



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET:

Fra 1. mars må du ha en refleksvest i bilen. Får du et uventet stopp og må ut av bilen, skal du synes godt. **SIDE 4**

MILJØ:

18 av 59 undersøkte innsjøer langs hovedvegnettet er sterkt forurenset av blant annet vegsalt. **SIDE 14**

RASSIKRING:

- Rassicring blir viktig i Nasjonal transportplan, mener samferdsleminister Liv Signe Navarsete. **SIDE 10**

Det snør, det snør

LEDER SIDE 2



MC-rekkverk

På en prøvestrekning på rv. 32 Siljan-Skien monteres spesialrekkverk for motorsykler. (Foto: Kjell Wold) **SIDE 5**



Bekymret for Trondheim

Kjetil Strand (bildet) er bekymret over Trondheims manglende vilje til å løse grunnleggende trafikkproblem. (Foto: Knut Opeide) **SIDE 7**

Bru av oljeplattform

Statens vegvesen starter et FoU-prosjekt for å se om en kan bruke utrangerte oljeplattformbein til bru over Mistfjorden. **SIDE 11**



Spesialist: Overingeniør Poul-Erik Christensen har spesialisert seg på å avdekke juks med fartsskriverne i tungbiler. (Foto: Håkon Aurlien)

Avslører juks på Svinesund

Finner juksemerker: Overingeniør Poul-Erik Christensen ved Svinesund kontrollstasjon har spesialisert seg på teknisk granskning ved mistanker om juks med fartsskriverne.

- Man må vite hva man gjør, men det er skremmende at det finnes verksteder som fore-

tar slike ombygginger, sier han.

- Manipuleringen med fartsskriverne i tunge kjøretøy har et langt større omfang enn det mange vet, sier Hans Otto Grynning, som leder kontrollvirksomheten ved Svinesund. **SIDE 12-13**

Nye vinterkrav

Statens vegvesen varsler grundig gjennomgang av kravene til brøyting, strøing og salting av vintervegene. - Vi ønsker en ny

standard som er bedre og enklere å forstå, sier Ole Peter Resen-Fellie i Statens vegvesen. **SIDE 8-9**

DAGSORDEN

Det snør, det snør

LEDER

Helge Rong

■ - Mange bilister på Sørlandet har helt urealistiske krav til hva vegmyndighetene kan gjøre under vanskelige værforhold. Det sier de ansvarlige for brøyteberedskapen i landsdelen i et intervju med NRK. Brøytebilsjåfør Tallak Askland er provosert over kritikken.

■ - Når folk kjører uten kjettinger og på sommerdekk, så lurer jeg på hva slags vei de forventer. Etter et veldig snøvær er det nesten umulig å holde veien bar, sier Askland, som får støtte hos byggeleder Arnfinn Berge.

- Folks forventninger til bare veier året rundt, er derfor helt urealistiske. Du kan ikke være over alt hele tida. Så under snøvær er alle veiene hvite, sier han til NRK.

■ Situasjonen er klassisk og gjentar seg hver eneste gang de hvite flakene daler ned fra himmelen og legger seg på bakken. Mediene er full av meldinger om kaos og kork på vegnettet, med tilhørende ulykker, store og små. Ikke bare på Sørlandet. Situasjonen er nok tilsvarende for store deler av landet.

■ Ifølge Statens vegvesens egne regler skal brøyting på E18 og andre viktige hovedveier igangsettes når snødybden er to centimeter. Kravet om at veien skal være bar gjelder først to timer etter at snøfallet er over. Brøytemannskapene har en umulig jobb når bilister forventer at kjørebanelen til enhver tid skal være fri for snø.

■ Jobben med å vedlikeholde vintervegene kan nok bli bedre, men bilistene på sin side må skru ned forventningene om bar veg hele året, samtidig som de må være skodd for vinterføre.

■ Nå starter arbeidet med å revidere kravene til vedlikehold av vintervegene. Målet er å finne frem til en standard som er samfunnsmessig lønnsom. Om svaret blir at forventningene til mange bilister om snøfrie veger hele året blir innfridd, er nok lite trolig. Global oppvarming til tross, Norge er et land med vinter og snø. Det gjelder ikke bare i skisporet, men også på vegnettet.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Olav Sjøfteland, vegdirektør

Men det er for enkelt berre å be om fleire folk.

Behov for effektivisering

For 2007 har vi eit betre statsbudsjett for vegsektoren enn på lenge. Med bompengane har vi totalt eit betre budsjett enn nokon av oss hugsar. Likevel måtte vi hatt mykje meir pengar dersom vi skulle fått gjort det som dei fleste meiner vi burde ha gjort på vegettet, i trafikktryggingarbeidet, miljøarbeidet og alt det vi og andre meiner vi burde ha gjort for å gjere ein betre jobb på mange område. Eg tenkjer på alle spørsmål vi får frå politikarar og andre, utgreingar Samferdselsdepartementet har bede oss om, andre utgreingar, forskning og utvikling som bør gjerast for å bli meir effektive og for å få betre kvalitet, og ikkje minst utgreiing og planlegging av alle dei vegprosjekta som mange vil ha gjennomført så snart som mogleg. Samtidig forstår eg at mange er overarbeidde, dei har i alle høve for mykje å gjere. Likevel får vi god skår i medarbeidarundersøkinga på kor tilfredse folk er i arbeidet sitt. For å bøte på kapasitetsproblemet kan det vere lett å seie at vi bør tilsetje fleire folk. Sjølv sagt må det vere samsvare mellom talet på tilsette og dei oppgåvene vi skal løyse. Men det er for enkelt berre å be om fleire folk. Fleire folk kostar meir pengar. Det blir mindre pengar ut på veggen eller det går ut over andre viktige formål. Samferdselsdepartementet har i tildelegsbrevet for 2007 understreka at det skal gode grunnar til for å auke talet på tilsette.

I denne situasjonen er det også svært viktig å utnytte dei pengane vi har på ein betre måte, dvs. effektivisering i vid forstand. Vi må bli flinkare til å prioritere. Vi kan ikkje få gjort alle viktige oppgåver samtidig. Vi må også bli flinkare til å stille spørsmål om kva som er godt nok til ei kvar tid. Det er viktig at både vi sjølve og dei som vi arbeider for, og som elles

skal gjere seg nytte av arbeidet vårt, har forståing for dette.

Ein viktig del av effektiviseringsarbeidet er bruk av tid og pengar. Det gjeld å gjere arbeidet så lite tidkrevande og så billeg som mogleg for å få ein god nok kvalitet. Her gjeld det å tenkje både i stort og smått. Hugs ordtaket om at mange bekkar små gir ei stor å. I den organisasjonen vi har, og behovet for at vi skal framstå som eitt vegvesen, er det eit stort behov for kontakt mellom regionane og Vegdirektoratet, og internt i regionane. Men både av omsyn til tid og kostnader er det nødvendig å vurdere reisebehovet nøye. Videomøte er ofte eit godt alternativ til å reise.

Elles er det i alle samanhengar nødvendig å vurdere kostnadene. Er kjøpet nødvendig? Kan det gjerast billegare? Kan vi velje billegare alternativ?

Før omorganiseringa i 2003 hadde vi eit eige effektiviseringsprosjekt i etaten. Det var både lærerikt og hadde god effekt. Men vi blir aldri ferdig med effektiviseringsarbeidet. Det må vere kontinuerleg, og det bør vere ei utfordring at den enkelte tilsette og den enkelte eininga alltid har effektivisering som ei oppgåve. Då trur eg at vi kan få det beste resultatet. Vi vil i etatsleiinga vurdere korleis vi best kan støtte opp om eit kontinuerleg effektiviseringsarbeid i alle ledd. Statens vegvesen må alltid framstå som ein nøktern etat. Det betyr ikkje at vi ikkje skal vere romslege når vi meiner det trengst. Vi kan ikkje vere så oppatt av kostnader at dei tilsette ikkje får ei rettferdig løn, og at vi ikkje klarar å få tak i dei personane etaten treng. Men dette blir lettare når vi har kutta kostnader på andre område.

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 (konst)
Helge Rong

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



Vaksjef
Anne Marit Ø. Johansen
Vegdirektoratet

Mobil: 412 321 07
Telefon: 22 07 36 92
E-post: anne.marit.johansen@vegvesen.no



Journalist
Henriette E. Busterud
Vegdirektoratet

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



Journalist
Kjell Wold
Region sør

Mobil: 900 94 8 86
Telefon: 32 21 44 81
E-post: kjell.wold@vegvesen.no



Journalist
Håkon Aurlien
Region øst

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



Journalist
Geir Brekke
Region vest

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



Journalist
Knut Opeide
Region midt

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



Journalist
Giselle Jensen
Region nord

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

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. februar kl. 13.00. Neste utgave kommer 1. mars 2007

KRONIKK

DET VAR EN GANG: Slik begynner alle eventyr. Dette handler imidlertid ikke om eventyr, men realiteter.

Da Norge skulle omorganiseres

■ Mange vil si at resultatene er eventyrlige, men likevel, et eventyr er dette ikke. Snarere et drama fra virkeligheten. Nåja, drama er vel å ta litt i, men flere opplever følgene av det som har skjedd, som relativt dramatiske.

Hva det handler om? Jo, om en lojal etat som er splittet opp og som mange har forlatt. Og de som er igjen, de sliter tungt. Av lojalitet til sin ledelse og med lojaliteten til sin arbeidsgiver.

■ Jeg har stor respekt for de mange i Statens vegvesen som føler at mye er blitt annerledes etter omfattende omorganisering. Det Storting og regjering har bestemt, er gjort. Omorganisering har splittet etaten, antall ansatte er blitt betydelig færre, men bortsett fra produksjonsavdelingen som er borte, virker det ikke som at antall oppgaver er redusert. De står nærmest i kø og venter på å bli behandlet. Og vi som mener Statens vegvesen (også) er en serviceinstitusjon, må dessverre regne med å vente lenge på svar. Uforutsvarlig lenge.

■ Alle organisasjoner har godt av å bli vurdert med jevne mellomrom. Også Statens vegvesen. Jeg treffer en del som mener at det var på tide med en omorganisering. Likevel kan jeg ikke fri meg fra tanken om det har gått for langt. Her er noen av grunnene til det.

■ NLF har lenge bedt om mer kontroll av tungtransporten. Det vil vi fortsette med. Men nå ber vi om mer kontroll av utekontrollen. Det er etter hvert kommet så mange tilbakemeldinger om uberettigede bruksforbud, forskjell i behandling, atferd som skremmer sjåfører, manglende kompetanse hos kontrollørene, firkantet opp-treden og urimelig behandling at nå er nok, nok. Det er fristende å påstå at utekontrollen er ute av kontroll. Omorganiseringen ført til at kvaliteten på viktige forvaltningsoppgaver er blitt for dårlig. Statens vegvesen oppfattes dessverre ikke som én etat, men flere.

» Omorganiseringen har ført til at kvaliteten på viktige forvaltningsoppgaver er blitt for dårlig. Statens vegvesen oppfattes dessverre ikke som én etat, men flere.

■ Eller ta førerprøven for tungbil. Nå skal nervøse kandidater som ikke tør si fra at de har problemer



Kontrollørene: Mer kontroll av tungbiler er bra, men hvem kontrollerer kontrollørene, spør Gunnar Apeland. (Arkivfoto: Geir Brekke)

GUNNAR APELAND



■ **HVEM:** Gunnar Apeland er administrerende direktør Norges Lastebileierforbund (NLF) (Arkivfoto: Hild Thale. T. Hoen)

med å lese en skjerm, bare foreta avkryssinger – på skjermen. Tvil-somt for å konstatere om kandidatene har faktisk kunnskap, og særdeles lite egnet for å finne ut hvilke grunnleggende holdninger kandidaten har. Jeg er ikke motstander av å bruke IT som hjelpemiddel, men samtaleformen er viktig i prøvesituasjonen – forutsatt at ikke sensor er så stresset av tidspress at det går ut over humøret hans. For da er det sikkert like godt å satse på lykken og spille bingo på en datamaskin.

■ Klager på vinterveger er ikke noe nytt. Før kunne vi klage til vegvesenet og erfare at det ble fulgt opp av folk med yrkesstolthet og ekte interesse for jobben. Så enkelt er det ikke lenger. Jo, vi trafikanter kan fortsatt klage til vegvesenet, og det gjør mange. Bare spør de som sitter på tlf 175. Men i motsetning til tidligere, er det ikke sikkert at klagen gir bedre og tryggere veier. Nå skal klagen formidles til noen som skal vurdere om det virkelig er så glatt som det påstås! Og disse "noen" har igjen "noen" med budsjettansvar og som er mer opptatt av å tjene penger enn å holde vegene åpne og i forsvarlig stand. Vegvesenfolkets stolthet er bortorganisert og erstattet med bedriftsøkonomisk blårusstankegang til fordel for aksjeeiere i entreprenørbransjen, men ikke til fordel for vegbrukerne.

■ Enhver omorganisering bør evalueres av de som har satt i gang prosessen. Ikke vet jeg om det skjer. Interessen for det er vel heller liten. Jeg frykter at neste omorganisering av Norge vil medføre enda en omdreining på omorganiseringsskruen, slik at

det som er igjen av fagkunnskap og ressurser i Statens vegvesen blir smuldret ytterligere opp. Denne gang i lokaldemokratiets navn. De fleste skjønner at jeg tenker på regionaliseringen av Norge som regjeringen har lagt fram en sak om.

■ Etter en omorganisering må det være samsvar mellom oppgaver og tilgjengelige ressurser. Hvis ikke, rakner det meste. Jeg kjenner vegvesenets folk som utrolig lojale til de retningslinjer som er besluttet. Det er bra! Dessverre tror jeg at det kan reises spørsmål om de som gir de politiske signalene og som lojaliteten er rettet mot, forstår den krisen som mangel på kompetanse, folk og andre ressurser nå kan skape. Statsråd Liv Signe Navarsete har definitivt vist evne til å ta grep om saker. Ta nå fatt i kanskje den største utfordringen vegvesenet står overfor: Å sette etaten i stand til å følge opp alle politiske vedtak og internasjonale forpliktelser som for eksempel de mange EU direktiv. For å si det kort: Statens vegvesen trenger mer kompetanse og flere folk slik at det blir balanse mellom ressurser og oppgaver.



Statens vegvesen

I MEDIENE:

Indre Akershus Blad

Må ta ansvar

Redaktøren skriver i en leder at avisen har snakket med "sentralt plasserte folk i vegvesenet som gremmes over hvordan veivedlikeholdet har utviklet seg". - Da blir spørsmålet: Krever vegvesenet nok av selskapene som til enhver tid vinner anbud. Og: Har vegvesenet kapasitet til å kvalitetssikre den jobben anbudshaverne utfører? - Alt tyder på at forbedringspotensialet er stort og at alle involverte parter må ta et større ansvar for folks liv, helse og sikkerhet på veiene, skriver disponent og ansvarlig redaktør.

Farsunds Avis

Trafikk og miljø

- Det jobbes med trafikksikkerhet på mange plan. Det forebyggende arbeidet som gjøres av «nullvisjonen» er vi overbevist om virker på lang sikt. Små tiltak som bidrar til økt bruk av bilbelte, refleks og sykkelhjelmer hindrer små og store ulykker, står det i en leder i Farsunds Avis.



Mannsterke

Både fylkeskommune og Vegvesen stilte mannsterke opp da utbedring av Bruvikvegen sto på sakslista. Samferdslesjef Magnus Vestrheim og Thorbjørn Aaretun fra fylkeskommunen var der, i tillegg til distriktsvegsjef Olav Finne, Arild Hegrenæs og Per Steffen Myhren fra Statens vegvesen, skriver Bygdnytt etter ei synfaring på Osterøy i Hordaland.

Lofotposten

Utstillingsvindu

Prosjektet «Nasjonal Turistveg» har på mange måter vært et prestisjeprosjekt for Vegvesenet, og et viktig bidrag å gjøre det triveligere å være turist i Norge. «Nasjonal Turistvei» blir et slags utstillingsvindu for det vakreste vi har å by på langs hovedfartsåren, innleder Lofotposten i en leder.



Roper varsko

Rådmann Geir Staldvik i Namskogan er sterkt kritisk til vintrens vedlikehold langs E6. Etter at 20 trailere kjørt utfor vegen i kommunen bare i januar, vil han nå rette en meget kritisk henvendelse til Statens vegvesen med bønn om økt vedlikeholdsinnsats, skriver Namdalsavisa.

TRAFIKKSIKKERHET

Nytt nullvisjonsprosjekt

■ ■ Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen har planar om å starte eit nytt nullvisjonsprosjekt i vår. Frå før har ein eit prosjekt på Karmøy, no står fire av kommunane i Sør-Rogaland for tur, nemlig Klepp, Hå, Time og Gjesdal. Fylkestinget skal neste månad ta stode til om også Sola og Randaberg skal koplust på, men seksjons-

leiar Reidunn Apeland Steen i Statens vegvesen seier til Vegen og vi at dei gjerne ser at prosjektet i første omgang konsentrerer seg om dei fire første kommunane. Målgruppa er ungdommen, og opplegget er å trekkje inn helse- og sosialetaten, i tillegg til politiet og Trygg Trafikk. Bakgrunnen er høge ulykkestal i fylket.

Prikk-oversikt

■ ■ Over 408 000 prikker er delt ut siden systemet ble innført, og prikkene er fordelt på 247 000 personer. 28 000 har en prikk, mens det er 85 som har over åtte prikker. Flest prikker er delt ut i Akershus (ca 56 000), etterfulgt av Oslo (51 000) og Hordaland/Rogaland (33 000). 97,5 prosent har fått prikker fordi de har kjørt for fort.

Stenger forbi kjøringfelt

■ ■ Etter en dødsulykke på E6 i Mogreina for to uker siden har lokalsamfunnet krevd strakstiltak for å hindre nye ulykker på en 10 km lang strekning på Øvre Romerike. Et krav er fysisk midtdeler inntil firefeltsvegen er ferdig. Nå er det avgjort at forbi kjøringfeltet blir stengt slik at det blir to felt på hele E6-strekningen fra Jessheim til Dal. (Foto: Håkon Aurlien)



Alicante: Jorunn Sætre er i Spania for å forberede kurset 65+. (Foto: Terje Aspdahl, Vikingposten)

Bilfører 65+ i Spania

Oppfriskningskurset for eldre bilførere 65+ blir fra høsten av også holdt flere steder på Costa Blanca i Spania.

Kjell Wold

DRAMMEN: - Vi har fått de nødvendige tillatelser fra norske og spanske myndigheter. Regionale vegmyndigheter hilses også tiltaket velkommen, forteller informasjonskonsulent Jorunn Sætre i Statens vegvesen på telefonen fra Alicante. Hun har vært i Benidorm og Alicante de siste ukene og kontaktet spanske myndigheter, norske konsulater, de norske klubbene i regionen og pensjonistforeninger om kurstilbudet.

Det er ressursgruppen for Bilfører 65+ under trafiksikkerhetsseksjonen i Statens vegvesen som har tatt initiativ til dette tiltaket. Klaus Christian Ottersen i Statens vegvesen forteller hvordan ideen til 65+ kursene i Spania kom i stand.

- Fra mange av de over 4000 kursdeltagerne vi har hatt på 65+ så langt i Norge hører vi at de også har venner som gjerne skulle ha deltatt på kursene om høsten, men at de ikke har tid fordi de reiser til vinteropphold i Spania. Derfor ville vi gjerne også tilby dette kursopp- legget for nordmenn i Spania, forteller Ottersen. Kurset skal være selvfinansierende og holdes i samarbeid mellom lokale kursarrangører og egne lærere fra Norge.

65+-undervisningen blant eldre nordmenn i Spania vil selvsagt være tilpasset spanske trafikkregler og lokalt kjøremønster på feriekysten.

Tryggere med refleksvest

Fra 1. mars må du ha en refleksvest på en armlengdes avstand i bilen. Får du et uventet stopp og må ut av bilen skal du synes godt.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Hvert år skades flere personer i trafikken når de går ut av bilen for å sette ut varseltekanten etter uhell langs vegen – eller når de skal sjekke motoren, skifte hjul eller lignende. Derfor krever nå Statens vegvesen at alle bilførere fra 1. mars skal ha en refleksvest i bilen som de når fra førerstedet.

- Påbudet gjelder i alle personbiler, lastebiler og busser som er norskregistrerte, understreker seksjonsleder Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen.

Hvor

Poenget med refleksvesten er altså at den skal redde liv, og den skal brukes enten det er mørkt eller lyst. Det holder ikke å ha vesten liggende i bagasjerommet: Ulykker skjer også når folk er i ferd med å finne fram varseltekant og andre ting som ligger bak.

- Selv har jeg refleksvesten i ei hylle under rattet. Et annet alternativ er å legge vesten i døra på førersida, eventuelt i hanskerommet. Den skal være enkel å få tak i, understreker, Amundsen.

» **Det holder ikke å ha vesten liggende i bagasjerommet**

Krav

Refleksvesten skal ha standard EN – 471 klasse 2 (vernetøy til profesjonelt bruk), eventuelt EN – 1150 (vernetøy for fritidsbruk – eller joggevest som folk flest kaller det).

Disse kvalitetskravene er satt for at vesten skal synes godt. Prisen på slike joggevester ligger ofte på mellom tjue og femti kroner.

- Spør der du kjøper vesten om den tilfredsstillende kravet, ettersom ikke alle vester gjør det, oppfordrer Amundsen. Refleksvester får du blant annet kjøpt i sportsforretninger, bensinstasjoner og butikker med bilrevisita.



Refleksvest: Fra 1. mars må alle bilførere ha refleksvest i bilen. - Det er når folk går ut av bilen for å sette ut varseltekanten, reparere motoren eller hente drivstoff at ulykkene skjer, sier Finn Harald Amundsen. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Ingen gebyr

Statens vegvesen vil kontrollere at bilistene har refleksvest i bilen, men ikke gi gebyr dersom vesten ikke er på plass. Amundsen sier at

dette påbudet har blitt godt mottatt:

- Jeg tror folk forstår hvorfor de skal ha refleksvest i bilen, og at de vil skaffe seg dette innen fristen

1. mars, sier han. Norge er det første landet i Norden som får påbud om refleksvest i bil, men Portugal, Tyskland og Spania har allerede innført ordningen.

Rv. 43-utbedring

Statens vegvesen har presentert forslag til mange utbedringsprosjekter på riksveg 43 mellom Farsund og Lyngdal i Vest-Agder. Kostnadsrammen er på 28 millioner kroner. Det er snakk om forskjellige trafikksikkerhetstiltak som blant annet utbedring av kurver og avkjørsler og gang- og sykkelveger.

Paradoks

Ilandføringsanlegget på Melkøya koster nærmere 60 milliarder kroner. For meg er det et paradoks at en da ikke kan finansiere rassikring av vegen til Hammerfest til 500 mill. kr., så lenge virksomhetene på Meløya er helt avhengig av en pålitelig vegforbindelse, sa fylkesråd Hans M.Ellingsen (Ap) på en konferanse nylig. (Foto: Geir Brekke)



Ulykke kan gi utbygging

En ulykke på Fredrikstadbrua forrige uke førte til trafikkaos og kan ha endret det politiske flertallet til fordel for bompengefinansiert utbygging av byens hovedvegnett. Peter Kuran (H) var en av mange som ble sittende fast, og slår overfor lokalavisene fast at noe må gjøres. Ordfører Ole Haabeth mener politikerne må vedta bomring i løpet av våren.

Lurt mot vilt

Et forsøk med viltreflektorer langs E136 langs Tresfjorden i Romsdal viser svært gode resultater. På en fire hundre meter lang strekning har det tidligere vært mellom fem og ti påkjørsler av hjort og rådyr hver vinter. Men etter at viltreflektorene kom på plass for to år siden, er det kun tre dyr påkjørt.



MC-rekkverk: Bjørn Richard Kirste i Statens vegvesen med det nye MC-rekkverket som nå settes opp på en rekke streder langs rv. 32 mellom Siljan og Skien. (Foto: Kjell Wold)

Spesialrekkverk for MC

Mange farlige ytterkurver på rv. 32 Siljan-Skien får nå påmontert et spesialrekkverk for motorsykler.

Kjell Wold

SKIEN: - Det er en egen spesialskinne i polyetylen (hardplast) som monteres under det ordinære siderykkverket, forteller Bjørn Richard Kirste i Statens vegvesen. I fjor høst ble spesialrekkverket for MC montert på to strekninger a 150 meter i noen av de krappeste svingene ned mot Skien fra Siljan.

Ekstra skinne

- I løpet av 2007 skal vi montere mange flere underrekkverk i de far-

ligste svingene på vegen mellom Solvika og Wattenberg, forteller Kirste. MC-rekkverket består av fire sammensveidde plastrør som gir en ca 25 cm bred skinne med laveste punkt bare 7 cm over bakken. MC-rekkverket er så langt bare forsøkt på en enkel strekning på E16 ved Sundvollen og på midtrekkverket på deler av nullvisjonsstrekningen på E6 ved Lillehammer.

Populær MC-veg

Rv. 32 Steinsholt-Siljan-Skien er en populær turstrekning for mange MC-kjørere. Da vegen ble ts-insipert av Statens vegvesen ble to representanter for MC-organisasjoner i Grenland invitert med på befaringen. MC-forum i Grenland har et godt og tett samarbeid mellom Statens vegvesen og MC-organisasjonene. Ni kilometer av rv. 32 mellom

Skien og Siljan ble ts-revidert. Nå skal det iverksettes forskjellige trafikksikkerhetstiltak på vegen for om lag fire millioner kroner.

Ferdig i år

Alle lysmaster som står i ytterkurver flyttes til innerkurver, vel 2 km med siderykkverk for MC settes opp, sideterreng ryddes og aller farlige punkter som stubber, trær, steiner, fjellnabber og annet tas vekk. Skog, kratt og annen vegetasjon fjernes for å bedre sikten i alle de uoversiktlige svingene på vegen. Det skal også bygges seks busslommer. Hoveddelen av tiltakene skal gjennomføres nå i 2007, selv om 300 meter MC-rekkverk ble satt opp alt i fjor høst.

- Vi ønsker å teste vinterbelastningen på spesialrekkverket. Derfor ble det satt opp på to prøvestrekninger alt i fjor, sier Kirste.



Tunnelskilt: Nye trafikkskilt for havarilommer og nødutganger.

Nye tunnelskilt

Det nye EU-direktivet om tunnelsikkerhet krever at vi Norge tar i bruk noen nye trafikkskilt, blant annet for havarilommer og nødutganger.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Vi skal ta i bruk skilt som viser havarilommer og nødutganger i tunneler, sier skilteekspert Gry Horne Johansen i Statens vegvesen. Hun opplyser at skiltet for havari-

lommer også kan brukes utenfor tunnel for å angi vegutvidelser som er beregnet for nødstopp, for eksempel på vegger med stor trafikk og smal vegskulder.

- Nødutgangskiltene vil vise avstand og retning til nærmeste utgang og stå på tunnelveggen, og er altså ment for de som må komme seg ut av tunnelen til fots, sier Horne Johansen. Folk vil først se disse skiltene i forbindelse med nye tunneler som blir bygd. På lang sikt skal skiltene inn i alle tunneler.

TRAFIKKSIKKERHET

Pengar til E18 i Østfold

Statsminister Jens Stoltenberg og samferdsleminister Liv Signe Navarsete gav på vegne av regjeringa klarsignal for vidare utbygging av E18 i Østfold på ein pressekonferanse i førre veke. Dei legg til rette for ei løyving på 860 millioner kroner og sikrar med det ferdigstilling av parsellen Korsby-Knapstad i 2009/2010.

(Foto: Jørn Hindklev)



70 på gamle E18

For best mulig trafikkflyt på gamle E18 i Vestfold (bildet) som nå har tett trafikk grunnet stengingen av Hanekleivtunnelen, har politi og Statens vegvesen blitt enige om felles fartsgrense på 70km/t på hele strekningen.

(Foto: Kjell Wold)



Uten brems og hvile

En trailersjåfør kan regne med et alvorlig oppgjør etter at han sist i januar ble stanset ved den nye Kalplassen kontrollstasjon i Valdres. Den fullstede semitrailerhengeren var uten brems og føreren hadde sannsynligvis ikke hatt foreskrevet hvile hele uken. Hengeren ble avskiltet på stedet mens føreren er politianmeldt.

Nyttige "jernringer"

Statens vegvesen vil nå intensivere bruken av storkontroller der tjenestemenn fra Vegvesenet og Politiet slår "jernringer" rundt byene. - Vi ser at vi i samarbeid med Politiet oppnår resultater som vi ikke ville klart alene, og har fått støtte i regionen for å intensivere denne kontrollformen, sier seksjonsleder Egil Nordengen i Statens vegvesen.

Ved en storkontroll i Moss sist uke ble byen "lukket" i fem timer. 26 tjenestemenn fra Politi og Vegvesen kontrollerte 680 biler. Det resulterte i 94 skriftlige og 84 muntlige påpekninger. 23 personer fikk gebyr for ikke å bruke bilbelte, mens fem sjåfører fikk gebyr for å ha brukt mobiltelefon. 12 vogntog fikk bruksforbud og fire personbiler ble avskiltet.

Fortsetter med samarbeidet

Det er allerede gitt tilslag om 400 000 kroner til samarbeidet om trafikk sikkerhet for 2007 mellom Norge og vegmyndighetene i Murmansk.

Bente Skogdal

MURMANSK: I tillegg ønsker de russiske myndighetene å bidra med midler. I løpet av februar skal ny avtale om bistand til trafikk sikkerhetsarbeid utformes og underskrives. Avtalen er en videreføring av et arbeid som startet i fjor.

Tildeling av midlene avhenger av prosjekter begge land kan dra nytte av. Nytt prosjekt i år er å få til utveksling av kompetanse og samarbeid om føreropplæring og trafikk sikkerhet for unge førere.

Mye for pengene

En delegasjon fra Statens vegvesen har vært på nytt besøk i Murmansk for å se hva russerne har fått ut av de 200 000 kronene de fikk i fjor. På arbeidsmøte i Murmansk ble det lagt fram rapporter på hvordan kampanjene "Bilbelte" og "Refleks for skolebarn i Murmansk fylke" er gjennomført.

- Pengene er brukt til 20 bilbelteskilt på strekningen fra Murmansk til grensestasjonen ved Storskog, samt at 5 200 barn for første gang har fått utlevert refleks, opplyser distriktssjef Bjørg-Anita Joki i Statens vegvesen, som ledet delegasjonen. Joki opplever at russerne har stor entusiasme for arbeidet med trafikk sikkerhet, både fra utdannings- og vegmyndighetenes side.

- De har mange planer og ønsker for det videre arbeidet i 2007 og 2008, og har nå knyttet til seg en



Samarbeider: Visegvernør og formann i trafikk sikkerhetskommissjonen i Murmansk Oblast, Nikolaj Beresnoj, og distriktssjef Bjørg-Anita Joki diskuterer planer for å løfte trafikk sikkerhetsarbeidet til et høyere politisk nivå. (Foto: Bente Skogdal)

ungdomskomiteé. Det har derfor vært viktig å prioritere ønsker og behov for prosjekter, forteller Joki, som mener russerne har fått mye ut av pengene de fikk i fjor.

Film og radio

I arbeidet framover er det enighet om å videreføre bilbelte kampanjen med flere skilt i Murmansk by, kampanjefilmer på TV og innslag på radio. I likhet med det som

skjer på bilbeltesiden i Norge, engasjeres ungdommer til å komme med forslag både til filmer og radiospotter. I den forbindelse ønskes det utveksling og samarbeid mellom ungdom i Murmansk og Øst-Finnmark.

- Russerne har også et ønske om å lage egne opplæringsrom for barnehage- og småskolebarn, forteller Joki.

I 2006 var det opp mot 110.000

grensepasseringer over Storskog. - Dette er på mange måter et nybrottsarbeid, og det blir viktig å se om disse tiltakene virker. Vi må derfor i det videre arbeidet få til et system som registrer trafikkulykker, på en slik måte at de er sammenlignbare med våre tall. Det er også viktig at det iverksettes tellinger for å se om bruken av bilbelte øker på strekningen, mener Joki.

Stort behov for sykkelveger

En grov oversikt viser at det etter 2010 er behov for 900 km sykkelanlegg i byer og tettsteder og 2000 km gang- og sykkelveger langs stamveger og øvrige riksveger.

Henriette Erken Busterud

OSLO: I dag er det ca 3200 km sykkelveger i Norge. Fram mot 2010 er det planlagt å bygge 300 km med sykkelveger hvis det blir bevilget nok penger. Etter det vil det fortsatt være behov for 2900 km sykkelveger, noe som vil koste rundt 19 milliarder.

Forsømt

- Tilrettelegging for sykling har lenge blitt forsømt i Norge, mens

Sverige og Danmark systematisk har bygd ut sykkelvegnettet i mange år. Norge har derfor kun 5 % av antall turer på sykkel. Tilsvarende tall for Sverige og Danmark er henholdsvis over 10 % og 18 %, opplyser sykkelkoordinator i Vegdirektoratet Gyda Grendstad. Hun håper den nye sykkelstrategien til etaten skal få fart i sakene, og at kommuner og fylkeskommuner skal komme sterkere på sykkelbanen.

- Vi i Statens vegvesen kan være pådriver og overføre kunnskap, men lokalt er det andre som også må gjøre jobben. Alt trenger heller ikke å koste penger: Sykkelparkering på jobben og god arealplanlegging koster ikke mye. Lavere fartsgrenser for biler i sentrumsområder, og å fjerne parkeringsplasser for bil så det blir bedre for syklistene koster mest politisk mot og lite penger, påpeker Grendstad.



Savner sykkelfelt: En kartlegging viser at det fortsatt vil være behov for ytterligere 2900 km sykkelveger etter 2010. (Foto: Henriette Erken Busterud)

E6 i Sverige åpner igjen

■ ■ E6 i Bohuslän i Sverige åpner for trafikk igjen 15. februar. Vegen har vært stengt siden 20. desember i fjor da et 400x200 meter stort jordskred tok med seg deler av vegen. - Den milde vinteren og ekstra stort mannskap har gjort at vi har blitt ferdig med veien nesten en måned før planlagt, sier Peter Behrman i Vägverket til Aftenposten.

E18 høyere opp

■ ■ Aksjonskomiteen "Bedre stamvei på Sørlandet" frykter E18 mellom Tvedestrand og Arendal ikke når opp i kampen om nye prosjekter i NTP 2010-2019. Myndighetene må prioritere strekningen høyere og utbyggingen må starte snarest, mener de. E18 østover fra Porsgrunn og E39 vestover fra Kristiansand har i dag høyest prioritet i Vegvesenets forslag.

Vintervurdering

■ ■ Statens vegvesen vil på nytt gå gjennom driftsopplegget på fjellovergangen riksveg 53 Årdal-Tyin på nytt når vinterseongen 2006-2007 er over. Det har vore lange stengingsperioder på vegen så langt denne vinteren, og i Årdal har det kome fram kritiske merknader i retning av at Statens vegvesen har nedprioritert vin-

tervedlikeholdet her. Dette blir avvist av distriktssjef Nils Magne Slinde (biletet), som har avtalt nytt møte med kommunen når evalueringa av årets vinterseongen er gjort ut på våren. I fjor blei det etablert nye fresefelt langs strekningen, opplyser Nils Magne Slinde til Vegen og vi. (Arkivfoto: Geir Brekke)



Bekymret: - Politikerne i Trondheim mangler mot til å vedta de restriktive grepene som må til for å skape et bedre bymiljø, mener strategisjef Kjetil Strand. (Foto: Knut Opeide)

- Jeg er bekymret for Trondheim

- Vi risikerer at de grunnleggende trafikkproblemene i landets tredje største by forblir uløste i overskuelig framtid.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Det er den dystre spådommen til Vegvesenets strategisjef i Region midt, Kjetil Strand, etter at bystyret i Trondheim nylig vedtok en tiårig transportplan for kommunen.

Bilby med stor B

- Planen har mange gode og ambisiøse mål, som i store trekk samsvarer med våre faglige råd. Men dessverre ser det ut til å mangle politisk vilje til å vedta virkemidlene man er avhengige av for å nå målene. Planen mangler troverdig finansiering, og politikerne har ikke hatt mot til å gå inn for grepene som må til for å skape et bedre bymiljø.

For å si det enkelt: Statens vegvesen anbefaler endring i byenes transportpolitikk, der miljøvennlige transportformer prioriteres på bekostning av privatbilen i de mest sentrale byområdene. Målet bør være å redusere biltrafikken i byene. Men i Trondheim frykter jeg utviklingen vil gå motsatt veg. Flere ting tyder på at dette kan bli Bilbyen med stor B, sier Strand.

Bompenger

Etter å ha vært avvisende til enhver form for brukerfinansiering etter nedleggelsen av bomringen, har det politiske flertallet i Trondheim nå åpnet for begrenset bruk av bompenger.

- På ett vis er dette positivt. Fullføring av hovedvegnettet i Trondheim er viktig. Men samtidig er ensidig satsing på enkeltstående prosjektbommer i byområder noe jeg vil advare mot. Det mest alvorlige er at slike bommer bare bidrar til å finansiere et avgrenset vegprosjekt, slik at de helhetlige grepene lett blir skjøvet i bakgrunnen.

I forbindelse med transportplanen for Trondheim er det påfallende

at det nesten bare er utbygging av det overordnede hovedvegnettet som har sikret finansiering, og derfor ligger an til å bli realisert. Dette vil dessverre styrke privatbilen i konkurransen med andre og mer miljøvennlige transportformer, sier strategisjefen.

Tomme ord

Hans frykt er at intensjonene om redusert bilbruk og økning i antall reiser med buss og sykkel, bare blir tomme ord. Han minner om at bystyret i 2004 vedtok at gjennomsnittsfarten på de viktigste bussrutene skulle økes med 20 prosent. I årene etterpå er farten i stedet redusert med 10 prosent.

- I Statens vegvesen har vi gjort grundige analyser av transportutfordringene i trondheimsregionen. En av våre klare anbefalinger er innføring av vegprising med tidsdifferensierte takster i de sentrale byområdene. Dette vil bidra til finansiering av en rekke viktige tiltak i byen samtidig som det vil gi alternative transportformer et sårt tiltrengt konkurransefortrinn, tror Strand.

Kristiansandspakke II

Areal- og transportplanleggingsutvalget i Kristiansandsregionen har vedtatt å anbefale at det fremmes en sak om Kristiansandspakke II til sentrale myndigheter.

Kjell Wold

KRISTIANSAND: - Vi håper dette skal danne grunnlaget for en stortingsproposisjon om Samferdselspakke for Kristiansandsregionen i 2008, sier prosjektleder i Statens vegvesen, Arne Birke-land. Reguleringsplanarbeidet for de to vegene rv. 451 Hamre-Kjevik og rv. 456 Kolsdalen-Lumber (Vågsbygdvegen) er kommet godt i gang. Målet er å få begge planene ferdig godkjent i Kristiansand innen 1. oktober 2007.

E39 i fase 2

Fase 1 av samferdselspakken

omfatter også en såkalt myk pakke med tiltak for myke trafikanter og vekt på miljø- og kollektivtiltak. Dessuten starter reguleringsplanarbeidet for ny E39 fra Gartnerløkka og vestover ut av byen. Den er det fortsatt høyst usikkert om når kan påbegynnes. Utbyggingen vil være en viktig del av fase 2 i Samferdselspakken. Målet er å få vedtatt en reguleringsplan for ny E39 Gartnerløkka-Hannevikdalen i løpet av 2008.

10 til 20 kr

Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune har opprettet et nytt bompengeselskap for finansiering av Samferdselspakken. Forslag til finansieringsplan blir en del av den ventede stortingsproposisjonen i 2008 med mål om iverksettelse i andre halvdel av 2008 og med en økning av dagens bompengesatser fra 10 til 20 kroner.

AKTUELT



Ikke fornøyd: Åsmund Danielsen er ikke fornøyd med vintervedlikeholdet på rv. 22. (Foto: Håkon Aurlien)

Vil ha bedret tilsyn

- Statens vegvesen må føre bedre tilsyn med vegene og vedlikeholdsentreprenørene.

Håkon Aurlien

ENEBAKKNESET: Slik det er nå er bukken satt til å passe havresekken uten at det er noen der som passer på bukken. Det sier Åsmund Danielsen som bor inntil rv. 22 ved Nes i Akershus. Han reiser Østlandet rundt og tilbringer mange timer i bil hvert år. For 15 år siden var han brøytesjåfør i et firma som hadde kontrakt med Statens vegvesen på blant annet rv. 22. Han er bekymret over utviklingen av vintervedlikeholdet de siste årene.

- Jeg tviler ikke et sekund på påstander om at det er blitt verre. Det er mindre forutsigbart på vegene de siste årene. Jeg blir veldig betenkt når vegvesenansatte sier at de bare har tid til å befare vegene to ganger i året. Det betyr at det ikke føres tilstrekkelig kontroll med innsats på vegene, sier han.

Ansvarsfraskrivelse

Danielsen har bidratt i en lokal avisdiskusjon om standard på strøing og brøyting, og reagerer på at ansvar plasseres hos vedlikeholdsentreprenørene.

- I mitt område er det Mesta som har jobben. De har fått unngjelde, men det er feil å la irritasjon gå ut over den som gjør en jobb spesifisert i en kontrakt. En entre-

prenør skal ha mest mulig ut av en avtale ved å gjøre jobben med minst mulig ressurser. Dette systemet er helt avhengig av at det føres kontinuerlig tilsyn med innsatsen, sier han.

Væravhengig

En klar kritikk retter han derimot til entreprenørene:

- Værprognoser var viktige da jeg brøytet. Jeg går ut ifra at disse må ha blitt videreutviklet. Likevel opplever vi at snøvær kommer som julekvelde på kjerringa. Det skulle ikke være nødvendig, sier han.

Han mener også at entreprenørene sammen med Statens vegvesen må ta høyde for endringer i værforholdene, noe som har gitt mye glatt føre på Østlandet i vinter.

- Vintervedlikeholdet må selvfølgelig tilpasses værforholdene og endringer i trafikkbildet og er avhengig av godt skjønn, sier han.

Fellestjeneste

Flere ganger har han tatt kontakt med Vegvesenet for å melde inn sviktende vintervedlikehold, og har noen ganger opplevd å bli henvist videre til entreprenørene. Han opplever ikke å ha blitt tatt alvorlig og har flere ganger opplevd at intet er gjort.

- Det bør være nok for oss trafikanter å forholde oss til Statens vegvesen som fellestjeneste. Jeg skulle ønske meg 175 som et telefonnummer jeg kan kontakte, som tar imot min henvendelse og gjerne gir en tilbakemelding om hva den fører til, sier han.

Vil skjerpe standarden

- Vi gir ikke trafikantene et like godt tilbud som før.

Håkon Aurlien:

LILLESTRØM: Vi bør skjerpe vinterdriftsstandarder spesielt på det lavtrafikkerte vegnettet, sier distriktssjef Nils-Erik Bogsrud på Romerike. Saken ble tatt opp i siste ledermøte i Region øst, og det var full enighet om å bringe forslaget videre til Vegdirektoratet.

Bogsrud mener vegen å gå for bedre vinterveger er en skjerping av noen av standardkravene i Vegvesenets håndbok 111 om driftsstandard, og at de nye kravene reflekteres i kontraktene med driftsentreprenørene.

Får satt standard

- Kravene var stort sett de samme den gang Statens vegvesen selv utførte driften på vegnettet, men da ble nok jobben utført til bedre standard enn hva kravene tilsa. På det lavtrafikkerte vegnettet kan friksjonskoeffisienten komme helt ned i 0,15

før noe må gjøres. Det er veldig glatt og etter mitt skjønn alt for glatt, sier Bogrud.

- Det vi nå opplever, er at meldinger om glatt vegbane ikke fører til at entreprenøren rykker ut med en strøbil, derimot med en friksjonsmåler for å dokumentere at vegen faktisk ikke er glattere enn det den kan være i henhold til standarden. Jeg skjønner at trafikantene reagerer over dette. Jeg mener at kravene til friksjon og tiltakstid må skjerpes, spesielt på det lavtrafikkerte vegnettet, sier han.

Tilsynsrolle

Han er ikke enig i at Vegvesenets tilsynsansvar er pulverisert.

- Vi baserer oss på stikkprøvekontroll, og er hver uke ute for å se til at entreprenørene gjør den jobben de skal gjøre. Resultatene tas opp i månedlige møter og det kan ende med trekk i betalingen dersom standarden ikke holdes. Det er ingen tvil om at vi må ha et godt system for å følge med på den jobben entreprenørene utfører, sier han.

NORSKE VINTERVEGER:

Jakter på b

Statens vegvesen varsler nå en massiv gjennomgang av kravene til brøyting, strøing og salting av vintervegene. - Vi ønsker en ny standard som både er bedre og enklere å forstå.

Knut Opeide

TRONDHEIM: - Vi intensiverer nå jakten på gode løsninger for å sikre trafikantene akkurat den standarden på vintervegene som er mest samfunnsøkonomisk lønnsom. Det sier Ole Peter Resen-Fellie ved trafikkavdelingen i Vegdirektoratet. Han er nå utpekt til å lede arbeidet med å utvikle helt nye standardkrav.

Krever nye regler

- Dagens regler ble laget i en annen tid, selv om de ble justert litt i forbindelse med konkurranseutsettingen i 2003. Standarden ble utformet da Vegvesenets egne mannskaper styrte vinterdriften ut fra trafikantene og samfunnets beste. Nå er dette blitt business, der entreprenører konkurrerer om oppdrag og skal tjene penger. Dette krever nye måter å definere standardkravene på, sier han.

Resen-Fellie forklarer at Statens vegvesen ennå er helt i startfasen med å gjøre om kravene og reglene for hvordan entreprenørene skal drifte vintervegene. Han vil derfor ikke være alt for konkret om de detaljerte endringene.

Må reagere raskere

- Men vi kommer til å innføre nye krav suksessivt etter hvert som våre

ideer tar form og Vegvesenet inngår nye funksjonskontrakter om drift av vegene i ulike områder. Allerede nå er det klart at vi kommer til å jobbe mye med kravene til friksjon under vanskelige værforhold. Ulike saltstrategier og nytenkning i strøpolitikken er viktige stikkord. Dessuten vil kravene til entreprenøren om å reagere raskere ved væromslag stå sentralt, sier Resen-Fellie.

Han peker på at bedre beredskap i kritiske situasjoner betyr at entreprenøren må planlegge med flere og kortere brøyteroder, og at slikt selvsagt koster penger. Han presiserer at samfunnsøkonomiske analyser av ulike innsatsnivå vil være styrende for utformingen av de nye kravene.

Investere i sikkerhet

- Vi kommer ikke til å innføre fordyrende standardkrav uten at vi er sikre på at hvert enkelt tiltak er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Nye krav kan gjerne koste mer for Statens vegvesen hvis regnestykket viser at samfunnet totalt sett kommer gunstigere ut i form av færre ulykker, bedre miljø eller lavere transportkostnader.

Jeg vil likevel advare mot å tro at en ny vedlikeholdsstandard vil løse alle problemer: Vi kan aldri love å trylle bort vinteren. Av og til vil naturkreftene dessverre være sterkere enn Statens vegvesen. Derfor må trafikantene alltid være forberedt på å kunne møte ufyselig vær og vanskelige kjøreforhold, advarer han.

» Vi kan aldri love å trylle bort vinteren. Av og til vil naturkreftene dessverre være sterkere enn Statens vegvesen.



Problematisk vinterføre: Helt nye krav til hv

Bedrer friksjonen

Funksjonskontrakten for Ringsaker blir nå endret i 12 time.

Håkon Aurlien

HAMAR: Fylkesvegene skal få samme strøing som riksveger med like mye trafikk.

- Budsjettene har styrt, og knappe tildelinger har gitt svakere vintervedlikehold i Hedmark enn andre steder. Nå har fylkesrådet i Hedmark gått med på å øke bevilgingene. Dermed har vi endret konkurransegrunnlaget for fornyelse av funksjonskontrakten og har utsatt innleveringsfristen med 14 dager, sier seksjonsleder for vegforvaltning i Hedmark, Per Magnar Klomstad.

Opprinnelig frist for å levere inn tilbud på vedlikehold av Ringsaker-vegene de kommende fem årene var 7. februar. Nå har entreprenørene fått frem til 20. februar med å beregne priser ut fra bedre friksjonskrav særlig på de lavtrafikkerte vegene.

Bedret friksjon

- Hedmark har et stort fylkesvegnett, det største i Region øst, og mye grusveg. Dette er kostbart å drifte, og for å få budsjettene til å strekke til har Hedmark måttet innføre lavere standardkrav enn andre steder. Nå er det bestemt at vi skal legge til grunn riksvegstandard på brøyting, høvling og strøing i Ringsaker. Det er vi veldig fornøyd med og da får vi tåle en 14 dagers forsinkelse, sier Klomstad.

Endringen innebærer i første rekke mer strøing på Ringsaker som er et av fem driftsområder i Hedmark. Hittil har de lavest trafikkerte fylkesvegene kun vært strødd når de ikke har vært fremkommelige for vinterskodde biler.

Trafikksikkerhetstiltak

Endringen er skjedd etter initiativ fra Statens vegvesen og har blant annet sammenheng med at Ringsaker har hatt en negativ utvikling i antallet trafikkuulykker de senere årene. Derfor blir det nå satt i gang

et eget "Ringsakerprosjekt" som skal se på ulike tiltak for å bedre ulykkessituasjonen.

- Vinterulykkene er nok ikke det alvorligste i Ringsaker, men bedret friksjon er et av de bidragene vegholderen kan sette i verk og vi er glade for at vi nå har fått midler til å bedre standarden, sier Per Magnar Klomstad.

Endrer standarden: - Vi er glade for at vi har fått bedret vinterstandard, sier Per Magnar Klomstad. (Foto: Håkon Aurlien)



Bedre standard



dan vintervegene skal brøytes, strøes og saltet er nå under utvikling. (Foto: Knut Opeide)

Reviderer vedlikeholdets bibel

Vegvesenets krav til når og hvordan entreprenørene skal brøyte, strø og salte vintervegene er beskrevet i vegvedlikeholdets "bibel", Håndbok 111.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Det er hele denne bibelen som nå skal gjennomgå en grundig revisjon, men det er endringene i vinterstandarden det er knyttet størst spenning til.

Det store revisjonsarbeidet skal ledes av Vegdirektoratets Ole Peter Resen-Fellie. Han opplyser at alt som finnes av ekspertise på dette området vil bli trukket med i arbeidet. Om lag femti fagfolk i Statens vegvesen pluss en rekke eksterne konsulenter vil delta i

ulike faser av arbeidet, som er ventet å ta drøye to år. Her er det nemlig ikke bare snakk om å endre ordlyden i standardkravene. Revisjonsarbeidet vil i stor grad handle om forskning og utvikling med tanke på å innføre nye metoder og nytt utstyr i vinterdriften.

- Og selvsagt vil entreprenørbransjen og alle relevante interesseorganisasjoner bli spurt til råds underveis. Vi samarbeider dessuten tett med vegmyndighetene i de andre nordiske landene, slik at de nye standardkravene vil bli mer ensartet over landegrensene enn i dag, opplyser Resen-Fellie.

Bibelrevisor: Ole Peter Resen-Fellie skal lede det store arbeidet med å revidere Håndbok 111. (Foto: Knut Opeide)



Funksjonskontrakter

Region øst

Foreløpig er det kun åpnet tilbud på ett kontraktsområde i Region øst, med følgende resultat:

Østfold Øst
Mesta (dagens kontraktør), 69,9 mill. kr
Kolo Veidekke, 70,9 mill. kr
NCC Constrution, 97 mill. kr

Region sør

De to siste kontraktene i Region sør er nå åpnet, med følgende resultat:

Vestfold øst
Kolo Veidekke, 62,8 mill.
NCC Roads, 68,6 mill. kr
Mesta, (dagens kontraktør) 84,3 mill. kr

Mandal

Risas 96 mill. kr
Kolo Veidekke, 122,2 mill. kr,
NCC Road, 154,5 mill. kr.
Mesta, (dagens kontraktør) 128,9 mill. kr

Region midt

Tilbudsåpning på fem funksjonskontrakter i Region midt har gitt følgende resultat:

Søre Sunnmøre:

Mesta, 65,1 mill. kr
Kolo Veidekke (dagens kontraktør), 81 mill. kr
NCC Roads, 96,3 mill. kr

Indre Nordmøre:

Mesta, 64,6 mill. kr
NCC Roads, 79,7 mill. kr.
Kolo Veidekke (dagens kontraktør), 95,8 mill. kr.

Orkdal/Skaun:

Mesta, 108,8 mill. kr
Kolo Veidekke, 118,3 mill. kr
NCC Roads, 132,5 mill. kr
Skanska, (dagens kontraktør) 148,2 mill. kr

Namsos

Kolo Veidekke, 87,5 mill. kr
Mesta (dagens kontraktør), 102,8 mill. kr
NCC Roads, 116,6 mill. kr

Mosvik:

Mesta (dagens kontraktør), 57 mill. kr
Kolo Veidekke, 63,4 mill. kr
NCC Roads, 74 mill. kr
Anton Letnes, 79,6 mill. kr

Region nord

Fire områder i Region nord har vært ute på tilbudsrunde, med følgende resultat:

Søvik, Nordland
Mesta (dagens kontraktør), 99,7 mill. kr
Kolo Veidekke, 120, 9 mill. kr

Narvik, Nordland

Mesta (dagens kontraktør), 160 mill. kr
Kolo Veidekke, 175,3 mill. kr

Indre Troms

Nytt område hvor Bardufoss (Kolo Veidekke har kontakten i dag) og Balsfjord (Mesta har kontrakten i dag) er slått sammen.

Mesta, 161,7 mill. kr
Kolo Veidekke, 163,8 mill. kr.

Karasjok (Finnmark)

NCC Constrution, 39,9 mill. kr.

Mesta (dagens kontraktør), 43,4 mill. kr
Tieliikelaitos (Finland), 45,4 mill. kr
Kolo Veidekke, 56,6 mill. kr

AKTUELT

Fikk tunneljobb

■ ■ Veidekke Entreprenør fikk jobben med tunnelutbedringer i nordgående løp på E18 Hanekleiv-tunnelen (bildet) i Vestfold. Arbeidene startet denne uka og ventes å være ferdig sent i februar eller tidlig i mars. Det består av utstøping av tunnelhvelv i om lag 40 meters lengde. Jobben er på snau fem millioner kroner.

(Foto: Kjell Wold)

**Griper ikke inn**

■ ■ EFTAs overvåkingsorgan ESA griper ikke inn mot bompengerevningen på den gamle Svinesundsbrua. En Osломann klaget i fjor på parallellinnekrevningen med henvisning til et EU-direktiv. Dette direktivet gjelder imidlertid bare for godstrafikk og i og med at den gamle Svinesundsbrua er stengt for tungtrafikk rammes ikke bompengerevningen der.

Lister 121mill. i minus

■ ■ På grunn av overskridelser på flere gjennomførte vegprosjekt i Listerpakka mangler det nå 121 millioner kroner til fullføring av pakka. Det har Statens vegvesen orientert Farsund kommune og fylkeskommunen om nylig. Det pågående rv. 465-prosjektet er ett av prosjektene med størst overskridelser og mangler i dag om lag 80 millioner til fullførelse.

Forsterker i Gausdal

■ ■ Regjeringen har nå gitt grønt lys for utbygging av rv. 255 fra Jørstad til Segalstad bru i Lillehammer og Gausdal. Den 12 km lange vegen skal bygges ut for 252 millioner kroner, hvorav 185 millioner er bompenger, og skal stå ferdig som avkjørselsregulert hovedveg i 2009. Rv. 315 blir omkjøringsveg i anleggsperioden og skal også forsterkes.

Ytre Oslofjordtunnel

■ ■ Polikere i Moss børster nå støvet av gamle planer om en Ytre Oslofjordtunnel mellom E6 i Østfold og E18 i Vestfold. En avkjøring til Jeløy kan også løse trafikkproblemene i Moss sentrum. Tunnelforbindelsen ble utredet av Statens vegvesen og de to fylkeskommunene i 1988 og det ble da konkludert med at det var teknisk mulig å bygge en tunnel og at den ville bli 11 - 14 km lang.

Utredet E18 Ski øst

■ ■ Samferdselsdepartementet har nå bestemt at også et trasealternativ øst for Ski skal utredes før det avgjøres hvor den nye E18 skal gå mellom Oslo og Østfold. Det er Ås kommune som har bedt om å få utredet denne traseen, og hensikten er å unngå vegbygging over dyrket jord. Usikkerheten kan også få betydning for trasevalget i Østfold.

STATSRÅDEN OM NTP:

Klima og ras gir ny dimensjon

- Klimautfordringane og rassikring blir ein ny og viktig dimensjon i arbeidet med Nasjonal transportplan, seier samferdsleminister Liv Signe Navarsete.

Geir Brekke

OSLO: - Statens vegvesen vurderer å endra krava til skred- og flaumsikring i vegplanlegginga, samt i drift og vedlikehald av vegar, bruar og ferjekaier. Samstundes er det behov for auka beredskap i samband med stengingar på vegnettet, med tilrettelegging av alternative ruter som tilfredsstillar krava til tungtrafikken, seier statsråden når ho gjer opp status for regjeringa sitt arbeid for å møte dei nye klimautfordringane som vi har sett tydelege spor av dei siste åra.

Ingen lovnader

Det var under den store rassikringskonferansen i Oslo nyleg at Liv Signe Navarsete kom inn på dette. Ho kunne ikkje garantere ei dobling av dei årlege løyvingane til rassikring, slik den nasjonale rassikringsgruppa har reist krav om. Men ho lovde å gjere sitt for å auke innsatsen på området, og seier ho har støtte i regjeringa for å setja sterkare fokus på rassikring.

Stortinget var sterkt representert på konferansen, og frå transport- og næringskomiteen. Politikarar frå heile kysten og leiara frå næringslivet i rasutsette stork stilt. Statens vegvesen hadde 12 av sine på plass, med regionvegsjef Torbjørn Naimak i spissen.

Samfunnskostnader

Dei blei orientert om eit pågåande forskingsarbeid om følgjende rastengde vegar har for det lokale næringslivet. Førebels er det berre nokre hovudvegar i Møre og Romsdal som har vore under lupa.

Miljøutredning i NTP

Transportetatene har kommet med første forslag til hva som bør gjøres på miljørada fra 2010 - 2019.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Miljø er en av byggeklossene i transportetatenes planforslag til NTP 2010-2019 som skal være ferdig til jul. - Miljøvennlig bytran-



Harde tak: - Eg skal jobba hardt for auka løyvingar til rassikring, lover samferdsleminister Liv Signe Navarsete til lokalpolitikarane på den store rassikringskonferansen i Oslo. (Foto: Geir Brekke)

Arbeidet vil no halde fram med viktige vegstrekningar i andre delar av landet. Mykje tyder på at ein dagleg snakkar om iallfall ein million i tapte samfunnskostnader som følgje av stengt veg.

Saknar vegvoktaren

Bedriftseigarar i Lofoten og på Vestlandet krev betre grep på stenging av vitale ferdsselsårer.

Ferskfisken frå Moskenes i Lofoten kan ikkje seljast til Oslo når einaste vegen ut av kommunen er stengt i dagevis.

Turoperatørane avlyser vitjinga til Geiranger når vegane inn til bygda kan vere stengde til langt ut i mai. Direktør Sindre Mjelva ved Union hotell etterlyste den gamle vegvoktaren med lokalkunnskap om kva tid vegen er rasfarleg.

Denne kompetansen er visst organisert vekk frå Statens vegvesen, konstaterte han, og fekk nikkande samtykke frå distriktsjefar i salen.

Jan Olav Tryggestad frå Kommunekreditt meinte det blir satsa alt for lite på veginvesteringar i Noreg, og avviste at det var skadeleg å bruke meir av rikdommen i landet på slikt i åra framover.

sport, mindre personbiltrafikk i byene, reparasjonstiltak langs transportnettet og minst mulig inngrep i dyrket mark, kultur- og naturmiljø når vi bygger nytt er det det er mest fokus på, forteller Wenche Kirkeby i Statens vegvesen.

Reparasjon

Reparasjonstiltak langs transportnettet for å ta vare på miljøforhold i vann og biologisk mangfold er blant "nyhetene" i miljøutred-

ninga. Kirkeby opplyser at det trolig trengs mellom tre og fire milliarder for å reparere skader langs transportnettet.

Dette kan være alt fra å åpne fylringer og stikkrenner så det som lever i vann kan ferdes fritt, fjerne viltstengsler og lage over-/og underganger for dyr. Støysolering av boliger er også et eksempel på slike tiltak. Transport står for 26 prosent av de norske klimagassutslippene.

- Vi har blant annet sett på hvor

mye transporten kommer til å slippe ut av klimagasser og hva vi skal gjøre med dette. Det er sagt at Samferdselsdepartementet skal komme med transportsektorens mål på dette området i vår, og da vil finne ut hva som må til for å nå disse, sier Kirkeby.

Det er også lagd et eget notat om klima og energibruk. Alle transportetatene, SFT, Direktoratet for naturforvaltning og Riksantikvaren har deltatt i arbeidsgruppa.

Ny distriktssjef I

■ ■ Bjørg-Anita Joki er tilsatt som distriktssjef i Øst-Finnmark. Joki er 47 år gammel og utdannet jurist. Hun ble tilsatt som jurist i Statens vegvesen Finnmark i mai 1998. Siden omorganiseringen i 2003 har Joki vært seksjonsleder for trafikkant- og kjøretøyseksjonen i samme distrikt og har siden april 2006 fungert i jobben hun nå har fått.

Ny distriktssjef II

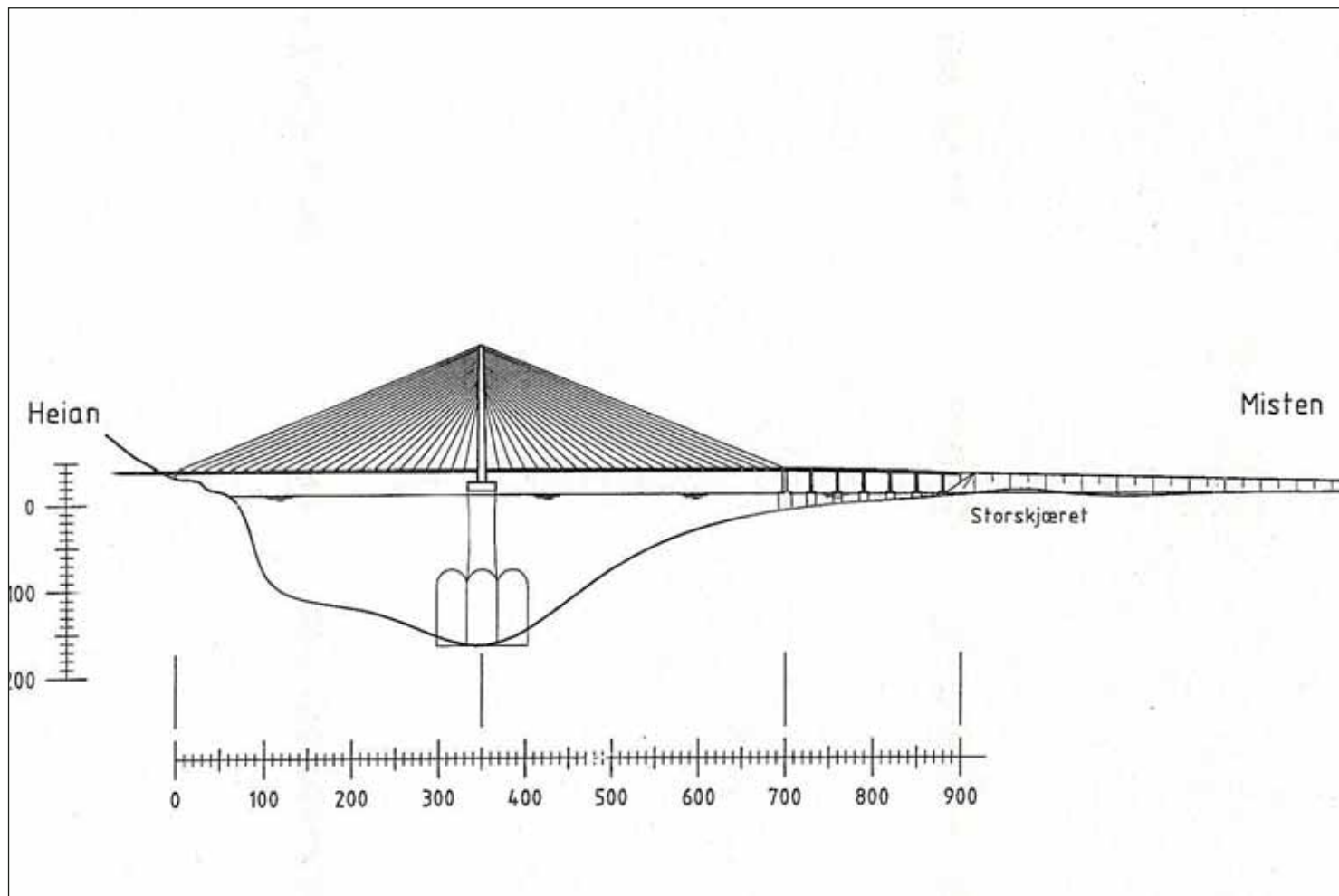
■ ■ Ragnhild Vestre (46) er tilsatt som Vegvesenets distriktssjef på Sunnmøre etter Kirsti Slotsvik, som er begynt som kystdirektør. Vestre har utdanning innen pedagogikk, bedriftsøkonomi og management. Hun er i dag studiekoordinator ved Høgskolen i Volda. Håvard Parr Dimmen fungerer som distriktssjef inntil den nye sjefen tiltrer.

**Vil bygge videre**

■ ■ - For å bygge ut E16 på hele eller deler av strekningen mellom Fønhus og Øye i Valdres, er det nødvendig med bompengefinansiering. Det konkluderer fylkesutvalget i Oppland etter å ha fått presentert en forstudie fra regionrådet i Valdres. Utvalget vil at Statens vegvesen skal utarbeide forslag til bompengeplegg for videre utbygging.

Vegnøtt på Nøtterøy

■ ■ Vestfold fylkeskommune ønsker å hjelpe til med å få knekt vegnøtta på Nøtterøy. Det er spesielt vegforbindelsen mellom Nøtterøy og Tønsberg som er det uløste problemet. Siden man sa nei til bompenger i 2005 har vegplaner for kanalkryssing ligget brakk. Nå ønsker fylket å samarbeide med Tjøme, Nøtterøy og Tønsberg for å finne en løsning.



Midtbærer: Slik ser en for seg mulig bruk av plattformbein ved bygging av bru over Mistfjorden. (Illustrasjon: Statens vegvesen)

Plattformbru skal utredes

Statens vegvesen starter nå opp et forsknings- og utviklingsprosjekt (FoU) for å se om det er mulig å bruke utrangerte plattformbein som midtbærer i bru over Mistfjorden.

Helge Rong

MO I RANA: I første omgang er det satt av 350 000 kroner til prosjektet, som ledes av seksjonsleder Kurt Solaas i Bodø.

- I denne fasen skal vi se på om det i det hele tatt er realisme i å flytte en plattform fra Nordsjøen og bruke denne som fundament for en bruforbindelse. FoU-pro-

sjektet vil lete opp en plattform som passer til dette sambandet, sjekke tidspunkt for utfasing, sjekk teknisk standard, se nærmere på mulig flytteprosess og ikke minst sette et økonomisk estimat på flytteprosessen og klargjøring, forteller Solaas. Flytteoperasjonen i seg selv er så kostbar at det her trolig må inn flere finansieringskilder.

- Kan vi få til en løsning der oljeselskapet er pålagt å fjerne og destruere en plattform, samtidig som vi kan bruke den i en bruforbindelse, er det jo like godt om den blir slept til et sted hvor den kommer til nytte. Da kan også oljeselskapet spare penger de ellers måttet bruke på opphugging, tror Solaas.

Må passe

Et annet og viktig moment som må utredes er om plattformen

passer inn der det er behov for bru.

- Plattformens konstruksjon og geometri er ikke vilkårlig, hvis den skal bruke i en bruforbindelse. Derfor må vi se på om det finnes plattformer som skal utrangeres som kan brukes, sier Solaas. Han håper å ha klart et enkelt forprosjekt en gang ut på høsten.

- Først når vi har fått sjekket ut en del grunnleggende forhold i denne fasen, kan vi se om ideen med å bruke plattformdel til brusamband har noe for seg, eller om det bare en luftig ide, fastslår Solaas, som også har vært med på et tidligere utredningsarbeid med bruforbindelse over Misten, strekningen som er utgangspunkt for FoU-prosjektet.

Utfartssted

Mistenforbindelsen, drøye tre mil

nord for Bodø, fører over til Kjerringøy. I dag er det en 10 minutters ferjetur over fjorden.

- Kjerringøy er jo etter hvert blitt et kjent sted, som har økende turistbesøk. Bodøværingene har også Kjerringøy som utfartssted i helgene, opplyser Solaas.

Frem i tid

Med konvensjonell metode må det bygges hengebru over den rundt 1 000 meter brede fjordarmen. Kostnadene her vil trolig komme opp i nær en milliard kroner.

- Et slikt prosjekt vil nok ligge svært mange år frem i tid. Håpet for Mistensambandet er derfor at plattformløsningen er teknisk og økonomisk gjennomførbar, tror Solaas, som skal bygge videre på en rapport, utarbeidet av Bjørn Alsaker. Den ble presentert i Vegen og vi høsten 2006.

E18 HANEKLEIVTUNNELEN: Rasstedet plombert

Lag på lag med sprøytebetong og tett sikring med opptil seks meter lange bolter gjør at sprekken etter tunnelraset i romjulen nå er tettet igjen og plombert.

Kjell Wold

SANDE: Nå er entreprenør Mesta i gang med å lage et kraftig sprøytebetonghvelv på de om lag 25 meterne der raset gikk. I tillegg skal det sikres ekstra 25-30 meter på hver side av rasstedet i sørgående løp på tunnelen. Veidekke er i gang med å sikre et område på 40 meter i nordgående løp. Den jobben skal være ferdig om få uker, men deretter går firmaet løs på andre soner der det også er oppdaget for dårlig sikring.

- Dermed er det grunn til å tro at vi kanskje ikke får åpnet noen av de to tunneløpene før etter påske, sier prosjektleder Tore Gomo. Men han understreker at det foreløpig er for tidlig å si hvor mye ekstra sikring som må til i E18 Hanekleivtunnelen og hvor lang tid dette vil ta. Dermed kan det se ut som de første forsiktede antagelser og stengingstid som Vegen og vi presenterte i januar kan bli ganske treffende, nemlig at tunnelen kan bli stengt til mai.

Etter planen skal den uavhengige undersøkelsesgruppen av geologer som ble opprettet av Samferdselsdepartementet i januar legge fram sin rapport i dag. Det er grunn til å tro at konklusjonene av den undersøkelsen også kan påvirke hvor omfattende gjenstående sikring i tunnelen blir og dermed hvor lang tid det vil ta.



Plombert: Rasområdet i E18 Hanekleivtunnelen er nå tettet og plombert. (Foto: Kjell Wold)

REPORTASJE

Plombert: To jukseledninger går inn i fartsskriveren, som er plombert av et polsk verksted. (Foto: Poul Erik Christensen)



Fartssperre: Dette ligner på en mobiltelefonlader, men var i realiteten en bryter for å koble ut fartssperren på et vogntog. (Foto: Poul Erik Christensen)



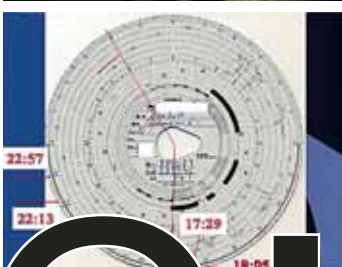
Bygget om: Den høyre bryteren hadde fått endret oppgave. Et kjapt vipp, og så viste ferdsskriveren at bilen sto i ro. (Foto: Poul Erik Christensen)



Skjult bryter: Her er den skjulte bryteren, montert i en varmluftsdyse ved sjåførens føtter. (Foto: Poul Erik Christensen)



Forfalsket: Denne diagramskiven ser ekte ut. Men etterforskning viste at den passerte to bomstasjoner i perioden med hvile.



Sikkerhet

SVINESUND ■ Poul Erik Christensen ved Svinesund kontrollstasjon har lært seg til å se etter de små tegn. Mang en gang har intuisjon ført til funn av skjulte brytere for å manipulere fartsskrivere.

Håkon Aurtien

- Alt er ikke alltid så greit som det kan se ut, og manipuleringen har nok et langt større omfang enn det mange helst vil vite, sier Hans Otto Grynning som leder kontrollvirksomheten ved Svinesund.

- Vi har faktisk hatt langt flere anmeldelser de siste årene for direkte juks og dokumentforfalskning enn for feil som sees av diagramskivene, sier Grynning.

Halvparten av alle vogntog som ruller inn og ut av landet, passerer Svinesundsbrua og i løpet av et gjennomsnittsdøgn er det snakk om 1770 kjøretøyer. Noen blir vinket inn til teknisk kontroll eller papirkontroll ved den nye kontrollstasjonen rett bak tollstasjonen. Noen hentes inn direkte ute fra vegen.

I noen tilfeller avsløres ulovligheter raskt ved å se på skivene i den enkelte bil. Men stadig oftere finner Grynning folk tegn på at noe er galt, og tar kjøretøyet i nærmere øyesyn.

Dokumentert

Poul Erik Christensen har fått spesialansvar for teknisk granskning ved mistanker om juks, og har fått ry for å finne skjulte ledninger og brytere. Han har bygget opp en stor samling foto som dokumenterer jukset.

En serie viser en lastebil der en bryter hadde en helt annen funksjon enn da bilen var ny. Ved å vippe over bryteren, kunne nemlig føreren stanse fartsskriveren, og det på en måte som ikke etterlot spor.

Bryteren ble brukt da en sjåfør skulle levere en last i Oslo. Diagramskiven viste at alt var som det skulle. Men bryteren var der og etterforskning viste at bilen hadde passert bomstasjoner på E6 i en periode der den ifølge fartsskriveren sto stille.

Løste billett i 90

I teorien skulle det ikke være mulig. Produsentene har lagt mye arbeid i å konstruere fartsskrivere slik at de ikke skal kunne manipuleres. Men det har i mange år gått rykter om det motsatte. Poul Erik Christensen har lært seg teknikken, og endog bygget det utstyret som skal til. Det bruker han ved skolering av kolleger i inn- og utland.

- Man må vite hva man gjør og det er litt skremmende at det åpenbart finnes verksteder som foretar slike ombygginger, sier han.

- Nå er vi i ferd med å få digitale fartsskrivere og meningen var at disse ikke skulle kunne manipuleres. Men vi vet nå at det er mulig å jukse også med disse, sier han og viser bilder tatt av en kollega i Frankrike.



Bak fasaden: Overingeniør Paul Erik Christensen åpner raskt dashbordet på en lastebil og ser snart om noen har prøvd seg på avansert juks med fartsskriveren. (Foto: Håkon Aurlien)

Samarbeid: Kollegene Nina Thu og Arild Ravneng gransker diagramskiver for å finne feil eller tegn på manipulering. (Foto: Håkon Aurlien)

tsd detektiv på Svinesund

- Arbeidet må ikke bli snakk om teknikk alene, men å innse at manipulering skjer og se etter tegn, sier han. Noen gang må det innhentes annen informasjon for å avsløre fusk.

-I et tilfelle avslørte vi at en fører hadde kjøpt billett til Bastøfergen på et tidspunkt da skriveren viste at han kjørte i 90km/t. Konfrontert med det, måtte han bare erkjenne og det endte med dom, forteller Christensen.

En svensk trailersjåfør ved navn Lars fikk en klekkelig bot etter at han ble avslørt for dokumentforfalskning. Mannen brukte kun initialen L på diagramskiven, men føyde i ettertid på to streker slik at det så ut som om kona Eva hadde kjørt. Politiet fikk frem fraktpapirer der han hadde signert på et tidspunkt der kona angivelig kjørte bilen.

Farlig

- Hensikten med manipuleringen er at føreren kan kjøre uten hvile. Det er selvfølgelig farlig for andre trafikanter. Men dette fører også til at firmaene ikke opererer under like vilkår. Et av oppdragene våre er å hindre konkurransevridning.

Vi har avslørt firmaer som har skaffet seg kjøring til så lav pris at det ikke er mulig å konkurrere om man holder seg til reglene, forteller Christensen.

- Etterforskningsarbeidet kan være tidkrevende, men vi har fått aksept på at dette er viktig og riktig, sier Hans Otto Grynning.

Angrende synder

Et brev fra en angrende synder forteller sitt. For enn tid siden kom et norsk vogntog til kontroll. Diagramskivene viste at den engelske føreren hadde tatt de foreskrevne søvnpausene. Men det var noe som ikke stemte. Snart viste det seg at mannen hadde kjørt 19 timer i løpet av det siste døgnet.

- Vi anmeldte mannen og dommen lød på 20 000 kroner i bot og forbud mot å kjøre i Norge i seks måneder. Men han skrev et brev til oss, beklaget dumheten og takket for at vi hadde stanset han. Mannen hadde skjont alvorret da vi spurte hva han hadde sagt om kona og barna var blitt påkjørt av et vogntog på 50 tonn der sjåføren hadde kjørt i 19 timer, forteller Poul Erik Christensen.

MILJØ

18 "saltvann"

Her er de 18 innsjøene hvor det ble påvist dødt bunnvann som følge av forurensning fra vegsalt:

Hordaland 8:
Apeltunvatnet
Bankvatnet
Griggastemma
Kvernavatn

Akershus 2:
Steinstjernet
Ulvenvannet

Aust-Agder 1:
Longumvatn SØ

Østfold 1:
Patterødtjernet

Oslo 1:
Steinsrudtjernet

Rogaland 1:
Toskatjønn

Disse 59 innsjøene ble undersøkt:

Region vest 23:
Hordaland: 10
Apeltunvatnet
Bankvatnet
Griggastemma
Kvernavatnet
Liavatnet
Råtjern
Stovevatnet
Skeievatnet
Haukelandsvatnet
Tveitvatnet

Rogaland: 10
Bongsatjønn
Edlandsvatnet
Fuglavatnet
Ytre Kydlandsvatn
Liknings-tjønn
Lutsivatn
Monatjønn
Nibbatjønn
Stokkalandsvatn
Toskatjønn

Sogn og Fjordane: 3
Husevatnet
Langelandsvatnet
Skibreivatnet

Region sør 16:
Telemark 3:
Bakkevatn øst
Elgsjøen
Søndbøvatn

Vest-Agder 7:
Barselvann N
Nedre Tjødna
Lille Fossvatn
Hanevatn
Råmarkvatn
Udlandsvatn
Vollevatn

Vestfold 4:
Farriskilen
Hallevannet/

Akershus 2:
Steinstjernet
Ulvenvannet

Aust-Agder 1:
Longumvatn SØ

Østfold 1:
Patterødtjernet

Oslo 1:
Steinsrudtjernet

Rogaland 1:
Toskatjønn

Vassbotnfjorden
Pauletjern N
Pauletjern sør

Aust-Agder 2:
Longumvatnet SØ
Nybytjern N

Region øst 17:
Akershus 12:
Bleikslitjernet
Bondivannet
Engsdammen
Gaupmyrdammen
Gjersjøen
Gjetsøvannet
Holstadvatnet
Kolbotnvatnet
Nordbytjern
Steinstjernet
Tussevatn
Ulvenvannet

Oppland 2:
Harestuvatnet
Lille
Skillingen

Oslo 2:
Gjersrudtjern
Steinsrudtjernet

Østfold 1:
Patterødtjernet

Region midt 3:
Nord-Trøndelag 2:
Nesvatnet
Rungstadvatnet

Sør-Trøndelag 1
Kinnsettjernet

Skadet av vegsalt

18 av 59 undersøkte innsjøer i Norge er påført miljøskader som følge av vegsalting, viser en rapport fra Norsk institutt for vannforskning (NIVA).

Kjell Wold

OSLO: - For å få best mulig kunnskap om miljøkonsekvensene av vår virksomhet undersøker vi jevnlig både vann, grunn, luft og vegetasjon langs vegnettet, sier trafikkdirektør Eva Solvi i Statens vegvesen. NIVA-undersøkelsen viser at innsjøer som ligger nær trafikkerte veger som saltes kan få miljøskader.

Flest i vest

Av de 59 innsjøene som er undersøkt i 13 fylker fra Nord-Trøndelag til Agderfylkene er halvparten av de 18 innsjøene med saltskader påvist i Region vest. Hele åtte i Hordaland og en i Rogaland.

Av de 59 innsjøene NIVA har undersøkt ligger 23 i Region vest, 17 i Region øst, 16 i Region sør og tre i Region midt. Ved hjelp av vannprøver fra overflate og ned til bunnen i disse 59 innsjøene er det blitt undersøkt såkalt konduktivitet, oksygeninnhold, de fleste trafikkrelaterte metaller og PHB. I tillegg er det tatt sedimentprøver.

Dødt bunnvann

I 18 av disse 59 innsjøene er det dokumentert stillestående, dødt bunnvann som følge av at vegsaltet har bidratt til at det er dannet et sjikt av tungt, saltholdig vann ved bunnen, sier Eva Solvi. Metallkonsentrasjonene er relativt lave, men Statens vegvesen er bekymret for konsentrasjonene av kobber og nikkel. Det er metaller som først og fremst har sammenheng med selve biltrafikken. Statens vegvesen har selv registrert om lag 1200 innsjøer innenfor 200 meter langs den delen av vegnettet som saltes.

Viktig ts-tiltak

Statens vegvesen mener bruken av vegsalt på deler av det norske veg-



Dødt bunnvann: Liavatnet i Bergen, en av 18 innsjøer forurenset av vegsalt. (Foto: Geir Brekke)

nettet er et viktig tiltak for trafiksikkerhet og framkommelighet. Etaten arbeider på flere fronter med å forbedre og optimalisere saltemetodene.

- Miljøskader av vegsalt er noe vi

tar på alvor. Vi arbeider både kortsiktig og langsiktig med å finne den rette balansen mellom miljøet og hensynet til trafiksikkerhet og framkommelighet. Vi har omfattende arbeider på gang på dette området, sier Solvi.

NIVA-undersøkelsen gjør at Statens vegvesen vil vurdere muligheten for å redusere saltbruken ved disse innsjøene. Undersøkelsen av de 59 innsjøene blir gjentatt senere for å registrere utviklingen over tid.

Salt Smart-prosjekt

Statens vegvesen starter i år to større forsknings- og utviklingsprosjekter med fokus på blant annet vegsalting og miljøpåvirkning.

Kjell Wold

Det ene prosjektet har fått navnet Salt Smart, det andre Klimaprojektet. Begge vil sette fokus på disse problemstillingene. Salt Smart skal se på saltbruk og eventuelt andre tiltak, mens Klimaprojektet har et eget delprosjekt for å begrense behovet for salting av veger i framtiden.

Mange forsøk

- Vi forventer oss ny og nyttig kunnskap fra disse to prosjektene, sier trafikkdirektør i Statens vegvesen, Eva Solvi. Statens vegvesen vil

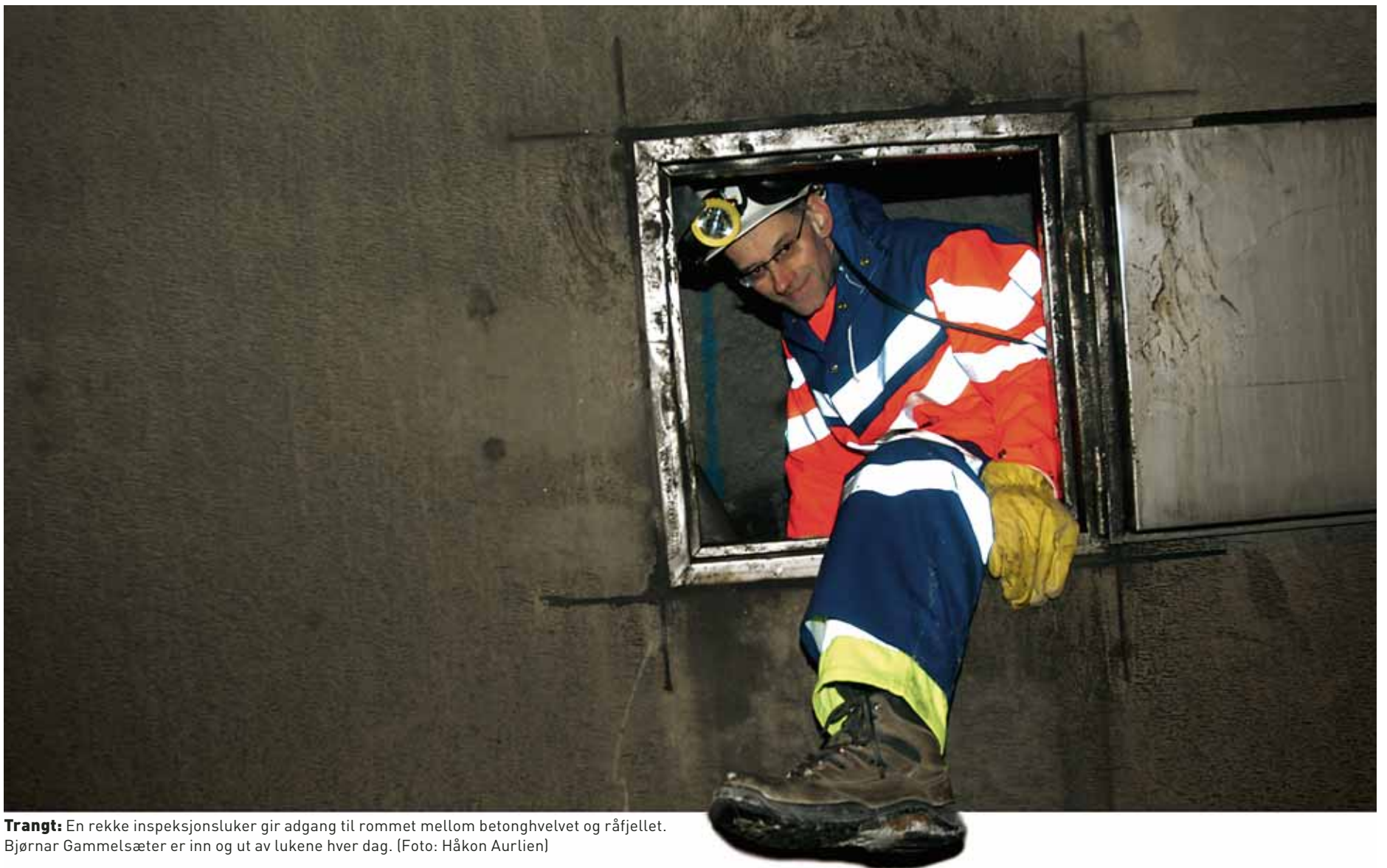
også fortsette med sitt omfattende forsøksarbeid for å minske bruken av vegsalt og for å minimalisere miljøulempene ved dette viktige trafiksikkerhetstiltaket. Det arbeides med fastsand som gjør strøing mer effektivt i kaldt vær, befukning av salt med varmt vann, bruk av magnesiumklorid og maisstivelse prøves ut med foreløpig stort hell. I tillegg testes ulike saltingsstrategier på noen prøvestrekninger flere steder i Norge.

Verktøykasse

- Vi er i ferd med å utvikle en egen "verktøykasse" for salting. Våre erfaringer krysses med stadig ny kunnskap og metodikk, effekter og konsekvenser vil i framtiden hjelpe oss med å velge riktig metode ved sårbare naturområder, sier Eva Solvi.



Saltforurenset: Longumvatn ved E18 i Arendal er forurenset av vegsalt. (Foto: Kjell Wold)



Trangt: En rekke inspeksjonsluker gir adgang til rommet mellom betonghvelvet og råfjellet. Bjørnar Gammelsæter er inn og ut av lukene hver dag. (Foto: Håkon Aurlien)

Sikkerheten viktigst

Før hver sprengning i det nye tunnellopet ved Eidet i Sarpsborg stanses E6-trafikken i parallelltunnelen inntil ingeniørgeologer gir klarsignal.

Håkon Aurlien

SARPSBORG: - Sikkerheten er prioritert en, både i den nye og i den gamle tunnelen, og slik har det vært siden anleggsarbeidene startet, sier delprosjektleder Tore Veum Statens vegvesen.

- Vi har også hendelsen i Haneleivtunnelen i bakhodet ved byggingen av det nye tunnellopet, sier han.

Kraftige rystelser

Det nye tunnellopet går gjennom fjellet bare åtte meter fra det gamle fra 1997. Da tunnelarbeidet startet i oktober var fjellkvaliteten såpass god at tunnelarbeiderne kunne sprengte seg fem meter inn to ganger i døgnet. Men da 500 meter av den 800 meter lange tunnelen var

» Vi har også hendelsen i Haneleivtunnelen i bakhodet ved byggingen av det nye tunnellopet

sprengt ut, møtte arbeiderne dårligere fjell i en svakhetssone som går på tvers av begge tunnellop. Dermed måtte tempoet reduseres.

- Vi vet ikke den eksakte lengden av denne svakhetssonen, men regner med at arbeidet vil gå med nor-

malt tempo igjen snart, sier Tore Veum.

Nedfall

- Vi regnet med at sprengningene ville føre til at noe stein ville falle ned bak betonghvelvet i den gamle tunnelen, men har fått noe mer nedfall enn forventet, forteller Veum.

Dermed ble kontrollrutinene skjerpet. I tillegg til de ordinære inspeksjonslukene, ble det laget syv ekstra inspeksjonsluker for å lette kontrollen med eventuell stein nedfall bak hvelvet etter hver salve. Det ble også satt av mer tid til å kontrollere tunnelen før trafikken settes på igjen.

Full tid

To måneder før anleggsarbeidene

startet hadde Statens vegvesen engasjert ingeniørgeologen Bjørnar Gammelsæter på full tid for å holde løpende oppsyn med byggearbeidene.

» Når den nye tunnelen er sprengt ferdig skal vi foreta en full kontroll bak hvelvet i den gamle

Gammelsæter gir tunnelentreprenøren råd rundt arbeidssikring i den nye tunnelen. Når tunnelen er ferdig utsprengt vil han før monteringen av betongelementer gi råd om permanent rassikring i både den nye og gamle tunnelen.

Skjerpet sikring

- Den gamle tunnelen er sikret med

sprøytebetong og med stålbolter forankret 3-5 meter inn i fjellet. Metodene er de samme i dag, men terskelen i dag er lavere for å sette i gang ekstra sikring, sier Gammelsæter.

- Det er allerede klart at tunnelen skal få helt nytt teknisk utstyr. Når den nye tunnelen er sprengt ferdig skal vi foreta en full kontroll bak hvelvet i den gamle. Resultatene vil avgjøre om vi også må foreta ytterligere sikring, sier delprosjektleder Tore Veum.

Det nye to-felts løpet er noe smalere enn den gamle. Dette ble åpnet med tre kjørefelter for ti år siden men har i dag midtdeler og ett kjørefelt i hver retning.

Fra 2009 vil tunnelene ha henholdsvis to og tre kjørefelt i hver sin retning.

- Må samordne kompetansen

- Geologingeniørfaget i Statens vegvesen er lite og spredt på hele landet. Derfor er det veldig viktig at vi lærer å kjenne hverandre og å spille på hverandres kompetanse.

Håkon Aurlien

MOSS: Det sier Ruth Gunlaug Haug i Geo- og tunnelseksjonen i Vegdirektoratet. I disse dager foregår en grundig planlegging av hvordan spisskompetanse innen geologi og ingeniørfag best skal brukes for å kontrollere sikkerhe-

ten i landets mange vegtunneler.

- Vi har om lag 35 fulltids geologer i Statens vegvesen, mens konsulentfirmaene kan tilby et sted mellom 50 og 100 ansatte. Dette er et lite miljø med høy kompetanse og som det er viktig å få til å samspille best mulig, sier Ruth Gunlaug Haug.

En kompetansekartlegging for et par år tilbake fikk Statens vegvesen som største arbeidsgiver til å ta økt ansvar for faglig utvikling av miljøet, bl.a. gjennom en årlig fagdag samt utgivelse av nyhetsbrev.

- Vi ser at kompetansen er ettertraktet og høy men at de

enkelte medarbeiderne er spredt ut over hele landet og i mange tilfeller jobber alene. Vi ser også at mange har veldig mange oppgaver i hverdagen. En bedret samordning vil også gi oss en mulighet til å presentere fakta når ting skjer og mens folk er opptatt av vårt fagfelt, sier Ruth Gunlaug Haug.

Lite miljø: Ruth Gunlaug Haug (til høyre under befaring i Hvalertunnelen i fjor) mener geologingeniørfaget i og utenfor Statens vegvesen bør samordnes bedre. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)



LANDET RUNDT



Minnes OL-94

HAMAR ■ Hedmarkingene får en god mulighet til å minnes fordums tider og olympiaden i 1994 når "Rally Norway" arrangeres i Hedmark og så vidt i Oppland kommende helg.

I forbindelse med arrangementet er det nemlig hengt opp en rekke visningsskilt sammen med

de ordinære vegskiltene. Visningsskiltene har et utseende som minner umiskjennelig om OL-skiltene, hvilket neppe er helt tilfeldig. At arrangørene som det går frem av bildet har delt opp et godt engelsk ord (Headquarter) til to, er kun bekreftelsen på at man er i Norge. (Foto: Håkon Aurlien)



Gangvegglede

HERØY ■ Fredag den 26. januar var det vegåpning på Herøy. 1 343 meter ny gang og sykkelveg ble markert på en fin måte der elvene på Herøy skole sto i sentrum. Prosjektet ble gjennomført med midler fra fylket (ts-midler), investeringsmidler og midler fra kommunen. Et typisk samarbeidsprosjekt der også kommunen fikk utført nyttig

arbeid med bygging av kunstgressbane og nytt VVS anlegg.

Åpninga foregikk på skolen der elevene underholdt og takket for en trygg skoleveg. Etterpå var det markering på vegen og et heidundrende fyrverkeri markerte at vegen nå var ferdig.

(Foto: Tor Martin Leines Nordaas, Helgeland Arbeiderblad)



Travel kvardag

BERGEN ■ Berre Microsoft hadde flere gjestar enn Statens vegvesen under fagmessa Digital kvardag, der publikumstalet paserte 15 000.

Her er har vi tre frå vertskapet som evaluerer inntrykka på tampen

av kongressen. Fra venstre vegvesenfolk Tor Tybring Aralt og Trond Hovland i lag med Terje Moen frå Sintef, som var mellom dei som var inviterte. (Foto: Geir Brekke)



Velsignet: De mange helårssyklisterne i Trondheim får velsignet hjelp i Sykkelbua selv om vinteren har festet grepet. (Foto: Knut Opeide)

Vinter ingen hindring

ØVRE BAKKLANDET ■ Innehaveren av Sykkelbua på Bakklandet i Trondheim lar ikke vinteren legge noen demper på geskjeften. Vinteren gjennom holder han

åpent sykkelverksted, og tro det eller ei: Kundene er mange.

Når snøen og isen nå har festet grepet, er det spesielt fristende for mange sykklister å ordne med

piggdekk til tohjulingen sin. De som har prøvd det, sier faktisk at det er mye tryggere å sykle med piggdekk enn å stavre seg fram til fots når det er skikkelig glatt.

Ny bru på historisk grunn

MODUM ■ Etter mange års famling får Haugfoss på Modum i Buskerud omsider ny bru over Simoa. Den gamle, historiske brua ved fossen ovenfor Blaafarveværket blir stengt for biltrafikk når den nye fylkesvegbrua 400 meter oppstrøms åpner til høsten. Når fv. 146 blir flyttet bygges det også 350 meter ny veg for å koble sammen ny og gammel fylkesveg. Mesta bygger den nye brua som blir en 70 m lang betonplatebru i fire spenn. - I tillegg til ny bru og fylkesveg skal også rv. 287 utbedres forbi Haugfoss, sier byggeleder Arve Løvberg (bildet) i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)





Utvalgte: F.v: Kari Huvestad og Tore Kristine Strandli. B.f.v. prosjektleder Nils Ragnar Tvedt, Jan Helge Egeland, Magne Stedjan, John T. Hodne, Bård Kimestad, Wilfred Aanonsen og John Asbjørn Jensen.

OPS-gjengen på Tingsaker

LILLESAND ■ Her er Statens vegvesens ni utvalgte på OPS-prosjektet E18 Grimstad-Kristiansand. Den nye firefelts E18 mellom Øygardsdalen i Grimstad og Rona i Kristiansand skal stå

ferdig alt om to og et halvt år. I fjor sommer startet skogsryddingen. I oktober var anleggsarbeidet i gang for fullt. Nå bygges det allerede veg på store deler av strekningen og vel 350 personer i fullt

arbeid for Agder OPS Vegselskap. Når anleggsvirksomheten er på topp i løpet av året vil over 550 personer jobbe på vegprosjektet som blir 38km langt. (Foto: Kjell Wold)



Rekord: Verdens dypeste gjennomslag ble foretatt under havbunnen vest for Volda. (Foto: Wiggo Kanck)

Siste smell i dypet

EIKESUND ■ To år, sju måneder og 15 dager med beinhard jobbing tok det å sprengte ut verdens dypeste undersjøiske vegtunnel. Ikke rart det var mange og blide fjes 1. februar da de endelig kunne feire gjennomslag i den 287 meter dype og 7.776 meter lange Eiksundtunnelen på Sunnmøre.

Den tradisjonelle skålen på røysa ble feiret med alkoholfri champagne.

Alt i alt er det kjørt ut akkurat nok stein av tunnelen til å fylle en hel fotballbane med et steinlag som er 175 meter høyt! Ennå gjenstår mye arbeid før den nye vegforbindelsen kan åpnes for trafikk om et knapt år.



Mange besøker Bjørvika

OSLO ■ Informasjonssenteret for E18 Bjørvikautbyggingen hadde hele 6579 besøkende ifjor, forteller informasjonrådgiver Ida Kojedahl i Bjørvika-prosjektet. Det har vært mange utenlandske besøk, seinest onsdag sist uke da en gruppe på 35 russiske toppledere fra vegforvaltning og departement ble orientert om utbyg-

gingsprosjektet og vegvedlikehold. Over 1500 av de besøkende kom fra skoler og universitet, vel 1000 fra næringsliv mens vel 2000 publikummere kom på arrangementer som "Kjenn din by" og «Åpen dag i Bjørvika». Her er studenter fra høgskolen i Narvik på befaring på anleggsområdet. (Foto: Statens vegvesen)



Melder fra: Prosjektleder Torbjørn Jørgensen viser melding om sprengning. (Foto: Lisa Sundstrøm)

Varsles med SMS

ALTA ■ Bilistene kan nå få melding på mobilen om sprengningsarbeid på veganlegget E6 Langnesbukta – Jansnes ved Alta. Statens vegvesen

vil varsle bilistene senest en halv time før sprengningen. Og vegen skal være stengt maksimalt i en halv time.

Ny ferjerunde

BREMANGER ■ Det er ein omfattande jobb å lage anbudsgrunnlag for ferjedrift. Men no er det dukka for neste runde frå Statens vegvesen Region vest. Det er dei tre sambanda i Nordfjord som skal lysast ut denne gongen. Det er Lote-Anda, Stårheim-Isane og Måløy-Oldeide (biletet) som står for tur, og kontrakta vil gjelde frå 1.1.2009. (Foto: Geir Brekke)



REPORTASJE

Se vegprosjekt på nett

Informasjon om Statens vegvesens prosjekter som har offentlig interesse legges ut på internett. Statens vegvesen vil tilby eksterne samarbeidspartnere og brukere full oversikt over etatens vegprosjekt. Dokumenter og tegninger kan lastes ned fra nettet, så det blir enklere for brukerne å få tak i. Informasjon om "vegprosjekter" ligger på forsi-

den på vegvesen.no. Prosjekt som legges ut er de med egen prosjektorganisasjon, prosjekt som skal konsekvensutredes, de som koster mer enn 50 millioner kroner og det er gitt oppstartsbevilgning, prosjekt som har investeringskostnaden på over 20 millioner kroner og planen er vedtatt i handlingsprogrammet, og prosjekt som inngår i ei finan-

sieringspakke. På sidene vil det også ligge oversikt over vedlikeholdsprosjekter – som rehabilitering av tunneler.

Vegprosjekt på nett:

På vegvesen.no kan du få et godt innblikk i vegprosjekt rundt om i landet som Statens vegvesen har ansvar for.



Design: Q-free har lagd prototyper på brikker og bomber som er i harmoni med omgivelsene i fem byer. Her et eksempel på hvordan det kan bli i São Paulo og Torino til høyre. (Foto: Q-free)



Trendy bombrikke

Q-free har designet prototyper for bombrikke og bomring for fem storbyer: De vil at bilistene skal føle at deres produkter er i harmoni med omgivelsene.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Under den store ITS-konferansen i London i høst var Q-free på catwalken med sin nye

bomkolleksjon, noe som vakte stor oppmerksomhet.

Må passe inn

I storbyer er folk mer opptatt av design, hvordan ting ser ut og hvordan ting passer inn i miljøet. Brikken er jo noe du ser i bilvinduet ditt hver eneste dag. Derfor har vi nå utviklet noen nye prototyper, forteller marketingmanager Marit Hammer i Q-free, firmaet som har solgt over åtte millioner bombrikker rundt om i verden.

Fem bybrikker

Fem byer har fått sin egen design

på bombrikke: Torino, London, Shang Hai, Dubai og São Paulo. Men ikke bare brikkene har egen design – vegkantutstyret er også designet i samme stil.

Grunnen til at vi har valgt disse fem byene, er at de har ulike kulturer, og ulik design. De vanlige portalene som brukes på motorveger er slett ikke ideelle i bylandskap. Samtidig ønsker folk å bevege seg i behagelige omgivelser og verdsetter design, kultur og arkitektur, sier Hammer.

Urban furniture

"Urban furniture" eller bymiljø er et begrep som beskriver ulik

struktur og materiell som er formet inn i miljøet. Dette er et område Q-free satser på, og de har samarbeidet med ledende italienske arkitekter for å utvikle konseptet.

Byrådet vi samarbeider med har studert dynamikkens, bygninngenes arkitektur og hvilke materialer og farger som er brukt. Sammen har vi kommet fram til et system som fungerer i harmoni med omgivelsene, sier Hammer.

Ikke i Norge

Etter at vi lanserte prototyper for vår nye brikkedesign i London i oktober har vi fått mye oppmerk-

somhet: Det er første gang det er lansert et så annerledes design på brikke og vegkantutstyr, og vi får stadig spørsmål om dette, sier Hammer.

Her på bjerget må nok bilistene belage seg på å fortsatt kjøre med vanlige brikker – det er foreløpig ingen planer om å lage brikker med "Oslo-design".

Men alle har mulighet til å kjøpe. Det er myndighetene som bestemmer hva slags design brikkene skal ha – vi selger ikke til en og en, avslutter Hammer, som er spent på om utlendingene er villige til å betale litt mer for å kjøpe med stil i bomringer også.

Rekruttering til tusen

Studentene svirret som fluer rundt Vegvesenets stand da en rekke store bedrifter prøvde å innvinde seg hos vordende ingeniører under de årlige næringslivsdagene på NTNU.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Kampen om ingeniørkompetansen tilspisser seg i Norge, og det er ikke småpenger ulike kunnskapsbedrifter fyrer av for å tiltrekke seg studentenes oppmerksomhet. Statens vegvesen

drev ikke med fiksfakserier i all viraken, men tiltrakk seg likevel seriøs oppmerksomhet fra hundrevis av studenter.

Det hemmelige våpenet er enkelt og genialt: Statens vegvesen har et helt unikt opplegg for sommerjobb blant studenter med relevant fagkrets. Og slikt ryktes i miljøet. I fjor hadde 90 NTNU-studenter sommerjobb i Vegvesenet, og jungeltelegrafene går om at de ble tilbudt et kjempemessig opplegg.

Nå har vi akkurat sikret oss søknadsskjema for sommerjobb i Vegvesenet, smiler de to by- og reg.-studentene Monica Rusten og Anja Øren. De jobber med en

mastergrad i fysisk planlegging og håper på faglig relevante sommerjobber.

Tre fiske gutter blander seg inn i samtalen: Geir Skarbø, Håvard Ellingsen og Stig Nyland Andersen har allerede erfaring med sommerjobber i Vegvesenet og vil bli svært skuffet hvis de ikke får fornyet tillit i år.

Vi studerer vegfag, og det er vanskelig å tenke seg kjekkere og mer faglig relevante sommerjobber, er deres uforbeholdne attest.

Hemmelig våpen: Vegvesenet frister med sommerjobb til NTNU-studentene Anja, Monica, Geir, Stig og Håvard. (Foto: Knut Opeide)



Dobbel Pave i Sogn

■ ■ Det er den største nedspren- ginga av rasfarlege fjellblokkar som er gjort av Statens vegvesen, det som no er gjennomført ved rv. 55 i Fatla- berget i Sogn og Fjordane.

Fjellknausen Paven ved Holme- strand var på kring 10 000 kubikk då den blei sprengt ned av produksjons- avdelinga til Statens vegvesen for kring 10 år sidan. Fjellblokka i Fat-

laberget er på gode 20 000 kubikk.

– Jobben har vore heilt spesiell, seier Anders Styrvold i Mesta, som har vore med på både dei to nemnde fjellryddingsjobbane til etaten.

Gratisruise

Rv. 55 har vore stengt i åtte dagar for at mannska skulle få unna reinsking i bratthenget, og spren-

ging av steinmassar som blokkerte Fatlaelvi etter det planlagde storra- set. I mellomtida har dei mange hundre dagpendlande skuleelevane og byråkratane teke hurtigbåten gratis forbi rasstaden, og somme har vore på to timars fjordruise med bilen på ferja.

Dei nedsprenge massane kjem i området der vestre tunnelpåhogget

til den kring 2 km lange Fatlatun- nelen skal kome. Det er ein heilt avgjerande føresetnad for prosjektet at fjellsida er sikra før ein kan gå i gang med anleggsarbeidet seinare på vinteren.

Grunnboring: Svein Kai Fedje i Mesta har vore kjentmann for sprengingslaget. (Foto: Geir Brekke)



Kameratkjørerere: Pål Andersen og Bjarne Fikse (bildet) har sammen med Torgeir Skancke (ikke tilstede) kjørt sammen fra Larvik til Asker i 2-3 ganger i uka i seks år. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Kameratkjørerere

- Det er mye trivelige- gere å kjøre sammen, og vi sparer både tid, penger og miljøet. Det sier Pål Andersen og Bjarne Fikse, som sammen med en til pendler fra Larvik til Asker.

Henriette Erken Busterud

ASKER: To-tre ganger i uka møtes tre kameratkjørerere i Larvik for å kjøre sammen til Asker der de jobber på tre ulike steder.

Det hele startet med at Torgeir Skancke ble intervjuet av lokalavisa om han savnet noen å kjøre sammen med til jobb i Asker.

– Vi tok begge kontakt med

ham, uten at vi kjente hverandre. Dette var i 2001, og siden har vi kjørt sammen, forteller Bjarne Fikse og Pål Andersen.

Deler bil

De tre kjørerkameratene har alle hjemmekontor og pendler altså inn til Asker to-tre ganger i uka.

– Både Torgeir og jeg bor litt utafor Larvik, så vi kjører i hver vår bil til Pål. Der er det oppmøte kl 06:30. Torgeir jobber lengst unna, så etter at vi har hoppet av på hver våre jobber, tar Torgeir over rattet, sier Bjarne som synes det er godt å bytte på å kjøre.

– De som ikke kjører kan slappe av og kanskje ta en liten blund på turen som tar en time og et kvarter. Ellers går praten om løst og fast – og det kan bli hett når vi diskuterer lokalpolitikk, humrer Pål.

Kameratene forteller at de kjører en måned hver, slik at det blir

noenlunde lik slitasje på bilene deres.

Sparer tid og penger

– Det koster 260 kroner tur/retur inkludert bompenger – som deles på de som sitter på. På slutten av året har vi kontoavregning, sier Pål.

– Hvis jeg skulle tatt toget fra Larvik til Asker måtte jeg ha betalt 216 kroner hver vei. I tillegg måtte jeg tatt buss til og fra stasjonen og brukt enda mer tid på reising - tid som jeg heller vil bruke sammen med familien min, sier Bjarne.

– Må vi jobbe litt overtid, hører vi med de andre om det er greit. Vi må jo være litt fleksible, sier Bjarne. Men som regel jobber vi overtid på hjemmekontoret om kvelden i stedet, sier Bjarne som bare har gode ting å si om ordningen.

– Det er mye triveligere å kjøre

sammen enn alene. Vi har vurdert juleavslutning og sommeravslutning også, men det har ikke blitt noe av ennå, avslutter de to kameratene, som mener kollektivfelt bør åpnes for de som kjører tre sammen.

www.haiketorget.no

I rushtida er det i snitt 1,2 personer i hver bil. Hvis flere kjører sammen blir det mindre kø og bedre miljø i tillegg til at hver enkelt sparer tid og penger. Statens vegvesen støtter nettstedet "Haiketorget" som matcher bilister med folk som trenger skyss til jobb eller andre steder. På www.haiketorget.no kan du registrere deg gratis og legge inn opplysninger om når og hvor du ønsker å reise, så finner systemet en passende reisepartner.

Finalistene er klare

2100 manus til reklamefilm for bilbelte er gjennomgått. Juryen har nå plukket ut de forslagene det skal lages animasjonsfilm av før endelig vinner stemmes fram.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Tjueto personer har vært involvert i de ulike juryrundene, både fra Grey reklamebyrå, Statens vegvesen, målgruppa og produksjonsselskap. Etter flere runder står juryen tilbake med en håndfull manus.

– Disse skal det lages animasjonsfilmer av denne uka. Planen er at filmene med presentasjon skal ligge på vegvesen.no/bilbelte i slutten av februar. Ungdommen skal stemme fram vinnerfilmen som skal være ferdig i april/mai, forteller Bjarne Skaugset i Statens vegvesen.

Mange like

– Hovedinntrykket er at det er mange like ideer, og mange beskriver kollisjoner der folk blir kastet ut av bilen, sier Skaugset. For å være med i finalerundene måtte manusene ha en idé som ble lagt merke til og skille seg ut med et overraskende moment. Skaugset er glad for det store engasjementet rundt konkurransen: – Vi ser at det ofte er flere som står bak en idé, så dette har nok berørt langt flere enn antallet som har sendt inn.



2100 manus: Mange har vært i sving for å gå gjennom alle manusene til bilbeltefilmen. Her er Signe Gunn Myre fra Vegvesenet og filmregissør Roar Uthaug. (Foto: Henriette Erken Busterud)

REPORTASJE

Jobbing mot mobbing

Mobbing på arbeidsplassen er et "hot" tema for tiden. Også i Statens vegvesen. Sammen med fem andre bedrifter er Vegvesenet med i et pilotprosjekt, "Jobbing mot mobbing".

Lisa Sundstrøm

TROMSØ: Å være et pilotprosjekt innebærer blant annet at det skal utarbeides policy for hvordan man skal håndtere mobbing og konflikter på arbeidsplassen.

Hva er mobbing?

Det var et av de store spørsmålene i Tromsø da det ble holdt "mobbeseminar". I Arbeidsmiljøloven er mobbing definert som negative handlinger, både skjulte og åpne, arbeids- og personrelaterte som er gjentakende og langvarige. Men hva er egentlig utilbørlig oppførsel, hva må vi akseptere og hva bør vi ikke finne oss i?

Det finnes definisjoner og forklaringer - og det finnes dokumenter og brosjyrer hvor dette er godt forklart og informert.

Kunnskap om og bevisstgjøring av de ansatte er med andre ord viktig. For de som var til stede på seminaret i Tromsø og opplevde professor Ståle Einarsens foredrag er det kanskje litt enklere.

Mange spørsmål ble besvart og mange problemstillinger ble luftet. Men andre spørsmål og utfordringer må det jobbes videre med - både regionalt og nasjonalt.

Bli flinkere

Region nord er andre "pulje" i Vegvesenet som har mobbeseminar. Regionvegsjef Torbjørn Naimak er en del av etatsledelsen og har derfor et særskilt ansvar med å sørge for at det ikke skjer mobbing i Statens vegvesen.



Lærerikt: Trafikksjef Knut Arne Henriksen i Region nord sitter igjen med mye kunnskap etter seminaret. - Jeg vil nok håndtere saker i framtiden annerledes etter det jeg har lært i dag, forteller Henriksen, her sammen med Ellinor Rølvåg. (Foto: Lisa Sundstrøm)

- Medarbeiderundersøkelsene viser at folk trives på jobb i Vegvesenet. Vi har et godt arbeidsmiljø, noe som igjen betyr at vi høyst sannsynlig ikke har mye mobbing. Det betyr likevel ikke at det ikke forekommer, og at vi kan bli flinkere til å ta oss av de som ikke har det bra i arbeidshverda-

gen, påpeker Naimak.

Alvorlig begrep

Regionvegsjefen mener det er positivt at man fokuserer på temaet mobbing: - Det er også viktig at vi jobber med de reelle sakene og ikke konstruerer saker som ikke handler om mobbing. Begrepet mobbing er

mye fokusert i media for tida, og brukes og misbrukes i mange sammenhenger. Vi skal håndtere et såpass viktig tema på en skikkelig måte. Og vi skal være forsiktig med hva vi legger i et så alvorlig begrep. I konflikter vil det alltid være ulike oppfatninger. Det er derfor viktig at begge parter får komme fram med

sine synspunkter før vi gjør noe med saken. Både de som oppfatter seg som mobbet og de som blir beskyldt for mobbing kan bli offer. Det er nok også derfor jeg er forsiktig med å bruke begrepet nulltoleranse. En sak ofte oppleves ulikt, sier Naimak. Dette var for øvrig også noe som ble fokusert på i seminaret.

- Må jobbe planmessig

Et to dagers seminar om mobbing med deltakelse fra alle ledere, verneombud, tillitsvalgte og personalfolk forplikter. Hva skjer nå?

Lisa Sundstrøm

TROMSØ: - Noe av det viktigste i tida framover er at vi skal lage en policy. Men vi kan ikke bare lage et dokument som sier hva vi skal gjøre og ikke gjøre. Det er viktig at vi jobber systematisk og at vi gjør tiltak som bevisstgjør folk.

Temaet mobbing må taes opp i ulike sammenhenger og komme på dagsorden på arbeidsplassene. Det må bli en prosess. Jeg har

derfor bedt om at vi på første møte i arbeidsmiljøutvalget i regionen vår tar tak i denne prosessen og skisserer hvordan vi skal jobbe videre, opplyser Naimak.

Naimak mener Ståle Einarsen lærte bort mye nytt om mobbing og konfliktsaker.

- Ikke minst hvor viktig det er å ha et system som kan brukes dersom slike saker oppstår. Et viktig budskap var at vi har en veldig god arbeidsmiljølov i Norge, som skisserer hvordan vi skal ta hånd om saker som dette. Utfordringen blir å lære å bruke loven. Dessuten - selv om det er viktig å fokusere på ledernes ansvar i mobbe- og konfliktsaker, har jeg også ønske om at verneombudene blir mer aktive i dette arbeidet, avslutter Naimak.



Ulik oppfatning: - Vi skal være forsiktig med hva vi legger i et så alvorlig begrep som mobbing. I konflikter vil det alltid være ulike oppfatninger, mener regionvegsjef Torbjørn Naimak. (Foto: Lisa Sundstrøm)

Hvorfor så tette bånd mellom ulykkesmarkeringer og Den norske kirke?

■ Nok en markering av ulykker på våre veger omtales i Vegen og Vi. Menneskeliv har så meningsløst gått tapt. Familie, venner og andre involverte i ulykkene har fått forringet sin livskvalitet.

■ Det er av stor betydning at vi stopper opp og dveler ved de mørke sidene av biltrafikk. At vi på ulike måter setter fokus på verdien av trafikksikkerhetsarbeidet. Derfor er det så viktig at vi er med på å markere. Men det er av like stor betydning at alle involverte føler seg velkommen og inkludert i arrangementene.

■ I dette perspektivet er det feil å

bruke Den norske kirke som medarrangør og arena for den formelle markeringen. Vi lever i en tid med fargerikt fellesskap og må speile samfunnet rundt oss. Vi må vise ydmykhet ovenfor ulik tro og forskjellige livssyn blant de som er berørt, - ikke minst i slike situasjoner hvor livet virkelig buttrer i mot.

■ Det er flott om Den norske kirke ønsker å gi tilbud om en sammenkomst etter den formelle ulykkesmarkeringen. Andre tros- og livssynsamfunn kan gjerne inviteres til å gjøre det samme. Men hovedmarkeringene skal ikke være preget av en særskilt trosretning!

■ Statens vegvesen er en offentlig etat som skal være nøytrale når det gjelder tro og livssyn. Vi skal speile samfunnet, vekke følelser og skape engasjement omkring trafikksikkerhet hos alle grupper.

■ Min oppfordring er at vi tar dette opp med oppdragsgiver og samarbeidsparter i forbindelse med ulykkesmarkeringene. Jeg ser fram til å lese om den første livssynsnøytrale ulykkesmarkeringen Statens vegvesen er med på å arrangere!

Lene Mürer
Engasjert og berørt



Markering: Ulykkesmarkering i Drammen (Arkivfoto: Tore Braaten)

Høyhastighetsbane og motorvei

■ En moderne motorvei mellom regionene har planskilte kryss og går utenom alle tettsteder. Med tilførselsveier vil et motorveinett ta unna en stor andel av person-, gods- og tjenestetrafikk og gi videre store miljø-, trafikksikkerhets- og tidsgevinsten samt avlaste sekundær veinettet.

■ Diverse forslag gjennom hele etterkrigstiden, senest Bilaksjonens forslag fra i sommer, om å utrede og bygge et moderne motorveinett mellom regionene i Norge, faller som vanlig på politisk stengrunn. Dermed vil Norge også inn i de neste generasjoner være nesten det eneste moderne land uten et slikt veinett.

■ Derimot har visjonære politikere nå i stedet samlet seg rundt tankene om et høyhastighetsnett for jernbane. I følge nettavisen E24 vil toglinjene i "Den sørnorske høyhastighetsringen" etter prognosene koste mellom 75 og 125 millioner kroner per kilometer. Dette er dobbelt så mye som en topp moderne firefelts motorvei. Mesta anslår at firefelts motorveier i gjennomsnitt vil koste 60 millioner kro-

ner per kilometer. For byggekostnadene av "Den sørnorske høyhastighetsringen" kan man dermed bygge 2 000 kilometer med firefelts motorvei.

■ Selv dobbelsporet jernbane parallelt med vei vil kun redusere veitrafikken med 3 til 6 pst. Dette tilsvarer bare 2-3 års normal vekst i veitrafikken (svar på spørsmål nr 43 fra Samferdselskomiteen om St.meld. nr. 46 (1999-2000) - Nasjonal transportplan 2002-2011). Det er fordi så mange skal der intet tog går. Et høyhastighetsjernbanenett mellom byer kan ikke, som et T-bane nett i et tett befolket område, ha omfattende bruk av stoppestasjoner. Da blir det ikke høyhastighet.

■ Og høyhastighet må til fordi en høyhastighetsbane er primært tiltent å ta opp konkurransen med flytrafikken. Skal man kunne benytte banen mellom endestasjonene må det bygges et omfattende nett av tilførselslinjer med tilsvarende stoppestasjoner for togbytter mot de få stoppestedene som høyhastighetsbanen kan ha. Det øker kostnadene.

■ Et motorveinett derimot har ingen stoppesteder. Den kan ha ubegrensede antall tilførselsveier i planskilte kryss som ikke reduserer trafikkløyten på eksisterende vei.

■ For å finansiere og bygge ut et høyhastighetsnett for jernbane bør det bygges parallelt med et motorveinett. Da fordeles kostnadene mellom motorvei og jernbane samtidig som høyhastighetsjernbanen hele tiden får tilgang til effektive tilførselsveier.

■ Og uavhengig av høyhastighetsbane trenger vi et motorveinett i Norge. Dagens stamveinett er totalt utdatert. Vi trenger et moderne veinett mellom byer som korter drastisk ned kjøretid og har en bedre flyt. Vi kan videre fyll dette veinettet med et landsdekkende ekspressbusstilbud med hyppige avganger og biodiesel eller hydrogen som drivstoff. Kombinert med høyhastighetsbane som konkurrent til fly vil dette gi et effektivt og miljøvennlig transporttilbud for store deler av befolkningen.

Leif Kåre Spartveit

Hallo frå Idar Mo, Sogndal

■ Les Karl Sigurd Fredriksen sin kommentar til stamvegutgreiningane NTP 2010 - 19 i Vegen og vi nr 2/07 1. februar.

Det er slik som Fredriksen skriv at eg også opplever situasjonen når det gjeld næringstransportar både for sjø og landtransport. Vi gløymer energibruk og økonomi når det gjeld lange transportar. Ser vi på dei nasjonale lastbilundersøkingane til dømes, så synta dei 3 mrd tonnkm i 1968, men vi får 17 mrd tonnkm i 2007. Nesten heile veksten i transportarbeid skuldast vekst i lange transportar. Det er ikkje tonnmengdene som har auka særleg sterkt. Det betyr mykje for energibruk, utslepp, trafikksikring m.m om transportar må gå 50 - 100 km for langt i vegnettet. Det er ille at slike kostnader oppstår fordi vi i planarbeidet i altfor stor grad konsentrerer oss om lokaltransporten, noko Fredriksen finn gode døme på.

■ Vi går i dei gamle spora heile tida slik Fredriksen skriv og trekkjer ikkje inn alternative løysingar som tek omsyn til kostnadsproblema for langtransporten sjølv når det elementet bør telje tyngst. Eg ser ikkje bort frå at lokale motkrefter er ein del av problemet, men nokon må ta meir ansvar for totalløysinga.

■ Slik går det når det overordna planarbeidet manglar og då er det statsetatane som sviktar. Vi kan ikkje vente at kommunane skal passe denne oppgåva, og sviktar statsetatane, så tek vi ikkje nok omsyn til kostnadsbildet for meste delen av transportarbeidet målt i tonnkm og personkm. Det er ikkje berre å skøyte saman lokale vegar slik dei har lege føre frå gamalt av i alle samanhengar. Det vert altfor enkelt.

■ Det same problemet som Fred-

riksen påpeikar for veg ser vi for sjøtransporten no når varene skal inn om Kina for å bli ferdigmonterte og pakka for sal. Dei gigantiske konteinerskipa som går mellom kontinenta landar varene rasjonelt og økonomisk i nokre få svære hamneterminalar i Göteborg, Hamburg og Rotterdam, og det styrer varestraumane vidare. Det er ikkje lett å finne signal i NTP-arbeida om korleis tilførsleopplegga til dei nye sentralane i det globale transportopplegget skal sjå ut. Kva tid skal det vere jernbanetransport, lastebil eller føringsskip og det bestemmer vi langt på veg gjennom infrastrukturtiltak i NTP 2010-19. I 2009 får vi så god transportkapasitet på veg gjennom Østfold til Oslo at vi kan bruke Østfoldbana meir på konteinerttransport på Göteborg hamn. Mange av desse konteinara skal heilt til Trondheim og Bodø, og då kan vi ikkje late korte arbeidsreiser tvinge dei over i vegnettet.

Beste helsing
Idar Mo, Sogndal

Død og Pine og Pedagogikk

Kapittel 1

■ I trafikksikkerhetsarbeidet er det viktig å benytte gode pedagogiske virkemidler. Mye positivt gjøres, men jeg har tidligere pekt på noe jeg mener er en svakhet, uten å bli hørt. Det fokuseres stadig på antall drepte, men det nevnes sjelden antall skadde. Dødsfall er vondt for de nærmeste, men å bli et levende vrak er kanskje en større tragedie over tid. Få frem tallene og hele alvorret dere som steller med slikt!

Kapittel 2

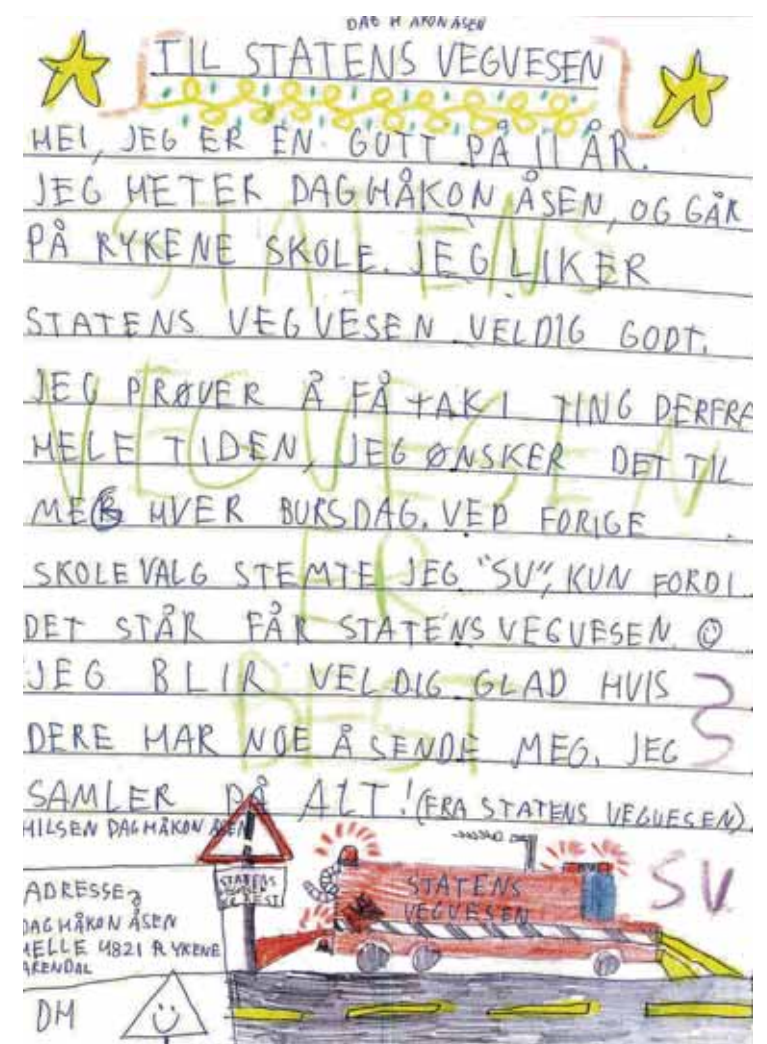
■ Veg og gater benyttes som lekeplass av mange ungdommer og infantile voksne. Så drepes og skades det, og det skapes utrygghet og angst. Fra Aftenposten sakset jeg 04.10.06 følgende kommentarer til en bilutstilling: "To heite raskinn buldrer inn - grom lyd. Verdens raskeste biler - fullblods raskinn. Hensynsløse krefter drønnet ut.

Fart, kraft, utstråling og galskap. Villdyr av de sjeldne - potente amerikanere, du kjenner draget". Slikt vås og slik bilreklame kan du se hver dag. Og Autofilprogrammet er bare et hakk mer sofistisert. Og hvor foregår galskapen? Jo på norske veier! Med død og pine til følge.

■ Har du stått ved en kiste noen gang og visst at inne i den ligger et offer for en umoden sjåfør og et slikt forherliget "raskinn av en bil"? Da spurte du kanskje: Hvor er myndighetene?

■ Ja, hvor er de? De diskuterer kanskje, prisverdig nok, pedagogiske virkemidler på sine kontorer. Mens markedet er opptatt av akselerasjon fra 0 til 100 km/t på sekunder. Tør vegdirektøren å stikke i den byllen så det merkes?

Gunnar E. Norby, Skien



REPORTASJE

Sterke trainee-søknader

153 ungdommer med høyere teknisk utdanning har søkt om opptak til et nytt kull i Vegvesenets unike rekrutteringsprogram.

Knut Opeide

TRONDHEIM: - De mange søkerne til de 30 stillingene viser tydelig at Statens vegvesen framstår som en attraktiv arbeidsgiver blant de nyutdannede. Grovsorteringen viser at det er mange veldig godt kvalifiserte kandidater, sier Vegdirektoratets Tove Lissner.

Hun opplyser at om lag 50 av søkerne har mastergrad/siv.ing. eller enda høyere utdanning. 60 har bachelor/ingeniør-kompetanse. I søknadsbunken er det også spennende innslag fra en rekke andre land, både i og utenfor Europa. Det er 40 kvinner og 113 menn som har søkt.

- Vi er selvsagt kjempefornøyd med responsen. Det er tydelig at vårt helt spesielle rekrutteringsprogram, med blanding av videre opplæring og allsidig praksis er noe som fenger og er blitt lagt merke til i de aktuelle miljøene, selv om vi ikke har like store reklamebudsjetter som visse andre, sier Lissner.

Aktuelle kandidater blir nå innkalt til intervju, og innen 16. mars skal listen med foretrukne kandidater være klar.



Vellykket rekruttering: Her er det Vegdirektoratets Malin Eriksen som fronter Statens vegvesen overfor studenter på NTNU. (Foto: Knut Opeide)

Lederjakt i midt

Statens vegvesen jakter nå gode kandidater til å fylle tre av de øverste lederstillingene i Region midt.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Etter at regionvegsjef Elisabeth Schjølberg nylig sa opp sin stilling, står Statens vegvesen snart uten personer i toppstillingene som regionvegsjef, trafikksjef og utbyggingsjef på fast basis.

- Landets beste region

- Dette er tre attraktive stillinger med stor innflytelse og uante muligheter til å være med å forme samfunnet i landets beste region, sier regionvegsjef Elisabeth Schjølberg, som overraskende valgte å si opp stillingen som Vegvesenets øverste leder i Midt-Norge. Hun blir i stillingen ut april, og begynner i juni som menig medarbeider ved prosjektstyringsavdelingen i Multiconsult i Oslo.

Et tøft liv

- Livet som regionvegsjef har vært veldig intenst. Jeg har tenkt jobb både dag og natt. Etter fem svært spennende år har jeg nå behov for å frikoble meg og kjenne på andre sider av livet mens det ennå er der, forteller hun åpenhertig.

Stillingen som regionvegsjef blir utlyst om kort tid fra Vegdirektoratet. Tidligere var det samferdselsministeren som ansatte Vegvesenets regionvegsjefer, men nå blir dette håndtert internt i etaten. Vegdirektøren kommer til å utpeke en person som skal fungere frem til ny regionvegsjef er på plass.

Sjefene sluttet

Det er nå et helt år siden regionens trafikksjef signaliserte at hun ønsket avløsning. Stillingen ble utlyst i fjor vår, men prosessen resulterte ikke i noen ansettelse, og siden i sommer har først Kirsti Slotsvik og deretter Runar Inge Larsen fungert i stillingen. Begge disse er tilknyttet Sunnmøre distrikt. I høst sluttet også regionens utbyggingsjef. I hans sted fungerer nå Petter Hildre, hjemmehørende i Trondheim.

I oktober ble både utbyggings- og trafikksjefstillingen utlyst eksternt i Molde.

- Det var flere kvalifiserte søkere



Søkende: - Tre attraktive lederstillinger i Region midt skal besettes, sier regionvegsjef Elisabeth Schjølberg, som nå har sagt opp sin stilling. (Foto: Knut Opeide)

til stillingene, men med ett unntak tilfredsstilte de ikke den profilen vi ønsket oss.

Dessverre viste det seg at det var stor rift om kandidaten som vi var i ferd med å tilby stillingen som trafikksjef.

Headhunting

- Dette gjorde at vi bestemte oss for å engasjere profesjonell bistand i det videre arbeidet med å finne nye ledere, såkalt "headhunting" eller "executive search". Firmaet IFO har siden nyttår jobbet aktivt med

saken, og jeg håper at vi i løpet av et par måneder kan offentliggjøre navn på de nye avdelingsjefene, sier den avtroppende regionvegsjefen. Hun regner med at hele den nye ledergruppen i regionen vil være på plass etter sommerferien.

Jaktet på unge ingeniører

Statens vegvesen var på plass på sist ukes jobb- og utdanningsmesse for å rekruttere nye ingeniører til etaten.

Håkon Aurlien

LILLESTRØM: - Vi står foran en utfordring i og med at etaten trenger 1000 nye ingeniører de neste ti årene. For å få rekruttert nye, dyktige ingeniører til etaten, må vi oppfordre ungdom til å velge realfag og teknisk utdanning, sier distriktssjef Nils-Erik Bogsrud på Romerike.

Han tilbrakte en dag på standen sammen med vegplanlegger Bjarte Skogheim, trainee Åsne Fyhri og informasjonsrådgiver Gry Løvhaugen, og satt etterpå igjen med gode inntrykk etter prat med ungdom på jakt etter en fremtidig yrkeskarriere.

- Det er viktig å vekke interesse for tekniske fag. På en slik messe vil de unge naturligvis bli utsatt for mange inntrykk og det kan gjøre samtale litt overfladiske. Men vi kom inn i tettere samtaler med en del av de unge og da var temaene hvilke yrkesfag Vegvesenet vil ha behov for og hvilke utdanningsveger som leder mot disse fagene, sier Bogsrud.



Gode råd: Fredrikstadjentene Martine Blomfeld Dahle og Christine Solvang Andersen fikk gode råd fra vegplanlegger Bjarte Skogheim, distriktssjef Nils-Erik Bogsrud og trainee Åsne Fyhri. (Foto: Håkon Aurlien)

TEMPEN PÅ TAMPEN

NAVN: Rolf Harketstad ■ **ALDER:** 54 ■ **STILLING:** Prosjektleder ■ **SIVILSTATUS:** Singel, tre voksne barn ■ **BOSTED:** Sotra ■ **AKTUELL SOM:** Tunnelbyggjar etter Hanekleiv

Skeptisk...

Han meiner Statens vegvesen har brukt for mykje sprøytebetong til sikring av tunnelar.

Geir Brekke

BERGEN: Rolf Harketstad leiar bygging av tre større vegprosjekt på Vestlandet. Det største er Finnfast, med m.a. 5,7 km undersjøisk tunnel mellom Rennesøy og Finnøy i Rogaland. Med på laget har han ein medarbeidar som på eige initiativ drog til Hanekleivtunnelen for å dra lærdom av raset der.

Sprøytebetong

- Eg er skeptisk til den omfattande bruken av sprøytebetong i vegtunnelane våre. Nokre gongar kan det seiast at vi erstattar godt fjell med dårleg sprøytebetong. Eg meiner det nokre gongar ville vere betre å gjennomføre ei skikkeleg rensking i dårleg fjell og følgje opp med tett og god bolting.

- Når du sprøyter inn fjellet tidleg meiner eg og at vi lett mister kontrollen med eventuelle problem som kan skjule seg bak spruten. Ein veit difor ikkje om ein i nokre tilfelle helst burde nytta endå tyngre sikring enn det ein med det same har sett behov for, seier Harketstad, med 31 års røynsle frå Statens vegvesen.

Han var m.a. byggeleiar for den første undersjøiske tunnelen i Hordaland, Bjorøytunnelen.

- Her oppsto det store vanskar i byggeperioden, og vi måtte ta eit halvt års tenkjepause for å finne ei løysing på sikring av sandhaldig fjell under Vatlestraumen.

Treg framdrift

- Vi har hatt mykje dårleg fjell i Finnfasttunnelen og, seier han. Det har vore stor vassføring i fjellet, og dermed ein god del førehandsinjeksjon med sement, som blir pumpa inn i fjellsprekkene.

- Det som har møtt her er vel meir regel enn unntak på tunnelprosjekt. Vi kan aldri vite alt om fjellkvaliteten. Prosjektering må ofte skje på stoff, altså etterkvart som vi møter fjell av ulik kvalitet, og med skiftande behov for injeksjon og sikring. Det må gjerast ei sjølvstendig vurdering etter kvar salve, seier Harketstad.

Også vestafjells møter etaten krevjande utfordringar under tunneldriving. Det kan t.d. vere innslag av leire i fjellet, som krev ekstra aktsemd i drivinga og sterkare sikringstiltak.

Kompetanse

- Har Statens vegvesen god nok kompetanse på ingeniørgeologi?

- Vi leiger inn denne kompetansen. Samstundes gir vi våre egne folk opplæring på kurs i Trond-

heim. Ikkje minst må tunnelentreprenøren ha den rette kompetansen, seier Harketstad, som har drive med anleggsprosjekt i Hordaland i alle år, før han fekk ansvaret for Finnfast i Rogaland. Han var og ein kort periode i Vegdirektoratet, og var med på evalueringa av Fatima i Finnmark.

Rekruttering

Han er og regiontillitsvald for NITO, og vedgår at han er uroleg over rekrutteringa til Statens vegvesen.

- Løna er eit viktig konkurranse spørsmål, men det er og andre vilkår som tel. Når vi tek mål av oss til å tilsette unge folk, må vi ikkje gløyme at småbarnsforeldre har sine primærbehov på heimebane, og ikkje kan vekependle slik som vi over 50 kan gjere. Inndraging av permisjon ved planleggingsdagar i skule og barnehage er eit dårleg signal.

Harketstad har teke juridisk embetseksamen for nokre år sidan, med entreprisrett som hovudfag. Det kan vere nyttig i forhandlingane med entreprenørar som skal ha tilleggsoppdrag utover inngått kontrakt.

Han er og leiar for konfliktrådet i heimkommunen. Når han ikkje byggjer nye vegar med lange tunnelar, eller driv lokal fredsmekling, er han gjerne på loffen i Sørøst-Asia.

FIRE KJAPPE

Kvifor er det så mange som skadar seg i trafikken?

- For mange gjer feilvurderingar av vegtilhøva eller manøvreringsevna til bilen.

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

- Har tru på betre opplæring til ei god forståing av vår rolle som offentleg tenesteytar.

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

- Ville sende gode signal ut i etaten som byggjer opp under målet om at vi skal ha tak i dei beste fagfolka som finnest i arbeidsmarknaden.

Og om du var samferdslemnister for ein dag?

- Tykkjer noverande statsråd gjer ein god jobb. Viktig å skaffe mest mogleg midlar til gode transportfremål i landet vårt.

Tunnelbyggjar: Rolf Harketstad er prosjektleder for Finnfast i Rogaland. (Foto: Geir Brekke)



LØSGRUS

HVA SKJER?

15. FEB/OSLO ■ E18 Hanekleivrapporten presenteres av undersøkelsesgruppen

20. FEB/SARPSBORG ■ Åpning av Hafslund trafikkstasjon

23. FEB/GARDERMOEN ■ Seminar: Klimaendringer – skred og flom på vegnettet

1. MARS/HELE LANDET ■ Påbud om refleksvest i bil innføres

1. MARS/HELE LANDET ■ Utskiftingen av AutoPASS-brikker starter

1. MARS/SKANDINAVIA ■ Innføring av AutoPASS EasyGo

3. - 5. MARS: SISIMUT, GRØNLAND ■ Internasjonal konferanse om arktiske veger

7. MARS/OSLO ■ Ankesak om kablar på Lysfjordbrua i Høgsterett

12.-14. MARS/ROGALAND ■ Transportkomiteen i Stortinget på reise og møte i Rogaland

14.-15. MARS/NARVIK ■ Rallardagene

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

I BAKSPEILET

Selvpining Del 2

På denne plass i etatsvisa har jeg tidligere antydnet at Statens vegvesen styres av folk som ser ut til å ha en spesiell glede av å pine og ydmyke seg selv.

Her følger et nytt eksempel for å underbygge påstanden:

Lederne i Statens vegvesen har innført et innfløkt system for å måle sin egen innsats. I de fleste andre bedrifter ville et slikt målstyringsystem blitt designet med tanke på at ledelsen skulle få bekreftet sin fortrefelighet. Men ikke i Statens vegvesen. Her går man til den motsatte ytterlighet og lager et system som a priori dømmer etaten nord og ned.

Poenget er at innsatsen ikke måles ut fra hva som er gjort, men ut fra hva folk flest mener om det de tror Statens vegvesen har gjort eller ikke gjort. Det er rett og slett gallupinstituttene som bestemmer hvordan Vegvesenets ledere kan forbedre karakterboka si. Det er ikke lenger Vegvesenets erfarne eksperter, men telefonoppringninger til tilfeldige representanter for Ola Dunk midt i middagshvilen som avgjør hvordan Vegvesen velger å prioritere sine knappe ressurser.

Det må selvsagt gå galt.

For eksempel har man år etter år fått strykkarakter for elendig brøyting og strøing av gangveger og bussholdeplasser. Folket røst har talt, og Vegvesenet putter stadig større ressurser fra andre gode formål over til nitidig stell av busslommer og gangveger. Problemet er at økt innsats ikke vil gjøre særlig utslag på folkets dom. De fleste som blir oppringt har nemlig null erfaring med busslommer vintertid. Og intet normalt menneske vet hvilke gangveger og busslommer

Statens vegvesen har ansvar for og hvilke som er en del av det kommunale forfallet.

Så her kan etatens ledere pine og plage seg selv til evig tid. For å være slem, serverer jeg følgende tips: Skal dere oppnå bedre karakterer, bør dere kutte ut brøyting og strøing av gangveger der det nesten ikke bor folk. Bruk heller pengene på store reklamekampanjer som forteller hvor ulidelig flinke dere er.

Det får holde. Nå har jeg vel klart å erte på meg noen til. Jeg har nemlig en helt spesiell glede av å pine meg selv med å skrive upopulære ting, slik at riktig mange blir sinte på meg.

Mmmmm ...

knop

STEDET



Ved rv. 9 i Valle i Setesdal ligg den idylliske plassen Sanden Såre ved Otra. Alfred Rynningen ved Setesdalsmuseet har sendt oss denne forklaringa: – Fyrste delen av namnet er grei, det må vere sanden det er ein del av her som er opphavet. Andre delen derimot, har eg ikkje sett noko god tyding på. Derimot

kan det seiast noko om sjølve oppbygginga av namnet, med substantivet fyrst og adjektivet til slutt. Det var ein vanleg konstruksjon i norrøn tid, men no er det ikkje mange døme ein finn på det. Sjølve namneforma tyder altså på at Sanden Såre er eit gammalt namn. (Foto: Inge Fossellie)

NORGE I DAG

E16 gjennom Begnadalen i Vestoppland er et naturskjønt område. I vinter har vegen fått mye oppmerksomhet på grunn av vanskelige kjøreforhold. (Foto: Håkon Aurlien)



LØST OG FAST

Ord for dagen:

“NA-RUNDSKRIV”. Nå lister vi oss på tå: NA-rundskriv er nemlig en av få ting i Statens vegvesen som man ikke kødder med. Det kommer X antall slike rundskriv fra Vegdirektoratet hvert år. Mye av det som kommer fra direktoratet kan man se mellom fingrene, eventuelt gjennom fingrene med; men ikke NA-rundskrivene. Men her kommer utfordringen til alle dere som snakker så alvorlig om NA-rundskrivene: Dere vet ikke hva NA betyr! Vi har spurt en lang rekke personer som burde vite, men ingen kan gi svar på hva som gjør at de to små rare bokstavene plutselig forvandler et ordinært brev eller rundskriv til noe som nærmest overgår Norges lover. Hvem løser gåten?

Kreative forklaringer

Lesing av skademeldingsskjema kan være morsomt. Her er et utvalg autentiske forklaringer som er kommet inn til et norsk forsikringselskap på hvorfor det skjedde et trafikkuhell.

- Jeg fullførte svingen etter at veien hadde rettet seg ut.

- Jeg mener kollisjonen kunne vært unngått hvis ikke to biler hadde prøvd å kjøre inn i den smale undergangen samtidig.

- Årsaken til kollisjonen var to unge damer som sto på fortuet og ventet på å krysse Rådhusgata.

- Jeg er ikke ute etter å forskyve skyld eller fraskrive meg ansvar, men kan bare konstatere fakta, og det ser svært dårlig ut for min del.

- Lastebilen holdt altfor stor fart tatt i betraktning at den manglet bremses.

- Jeg kom kjørende mot nevnte kryss, senket farten, så meg godt om, kjørte så ut i krysset - og traff hr. Pettersen. Dette er for meg en helt vanlig prosedyre.

- Hva som videre skjedde er vanskelig å si, da elgen lå over frontruta og sperret hele utsikten.

UNORMALER

60

Vanskelig sak

De fleste er vel enige i at denne skiltkombinasjonen virker nokså KOKO. Men er den strengt tatt i strid med Vegvesenets skiltnormaler? I all enkelhet prøver skilterne her å fortelle dem som kommer opp fra parkeringskjelleren i Statens hus i Trondheim at de kan velge om de vil svinge til høyre eller venstre, men at de kan ikke kjøre rett fram og inn i husveggen. Det nederste skiltet gir tillegginformasjon om at gata er enveiskjørt mot høyre. Det underforståtte budskapet, som ekspertene selvsagt ser med en gang, er at enveiskjøringen oppheves akkurat her ved utkjøringen fra garasjen, selv om det ikke fins noe eget skilt som forteller om dette.

- Det er slike skiltkombinasjoner som utfordrer intellektet og gjør livet verdt å leve, uttrykker formannen i Vegen og vi's unormale jury mens han klapper seg på maven. Juryen brukte en lang kveld på å diskutere dette bildet uten å komme fram til noen entydig konklusjon.

Fasiten ligger muligens i det faktum at disse skiltene bare hang slik i



Javel nei: Hva tenker kloke vegfolk om denne skiltkombinasjonen? (Foto: Truls Johnsen)

kort tid før de ble fjernet. Nå er vegen fri for skilt, men kjøreglene er akkurat de samme. Når man kommer ut fra parkeringskjelleren har man fremdeles lov til å svinge både til høyre og venstre – men ikke rett fram.

Med andre ord: Det enkle er ofte det beste.

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

- Vi drukner i Canada-søknader

Etter en vellykket markedsføring i Canada, drukner Vegdirektoratet i søknader fra canadiske sivilingeniører som vil til Norge, leser vi i Vegen og vi nr. 2 1987. Allerede én uke før søknadsfristen var det registrert 180 håpefulle søknader.

- De aller fleste kommer vi dessverre til å skuffe. Min mening er 10 – 12 canadiske sivilingeniører maks av det vi kan importere, sa personaldirektør Olav Baastad etter at ingeniørflukt fra Vegvesenet hadde tvunget fram nye ideer i rekrutteringsarbeidet.