



Statens vegvesen

Vegenogvi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKTRYGGLEIK:

- Riktig sittestilling må mykje sterkare inn i føraropplæringa, meiner tre sensorer i Statens vegvesen.

SIDE 5

REPORTASJE:

- Trafikkulykkene er som en stille tsunami, sa justisminister Knut Storberget da han mintes fjorårets trafikkofre.

SIDE 12-13

UTBYGGING:

Neste etappe av fire felts E18 i Vestfold, 8 km mellom Sandefjord og Larvik, er snart halvveis.

SIDE 14

Duka for harde tak

LEDER SIDE 2

Færre drepte med lavere fart

Nye analyser av strekninger med nedsatt fartsgrense viser at både farten og ulykkene ble redusert.

SIDE 4



Senior på jobb

Margareta Lilleslåtten (bildet) kunne pensjonert seg for mange år siden, men trives for godt i jobben til å slutte.

SIDE 6

Tryggare til Mongstad

Industri-giganten Mongstad får no fjerna den verste flaskehalsen for tankbilane.

SIDE 14



Frikjent

Etter ni måneders helvete ble Kai Olav Lislrud like før jul frikjent for enhver mistanke om svindel.

SIDE 19



Tettes: Vegmidlene skal tette mange hull, men nå er det drift- og vedlikeholdsbudsjettet som vinner kampen om de store pengene. [Arkivfoto: Helge Rong]

 NTP 2010-2019

Hullene tettes

Prioriterer drift og vedlikehold. Mindre penger til nye veger og mer til å tette hullene på eksisterende veger er medisinen Statens vegvesen skriver ut i forslaget til Nasjonal transportplan 2010-2019. Vegdirektør Terje Moe Gustavsen sier det er nødvendig å legge om pengebruken.

- Mange blir skuffet fordi deres veg ikke er med, men vi er nødt til å ta vare på de vegene vi har, sier Gustavsen. Han lover mer til mindre investeringer og mer til trafiksikkerhet.

SIDE 7-11



Barnesikre bruer

Statens vegvesen måtte gjennomføre ekstra sikring mot klatring på fire overgangsbruer over nye rv. 44 i Sandnes kommune. Foreldre frykta at brurekkverket skulle bli klatrestativ for barna. Statens vegvesen endra løysinga på dei nye bruene for å gjere dei tryggare

SIDE 15

DAGSORDEN

Duka for harde tak

LEDER

Helge Rong

■ Når transportetatene no har fremja sitt syn på korleis utviklinga innan samferdsle skal være dei nest ti åra, er det mange som vert skuffa. Som vanleg er det ikkje plass til alle gode prosjekt. Samstundes har etatene vorte samde om å leggje hovudfokus på drift og vedlikehald.

■ For vegsektoren tyder det på meir pengar til å ruste opp det vegnettet ein allereie har, framfor å byggje nytt. Dåverande regionvegsjef Ole Christian Torpp tok til orde for ei slik prioritering i eit intervju med Vegen og vi for to år sidan. Han sat då med ansvaret for vegnettet på Vestlandet og visste ikkje si arme råd for korleis dei kunne møte alle utfordringane som dukka opp. Ein fekk trugsmål om at både bruar og tunnelar kunne bli stengde fordi dei var i ei elendig forfatning, samstundes som vegnettet vart dårlegare og dårlegare. Trafikantane opplever framleis at slitasten i vegbana er stor, noko som gjer køyreturane ubehageleg og ikkje minst farlegare. Djupe spor i vegbana er ikkje bra for trafikktryggleiken.

■ Alle som følgjer litt med har oppdaga at det sokalla etterslepet er vorten større og større år for år. No legg ein opp til stor-satsing for å betre tilhøva på dei drygt 27 300 km riksveg vi allereie har her i landet.

■ Skal ein kome nokon veg med ei satsing, må meir av den tildelte potten setjast av til drift og vedlikehand. Då vært det mindre pengar til nye investeringar. Og det er her mange blir skuffa. "Kvifor er ikkje vårt prosjekt nemnd i Nasjonal transportplan (NTP)", er det mange som kjem til å rope høgt og ut til omverda. "No er det vår tur. Vi har venta i mange år og det er på tide vår veg blir bygt", kjem til å være mykje av omkvedet frå lokalpolitikarar rundt om i det ganske land. Ei rettvist verd er det vel truleg ikkje mogleg å få til.

■ Trøysta kan være at ein legg opp til å nytte pengar på ei rekkje mindre tiltak, som utbetring av eksisterande veg, samanhengande og fleire gang- og sykkelvegar, meir trafikktryggleikstiltak og tiltak for å betre framkoma der mange må sitje i kø.

■ I desse klimatider er det og naturleg at miljø har fått auka merksemd og meir pengar i framlegget til NTP.

Likevel er det nok mange som ikkje har tenkt å slå seg til ro med framlegget. Dei vil kjempe for sitt prosjekt. Statsråd Navarsete må nok bu seg på mykje besøk på kontoret det komande året. Til stor glede for flyselskapa.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

Vi må nå både sørge for at innsatsen på vedlikeholdsområdet økes til å tilsvare det årlige vedlikeholdsbehovet og begynne å ta igjen noe av forfallet.

Framkommelighet, sikkerhet og miljø

Den tredje nasjonale transportplan legges nå fram av Statens vegvesen sammen med Jernbaneverket, Kystverket og Avinor. Planen gjelder fra 2010 til 2019. Fram til 2020 anslås det en transportvekst på rundt 20 prosent. Det blir vekst for alle transportformer. Dette setter store krav til samfunnets infrastruktur, til veier, jernbane, til sjøs og i lufttrafikken. Vi står overfor en økende miljøutfordring. I dag står transport for nesten 30 prosent av klimautslippene og settes det ikke inn nye tiltak, anslås en vekst i utslippene på nesten 30 prosent fram til 2020. Det er fastsatt et mål om betydelig reduksjon i utslippene fra transportsektoren i forhold til anslått nivå i 2020. Det må derfor satses betydelig mer på kollektivtransport og andre utslippsreduserende tiltak. Innenfor miljøområdet gir også støy og støv og partikkelutslipp store utfordringer.

Transportetatene står samlet bak behovet for styrket innsats til drift og vedlikehold. På vegsektoren gir nye og stadig mer kompliserte veganlegg, sammen med økende standardkrav, stadig økende kostnader til drift av vegnettet. Vedlikeholdet av våre veier har vært lavere enn behovet i mange år. Det har ført til et betydelig forfall av vegnettet. Vi må nå både sørge for at innsatsen på vedlikeholdsområdet økes til å tilsvare det årlige vedlikeholdsbehovet og begynne å ta igjen noe av forfallet. I sum krever dette betydelig mer penger til drift og vedlikehold.

I planen foreslås styrking av ferjetilbudet. Det satses på kollektivtrafikken, herunder universell utforming av en rekke knutepunkter og holdeplasser. Vi foreslår en dobling av rammene for bygging av sykkelveier langs stamveinettet.

Når vi prioriterer drift, vedlikehold, kollektivtransport, ferjer og miljøtiltak, fører det til at vi innenfor planrammene får mindre til nyinvesteringer i vegnettet. På veien til nullvisjonen foreslår vi at det legges opp til en reduksjon på en tredjedel av antall drepte og hardt skadde i trafikken i 2020 i forhold til dagens nivå. Skal dette nås, må investeringene målrettes. Det må satses på mindre, men viktige investeringstiltak, som for eksempel

fysiske midtstiller for å redusere de alvorlige møteulykkene. Framkommeligheten må bedres gjennom utbedring av flaskehals i vegnettet. For å få mer transport over på sjø og bane er det viktig at vi bygger effektive knutepunkter. God vegtilknytning står sentralt i dette.

I framtida vil økt bruk av intelligente transportsystemer hjelpe oss til mer effektiv måloppnåelse på mange områder, eksempelvis i trafiksikkerhetsarbeidet. Transportetatene må legge til rette for at de rette systemene tas i bruk i alle deler av transportsektoren.

Vårt oppdrag har vært å prioritere innenfor den såkalte planrammen som er tilsvarende statsbudsjettet for 2007, samt et alternativ som er 20 prosent høyere og et alternativ som er 20 prosent lavere.

Transportetatene og Statens vegvesen prioriterer drift, vedlikehold og mindre, men målrettede investeringstiltak stort sett på samme nivå, uavhengig av om det er innenfor planrammen eller 20 prosent over og under planrammen. Det betyr at dersom rammene økes utover planrammen vil det gi rom til flere strekningsvise investeringer. Innenfor pluss 20 prosent alternativet vil det gi strekningsvise investeringer som kan gi en tilfredsstillende stamvegstandard på noe over 30 år. Innen planrammen vil det ta betydelig lengre tid å nå tilfredsstillende stamvegstandard.

Utkastet til Nasjonal Transportplan skal nå på høring til fylkeskommunene og de største byene. Erfaringsmessig vil de og svært mange andre ha meninger om utkastet. Rundt neste årsskifte vil regjeringen legge fram stortingsmeldingen om Nasjonal Transportplan.

Den diskusjonen som kommer om Nasjonal Transportplan er en viktig del av prosessen fram til beslutninger om hva som skal prioriteres i den neste 10-årsperiode. Debatten vil preges både av de store spørsmål og konkrete ønsker og krav. Vår oppgave er å bidra til debatten med innsikt og analyser. Utkastet til transportplan er et meget godt grunnlag og vi ser fram til diskusjonen både innenfor og utenfor transportetatene.

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN

Fagpressen

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

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

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



Ansvarlig redaktør
Helge Rong

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



Vaksjef
Anne Marit Ø. Johansen
Vegdirektoratet

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



Journalist
Henriette E. Busterud
Vegdirektoratet

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



Journalist
Kjell Wold
Region sør

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



Journalist
Håkon Aurlien
Region øst

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



Journalist
Geir Brekke
Region vest

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



Journalist
Knut Opeide
Region midt

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



Journalist
Giselle Jensen
Region nord

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

Grafisk produksjon:
Grafisk senter, Statens vegvesen
Opplag: 15 300
Trykk: BA Trykk, Bergen

Vegen og vi skal være en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skal bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme.

Vegen og vi utkommer 20 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.

Redaksjonen avsluttet 15. januar kl. 13.00. Neste utgave kommer 31. januar 2008

KRONIKK

MENTAL ENDRING ■ Vi trenger en mental endringsprosess for vårt forhold til trafikken. Noe liknende det som har skjedd når det gjelder vårt forhold til røyking.

Fra nullvisjon til nulltoleranse

■ Hvordan vil sikkerheten være langs veiene om 25 år? Jeg prøver meg med noen refleksjoner rundt et nyttårsskifte. Vil nullvisjonen være virkelighet og holdningene til sikkerhet grunnleggende endret? Har vi underveis til 2033 fått det paradigmeskifte som må til, for å gjøre veiene våre trygge. Hvor visjon går over til å bli virkelighet. Hvor nullvisjon er blitt nulltoleranse.

■ Det er noe rart med veitrafikken. Det oppleves nærmest som en naturlov at den må være risikofylt. En slik toleranse finnes ikke i forhold til luftfart og togtransport. Ulykker finner sted, men det aksepteres ikke. Vi aksepterer det strengeste kontrollregime for ferdsel i lufta, til og med for passasjerene, men vi slipper hverandre rimelig lett løs langs veien. Selvsagt er det forskjeller, både praktisk og økonomisk. Men det er like fullt vanskelig å forstå at vi faktisk tolerer at over to hundre mennesker må miste livet i trafikken og at tusenvis må påføres alvorlige skader bare her i vårt land. Slikt nærmer seg skjebnetro. En slik tro aksepterer vi ikke ellers i samfunnet vårt. Ulykker skal forebygges og unngås. Ser vi på de samfunnsøkonomiske belastningene, er de dessuten enorme, men det regnskapet er det ingen enkeltdepartementer som fører, og dermed går tallene liksom i oppløsning. Men lidelsene blir ikke borte. Og irrasjonaliteten i vår aksept blir ikke mindre.

■ Det er spennende å spørre seg om det store gjennombruddet for en grunnleggende holdningsendring til trafikksikkerhet vil slå igjennom på veien mot 2033. For det er å håpe at våre barnebarn bare rister på hodet der framme og spør oss hvordan vi kunne akseptere et trafikkmønster som forutsatte, ja, indirekte faktisk planla med 250 drepte og 13000 skadde. Når kommer en slik mental endring? Kommer den? Ser vi spor av et gjennombrudd hvor nullvisjonen faktisk blir til nulltoleranse? Hvilke spor skal vi se etter?

■ Ett spor står for meg rimelig klart: Midtdelere. Jeg vil se etter midtdelere. For møteulykkene er og blir de tyngste og mest ødeleggende ulykkene. Det er egentlig rart at slike delere, som skiller motgående trafikk, ikke har vært en mer gjennomført del av det vanlige veibildet fra gammelt av. For det er irrasjonalt at vi kan møte hverandre i 80 km i timen, ofte bare med noen centimeters klaring. Det er et i prinsippet et høyrisikofenomen. Vi er overgitt



Løsningen: Med midtdeler på vegnettet kan mange av de mest alvorlige trafikkulykkene unngås, tror biskop Tor B. Jørgensen. (Arkivfoto: Geir Brekke)

TOR BERGER JØRGENSEN



■ **HVEM:** Tor Berger Jørgensen er biskop i Sør-Hålogaland og leder i Nei til Frontkollisjoner. (Arkivfoto: Giselle Jensen)

i andres, og skjebnens hender, på en måte som det egentlig er merkelig at vi tåler – og tolererer. "Skjebnen" behøver ikke å være mer enn en liten uoppmerksomhet. En liten feilvurdering. En liten uforutsetthet. "Kom over i feil kjørebane" heter det så nøkternt i avisreferatene. For dem som blir rammet, er det en katastrofe.

■ Mitt forhold til det groteske i vår aksept av trafikkulykker

begynner egentlig her. I katastrofene. Ikke de, som jeg må innrømme, nesten har rammet meg. For også jeg har vært nær ved å bli et nummer i en ulykkesstatistikk. Mange ganger. Men livet har vært på min side.

■ Slik er det vel med de fleste av oss som har ferdes i trafikken gjennom et langt liv. Men som prest har jeg møtt en del av dem som har den katastrofale opplevelsen hvor centimeterne og sekundene ikke var på livets side. Det er ubeskrivelig. Det er så mye trykk i slike situasjoner at det nesten er ubærlig. Liv som så brått og brutalt blir forandret. Så fylt av smerte. Og ofte så helt unødvendig. Så ufornuftig. Slike møter har utviklet seg til en dyp overbevisning om at vi har et "hull" i vår mentale og moralske bevissthet som aksepterer at vi påfører hverandre så mye lidelse. Slike møter har skapt visjonen om at nullvisjonen, må bli til nulltoleranse.

■ Vi trenger en mental endringsprosess for vårt forhold til trafikken. Noe liknende det som har skjedd når det gjelder vårt forhold til røyking. Røyking er helsefarlig. Fra å være en "nødvendig" frihetsutøvelse i alt fra restauranter til møterom, er det nå ikke toleranse for at røyking skal ramme andre. I dag er røykfrie lokaler en selvsaghet. Like selvsagt som røyking var det for en liten generasjon siden. Det har skjedd en mental

” Vi trenger en mental endringsprosess for vårt forhold til trafikken. Noe liknende det som har skjedd når det gjelder vårt forhold til røyking

endring. Et holdningsmessig paradigmeskifte. Noe slikt må vi få til i forhold til trafikken. Mennesker skal ikke dø langs norske veier. De skal ikke bli alvorlig kvestet og skadet. Det finner vi oss ikke i. Slik må vi tale. Og slik må ikke minst våre politikere utfordres til å tale. Vi må nå få en tiltakspakke for å gjøre nullvisjonen til virkelighet – forhåpentligvis slik at våre barnebarn i 2033 kan glede seg over at det kom et slikt gjennombrudd for sikkerhet en gang rundt 2010.



Statens vegvesen

I MEDIENE:

Demokraten

Vaklet i halvannet år

I halvannet år maste Trine Henriksen om utbedring av et vaklende støygerde mellom Kulåsveien og bybrua. Da Statens vegvesen gjennom Demokraten ble minnet om dødsulykka på Lillestrøm sist uke rykket reparatørene ut prompte, forteller avisa.

- Det burde være mulig å nå fram til myndighetene på en annen måte enn å ty til media, sier Henriksen til avisa.

Finnmarken

Forringer naturen

Ikke alle er like positive etter at arkitektenes forslag til rasteplass og toalettanlegg ved Vesterelv i Persfjord ble presentert i Finnmarken. Forslagene er med i en konkurranse i forbindelse med Statens vegvesen sitt turistveiprosjekt for veistrekningen mellom Vardø og Hamningberg. Kritikerne mener rasteplasser som de som er foreslått ser unaturlige ut og vil ødelegge mye av naturopplevelsen, står det å lese i avisen.

FIRDA

I store trekk

- Entreprenøren samarbeider ofte med lokale firmaer eller enkeltmannsforetak som engasjeres for å bistå i arbeidet. Det er i store trekk mange av de samme som bistod Statens vegvesen den gang Vegvesenet gjorde jobben selv, skriver Kolo Veidekke i en helsides informasjonsannonse i Firda.

Fædrelandsvennen

Brøyting til besvær

Forrige helgs snøfall var vintrens første som satte brøyteberedskapen på prøve. I motsetning til i fjor, var dette godt varslet. De ansvarlige for brøytingen forsikret at de nå var langt bedre forberedt og at fjorårets kaos ikke ville gjenta seg. I hovedsak synes det som om brøytemannskapene har klart dette.

MALVIK Bladet

Skilt eller ikke

Mange MB-lesere reagerte da det i fjor høst dukket opp et drøyt meterhøyt skilt med refleks kun på den ene siden. Da MB konfronterte Statens vegvesen med skiltingen, var svaret at skiltet skulle stå, til tross for at det etter regelboka egentlig ikke kreves skilting på stedet.

TRAFIKKSIKKERHET



Tungbiler og blindsoner

■ ■ Tungtransport og blindsoner ble et av hovedtemaene, da Vestfold distrikt nylig oppsummerte ulykkesåret 2007. Distriktssjef Roar Gärtner (bildet f.v.), Kirsti Huserbråten og Arnfinn Eriksen fra Statens vegvesen presenterte trafikkbildet og utfordringene i et fylke med en positiv utvikling i ulykkestallene. (Foto: Ivar Jon Tunheim)

Prikker siden 1.1 2004

■ ■ Status ved årsskiftet: Over 538 633 prikker er delt ut siden systemet ble innført, og prikkene er fordelt på ca 308 600 personer. Ca 155 100 har en prikk, 151 som har åtte eller flere prikker. 31 personer har fått inndratt/beslaglagt. 97,5 prosent har fått prikker fordi de har kjørt for fort, 1 prosent har kjørt mot rødt lys etc.

Føreropplæring inn i videregående!

■ ■ - Legg føreropplæringen inn i videregående skole! Det uttaler direktør for samfunnskontakt i NAF, Håkon Glomsaker. Han viser til oppslagene i Aftenposten om at det er for få autoriserte kjøreskolelærere og at pirat-kjøreskoler florerer i Oslo.

-Pirat-kjøreskoler er selvfølgelig svært uheldig. Samtidig forteller denne oppblomstringen oss at kapa-

siteten er sprengt på kjøreskoleopplæringen, sier Glomsaker. Det pågår for tiden en viktig forsøksordning med føreropplæring i videregående skoler flere steder i landet. Denne bør få større utbredelse og bli permanent. Ansvaret for den samlede trafikk- og føreropplæringen bør legges til Kunnskapsdepartementet, melder NAF i en pressemelding.

Tilsynsenheter på plass

Statens vegvesen har nå opprettet tilsynsenheter i samtlige regioner. Disse skal passe på at bedrifter som jobber med føreropplæring og EU-kontroller følger reglene.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Statens vegvesen skal opprette tilsynsenheter i hver region som skal godkjenne og ha tilsyn med verksteder, kontrollorganer, trafikkskoler og kursarrangører som driver føreropplæring. Tilsynsenhetene skal også revidere trafikkstasjonenes arbeid. Også Vegdirektoratet har en tilsynsgruppe som skal samordne forvaltningspraksisen: Det skal bidra til at Statens vegvesens tilsynsenheter framstår likt og gir lik behandling.

Bakgrunn

Det er flere grunner til at Statens vegvesen får egne tilsynsenheter: For det første vil det bli større habilitet - en unngår for eksempel at en og samme person både utfører kjøretøykontroll i Statens vegvesen og har tilsyn hos private verksteder. En unngår også at sensorer som har faglig kontakt med sjåførlærere også skal føre tilsyn med trafikkskoler.

En annen grunn til å opprette egne enheter er at tilsyn har vært et nedprioritert område på grunn av ressursmangel. Å ha egne spesialister på tilsyn vil dessuten bidra til økt kompetanse og høyere profesjonalitet.

Tilsynsenheter: Ved at etaten oppretter egne tilsynsenheter unngår en blant annet at en og samme person både skal utføre EU-kontroller hos Statens vegvesen og føre tilsyn med verksteder. (Arkiv foto: Henriette Erken Busterud)



Lavere fart gir færre drepte



Vellykket: Antall drepte ble redusert med 40 prosent da Statens vegvesen satt ned fartsgrensa med 10 km på de verste ulykkestrekingene. (Illustrasjon: Statens vegvesen)

- Nå er vi sikre på at det hjelper å sette ned fartsgrensen. Nye analyser av strekninger med nedsatt fartsgrense viser at både farten og ulykkene ble redusert, sier Arild Ragnøy i Statens vegvesen.

Henriette Erken Busterud

OSLO: For seks år siden satte Statens vegvesen ned farten på de mest ulykkesbelastede strekningene. Rundt 1 100 kilometer fikk lavere

fartsgrenser - 700 kilometer fra 80 til 70 km/t og 400 kilometer fra 90 til 80 km/t. Målet var å redusere antall ulykker.

For å undersøke effekten av å sette ned fartsgrensen har Arild Ragnøy i Statens vegvesen gått gjennom datamateriale med fartsmålinger på utvalgte steder og sett på senere års skadestatistikk.

- Der fartsgrensen ble satt ned fra 80 til 70 kjørte folk rundt fire km saktere. Tilsvarende tall for veger som ble skiltet ned fra 90 til 80 km/t var nesten tre km, opplyser Ragnøy.

Vellykket

Antall skader og ulykker før og etter fartsendringene viser at til-

taket var vellykket.

- Beregningene viser at antall drepte gikk ned med 40 prosent. Antall ulykker gikk ned på 16 prosent der fartsgrensa ble satt ned til 70 og med 10 prosent der den ble satt ned til 80. Siden dette dreier seg om veger med flere ulykker enn gjennomsnittet kan statistiske tilfeldigheter virke inn, men vi har også sett på effekten

i forhold til referanseveger der farten ikke ble satt ned, sier Rangøy og legger til at resultatene er i tråd med internasjonal forskning.

Vil vurdere flere

Statens vegvesen har ingen umiddelbare planer om å skilte ned flere veger. Effekten av å senke fartsgren-

sen vil dessuten avta jo flere steder det blir gjort.

- Vi senket fartsgrensen på vegene med flest ulykker, noe som hadde stor effekt. Hadde vi satt ned farten på veger med færre ulykker ville vi ikke fått så gode resultater, men vi vil kontinuerlig vurdere fartsgrenser og se nærmere på strekninger der ulykkestallet er høyere enn en bør forvente. Men vi har tatt de verste vegene, de mest ulykkesutsatte vegene i dag har færre ulykker, understreker Rangøy.

Statens vegvesen har for øvrig nedsatt ei gruppe med folk fra Statens vegvesen og Politiet som skal se på hele fartsgrensesystemet. Analysen av effekten av å redusere fartsgrensen vil også være noe av bakgrunnen for arbeidet.

God tunnelstart på ny E18

Den avanserte tunnelteknologien på ny E18 Kopstad-Gulli i Vestfold har fungert meget bra siden motorvegen åpnet rett før jul.

Kjell Wold

PORSGRUNN: Det forteller driftsleder for VTS Sør i Porsgrunn, Jan Ove Grave i Statens vegvesen.

To stopp

Den nye elektronikken for overvåking og styring ble behørig testet i praksis alt få timer etter åpning.

- Vi hadde to hendelser i tunnel allerede samme ettermiddag som veien åpnet, forteller Grave. Først fikk en bil motorstopp i Hemtunnelen ved Tønsberg. Da fungerte alle prosedyrer etter boka. Litt senere samme kveld var det motorhavari i Flårtunnelen i Re litt lenger

nord. Da gikk også styring og berging veldig bra.

Tunnelteknologi: Elektronikken på ny E18 i Vestfold fungerer veldig bra, sier driftsleder ved VTS Sør, Jan Ove Grave(bak) og kollega Svein Hørtha. (Foto: Kjell Wold)



Lenger frem: - Rett sittestillingen bak rattet er viktigere for sikkerheten enn mange vil tro, sier sensorene (fra venstre) Kari Hamang, Aud Rugaas Rygge og Randi Sætran Krogh. (Foto: Håkon Aurlien)

- Sitt riktig!

- Temaet "riktig sittestilling" må sterkere inn i føreropplæringen, hevder tre førerkort-sensorer i Statens vegvesen.

Håkon Aurlien

SKJEBERG: De tre sensorene Kari Hamang, Aud Rugaas Rygge og Randi Sætran Krogh har i forbindelse med et høyskolestudium kartlagt sittestillingens betydning for trafikksikkerheten.

Resultatet er to klare anbefalinger. Den ene går til spesielt unge bilførere og er en generell anbefaling om å sitte litt nærmere rattet. Den andre dreier seg om økt fokus på kjørestilling i føreropplæringen.

ling om å sitte litt nærmere rattet. Den andre dreier seg om økt fokus på kjørestilling i føreropplæringen.

Betydningsfullt

- Hvordan man sitter under kjøringen kan virke som en liten detalj, men viser seg å være viktigere enn mange vil tro, sier Aud Rugaas Rygge.

Hun har i tyve år arbeidet som kjørelærer og siden sensor, de to andre litt kortere. Da de tre tok fatt på et videreutdanningsstudium sammen med kolleger i Østfold distrikt, ble de snart enig om å forfølge et tema som mange hadde merket seg, men ingen gjort noe med.

- Vi hadde en opplevelse av at

mange og da særlig unge mennesker satt feil bak rattet, men hadde egentlig lite å holde oss til, sier Aud Rugaas Rygge.

Da de ba kolleger om å registrere problemomfanget, merket de snart at det ble oppfattet veldig ulikt blant både kjørelærere og sensorer. Ulikheten var så stor at de måtte starte registreringsarbeidet på nytt.

Svekket kjøreferdighet

Interessen vokste da de studerte ulykkesstatistikk og begynte med praktiske kjøreforsøk på en lukket bane.

- Vi så snart at det ga målbare forskjeller i kjøreferdighet om man satt både for langt fram og for langt tilbake. Det absolutt største utslaget var om man satt for langt tilbake,

forteller Kari Hamang.

Resultatet var for store svinger, ustø kurs og for sen reaksjon, årsakssammenhenger bak mange ulykker.

- Over halvparten av de alvorlige ulykkene med 18-19-årige sjåfører er utforkjøringsulykker der de på en eller annen måte har feilberegnet kjøringen. I denne aldersgruppen ser vi veldig mange sitte alt for henslengt bak rattet, påpeker Randi Sætran Krogh.

Også lærere/sensorer

De tre mener også at mange av deres kolleger bør vurdere hvordan de sitter når de er i bilen som led-sagere.

- De er ikke der bare som passasjerer, men skal også kunne gripe

FAKTA

Riktig sittestilling

Armer: Håndleddene rekker til toppen av rattet uten at ryggen flyttes fra stolryggen

Hender: I posisjon ca "kvarter på tre", og bør ikke flyttes unødvendig

Rumpe: Godt inn i stolsetet, i midten

Lår: Hviler på sidene av stolsetet

Knær: Har en liten bøy når clutchen er helt nede.

Legger: Inn til sidene for evt støtte fra kjøretøyet

Føtter: Plasseres slik at fotbladene hviler mot sideveggene

Hodestopper (kjent som "nakkestøtte") bør stilles høyt slik at den stopper hodet ved en bakoversleng.

inn og redde en situasjon dersom eleven mister kontrollen. De rekker rett og slett ikke frem om de sitter godt tilbake. Fokuset må gå fra hva som er behagelig til hva som er trafikksikkert, påpeker Aud Rugaas Rygge.

Norge sikrest på MC

Norge rangeres som Europas aller sikreste MC-land i en fersk rapport fra European Transport Safety Council (ETSC).

Håkon Aurlien

MOSS: Dette gjelder både i antall drepte per kjørte kilometer og risi-

koen sammenlignet med å kjøre bil. -Det kan vi være veldig glad for, men det skal ikke forhindre ytterligere tiltak for å gjøre det sikrere å kjøre motorsykel i Norge, sier seksjonsleder Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen (bildet t. v.).

Hans Petter Strifeldt, leder i Norsk Motorsykelunion (NMCU), mener flere faktorer spiller inn.

- I Norge har vi jobbet langsik-

tig og innført erfaringsbasert føreropplæring. I samarbeid med Vegdirektoratet er det laget en håndbok for MC-sikkerhet som brukes aktivt. Det igjen har bidratt til høy grad av sikkerhetstenking blant motorsyklister. I løpet av få år har norske motorsyklister brukt en halv milliard kroner på ikke pålagt sikkerhetsutstyr, sier Strifeldt.



TRAFIKKSIKKERHET

Sambruk

■ ■ 28. januar åpner Statens vegvesen det første sambruksfeltet i Bergen, som også blir det første i Region vest. Det er den 3,4 kilometer lange strekningen på riksveg 580 mellom Birkelandskrysset og Rådalskrysset som nå får sambruksfelt i begge retninger. Kravet er at det er minst tre i bilen som en prøve på iallfall seks mnd. (Foto: Geir Brekke)



Mange til vintertreff

■ ■ For første gang arrangerer Statens vegvesen i samarbeid med et bransjenettverk for vinterdrift Vinterdagene på Beitostølen 28-31 januar. 400 deltakere er påmeldt og 30 utstyrsleverandører vil være på plass. For første gang blir det vist store mobile snøsmeltere til bruk der bortkjøring blir mer energikrevende enn smelting. Smelteren på bildet kan smelte over 1000 kubikkmeter snø pr time, men til Beitostølen kommer en mindre utgave. (Foto: Snow Dragon)

Tilbud på Sinsen-Ulven

■ ■ Tre tilbud er kommet inn på omlegging av ca. 300 meter av Ring 3 i Oslo fra Lørenveien og nord-vestover, ca 10 meter vest for dagens veg. Alle tilbudene var høyere enn forventet. PA Entreprenør AS har tilbudt seg å gjøre jobben for 53,7 mill kr, Veidekke Entreprenør A/S for 40,8 mill og Skanska Norge A/S for 43,5 mill kroner.

Takket for innsatsen

■ ■ Vegdirektør Terje Moe Gustavsen takket alle vegvesentilsatte på Sørlandet for god planlegging og vel utført arbeid under det kraftige snøfallet første helgen i januar. Distriktssjef Johan Mjaaland og Kirsten Lindeberg (bildet) har all ære av innsatsen, mener vegdirektøren. (Foto: Kjell Wold)



Gulli-åpning 30. januar

■ ■ Samme dag som åpningen av ny E18 Kopstad- Gulli skal markeres 30. januar 2008 klokken 14.00, blir det også satt på trafikk i det nye Gulli-krysset utenfor Tønsberg. Dette planfrie krysset var ikke ferdig til åpningen av motorvegen før jul, siden gamle E18 gikk gjennom deler av kryssområdet. Vegdirektør, statsråd og regionvegsjef deltar alle på markeringen.

Senior står i jobben

Margareta Lilleslåten kunne pensjonert seg for mange år siden, men trives for godt i jobben til å slutte. Hun er gull verd når flere områder nå mangler sensorer.

Håkon Aurlien

DRØBAK: - Statens vegvesen har mange medarbeidere som fint kunne fortsette til de er 70 år. Det er normal pensjonsalder her i landet, ikke 67 og slett ikke 62, sier Margareta Lilleslåten. Hun gleder seg til å gå på jobb hver dag, og trives aller best når hun kjører mengdetreningsmøter for 16-17-åringene og deres foresatte.

- Det er det morsomste jeg gjør, så trivelig å jobbe med at det er helt utrolig, sier hun etter et totimers orienteringsmøte. Flere kvelder hver måned inviterer hun foreldre/foresatte og unge til stasjonen og gir gode tips om øvelseskjøring. Hun kan faget og forteller levende fra erfaringer med egne barnebarn.

- Jeg er privilegert som har mulighet til å ta med egne barnebarn og være tett sammen med dem noen timer, smiler hun.

Mangler ti

I hovedstaden er det nå stor mangel på både kjørelærere og sensorer. Til tross for gjentatt utlysning savner Stor-Oslo distrikt rundt 10 sensorer. Det betyr økt ventetid for førerkortkandidatene, og overtidarbeid og mer ensidig arbeid for de 27 sensorene ved Billingstad, Risløkka eller Drøbak trafikkstasjoner.

- Vi er inne i en vond sirkel, for de vi har må nå kjøre flere praktiske førerprøver enn de egentlig skulle. Det gir en mer ensidig jobb enn vi skulle ønske, sier seksjonsleder Stene Jakobsen i Stor-Oslo distrikt.

Han er veldig glad for å beholde medarbeidere som kunne



Engasjert: Margareta Lilleslåten kunne ha pensjonert seg for lengst, men trives på jobb og spesielt når hun kurser foreldre og 16-åringene om mengdetrening. (Foto: Håkon Aurlien)

ha gått av med pensjon og kan ikke få fullrost den innsatsen Margareta Lilleslåten gjør i Drøbak. Der har hun vært ansatt siden 1981, etter flere år som kjørelærer.

Stor innsats

- Vi har et fantastisk flott arbeidsmiljø her i Drøbak. Vi har hatt

endel prøvelser og det er kanskje det som har brakt oss sammen, sier hun. Siste prøvelse var beslutningen om stasjonsnedleggelse for tre år siden, en "frys"-beslutning i siste sekund og så beskjed om at stasjonen skulle fortsette.

- Da vi fikk den beskjeden, hadde allerede folk sluttet som vi hadde hatt behov for idag, sier

Margareta Lilleslåten. Hun er glad for å se en endret holdning både blant ledere og kolleger om å stå lenger i jobb, og mener etaten nå burde være langt mer aktiv i å stimulere seniorer til å fortsette.

- Det er ikke alltid de store tingene som skal til, kanskje bare en oppmerksomhet og en oppfordring, sier hun.

Skjerper kravene til tungbiler

Et forslag til ny regler for tunge kjøretøyer som skal bidra til bedre framkommelighet og økt trafiksikkerhet på norske vinterveger skal nå ut på høring.

Håkon Aurlien

TARALRUD: I påvente av de nye reglene ber Samferdselsdepartementet om at Vegdirektoratet prioriterer arbeidet med målrettede utkontroller av tunge kjøretøyer. Departementet vil også styrke informasjonstiltak rettet mot utenlandske tungbilførere.

- Vi har gitt et "go" for en tiltakspakke foreslått av Statens vegvesen, og som innebærer et helhetlig grep på utfordringene knyttet til gods-transport på vintervegene, sa samferdselsminister Liv Signe Navarsete

på Taraldrud kontrollplass inntil E6 i Ski like før jul.

Tiltakspakken innebærer

- Forbedret vinterberedskap (rutiner for brøyting/strøing)
- Forbedret utkontroll (teknisk kontroll av kjøretøy, kjøre og hviletid etc.)
- Bedret hjemmel til å "nedlegge bruksforbud", (dvs nekte bruk av kjøretøy som ikke er tilstrekkelig utrustet)
- Hjemmel til Vegvesenet til å fjerne kjøretøy som sperrer for andre, for eiers regning og risiko (en hjemmel kun politiet har idag)
- Mer målrettet kontrollvirksomhet, for eks av tungbiler som skal kjøre krevende strekninger
- Økt krav til mønsterdybde på dekk, tre mm slik er kravet til vinterdekk på personbiler



Vinterveg: Samferdselsminister Liv Signe Navarsete sammen med Vegvesenets kontrollør Vidar Labahå. (Foto: Håkon Aurlien)



-Vi må prioritere vedlikeholdet

- For å nå målene vi har for framkommelighet, trafikksikkerhet, miljø og tilgjengelighet ut i fra gitte rammer må vi først og fremst foredle vegene vi har, sier vegdirektøren.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Prognosene viser at trafikken vil øke med over 20 prosent fram til 2020, mens kjøpekraften vil øke med hele 50 prosent. Samtidig vil flere flytte til byene. Dette gir behov for å styrke innsatsen i distriktene. Samtidig gir mer trafikkerte veger Statens vegvesen en rekke utfordringer, ikke minst i de største byene.

Endret klima

- Vi er nødt til å prioritere drift og vedlikehold for å stoppe forfallet og foreslår å øke innsatsen med 30 prosent. Endret klima, økt trafikk og mer kompliserte vegnett gjør også at vi må bruke mer penger på dette. I tillegg er drift og vedlikehold viktig å prioritere med tanke på sikkerheten, understreker vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

Målrettet investering

Statens vegvesen foreslår å bruke 660 millioner mer pr år på målrettede investeringer langs stamvegnettet, dobbelt så mye som før. Pengene skal brukes til å utbedre veger, gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak og kollektivtiltak.

- Slike tiltak gir oss mer igjen for pengene. I snitt vil for eksempel ei krone brukt til målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer gi mer enn ti ganger så stor reduksjon i ulykkeskostnadene som å bygge nye store veger. Vi mener antall drepte og hardt skadde kan reduseres til 800 i 2020, mot 1200 i 2010, noe målrettede investeringer

skal bidra til, sier Gustavsen.

Mindre til store

Konsekvensen av at Statens vegvesen må prioritere å ta igjen forfallet og foredle vegene er at det blir ca 50 prosent mindre til større vegprosjekter i neste planperiode.

- Vi må konstatere at det blir vanskelig å bygge ut stamvegnettet til ønsket standard innenfor planrammen. Men med 20 prosent høyere rammer vil dobbelt så mange av de planlagte stamvegsprosjektene kunne bli satt i gang i neste planperiode, sier vegdirektøren.

Klimautfordring

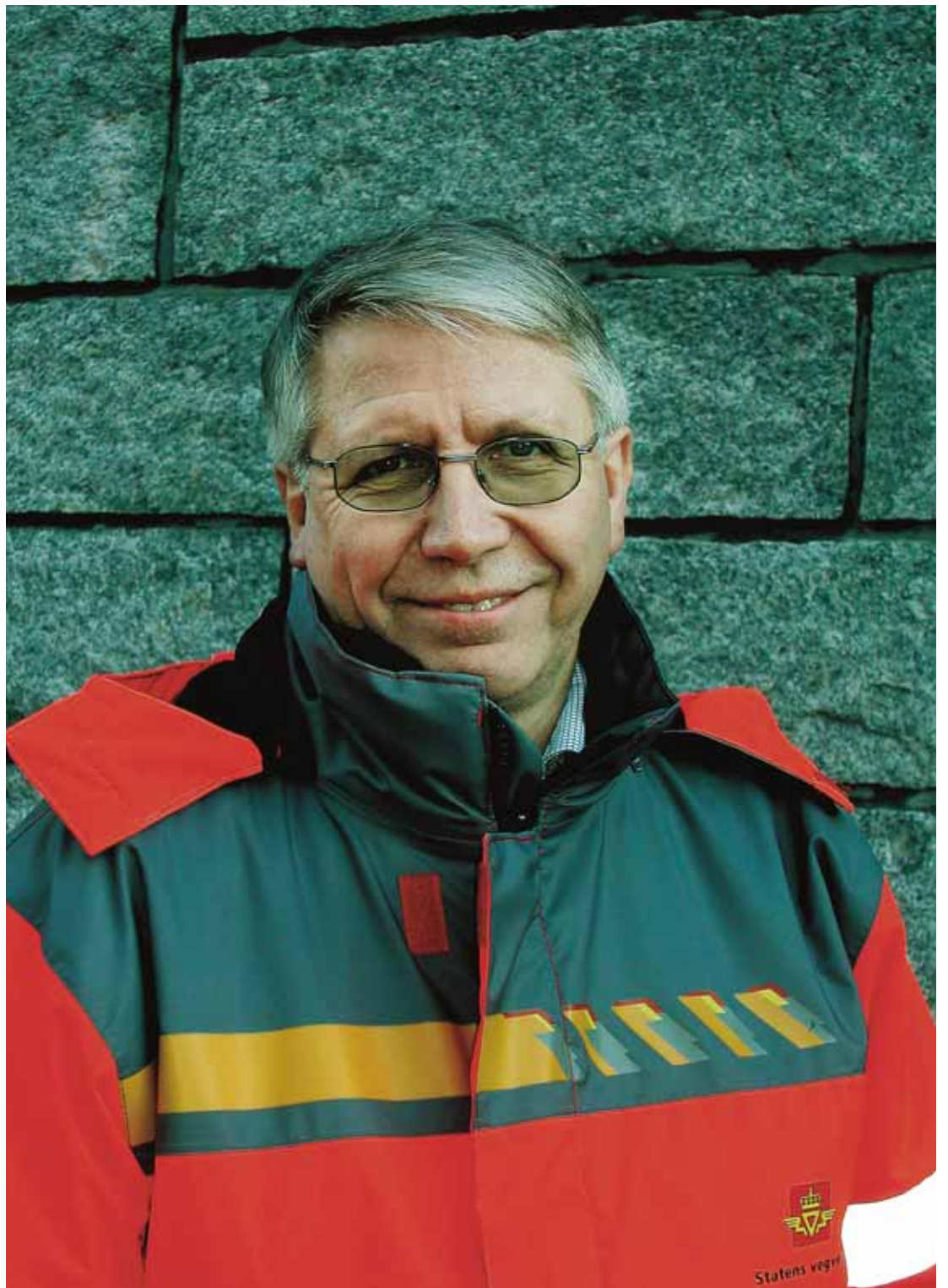
Klimautviklingen stiller store krav til transportetatene. Vegtransporten utgjør i dag 18 prosent av transportsektorens klimagassutslipp.

- Reduksjon av klimautslippene fra transportsektoren krever samspill fra mange aktører. Statens vegvesen har for eksempel små muligheter til å innrette tiltak for å begrense biltrafikken eller å stimulere til bruk av mer miljøvennlige biler og innblanding av biodrivstoff.

Krafttak

Men vi vil motivere folk til å reise mer kollektivt, kjøre mer miljøvennlig og parkere bilen på korte reiser. Derfor vil vi blant annet doble innsatsen på gang- og sykkelveger, få flere til å reise kollektivt ved å få bussene fram og ta et krafttak for å få universell utforming på holdeplassene langs stamvegene, sier Gustavsen.

Prioriteringer i NTP: - Vi vil prioritere å øke innsatsen til drift og vedlikehold og gjøre enkelt-tiltak langs vegene framfor å bygge nye, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen. (Foto: Henriette Erken Busterud)



NTP-prosessen

17. januar leverte Statens vegvesen, Kystverket, Jernbaneverket og Avinor AS sitt forslag til Nasjonal transportplan 2010-19 til Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og Kystdepartementet, etter oppdrag fra disse. Forslaget er lagd innenfor gitte økonomiske planrammer, som er Regjeringens forslag til budsjett for 2007 x 10. På vegsiden utgjør dette totalt 145,1 milliarder kroner.

Transportetatene og Avinor har underveis i arbeidet hatt dialog med representanter fra fylkeskommunene og de fire største byene.

Stamnett

Blant annet fikk fylkeskommunene anledning til å uttale seg til etatenes stamnettsutredninger høsten 2006. Ei referansegruppe med 20 bruker- og interesseorganisa-

sjoner og ti andre statlige etater har også kommet med nyttige innspill.

Høringsfristen for NTP-forslaget er 30. april, og høringene sendes til Samferdselsdepartementet. Det er fylkeskommunene og de fire største byene som får transportplanen på høring, men alle som ønsker det kan uttale seg.

Samferdselsdepartementet vil vurdere høringsuttalelsene i for-

bindelse med arbeidet med stortingsmeldingen som fremmes for Stortinget ved neste årsskifte. Denne vil bli behandlet våren 2009.

Handlingsprogram

Transportetatene og Avinor vil nå starte et forberedende arbeid med handlingsprogrammer, det vil si gjennomføringsplaner, for NTP-perioden 2010-19. Det jobbes

mest med planene for første fireårsperiode. Handlingsprogrammene skal være ferdige høsten 2009.

Informasjon om NTP ligger på www.vegvesen.no og på transportetatenes felles nettsted www.ntp.dep.no Jan Fredrik Lund i Statens vegvesen har ledet den tverrfaglige gruppa som har koordinert arbeidet med forslaget til Nasjonal transportplan.



Godsoverføring: Stamvegene er hovedpulsårer i det nye nasjonale transportnett, her på E6 i Oppland. (Foto: Håkon Aurlien)

Satser mer på stamvegene

Stamvegene er hovedpulsårer i det nasjonale transportnett som de fire transportetatene nå vil etablere. I NTP-dokumentet tas det til orde for økt pengebruk.

Håkon Aurlien

MOSS: Stamvegnettet dreier seg om alle Europavegene i Norge, pluss noen viktige riksveger. Fra 2010 skal Staten kun ha direkte ansvar for et stamvegnett, som foreslås økt til omlag 9 500 km, mens 18 500 km øvrige riksveger skal administreres av de nye folkevalgte regionene.

- Stamvegnettet utgjør en del av et nasjonalt og internasjonalt transportnett der de ulike delene av transportinfrastrukturen må fungere effektivt både hver for seg og sammen, heter det i NTP-dokumentet.

Sammenhengende

Det er næringslivets og befolkningens krav til et effektivt transporttilbud som ligger i ønsket om å etablere et sammenhengende nasjonalt transportnett. De fire transportetatene vil hver for seg effektivisere, men slår i dokumentet fast at det er behov for investeringer som knytter stamvegnettet sammen med de viktigste havner, jernbanestasjoner og flyplasser.

Dette betyr at stamvegnettet må forlenges med ca. 250 kilometer slik at det går helt frem til havne- og jernbaneterminaler i Kirkenes, Hammerfest, Tromsø, Narvik, Mo i Rana, Trondheim, Kristiansund, Ålesund, Florø, Bergen, Karmsund, Stavanger, Egersund, Kristiansand, Grenland, Larvik, Drammen, Oslo og Fredrikstad. Transportetatene foreslår også at alle Avinors stamflughavner, samt Sandefjord og Moss lufthavner får stamvegtilknytning.

Samfunnsøkonomisk

Statens vegvesen mener driften av stamvegnettet bør skje etter den standard som er beregnet å være samfunnsøkonomisk lønnsom. Dette innebærer at det trengs nesten 30 milliarder kroner til drift og vedlikehold i tiårsperioden. Statens vegvesen foreslår at 1,7 milliarder kroner som opprinnelig var foreslått brukt til nye stamveger, i stedet brukes på reparere skader som allerede er oppstått. Det fører til at en tredjedel av forfallet på stamvegene kan være utbedret i løpet av tiårsperioden.

De siste tyve årene har godstrafikken på stamvegnettet økt langt sterkere enn tog/skip. Mellom sør- og midtnorge går nå like mye gods på veg som på jernbane. Transportetatene ønsker å snu denne trenden, men regner med at godstrafikken på veg fortsatt vil øke.

Mindre investeringstiltak

Prioritering av daglig drift og langtidsvedlikehold gir lave investeringsrammer idet NTP-dokumentet har dagens tildeling som økonomisk planleggingsgrunnlag.

- For å oppnå best mulig måloppnåelse med en begrenset ressursinnsats, går Statens vegvesen inn for en sterk satsing på mindre, målrettede investeringstiltak knyttet til trafikk-sikkerhet, miljø, kollektivtransport, universell utforming (dvs tilgjengelighet for alle), sykkel og gange. I tillegg prioriteres tiltak for å rette opp forfallet, først og fremst i tunneler, bruer og vegkroppen, heter det.

Dersom stamvegnettet skal bygges ut til god standard i løpet av 30 år viser Statens vegvesens stamvegutredninger at det trengs minst 230 mrd. kroner i tiårsperioden.

Bompengefinansiering

Dokumentet følger også opp Regjeringens ønske om å bruke bompengefinansiering der trafikkgrunlaget gir rom for det.

Det er lagt opp til å kreve inn 17 milliarder kroner i bompenger på stamvegene i tiårsperioden men Statens vegvesen mener summen kan økes til 38 milliarder dersom Stortinget øker sine vegbevillninger med 20 prosent.

FAKTA

NTP-rammene gir rom for disse større stamvegtiltakene fra 2010 til 2019:

- E6 bygges ut til firefelts veg mellom Gardermoen og Kolo-moen.
- Ny E6 mellom Øyer og Tretten i Oppland,
- Ny E6 mellom Nidelv bru og Grilstad i Trondheim og ved Værnes i Nord-Trøndelag.
- E6 bli utbedret på Helgeland i Nordland og vest for Alta.
- Firefelts E18 bygges veg vest for Askim i Østfold
- Firefelts E18 gjennom hele Vestfold.
- Firefelts E39 mellom Os og Bergen
- Omlegging av E39 gjennom bygging av Kvivsvegen i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.
- Flere ombygginger/utbedringer av E39 på hele strekningen fra Vest-Agder til Sør-Trøndelag.
- E16 og rv. 13 forutsettes utbedret gjennom Vossepakken
- Hardangerbrua fullføres på rv. 13/rv. 7
- Rv. 7 bygges ut mellom Ramsrud og Kjeldsbergsvingene vest for Hønefoss.
- Rv. 2 bygges ut til firefelts veg vestover fra Kongsvinger
- E136 utbedres i Romsdalen.

Vil løfte ve

Statens vegvesen vil løfte fram drift og vedlikehold av vegnettet. Det skal brukast kring 30 prosent meir til dette i neste tiårsperioden.

Geir Brekke

BERGEN: I framlegget til Nasjonal Transportplan for 2010-19 er det som planramme ført opp totalt 63 milliarder til drift og vedlikehold av vegnettet, mot eit nivå på 47 milliarder kroner i inneverande periode. Dette inkluderer øvrige riksvegar, som i perioden skal overforast til dei nye regionane. Framlegget er at 53 prosent av midlane skal fordelast til regionane sine rammestilskot.

Prioriteringane av drift og vedlikehold fører med seg lågare investeringsrammer. Det er tale om ein reduksjon på kring 30 prosent i høve til inneverande planperiode.

Forfall på 15 milliardar kr

Behovet for drift og vedlikehold er undervurdert i inneverande NTP-periode. Større trafikkvekst enn forventa har forsterka forfallet på vegnettet. Forfallet er oppe i ein verdi på kring 15 milliarder kroner. Framleis veksande trafikk og nye veganlegg vil føre med seg auka årlege kostnader til drift og vedlikehold av vegnettet.

Statens vegvesen gjer framlegg om å auke årleg ramme med 1,4 milliarder kroner i høve til nivået i dag.

Sidan øvrige riksvegar skal overforast til dei nye folkevalde regionane frå neste transportplanperiode, har Statens vegvesen i NTP-framlegget lagt mest vekt på

omtale av stamvegane.

Framlegget er at vedlikeholdsinnsatsen skal prioriterast så høgt at forfallet i stamvegnettet ikkje skal auke. Dette kan skje ved å setje av midlar til å ta att delar av forfallet over investeringsbudsjettet. Etaten gjer framlegg om 29,5 milliarder kroner til drift og vedlikehold av stamvegane og at 1,7 milliarder kroner av investeringane blir sett av til å reparerer forfall som alt har oppstått.

Forsterka vinterjobb

I NTP for 2010-19 er det og framlegg om revisjon av Statens vegvesen sin standard for drift og vedlikehold av vegnettet. Målet er å oppnå høgare samfunnsnytte. Endringa kjem i form av forsterka vintervedlikehold og dekkelegging,

» Framlegget er at vedlikeholdsinnsatsen skal prioriterast så høgt at forfallet i stamvegnettet ikkje skal auke.

med noko høgare kostnader på desse områda som resultat. Barveg-strategien vil bli vurdert utvida til fleire strekningar enn i dag. Det vil

og bli vurdert å skjerpe standardkrava til dekke på hogtrafikerte vegar.

Også for tunnelane blir det eit vedlikeholdsløft, ikkje minst som ein følge av dei nye krava til tunneltryggleik som blei sett i verk 1.oktober 2007. Dette fører m.a. til at mykje teknisk utstyr i tunnelar bygde på 80- og 90-talet må skiftast ut i neste NTP-perioden. Det blir og vist til fare for jordingsfeil og straumbrot på desse tunnelane i dag, som i verste fall kan gi stengte tunnelar.

Vegar sig ut: Muren bular og delar av stamvegen må stengast for trafikk. Slike døme har det vore mange av dei siste åra. (Arkivfoto: Geir Brekke)



Satser på utbedring

Statens vegvesen vil bruke 660 millioner mer pr år på målrettede tiltak langs stamvegnettet, dobbelt så mye som før. Dette gir mer effekt pr krone enn å bygge nye vegar.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Ved å prioritere målrettede enkelt-tiltak langs stamvegene får vi mer igjen for penga. De bidrar bedre til å nå målene vi har for framkomlighet, miljø, trafiksikkerhet og tilgjengelighet enn om vi skulle bygd nye vegar, sier utbyggingsdirektør Lars Aksnes i Statens vegvesen. Tiltakene det dreier seg om er å utbedre selve vegen, bygge flere gang- og sykkelveger og trafiksikkerhets-, kollektiv-, og miljø- og servicetiltak. Aksnes forventer at fylkeskommunene vil prioritere

på samme måte når det gjelder de øvrige riksvegene.

Større effekt

Ved å gjøre målrettede investeringer langs stamvegene vil Statens vegvesen få mer effekt av pengene enn hvis de hadde brukt dem til å bygge nytt.

- 450 millioner kroner pr år er foreslått til trafiksikkerhetsinvesteringer, og å redusere antall møteulykker langs stamvegene vil bli prioritert, sier Aksnes. Statens vegvesen foreslår ellers i planperioden å bygge 30-40 km gang- og sykkelveg og 40 km med kollektivfelt for ekspressbuss langs stamvegnettet. Knutepunkter skal utbedres og holdeplasser skal få universell utforming. 35 raste- og hvileplasser for tungtransporten kan også bli bygd eller oppgradert i løpet av neste planperiode. Videre satser etaten mer på miljøtiltak, blant annet vil de støysolere 150 boliger pr år og lage

flere miljøgater.

Statens vegvesen vil også tredoble den årlige innsatsen for litt større utbedringer av selve vegen.

- Dette skal vi gjøre for å ta igjen noe av forfallet. Litt over halvparten skal brukes til å utbedre bruer, tunneler og vegar på stamvegnettet, opplyser Aksnes.

Planleggere må gire om

Statens vegvesen har hatt tradisjon for å planlegge store vegprosjekt langt fram i tid. Heretter må planleggerne fokusere på mindre tiltak med kortere planleggingsperiode.

- Å planlegge der det er mye bebyggelse og arealbindinger er krevende, men dette er viktige tiltak som har stor effekt for ulike trafikantgrupper, understreker Aksnes. Som en konsekvens av dette vil Statens vegvesen bruke 50 millioner mer på å planlegge de aktuelle tiltakene.



vedlikeholdet

Mini-OPS for utbetring

Statens vegvesen gjer framlegg om å utvikle ein ny kontraktsform som kombinerer utbetring av lågtrafikkerte stamvegstrekingar med drift og vedlikehald.

Geir Brekke

BERGEN: Det er i etaten sitt framlegg til Nasjonal Transportplan for 2010-19 at ideen blir lansert. Tanken er å kombinere behov for utbetring av stamvegnettet på strekningar med lågare trafikk. Her er det tale om noko nybygging, men i hovudsak utbetring av eksisterande veg. Dette kan kombinerast med drift og vedlikehald av strekninga. Målet er å få vegen opp på god stamvegstandard og stogga forfallet av vegen i løpet av kontraktsperioden.

Framlegget er at kontrakten kan vare i 10-15 år for strekningar på minst 100 kilometer.

Døme på prøvestrekningar kan vere E6 gjennom Helgeland, E16 over Filefjell mellom Borlaug i Lærdal og Fagernes i Valdres (bilete) eller rv. 3 gjennom Østerdalen.

Statens vegvesen peiker på at to tredjedelar av stamvegnettet har såpass låg trafikk at aktuelle tiltak i første rekkje er utbetring av eksisterande veg, kombinert med nybygging på kortare strekningar. Vegen bør inngå i eit vanleg område for funksjonskontrakt.

Ein føresetnad for den nye kontraktsformen er lokal semje om målet med tiltaka. (Foto: H.Aulien)



Meir til trafikktryggleik

For å redusere talet på drepne og hardt skadde meiner Statens vegvesen at ramma til særskilde trafikktryggleikstiltak må aukast til 450 millionar kroner pr. år, ein auke på 45 prosent.

Kjell Wold

DRAMMEN: I snitt blir om lag 110 personar årleg drepen i trafikkulykker på stamvegnettet. I tillegg blir 310 personar hardt skadde. Om lag 200 av desse blir drepen eller hardt skadd i møteulykker. Viss rammene aukast til 450 millionar kroner årleg, betyr det 45 prosent meir enn i handlingsprogrammet for perioden 2006-2009. Bland tiltaka som gir best resultat i forhold til ressursinnsatsen er midtrekkverk, strakstiltak etter trafikktryggleiksinspeksjonar, mindre kryssutbetringar, bredt midtfelt eller midtmarkering, utbet-

ring av sideterreng og dynamiske fartsgrensar. Statens vegvesen ønskjer å auke innsatsen på desse ts-områda betydeleg i den neste NTP-perioden.

Dobling

Statens vegvesen foreslår også at satsinga på særskilte gang- og sykkeltiltak bør aukast. Det betyr 220 millionar kroner årleg til gang- og sykkelveg langs stamveggar. Det medfører ein dobling samanlikna med handlingsprogrammet for perioden 2006-2009. Forslaget vil seie at det kan byggast eller tilretteleggast mellom 30 og 40 kilometer med gang- og sykkelanlegg i året.

Men behovet er også stort. For å byggje eit samanhengande gang- og sykkelvegnett langs stamveggar i og utanfor byar dei neste 20 åra må det byggjast 46 km med gang- og sykkelveggar per år. Det vil i så fall krevje ei årleg ramma på heile 350 millionar kroner, der halvparten av midlane bør gå til byområda. I til-

legg er det et stort behov for utbetringar og sikring av skoleveggar for å betre både tryggleiken og framkommelegskapen.

200 kilometer midtrekkverk

Dersom det brukast 200 millionar kroner til midtrekkverk årleg kan det i planperioden 2010-2019 bli bygd om lag 200 kilometer med midtrekkverk. Med midlar til trafikktryggleikstiltak kan det og bli avlagt om lag 350 kilometer med brei midtmarkering/midtfelt.

Det kan gje 550 kilometer med midtfelt eller midtrekkverk det neste tiåret. Dermed kan om lag halvparten av 1 100 kilometer veg som ikkje tilfredsstillar Statens vegvesen sitt minstekrav for å hindra møteulykker bli utbetra. Ein slik trafikktryggleiksinnsetning vil kunne gje 55 færre drepne eller hardt skadde i 2020, samanlikna med ein situasjon utan slike investeringar i særskilte trafikktryggleikstiltak.



Ulykkesfri: E18 Brokelandsheia-Vinterkjær i Aust-Agder opna 1. nov. 2004 med midtrekkverk heile vegen. Fasit: Ingen dødsulykker eller alvorlege ulykker på tre år. (Foto: Kjell Wold)



5 mrd. i bompenger

■ ■ Bompenger har de senere årene utgjort en sentral del av finansieringen av vegutbyggingen i Norge. I 2008 vil bompenger finansiere utbygging av det statlige vegnettet for 5 mrd. kr, mens staten bevilger om lag 5,8 mrd. kr. Bompengefinansieringen styrer store deler av prioriteringene. Bompengeprojekter initieres lokalt, og for-

serer normalt prosjekter som ellers måtte vente.

Intelligente systemer

■ ■ Ulike former for intelligente transportsystemer har lenge vært benyttet i transportsektoren. Transportetatene vil vurdere om nye ITS-løsninger kan gi bedre måloppnåelse enn konvensjonelle virkemidler. Det forventes en utvikling der sikkerhet,

miljø, informasjon om reisetider og køer med mer vil bli forbedret gjennom bruk av ny teknologi.

Vokser

■ ■ Etter en viss utflating rundt årtusenskiftet, er landet igjen inne i en periode med kraftig vekst i godstransporten. Det har vært stabil vekst i persontransporten. Veksten har de siste årene vært stor på

jernbane, men over tid markant størst for veg- og flytransport. Økonomisk vekst er ved siden av globalisering og effektivisering i næringslivets logistikkfunksjoner, den sterkeste drivkraften mot mer og raskere transport.

Masse, mat og stykk gods

■ ■ En stor del av veksten i antall transporterte tonn innenlands er

massetransport av stein, grus og jord som ofte fraktes korte distanser. Selv om ca. 70 prosent av veksten i antall tonn fraktet med lastebil fra 1993 til 2004 er knyttet til bygg- og anleggsvirksomhet, utgjør de kun om lag 15 prosent av veksten i transportarbeidet. Veksten i transportarbeidet består først og fremst av transport av matvarer og diverse stykk gods.

Bysatsing

Det skal satses sterkere på å dempe trafikkveksten og bedre miljøet i de store byene.

Kjell Wold

Derfor er det utarbeidet regionale byanalyser for de fire største byområdene. For å få til et mest mulig velfungerende og miljøvennlig transportsystem i byene, er det også startet et tverretattlig samarbeidsprosjekt i Region sør i regi av Statens vegvesen. Målet er å skape bedre arenaer for samarbeid og samhandling om best mulige transportløsninger i de mellomstore byregionene. En av hovedutfordringene i disse byregionene er utviklingen av bilbaserte handlesentra utenfor bysentra. I tillegg konkurrerer kommuner om lokalisering av næringsetablering og offentlige virksomheter. Utviklingen øker transportbehovet og blir stadig mer bilbasert. Derfor utvikler Buskerudbyen, Vestfoldbyen, Grenlandsbyen og Agderbyen nå arenaer for samarbeid om avtafestede transport- og arealpakker mellom statlige transportetater, fylkeskommunene og kommunene.

Reiser mer og lengre

■ ■ Nordmenn reiser stadig mer og reisene blir lengre. Mens vi i 1998 i snitt gjorde 1,2 reiser over 100 km per måned var snittet økt til 1,6 reiser i 2005. Samtidig er mange av de daglige reisene svært korte. 41 pst av alle reiser er under 3km. Handleturer og arbeidsreiser utgjør flest daglige reiser, mens flest lange reiser er ferie-/fritidsreiser.

Flere biler pr. husstand

■ ■ Andelen husholdninger med to/flere biler har økt fra 33 til 39 pst i 2001-2005. Andelen personer som sier de alltid har tilgang på bil, har i samme periode økt fra 64 til 68 prosent. Etter et kraftig fall i jernbane- og flytrafikken i 2000-2003, har disse økt persontransportarbeidet i 2003-2006, slik at nivået i 2006 var om lag som i 2000.

Viktige hurtigbåter

■ ■ I deler av landet er hurtigbåt eneste kollektivtilbud, og om lag 90 prosent av denne trafikken foregår på stekninger uten konkurranseflate mot andre kollektive transportmidler. Hurligbåtene er her en forutsetning for bosetning og næringsvirksomhet.

Mer utenlandsferie

■ ■ Bruken av fly på ferie utenlands økte fra 54 prosent i 2001 til 60 pst i 2005. Det anslås en økning på 68 pst i utenlandsreiser med fly 2006-2020. For de viktigste innenlandske flymarkedene; reiser Oslo-Trondheim, Bergen, Stavanger og Kristiansand, har bil, tog og buss også viktige markeder. For reiser Oslo-Trondheim i 2005 hadde toget en markedsandel på 13 pst, bilen 28 pst, bussen 6 pst og flyet 53 pst.

Flere på bussen



Satser på buss: Statens vegvesen øker kollektivinnsatsen og vil blant annet få bussen fortere fram både i byen og langs stamvegene. (Arkiv foto: Kjell Wold)

Transportetatene vil jobbe for å få flere til å parkere bilen og reise mer miljøvennlig. For å få til dette vil Statens vegvesen blant annet gjøre det bedre å bruke buss.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Statens vegvesen vil sørge for å få bussene fortere fram i byer og legge bedre til rette for ekspressbussene langs stamvegene. I tillegg vil de oppgradere holdeplasser og knutepunkter. Statens vegvesen foreslår å femdoble innsatsen til

kollektivtrafikk i neste ti-årsperiode langs stamvegnettet for å gjøre det bedre å reise kollektivt.

Byområder

Transportetatene mener bytransporten bare kan bli mer effektiv og miljøvennlig hvis det gjøres en rekke tiltak samtidig: De vil ha et bedre kollektivtilbud etterfulgt av kjøprising, bedre tilrettelegging for gående og syklist, færre og dyrere parkeringsplasser, økonomisk støtte for bruk av miljøvennlig transport kombinert med informasjon, og arealbruk som reduserer behovet for bil.

- Det viktigste Statens vegvesen kan gjøre for å øke kollektivandelen i de største byene er å få bussen fortere fram, slik at det blir økt frekvens og bedre tilbud. Derfor vil

etaten skilte om flere bilfelt til kollektivfelt. Vi vil også prioritere buss og trikk i lyskryss. I Oslo viser dette at farten kan øke med opptil 10 prosent, sier utbyggingsdirektør Lars Aksens i Statens vegvesen. Det er for øvrig viktig med et godt samarbeid mellom stat, fylker og kommuner slik at bussen kommer fort fram på alle typer vegger.

Ekspressbuss

Ekspressbussene kjører uten tilskudd fra staten og trafikkerer 10 000 km. Disse stopper på steder med bra passasjergrunnlag og er et godt alternativ på mellomlange og lange reiser. Tall fra Norway Buss-ekspress viser for eksempel at antall reisende har økt med 1-3 prosent de siste åra.

- I neste planperiode ønsker vi å

legge bedre til rette for et nasjonalt ekspressbussnett på de viktigste stamvegnettene. Vi vil fjerne flaskehals og bygge 40 km med kollektivfelt langs stamvegene i de største byene og skal utbedre stoppesteder og terminaler, sier Aksnes.

Universell utforming

Et av hovedmålene i NTP er at transportsystemet skal være universelt utformet og tilgjengelig for alle. Langs stamvegnettet er det 6500 holdeplasser, og de fleste må oppgraderes.

- Vi foreslår å bruke 50 millioner hvert år på terminaler og 50 millioner på holdeplasser langs stamvegnettet. Det gjør at vi kan utbedre 1500 - 2000 holdeplasser og 100 knutepunkter i løpet av ti-årsperioden, opplyser Aksnes.



Fokus på veg: Teknologitvilling og dempet biltrafikk må til for å redusere utslippene fra vegtransport i Norge. (Arkivfoto: Knut Opeide)

Energifokus på klimautslipp

- Teknologisk utvikling som gir lavere energiforbruk og dempet vekst i biltrafikken er de viktigste tiltakene for å redusere klimagassutslippene, sier utbyggingsdirektør Lars Aksnes i Vegdirektoratet.

Håkon Aurlien

MOSS: NTP-rapporten illustrerer

hvordan små bidrag fra mange kan bidra til å redusere klimagassutslippene.

- Dersom ingen kjørte fortore enn fartsgrensene og alle bilreiser under tre kilometer ble erstattet med gange eller sykkel, ville utslippene av klimagasser blitt redusert med anslagsvis 0,6 mill. tonn årlig, sier Aksnes.

Regjeringen har et mål om 20 prosent reduksjon i klimagassutslippet frem mot 2020, men prognoser i forslaget til NTP tyder på nesten 30 prosent vekst i trafikken.

- Vi kan dempe veksten ved å legge til rette for at økningen skjer

innen transportformer med lavt energiforbruk, sier Aksnes.

Transportsektoren står for nesten en tredjedel av CO₂-utslippet i Norge, vegtransporten nesten en femtedel alene.

- Tiltak mot klimagassutslipp vil i stor grad ha positiv effekt også på andre avgasser, støv og støy, sier Aksnes.

Raskere utskifting

Transportetatene mener det bør utvikles en strategi for å endre kjøretøyparken og øvrige transportmidler slik at nye typer drivstoff og ny motorteknologi tas i bruk.

- En raskere utskifting av bilparken til mer miljøvennlige kjøretøyer og innblanding av biodrivstoff vil kunne redusere utslippene med 1-2 mill. tonn, sier Aksnes.

Denne reduksjonen vil være på nivå med de samlede klimagassutslipp fra innenriks flytrafikk, rundt 1,1 millioner tonn i 2005. I rapporten pekes det på at det er en betydelig utfordring å redusere klimagassutslippene fra luftfarten. Foreløpig finnes ingen alternativ til olje som flydrivstoff.

Vegsektoren viktigst

Sjøtransport står ifølge forslaget til NTP for fem prosent av klimagass-

utslippene i Norge og innenriks flytrafikk for to prosent. I dokumentet omtales ikke klimagassutslipp fra jernbanetransport.

-I NTP-arbeidet er det tatt utgangspunkt i at jernbanen bruker tilgjengelig vannkraft og at andre strømbrukere utnytter elektrisk energi fra forbrenning, påpeker Aksnes.

Jernbaneverket mener høyhastighetstog kan være interessant i et langsiktig klimaperspektiv. Men potensialet er på bare 0,1 - 0,5 mill tonn og rapporten peker på at det ligger større og mer kostnadseffektive muligheter for utslippsreduksjon i vegsektoren.

Køprising må til

Transportetatene mener de tradisjonelle vegpakene ikke lenger kan løse byenes utfordringer. Nå må blant annet køprising til.

Håkon Aurlien

MOSS: I NTP-dokumentet understreker etatene at køprising må være del av en pakkedønsning som forutsetter et bedret kollektivtilbud, bedre tilrettelegging for gående og syklende, økte priser på parkering, og økonomisk støtte til bruk av miljøvennlig transport.

Betaling for bruk

Køprising innebærer betaling for å bruke vegene. Teknikken er den samme som for bompenger, men har som hensikt å regulere trafikken og ikke å finansiere nye vegger.

- Problemet med å bruke prisemekanismen er at folk med lavest inntekt kan få den største ulempen. På den annen side er det de med lav inntekt som også i dag bruker kollektive transportmidler mest, og som vil få størst fordel av ytterligere forbedringer i dette tilbudet, heter det.

Stockholm-mal

Svenskene hadde så gode erfaringer

fra et forsøk at køprising ble innført permanent i Stockholm fra 1. august ifjor. Trengselskaten ble kombinert med et forbedret kollektivtilbud og ga store, raske og kostnadseffektive resultater sammenliknet med andre typer tiltak. Biltrafikken ved betalingsstedene ble redusert med 22 prosent, framkommeligheten økte og reisetidene ble redusert i store deler av byen.

Kursendring: - En helhetlig pakke som inkluderer køprising, kan gi en klar kursendring mot mer effektiv transportavvikling og bedre bymiljø, heter det i NTP-dokumentet. (Foto: Håkon Aurlien)



REPORTASJE

Til etterta

**KONGSVINGER** ■

- Ulykkene i trafikken er som en stille tsunami som rammer oss år etter år, sa justisminister Knut Storberget da hedmarkinger møttes like innpå nyåret for å minnes fjorårets trafikkofer.

Stille tsunami: Justisminister Knut Storberget omtalte trafikkuulykkene som en "stille tsunami" da han deltok i fakkemarkeringen i Kongsvinger bl. a sammen med Arve Bones. (Foto: Håkon Aurlien)

Håkon Aurlien

Flere steder i landet ble det like over nyttår arrangert minnemarkeringer for drepte og skadde i trafikken. I de 15 årene Hedmarks fylkestrafikksikkerhetsutvalg har stått i spissen for arrangementet, har 328 liv gått tapt på vegene bare i dette fylket. Det er fire ganger antallet nordmenn som omkom i tsunamien i 2004.

Ikke bare statistikk

- Ulykkene må aldri få bli bare statistikk, understreket Knut Storberget og oppfordret til økt innsats mot vegtrafikkulykkene.

- Bare i Hedmark ble det i fjor drept like mange i trafikken som ved kriminelle handlinger over hele landet. Omfanget av bilulykker er stå omfattende at om bilen ble oppfunnet i dag, ville den ganske sikkert blitt vurdert som så farlig at den ville blitt forbudt, sa han.

Med pårørende, etterlatte og andre berørte som tilhørere ble lys tent i

en offisiell markering der kameraer var i flittig bruk.

Mange pårørende

Så tente pårørende og etterlatte lys for sine noen meter borte. Mennesker som så sårt savnet sine, fikk tenne lys blant likesinnede. Det ble en gripende og stemningsfull seremoni, kun sett av de som var til stede.

Noen tente lys for tapte ferdigheter eller muligheter. 498 lys tent langs sentrumsvegene, et for hvert menneske skadd eller drept i Hedmarktrafikken bare i fjor, illustrerte at trafikkuulykkene er mye mer enn tap av mennesker. Rundt alle de 498 finnes mennesker som har fått en tung opplevelse, noen livets tungeste slag.

Støtte

Justisministeren var glad for å delta ved arrangementet i Kongsvinger, og noen dager senere i et tilsvarende arrangement i Vestfold.

- Slike arrangementer kan ha forebyggende effekt og samtidig også, i

ankke



Regionvegsjef Sidsel Sandelien fylkesordfører Arnfinn Nergård og Kongsvingerordfører

sine verdige former, fungerer som en ekstra støtte til de pårørende, sier han. Hilde Persheim som er sekretariatsleder for Hedmark Trafikksikkerhetsutvalg, bekrefter den todelte funksjonen.

- Vi ønsker å synliggjøre det omfanget trafikulykkene har og samtidig gi plass for sorg og omsorg, sier hun.

Omsorg

En polsk familie fikk ekstra omsorg i Hedmark dette året. De ble tungt rammet i en av fjorårets ulykker og tok turen til Norge med egen tolk for å delta i minnemarkeringen og å se stedet der deres kjære døde.

I minnegudstjenesten i Vinger kirke la Hamarbiskop Solveig Fiske vekt på kun å tale til støtte for mennesker i sorg. Det ble en sterk stund da hun leste navnene på 30 mennesker som ikke lenger finnes men som er høyst til sted i de etterlattes tanker. For hvert navn ble det tent et lys over mennesker som var gått tapt i trafikken. Seremoni, stillhet og lys ga støtte i en krevende virkelighet.

Minnedag landet rundt

VESTFOLD

"Lys til ettertanke" er tittelen på markeringen av trafikkoftrednes dag i Vestfold. Etter mange år med arrangement i Undrumsdal var minnemarkeringen i år flyttet til Stokke grunnet nyåpnet E18. Skjee kirke var vertskap og Idefagskolen i Tønsberg stod for rammer og utsmykning. Justisminister Knut Storberget hadde også funnet veien til denne minnemarkeringen sammen med blant annet biskopen i Tønsberg.



Vestfold. (Foto: Idefagskolen i Tønsberg)

BUSKERUD

Politimester Christine Fossen og samferdselspolitiker Trond Helleland(H) var to av hovedgjestene på Statens vegvesens og Trygg Trafikks minnemarkering for trafikkoftredne i Hokksund søndag 13. januar. De minnet de 14 dødsopftredne i Buskerudtrafikken i 2007 med en verdig markering ved Haug kirke ved E134 i Øvre Eiker søndag ettermiddag.



Buskerud. (Foto: Tore Braaten)

AGDERFYLKENE

Agderfylkene hadde nok en gang felles markering av trafikkoftrednes dag. Denne gangen ble det markert med fakler og blomster på E18 ved Harebakken utenfor Arendal. I fjor ble hele 23 mennesker drept på vegene i de to Sørlandsfylkene og stamvegen E18 og E39 er blant de hyppigste i denne statistikken.



Agder. (Foto: Inger Sigridnes)

ROGALAND

Trafikkoftrednes dag i Rogaland 3.januar var et samarbeidsprosjekt mellom Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet, FTU og NAF og innebar samtidig markeringer av fjorårets trafikkuulykker i Stavanger, Haugesund, Sola, Egersund og Bryne.



Rogaland fra Egersund. (Foto: Ola Undheim)

NORD

Landsforeningen for trafikkskadde gjennomførte en minnemarkering ved Sortland sist uke. Det har også vært minnemarkeringer etter enkeltulykker. Bl.a ble åpningen av den nye Arnevikbrua i desember en uvanlig bruåpning med ett minutt stillhet, kasting av krans og roser ut i elva der en ung bilist kjørte ut etter at brua ble tatt av flommen 30. januar for snart to år siden. TrønderBilene arrangerte en lukket minnegudstjeneste etter bussulykken på rv. 72 i Verdal i november (bildet).



Nord. (Foto: Torodd Østerås)

Kommende arrangement:

18. januar: Verdal, 28. januar: Vang i Valdres
2. februar: Bodø, 24. februar: Sarpsborg
28. februar: Bergen

Tryggare markeringar

BERGEN: - Vi vil ta initiativ til betre informasjon til trafikantane om vegstenging ved spontane minnemarkeringar etter dødsulykker. Det er leiar for ulykkesanalysegruppa i Statens vegvesen Region vest, Hans Olav Hellesøe, som seier dette til Vegen og vi. Han har hatt kontakt med politiet for å drøfte spørsmålet.

I Region vest har ein vore oppteken av den trafikkkfaren som kan oppstå ved minnemarkeringar på dei plassane der tragiske ulykker nett har skjedd.

- Vi erkjenner at det er vanskeleg å styre slike tilskipingar, som særleg skjer der ungdom har mist livet i trafikken. Vanlegvis er prest til stades, og politiet stenger vegen under markeringa.

- På samarbeidsmøte med politiet vil vi ta opp at vegtrafikksentralen til må bli varsla om stenginga. Det er viktig at Statens vegvesen kan gi trafikantane informasjon om stenginga, og gi råd om bruk av omkøyringsvegar der dette let seg gjere, seier UAG-leiar Hans Olav Hellesøe i Statens vegvesen Region vest.



Plass til sorg: - Det er vanskeleg å styre spontane minnemarkeringar etter dødsulykker, seier UAG-leiar Hans Olav Hellesøe. (Arkivfoto: Geir Brekke)

AKTUELT

TBM i Stortinget

■ ■ Debatten i Vegen og vi om tunneldrivemetoden TBM (fullprofilboring) nådde Stortingets spørretime før jul. Borghild Tenden (V) spurte statsråden om fullprofilboring vil bli vurdert i forbindelse ved tunnelene i Vestkorridoren. Navarsete svarte at flere av synspunktene i TBM-debatten kan skape urealistiske forventninger om fullprofilboringens egnethet som alternativ metode til sprengning av vegtunneler. TBM ble brukt i noen tilfeller på 80-tallet og forlatt som følge av ugunstig kostnadsutvikling og liten tilgang på egnete prosjekter.

- Om fullprofilboring er aktuell drivemetode i stedet for tradisjonell sprengning er avhengig av flere faktorer som tunnallengde, tunneltverrsnittstørrelse, bergartens borbarehet, fjellkvalitet gjennom oppsprekningsgrad og maskiners tilgjengelig i markedet med riktig størrelse. Investeringskostnadene til ny maskin er så høy at kjøp av ny maskin ikke er realistisk alternativ til innleie. Fullprofilboring er mest egnet for boring av lange tunneler med små tverrsnitt i bløte bergarter, sa Navarsete.



Vadfosstunnelen

■ ■ Torsdag 9. januar var det gjennomslag i Vadfosstunnelen på ny rv. 38 til Kragerø. Hæhre Entreprenør AS bygger 4 km Eklund-Sannidal. Tunneldrivingen startet i august 2007. Gjennomslaget ble feiret (bildet) av f.v. anleggsleder Ernst Ove Johansen og skytebas Anne Grete Lofthus i Hæhre Entreprenør og byggeleder Jørn Rinde i Statens vegvesen. (Foto: Kragerø Blad Vestmar)



Åpnet Haugfoss bru

■ ■ Før jul ble nye Haugfoss bru på Modum åpnet. Konst. fylkesrådmann Linda Verde f.v. holdt snora som ble klippet av fylkesordfører Roger Rydberg, prosjektleder Arve Løvberg og seksjonsleder i Statens vegvesen Knut Erik Skogen. (Foto: Anette Hansen Hunstad)

E18-åpning 30. januar

■ ■ Ny E18 Kopstad-Gull åpnet forsinket i desember i fjor. Den offisielle markeringen ble droppet. Nå skal den offisielle åpningen markeres onsdag 30. januar. Men både statsråd Liv Signe Navarsete, vegdirektør Terje Moe Gustavsen og regionvegsjef Andreas Setsaa deltar på åpningsmarkeringen på Gulli ved Tønsberg.

Anbud på detaljering

■ ■ Det kom tre anbud på detaljprosjektering av ny rv. 108 Kråkerøybrua i Fredrikstad etter at høye kostnader satte stopp for den kombinerte bygge- og driftskontrakten for klaffebraa. Cowi var rimeligst på 4,5 mill. kroner, Jotne EPM Consultants dyrest på 9,6 mill. kroner.

E18 snart halvvegs

Til påske er neste etappe av ny fire felts E18 i Vestfold halvvegs. Og byggeleder Grethe Bodholt forsikrer at vegen er i rute til åpning august-september 2009

Kjell Wold

LARVIK: - Anleggsstarten på vegprosjektet til om lag 1,3 milliarder kroner var for et drøyt år siden.

- Vi er godt i gang med vegbyggingen og har full anleggsdrift nå over hele strekningen på åtte kilometer, forteller den ene av to byggeledere på E18-parsellen Langåker-Bommestad, Grethe Bodholt i Statens vegvesen.

Om halvannet år går den landskjente og sterkt trafikkbelastede E18-strekningen mellom Sandefjord og Larvik, som på folkemunne bare kalles galskapens veg, over i historien. Gamle E18 har i dag mellom 20 000 og 25 000 biler på strekningen som er en av de mest ulykkesbelastede i Vestfold.

Mange bruer

De åtte kilometerne er delt opp i to kontrakter, som begge innehas av Skanska. Første parsell nordfra er Langåker-Seierstad på 6,5 kilometer, mens andre parsell er Seierstad-Bommestad og omfatter kryssingen av Lågen og det store krysset med riksveg 40. E18 Langåker-Bommestad får i motsetning til motorvegstrekningene lenger nord i fylket sparsomt med tunneler, men desto flere brukonstruksjoner. Rødbøl tunnel på 160 meter blir eneste fjelltunnel mens Dannebo tunnel blir eneste miljøtunnel.

Store brukonstruksjoner finnes på rekke og rad med Bommestad bru over Lågen og Seierstad, Ringdal og Rødbøl bru som de største i tillegg til en rekke overgangsruer og kulverter. Det blir tre store kryssoverråder på den nye motorvegen. Tre planfrie kryss ved henholdsvis Langåker i nord, Ringdal og Rødbøl som de største i tillegg til en rekke overgangsruer og kulverter. Det blir tre store kryssoverråder på den nye motorvegen. Tre planfrie kryss ved henholdsvis Langåker i nord, Ringdal og Rødbøl som de største i tillegg til en rekke overgangsruer og kulverter. Det blir tre store kryssoverråder på den nye motorvegen. Tre planfrie kryss ved henholdsvis Langåker i nord, Ringdal og Rødbøl som de største i tillegg til en rekke overgangsruer og kulverter. Det blir tre store kryssoverråder på den nye motorvegen.

Ny veg frå dag en

Den store flaskehalsen på tilførselsevegen til den stadig veksande industristaden Mongstad i Hordaland blir no fjerna.

Geir Brekke

LINDÅS: Verda vil sjå til Mongstad, der StatoilHydro no er i gang med bygging av det mykje omtala varmekraftverket.

Som kjent blir ikkje klimagasane reinsa frå dag en, men for transportørane er det iallfall ei trøyst at Statens vegvesen kan opne det nye veganlegget på riksveg 57 mellom Espeland og Herland alt komande tysdag. Dermed er det slutt på den trasige einfeltsvegen der tankbilane til og frå Mongstad ofte lyt ta ein ekstra kvil for å



Ny E18 Sandefjord-Larvik: Byggeleder Grethe Bodholt i Statens vegvesen er snart halvvegs på ny E18 sør i Vestfold som åpner høsten 2009. (Foto: Kjell Wold)

Storflom

- Teknisk sett er dette vegprosjektet både interessant og utfordrende. Spesielt krevende er det å avvikle dagens E18 trafikk med 25 000 biler i døgnet gjennom anleggsområdet her på Bommestad ved Lågen, forteller Grethe Bodholt til Vegen og vi.

Prosjektet har også mange konstruksjoner. Det er varierende grunnforhold på strekningen, som krever tett og god geoteknikk opp-

følgning. Et stort overskudd av vrakmasser må kjøres til deponi og det er veldig mye omlegging av jordvanningsanlegg og kommunale VA-ledninger.

Til tross for mye nedbør både i form av snø og regn nå de siste ukene mener både byggherre og entreprenør at de har godt kontroll på prosjektet både på kostnads- og framdriftssiden. Over 160 personer jobber nå på veganlegget i Larvik og Sandefjord kommune.

E18 LANGÅKER-BOMMESTAD

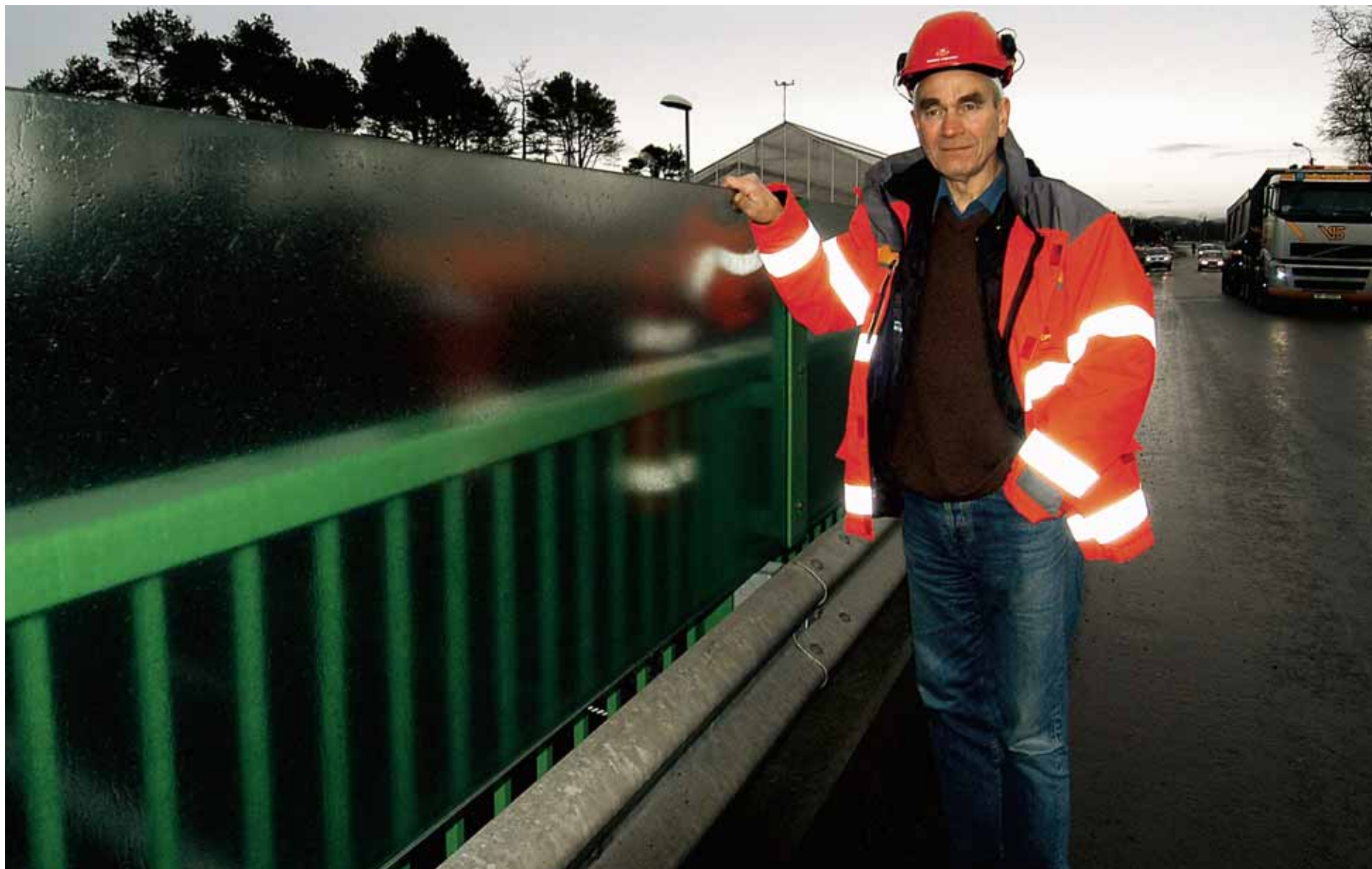
Lengde: 8 km Sandefjord-Larvik
Pris: Ca. 1,3 mrd kroner
Entreprenør: Skanska
Trafikk: ÅDT 20 000-25 000
Byggetid: Jan. 2007 - aug. 2009
Fjell: 600 000 kbm sprenges ut
Jord: 800 000 kbm eller 3 mill. tonn masse
 13 bruer, 3 overgangsruer
 1 fjelltunnel, 1 miljøtunnel
Omlegging: Rv. 40, fv. 204 og fv. 205
Nye veger: 9 km i tillegg til E18



Endeleg klar: Prosjektleder Kjell Follesø i Statens vegvesen er klar for åpning av den lange etterlengta parsellen på tilførselsevegen til Mongstad. (Foto: Geir Brekke)

RV. 57 ESPELAND-HERLAND

Lengde: 2,2 kilometer
Kostnad: 150 mill. kroner
Finansiering: 70 mill. kroner i forskot frå kommunen og lokalt næringsliv - resten over statsbudsjettet.
Entreprenør: Kruse Smith AS
Byggeperiode: Juni 2006 til januar 2008
Trafikkmengde: Kring 5 000 køyretøy.



Barnesikring: Prosjektleder Gunnar Nærum i Statens vegvesen med glasplata som skal hindra ungar i å klatre på brurekkverket. (Foto: Geir Brekke)

Barnesikring

Statens vegvesen vurderer å justere rekkeverksnormalen i ei ny handbok for brurekkverk.

Geir Brekke

SANDNES/OSLO: Statens vegvesen måtte gjennomføre ekstra sikring mot klatring på fire overgangsbruer over nye rv. 44 i Sandnes kommune.

Klatrestativ

Den nye firefeltsvegen mellom Stangeland og Skjæveland har fire overgangsbruer over riksvegen.

Bruene er bygde med standard brurekkverk, som har ei føringsskinne montert på innsida. Toppen av føringsskinna har ei høgde på 75 cm over vegbana.

Etter boka

Foreldre reagerte på dette under anleggsperioden seinhaustes 2006, og ønska seg betre sikring mot klatring på rekkeverket. Dei påsto at føringsskinna kombinert med rekkeverket ville verke som reine klaterstativ for barna i området.

Høgda ned til tett trafikkerte rv. 44 under bruene er stor. Fleire av bru-

ene ligg tett i bustadfelt, og blir nytta som turvegar. Statens vegvesen hadde bygt rekkeverket ut frå gjeldande normalar.

- For å gi betre sikring mot klatring blei løysinga at vi bygde ei ekstra veggplate over føringsskinna på to av bruene, i glas på ei bru og med stålplate på ei anna bru. På dei to siste bruene blei fartsgrensa sett ned til 40 km/t, slik at vi kunne ta bort

For å gi betre sikring mot klatring blei løysinga at vi bygde ei ekstra veggplate over føringsskinna.

føringsskinna, seier prosjektleder Gunnar Nærum i Statens vegvesen

Endring

- Vi arbeider no med ei ny handbok

for brurekkverk, seier Egil Haukås i Vegdirektoratet. Han har vore involvert i endringane som blei gjort på med dei fire overgangsbruene i Rogaland.

- Vi vil vise fleire standardløysingar i handboka, slik at vi fanger opp dei løysingane som var valde på bruene i Sandnes kommune.

Dessutan vil vi sjå nærare på formuleringane i normalen. Tanken på å hindre barn å klatre på brurekkverk har vore knytta til bruer i bystrok. Strekninga Stangeland-Skjæveland har ikkje vore definert som bystrok under planprosessen. Men vi ser at at slike omsyn kan vere aktuelle også kring tettbusetnad som dette, seier Haukås til Vegen og vi.

Fornyett interesse

Statens vegvesen har benyttet tiden godt etter at høstens tilbuds konkurranse om bygging av ny Nidelv bru i Trondheim måtte avlyses på grunn av manglende konkurranse.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Etter at jobben med å bygge den nye brua nå er delt opp i fire separate entrepriser, opplever byggeleder Leif Arne Hafstad stor interesse fra firma både i inn- og utland.

Den første tilbudsåpning gjaldt bygging av seks fundamenter med til sammen 4.000 meter stålplær 50 meter ned i elvebunnen. Det kom bare inn to tilbud, men det laveste lå godt under Vegvesenets kostnadsoverslag og hele 20 prosent lavere enn prisen på tilsvarende arbeid i tilbudet som ble forkastet i høst.

Tilbudet fra trondheimsbefridten Fundamentering AS (FAS) lød på 5,2 millioner kroner, mens Kynningsrud Fundamentering vil gjøre jobben for 6,8 millioner.

Entreprisen på stålarbeider er den desidert største. Både denne og entreprisen på betongarbeid hadde tilbudsåpning 16. januar. Resultatene var ennå ikke kjent da Vegen og vi gikk i trykken, men på forhånd var Hafstad en spent optimist.

- Vi har jobbet aktivt med markedsføring av stålbyggingen internasjonalt og har mottatt forespørsler fra 12 stålentreprenører. Spesielt har flere danske og hollandske brubyggere vist interesse, sier byggelederen.

Tung ekstra-sikring i gang

Statens vegvesen er i gang med sikringsarbeid i E16 Lærdalstunnelen, etter at det blei oppdaga sprekker i sprutbetongen på eit kort parti av tunnelen.

Geir Brekke

BERGEN: - Det var under den omfattande inspeksjonen av tunnelar sist haust at ein fann sprekker i sprutbetongen på to 20 meter lange strekningar 2,1 km inn i tunnelen frå Lærdal. Ved nærare undersøking i ettertid ser vi at pro-

blemet var større enn vi først hadde venta. Vi har difor valt å ta sikringsarbeidet som ei hastesak, seier byggeleder Kolbjørn Nord i Statens vegvesen til Vegen og vi.

Det pågår no sikringsarbeid i ei 100 meters lengde av tunnelen. Området gjeld ei svak fjellsone. Denne har vore kjent sidan planlegginga av den lengste vegtunnelen i verda, som blei opna for omlag sju år sidan.

- Det er ein ganske tung sikringsjobb som pågår no. Heile området blir påsprøya fiberbetong. På ei lengde på omlag 30 meter bygger vi i tillegg opp sprøytebetong-

bogar, med armeringsbogar som blir sprøya inn med betong. Sikringa kan samanliknast med full utstøyping, seier Nord.

Tunnelen er stengt under sjølvbetongleveringa, i periodar på inntil 20 minutt om gongen. Utanom dette blir trafikken dirigert forbi anleggsområdet på ei køyrebane, eller med kolonnekøyning. Mesta gjer jobben, som venteleg blir fullført i løpet av januar. Arbeidet er kostnadsrekna til kring 5 mill. kr.

Sjuåring: E16 Lærdalstunnelen blei opna for drøye sju år sidan. (Foto: Geir Brekke)



LANDET RUNDT



Forbereder seg: Byggeledelsen gjør seg klar til skredkurs. (Foto: Ole-Andrè Helgaas)

Sikring på Arnøya

ARNØYA ■ Geologen Lill-Synnøve Larsen og Ole-Andrè Helgaas var før jul på Arnøya for å holde kurs i skredsikring og bruk av skredsoekere. Arbeidene med rassikringsanlegget på Arnøya går for fullt, og nå er det viktig å sikre at bygge-

delsen er godt forberedt for vinteren setter inn for alvor. Anleggsområdet på østsida av Langfjorden ligger svært rasutsatt til. Skredene løser helt opp mot toppene av Lyngnestindan og Småtindan som rager 833 moh.



Pensjonert vegdirektørbil

LILLEHAMMER ■ Ikke bare er tidligere vegdirektør Olav Søfteland blitt pensjonist, men det er også vegdirektørens tjenestebil som også tjente hans forgjenger, Eskild Jensen. Den diskrete sorte Audi 100 1983 modellen, kun utstyrt med Vegvesenets etatsmerke på dørene, forlot forleden Vegdirektoratet med admi-

nistrasjonsdirektør Kjell Haaland bak rattet, og vil heretter være å finne ved Vegmuseet ved Hunderfossen. Bilen var i sin tid banebrytende miljømessig med ekstremt lav luftmotstand, sammenliknet med andre biler, og skal nå tas godt vare på av bl.a. museumsdirektør Geir Paulsrud. (Foto: Ole Flatmark)



På ferdigbefaring: TK-leder Jan-Erik Myhr i Nordmøre og Romsdal distrikt er tilfreds med den nye kontrollstasjonen. (Foto: Reidun Øverland)

Ny etter brann

SUNNDALSØRA ■ Vegvesenets splitter nye kontrollstasjon på Furu i Sunndalen brant ned etter en ildspåsettelse i det den skulle tas i bruk for snart et år siden. Nå er den bygd opp igjen helt fra grunnen av og klar til å tas i bruk.

Selve bygget er forholdsvis lite, men innholdsrikt. Vi nevner kontrollrom, tekjøkken, soveplass og dusj/toalett for kontrollørene. Det er også et eget gjestetoalett som kan brukes av sjåførene når det er kontroll på plassen.



Vakker trafikkø

SANDNES ■ Landskapsarkitekt Marianne Berge har hatt ei god hand med utforminga av sentraløyet i rundkøyringa på nye rv. 44 ved Stangeland, der vegen kryssar rv. 509 til og frå Soma i Rogaland.

Men rundkøyringa lagar kø, særleg i ettermiddags- trafikken, og Statens vegvesen vil følgje utviklinga nøye for moglege tiltak blir sett i verk. (Foto: Geir Brekke)

Sykkelhovedplan for Mandal

MANDAL ■ Kort før jul ble hovedplanen for sykkel presentert for alle medlemmene i Arbeidsgruppa for Sykkelby Mandal. I gruppa sitter foruten representanter fra Statens vegvesen også folk fra kommunen, SLF, Politiet og LO. Planen er ambisiøs og omfatter forslag til utbyggings- og ts-tiltak for mellom 200 og 300 millioner kroner.

Sykkelby: Eva Saanum t.h. er prosjektleder for Sykkelby Mandal. Her sammen med Anita Egeland Råbu i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)





Banebrytande

BERGEN ■ Dette er eit banebrytande prosjekt som er stort også i nasjonal målestokk, sa samferdsleminister Liv Signe Navarsete (i midten) då ho styrte nedlegginga av første bybaneskinna i Bergen

sentrum sist veke. Ho la til at bergensarane med dette har send ei utfordring til andre norske storbyar med aukande trafikkproblem. (Foto: Geir Brekke)



Trimmer prosjektfolk

FREDRIKSTAD ■ Prosjektgruppa for den nye "rv. 108 – Ny Kråkerøyforbindelse" i Fredrikstad trimmer ikkje bare prosjektet. Hver dag samler gruppa seg til 10 minutters trim foran "boom blasteren" og gjennomfører "bøy og tøy" for hele kroppen. Alle er enige om at det er godt å få struk-

ket ut litt i en hverdag med mye tid foran PCen. Prosjektleder og trimpårdriver Tor Arne Stabbetorp var i møte og deltok ikkje denne dagen bildet ble tatt, men fra venstre sees Robert Seielstad, Bettina Sandvin, Astrid Høy Fredheim og Per Lyder Nyland. (Foto: Erik Larstuen)



Grepa tak om gullspade

HORTEN ■ Første spadestikk for ny rv. 306 i Horten i Vestfold ble tatt med en "ekte" gullspade 3. januar. Begivenheten skjedde på et jorde ved dagens rv. 306 i Skoppum mellom Borre og den nye E18 i Undrumsdal. Prosjektleder Karl Høiland i Statens

vegvesen (bildet t.v.) og ordfører i Horten Nils-Henning Hontvedt, tok grepa tak i spaden da byggestarten ble markert. Den samme spaden ble brukt da byggingen av rv. 19 ut av Horten startet i januar 1992. Da var den sølvfarget. (Foto: Kjell Wold)



Stille åpning: Foreldre og lillebror til omkomne Karol bidro til at åpning av ny Arnevik bru ble en verdig markering. (Foto: Tove Eivindsen)

Spesiell åpning

ÅFJORD ■ Den offisielle åpninga av ny Arnevik bru i Åfjord i Sør-Trøndelag like før jul, ble en spesiell og verdig markering. Den tragiske forhistorien, der 20 år gamle Karol mistet livet da gamlebrua ble tatt av flommen for snart to år siden, gjorde at dette ble en vegåpning utenom det vanlige.

Vegvesenets distriktssjef avsluttet sin åpningstale med å invitere til ett minutt stillhet, før den avdødes lillebror la ned blomster og foreldrene kastet roser i elva og tente lys. Deretter ledet soknepresten forsamlingen i bønn, før ordfører Vibeke Stjern foretok den offisielle åpninga av den 58 meter lange nybrua.



Fjong utsikt

LOFOTEN ■ Noen heldige turister får denne utsikten til matpakka dersom de stopper og raster ved Ingelsfjorden på Lofast. Rasteplassen rakk ikkje å bli helt ferdig før dronningåpninga i desember, men straks kulda slipper taket skal den settes i stand for turistsesongen 2008. (Foto: Giselle Jensen)

REPORTASJE

Ny snarvei til E18

Om 23 måneder får landets mest trafikkerte vannveg over Oslofjorden omsider en god og rask direkteforbindelse til E18 i Vestfold.

Kjell Wold

HORTEN: Da åpner 4,8 km ny rv. 306 mellom Horten og ny E18 ved Undrumsdal. 3. januar var byggestarten på prosjektet til 330 millioner kroner i Skoppum.

- Dette er en svært etterlengtet veg, sa Horten-ordfører Nils-Henning Hontvedt, da han tok det symbolske første spadestikket. Den nye vegen går fra rundkjøringen ved rv. 19 i Borre gjennom Skoppum til Re grense, der den første kilometeren allerede er ferdig i forbindelse med åpningen av ny E18 før jul.

Isachsen Entreprenør fra Drammen har fått jobben som vil kreve 20-30 personer og halvparten antall maskiner under byggeperioden på snaue to år. Total veglengde på prosjektet er seks kilometer hvorav den nye riksvegtraseen blir 4,8km. Når vegen åpner blir den også omklassifisert til rv. 19. De første halvannen kilometer av nyvegen sørfra i Borre vil følge det gamle Hortensporet til Jernbaneverket. De siste 3-3,5km gjennom Skoppum vil ligge i en ny trase helt utenom sentrum. Vegen får mange bruer og en miljötunnel på 240 meter. Den største brua vil føre Vestfoldbanen over ny rv. 19, som blir 100 prosent bompengefinansiert.



Rv 306 blir rv. 19: Byggeleder i Statens vegvesen Øyvind Pettersen-Dahl skal bygge seks km ny veg i hjembygda si. (Foto: Kjell Wold)

FAKTA

Ny rv. 306 (blir rv. 19) i Horten
Byggestart: Januar 2008
Åpnes: Desember 2009
Entreprenør: Isachsen Entreprenør
Trase: Borre-Skoppum 4,5km
Tilknytningsveger: 1,5km
Traktorveger: 1,9km
 5 bruer, 2 kulverter, 1 miljø-tunnel
Entreprise: 240 mill. kr
Totalkostnad: 330 mill. kr

Terje stjal showet

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen tok forsamlingen med storm da han for første gang opptredte under de tradisjonsrike Kursdagene ved NTNU.

Knut Opeide

TRONDHEIM: - Jøss, er det så frisk og spennende vegdirektører vi har fått? Slik lød en av de spontane kommentarene etter vegdirektørens debut i sivilingeniørens høyborg på Gløshaugen i Trondheim.

En tabbe

"Hvor skal vi?", var tittelen på det timelange foredraget om hans tanker for transporten inn i framtiden.

Fleire som nå jobber hos private konsulentfirma snakket høylytt om at tiden nå kanskje er inne til å søke seg inn på laget til den nye vegdirektøren. En mente han kanskje gjorde en tabbe da han nylig sa opp jobben i Statens vegvesen ...

- Gruer til dommen

- Jeg gruer meg til å høre hvordan folk flest om 20-30 år kommer til å bedømme innsatsen til oss som i dag har ansvar for vegger og trafikk, siden vi åpent tillater en adferd som sprer så mye død og elendighet. Jeg er redd de kommer til å tro at vi anno 2008 var spik spennagærne. Det er nemlig ingen andre områder i samfunnet hvor man tillater en så høy pris for fredning av den individuelle friheten. Slik lød en av vegdirektørens mange tankevekkende poenger.

Dyp uro

Foredraget, som gikk av stabelen 4. januar, var ellers preget av at han stod midt oppe i sluttspurten på sitt aller første forslag til ny Nasjonal transportplan (NTP). Han røpet en dyp uro for framtiden, men klarte



Terje i aksjon: Forsamlingen lot seg imponere av vegdirektør Terje Moe Gustavsen da han debuterte på Kursdagene ved NTNU. (Foto: Knut Opeide)

samtidig å formidle en tro på at det finnes spennende løsninger og at Statens vegvesen har en viktig jobb å gjøre. Han varslet blant annet at samfunnet må belage seg på flere krevende diskusjoner om teknologi og personvern i tiden som kommer.

Terje Moe Gustavsen la fram

etatens NTP-forslag 17. januar. Det er grundig omtalt andre steder i denne utgaven av Vegen og vi.

Kaktus fra Se og Hør

Landets nye vegdirektør la ellers ikke skjul på at en av de store utfordringene er å bremse veksten i biltrafikken. Han frykter en kraftig

trafikkvekst, samtidig som Statens vegvesen rår over få virkemidler til å endre denne utviklingen.

- Før jul fikk jeg Se og Hørs kaktus for mine uttalelser om vegprising og Oslopakke 3. Det synes jeg faktisk var litt ok, røpet han til forsamlingen på Kursdagene i Trondheim, som i år ble arrangert for 50. gang.

Masterpris for ny saltviten

Anders Svanekil har levert en masteroppgave ved NTNU som sår tvil om "vedtatte" sannheter i bruk av salt. For innsatsen har han fått vegdirektørens masterpris på 20.000 kroner.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Vegdirektørens pris for beste masteroppgave innen veg- og samferdselsrelaterte emner henger svært høyt og er tidligere bare utdelt tre ganger etter opprettelsen i år 2000.

I samarbeid med bl.a. Statens vegvesen og Mesta har Svanekil utført omfattende forsøk for å studere fordelene med bruk av varmbefuktet salt i vinterdriften. Hans noe overraskende konklusjon er at det ikke er noen merkbare fordeler

med å befukte saltet i forhold til den tradisjonelle metoden med å spre saltet tørt.

- Disse konklusjonene er godt underbygd og går dels på tvers av tidligere "vedtatte" sannheter. Det faglige innholdet preges av høy kvalitet og stor forståelse for fagområdet, heter det i juryens vurdering.

Anders Svanekil presiserer overfor Vegen og vi at hans konklusjoner bygger på visse forutsetninger angående vær og føreforhold og at han ikke har noe generelt grunnlag for å fraråde bruk av varmbefuktet salt.

Svanekil er for øvrig allerede ansatt i Statens vegvesen som trainee, og han jobber nå videre med saltproblematikk ved Vegdirektoratets teknologiavdeling i Trondheim. Her er han knyttet til FoU-prosjektet Salt SMART, der et av målene er reduksjon og optimalisering av saltbruken på norske vegger.



Ta og gi: Anders Svanekil gir vegdirektør Terje Moe Gustavsen noen tankevekkende konklusjoner om saltbruk. Til gjengjeld får han prisen på 20.000 kroner for beste masteroppgave ved NTNU. (Foto: Knut Opeide)



Støtte: - Kollegene mine har vært fenomenale, sier Kai Olav Listerud som valgte å gå på jobb mens han var siktet. Her kollega Oddbjørn Eikeland i bakgrunnen. (Foto: Håkon Aurlien)

- Ni måneders helvete

Kai Olav Listerud fikk like før jul et brev der det står svart på hvitt at han er utenfor enhver mistanke. Men i ni måneder var han siktet for svindel og det betegner han som "ni måneders helvete".

Håkon Aurlien

SVINESUND: - Det er farlig det som skjedde med meg. Jeg har fått oppleve hvor kyniske mennesker kan være når de settes i en rolle med mye makt, og også hvordan det går an å bygge opp et hat til en uniform, sier han.

Listerud står nå frem med sin historie i håp om å endre en myndighetskultur i det offentlige, med avgreininger til Statens vegvesen.

- Jeg har sett unge folk ta på seg en uniform og samtidig en tøff væremåte. Man oppnår akkurat like mye ved å snakke med folk og være skånsom, sier han.

Håndjern

Politiaksjonen en tidlig februar-morgen i fjor var dramatisk. Lis-

rud satt hjemme, klar til å reise på utekontroll da det ringte på døra. Fire polititjenestemenn beordret han ned på en stol og viste han en ransakingsordre.

Kona ble hentet og Listerud fikk beskjed om å gi henne en "god klem for det er lenge til du ser henne igjen". Så ble han ført bort.

- Det hele var skremmende og veldig fremmed. Jeg ble sint og fortvilet men prøvde å roe meg ned med at jeg hadde en ledelse og en fagforening som ville hjelpe meg, sier han.

Samordnet

Bakgrunnen for arrestasjonen var at Tollvesenet hadde oppdagat svindel ved import og registrering av 20 varebiler ved nå nedlagte Moss trafikkstasjon. Politiet slo til hjemme hos fire firmaeiere samt hos Listerud som hadde registrert bilene. For å få ransakingstillatelse, måtte alle siktes formelt. Men fordi han hadde fått en slik siktelse, ble han behandlet som en kriminell.

- Det var ikke snakk om å bruke hodet. Jeg skulle ha håndjern på, forteller han. Listerud forteller at han på veg ut fra boligkomplekset passerte en nokså sjokkert nabo.

En av tjenestemennene som hentet han, var godt kjent av Listerud etter felleskontroller mellom

Vegvesenet og Politiet.

- Det var vondt å oppleve slik opptreden fra folk jeg hadde sett som kolleger, sier han.

I langdrag

Avhøret på politikammeret varte i ni timer, og endte med at han ble sluppet fri. Han husker ordene "du er nok blitt lur" samt at det ble sagt at saken ville være avklart i løpet av en ukes tid.

Uka ble lang men ingen avklaring kom. Etter en måned ble saken kjent i mediene og han følte segpekt ut og dømt, satt i bås i en tid med flere saker om økonomisk rot blant Vegvesen-ansatte.

Listerud var ikke mistenkt av egen ledelse, og fikk tilbud om å ta fri med lønn inntil saken var avgjort. Men han valgte å gå på jobb.

- Uten kollegene mine rundt meg hadde jeg ikke vært i stand til å være i jobb i dag. Jeg var sikker på min sak, men det var nok mange som mente det "måtte være noe der" i og med at Økokrim hadde tatt ut en så alvorlig siktelse. Frykten for en uriktig dom var reell, sier han.

Måtte bevis

Etter hvert kom det frem i mediene at Listerud var blitt mistenkt fordi han alene hadde registrert samtlige 20 biler. Etterforskerne var ukjent

med at Listerud hadde vært den eneste som registrerte biler ved Moss trafikkstasjon.

I en parallell sak i Tønsberg med 160 biler, var det åpenbart at et helt miljø hadde vært lur og ingen enkeltpersoner ble mistenkt.

- Det er umulig å ha et system som tillater registrering av ukurante kjøretøyer uten risiko for å bli lur. Min sjef for mange år siden sa til meg at jeg ikke skulle være for mistenksom, men se til at det formelle var ivarettatt og så ville det holde dersom det ble et problem senere, forteller han.

Men det hjalp ikke for Listerud, i og med at dokumentene var forsvunnet ved stasjonsnedleggelsen i Moss. Heldigvis klarte en kollega med gode it-kunnskaper å grave frem dokumentasjon på at han hadde avvist en bil som hadde sviktende dokumentasjon.

Fravær av forståelse

Listerud følte at saken snudde seg, men opplevde seg så mistenkeliggjort gjennom spørsmål som overhode ikke hadde noe med registreringsaken å gjøre.

Da han ba om et møte med Økokrims etterforskerne ble han korrekt og høflig behandlet, men opplevde totalt fravær av forståelse for at det var tungt å leve i usikkerhet. Normale

spilleregler var satt til side, og han opplevde å bli fortalt at "de gjorde som de selv ville".

Ut over våren og sommeren var det stadig snakk om behov for tilleggsavhør. Det var tungt å gå til ferie som siktet.

- Kona sa etterpå at jeg like godt kunne ha vært hjemme, for jeg fikk ikke saken ut av hodet og klarte ikke å slappe av, sier han.

Ut over høsten opplevde han usikkerhet stadig verre og han søkte hjelp fra bedriftshelsetjenesten.

- De har vært fenomenale, og det samme har kollegene mine. Det er utrolig hva det betyr å få en klapp på skulderen og en god klem, sier han.

Grense passert

Gjennombruddet kom da verneombudet tok direkte kontakt med politiet og sa ifra at både formelle og menneskelige grenser var passert. Tidlig i desember fikk Listerud endelig et formelt brev om at saken er henlagt fordi "intet straffbart er skjedd". En sterkere frikjennelse finnes ikke.

- Men ni måneder av mitt og min families liv er helt ødelagt. Det kan jeg aldri glemme, sier Kai Listerud idag.

Nå venter han på å få igjen de siste av de beslaglagte gjenstandene under husransakselsen.



Ledige stillinger



Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvaret for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveger og tilhørende ferjetilbud. Vi har også ansvar for tilsyn med trafikanter og kjøretøy. Trafikksikkerhet og miljø er viktige satsningsområder i vårt arbeid. Organisasjonen består av Vegdirektoratet og fem regioner.

REGION NORD

Byggeleder - Helgeland distrikt, Brønnøysund.

Flere opplysninger om stillingen kan fås hos distriktssjef Henry Nymann tlf 959 30 223 eller e-post henry.nymann@vegvesen.no. Stillingsnr: 05-004-08. Søknadsfrist 30.januar.

Kundebehandler Helgeland distrikt, Mosjøen trafikkstasjon. Flere opplysninger om stillingen kan fås hos distriktssjef Henry Nymann tlf 959 30 223. Stillingsnr: 05-003-08. Søknadsfrist 30. januar 2008.

VEGDIREKTORATET

Skredeksperter, 3-årig engasjement etatsprosjekt Klima/Transport. Flere opplysninger fåes hos Roald Aabøe, 22073942/ 97737754. Stillingsnr: 06-008-08. Søknadsfrist 23. januar.

REGION MIDT

Seksjonsleder, trafikksikkerhet og vegforvaltning, Nord-Trøndelag distrikt, Steinkjer. Flere opplysninger fåes hos distriktssjef Olav K Fuglem på 74122554. Stillingsnr: 04-001-08. Søknadsfrist 26. januar

REGION VEST

Arkivmedarbeider Leikanger

Stillinga er knytt til administrasjonsavdelinga og kontorstaden vert ved regionvegkontoret på Leikanger. Stillingsnr 3-001-08

Avdelingsingeniør geodata, Veg- og trafikkavdelingen, Stavanger. Flere opplysninger hos Nils Hestestad, 51911447. Stillingsnr: 03-003-08. Søknadsfrist 11. februar.

Ingeniør/inspektør, Stavanger trafikkstasjon. Flere opplysninger hos Manfred Meinköhn, 51911659. Stillingsnr: 03-002-08. Søknadsfrist 11. februar.

REGION ØST

Opplæringsansvarlig og vaktoperatører, Vegtrafikksentralen (VTS), Oslo. Flere opplysninger hos Berit Renberg, 23237710. Stillingsnr: 01-001-08. Søknadsfrist 22. januar.

Saksbehandlerere på Veg- og trafikkavdelingen; Lillehammer. Flere opplysninger om stillingen fås hos seksjonsleder Jan Egil Guriby, 951 99013. Stillingsnummer 1-020-08. Søknadsfrist 28. januar.

For ytterligere informasjon se vegvesen.no/jobb

vegvesen.no

Byter beite

■ ■ Astri Taklo (biletet) sluttar som delprosjektleder for turistsvegkontoret i Vegdirektoratet, med oppgaver i Region vest. Ho har m.a. hatt leiaransvaret for delprosjekta i Ryfylke og Jæren dei siste par åra. Taklo går attende til oppgaver i ressursavdelinga i regionen. Ho har bakgrunn som landskapsarkitekt i Vegvesenet. (Foto: Geir Brekke)



Banefolk

■ ■ Einar Borgen (t.v.) og Geir Markhus har baa fått eitt års permisjon frå Statens vegvesen for å jobbe med bybaneprojektet i Bergen. Dei kjem frå to ulike storprosjekt i Bergen distrikt. Frå før har Nils J. Rosnes fått tilsvarande permisjon, medan Turid Gay har sagt opp i etaten for å drive med grunnkjøp for bybanen. (Foto: Geir Brekke)

Til NCC

■ ■ Tidlegare utbyggingssjef og produksjonssjef i Statens vegvesen, Audun Aaland (biletet) frå Leikanger er tilsett som utviklingsjef i NCC Construction. Han var sist tilsett som stabmedarbeider i Vegdirektoratet, med oppgaver knytt til entreprenørane. Mellom prosjekta han arbeidar med i NCC er bygging av skitunnelar. (Foto: Dagrunn Husum)

Ny leiar

■ ■ Per Herman Pedersen vil vikariere som leiar for trafikkant- og kjøretøyseksjonen i Haugaland og Sunnhordland distrikt i eitt år frå 18.februar. Han har bakgrunn som koordinator for kjøretøy-teamet i distriktet og har m.a. røynsle frå tungbilkontroll og ulykkesetterforskning for Statens vegvesen. Han vikarierer for Petter Sivertsen.

Ny seksjonsleder

■ ■ Per Olav Berg rykker opp som ny fast leder for vegteknisk seksjon ved ressursavdelingen i Region midt. Den forrige lederen, Svein Ryan, har begynt som leder for vegteknologiseksjonen i Vegdirektoratet. Per Olav Berg har flere ganger vikariert i seksjonslederstillingen. Han vil fortsatt ha distriktkontoret i Trondheim som sin base.

Nye NLF-sjefer

Olav Slaatsveen (54) overtok 2. januar i år som administrerende direktør i Norges Lastebileier-Forbund etter Gunnar Apeland som gikk over i pensjonistenes rekke. Slaatsveen ble i 1982 ansatt som jurist i forbundet, hvor han de senere årene har jobbet som viseadm. direktør. Gjennom en rekke år har han bygget opp den viktige juridiske bistanden overfor NLFs medlemsbedrifter, en ettertraktet service som i dag betjenes av fem fast ansatte jurister. Slaatsveen er gift og har tre voksne barn og bor på Nesodden. I yngre år var han

bl.a. en aktiv fotballspiller, som i flere år også var fotballtrener i fritiden.

Jan-Terje Mentzoni (48) begynte som viseadministrerende direktør i NLF 1. januar 2008. Han er samfunnsøkonom fra Universitetet i Oslo og har en MBA fra BI. Mentzoni har nylig avsluttet et opphold i Mosambik, hvor han blant annet satt i skolestyret for den skandinaviske skolen. Sin yrkesmessige bakgrunn har Jan-Terje Mentzoni fra Samferdselsdepartementet, Finansdepartementet og Transportbrukernes Fellesorganisasjon.

Ny kommunikasjonssjef

■ ■ Inger Elisabeth Sagedal er fra 1. januar 2008 ny kommunikasjonssjef i NAF. Hun kommer fra stillingen som informasjonssjef i Oslo Politidistrikt. - Vi er svært glade for å få en så erfaren og kompetent person som Inger Elisabeth med på NAF-laget, sier administrerende direktør Jan Johansen.

Sagedal er cand. philol fra uni-

versitetet i Oslo, med studier i nordisk språk og litteratur, samt statsvitenskap. Hun har tidligere jobbet som informasjonsrådgiver for KrF på Stortinget, og som reporter og programleder i NRK.

- Jeg gleder meg til å jobbe med i en organisasjon som arbeider for folks behov for mobilitet og samtidig ivaretar felleskapets krav til miljø og sikkerhet, sier Sagedal.

Leder av internasjonal stab

■ ■ 28 har søkt på stillingen som leder av Internasjonal stab i Vegdirektoratet: 10 kvinner og 18 menn, hvorav sju av søkerne er interne. Arbeidsoppgaver er bl. a. samarbeid med interna-

sjonale organisasjoner, forberedelse av internasjonale konferanser, messer og utstillinger, bistandsarbeid og kontakt med vegetater, ambassader og norske eksportbedrifter.

Begrepsforvirring i Statens vegvesen del 1

Statens vegvesen har i sitt styringssystem to effektivitetsindikatorer, Ø.2.1 og Ø.2.2. Bruken av begrepet effektivitet i forbindelse med disse indikatorene er mildt sagt problematisk. Jeg mener det er en direkte feil bruk av effektivitetsbegrepet. Indikatorene er på ingen måte et uttrykk for effektivitet i vegvesenet. Bakgrunnen for denne påstanden er de rådene faglige oppfatningene av effektivitetsbegrepet slik det fremkommer gjennom faglitteratur og forskningsdokumenter. Sammenfatningsvis kan en si at effektivitet dreier seg om to forhold.

En type effektivitet dreier seg om hvor mye som produseres, output, opp mot hvor mye ressurser som medgår, input, til å fremstille produsert mengde. Vegvesenet produserer x antall enheter med vege, gang- og sykkelveger, tunneler, bruer, midtdele, bilbeltekontroller, biltekniske kontroller, førerkortutstedelser med mer. Dette produserer vegvesenet i hovedsak

med innsatsfaktorer som pengeresurser og menneskeresurser. Effektivitet blir da forholdet mellom vegvesenets produksjon og de medgåtte ressursene.

Den andre typen effektivitet dreier seg om i hvilken grad det som er produsert er egnet til å gi organisasjonen den overordnede måloppnåelse. 0 visjonen kan stå som eksempel på vegvesenets overordnede målsetning, alternativt overordnet mål er, slik det er formulert gjennom målet i Grunnlagsdokumentet; "Vi utvikler og tar vare på et sikkert, miljøriktig og effektivt transportsystem". Effektivitet dreier seg da om i hvilken grad vegvesenets produksjon er den mest effektive måten å oppnå overordnet målsetning på.

Vegvesenets effektivitetsindikator er bygd opp slik at den kun forholder seg til en størrelse, nemlig antall kroner som medgår. Ø.2.1 dreier seg om en ren måling av hvor stor andel av den totale pengemengden

som medgår til kjerneprosessene. Dette inkluderer alle kostnadene på 4'er arten, og alle kostnadene som fordeles til kjerneprosessene via timeføringen. Ø.2.2 er egentlig bare motsatsen. Nemlig en måling av hvor stor andel som ikke medgår til kjerneprosesser. Her er riktignok kostnadene på 4'er arten holdt utenom.

For 2006 utgjorde kostnadene på 4'er arten for region sør ca 2,8 milliarder kroner, tilsvarende ca 80 prosent av det totale regnskapet for Region sør. Med kostnader fordelt via timeføringen kom regionen opp 92 prosent. Målkravet var på 86 prosent med 83 prosent som godt nok. Har region sør vært supereffektive? Nei det har de ikke. Indikatoren kan i hvert fall ikke benyttes for å argumenter for at vi er en effektiv organisasjon. Vi måler jo ikke hvor mye vi har produsert for pengene.

Bruk av indikatoren har en uønsket effekt. Jo mer penger politi-

kerne velger å bevilge til vegvesenet jo bedre blir indikatoren. Eksempelvis vil en ekstrabevilgning, som region sør har fått i forbindelse med tunnelsikring på E18 i Vestfold, medføre en økning av Ø.2.1 med ca. 1 prosent. Effektivitetsindikatoren påvirkes således i større grad av størrelsen på bevilgningene fra politikerne, enn effektiviteten i region sør. I disse tider med press i anleggsbransjen og høy prisstigning på anbud og kontrakter med entreprenører vil bevilgningene måtte økes dersom aktivitetsnivå skal opprettholdes. Prisøkning alene vil altså føre til en effektiviserings effekt uten at det skapes flere eller bedre resultater.

Indikatorene inngår i styringssystemet, og skal der fungere i forhold til styring, motivasjon, læring og forbedring. For at en indikator skal fungere etter hensikten må den være entydig og årsak virkningsammenhengene må være enkle å forstå. Usikkerhet knyttet til om indikatoren gir god nok informa-

sjon, og hva slags informasjon den gir, fører til lite styringsrelevant informasjon for ledere. De ansatte som en kan tenke seg skal motiveres av en effektivitetsindikator og strekke seg etter å oppfylle målkravet vil snarere demotiveres av en indikator som bare i liten grad blir influert av deres arbeidsinnsats.

Resultatene i styringssystemet benyttes også av eksterne, og effektivitetsindikatorer fungerer i beste fall som forvirrende og i verste fall som direkte feilinformasjon. Det burde være direkte flaut for oss å presentere dette til omverdenen som vår forståelse av effektivitet

Hva gjør vi med dette? Det enkleste er å endre betegnelse på indikatorene. Eksempelvis bare betegne dem som økonomiindikatorer. Det beste hadde kanskje vært å utvikle effektivitetsindikatorer som virkelig sier noe om effektivitet.

Bjørn Otto Eliassen
Controller region sør

Ekspressbuss reklame: Uthvilt frem – uthvilt hjem

Jeg vil påstå at følgende er mer riktig: Livredd frem – et annet transportmiddel hjem.

Mandag 10. 12. 2007 var det et innslag på dagsrevyen, NRK 1, om kjøringen til ekspressbussjåfører og andre tungbilsjåfører.

Jeg har reist med ekspressbuss 3 ganger mellom Østlandet og Vestlandet. En tur var hyggelig, de to andre var "nær døden opplevelser".

I omtalen av ekspressbussene har det i senere tid vært mye fokusert på hastigheten på motorveg og hastighet i forhold til maksimal fartsgrense. På tørt føre på motorveg av høy standard er noen få kilometer over 80 km/t kanskje ikke så farlig med en moderne buss. Men bussene har en innbygget fartssperre på 100 km/t. Når UP måler hastigheter over 100 må fartssperren være "fiksa". Da blir dette kriminelt. Hvorfor er det så lite oppmerksomhet på forsvarlig fart etter forholdene. Tenk på bussulykken i Nord-Trøndelag nylig.

På den ene turen jeg var med gikk det i 100 km/t på "blåholke" over Hemsedal fjellet. Regner vi med friksjon på 0,2 som kanskje er i overkant på slikt føre, ville bussjåføren trengt 200 m for å få stoppet

bussen foran en hindring. Vi kan bare ane katastrofen hvis bussen hadde fått en sleng på en issvull og kommet litt på tvers.

På den andre turen la jeg tidlig etter start fra Drammen, merke til at sjåføren hadde en usedvanlig aggressiv kjørestil. Det var harde bremsinger, stor fart i krappe svinger inne i byen og liten avstand til forankjørende. Langs Krøderfjorden og oppover nedre del av Hallingdal ble vi i flere mil kjørende bak et vogntog. Forbikjøring var ikke aktuelt, vogntoget kjørte fort. Avstanden vekslet mellom ett og to sekunder. Økte avstanden merket vi i bussen at sjåføren "ga på" for å komme nærmere.

Vogntog med skap. Bussjåføren hadde en hvit vegg på 2,5m x 4m foran seg og kunne ikke følge med på hva som skjedde lenger fram på vegen. Hadde vogntogsjåføren fått en situasjon som krevde brå, hard bremsing ville det vært en overraskelse for bussjåføren. Med ett sekund avstand så vet vi hva som hadde skjedd.

Passasjerene i bussen satt og leste og noen duppet litt av. De stoler på sjåføren, og følger ikke spesielt nøye med på kjøringen. Mange forstår kanskje heller ikke hvor farlig det kjøres.

Jeg forstår ikke hva bussjåføren ville oppnå. Han hadde kommet like fort fram om han hadde fulgt etter vogntoget på forsvarlig avstand, 5 sekunder.

Det har vært flere bussulykker de siste månedene med ulik alvorlighetsgrad. Jeg venter bare på den store katastrofen.

Det var godt å høre representanten til UP i reportasjen si at "busspassasjerer var redde". Da er jeg ikke alene.

Jeg setter meg ikke i en ekspressbuss igjen før busselskapene og sjåførene legger om stilen til en transport hvor passasjerene kan kjenne seg trygge. Det er viktigere enn det som det hele tiden reklamerer for: Fort og billig. Går det tog dit jeg skal tar jeg det. Hvis ikke bruker jeg privatbil.

Men som jeg skrev innledningsvis "en tur var hyggelig". Det finnes også flinke bussjåfører, men du vet ingenting om sjåføren når du setter deg inn i bussen.

Erik Lysenstøen
43 år i vegvesenet
(biltilsynet)
med kjøreopplæring og førerprøver som spesialist

God kvalitet

Statens vegvesen har gått i spissen for bruk av verdianalyse og tok i 1995 initiativ til det første kurset om metoden ved NTH. Dette har NTNU senere fulgt opp med flere etterutdanningskurs. Verdianalyse har med godt resultat vært gjennomført på mange veg prosjekter. Prosessen er også beskrevet i vegvesenet håndbøker om planlegging.

Partnering for samarbeid "...non-technical problems were even more widespread and more serious than I had realized" Ralph B. Peck

Bygge og anleggsfasen er ofte preget av uenighet mellom entreprenør og byggherre. Det gjelder både måten å gjøre ting på og de økonomiske forhold. Som regel skyldes dette dårlig kommunikasjon mellom partene og at en mister det felles målet som er å levere et spesifisert produkt.

Bygge og anleggsfasen kan og bør gjøres mindre konfliktfylt gjennom bruk av partnering. Det gir et bedre klima for problemløsning og dermed en vann-vinn situasjon for alle parter. Den inngåtte kontrakten må derfor inneholde et krav om at det etableres en partnering avtale for byggeprosessen.

Partnering avtalen utformes med

assistanse fra en tredjepart og underskrives av alle involverte. Det er en intensjonsavtale om sammen å levere produktet til avtalt pris, tid og kvalitet. Videre å vise hverandre tillit og respekt og sørge for åpenhet og en effektiv kommunikasjon. Ved aksepterte endringer deles en eventuell gevinst mellom partene.

Saken i et nøtteskall. På kort sikt: Krav om kompetente medarbeidere i alle ledd (prosjektering, utførelse)

Verdianalyse for prosjektet skal utføres av en uavhengig tværfaglig gruppe

Partnering avtale er en forutsetning for gjennomføring av byggeprosessen

Løpende byggekontroll, dokumentasjon og oppretting av eventuelle feil

Stor vekt på god kommunikasjon gjennom hele prosessen

På lengre sikt: Dokumenterte produkt- og kontrolldata tas med i erfaringstilbakeføringen FoU og erfaringsdata danner basis for nødvendige kvalitetsforbedringer

Kaare Flaate

Eksempelets makt!

Som forvaltere av vege og vegtrafikk blir Statens vegvesen assosiert med nesten 20 prosent av klimautslippene i landet og dermed også mye av våre andre miljø- og helseproblemer: Skitne, støvende og støvende, så vel som ulykkesbelastende barrierer for folk og dyr. Samtidig som etaten finpusser sin nye kommunikasjonsstrategi i håp om å få en bedre image på miljø, setter vi nå i løpet av tre år ut på vegene ikke mindre enn 20 målebiler som i liten grad understøtter

våre egne eller andre statlige grønne ambisjoner. Med 5,3 liters bensinmotor på nær 300 hk, i dag skal det vel godt gjøres å finne mindre miljøtrendy biler enn slike tunge, tørste "amerikanere"? Er disse salgbare i USA, tro?

Parallelt har vi her i Region sør forsøkt å skaffe oss noen få av de bilene som står øverst på hver sin liste over lavt CO2-utslipp, enten Toyota Prius på bensinlista eller Polo Blue Motion på diesellista.

Prosessene kan feire et slags jubileum 4. februar, da innkom for 3 år siden til forslagsnemnda i Region sør et forslag om å skifte ut flest mulig av bilene i regionen med Toyota Prius. Vinteren 2006 ble anskaffelse av 10 stk. "miljøbiler" innarbeidet i Region sør sin miljøstrategi. I skrivende stund ligger vi an til å få 3 stk Polo Blue motion i mai 2008, og med hell har vi kanskje noen flere hybrider av ubestemt merke ved årsskiftet mot 2009.

Bak skrivebordene finnes rikelig med ekspertise som kan forklare at slik må det være, (for ordens skyld, dette gjelder her i liten grad de regionale bilforvalterne) men like fullt synes jeg disse enkle fakta illustrerer ikke bare Statens vegvesen, men kanskje også Norge i et nøtteskall. Uten synlig debatt velger vi å investere 130 milliarder årlig i olje og gassproduksjon (bare i Norge...!), mens vi prøver å pynte på bildet internasjonalt ved å tilby 3 milliarder til bevaring av tropiske

skog. Få har vel bidratt til dette bevaringsbehovet mer enn normenn?

Fasit er "business as usual". Men ærlige bør vi vel være? Da kommer vi neppe utenom at de digre "amerikanerne" må bli gule?! For ordens skyld: jeg mente ikke å henge ut amerikanerne – USA har 3 ganger så mange Priuser pr. innbygger som Norge – tiltross for halv bensinpris!

Hilsen Karl Sigurd Fredriksen

REPORTASJE

Klassekameratar

I vår gjekk dei i same klassen på NTNU. No sit dei tre sambuarane ved sidan av kvarandre på kontoret til Statens vegvesen i Stavanger.

Geir Brekke

STAVANGER: Dei tre klassekameratane Ingve Undheim frå Jæren, Helge Ytreland frå Karmøy og Torkild Åkeset frå Halden trivest godt i lag. Dei har studert i lag i fem år på lina for bygg- og miljøteknikk, med spesialfelt innan veg og samferdsle.

Køproblem

Ingve valde trafikkavvikling på E39 på Nord-Jæren som emne for masteroppgåva si. Og nett denne store utfordringa for Statens vegvesen er han no i full gang med i sin daglege virke. Avrampingane frå E39, ikkje minst til og frå Forus, er blitt skikkelege flaskehalsar morgon og ettermiddag.

- Vi ser på korleis vil skal få redusert køane på rampen, som gir farlege situasjonar tilbake på E39. Då vil vi heller flytte køen til sidevegane, der det er lågare fart på trafikken. Vidare er det spørsmål om å auke kapasiteten på sidevegane inn mot Forus, særleg fram mot rundkøringane, der det køar seg for folk på veg til og frå jobb og innkjøpsrundar. Også signalregulering av trafikken inn mot rundkøringane blir vurdert, seier Ingve, som i tillegg jobbar med å betre tilrettelegginga for syklistar i tettstadane i Sør-Rogaland.

Sommarjobb

Alle tre har dei hatt sommarjobbar i Statens vegvesen. Gode røymsler og positive erfaringar i møte med etaten har vore medverkande til at det blei Statens vegvesen som blei første arbeidsplassen til dei tre

kompisane.

- Hyggelege og imøtekomande kollegaer, seier dei tre når dei skal oppsummere korleis dei har hatt det dei første månadene på jobben.

Nullvisjon

Helge skreiv masteroppgåva sin om nullvisjonsprosjektet i heimkommunen Karmøy. Her er prosjektet no i slutfasen, med evaluering ut på vinteren.

Ved Sør-Rogaland distriktskontor i Statens vegvesen steller Helge med miljøspørsmål, m.a. støytiltak. Dessutan er han i gang med kollektivtransportoppgåver. Betre framkomstilhøve og tilgjenge er viktige stikkord for at fleire skal ta bussen.

Rally

Torkild skreiv masteroppgåva si om trafikkavvikling under rally-VM i Hedmark og Oppland i fjor vinter. Ved distriktskontoret er det automatisk fartskontroll og ulykkespunkt som er det aktuelle arbeidsfeltet.

Trioen er tilsett på plan- og forvaltingsseksjonen i Sør-Rogaland distrikt. Dei bur i eit hus på Vaulen som tilhøyrrer Statens vegvesen, berre tre km frå kontoret i Lagårdsvegen. Her bur også ein fjerde kollega frå NTNU, som jobbar på vegteknisk seksjon.

Gode bussar: F.v. Helge Ytreland, Ingve Undheim (stående) og Torkild Åkeset er klassekameratane frå NTNU som sit saman på plan- og forvaltingsseksjonen til Statens vegvesen i Stavanger. (Foto: Geir Brekke)



- Må fülle tomrom

- Det er viktig at Statens vegvesen fyller dei faglege tomromma som måtte vere i samfunnsdebatten om veg- og trafikkspørsmål.

Geir Brekke

BERGEN: Det er regionvegsjef Olav Ellevset som seier dette til Vegen og vi. Han er i gang med å gjere seg kjent blant dei tilsette og ikkje minst samarbeidspartnarane i Region vest.

Han legg ikkje skjul på at det nok har vore fatta politiske vedtak på sviktande fagleg grunnlag, utan at han vil kritisere politikarane for dette.

- Det er nok heller slik at vi i Statens vegvesen ikkje har vore

flinke nok til å kome fram med vår kunnskap. På dette feltet må vi bli betre, seier Ellevset, som er overtydd om at klare meldingar frå etaten sine fagfolk vil vere til det beste for alle.

Ellevset opnar for ein god dialog med dei tilsette, og oppmoder medarbeidarane til å kome fram med ønskje og behov. Han slår eit slag for endå betre ideskaping og kreativitet for å finne dei gode løysingane. Og han er tilhengar av at det blir teke avgjerder ute i organisasjonen, utan å vente på lange og tidkrevjande prosessar i etaten.

- Fagfolka skal kunne konkludere og informere om oppgåvene sine. At det stundom kan oppstå mistydingar kan vi leve med i ein dynamisk etat som vår, meiner regionvegsjefen.



Møterunde: Regionvegsjef Olav Ellevset har møtt dei tilsette på allmøter dei siste vekene. (Foto: Geir Brekke)

TEMPEN PÅ TAMPEN

NAVN: Jan Fredrik Lund ■ **ALDER:** 49 ■ **STILLING:** Utredningsleder
 ■ **BOSTED:** Oslo ■ **SIVILSTATUS:** Gift, tre barn ■ **AKTUELL SOM:** Leder av tverrfaglig NTP-gruppe

NTP-skredderen

Jan Fredrik Lund har ledet arbeidet med å sy sammen forslaget til NTP. De to siste åra har det vært både tråkling og omsøm, men i går kunne det endelig forslaget presenteres.

Henriette Erken Busterud

For tredje gang har Jan Fredrik Lund ledet den tverrfaglige gruppa som har jobbet fram forslag til NTP. Denne uka fikk Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet overlevert transportetatene og Avinors forslag til NTP 2012-2019 - om hva som bør prioriteres for at en på best mulig måte kan komme seg fram i kongeriket.

Fokus på helhet

- Vårt oppdrag har vært å tenke helhet. Det er nok mange som vil mene at deres område burde blitt prioritert høyere. Men sånn er det, det vil være en uløselig nøtt å skulle tilfredsstille alle. For Statens vegvesens del mener jeg det er veldig bra at vi flagger drift og vedlikehold og har større kraft på mindre tiltak som har stor effekt - det tror jeg er et bra grep, sier Lund.

Samfunnsøkonom

Jan Fredrik vokste opp i Grorudalen og studerte samfunnsøkonomi på Blindern. Midt under studiene var han lei, og tok seg et års pause ved slottet, nærmere bestemt som gardist. Da embeds-eksamen var i boks i 1985 startet han i Vegdirektoratet der han jobbet med statsbudsjettet i fem år. Så var han økonomisjef i Hole kommune et par år, før han hadde come-back i Vegdirektoratet med bompenger og samfunnsøkonomiske analyser på agendaen. I 1995 begynte han å jobbe med Norsk veg og vegtrafikkplan, og siden 1998 har han jobbet med NTP.

Føler seg privilegert

- Det er et privilegium å få jobbe med NTP. For det første er det mange som er interessert i det vi driver med. Dessuten er det utrolig flinke folk som er involvert i prosessen. Dessverre har det vært såpass hektisk i perioder at det har blitt for dårlig med tilbakemeldinger til alle medarbeidere som har stått på, beklager Lund.

Birkebeiner

Lund har stål i ben og armer og har mange sportslige baller i lufta. I sine yngre dager spilte han håndball i eliteserien. Nå nøyer trebarnsfaren seg med å stå på sidelinja og har også vært trener i fotball og håndball. Han står også ofte på sidelinja når Vålerenga er på banen.

- Jeg synger og roper til jeg blir hes. Det er høytid når det er kamp!

Ellers har Lund bosatt seg ved grensa til Oslo-marka. Han snører sin sekk og spenner sine ski og beiner av gårde innover marka. Og det har gitt resultater: Han kan smykke seg med birkebeinermerker på ski, fra birkebeinerrikket og fra birkebeinerløpet. Og selvfølgelig sykler den spreke byråkraten de åtte kilometrene til og fra jobb i all slags vær hele året. For ham er jo det bare en kosetur.

Krevende jobb

En skal ikke se bort fra at Lund har god nytte av sine sportslige talenter i NTP-arbeidet: Evne til å skape godt samspill, slagkraft og utholdenhet er gode egenskaper for den som skal lede en slik prosess. Lund har også et rolig gemytt og er en god lytter, noe som kommer godt med i forhandlinger med de andre etatene.

- Det kan være vanskelig å ivareta egne interesser samtidig som en må få til en helhet. Vi er fire likeverdige etater som skal finne ut av ting sammen. Når vi er uenige er det ikke bare å skjære igjennom. En må gi og ta litt, men vi kom i mål, sier Lund fornøyd.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Det skyldes fart, rus, trøtthet eller uoppmerksomme sjåførere og for lite trafikksikre veger.

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

Vi må tenke ofte på hvem vi er til for. Tror ellers at vi gjør mye bra!

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

Jeg ville kost meg på hans ryddige kontor en time eller to. Så ville jeg samlet noen spennende mennesker med ulik bakgrunn for å diskutere forbedringspotensial i etaten.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Om mulig måtte det bli en vegåpning og et statsråd på samme dag. Alternativt ville jeg ta en prat med finansministeren. Behovene for ressurser er store.



NTP-leder: Jan Fredrik Lund i Vegdirektoratet leder den tverrfaglige gruppa som har utarbeidet forslaget til NTP 2012-2019. (Foto: Henriette Erken Busterud)

LØSGRUS

HVA SKJER?

21-24. JAN/TRØNDELAG ■ Transportkomiteen til Nord- og Sør-Trøndelag.

22. JANUAR/LINDÅS ■ Opning rv. 57 Espeland-Herland.

30. JANUAR/TØNSBERG ■ Offisiell åpning E18 Kopstad-Gulli 14.00.

29-31. JAN/BEITOSTØLEN ■ Vinterdagene 2008

23. FEB/SUNNMØRE ■ Åpning av Eiksundsambandet.

MARS 2008/TØNSBERG ■ Åpning Ringveg nord.

10-12. MARS/AGDER ■ Transportkomiteen til Aust- og Vest-Agder.

21-25. APRIL/LJUBLJANA ■ Konferansen TRA 2008.

13-15. MAI/OSLO ■ Transportkomiteen til Oslo og Akershus.

9-11. JUNI /HELSINGFORS ■ ViaNordica 2008

17-20. NOV/NEW YORK ■ ITS World Congress

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

HVEM HVA HVOR?

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



Brøytebilen i nummer 20-07 kan være en Federal 1934-36, tror Ivar Stav i Østfold. Han vet ikke hvem som er med på bildet eller hvor det er tatt.



LØST OG FAST

På hodet x2

- To personer ble lørdag ettermiddag sendt til legevakta etter at bilen endte på hodet grunnet glatt føre på riksvei 22 i Trøgstad, meldte Smalenes Avis like før jul.

Det var nok ikke bare de i bilen som endte med å betrakte verden omvendt. Siden ulykken skyldtes det glatte føret, og det var likt for alle, burde alle som kjørte der ha endt i grøfta.

Godt gjort

"Biltilsynets nye trafikkstasjon i Navestadveien 16 er blant de nominerte til Sarpborgs byggeskikkpris for 2007", forteller Sarpborg Arbeiderblad.

Ikke verst, tatt i betraktning at Biltilsynet forsvant i 1995 og oppgavene da ble videreført av til Statens vegvesen.

Stedet

Visningsskiltet til Jelsa står på rv. 13 vest for Erfjordbrua i Rogaland. Det er ulike syn på opphavet mellom namnegranskarane. Ei



tyding er at Jelsa kjem av "jalmr", som er gamalnorsk for bulder og støy, og skulle tyde på at det var skrikande måkar som dreiv inn i

vågen når veret blei dårleg. Ei anna forklaring er at opphavet kjem av kvit sandbotn ved Jelsaneset. (Foto: Geir Brekke)

Her om dagen

Vinter i Larvik, ved Seierstad bru er som bygges på ny E18 Langåker-Bommestad. I bakgrunnen tett trafikk på dagens E18. (Foto: Kjell Wold)



UNORMALER

78



I mørket: Hva slags kroppsøving er det som foregår her da? (Foto: Knut Opeide)

Svingstang

Dette er et skilt som setter fantasien i sving. Hva slags "kroppsøving" er det som foregår nattetider på denne mørke parkeringsplassen ved en videregående skole i Molde? Kanskje denne skiltstolpen brukes som svingstang? Og hva menes egentlig med at en parkeringsplass er reservert for kroppsøving? Er det fritt for alle å delta?

Men Vegen og vi's unormale jury er ikke opptatt av noen av disse spørsmålene. Juryen var svært formalistisk i årets første møte og var kun opptatt av om dette skiltet er lovlig oppsatt: - Dette er ikke et offentlig trafikkskilt. Det står sannsynligvis på privat

grunn og har ingen rettslig gyldighet på linje med offentlig godkjente trafikkskilt. Men loven stiller likevel krav til utforming av slike private skilt: Det er forbudt å sette opp private skilt som kan forveksles med offentlige trafikkskilt. I dette tilfellet er det den blå firkanten med P inni som påkaller vår vrede, uttaler juryen.

De viser til skiltnormalen som sier at private trafikkskilt ikke bør ha blå eller oransje bunnfarge. I hovedsak bør slike skilt ha tekst i stedet for symboler, men det tillates å supplere med etterligning av symboler (firkant med P) i hvitt, grått eller svart.

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

- Nå skal vi konkurrere

- Nå skal anleggsfolk i Statens vegvesen ta opp konkurransen med de private entreprenørene. Fra januar i år er systemet med "egenregikalkyler" innført over hele landet, leser vi i Vegen og vi nr. 1

1988. - Dette betyr at vi i år skal krige med de private om retten til å utføre store og små anlegg for bortimot 300 millioner kroner. La oss vise hvem som er best, lyder oppfordringen i Vegen og vi.