må gå i seg selv.

Statens vegvesen sine målinger bekrefter dessverre det inntrykk som har festet seg over lang tid. TL stiller seg derfor positiv til fartsmåling av ekspressbussene, og støtter tiltak for å få bukt med de mange bruddene på fartsgrensene. Passasjerer og samfunnet for øvrig må kunne forvente at busselskaper og yrkessjåfører følger Vegtrafikkloven.

TL mener for øvrig at tiden er moden for å revidere de øvre fartsgrenser for busser på motorveg. Dette er også i tråd med tidligere forslag fra Statens vegvesen / Vegdirektoratet. Reglene ble laget for mange tiår siden, og er ikke oppdatert i tråd med økt vegstandard og bussens tekniske utvikling.

Ved utbygging av firefelts motorveg har myndighetene gradvis økt den maksimale fartsgrense for personbiler fra 80 til 100 km/t, mens maks fartsgrense for busser har stått stille. Dagens regelverk tillater derfor ikke buss å holde samme fart som annen trafikk. Dette oppfattes som urimelig sett i forhold til det høye sikkerhetsnivået motorvegen og dagens busser har.

Transportbedriftenes Landsforening
Arne Johan Gjerstad, fagsjef

På bekostning av et tryggere og mer miljøvennlig veinett

Vi i Nei til Frontkollisjoner sier ja til økt satsing på dagens veinett. Til et mer trafikksikkert og miljøvennlig veinett.

Vi er bekymret for at arbeidet med høyhastighetsbaner i Norge skal gå på bekostning av etterslepet og arbeidet for trafikksikkerheten som dreper liv ukentlig i veitrafikken.

I forbindelse med offentliggjoring av utredningsarbeid for å undersøke potensialet for mulige høyhastighetsbaner i Norge hører vi nå formidable beløp lagt fram i rapporten om hva dette koster. Dette samtidig som vi altså ikke tar oss råd til å skaffe oss et trafikksikkert miljø på våre veier. Det er trist å konstatere at samferdselsministeren ikke klarer å nå det viktigste målet for transportpolitikken, nemlig færre drepte og hardt skadde.

Budsjettforslaget for 2008 innebærer at langt flere mennesker vil møte en hard skjebne i veitrafikken enn det Nasjonal transportplan legger opp til. Dette må vi først få ordnet opp i før man går over til de amisiøse mål som er høyhastighetsbane i Norge er. Men vi ønsker velkommen en diskusjon på hvordan vi kan møte de økte kravene mht vår infrastruktur og finansieringen utenfor de årlige statsbudsjettene. Satsing på høyhastighetsbane må ikke gå på bekostning av økt fokus og arbeid med trafikksikkerheten på våre veier.

Nei til frontkollisjoner
Geir Tangstad Holdal

REPORTASJE

Kyststamvegen er den største utfordringa

- Eg ser vidare utbygging av Kyststamvegen som heilt avgjerande for å styrke vestlandsregionen.

Geir Brekke

BERGEN: Det er nyttilsett regionvegsjef Olav Ellevset som seier dette i ein telefonsamtale med Vegen og vi frå Ouagadougou i Burkina Faso i Afrika. Han er ein av Verdsbanken sine utsendingar på det årlege stormøtet innanfor Subsaharan Africa Transport Policy Program, der 35 afrikanske partnerland og ein del av givarlanda er samla.

Fjordkryssing

Men i den sørlige utkanten av Sahara går tankane også til Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane, som blir Ellevset sitt arbeidsfelt ut på nyåret, når han får avslutta sitt tre år lange oppdrag som seniorrådgivar ved Verdsbanken sin hovudbase i Washington.

- Eg ser verkeleg fram til å ta fatt på dei store utfordringane for Statens vegvesen på Vestlandet, seier Ellevset. Gjennom sitt internasjonale kontaktnett har han erfart at Norge kan hende kan bli enda betre på å hente heim det beste av teknologiske framsteg frå utlandet.

- Eg trur nok vi har endå meir å tene på eit internasjonalt samarbeid. Ikkje minst for å dra nytte av spisskompetanse på område der vi treng ny kunnskap. Tenk berre på dei stor utfordringane vi står overfor dersom vi skal gi oss i kast med nye fjordkryssingsprosjekt i Norge i åra framover. Ikkje minst på Vestlandet, seier han.

Afrika-veggar

- Korleis vil du samanlikne vegstandarden i Norge med det du t.d. kjenner frå Afrika?



Kjem snart heim: Olav Ellevset går frå den internasjonale arena til regionvegkontoret i Leikanger. (Arkivfoto: Kjell Wold)

- Sidan dei topografiske tilhøva mange stader er heilt annleis blir det ikkje rett å samanlikne direkte. Kørefarten på stamvegnettet mellom Tanzania og Namibia ligg på 120 km/t i flatt og godt lende. Det som seinkar transporten på delar av det afrikanske kontinentet er like gjerne toll og grensekontroll som vegstandarden, seier Ellevset, som var den første vegdirektøren i den omorganiserte Road Agency i Tanzania frå

2000 til 2002. I dag er Tanzania ein av dei afrikanske statane som ligg i front på vegsektoren.

Ras og reform

Ellevset vedgår at han ikkje har fått fylgd norsk vegpolitikk i særleg grad dei siste åra, i rolla som globetrottar for Verdsbanken. Han har likevel registrert at det har gått mange steinsprang i Fatlaberget i haust, og ser fram til at rv. 55 neste

år skal bli sikra med tunnel. Den norske forvaltningsreforma har heller ikkje gripe tak i 61-åringen frå Surnadal så langt. Men han reknar med at Statens vegvesen vil tilpasse seg også denne reforma, slik etaten har for vane å gjere. Og dagens norske fylke er i internasjonalt samheng etter måten små einingar, seier den tidlegare vegsjefen i Aust-Agder og prosjektleiaren i Sør-Trøndelag.

OLAV ELLEVSET

Tilsett i Statens vegvesen 1969
Sivilingeniør ved NTH i Trondheim 1975
Erfaring frå Statens vegvesen Sør-Trøndelag og Vegdirektoratet Vegsjef i Aust-Agder (distriktsjef frå 2003)
Vegdirektør i Tanzania 2000-02
Seniorrådgivar i Verdsbanken i USA 2004-2007

Skamrosar Vegen og vi

- Vegen og vi er ein fabelaktig avis som tilsette i Statens vegvesen bør bli enda flinkare til å nyttiggjere seg av.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Det sa tidlegare vegdirektør Olav Søfteland under eit allmøte for tilsette i Vegvesenet i Trondheim nyleg. Han meinte at Vegen og vi er ein effektivt reiskap for å formidle Vegvesenet sine me-

ningar Han viste til at artiklar i Vegen og vi vert lagt merke til og blir formidla vidare i rik monn av andre medier.

- I mange høve kan det vere meir effektivt å få inn ein artikkel i Vegen og vi enn å sende ut ei pressemelding, var Søftelands råd til allmøtet. Han poengterte at alle tilsette i Statens vegvesen i tillegg til sin vanlege jobb også er informasjonsmedarbeidarar. Han minna samstundes om at dei tilsette i avisa ikkje må opptre som VG-journalistar, men sjå seg sjølv som ein del av den totale informasjonsverksemda i etaten.

I det samme allmøtet tok den

nye regionvegsjefen for Midt-Norge, Berit Brendskag Lied, til orde for at Vegvesenet måtte bli meir aktiv og synleg i det offentlege rom.

- Vi har gått frå å vere ein aktiv samfunnsaktør til å bli nokså usynleg. Dette skal vi no gjere noko med, sjølv om det kan vere ein vanskeleg balansegang å opptre i skjerpingspunktet mellom politikk og fag, sa ho.

Skryt: Olav Søfteland anbefaler tilsette i Vegvesenet å nytte Vegen og vi som informasjonskanal. (Foto: Knut Opeide)



TEMPEN PÅ TAMPEN

NAVN: Kjell Levik ■ **ALDER:** 70 ■ **STILLING:** Leder av internasjonal stab i Statens vegvesen ■ **BOSTED:** Bjørndal ■ **SIVILSTATUS:** Gift, to barn
■ **AKTUELL SOM:** Avtroppende internasjonal entusiast

Flagger internasjonal innsats

Kjell Levik håper etaten vil satse mer på internasjonalt arbeid. - Internasjonalt kontakt blir mer og mer viktig. Vi er mer avhengige av utlandet enn de er av oss, sier han.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Kjell Levik vokste opp på Møre og i Trøndelag og føler seg som en trønder med stor T, til tross for å ha bodd mesteparten av livet i Oslo.

- En av bivirkningene er at humøret svinger i takt med formen til Rosenborg, ler Levik, med seieren mot Valencia friskt i minne.

44 år i etaten

Da Kjell Levik startet på byggstudiet på NTH i 1959 fikk han fort sansen for det søte liv lenger ned i gata - på Samfundet. Der havnet han på de skrå bredder som skuespiller i Uke-revyen. Det gikk hardt utover karakterene, og han fikk ordre hjemmefra om å konsentrere meg om studiene. Da de var over fikk han jobb ved Sør-Trøndelag vegkontor. 44 år senere kan han se tilbake på en lang og innholdsrik karriere i etaten: Som leder av Asfaltseksjonen i Vegdirektoratet, Vedlikeholdsseksjonen, Veglaboratoriet, Driftavdelingen og Teknologivdelingen, og nå til slutt internasjonal stab. I tillegg har han vært med i en rekke komitéer, blant annet i PIARC og Nordisk Vegteknisk Forbund.

- Vegvesenet har gitt meg fantastiske sjanser, jeg har aldri tenkt på å søke meg ut. Da jeg var førti ble jeg for eksempel spurt om jeg hadde lyst til å ta en mastergrad på universitetet i Ohio i USA og hadde mitt livs beste år. Ellers er vedlikehold det jeg har brennt mest for, det har hatt altfor lite prestisje, tordner trønderen.

Bereist

Det er få i Statens vegvesen som reiser så mye som Levik - han har rundt hundre reisedager i året.

- Å reise til Botswana tar mye tid. Sist jeg var der tok det 24 timer. Da er det godt å kunne slappe av i loungen på mellomlandinger. Det er jo ofte slik at en går rett i møter når en kommer fram, sier Levik. Han har hatt mye luft under vingene og har landet i over 60 land i embeds medfør.

- Vi må engasjere oss i det som skjer og knytte kontakter. Ledere bør også ha mer internasjonal erfaring. Vi har mye å lære av kulturforskjeller, ikke minst av medmenneskeligheten til afrikanerne, sier Levik.

Veltet i Zambesi

I Øst-Afrika har han vært over 20 ganger i forbindelse med bistandsprosjekt for Norad, like mange ganger har han vært på Island som han regner som sitt andre fedreland. Men han har også hatt spennende opplevelser på fritida. En gang var han på rafting med Søfteland på Zambesifloden: I et tøft stryk velter flåta. Det blir lettere panikk da Levik er som sunket i havet. Tanken på krokodillene i elva gjør ikke stemningen noe lettere. Men en blek Levik fosser av sted og blir til slutt plukket opp av en annen flåte. Dette er visstnok hans første og siste raftingtur.

Sprek syttiåring

På nyåret hopper Levik over i pensjonistenes rekker. For det er en sprek syttiåring som forlater sin post når en etterfølger er ansatt. Han slår et slag for golf og har slitt seg opp mange bratte birkebeinerbakker. I vinter skjøytet han av sted i Oslomarka og kom bort i ei eldre dame med staven.

- Dere unge må passe dere, skrekk dama etter ham. Den replikken lever han lenge på.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som dør i trafikkulykker i Tanzania?

Årsaken er manglende opplæring og oppfølging av førere. I tillegg er det dårlige og overbelastete kjøretøyer og dårlige veier.

Hva kan Vegvesenet i Tanzania gjøre for å bli bedre på publikumsservice?

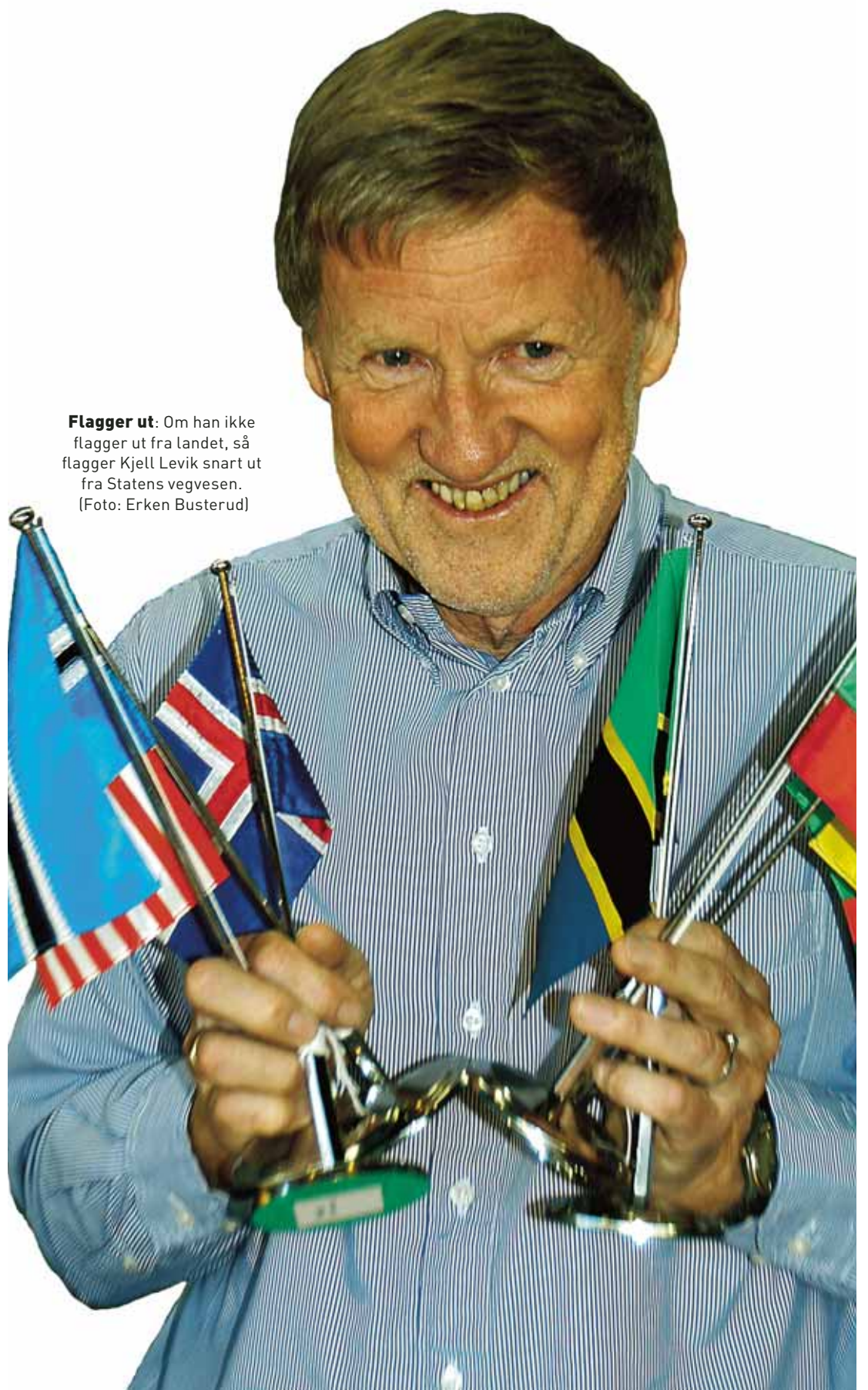
Jeg ville arbeidet for å få innført en offentlighetslov som vi har i de fleste europeiske land, samt styrke informasjonsavdelingen med kompetente folk og laget en informasjonspolicy.

Hva ville du gjøre dersom du var vegdirektør for en dag i Tanzania?

Jeg ville delegere mer ansvar til mine medarbeidere, slik at alt ikke behøver å gå helt til topps som i dag.

Hva ville du gjøre hvis du var samferdselsminister for en dag i Tanzania?

Be om et ekstraordinært møte i regjeringen med sikte på å få mine kolleger med på en omprioritering av statsbudsjettet for å få bukt med forfallet av vegnettet.



Flagger ut: Om han ikke flagger ut fra landet, så flagger Kjell Levik snart ut fra Statens vegvesen. (Foto: Erken Busterud)

LØSGRUS

HVA SKJER?

17. NOV/AUSTEVOLL

■ Åpning Austevollsambandet

22. NOV/OSLO

■ Fjellsprengningsdagen 2007

23. NOV/OSLO

■ Bergmekanikkdagen/Geoteknikkdagen

26. NOV/MODUM

■ Åpning Haugfoss bru

1. DES/LOFOTEN

■ Åpning av Lofast

4. DES/TØNSBERG

■ Åpning ny E18 Kopstad-Gulli

3-4. JAN/TRONDHEIM

■ Konferansen Samferdsel 2008

16. JAN/OSLO

■ Asfaltdagen 2008

UKE 4-2008/TØNSBERG

■ Åpning Ringveg nord

29-31. JAN-2008/BEITOSTØLEN

■ Vinterdagene 2008

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.



Bilen på bildet i forrige utgave er den samme som i nr 15, og bildet er antagelig fra Nord-Trøndelag. Asbjørn Rolseth sier at bilen V-104 er en Chandler, fra første halvdel av 1920-tallet. Han sier også at bildet av lastebilkortasje i nr 16 kan være fra Grong-traktene i Nord-Trøndelag. Grong Lastebilsselskap hadde både Fiat og Panhard lastebiler, og de to første lastebilene ser ut til å være disse merkene.



LØST OG FAST

Språk pris

Vi gratulerer samferdsleminister Liv Signe Navarsete med Storegutprisen, som ho fekk for god og levande nynorsbruk. VG fortalte om prisen under tittelen: "Fikk språk pris" Dagen er ikkje den same utan.

Miljødrevne

Ved en inkurie ble det på Statens vegvesens nettsider sist uke meldt at Kronprins Haakon Magnus overrakte tirsdag den nasjonale miljøprisen Glassbjørnen til Statens vegvesen for sin anskaffelse av miljødrevne ferjer på Vestlandet.

Urdbøurdi

Lite sted på rv. 362 mellom Rau-land og Edland i Vinje i Telemark. Ligger ved vestenden av innsjøen Totak og består som navnet sier av en kjempeur med enorme steiner. Urdbøurdi er trolig Nord-Europas største steinur både i antall steiner og dimensjoner på steinene.

Ura ligger rett vest for Arabygdi, som er kjent for å ha huset Myllarguten. I følge gamle sagn er kjempeura verket til selveste "Tor med hammaren". (Foto: Kjell Wold)



Lettskremt

Troen på at moderne biler kan redde oss fra farer kan være overdreven. Østlandsposten i Larvik forteller at en mann kjørte "rett inn i fornærmedes bil, som flykter hals og hode ut gjennom et bilvindu siden bildørene var låst".

Her om dagen

Fedafjorden bru på nye E39 i Kvinesdal i Vest-Agder i oktober 2007. Ekspressbuss stoppestedet ved foten av brua er blitt vellykket og velbrukt. (Foto: Kjell Wold)



UNORMALER

75

På med pilen
Palle

På hvilken side av dette skiltet er det forbudt å stoppe, mon tro? Vanligvis betyr jo stoppforbudskiltet at det kun er forbudt bak skiltet og ikke foran. Men så har vi pila som står lenger nede på stolpen da: Dette er et feilplassert underskilt til stoppforbudet som gjør at skiltet får helt motsatt betydning. Da er det stopp forbudt fram til skiltet, men ikke videre oppover gata.

Det ble sen kveld før Vegen og vi's unormale jury var ferdig med å diskutere dette bildet. Konklusjonen ble at det er ingen i juryen som tør å parkere verken foran eller bak dette skiltet, som står i Søndre gate midt i Trondheim.

I Vegvesenets skiltbibel står det at underskilt skal stå "direkte under hovedskiltet uten avstand mellom hovedskilt og underskilt." Det er åpenbart ikke tilfelle for dette viktige pilskiltet.

- Dermed oppstår tvil om tolkingen. Det er vanskelig å være sikker på hvordan en ærekjær parkeringsvakt tolker den tvilsomt plasserte skiltstolpen, og det er rett og slett umulig å forutse hvordan juristene



Mystisk pil: Her er det reservert lasteplass og forbudt å stoppe for alle andre. Men gjelder forbudet foran eller bak skiltet? (Foto: Knut Opeide)

vil bedømme situasjonen, uttaler juryen som legger til at det er stupid å stille seg slik at en må bruke tid og penger på en usikker rettsak bare fordi det finnes så mange slumsete skiltoppsettene i verden.

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR
SIDEN

Ny tidsregning

På Sunnmøre er det ikke lenger år 83 etter at Ålesund brant, men år 0, leser vi i Vegen og vi nr. 5 1987, etter at Kong Olav åpnet den imponerende fastlandsforbindelsen mellom Ålesund, Ellingsøy, Valderøy og Giske den 20. oktober. - Det privatfinansierte prosjektet har kos-

tet 385 millioner kroner, og bompenger skal sørge for at de lokale bankene får tilbake pengene sine i løpet av 15-20 år. Bompengene kan betales automatisk uten at man trenger å stanse hvis bilen er utstyrt med en spesiell identifikasjonsbrikke, skriver Vegen og vi.