



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET:

Tolv ungdomsskoler i Salten prøver trafikalt grunnkurs som obligatorisk undervisning i 10. klasse. **SIDE 6**

DRIFT- OG VEDLIKEHOLD:

900 kilometer av hovedvegene på Østlandet er så slitt at de skulle hatt nytt dekke i år, men bare ca 200 km får ny asfalt. **SIDE 8**

UTBYGGING:

Ryfast-prosjektet når en avgjørende fase med reguleringsplanbehandling og arbeid med fullfinansiering. **SIDE 14**

Null toleranse

LEIAR SIDE 2



MC-råd

Over 300 MC-førarar i Region vest har fått friska opp kunnskapen dei siste vekene. **SIDE 6**



Ilabekken

Vassdraget er igjen blitt selve livsnerven i Iladalen i Trondheim. **SIDE 11**

Sykkelgøy

4. klassinger i Telemark har det gøy for å bli trygge på sykkel **SIDE 19**

Vegførstehjelp

Tom Hansen er igjen vegarbeider og vaktbikje på vegene i Oslo for Statens vegvesen. **SIDE 22**

Er beredt

SIDE 23



Negativ utvikling: Vegdirektør Terje Moe Gustavsen, distriktssjef Lene Mürer og Erik Andre Foss ser på nok et bilvrak der en ung bilfører var involvert. (Foto: Elin Lied)

Skjerper kampen mot ungdomsulykker

Ny strategi meisles ut. Statens vegvesen og Utrykningspolitiet inngår et tettere samarbeid i kampen mot de mange ungdomsulykkene. Skjerpede reaksjonsformer og ny "ungdomsstrategi" er blant virkemidlene vi vil sette inn i dette arbeidet, sier trafikkdirktør Ole Chr. Torpp i Statens vegvesen. **SIDE 4-5**



Utenlandsk bomgjeld

På halvannet år har norske bompengeselskap sendt 225 000 krav til utlendinger som har passert bommer uten å betale. Utlendingene skylder over 50 millioner kroner inkludert tilleggsavgifter. **SIDE 10**

DAGSORDEN

Nulltoleranse

LEDER

Helge Rong

■ Køyning i ruspåverka tilstand er eit onde i dagens samfunn som er vanskeleg å få bukt med. Ei undersøking Utrykingspolitiet (UP) har gjort syner at så mange som 80 prosent av sjåførane i ei gruppe på 603 promillesaker er oppført i strafferegisteret. UP har og funne ut at av om lag 25 prosent av dei undersøkte dødsulukke i 2004 og 2005 er rus årsaka til ulukka.

■ Blant unge mellom 18 og 24 år syner tal at i om lag ein tredjedel av ulukkene er rus årsaka, med andre ord eit enno høgare tal enn befolkninga generelt. Det er sær s urovekjande. Eit anna moment med dei unge er at andre typar rusmiddel enn alkohol ser ut til å ha ei stigande kurve. UP-sjef Odd Reidar Humlegård trur ulovleg bruk av narkotiske stoff eller feil bruk av lovlege medikament er medverkande i kring halvparten av sakene. Det er eit skremmande høgt tal.

■ Bilkøyning er på mange måtar ein risikosport. I all hovudsak passerer bilar kvarandre med få centimeters klaring med ein fart på minst 50 km/t. Det er ikkje rare forstyringa som skal til for at føraren mister fokus. Gjer føraren ein feil, kan det enda med dødsstraff for nokon. Dagens vegnett er diverre ikkje i ei slik forfatning at det kan retta opp eventuelle førarfeil. Fram til vi har eit slikt vegnett er det lang, svært lang, om vi nokon gong vil få slike tilstander.

■ Heldigvis er dei fleste bilførarar samvitsfulle og flinke bak rattet. Fartsbøller og rusa førarar er utskudda ein må stogge. Spesielt viktig er det å ta tak i dei yngste førarane, som gjerne ikkje tenker like mykje over kva for risiko dei utset seg sjølve og medtrafikantane for når dei hiver seg inn bak rattet, eller på motorsykkelen, med ein eller annan form for rusmiddel innabords.

■ For å setje større trykk på bilførarane må ein vurdere nulltoleranse for alle typar rusmiddel. Samstundes må ein sjå på straffetiltaka. Er dei strenge nok i dag, eller kan tøffare straff har større verknad for å redusere talet på ruspåverka førarar? Omsynet må liggje hjå trafikantane som uskyldig kan bli råka av ein fyllefant eller ein narkoman som rotar seg ut i trafikken på ein eller annan form for køyretøy.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

Lange ventetider gir for mange et dårlig møte med Statens vegvesen, både på kjøretøy- og førerområdet.

Problemer som skal løses!

Sommeren står for døren og med den lange ventetider på mange av våre trafikkstasjoner. Alle våre dyktige kolleger som arbeider på trafikkstasjonene føler ofte sterk frustrasjon over at de blir brukernes hoggestabbe.

Dette er et hovedinntrykk etter at jeg i de siste par ukene besøkte noen trafikkstasjoner i region øst og sør. Denne typen besøk jeg har tenkt å gjøre i alle regionene like før og etter sommerferien. Besøkene gir meg verdifull innsikt i oppgavene og utfordringene på så vel trafikkstasjonene som andre enheter.

Lange ventetider gir for mange et dårlig møte med Statens vegvesen, både på kjøretøy- og førerområdet. At ungdom må vente i mer enn to måneder for "å ta lappen" gir et dårlig førstemøte med etaten. Det er ikke særlig vanskelig å forstå at tilbud om å avlegge førerprøve for MC i september er håpløst for dem som hadde gledet deg til denne sesongen.

Trafikkstasjonene sliter også med tunge rutiner og ustabile datasystemer. Er et eller flere systemer nede er det mange oppgaver det er umulig å utføre. Det er kanskje bare en traust Østerdøl i kombinasjon med en sær dyktig medarbeider hos oss som kunne komme noenlunde helskinnet igjennom denne situasjonen: Mannen kommer på fredagen for å få prøvekjenntegn for å flytte campingvogna i helga. Siden datasystemet var nede fikk han ikke kjenntegn før mandagen. Han likte det ikke, men forlot likevel trafikkstasjonen med et smil!

Betaling av omregistreringsavgiften er en gjenganger som skaper svært

mye frustrasjon. Slik det nå er, kan det rett og slett ikke fortsette.

Vi trenger både kortsiktige og langsiktige løsninger for å få ned ventetider, bedre rutiner, bedre backup-løsninger og mer stabilitet i systemene. Dette er ikke gjort i en fei. Men la oss i alle fall ta fatt og ta det mest prekære først.

Omregistreringsavgiften ville vært løst på et blunk dersom vi kunne gått over til etterskuddsbetaling. Men det er vanskelig å få endret regelverket. Derfor både må og skal vi finne andre løsninger så snart det er praktisk mulig.

Jeg skrev nylig i Vegen og vi om ventetider. Jeg ser nå til min glede at det mange steder gjøres god innsats for å avhjelpe problemene på kort sikt, bl.a. gjennom dugnader og endringer i tjenesteopplegg. Det setter jeg stor pris på. Det viktigste er at dette gir et bedre tilbud, men det er også viktig at vi kan framstå mer offensive – vi vil gjøre det bedre.

De framtidrettede løsningene må finnes i et samspill mellom de som har ansvaret for å utvikle støttefunksjonene og de som har sitt arbeid på trafikkstasjonene. Vi må også sørge for at støttefunksjonene får best mulig arbeidsvilkår og vi må styrke dialogen innad i etaten.

Mange av dere har krevende møter med brukerne. Ikke minst i et slikt lys gir jeg honnør til solid innsats. Jeg vil sett tydelige krav og følge opp framover. Både for at vi skal framstå som en brukervennlig og serviceinnstilt virksomhet og for å gi en enda bedre arbeidssituasjon for våre mange dyktige medarbeidere.

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN

Fagpressen

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

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



Ansvarlig redaktør
Helge Rong

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



Vaksjef
Anne Marit Ø. Johansen
Vegdirektoratet

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



Journalist
Henriette E. Busterud
Vegdirektoratet

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



Journalist
Kjell Wold
Region sør

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



Journalist
Håkon Aurlien
Region øst

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



Journalist
Geir Brekke
Region vest

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



Journalist
Knut Opeide
Region midt

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



Journalist
Giselle Jensen
Region nord

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

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

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

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

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

Redaksjonen avsluttet 3. juni kl. 13.00. Neste utgave kommer 26. juni 2008

KRONIKK

ÅRSAKER TIL DØDSULYKKER ■ Dybdeanalyser av dødsulykker viser at det er flere medvirkende faktorer til ulykkene knyttet til vegforhold, trafikantatferd og kjøretøy.

På sporet av et mønster

■ Det er vel kjent at det er mange årsaker til trafikkuulykker. Statens vegvesens dybdeanalyser av dødsulykker viser at det også er flere medvirkende faktorer til hver enkelt ulykke knyttet til vegforhold, trafikantatferd og kjøretøy. Opptrer disse faktorene i tilfeldige kombinasjoner eller i bestemte mønstre? Svar på det får vi ikke uten videre fra ulykkesstatistikken. Å avdekke eventuelle faste mønstre av ulykkesårsaker er vesentlig for å finne "rotårsakene" og etablere barrierer for å bryte ulykkesforløpet.

■ Medvirkende faktorer til dødsulykker og relasjonene mellom dem var tema for min masteroppgave i Samfunnssikkerhet ved Universitetet i Stavanger høsten 2007. Ett av spørsmålene er om resultatene av dybdestudiene avdekket bestemte kombinasjoner av medvirkende faktorer til dødsulykker. Resultatene gir grunnlag for en hypotese om at slike kombinasjoner fins og kan bidra til mer komplekse ulykkesforklaringer, men peker også på flere muligheter for å stoppe utviklingen av en ulykke.

■ De hyppigst identifiserte medvirkende faktorene til dødsulykker ble kartlagt i en gjennomgang av de nasjonale årsrapportene med alle 428 dødsulykker i 2005/06. De 21 hyppigst identifiserte faktorene framgår av tabell 1.

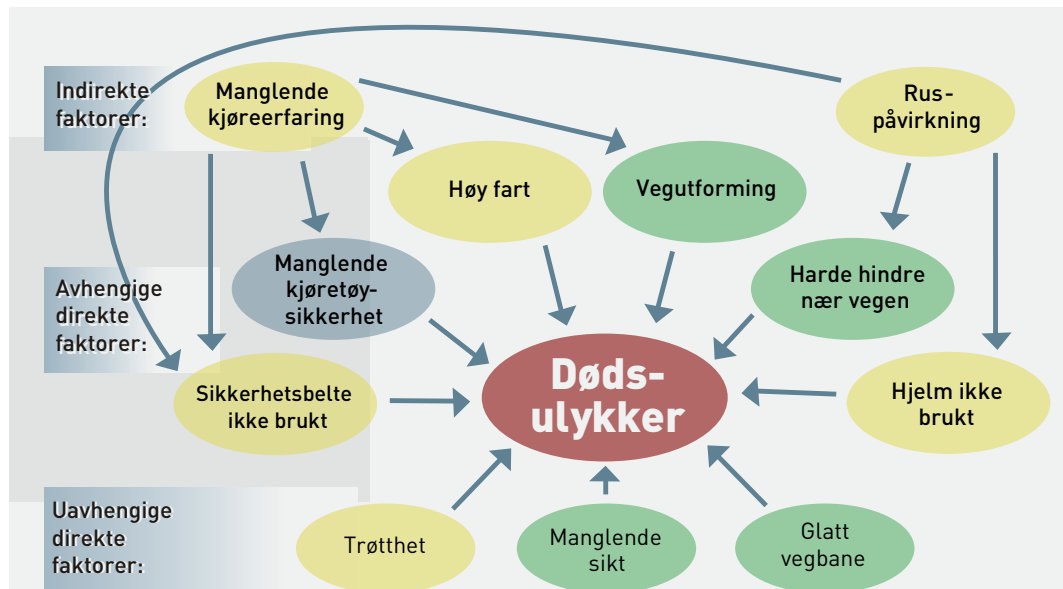
■ Tabell 1 gir grunnlag for noen konklusjoner:

1) Dybdeanalysene avdekker flere medvirkende faktorer (ulykkes- og skadeårsaker) til hver dødsulykke – i gjennomsnitt 3,5 (summen av prosentene er 348 %). Blant de 21 identifiserte faktorene er 7 knyttet til føreratferd, 6 til kjøretøyforhold og 8 til vegforhold.

2) Det identifiseres flere medvirkende faktorer knyttet til føreratferd enn til veg og kjøretøy.

■ I snitt blir det registrert ca. to trafikantrelaterte og en vegrelatert faktor i hver dødsulykke, mens kjøretøyfaktorer blir registrert i vel halvparten av ulykkene. En forklaring på dette kan være at det enten er flest årsaksfaktorer knyttet til føreratferd eller at disse er enklere å identifisere enn veg- og kjøretøyforhold.

■ Omfanget av den enkelte faktor (tabell 1) sier ingen ting om på hvilken måte den påvirker utfallet. Men dette er viktig kunnskap for å iverksette effektive tiltak. For å undersøke hvordan de identifiserte medvirkende faktorene påvirker ulykkesforløpet ble rapporter fra 52 dødsulykker i Region sør i 2006 og 2007 studert. Ulykkene ble delt i fire kategorier; møteulykker med lette kjøretøy (11 stk), ulykker med tunge kjøretøy (18 stk), motorsykelulykker (11 stk) og utforkjøringsulykker med lette kjøretøy (12 stk). De medvirkende faktorene til hver enkelt ulykke ble satt opp i tabeller for å se



Figur 1: Grafisk framstilling av relasjonene mellom medvirkende faktorer til dødsulykker basert på analyse av 52 rapporter fra dybdeanalyser av dødsulykker. Gule felter faktorer knyttet til trafikantatferd, grønne til vegforhold og blått til kjøretøyforhold.

Føreratferd	Kjøretøy	Vegforhold			
Trøtthet	15%	Dekk	10%	Glatt vegbane	14%
Rus	22%	Blindsoner	5%	Skilt, oppmerking	11%
Høy fart	49%	Lys	4%	Utforming	12%
Sykdom	8%	Stor vektforskjell	25%	Manglende sikt	10%
Manglende kjøreefaring	52%	Bremser	4%	Kryssutforming	6%
Sikkerhetsbelte ikke brukt	28%	Manglende passiv beskyttelse	15%	Harde hindre nær vegen	23%
Manglende synlighet (fotgjengere)	16%			Manglende midtrekkverk	15%
				Manglende veglys	4%
Totalt føreratferd	190%	Totalt kjøretøy	63%	Totalt vegforhold	95%

Tabell 1: Identifiserte medvirkende faktorer til dødsulykker knyttet til føreratferd, kjøretøy og veg basert på nasjonale årsrapporter fra dybdeanalysearbeidet i 2005 og 2006. Prosentene (%) viser andelen av alle ulykker den enkelte faktor ble identifisert (gjennomsnitt for 2005 og 2006).

om det avtegnet seg bestemte mønstre. Det ble registrert 7-9 medvirkende faktorer til hver ulykkestype.

ANN KARIN MIDTGAARD



■ **HVEM:** Ann Karin Midtgaard jobber som seniorrådgiver i Veg- og trafikavdelingen i Statens vegvesen Region sør med spesialområdene sikkerhetsstyring, risikoanalyser og ulykkesanalyser

■ Noen mønstre av medvirkende faktorer så ut til å avtegne seg for den enkelte ulykkestype:

1) Møteulykker med lette kjøretøy: Viste en typisk kombinasjon av faktorene manglende kjøreefaring, sikkerhetsbelte ikke brukt, manglende passiv kjøretøysikkerhet, høy fart og svakheter i vegutforming. Sannsynlig forklaring er at manglende kjøreefaring fører til man-

glende bruk av sikkerhetsbelte og høy fart, at unge ofte kjører en gammel bil og ikke mestrer kompliserte trafikkløsninger. Materialet viste ingen sammenheng mellom manglende kjøreefaring og rus eller trøtthet i møteulykker.

2) Ulykker med tunge kjøretøy: Trøtthet, sykdom og uoppmerksomhet framstod som dominerende faktorer i ulykker med tunge kjøretøy (11 av 18 ulykker), men gjaldt vanligvis ikke fører av det tunge kjøretøyet. Disse faktorene opptrådte ikke systematisk sammen med noen av de andre faktorene.

3) Motorsykelulykker: Manglende kjøreefaring var hyppigst identifiserte faktor og svært ofte kombinert med høy fart, harde hindre i sikkerhetssonen og manglende bruk av hjelm. I tre tilfeller av ruspåvirket kjøring ble det identifisert hele 10 andre medvirkende faktorer, som f.eks høy fart og manglende bruk av sikkerhetsutstyr. Det kan virke som om ruspåvirkning fører til andre feil, som er de direkte ulykkesårsakene.

4) Utforkjøringsulykker med lette kjøretøy:

Manglende bruk av bilbelte og harde hindre i sikkerhetssonen forekom ofte i samme ulykke, begge faktorer ble identifisert i 9 av 12 ulykker. I tillegg avtegnet det seg en kombinasjon av faktorene manglende kjøreefaring, ruspåvirkning, manglende passiv kjøretøysikkerhet og høy fart. Manglende sikt, trøtthet, sykdom og glatt vegbane var også relativt hyppig og da delvis som eneste forklaringsfaktor.

■ Medvirkende faktorer kan inndeles i tre grupper, som vist i figur 1; indirekte faktorer, avhengige direkte faktorer og uavhengige direkte faktorer. Manglende kjøreefaring er en faktor som indirekte fører til ulykker ved påvirkning av andre faktorer. Manglende bruk av sikkerhetsbelte, høy fart og harde hindre nær vegen er avhengige faktorer som virker direkte på ulykkene eller skadeomfanget. Noen relasjoner er årsak-virkningsforhold (eks. rus og høy fart), mens andre faktorer er gjensidig forsterkende (eks. rus og harde hindre nær vegen). Indirekte faktorer fører ikke til ulykker alene, men er til stede i mange ulykker.

” **Resultatene av dybde-studiene avdekker bestemte kombinasjoner av medvirkende faktorer til dødsulykker.**



Statens vegvesen

I MEDIENE:

Adresseavisen

Klima

I klimapolitikken kan høye avgifter på drivstoff ha effekt. Men det forutsetter miljøvennlige alternativer. I dag er avgiftene straffetiltak som fyller opp statskassen uten å bli brukt til klimaformål, skriver avisen i en leder.



E6-skandalen

Det er ille nok at prosjektet går i slow motion. Nå legges det dødt! For å beholde flyten i utbyggingen av E6 har man nærmest tryglet om usle 20 millioner kroner i revidert nasjonalbudsjett. Til tross for at det kryr av regjeringsmedlemmer som bejubler nordområdesatsingen, vises det null engasjement for å bygge ut basal infrastruktur, skriver avisen i en leder.



NTP

- Det som kanskje kan vera realistisk å få frå staten i neste Nasjonal transportplan, vil maksimalt slå ut i ei krone lågare bompengesats. Ulempa er at vi då vert bundne opp i fireårsperiodane i NTP, og då går det lengre tid, seier regionvegsjef Olav Ellevset til Bergens Tidende, der han går inn for alternativ langsiktig vegfinansiering utan statleg medverknad.



Ulykker

- Igjen har det skjedd tragiske trafikkuulykker der unge mennesker brått rives bort. Det er nå på tide at rette myndigheter tar fatt i hvorfor så mange unge overvurderer sine egne evner bak rattet, bryter fartsgrenser systematisk og har liten eller ingen respekt for lover og regler i trafikken, skriver avisen i en leder.

Romerikes Blad

Støy og livskvalitet

Opptil 3000 innbyggere på Holt-Vestvollen på Skedsmorkorset plages av støy fra E6 - Den viktigste lærdommen fra Holt-Vestvollen må være at det aldri mer gis tillatelse til boligbygging langs støykilder som E6, uten krav om massiv støyskjerming for beboerne, skriver avisen i en leder.

TRAFIKKSIKKERHET



Store masser over E6

■ ■ 96 000 kbm myrmasse skal fraktes over E6 når arbeidet nå er i gang med å utvide E6 sør for Hamar til firefelts veg. Motsatt veg skal det fraktes stein. Håndteringen blir så stor at E6 frem til begynnelsen av oktober vil bli lysregulert 200 meter sør for Kolomoen rasteplass, omtrent midt på bildet. - Vi beklager ulempene, men vi håper trafi-

kantene ser dem som en investering i en tryggere og bedre veg med en skiltet hastighet på 100 km/t, sier Terje Halbakken. I anleggsperioden vil fartsgrensen på anleggsstrekningen være 60 km/t. I tillegg er det fire korte omlegginger med ytterligere redusert hastighet og nesten daglige stans i forbindelse med sprenging. (Foto: Håkon Aurlien)

Frode spøker fortsatt

■ ■ Det registreres fortsatt enkelte såkalte "spøkelsesbilister" i nyåpnede Frodeåstunnelen i Tønsberg. Sist helg kunne Tønsbergs Blad melde om minst to tilfeller av feilkjøring mot kjøreretningen. Også denne gangen gikk det bra, men nå har tilfellene av dette fenomenet for lengst passert dusinet uten at Statens vegvesen helt vet å få bukt med det.

Tryggare cruise-trafikk

■ ■ På rv. 60 forbi Olden bryggje i Nordfjord er ein no inne i ein ny cruise-sesong, og dermed oppstår det visse spenningar også i vegtrafikken forbi området. Statens vegvesen har medverka med gode råd til arbeidet med ein ny reguleringsplan, som ma. skal gjere trafikktryggleiken betre på riksvegen forbi kaiområdet.

49 av 50 unge holdt avtalen

49 av 50 motorinteresserte Ringsakerungdommer som underskrev en avtale om å kjøre prikkfritt i trafikken, holdt avtalen.

Håkon Aurlien

MOELV: - Det er veldig bra, sier prosjektleder Erik Larsen i Statens vegvesen. I august er alle de 49 invitert til premiedag på Vålerbanen. Nå planlegges nye runder til høsten.

Seks samlinger

I våres har det vært avholdt seks arrangementer der bilglade ungdommer har deltatt i en ferdighetskonkurranse.

- Hver enkelt av deltakerne inngikk en avtale/kontrakt med oss om at de skulle ferdes på en aktsom og hensynsfull måte i trafikken og ikke pådra seg anmeldelser eller prikker som følge av kjøreatferden. To prikker på en fører i de fem månedene vi har gjennomført "Glatta" er et veldig godt resultat, sier lensmann Terje Krogstad.

Tryggere

- Stemningen har vært god. Mange har lært seg selv og bilen bedre å kjenne, og har fått med seg en del hovedgrep for å bli en bedre og tryggere bilfører, sier NAF-banemester Geir Arne Moe Jacobsen.

Prosjektgruppa i Ringsakerprosjektet er innstilt på å fortsette i høst.

- Vi kommer nok til å legge inn noen nye vrier som skal gjøre det enda mer morsomt og lærerikt å delta, sier prosjektleder Erik Larsen.



På glattkjøringsbanen: Fredrik Berge fikk tidlig i mai prøve bilen i firehjulssladd på trygt område. (Foto: Håkon Aurlien)

Ny strategi mot ungdomsulykker

En foruroligende økning i antallet ungdomsulykker gjør at Statens vegvesen nå vil samarbeide tett med Utrykningspolitiet om skjerpede reaksjonsformer og en ny "ungdomsstrategi".

Håkon Aurlien

MOSS: - Så langt i år har vi sett en foruroligende økning av antallet ungdomsulykker. Det typiske har vært meget høy kjørefart, kjøring alene, manglende bruk av bilbelte og rus. Det er viktig at alle krefter settes inn for å snu utviklingen, sier trafikkdirør Ole Christian Torpp i Statens vegvesen.

- Kortsiktige tiltak innenfor vårt arbeidsområde dreier seg om intensivt bilbeltekontroll, samt målrettet bruk av automatisk trafikkontroll. Langsiktige tiltak dreier seg om sikrere veger gjennom investeringer, drifts- og vedlikeholdstiltak, samt bedret føreropplæring, sier han.

Uensartet

Torpp understreker at ungdom er en uensartet gruppe.

- De fleste som har førerkort kjører forsvarlig og er ikke utsatt for ulykker. Utfordringen er de som bevisst bryter regelverket. Her er innsatsen både viktig og vanskelig, og her må det et bredt samarbeid til for å skape endring, sier han.

- Fra tidligere år vet vi at ungdomsulykkene oftest skjer i helgene, i mørke og det er overvekt av utforkjøringsulykker. Vi vet også at det ofte er flere i bilen, bilbeltebruken er dårlig og det kjøres ofte fort, både i forhold til fartsgrensen og i forhold til veg- og værforhold, sier Ole Christian Torpp.

Kontroll

Statens vegvesen og UP vil skjerpe kontrollen mot manglende bruk av bilbelte, mot høy kjørefart og rus, spesielt på steder og til tider og der ungdommen ferdes.

- For at kontrolltiltak skal være effektive må både omfang og reaksjonen være merkbar. Vi vil gå inn for å skjerpe bøtenivået, for å lette inndragelse av førerkort (eventuelt også kjøretøyet) og videreutvikle systemet for prikkbelastning ved overtredelser, sier han. En arbeids-



Strakstiltak: Mer intensiv bruk av ATK og bilbeltekontroller er Statens vegvesens strakstiltak mot ungdomsulykker. (Foto: Håkon Aurlien)

gruppe blir nå nedsatt for å utforme en "ungdomsstrategi".

Holdningsendring

- Når det er snakk om å oppnå holdningsendringer tenkes det raskt på kampanjer. Vår erfaring så langt er at kampanjer kan gi atferdsendringer dersom de kombineres med kontroll- eller andre typer tiltak. "Sei ifrå"-kampanjen er et godt eksempel, sier han.

- Vi ønsker å rette tiltakene våre mot den gruppen der problemet er størst og å bruke flere typer tiltak parallelt. Alt i alt er det ønske om å oppnå en holdningsendring som skal gi seg utslag i endret atferd, dvs få alle til å følge regelverket og ta hensyn til andre trafikanter og veg- og førerforhold, sier han.

HVA SKJER NÅR PROMILLEN STIGER?

For de fleste vil økt promillen gi disse virkningene:

Omkring 0,5 promille: Man føler seg lett påvirket.

Mellom 0,5 og 1 promille: Man blir mer kritikklos og risikovillig.

Over 1 promille: Balansen blir dårligere, talen snøvlete og kontroll med bevegelser forverres. Man blir trøtt og sløv og kan bli kvalm.

Over 1,5 promille: De fleste får problemer med hukommelsen.

Hukommelsesproblemene øker med stigende promille. Bevisstheten nedsettes og man kan bli bevisstløs. Pustesenteret i hjernen kan hemmes. Oppkast er vanlig. Promille over 3 kan være dødelig. Risiko for død øker sterkt også ved promille lavere enn 3, hvis man samtidig har brukt f. eks beroligende midler, sovemedler, smertestillende midler eller midler mot epilepsi.

Slik beregnes promillen:

0,5 i promille, der de fleste føler seg påvirket, betyr 0,5 gram alkohol per kilo vann i kroppen. For å få en promille på 0,5 må en mann på 70 kg (dvs med ca 50 kg vann i kroppen) ta inn 25 gram alkohol (0,5 gram alkohol/kg * 50 kilo vann).

1 alkoholenhet (1/3 liter øl, et glass vin eller en drink) i restaurant- og utelivsbransjen tilsvarer cirka 12-14 gram alkohol.

Promillegrensen i trafikken er 0,2. En kvinne på 58 kg kan oppnå 0,2 promille hvis hun drikker en halvflaske lettøl (0,33 l), en mann på 70 kg om han drikker en halvliter lettøl. Alkohol forbrenner med mellom 0,1 - 0,15 promille i timen



Tiltak mot ruskjøring: Bilvraket fra Bygdøyulykken 3. mai gjorde sterkt inntrykk på vegdirektør Terje Moe Gustavsen, distriktssjef Lene Mürer i Stor-Oslo og Erik Andre Foss. (Foto: Elin Lied)

Unge skades i rus

Unge bilførere i rus dreper og skader mange jevnaldrende i trafikken. Stadig flere er ruset på annet enn alkohol.

Håkon Aurlien

MOSS: - Det er en utfordring vi er nødt til å møte, sier Odd Reidar Humlegård (bildet), som er leder for



Utrykningspolitiet.

Før sommeren håper han å få presentert en innstilling fra et tverretattlig utvalg som har sett på tiltak for å bekjempe rusmiddelbruk generelt i trafikken.

- Norge var tidlig ute med effektive tiltak for å få stanset skadevirkningene av alkoholrus. Nå må vi sørge for å få den samme holdningen overført til også andre typer rus som rammer trafikksikkerheten, sier han.

200-250 førere

Hvert av de siste fem årene har mellom 200 og 250 førere mellom 18 og 24 vært involvert i trafikkuulykker der jevnaldrende er blitt drept eller varig skadd. I hver tredje ulykke har de unge kjørt i påvirket tilstand. Andelen har økt de siste to årene.

- Det skyldes i stor grad flere saker der det er snakk om bruk av andre stoffer enn alkohol. I de det

er vanskelig å slå fast graden av påvirkning, sier Humlegård.

Laboratorieanalyser er svært kostbare og politiet har de to siste årene ikke hatt råd til å analysere alle mistenkte saker. UP-sjefen mener ulovlige narkotiske stoffer eller feil bruk av lovlige medisiner forekommer i mer enn halvparten av russakene som etterforskes.

Nullprinsipp

Humlegård er spent på om utvalget vil foreslå faste grenser tilsvarende 0,2-grensen for alkohol, eller gå inn for et nullprinsipp der enhver målbar påvirkning vil være ulovlig.

Han er også spent på om utvalget vil gå inn for regelendringer, bl.a. å gi politiet hjemmel til stikkprøvekontroller ute på veg mot narkotika- eller medikamentpåvirkning. I dag kan dette kun gjøres for å avsløre alkoholrus.

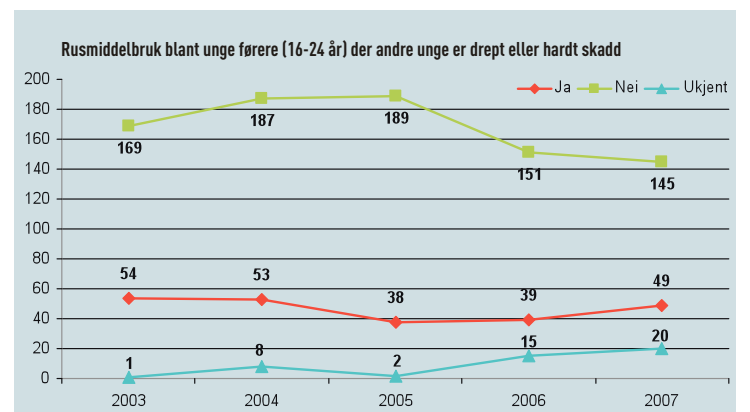
- Jeg er spent på argumentene for

og imot ulike løsninger. Det er viktig at vi får en god prosess og kommer i gang med konkrete tiltak, sier han.

UP-sjefen samarbeider med kolleger i 27 land om teknologisk utvikling, men mener det er like viktig å øke oppdagelsesrisikoen i trafikken.

- Ny teknologi er til god hjelp

mot rusmiddelkjøring. Bilfabrikanene vil raskt bygge inn flere førerstøttesystemer for å motvirke konsekvenser av førerfeil. Utfordringen er at mange bevisst bryter samfunnets regler. Vi må bruke teknikk for å stanse disse for de skader andre og seg selv i trafikken, sier han.



80 prosent tidligere straffedømt

En undersøkelse som Utrykningspolitiet har gjort viser at hele 80 prosent av 603 personer som var siktet for promillekjøring var i politiets strafferegister fra før.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Utrykningspolitiet har samkjørt litt over seks hundre promillesaker i januar 2007 med poli-

tiets strafferegister. Det viser seg at av de 603 personene som er siktet for bilkjøring med ruspåvirket tilstand, så er 38 prosent tidligere anmeldt for vold, 45 prosent anmeldt for vinningsforbrytelse og 63 prosent for alvorlige trafikale forhold. I tillegg var hele 44 prosent registrert for befatning med narkotika. Dette viser tydelig at promillekjører har en betydelig høyere risikoprofil enn landets befolkning for øvrig.

Politiet har også gjennomgått 280 av de 430 dødsulykkene på

vegene i 2004-2005. Blodprøver fra sjåfører viser at en fjededel av disse skyldes rus. Det vil si at 68 personer har mistet livet i ulykker der den som var skyld i ulykken var ruspåvirket.

Tidligere straffedømt: En undersøkelse fra Utrykningspolitiet viser at de fleste promillekjørere er i politiets strafferegister fra før. (Illustrasjonsfoto: Utrykningspolitiet)



TRAFIKKSIKKERHET



Trygg utan ball

■ ■ Samarbeidet om trafikktryggleik mellom Statens vegvesen og fotballkrinsane i Region vest held fram. I Hordaland var det folk frå etaten på plass i Bergen, Voss og Stord sist veke for å gi gode råd om trygg køyring til trening og kamp. Her er det småjentene frå Lysekloster som får prøvd seg på ein tur med Bråstoggen. (Foto: Geir Brekke)



Vil informere eldre

■ ■ Hedmark trafikk sikkerhetsutvalg har satt i gang et prosjekt om trekantmedikamenter. - Stadig flere eldre stanses i kontroller og vet ikke at de kjører i påvirket tilstand etter bruk av ordinære medikamenter. Dette er en trafikk sikkerhetsutfordring som kan møtes med bedret kunnskap, sier Marit Nyhuus i Statens vegvesen. (Foto: Håkon Aurlien)

Ny gang- og sykkelveg

■ ■ Til høsten starter arbeidet med 260 meter ny gang- og sykkelveg langs E134 i Kongsberg sentrum ved sykehuset. Strekingen Klemsgate-Bekkedokk får utvidet fortau for å gi plass til gang- og sykkelveg. Tiltaket omfatter også ombygging av krysset Drammensveien-Eikerveien. Prosjektet er beregnet å koste om lag to millioner kroner.

Over 300 på MC-øving

Over 300 MC-førarar har vore med på oppfriskingskurser som Statens vegvesen og MC-klubbar har halde i Region vest i vår.

Geir Brekke

BERGEN: Kurser blir haldne distriktvis på flyplassar og lukka motorsportbaner, og kom i gang for alvor i fjor. Tiltaket er sett i verk på bakgrunn av at Region vest har hatt høge ulykkestal med motorsyssel dei siste åra.

Sogn distrikt har lengst erfaring med kurser, der ein har vore samla to sundagar på Haukåsen flyplass dei siste seks åra.

- Tilbakemeldingane er berre positive frå deltakarane, seier Torgeir Bang i Sogn distrikt. Same responsen er det og frå dei andre distrikta i Region vest.

Aldersspreiing

- Det er stor aldersspreiing mellom deltakarane på kurser. Slik sett fungerer samlingane også som utveksling av erfaringar deltakarane imellom, noko som er ei god kjelde til læring, seier Olav Seim i Voss og Hardanger distrikt.

I Sør-Rogaland og dels i Bergen er det lokalavdelinga av klubben Senior-MC som skipar til kurser, der Statens vegvesen har stilt med fagfolk dei to siste åra. Godt over 100 deltok på kurser i Sør-Rogaland år, som gjekk på gokart-bana på Reve.

Elles viser oversikten over MC-ulykkene på Vestlandet at også turistar er representert i talmaterialet.



Det svingar: Statens vegvesen nyttar småflyplassar til MC-kurser, som her ved Bømoen på Voss. (Foto: Gjertrud Karevoll)

Trafikalt grunnkurs inn i grunnskolen

Tolv ungdomsskoler i Salten vil prøve ut trafikalt grunnkurs som en del av den obligatoriske undervisningen i 10. klasse.

Giselle Jensen

BODØ: Til høsten sparkes prøveprosjektet i gang der ungdomsskoleelevene i Salten får trafikalt grunnkurs helt gratis og som en del av læreplanen for 10. klasse.

Ingen hinder

- Det har vært en del organisatoriske problemer innenfor skoleverket i forhold til hvordan dette skal gjøres, men nå er alle hindringene tilbakelagt, forteller Ole Martin Rasmussen i Statens vegvesen.

Ulike fag

En av utfordringene var å finne plass for kurset innenfor kunnskapsløftet, noe som var en klar forutsetning. Nå har Saltenskolene valgt å bruke elementer fra trafikalt grunnkurs som en del av undervisningen i så ulike fag som naturfag, gym, norsk, samfunnsfag, kunsthåndverk og matte.

- De har tatt utgangspunkt i fag der det er samsvar i målsettingen mellom faget og trafikalt grunnkurs og fordeler temaene over hele året, forteller Rasmussen.

» Når de starter skoleåret 2008/2009 vil en arbeidsgruppe følge undervisningen gjennom året for å vurdere hvordan det fungerer.

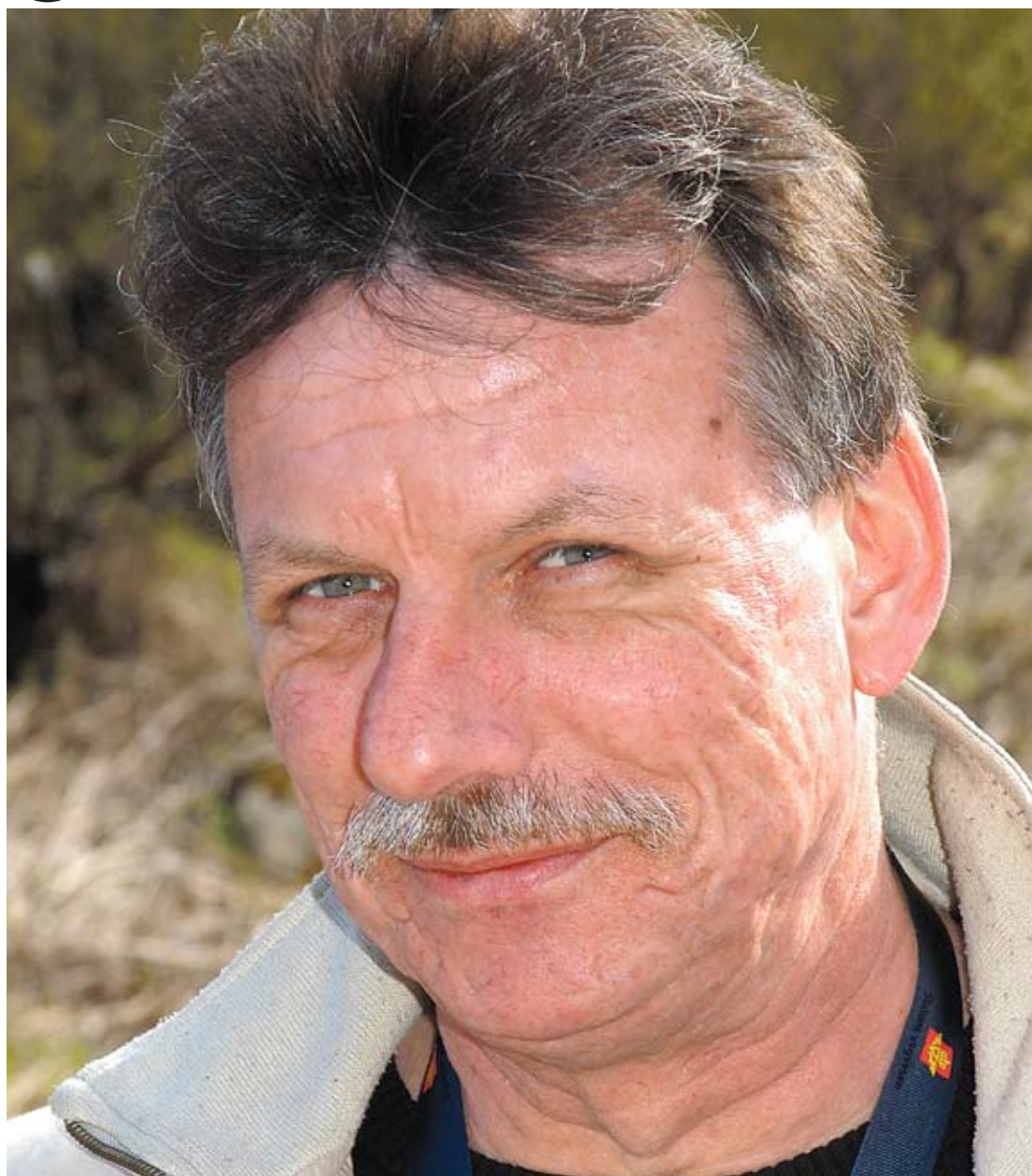
Argusøyne

For å gjennomføre kurset har 17 ungdomsskolelærere selv blitt kurset på Høgskolen i Nord-Trøndelag. Når de starter skoleåret 2008/2009 vil en arbeidsgruppe følge undervisningen gjennom året for å vurdere hvordan det fungerer.

- Vi håper jo at dette blir vellykket og fører til at flere skoler innfører ordningen, sier Rasmussen.

Alle får

Han forteller at forskriften egentlig setter nedre aldersgrense ved 15 år, men her er det gitt dispensasjon fordi noen av elevene i klassene er under 15 år.



Ildsjel og pådriver: Ole Martin Rasmussen har vært pådriver for innføring av trafikalt grunnkurs i grunnskolen. (Foto: Giselle Jensen)

Det fantastiske med dette opplegget er at alle får kurset uansett økonomi eller planer videre. De fleste tar lappen før eller siden, men alle blir uansett trafikanter.

Kunnskap

Om det blir som syklist, fotgjenger eller bilfører spiller ingen rolle, smiler Rasmussen fornøyd. Kunnskap om hvilke krefter som er løs i trafikken er nyttig uansett.

Trafikalt grunnkurs består av 17 timer. Det kreves at eleven er til stede ved alle timene for å få godkjent kurset. Skolen legger derfor så langt som mulig til rette for at elevene kan ta igjen mistede timer.

FAKTA OM TRAFIKALT GRUNNKURS

Før du kan begynne å øvingskjøre privat eller begynne trafikkopplæringen ved en trafikk skole må du ta trafikalt grunnkurs. Trafikalt grunnkurs er obligatorisk og er felles for alle de lette kjøretøyklassene (moped, motorsyssel, personbil, tre- og firehjuls moped, snøscooter og traktor), kurset er i alt på 17 undervisningstimer og omhandler:

- Trafikkopplæringen
- Grunnleggende forståelse for trafikk
- Mennesket i trafikken
- Øvingskjøring og kjøreefaring
- Førstehjelp
- Tiltak ved trafikkulykke
- Mørkekjøring

Gjennom opplæringen i trinn 1 skal du utvikle en grunnleggende forståelse for hva bilkjøring, moped- eller motorsysselkjøring, kjøring med traktor eller snøscooter innebærer. Dette kurset skal gi deg grunnleggende forståelse for trafikk og være utgangspunkt for videre opplæring.



Ny rutine: - Vi må ha ein prosedyre for slike tilfelle som både sensor og kandidatar kan leve med utan risiko for tiltale, seier regionvegsjef Olav Ellevset. (Foto: Geir Brekke)

Skjerpar rutiner for førarprøva

Statens vegvesen Region vest har skjerpa rutinane for førarprøver i regionen etter ei konkret hending med ein kandidat som var påverka av medikament.

Geir Brekke

BERGEN: Påtalemyndighetene

har tiltalt ein sensor som starta ei førarprøve der det var mistanke om at kandidaten var ruspåverka.

I den skjerpa prosedyren i Region vest heiter det at sensor straks skal ta kontakt med politiet dersom det er mistanke om at førarprøvekandidaten er påverka av rusmiddel. Kandidaten skal ha høve til å gi si forklaring før det blir fatta ei avgjerd. Dersom mistanken ikkje er avkrefta i tide til å avvikle førarprøva, skal den avtalte prøva avlysast.

Dersom kandidaten seinare gjer

det tydeleg at mistanken var ugrunna, skal det setjast opp ny time til førarprøva så snart som råd, om kandidaten ønskjer dette. Erstatning for eventuelt urettmessig avlysing av førarprøva blir tildelt etter vanlege erstatningsreglar.

Leveleg rutine

- Det er uråd for oss som arbeidsgivar og for sensorane våre å drive førarprøver med ein slik risiko for tiltale, seier regionvegsjef Olav Ellevset til Vegen og vi. Vi må ha ein rutine vi kan leve med i slike saker.

Før den aktuelle prøven starta freista sensoren å få politiet til å gjere ei vurdering av kandidaten. Dette var gjort i samråd med næraste leiar ved trafikkstasjonen, og det var og teke kontakt med sjåførlæraren.

Oppmodar

Den aktuelle politistasjonen som Statens vegvesen hadde munnleg avtale med, var ikkje bemanna denne dagen. Førarprøva var dermed sett i gang, men seinare rykte politiet ut frå eit nabadistrikt, og stogga førarprøven.

Politiet har i saka vist til paragraf 17, 2. ledd i vegtrafikklova. Det vil seie at ein eventuell fellande dom vil kunne gi ein straff som svarar til den sensor ville ha fått om han køyrde bilen sjølv, fengselsstraff utan vilkår og inndraging av førarkortet.

Region vest oppmodar difor Vegdirektoratet til å utarbeide ein tilsvarende prosedyre med vernad for heile landet, gjerne med utgangspunkt i framlegget frå regionen. Region vest vil følgje opp det som i så fall blir gjort gjeldande for heile etaten

Ikke statlig periodisk kjøretøykontroll

Samferdselsdepartementet har no bede Statens vegvesen om å avvikle tilbodet med periodisk kjøretøykontroll ved dei 47 trafikkstasjonane til Statens vegvesen.

Håkon Aurlien

MOSS: Trafikkstasjonane til Statens vegvesen utførte i 2007 berre om lag 1,1 prosent av dei vel 1,1

millionar kontrollane som vart gjorde som ledd i ordninga med periodisk kjøretøykontroll (EU-kontroll). 90,2 prosent av kontrollane skjedde ved dei 2300 private verkstadene som har eit slikt tilbod, medan 8,7 prosent vart utførte ved dei 55 teststasjonane til NAF.

- Med det tilbodet som framleis vil vere tilgjengeleg ved dei mange bilverkstadene og teststasjonane, vil bilistar i heile landet vere sikra eit godt tilbod når det gjeld periodisk kjøretøykontroll, seier sam-

ferdselsminister Liv Signe Navarsete i en pressemelding.

- I dei tilfella der ein bileigar ikkje er einig i utfallet av den kontrollen som er utført ved ein privat verkstad, vil Statens vegvesen framleis kunne kvalitetssikre kontrollen, seier ho.

Kjøretøykontroller: Tor Andersen har foretatt mange kjøretøykontroller men nå går det mot slutt på PKK i regi av Statens vegvesen. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)



DRIFT OG VEDLIKEHOLD

20 prosent opp på E18

■ ■ Tilbudene lå ca 20 prosent over forventet da fem entreprenører sist uke la inn tilbud på bygging av fem bruer på den nye E18 i Spydeberg i Østfold. Askim entreprenør leverte det laveste tilbudet på 94,7 mill. kr, Mesta det høyeste på drøye 138,2 mill. kr. To av bruene er ca 140 meter lange, tre på ca 26 meter. Anleggsstart skjer i august.

Bruvedlikehold 1

■ ■ 15 bruer på Romerike skal gjennom vedlikeholdsarbeid i sommer og høst. Mesta AS har laveste tilbud på 20,1 mill. kr. Seks firmaer ba om anbudspapirer og to øvrige firmaer tilbød å gjøre jobben for vel 22 mill. kr. Vedlikeholdsarbeidet innebærer annet betongrehabilitering, rekkverksarbeid og overflatebehandling av betong og stål.

Bruvedlikehold 2

■ ■ Vedlikehold-Service AS i Drammen ligger an til å få kontrakten for diverse vedlikeholdsarbeid på 18 bruer i Hedmark og Oppland i sommer og høst. Syv firmaer ba om anbudspapirer, to leverte inn tilbud og Drammensfirmaet tilbud seg å utføre arbeidet for 8,1 mill. kr. BM Overflateteknikk i Kongsberg: 10,1 mill. kr.

Dyrere Lørentunnel

■ ■ Fem entreprenører har lagt inn tilbud på bygging av den 900 meter lange Lørentunnelen i Oslo. Tilbudene varierer mellom 622 og 720 mill. kr, det laveste er ti prosent over det Statens vegvesen hadde regnet med. Dette skyldes en relativt høy

prisstigning i markedet på betong- og stålarbeid. Anleggsarbeidene starter trolig i september.

**Bekymret for vegforfallet**

Statens vegvesen er bekymret for det økende forfallet på vegene i landets fem sørligste fylker.

Kjell Wold

DRAMMEN: Den årlige rammen må økes med 250 mill. kr for å stanse økningen i vegforfallet. Det går fram av den samlede vurderingen fra Region sør om forslaget til statsbudsjett for 2009, som er behandlet i fylkeskommunene i vår. Budsjettforslaget bygger på prioriteringene i handlingsprogrammet 2006-2009.

Bekymret

Region sør velger å prioritere vinterdrift, driftsoppgaver med betydning for trafikksikkerheten og vedlikeholdsoppgaver som bidrar til å begrense forfallet i vegkapitalen.

- Med det bevilgningsnivået vi nå ligger på innenfor post 23 og 30, vil vi uttrykke vår bekymring for utviklingen av vegnettet i Region sør. Innenfor post 23 kommer det stadig krav om nye oppgaver som skal utføres uten at det gir seg utslag i økt ramme. Samtidig er den økonomiske rammen innfor post 23 med trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger og annet for lav til at vi klarer å stoppe en ytterligere forringelse av vegkapitalen. Våre anslag viser at den årlige rammen må økes med om lag 250 millioner kroner for å stanse økningen i forfallet på vegene, heter det i budsjettforslaget for 2009.

Rv. 37: Sliten vegstrekning mellom Bolkesjø og Gransherad i Telemark (Foto: Kjell Wold)



Asfaltdekkene slites raskere



Utberdres ikke: - Årets dekkebudsjett vil føre til en merkbar forverring av tilstanden på riksvegnettet, sier Torgrim Dahl som leder dekkeprosjektet i Statens vegvesen Region øst. (Foto: Håkon Aurlien)

Asfaltdekkene slites raskere enn før. Rundt 900 kilometer av hovedvegene på Østlandet er såpass sporslitt at de skulle hatt nytt dekke i år, men bare ca 200 km får ny asfalt.

Håkon Aurlien

MOSS: - Det vil bli dyrt for trafikantene. Vi må spørre oss om vi har sviktet i å formidle alvorret i situasjonen til de bevilgende myndigheter, sier Torgrim Dahl som leder dekkeprosjektet i Statens veg-

vesen Region øst.

Han tror ikke situasjonen er verre i Østlandsområdet enn i landet forøvrig.

- Fra 2006 til 2008 har etterslept i Region øst, og trolig også i Norge, gjort et hopp og er nå på ca tre års normale dekkebudsjetter. Hos oss er det snakk om ca 800 mill kroner, på landsbasis ca 3 mrd kr, sier han.

25 mm spor

Spormålinger ifjor høst viste en gjennomsnittlig sporslitasje på 22mm på de høytrafikkerte riksvegene, dvs med trafikk over 5000 kjøretøyer/døgn. "Normalen" for å utløse nytt dekke er 25mm. En vinters videre slitasje betyr ifølge Dahl at halvparten av det høytrafikkerte vegnettet har passert denne grensen.

Regionledelsen hadde håpet på 330 millioner kroner til asfaltering i 2008 for å opprettholde samme standard som i 2007, men fikk det samme budsjettet som i 2007, 230 mill.kr. Da revidert nasjonalbudsjett ble fremlagt kom heller ingen av de 70 millionene man mente asfaltbransjen kunne påta seg som ekstraarbeid i år.

Økte kjørekostnader

- Vi ser at asfaltentreprenørene nå bygger ned sin kapasitet. Samtidig har mange års etterslep gjort vegdekkene lite robuste til å tåle ekstra påkjenninger og det må foretas omfattende forsterknings- og opprettingsarbeid når tiltak først skal settes inn. Vi er i ferd med å komme inn i en spiral som gjør at vi totalt sett får et langt mer kostbart veg-

vedlikehold, sier Torgrim Dahl.

- Til tross for en bevisst satsing på de mest trafikkerte delene av vegnettet i Region øst er det nettopp her utviklingen er spesielt ugunstig. Det har flere årsaker. Et er at et vedvarende etterslep over mange år gir dekker som er dårlig i stand til å motstå klimaendringene som vi nå ser. Et annet er at høytrafikkerte veger på grunn av milde vintere har fått økt salting, noe som gir større slitasje, sier han.

- Sparte vedlikeholdspenger, som gir dårligere dekketilstand, kommer tilbake til trafikanten som økte kjørekostnader. Vi vet at trafikantene må betale ca to kroner i økte kjørekostnader or hver krone som vegvesenet har unnlatt å bruke på dekkevedlikehold, sier Torgrim Dahl.

Containerbru

■ ■ Det er ikke så mange midlertidige bruer i Norge som er containere. Men i Krødsherad i Buskerud fins nå en. Bjøre bru på fylkesveg 192 ble tatt av flommen i mai og vegen måtte da stenge. Nå er det satt opp en container med hull i begge ender som fungerer som gangbru på stedet. Ny Bjøre bru vil det ta lengre tid å erstatte. (Foto: Kjell Wold)



Skanska lågast

■ ■ Skanska har lågaste tilbod på oppgraderinga av Ålesundstunne-lane, med eit bod på 197 millionar kroner. Mesta vil gjere oppdraget for 212 millionar kroner, medan Veidekke har levert ein pris på 260 millionar kroner. Det er kome fire tilbod på elektroentreprisen. NSI Hauge-sund er lågast med 39 millionar kroner. (Arkivfoto: Knut Opeide)



Sparer 11 mill.

■ ■ Statens vegvesen sparer 11 millioner kroner på å bygge betongbru istedenfor trebru over Lygrefjorden i Egersund. De tre tilbudene som er kommet inn er: Mesta 15,4 millioner kroner, Eco Bygg 18,3 millioner kroner og Veidekke 20,9 millioner kroner. Tilbudene ligger noe over det etaten hadde regnet med, men det blir trolig en løsning.



Stavbrekka: Snøfonna på rv. 63 vil ikke løsne ennå. (Foto: Statens vegvesen)

Snøfonna i ro

Mens turistnæringa på Sunnmøre forlanger at en av landets viktigste turistruter og inntektskilder for turistnæringa i Stranda kommune, riksveg 63 mellom Oppland grense og Geiranger må åpnes straks, ligger problemet Stavbrekka – den store snøfonna i ro.

Wiggo Kanck

MOLDE: - Og slik vi ser det nå, har vi liten tro på at Stavbrekka vil løse med det første. Men etter å ha vurdert sikkerheten rundt en begrenset åpningstid, finner vi det forsvarlig å holde Geirangervegen åpen på dagtid mellom kl. 08.00 og 14.00. Terskelnivået for en snarlig stegning

er imidlertid lavt, sier byggelder for funksjonskontrakten på denne delen av Sunnmøre, Kjell Haukeberg.

Vannbombet

Stavbrekka har to løseområder, det vestlige og det østlige. Snømassene er kompakte og på størrelse med en fotballbane. Slik henger den og truer den som måtte våge seg langs turistvegen.

Det har vært gjort en rekke forsøk på å kontrollere Stavbrekka. Men såkalt "molling" – strøing av jordmasser på snøen for å sette fart på snøsmeltinga -, vannbombing fra helikopter og liketil sprengningshjelp fra forsvarrets spesialtropper har ikke gitt resultat. Etter å ha lyktes med å montere 230 snøanker, eller mellom 30 og 40 prosent i 2005 og 2006, ville ikke Stavbrekka la seg temme mer. Hun gjorde som hun ville, løsnet i store deler av sin tyngde og reiv med seg de aller fleste snøankerene.

Det er den østlige delen som det nå gjøres ett nytt forsøk på å sikre.

Planen er å montere 254 snøanker. Prosjektet er et forsøk, med høyst usikker utfall. Det spesielle med sikringsarbeidet er at det skal utføres i stor høyde over havet. Steinsprang-sikringa ligger mellom 1300 og 1500 meter over havet. Området snøankrene skal monteres i ligger mellom 1250 og 1350 meter over havet.

Arktiske forhold

- I slike høyder nærmer vi oss arktiske strøk. Sein snøsmelting og en lengre sesong med rasfare, fører til at arbeidet ikke kan starte opp før rasfaren er helt borte. Vi kan ikke regne med at arbeidssesongen varer lengre enn fra første halvdel av juni til siste halvdel av september. Det er ikke uvanlig at sesongen kan bli kortere. En annen konsekvens av klimaforholdene er at slike høyder er det ikke uvanlig med snøfall i sommermånedene, uvanlig sterke vinder, ekstremt mye regn, nattfrost og mer tåke enn i lavlandet sier byggelder Arnold Hustad.

- Selv om det er blitt fokusert

mye på sikring av problemfonna, er det en sammenhengende fare for ras langs hele den 13-14 lange strekningen mellom Geiranger og Oppland grense, sier distriktssjef Ragnhild Vestre i Sunnmøre distrikt.

Kan løses

En tunnel til mellom 160 og 200 millioner kroner kan bidra til åpning av vegen en til to uker tidligere enn "normalt".

- Dette blir vurdert som en svært stor investering. Kvanndalsbotnen, et område nærmere Geiranger, må rassikres før en nevneverdig tidligere åpningstid kan påregnes. Permanent sikring av Geirangervegen mellom riksveg 15 og Oplenskedal i Møre og Romsdal kan skje med en om lag 9,5 km lang tunnel og 1,5 km ny veg til en pris av rundt 700 millioner kroner, minst. Men det blir ingen turistveg slik som dagens Geirangerveg med Dalsnibbavegen er det. Resultat av forsøket kan spenne fra fiasko til suksess. Vi er spente, sier Ragnhild Vestre.

FAKTA

- Geirangervegen, rv 63, mellom Geiranger i Møre og Romsdal og Oppland fylke blir vanligvis vinterstengt i slutten av august.
- Det er normalt med nysnø i juli
- I 2004 ble vegen åpnet 5. mai, året etter i 2005 var åpningsdagen 21. juni
- Vegen er en av de viktigste turistrutene i landet. Om lag 100 000 kjøretøy bruker vegen
- Stavbrekka er om lag 400 meter bred og ligger i arktisk strøk, mellom 1250 og 1300 m over havet
- Vinteren 2006 ble sikringsarbeidet stanset etter flere steinras i sikringsområdet
- En helårsveg fra riksveg 15 i Oppland til Geiranger vil omfatte en 9,5 km lang tunnel og om lag 1,5 km ny veg
- En 2,4 km lang tunnel og 1,7 km ny veg forbi Stavbrekka er kostnadsregnet til i størrelsesorden 160 – 200 mill. kr
- Permanent sikring av Geirangervegen med en 9,5 km lang tunnel og 1,5 km ny veg er beregnet til minst 700 mill. kr

AKTUELT

Flomvarsel

■ ■ Flomvarsel fra NVE 3/6 kl. 11:30: Buskerud, Oppland, Hedmark, Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Sør-Trøndelag, Nordland, Troms og Finnmark: Mulig mindre flom i vassdrag som drenerer sentrale områder i Langfjella fra Finse nord til Trollheimen og Dovre, sørøstlige deler av Sør-Trøndelag, indre Troms og vestlige Finnmark. Utsatte elver er Driva, Rauma, Aurlands og Lærdalselva, øvre deler av Gudbrandsdalslågen, øvre deler av Drammensvassdraget, høyere områder av Vefsna og Reissavassdraget. Vannføringen kan ventes å nå nivå mellom middel-flo og femårs flo. I Mjøsa ventes vannstand omkring 5 års gjentaksintervall.

Kan bli brannstasjon

■ ■ Vadsø kommune vurderer å kjøpe Statens vegvesens tidligere trafikkstasjon i Vadsø for å ta den i bruk som ny brannstasjon. Lokale har stått tomme de siste årene etter at trafikkstasjonen flyttet til distriktskontoret. Dagens brannstasjon i Vadsø har renoveringsbehov kostnadsberegnet til 15 millioner kroner. (Arkivfoto: Giselle Jensen)



Klima-pilot

■ ■ I 2008 starter Klima- og transportprosjektet pilotprosjekter langs E136 mellom Dombås og Ålesund. Strekingen omfatter både innlandsklima og kystklima, og har varierende terrengforhold. I løpet av året vil det bli startet opp tverrfaglige studier knyttet til alle de enkelte delprosjektene i Klima- og Transport-prosjektet. Prosjektet jobber med å lage en metodikk for å gjennomføre risiko- og sårbarhetsanalyse på strekingen. Det skal også lages prosedyrer for håndtering av sårbare bruer, stikkrenner og kulverter, og skredutsatte områder. Når det gjelder utfordringene knyttet til vinterdrift, kommer prosjektet til å samarbeide med regionens eget FoU-prosjekt for vinterdrift.

Siste element fremme

■ ■ Det siste av de seks senketunnelenelementene til Bjørvikatunnelen i Oslo ble slept inn i havnebasenget i Oslo mandag. Det første ble buksert langs kysten fra Askøy i august 2006. Det siste slepet brukte 5 1/2 døgn rundt kysten med en snittfart på 4-5 knop. Nedsenkingen av elementene starter midt i august og vil pågå i omlag to måneder.

225 000 bomkrav mot utlendinger

Siden 1. januar 2007 har norske bompengeselskap sendt 225 000 krav til utlendinger som har passert bomber uten å betale. Disse skylder over 50 millioner kroner inkludert tilleggsavgifter.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Bomselskapene har sendt over 240 000 saker for bompasseringer (en sak består av en eller flere passeringer pr bil). 15 000 av disse sakene gjaldt passeringer der det kun er automatiske bomstasjoner. Det betyr at 225 000 av sakene gjelder ulovlige passeringer, det vil si at de har passert i AutoPASS-felt selv om det var mulig å betale kontant i et annet felt.

Mange

I Oslo er det 3000 som passerer ulovlig hver måned.

- Blant disse er det 800 fra Polen og 800 fra Litauen som passerer ulovlig. Det er kanskje litt merkelig at det er flest som eventuelt har misforstått betalingssystemet fra de landene der det er vanskeligst å få tak i registreringsnummer og eier, sier bompengespert Geir Kjøningsen i Statens vegvesen.

Likt for alle

- Det enkleste ville vært hvis alle utenlandske personbiler og tunge kjøretøy kjørte gratis. Når det gjelder sistnevnte ville det skape konkurransevridning, slik at det ikke er aktuelt, men alle tunge kjøretøy burde ha påbud om AutoPASS-brikke. Dersom turister skal passere gratis, så må det til en politisk avgjørelse. Men vi jobber for at alle skal betale likt. Det er ingen turister som slipper bompengebetaling i andre europeiske land heller, og det vil være vanskelig å skille folk som jobber her og kjører utenlandske biler fra turister, sier Kjøningsen.



Mange kjører ulovlig: De siste 15 månedene har bomselskapene 225 000 saker der utenlandske bilister har passert uten å betale. (Arkivfoto/ballongfoto: Løvås)

Bedre informasjon

- De som passerer ulovlig må betale en tilleggsavgift på 300 kr i tillegg til vanlig passeringavgift. Fra 1. februar i år ble alle bomstasjonene i Oslo-ringen gjort om til automatiske stasjoner, slik at utlendinger som ikke betaler kun får faktura på bomavgiften og ikke tilleggsavgiften. Vi ser at det kan være vanske-

lig for turister i Norge når vi har ulike innkrevningssystemer. Vi jobber for å få til et enklere system for disse.

I løpet av sommeren vil vi dele ut informasjon til bilturister via ferjesambandene inn til Norge, samt ved grenseovergangene. På denne måten håper vi å nå turistene allerede før de kommer til

landet. Vi vil også øke informasjonsmaterieell ut til turistinfo, hotellkjeder og andre steder hvor det er naturlig å informere turister, sier Kjøningsen. Det er også mulig for utenlandske turister å skaffe seg AutoPASS på nettet, og Statens vegvesen vil kreve at bompengeselskapene får bedre nettsider på engelsk.

Tunge løft på ny bru

Nye Bommestad bru over Lågen på ny E18 mellom Sandefjord og Larvik monteres ferdig i disse dager.

Kjell Wold

LARVIK: Bommestad bru består av to parallelle bruer med to kjørefelt i hver retning. Brua er totalt 150 meter lang og har tre spenn på henholdsvis 35, 80 og 35 meter. Stålseksjonene bygges ferdig på land og løftes på plass. De enkelte bruseksjonene veier fra 24 til 51 tonn. Det ble montert tre seksjoner på hver side før den store

midtseksjonen på 65 tonn ble fraktet ut i elven på flåte før den ble heist på plass og sveiset sammen.

Stålfagverkene pr. bru veier 288 tonn til sammen. Nå skal det støpes betongplate på brua. Da går det med om lag 1350 tonn betong på hver av de to bruene. Løftene på de midterste stålseksjonene skjedde i løpet av mai i år og gikk etter planen. Til denne jobben ble det brukt en 250 tonn mobilkran.

Tunge løft: I løpet av mai er siste stålseksjoner på nye Bommestad bru i Larvik løftet på plass og sveiset sammen. (Foto: Yngvar Haugen)





Nytt liv til kjær vannkilde: Leah og Selma fra Ilabekken barnehager syntes det er gøy med "hæst". (Foto: Tove Eivindsen)

Fossekallen i Ila

I tusen år brukte Trondheims befolkning Ilabekken til drikkevann og vannkraft, før bekken bokstavelig talt gikk under jorden i nesten et århundre.

Tove Eivindsen

TRONDHEIM: Nå er vassdraget igjen blitt selve livsnerven i Iladalene. Der er ikke alle forunt å bli én av tolv finalister til Statens byggeskikkpris. Ilabekken, som er del av prosjektet Nordre avlastningsveg i Trondheim, har klart det. Men det var ikke gitt at vegutbyggingen

skulle medføre dette store løftet for vassdraget:

- Opprinnelig var det planlagt at tunnelen gjennom Steinberget skulle komme ut lenger vest, forteller Almar Aronsen, prosjektleder for Nordre avlastningsveg. Men det viste seg at vi måtte flytte tunnelpåsletet. Det medførte at vi kom i konflikt med Ilabekken, som på det tidspunktet lå i rør. Men så kom ideen om å åpne Ilabekken. .

Artene vender tilbake

Byggeleder for Ilabekken, Svein H. Selliseth, sier det også var en del forurensning i det gamle industriområdet. Mye masse er kjørt bort og lagra i tunnellop som er støpt igjen.

- Vi har fått tilbake fossefall og oter, sier Selliseth, som også har

andre dyrearter på "innbyggerlista". Det er en 3-400 meter tom tunnel i berget der bekken gikk før. Denne er nå tilrettelagt for flaggermus til bruk som vinterbolig. Flaggermushulen trekker også til seg andre innbyggere som edderkopper av typen Stor kjelleredderkopp.

- Vi har også hatt hjelp fra botanikere fra NINA (Norsk institutt for Naturforskning), som har funnet tre sjeldne lav- og mosesorter, bla. Krokodillemose. Da fjerna vi all mosen under vannlinja og satte den tilbake over vannlinja etterpå, sier Selliseth.

Håper på sjøretten

- Ilabekken er én av fire bekker i Trondheim kommune prioritert for gyting. Det er allerede funnet fisk og yngel i bekken etter at vi rensa

opp, men den har kommet ovenfra, forteller Selliseth. Det blir kultivert ørret i Teisendammen i Bymarka, der Ilabekken har sitt utspring. Sjøretten har vært borte fra Ilabekken siden starten av 1900-talet. En egen froskedam er også bygd i kulpen. En terskel gjør at området gror ned og skal friste frosk til dammen. Noen meter bortenfor er en egen steinrøys spesialutforma for overvintring for salamander. Og de mange satsingene ser allerede ut til å ha en positiv effekt. Målinger kommunen har gjort viser at vannkvaliteten er i ferd med å bli stabil og god.

Ikke én tilfeldig stein

Det er ikke bare tilretteleggingene for vegetasjon og dyreliv som har preget prosjektet. Også folk skal

trives i området.

- Vi har laga sjuerbane for fotball og volleyballbane, der det er folk hver kveld. Vi har også bygd en labyrint og sittebenker i torv, sier Selliseth. To kunstnere har også preget prosjektet. Solrunn Rones har valgt og utformet stein i og langs bekkefaret. Det har resultert i både vadesteiner, hvilesteiner og vakre vannslippte steiner. Det er også satt ut ti steinskulpturer signert Stefan Christiansen. Selv om området først åpner offisielt 5. juni, har mange av de yngste naboene allerede fått sjansen til å nyte kunsten og området. Fire barnehager ligger i umiddelbar nærhet til anlegget. Mange av barna har vært på hyppige besøk i byggeperioden. Da er solide steinskulpturer gode å ha spesielt for å klatre på.

3200 svarte på reisekartlegging

Mer enn 3000 bilister i Grenland svarte på reise-mønsterundersøkelsen i april.

Kjell Wold

GRENLAND: - Undersøkelsen er en del av arbeidet med å kartlegge trafikksituasjonen i Grenland. Dette skal blant annet brukes til å vurdere de forskjellige konseptene som er kommet fram i den såkalte konseptvalgutredningen for Vegpakke Grenland, forteller Elisabeth Herstad i Statens vegvesen. 60 høgsko-

lestudenter i Telemark og sju vegvesentilsatte lagde i slutten av april en jernring rundt Grenland og inntok sju sentrale vegpunkter for å dele ut noe over 9 000 spørreskjemaer til bilister på vei inn mot Porsgrunn og Skien. En svarprosent på om lag 34 prosent er Statens vegvesen tilfreds med.

Konklusjon til høsten

I løpet av høsten skal rapporten som oppsummerer resultatene fra undersøkelsen foreligge. Og rundt årsskiftet 2008/2009 blir konklusjonene fra konseptvalgutredningen presentert.

Reisemønsterundersøkelsen fra Grenland vil bli et viktig supplement til den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Høgskolestudentene som bidro i arbeidet ble drillet i spørreundersøkelsen på forhånd. Elisabeth Herstad karakteriserer gjennomføringen av den store undersøkelsen som vellykket og at responsen så langt virker veldig tilfredsstillende.

Reiseundersøkelse: Elisabeth Herstad i Statens vegvesen var etterspurt av pressen under trafikktundersøkelsen i Grenland i april. (Foto: Ivar Jon Tunheim)



REPORTASJE

God tur

LOM ■ 330 skinnende blanke veteranbiler stilte til start da Norges største billøp Flåklypa Grand Prix gikk av stabelen i Lom sist helg. Løpet gikk i moderat hastighet og langs vegene var det rene 17. maistemningen.



Særregler: I Flåklypa gjelder egne trafikkregler over Kjell Aukrusts eiendom, en kvadratcentimeter av riksveg 55 gjennom Flåklypasvingen. (Alle foto: Håkon Aurlien)



Håkon Aurlien

LOM: - Det er hyggelig at folk setter slik pris på både å være med på løpet og å se på, sier løpsleder Jan Randen.

Veteranbilløpet Flåklypa Grand Prix blir avviklet i Lom/Skjåk kommune i mai hvert år. I 1992 gikk første løp av stabelen med rundt 130 deltagende biler. Siden har av Jotunheimen Veteranbilklubbs arrangement fått stadig større oppslutning og i fjor ble det nådd en topp med 340 påmeldte biler, og noen motorsykler.

- Flere kan vi ikke ta, sier Randen. Bare å sende avsted bilene i tur og orden, tar innpå fire timer.

39 år

Mens alt over 30 år normalt regnes som veterankjøretøyer, har arrangørklubben satt grensen til 39 år. Den offisielle begrunnelsen er at dette begrenser deltakerantallet, den høyst uoffisielle at løpet kun omfatter biler fra før løpslederen begynte å selge biler.

En medvirkende begrunnelse er en trafikkregel laget av forfatter, tegner og vegeier Kjell Aukrust på 70-tallet. Hans humoristiske forfatterskap hadde uødeliggjort stedet Flåklypa som ligger åtte kilometer innover Bøverdalen fra Lom. Da filmen "Flåklypa Grand Prix" var laget, ble han høytidelig overrakt et skjøte på en kvadratcentimeter av riksveg 55 i Flåklypasvingen av daværende vegsjef i Oppland, Sigmund Vårdal og Lom-ordfører Johan Kolden. De betinget seg retten til å vedlikeholde eiendommen uten å

spørre Aukrust, men han svarte med å nedlegge forbud "mot råkjøring med radialdekk" over eiendommen.

Ludvig

- Da vi satte igang i 1991, spurte vi Aukrust om han syntes det var greit at vi brukte filmnavnet også på løpet. Han svarte at det var greit for hans del, og for Solan Gundersens del, men at Ludvig var skeptisk. Løsningen ble å sette opp et skilt i Flåklypa der det står at råkjøring med radialdekk ikke er tillatt. Da var også Ludvig fornøyd, forteller Jan Randen. Radialdekkene kom mot slutten av 1960-tallet og en begrensning ved 1969-modellen gjør at forbudet kun gjelder et fåtall av løpsbilene.

Men Vegvesenets vilkår gjelder for alle og de er ikke begrenset av dekktypen. I løpet skal det kjøres pent og pyntelig.

Stemning

Det bidro til god stemning i Lom sentrum da den første av 331 påmeldte til årets løp satte avsted. Dugnadsånden er stor og klubben har ikke hatt problemer med å skaffe de mange funksjonærer som trengs for å gjennomføre Flåklypa Grand Prix. Over alt vaiet flagg og på hver eneste melkerampe innover Bøverdalen satt små og store som heiet frem fortidens vegfarende kjøretøyer.

- At det kommer så mange, må nok forklares med god stemning, et pent område, våren, at vi ligger midt mellom øst og vest i Norge, sier Jan Randen.



Maskot (ovenfor): Solan Gundersen var naturlig maskot og hadde tatt plass på støtfangeren på en Mercedes Benz 190 1957-modell.

Sjeldne (øverst til venstre): Vauxhall Victor 1963 foran en Mercedes 190SL fra 1958.

Tidsriktig (lengst til venstre): Lokalmiljøet i Lom stiller opp i tidsriktig utstyr i Jotunheimen Veteranbilkubbs årlige veteranbillop.

Løpsleder: Jan Randen leder landets største løp for veteranbiler i sommer; Flåklypa Grand Prix med 330 deltakende biler t.o.m årsmoell 1969.

UTBYGGING

**Gjennomslag med trøkk**

■ ■ For første gang kunne Statens vegvesen skyte gjennomslagssalva med fullt av gjestar inne i tunnelen. Storhendinga skjedde under siste salva i hovudløpet for Finnøy-tunnelen, og dei innbedne var trygt innlosjerte i sidearmen mot Talgje. Men trøkket frå siste salva kunne merkast godt av alle dei framømte gjestane. (Foto: Ronny Flesjø)

Finpuss av rv. 282

■ ■ Riksveg 282 Holmestrandsvaien i Drammen skal opprustes i forbindelse med byggingen av den nye E18 sør for byen. Vegen skal moderniseres fra Rundtom til pukkverket, en strekning på 1,2 kilometer. Noen restarbeider ved Frydenhaug og på den nye E18 på Strømsø inngår også i arbeidet, som nå blir lyst ut med søknadsfrist 20. august 2008.

Forlik

■ ■ Det er inngått forlik mellom Statens vegvesen som byggherre og Mesta som entreprenør om sluttoppgjøret for utviding av E16 Dalevåg- og Helletunnelen i Hordaland, som blei opna for to år sidan. Mesta gjekk til sak mot Statens vegvesen, som var tidfesta denne månaden. Men det lukkast partane å kome til semje. (Foto: Geir Brekke)

Farbar Trollstige

■ ■ Tirsdag 27. mai klokken ni åpnet rv. 63, Trollstigen i Møre og Romsdal for trafikk. - Snømengdene i området er som i et normalår, og brøytingen av vegen har gått greit, forteller seksjonsleder Ivar Hol i Statens vegvesen. Årets åpningsdato avviker ikke noe særlig fra tidligere år, viser en statistikk sendt ut fra Statens vegvesen.

T-sambandet på vent

Det er ikkje realistisk med byggjstart på rv. 47 T-sambandet i Nord-Rogaland før tidlegast ut på nyåret 2009.

Geir Brekke

BERGEN: Dette stadfestar prosjektleder Rune B.Sandven (bildet) i Statens vegvesen. Regjeringa fremjar ikkje stortingsproposisjonen om T-sambandet før ferien, og dermed blir det ikkje handsaming av saka i Stortinget før til hausten. I budsjettet for i år skreiv regjeringa at ein tok sikte på byggjstart i 2008. Saka har vore oppe til ny lokalpolitisk gjennomgang denne våren.

Med eit eventuelt positivt vedtak frå Stortinget i oktober kan det bli byggjstart i februar 2009. Dersom proposisjonen først passerer Stortinget oppunder jul kan det knappast bli byggjstart på storprosjektet før i mai 2009.

Etter siste kvalitetssikringa er kostnaden no oppe i 1 440 mill. kr. i 2008-kroner. Det vil seie drøye 200 mill. kr. over Statens vegvesen sitt eige anslag frå i fjor. Auken skuldast ikkje minst nye krav til tunnelsikring og prisauke i anleggssektoren.

Det har vore krevd inn bompengar på tilsaman over 330 mill. kr. til prosjektet på ferjesambandet til E39 over Boknafjorden. Innkrevinga på ferjene held fram til T-sambandet er ferdig og etterskotsinnkrevinga kan ta til på veganlegget, i beste fall i 2012.

**FAKTA****Rv. 47 T-sambandet**

Samla lengde: 20 km

Tunnelar: Undersjøiske tunnelar aust-vest under Karmsundet og Førresfjorden på tilsaman 8,9 km, med rundkøyring i fjell og arm nord-sør til Fosen.

Veg i dagen: 9,8 km mellom Fosen og E134 i Haugesund.

Kostnad: 1 440 mill. kr. (2008-kroner)

Finansiering: 57 prosent bompengar (førehandsinnkrevning ferje og etterskotsbetaling veg), 28 prosent statlege midlar og 15 prosent lokale forskot og tilskot.

Budsjett 2008: 45,2 mill. kr. i statleg løyving

Budsjettframlegg 2009: 95 mill. i bompengar og 45 mill. kr. i statsmidlar, under føresetnad av byggjstart i mai 2009.

- Nå eller aldri

- Med reguleringsforlaget for Ryfast har vi lagt fram et godt beslutningsgrunnlag. Det er nå eller aldri for prosjektet.

Geir Brekke

STAVANGER: Planleggingsleder Bjørn Åmdal er fornøyd med planforlaget og med mottakelsen reguleringsplanen har fått lokalt. Kommunalutvalget i Stavanger har gitt sin tilslutning til å legge planen ut på høring, med frist i august.

Strand kommune kan komme til å behandle en interpellasjon som reiser spørsmål om å holde folkeavstemning om Ryfast.

Ikke med i NTP

Ryfast gir Ryfylke fastlandsforbindelse med undersjøisk tunnel fra Strand til Stavanger via Hundvåg. Hundvågtunnelen knytter forbindelsen sammen med E39 gjennom Eiganestunnelen.

- Ryfast og Eiganestunnelen henger sammen, selv om de skal finansieres som to separate prosjekter. Det er likevel en mulighet for at Eiganestunnelen kan bygges uten Ryfast, men ikke omvendt, sier Åmdal til Vegen og vi.

Prosjektet ligger inne i gjeldende handlingsprogram for Nasjonal transportplan, men er ikke med i Statens vegvesens forslag til NTP fra 2010.

Gratis bru

Hundvåg har i dag bruforbindelse til Stavanger sentrum. Det er beregnet at Hundvågtunnelen vil få en døgntrafikk på 10.000 kjøretøyer, mens 20.000 fortsetter å benytte Bybrua mellom Hundvåg og sentrum. Da forutsetter man at det fortsatt skal være gratis å kjøre Bybrua, mens det blir bompenger på Ryfast, både gjennom den 14 km lange Solbakk-tunnelen og den 5,6 km lange Hundvågtunnelen.

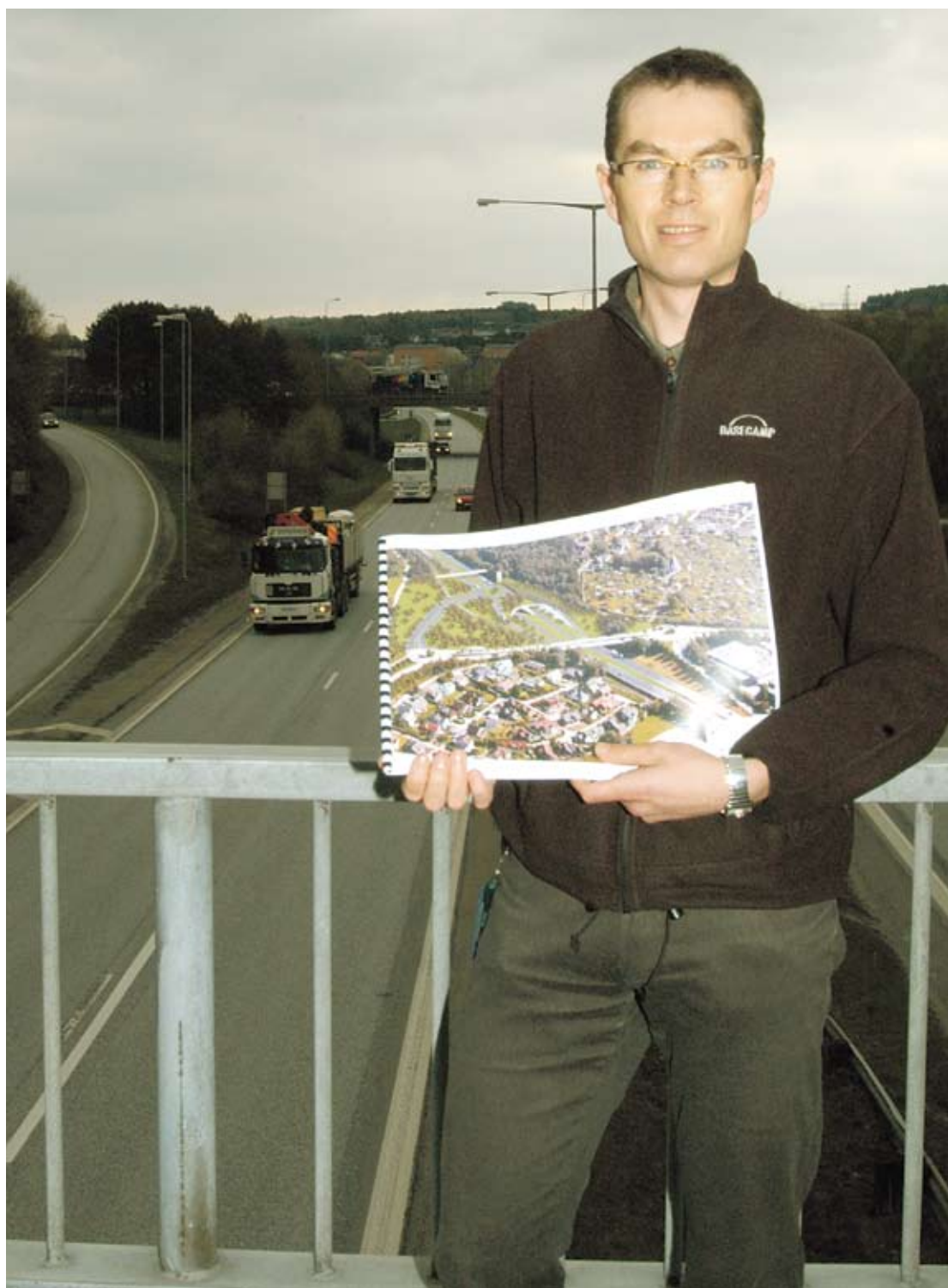
Lønnsomt

Reguleringsplanen legges fram til behandling sammen med konsekvensutredningen.

Utredningen viser at Ryfast og Eiganestunnelen samlet sett har høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet, med størst nytte knyttet til Eiganestunnelen.

- Vi får tre kroner tilbake for hver krone vi putter inn i Eiganestunnelen, sier Åmdal, som mener Statens vegvesen nå har laget et godt beslutningsgrunnlag.

- Planen viser at vi bår målene med prosjektet. Vi får en ferjefri forbindelse mellom Ryfylke og Nord-Jæren, med økt tilgjengelig-



Innslaget: Planleggingsleder Bjørn Åmdal med Statens vegvesens forslag til reguleringsplan for Ryfast. (Foto: Geir Brekke)

het og reduserte reisetider for de aller fleste. Samtidig får Stavanger en ny forbindelse til bydelen Hundvåg, som gir muligheter for videre utvikling og utbygging her. I tillegg får vi en avlastning for trafikk i sentrum og på lokalvegnettet, sier Bjørn Åmdal til slutt.

Informasjon: Det har vært mange informasjonsmøter under planprosessen. Her er Bjørn Åmdal i ferd med å overbevise en grunneier fra Hundvåg. (Arkivfoto: Geir Brekke)

**FAKTA****Rv. 13 Ryfast**

Undersjøiske toløpstunnelar: Solbakk-tunnelen 14 km og Hundvågtunnelen 5,6 km

Veg i dagen: Tilknytning via tunnelramper (Stavanger) på Buøy og kort dagsone på Hundvåg nord, samt 1,1 km veg på Solbakk (Strand)

Kostnad: 4,4 mrd. (2007-kr)

E39 Eiganestunnelen

To løp med 3,7 km Toplanskryss og tre rundkjøringer. Dagens E39 blir lokalveg.

Kostnad: 1,4 mrd. (2007-kr)



Ny rv. 306 blir rv. 19: Om halvannet år kan kontrollingeniør Thore Aarkvisla i Statens vegvesen åpne ny snarveg til E18 fra Horten. (Foto: Kjell Wold)

Snarveg i farta

Den nye snarvegen fra Bastøferja i Horten til E18 i Vestfold er bare halvannet år unna åpning.

Kjell Wold

SKOPPUM: Fem måneder etter at første spadestikk ble tatt er arbeidet kommet langt på hele den 4,5 km lange traseen fra Kirkebakken i Borre til Re grense og ny E18.

Jernbanespor

- Prosjektet til om lag 350 millioner kroner består av 4,5 km ny riksveg 306 samt 2,7 km ny gang og sykkelveg, hvorav halvparten av gangvegen bygges i det nedlagte jernbanespor mellom Horten og Skoppum, forteller kontrollingeniør Tore Aarkvisla i Statens vegvesen. Prosjektet bygges av Isachsen Entreprenør AS fra Nedre Eiker. De har 53 personer og 26 maskiner i full sving langs den nye vegen som går i helt ny

4,5 km ny riksveg 306 samt 2,7 km ny gang og sykkelveg

trase på store deler av strekningen og passerer helt utenom Skoppum sentrum.

Kortere og raskere

Bare den første kilometeren av vegen sørfra følger dagens rv. 306. Når nyvegen åpner i desember 2009 døpes den om til rv. 19. Den nye vegen får tre kryss, en miljø-tunnel på 190 ved Lørge og to større bruer på henholdsvis 108m og 60 meter. Den ene brua skal bygges der Vestfoldbanen

vil krysse over den nye vegen. I juni skal jernbanespor legges om på en 300-400 meter lang strekning når brubygginga starter. Den nye vegen mellom Kirkebakken og Re grense vil korte ned både reiseavstanden og reisetiden mellom Horten og E18 betydelig. Mens trafikken på dagens veg er i gjennomsnitt vel 2000 biler i døgnet, regner en med minst en dobling av trafikken på ny veg.

Bedre miljø og trafikksikkerhet

- Mild vinter og lite snø har vært en fordel for anleggsvirksomheten, sier

byggeleder Øyvind Pettersen-Dahl. Han er optimist når det gjelder å få ferdig vegen innen kontraktfristen 21. desember 2009. Den nye rv. 19 vil ved åpning få en ubetjent bomstasjon med automat og elektronisk betaling på grensen mellom Horten og Re. Den nye vegen vil også gi stor avlastning på dagens store lokaltrafikk på rv. 311 mellom Horten og Tønsberg. Det blir særlig gunstig for lokalmiljøet og trafikksikkerheten at alle tungbilene med Bastø Fosens ferjer mellom Moss og Horten fra julen 2009 kan komme tryggere og raskere ut på E18.

Viktig tunnelseminar

Statens vegvesen bygger og drifter tunneler, mens de lokale brannvesen har tilsynsansvaret for tunnelene.

Kjell Wold

LANGESUND: Dette har mer enn før aktualisert behovet for å gå gjennom hverandres regelverk og se på hvilke muligheter og begrensninger dette medfører.

Nye forskrifter om sikkerhet i tunneler stod på dagsorden da Sta-

tens vegvesen, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) og lokale brannvesen møttes til regionale tunnelseminar denne våren. I tillegg har det kommet nye krav til vegtunneler gjennom nye EU-direktiver.

- Selv om vi har faste kontaktmøter med Statens vegvesen, synes vi det denne gangen var naturlig å gå en runde med de regionale vegmyndighetene og lokalt brannvesen sammen, for å få en bedre felles forståelse av hverandres regelverk etter de nye kravene i EUs tunnel-direktiver, sa Terje Olav Austerheim fra DSB på tunnelseminaret i

Region sør i Telemark i mai.

- Hensikten med seminaret har vært å få opplæring i regelverket, lære hverandre bedre å kjenne og forstå hverandres roller, rammebetingelser, begrensninger og muligheter. Dessuten er det viktig å etablere nettverk for på den måten å sikre den gode løsningen gjennom samarbeid, sa Erik Norstrøm i Statens vegvesen under samlingen i Bamble.

Viktig tunneltreff: - Vi søker de gode løsninger gjennom samarbeid, sier f.v. Erik Norstrøm og Ruth Gunnlaug Haug i Statens vegvesen og Terje Olav Austerheim i DSB. (Foto: Kjell Wold)



LANDET RUNDT



En søt takk: Distriktssjef Kjell Skjerve og Finn Iversen med den uvanlige kaka. (Foto: Toril Barthel)

Kake med fartsgrense

BODØ ■ Etter et møte med lokalutvalget i Skjerstad kommune har Statens vegvesen startet prosessen med å endre fartsgrensene gjennom Misvær sentrum - I etterkant av møtet ble jeg møtt av ei engasjert småbarnsmor, Linda Lin-

dahl, som argumenterte for nedsatt fart og viste til egne, skremmende opplevelser. Da det ble klart at vi sender forslag til nye fartsgrenser på høring ble ei flott kake levert på døra, forteller Kjell Skjerve.



Skolesekkene er på veg!

TRONDHEIM ■ I disse dager er tusenvis av Senk farten-sekker på veg ut til skolene i Sør-Trøndelag. Alle seksåringene som starter på skolen i høst får hver sin skolesekk og gode råd med på kjøpet. Tradisjonen tro er det Sør-Trøndelag fylkeskommune som spanderer Senk farten-sekker på seksåringene

og Statens vegvesen står for pakking og utsending til skolene. I år blir over 3600 skolesekker sendt ut, fordelt på 143 grunnskoler i Sør-Trøndelag. Med i pakken til skolene ligger følgende hilsen og råd til foreldre og foresatte, som skolene skal legge ved hver sekk. (Foto: Tove Eivindsen)



Langsykling

MOSS ■ Distriktssjef Lars Erik Hauer i Østfold utfordret alle sine ansatte til å prøve å sykle til jobben en dag i mai, og 25 av de sprekeste svarte på utfordringen. For noen ble dette en tung oppgave, men tyngst ble den kanskje for distriktssjefen selv, som har i overkant av seks mil

til jobben. Heldigvis var værgudene snille på den store sykkel dagen da han la i vei hjemmefra kl 05:25. På bildet har han møtt sin kollega Kjell Blomseth i Ås og tatt fatt på neste etappe til distriktsvegkontoret der alle 25 ble møtt av kaffe og boller. (Foto: Endre Dahlen)



Fjølfest under brua

DRAMMEN ■ Siste helgen i juni blir landets første skatefestival arrangert i Drammen. Under den nye motorvegbrua på Strømsø, i det flotte ska-

teanlegget som ble åpnet i fjor høst samtidig med bruåpningen. Da fikk brettfolket i Norge også landets flotteste skatepark. Festivalen får fem

arenaer hvor det i tillegg til brettkjøring skal være konserter, film- og fotokurs og foredrag. (Foto: Kjell Wold)



Gode kolleger: Distriktssjef Terje Solvoll, Fred Fredly og Ivan Bordachev er gode kolleger. (Foto: Solveig Hansen)

Russisk praktikant

HARSTAD ■ Russeren Ivan Bordachev har vært praktikant hos Statens vegvesen i Midtre Hålogaland distrikt siden mars i år. Nå skal han hjem for å ta sin diplomoppgave i drift og vedlikehold. - Jeg har samlet informasjon til min masteroppgave. Det er et kjent faktum at Norge er langt fremme på alt fra trafikkikkerhet til vegbygging. Jeg er imponert over vegsystemet og måten det vedlikeholdes på, forteller han.



...som god trafikant skal bli

HELLRERUDSLETTA ■ Statens vegvesen var med på forrige ukens "Foreldre og barnefestival" med en stand hvor barn og familier kunne delta i flere konkurranser. Standens

fokus var på sikring av barn i bil, bilbeltekampanjen og hjelmebruk. Rundt 300 barn deltok i sykkelkonkurransen og her er det Pia Fossum, til daglig å finne ved Lillestrøm

trafikkstasjon, som assisterer en av de fremtidige trafikanter. (Foto: Birgitte Kjersem)



Trafikksikkerhetsdager i Skien

SKIEN ■ Kjendisfaktoren var ekstra høy under årets trafikksikkerhet- og MC-dag på Skien trafikkstasjon. Pål Anders Ullevålseter toppet listen av MC-kjentfolk sammen med dragracefører Hans Olav Olstad, endurokjører Asbjørn Slettholt og roadracer Rolf Kåre

Valderhaug. Sentralt i det meget godt besøkte arrangementet til Statens vegvesen stod som vanlig lokale nøkkelpersoner som Eva Ruth Ulla (bildet f.v.), Jan Petter Lyng og Vibeke Lin Jacobsen i Statens vegvesen. (Foto: Erik Hagen)



Gjenåpnes for båter

TRONDHEIM ■ Etter omfattende anleggsaktivitet gjenåpnet Skansenløpet for båttrafikk 30. mai kl 1600. Siden november 2006 har Skansenløpet vært stengt for båttrafikk på grunn av bygging av den undersjøiske betongtunnelen som er en del av Nordre avlastningsveg. I denne perioden har Jernbane-

brua, Brattørbrua, Verftsbrua og Nidelvbrua blitt åpnet en til tre ganger hver uke. Det er ikke til å legge skjul på at stengingen har medført problemer for de som har båter i kanalhavna, de som har levert fisk ved kaia i Ravnkloa og bedrifter i området. (Foto: Knut Opeide)



"Unter den linden"

KVAM ■ Før kalenderbladet synte juni var dei første tyske bubilturistane innloserte under trekronene på Steinstøberget rasteplass i Hardanger. Plassen er drygt ti år gamal, og blei bygt under det

som den gongen blei kalla reiselivsprosjektet. I dag inngår plassen i den nasjonale turistvegen, og er den einaste i Region vest med eiga fiskebrygge. (Foto: Geir Brekke)

Ny stas-do

KVANNDAL ■ Turistane og andre reisande kan i sommar sjå fram til at det endeleg blir skikkelege tilhøve for trengande som ventar på ferjekaien i Kvanndal i Hardanger. Det er arkitekt Tordis Hoem frå Oslo som har teikna bygget, som no er under oppføring. Ho har teikna tre turistveganlegg før. Huset får glastak og blir ferdig innan 1.juli. (Foto: Geir Brekke)



REPORTASJE

Syklistene først i Gent

Det er flere byer i Belgia som har tilrettelagt mye for syklister. Men få har gjort det så bra som studentbyen Gent med 230 000 innbyggere.

Henriette Erken Busterud

GENT/BELGIA: - I Gent har vi jobbet systematisk for å øke sykkeltrafikken gjennom ti år. Vi prioriterer syklisterne foran bil og buss når vi planlegger, og målet er at det skal være enkelt å komme fram for syklister og gående overalt. Vi har 110 000 sykkelturnere hver dag, det vil si en sykkelandel på 15 prosent. I tillegg har byen 50 000 studenter som kan leie gule studentsykler for 300 kroner i året, forteller Yves De Baets fra Gent kommune, mens 25 stykker på studietur med Sykkelbynettverket lytter ivrig.

King of the road

- Både politikere og bilister aksepterer at vi må prioritere gående og syklende for å få en bedre by å bo i. Politikerne aksepterer nemlig mer en du tror, understreker De Baets. I Gent har trikken forkjørsrett overalt. Årskort for trikk koster 1600 kroner, mens det er gratis for dem under 15 og over 65. Det er ikke lov å sykle på fortau, men ellers er det syklisten som er the king of the road. Til og med bussen må vente for syklistene og snike seg fram i bevisst trange gater som stort sett har 30-soner.

Mange tiltak

Det er et hav av sykkeltraseer langs kanaler og elver. De har til og med åpnet gamle portrom for at det skal bli enklere å komme seg fram på to hjul. 700 envegskjørtede gater gjør det vanskelig å kjøre bil, mens syklistene kan sykle mot retningen i 90 prosent av disse gatene.

Et par hundre meter av ei travel transportgate er stengt og gjort om til park med sykkelsti. De har sykkelparkeringsplasser med vakter, et system for etterlatte sykler, informasjonskampanjer og stunt til fordel for syklistene - for å nevne noe. Litt over ti millioner kroner brukte de på sykkeltiltak i fjor, og hele 30 ansatte jobber med dette.

Tar bort p-plasser

Kommunen har lagt flere parkeringsplasser under bakken for å få flere åpne plasser og gjøre det bedre for dem som går og sykler. I fjor fikk de inn 25 millioner kroner i p-avgifter som ble reinvestert i nytt parkeringshus under bakken. De har også hatt aksjoner mot illegal parkering og har lyktes med å få færre biler. Det koster for øvrig rundt en euro i timen å parkere.

- Vi besøkte hver eneste butikkeier for å forklare at vi ville ta bort parkeringsplasser til fordel for syklister og gående. Butikkeiere tror hver eneste euro kommer fra bileiere og var ikke særlig entusiastiske. Nå er dette det beste kommersielle området i Belgia. Når folk må parkere utenfor sentrum oppdager de også nye butikker, sier De Baets.



Imponert: - Jeg er mest imponert over at de har klart å redusere biltrafikken, at bilistene har så mye, sier Odd Nygård fra Statens vegvesen. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Ikke detaljorientert

I forhold til i Norge, der det er diverse krav og retningslinjer for sykkelfelt, er ikke belgierne så nøye. De trækker til på ulike dekker, bredder og oppmerkinger, men de har klart å få til et sammenhengende sykkelnett. I stedet for å bygge dyrt har de først og fremst satset på å fjerne parkeringsplasser og prioritere plass til sykkel framfor bil og buss. Men selv om de har fått gjort mye er det fortsatt mer som må gjøres.

Ikke hjelm

Mens det i kongeriket er mange birkebeinere som trækker til i fancy og full mundur, er denne type syklister så og si fraværende i Gent. Der sykler alt fra unge til gamle i vanlige klær og det er få hjelmer og se. - Vi vil ha så mange som mulig til å sykle. Det skal være en god følelse og ikke se farlig ut, og vi vil derfor ikke oppfordre til å bruke hjelm, sier De Baets og legger til at de heller ikke har mange sykkelulykker. Alle mellom fem og åtte år får derimot tilbud om gratis hjelm fra kommunen.

Holdning viktigst

- Den store forskjellen er bilistenes holdning og atferd. I Gent ga bilistene alltid plass til de som syklet slik at det ble et bra samspill til tross for at de er i samme gate. I Oslo er det mange bilister som bevisst skviser syklistene, som har en lav status. Det er den viktigste grunnen til at folk ikke sykler her, mener seniorrådgiver Trond Berget fra Syklistens landsforening, som arrangerte turen for Sykkelbynettverket.



Envegskjørt: I Gent har de 700 envegskjørtede gater for å gjøre det vanskeligere å kjøre. 90 prosent av dem kan sykles i begge retninger. (Foto: Henriette Erken Busterud)



Fjerner p-plasser: Her var det en parkeringsplass som nå er lagt under bakken. I stedet for at parkeringsselskap tjener penger, tar kommunene pengene sjøl og reinvesterer i nye anlegg under bakken. (Foto: Henriette Erken Busterud)



Sykelbru: I tillegg til en rekke sykkelfelt var det også egne sykkelbru for syklister. (Foto: Henriette Erken Busterud)



Opplæring: Fjerdeklassinger ved Tinnsmoen skole i Notodden tar sykkellappen. (Foto: Kjell Wold)

Tryggere på to hjul

17 fjerdeklassinger ved Tinnsmoen skole hadde det gøy og følte seg trygge på to hjul etter fire dager med sykkelopplæring.

Kjell Wold

NOTODDEN: Teamleder Jon Einar Bergsland i Grenland Sykleklubb kunne glad og tilfreds dele ut medalje og diplom til alle som hadde

bestått sykkeleksamen etter kurset på fire ganger to og en halv time med teori og praksis.

Sykleklubb

Sykleklubben har i flere år drevet trafikkopplæring og trafikk sikkerhetsundervisning blant fjerdeklassinger i Grenland i Nedre Telemark. Nå er undervisningsopplegget også i ferd med å krype videre nordover i Øvre Telemark.

- Bakgrunnen for dette forebyggende arbeidet er den stygge ulykkesstatistikken vi har hatt i Norge de siste årene, forteller Bergsland. 100

syklister blir skadet hvert år og 7-10 personer omkommer også på sykkelsetet årlig i Norge. Derfor startet Grenland Sykleklubb og grunder Michel Fouler for noen år siden denne trafikkopplæringen av unge syklister i samarbeid med Trygg Trafikk.

Sykkellappen

I dag er også Statens vegvesen, Telemark fylkeskommune og de enkelte kommunene nære støttespillere og bidragsyttere i trafikk sikkerhetsopplegget. Halvor Kaasa Hiller var en av fjerdeklassingene som stolt kunne ta i mot vitnemålet på avlagt

sykkellapp. Han måtte bare ha hjelp av kursleder Jon Einar til å justere bremsene enda litt mer etter øvelseskjøringen og eksamen, da Vegen og vi var på besøk.

- Dette var veldig gøy, men også litt vanskelig, innrømmet Halvor etter ferdighetsprøven i skolegården og den avsluttende kjøreprøven ute på vegene rundt skolen. Både lærere, kursledere, foreldre og andre medhjelpere har uttrykt stor tilfredshet med kurset "Gøy og Trygg på Sykkel i Telemark".

Ved siden av selve sykkelopplæringen har kurstilbudet også noen

positive sideeffekter som helse og sunt kosthold.

Tusentalls

Trafikkopplæring og trygg bruk av sykkel som framkomstmiddel er også blitt en viktig del av Læreplanen i grunnskolen de siste årene. Etter bestått sykkelkurs kan fjerdeklassingene ved alle de ni barneskolene i Notodden kommune nå trygt og lovlig sykle til og fra skolen. Tilbudet startet med 450 elever ved 12 barneskoler i Skien i 2005. Nå nærmer kurset "Gøy og trygg på sykkel" i Telemark seg raskt 5000 deltagere.

Sykel-milepel

Det blir ein gledeleg dag for både store og små syklistar når Statens vegvesen 9.juni kan opne siste delen av eit samanhengande sykkelvegnett på E39 mellom Os og Bergen.

Geir Brekke

OS: Det er den drøye tre km lange strekninga mellom Storestraumen og Ulvenskiftet i Os kommune sør for Bergen som no blir ferdig. Dermed kan ein ubrotten sykkelveg

mellom Os og Nesttun i Bergen takast i bruk.

Dei ivrigaste mosjonssyklistane har alt svinga seg inn på sørlegaste delen av nyanlegget, og gir berre positive tilbakemeldingar på kvaliteten, med tre meters breidde og skilje mot den stadig veksande kyststamvegtrafikken med dobbeltsidig stålrekkverk.

Tålsame trafikantar langs E39 har måtta godta ein del køståing under anleggsperioden frå oktober 2006 og fram til i dag, med mykje sprenging i til dels høge skjæringar på delar av anlegget. Vassbakk og

Stol har vore entreprenør, og har ikkje hatt skade med fråvær i anleggsperioden.

Anlegget har kosta 43,9 mill. kr, det aller meste finansiert over statsbudsjettet. Veganlegget er som ofte elles kombinert med legging av straum – og vassledningar. Statens vegvesen har stått for planlegging og prosjektgjennomføring, med Karsten Epland som prosjektleder.

Prøvetur: Dei første syklistane har teke i bruk delar av nyanlegget. (Foto: Geir Brekke)





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.

Ledige stillinger

REGION ØST

Byggeleder E6 Øyer-Tretten,

Lillehammer/Øyer
Stillingsnr. 1-092-08
Søknadsfrist 06. 06.

Planforvalter distrikt Østfold,

Moss
Stillingsnr. 1-083-08
Søknadsfrist 08. 06.

Byggeleder distrikt Østfold,

Moss
Stillingsnr. 1-084-08
Søknadsfrist 08. 06.

Inspektør (sensor)

Gudbrandsdal distrikt,

Lillehammer
Stillingsnr. 1-040-08
Søknadsfrist 09. 06.

Byggeledere Oslo og

Lillestrøm,

Stillingsnr. 1-088-08
Søknadsfrist 10. 06.

Kontrollingeniører Oslo og

Lillestrøm,

Stillingsnr. 1-089-08
Søknadsfrist 10. 06.

Driftsoppgaver innen bompengoordningen,

Oslo
Stillingsnr. 1-095-08
Søknadsfrist 10. 06.

Personlrådgiver,

Lillehammer
Stillingsnr. 1-086-08
Søknadsfrist 12. 06.

Personlrådgiver,

Oslo
Stillingsnr. 1-087-08
Søknadsfrist 12. 06.

Leder av trafikkdataseksjonen,

Lillehammer/Oslo
Stillingsnr. 1-101-08
Søknadsfrist 13. 06.

Assisterende byggeleder veg,

Hamar/Sand
Stillingsnr. 1-096-08
Søknadsfrist 17. 06.

Assisterende byggeleder bru,

Hamar/Sand
Stillingsnr. 1-097-08
Søknadsfrist 17. 06.

Assisterende byggeleder tunnel,

Sand
Stillingsnr. 1-098-08
Søknadsfrist 17. 06.

Prosjektingeniør,

Hamar/Sand
Stillingsnr. 1-099-08
Søknadsfrist 17. 06.

Vegplanlegger,

Hamar
Stillingsnr. 1-100-08
Søknadsfrist 17. 06.

3 IT-stillinger Lillehammer/ Oslo,

Stillingsnr. 1-093-08
Søknadsfrist 18. 06.

REGION VEST

Seksjonsleiar i Bergen - Eitt

års vikariat,
Bergen
Stillingsnr. 3-033-08
Søknadsfrist 19. 06.

REGION MIDT

2 Landskapsarkitekter,

Molde/Trondheim (Steinkjer)
Stillingsnr. 4-050-08
Søknadsfrist 12. 06.

Rådgiver (jurist) for anskaffelsesvirksomhet ,

Molde
Stillingsnr. 4-051-08
Søknadsfrist 12. 06.

Økonomisk rådgiver,

Molde
Stillingsnr. 4-052-08
Søknadsfrist 12. 06.

Fylkeskontakt for Sør-Trøndelag

Trondheim
Stillingsnr. 4-053-08
Søknadsfrist 12. 06.

REGION NORD

Byggeleder/kontrollingeniør,

Tromsø
Søknadsfrist 06. 06.

Avdelingsingeniør / inspektør,

Bodø
Søknadsfrist 13. 06.

Kundebehandler,

Alta
Stillingsnr. 5-029-08
Søknadsfrist 13. 06.

Miljøkoordinator,

Bodø/Tromsø
Stillingsnr. 5-030-08
Søknadsfrist 13. 06.

Avdelingsingeniør/inspektør - Midtre Troms distrikt,

Tromsø/Finnsnes
Stillingsnr. 5-031-08
Søknadsfrist 13. 06.

Sensor - Midtre Troms distrikt,

Tromsø/Finnsnes
Stillingsnr. 5-032-08
Søknadsfrist 13. 06.

VEGDIREKTORATET

To 3-årige engasjementer i bruseksjonen,

Oslo
Stillingsnr. 6-052-08
Søknadsfrist 06. 06.

Rådgiver - Samferdsel

Oslo
Stillingsnr. 6-051-08
Søknadsfrist 12. 06.

For ytterligere informasjon se
vegvesen.no/jobb

Ny direktør

■ ■ Jane Bordal er tilsatt som ny administrasjonsdirektør i Statens vegvesen, og startet i jobben mandag. 48-åringen kommer fra stilling i Vegdirektoratets organisasjonsutviklingsstab.

- Jeg er meget fornøyd med å få på plass Jane til denne viktige og utfordrende posisjonen og gleder meg til å samarbeide med henne videre, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen. Bordal overtar etter Kjell A. Haaland, som trer tilbake etter 20 år som administrasjonsdirektør til andre oppgaver i etaten etter eget ønske.

- Jeg er ydmyk foran en stor oppgave og ansvar i en viktig organisasjon. Jeg ser fram til å komme i gang sammen med mine kolleger. Jeg er opptatt av at vi sammen skal løse oppgaver og utfordringer til beste for brukere både internt og eksternt, sier Bordal.

Bordal kom til Statens vegvesen fra Wilh. Wilhelmsen, hvor hun i ti år har arbeidet med ledelse og Human Resources. Det meste av denne tiden tjenestegjorde hun i Malaysia.

Hun har tidligere også hatt ledende stillinger hos Unitor og Merliens Kemiske Tekniske.

Jane Bordal er kjemiingeniør fra Universitet i Oslo og Bergen ingeniørhøgskole, før hun senere ble bedriftsøkonom fra BI. Hun har også gjennomført BIs Management program innen strategisk kompetansestyring, Human Resource Management og Innovation Management. Bordal er gift, har to barn og er bosatt i Kolbotn utenfor Oslo.

Kirstens siste dag

■ ■ I morgen, fredag 6. juni, er siste arbeidsdag i Statens vegvesen for distriktssjef Kirsten Lindeberg i Aust-Agder og Arendal. Mandag 9. juni begynner hun i ny jobb som politimester for Agder politidistrikt med base i Kristiansand. I Kirstens sted trer fra samme dag Jens G. Andersen inn som ny fungerende distriktssjef i Aust-Agder. Han er i dag seksjonsleder for byggherre ved distriktet.

Ny TK-leder

■ ■ Vidar Dahl (43) blir ny seksjonsleder for trafikant- og kjøretøy ved Statens vegvesen Øvre Buskerud distrikt på Hønefoss. Han er nå oberstløytnant i Forsvaret og sjef for stab planlegging og drift, Logistikk i Produksjon ved Rena leir. Han tar over jobben etter Per Kristian Rotherud som gikk av for aldersgrensen nå i vår. Dahl tar over den nye vegvesenjobben 1. august 2008.

Høgskoleutdanning vs. realkompetanse

Svar til Geir Olav Jordal sitt innlegg i Vegen og Vi 9/08.

■ Det er en kjensgjerning at utdanningsnivået i befolkningen har økt og at arbeidsgiverne i større grad konkurrerer om folk med høyere utdanning, også til stillinger på lavere nivåer i bedriften. Jeg er et produkt av denne utviklingen. Jeg oppfatter det slik at du tolker et høyere utdanningsnivå som et uttrykk for manglende verdsettning av egen erfaringsbakgrunn. Du

velger selv hvordan du vil forholde deg til det som skjer og som du selv skriver hvordan dine holdninger påvirker din og dine kollegaers arbeidshverdag.

■ Ja, jeg har høyere utdanning og høyere lønn enn mine kollegaer og jeg må ha opplæring på førerkort og registrering i likhet med alle andre nyansatte på dette feltet og du forteller meg at dette går utover mine kol-

legaers humør og pedagogiske evner! Jeg skjønner ikke at dette er mulig med mindre man virkelig legger vrangviljen til. Du hjelper verken deg selv eller andre med å klage og være bitter over en generell samfunnsutvikling, men du vil tjene mye på å delta positivt i den, da vil du kanskje også lære noe nytt av nye ansatte med en annen bakgrunn enn deg selv. Jeg har over 10 års arbeidspraksis fra privat næringsliv og har ikke akkurat

hatt noen beskyttet tilværelse. Innimellom har jeg fullført 3-årig høyere utdanning og i motsetning til de muligheter som ansatte i Statens vegvesen har så har jeg kostet utdanninga mi sjøl og forventer selvsagt å få noe igjen for det i form av høyere lønn.

■ Å lære nye ting er aldri bortkastet. Selv om man ikke får brukt alt man har lært til enhver tid så vokser man som menneske, blir mer løsnings-

orientert og reflektert og bidrar således til en positiv utvikling. Derimot er det bortkastet og direkte nedbrytende å være i et arbeidsmiljø hvor misunnelse og følelse av urettferdighet råder grunnen. Ja, jeg blir direkte skuffet og lei meg, men min fordel oppi all denne elendigheten er at jeg faktisk har frihet til å velge.

Anne Kathrine Angvik

Kunnskap og læring

■ Jeg er ikke helt sikker på om Willy Petersen i innlegget sitt i Vegen og Vi helt skjønte poenget i innlegget fra Lars Fuglesang. Geir Olav Jordahl hadde skjønt poenget og formidlet i sitt innlegg mye av det som diskuteres mer eller mindre intenst blant oss ansatte. Det dreier seg ikke om vilje/ ønske/ evne til læring. Nei, det dreier seg om det som oppleves som urettferdige lønnsforskjeller.

■ Med relativt kort fartstid i Statens vegvesen er jeg imponert over de kunnskaper og evnen til å formidle disse som de eldre kollegene mine har. Jeg skjønner godt frustrasjonen når de blir forbigjorte lønsmessig av nyansatte med høyere utdanning.

■ Jeg misunner absolutt ikke de med høy utdanning en bra lønn og lærer også mye av de som kommer som nye i etaten med andre synspunkter på problemløsninger og med ferske kunnskaper.

■ Men...når du gjør den samme jobben og har de samme arbeidsoppgavene og i tillegg har større

realkompetanse er det ikke vanskelig å forstå at lønnsforskjellen føles urettferdig.

■ Tidene forandres på arbeidsmarkedet og mobiliteten på arbeidstakere er større. Det blir mer og mer sjeldent at du blir innen det samme firmaet/etaten 20 – 30 år.

■ Det er mangel på kompetent arbeidskraft i Norge nå. Som nyutdannet fra høyskole er du attraktiv og en måte for arbeidsgiverne å tiltrekke seg disse attraktive er å tilby en brukbar begynnerlønn.

■ Hvis du hører til en gruppe som ikke er like attraktiv med f eks manglende teoretisk kompetanse, gjerne litt eldre, men med solid realkompetanse skal du da ikke ha følelsen av å stå på sidelinja lønsmessig. Det er dette som er problemet og som ikke burde være særlig vanskelig for arbeidsgiver (og Willy Pedersen) å skjønne.

Mats Carlsson
Region øst

Trafikksikkerhet på veiene

■ Samferdselsminister Liv Signe Navarsete svarte på spørsmål om trafikksikkerhet i Dagbladet. Det var mange fine innlegg. De vanskelige spørsmålene ble sortert vekk og verken referert eller besvart.

■ Hvorfor lar vi det være helt opp til den fartsglade eller alkoholtørste bilist å kjøre sin bil så fort de selv vil med eller uten sertifikat? Hvorfor har vi slik en mild kontroll og milde reaksjoner knyttet til brudd på veitrafikkregler? Hvor mange ganger har du blitt kontrollert av politiet for promille eller fart de siste 5 årene? Kanskje er du til og med en av disse som har en fotoboksvarsler i bilen. Den forteller deg at rundt neste sving står det en fotoboks, så du bør sette ned farten. Det er mange som setter stor pris på dagens frihet til fart, akselerasjon og moro på veiene. Får de en liten bot en sjelden gang, har de fleste råd til det.

■ Nå er det også noen andre på veiene som ønsker frihet, men denne gangen fra ulykker, død og lemlestelse. Du og jeg kan ikke velge om vi skal ha frihet Til eller frihet Fra på

veiene. Det er kun mulig med en frihet av gangen, på de samme veier, til samme tid. Politikerne er de som velger. De har valgt frihet Til fart og moro med en mild kontroll og milde reaksjoner på brudd av trafikkregler. Derfor har vi så mange dødsulykker på de norske veiene når også redusert tidskostnad skal betales bl.a. med menneskeliv.

■ Det er fullt mulig å gjøre det vanskelig for de alkoholtørste å kjøre sine biler når de er påvirket. Det kan gjøres med montering av et alkoholås i bilen til de som er tatt for fyllekjøring. Det er fullt mulig å temme de fartsglade som er tatt i å kjøre fortere enn fartsgrensen, med montering av en automatisk fartstilpasser slik at bilen ikke kan kjøre fortere enn tillatt hastighet. Det er fullt mulig å kreve installert ferdskrivere i alle biler slik at benyttet fart i forhold til fartsgrenser kan avleses av politiet ved kontroll eller etter uhell. Det er fullt mulig å redusere maksimal hastighet på alle stamveier uten solide midtdele. Det er fullt mulig å intensivere bygging av solide midtdele på alle viktige stamveier. Det er fullt mulig å inten-

sivere politiets hastighetskontroller ved å la forhøyde bøter finansiere vesentlig flere kontroller. Det er fullt mulig å øke bøtene slik at disse er avhengig av inntekt og formue. Det er fullt mulig å forby salg og bruk av fotoboksvarsler, slik andre land gjør.

■ Med utgangspunkt i tidsrammen for NTP frem til 2020 er det fullt mulig å redusere antall drepte og hardt skadde fra foreliggende forslag på 800 pr. år i 2020 til ca 300 pr. år slik det er foreslått av SikkerTrafikk.no. I trafikketatenes forslag til NTP for 2010 til 2019 kjøpes følgelig spart tidskostnad og kjøre glede og det betales med menneskeliv, hardt skadde personer i trafikken og sparte kostnader. Det politiske spørsmål i denne forbindelse blir om det er etisk holdbart av departementene å legge opp til at kjøre glede og redusert tidskostnad på veiene skal betales med bl.a. menneskeliv. Hvor ellers i det norske samfunn betaler vi økonomiske fordeler, med menneskeliv?

Per A Løken, SikkerTrafikk.no
(Innlegget er forkortet)

Farlige super-sport M Cer

■ I vegen og vi nr.9/08 kan man lese om en prosjektoppgave fra Statens vegvesen, der man kan konkludere med hvilken Motorsykkeltype som er "farligst". Det er trist å lese denne artikkelen, som igjen viser mangel på forståelse og vilje til å ta fatt på problemet med ulykker og dødsfall relatert til motorsykkelkjøring generelt. Det å sitte og lage statistikk over dette, har blitt gjort i Norge utallige ganger med noen merkelige og useriøse forslag til prevantive virkemidler for å senke ulykkesstatistikken. ALLE Motorsykler, små og store er ufarlig når de står still, og det aller "tryggeste" er nok å ikke kjøre MC i det hele tatt. Personen som til slutt setter seg på motorsykkelen derimot er farlig. Svært farlig.

■ Her burde etter min mening Statens Vegvesen heller bruke skattebetalernes penger til holdningsskapende arbeid, spesielt mot de yngre motorsyklisterne. Et obligatorisk banekurs i forbindelse med førerkortet, der eleven får føling med hva som er grensene både for seg selv og sykkelen under kontrollerte forhold, og dette betalt av myndighetene er en rimelig forsikring for liv og helse, hvis viljen er der. Man trenger ikke store analyser på hvorfor ulykkestallene er større i enkelte regioner en andre.

■ Statens vegvesen fremfor noen burde vite at vegstandaren vår her i Norge er svært varierende, og



generelt dårlig med tanke på MC.

■ Det å bruke mere midler til sikre veier, som beskrevet i en annen artikkel i avisen, er positivt og gir en umiddelbar virkning både for MC-førere og trafikanter generelt. En annen problemstilling er bilistens holdning og opplevelse av en Motorsyklist, med andre ord her er mye å ta tak i, istedet for å bruke fire medarbeidere innen trafikksikkerhet til å lage statistikk og analyser.

Rune Holthen, Ålesund
Motorsyklist i 30 år.

En trafikkpedagogs tanker!

■ I Redaksjon 1 på NRK tirsdag 13. mai, fastslo Vegdirektøren at kampanjer mot ungdomsulykker er et viktig satsningsområde som skal økes. Våknet opp dagen etterpå da jeg fikk beskjed om at www.1840.net og aksjonen som kalles "Kjære søster", og som har foregått i 10 år her i Sør-Trøndelag, blir lagt på is.

■ I løpet av dagene som har gått siden da, har Vegdirektøren vært i media flere ganger med det samme budskapet og uttrykk stor bekymring for den negative utviklingen i antall alvorlige ulykker og sier jobben med å snu utviklingen er krevende. Han har satt fokus på mengdetrening og holdningskampanjer rettet mot ungdom, dette i sammenheng med kontroller og andre sanksjoner mot ungdommene.

■ Jeg er enig i at holdningskampanjer og kontroller må gå hand i hand. Det som er det sørgelige, er at det ser ut som om man her i regionen kun skal satse på kontrollvirksomheten. Dette fordi det er viktigere å holde ventetiden på førerprøvene nede enn å ha en holdningskampanje, som virker, gående. Blir det bedre trafikksikkerhet av å vente 3 uker på å kjøre opp enn å vente i 4 uker, eller 6 år for den saks skyld? Det siste er noe av poenget med hele 1840-kampanjen. 1840 består ikke bare av "Kjære søster", men har flere elementer så som "Ikke tøft å være død" samt "Ring og avbestill trafikkulykken", 1840-kampanjen er en unik mulighet til å treffe ungdom. 1840 er blitt en merkevare

har i Trøndelag. Russen lager egne knuteregler når 1840 er på stedet med "bråstoppen". (se Vegveven region Midt 15.05.08 eller www.1840.net). 1840-aksjonen har kontakt med Trondheim gatebilkubb. Her blir synspunkter luftet. Hva er det så 1840-aksjonen går ut på? Nettopp alt dette som Vegdirektøren peker på. Det virker derfor mer enn merkelig, når en lokalt her prioriterer å legge ned deler av dette - når vi vet det fungerer. "Kjære søster" er, så vidt meg bekjent, den eneste holdningskampanjen som er evaluert i stor stil, av NTNU ved professor Thorbjørn Rundmo.

■ "Kjære søster", et billedspill som fram til nå har gått på samtlige videregående skoler i Sør-Trøndelag, blir også drevet i resten av regionen. Vi møter ungdommen på deres arena. Vi treffer alle, 20 000 tusen i Sør-Trøndelag de siste 10 årene. De videregående skolene ringer og spør om vi kommer i år også, de vil legge "Kjære søster" inn i sin årsplan. Slik var det ikke til å begynne med. Da jeg var med å starte 1840-aksjonen med "Kjære søster" for 10 år siden, måtte vi kjempe for å få innpass i skolene. Det smerter en pedagogs hjerte at det arbeidet som disse har lagt ned, faller i grus. Er ikke livet til det neste kullet med elever fra videregående skole så mye verdt? Hvem skal bestemme hvem som blir "utsatt" for "Kjære søster" og teamets arbeid neste gang? Blir det de som er født i det herrens år 1997 kanskje? Når det gjelder trafikksikkerhet, skal utekon-

trollen prioriteres, man skal klippe skilt på "rånebiler", illegge beltegebyr osv. Jeg går ut i fra at de som tror dette virker på ungdommen, har bred kunnskap om holdninger og ungdomskultur. Vi lever i 2008. Mobilten er blitt allemannseie, straks kontrollen er på gang, har hele det miljøet vi ønsker å nå, fått beskjed.

■ Det å ferdes i trafikk er og blir, i alle fall en god stund fremover, en selvregulerende aktivitet. Det er kun føreren og passasjerene som regulerer hvordan kjøreturen skal arte seg. Så lenge ungdommen har kunnskap om våre kontroller blir det kun deres indre (holdningene) som regulerer atferden. De unngår glatt kontrollene. Gjennom 1840-aksjonen, som er en holdningskampanje, gis de i alle fall en mulighet til å tenke over sine handlinger. I media i det siste har det vært fokusert på at gutter ikke bør få førerkort før de er 25 år.

■ Terje Moe Gustavsen er også opp-tatt av at holdningsarbeidet samordnes bedre. Han oppfordres til å se til Sør-Trøndelag og Region midt. Her har det gjennom de siste 10 år vært et utbredt samarbeid mellom Politiet, Trygg trafikk, Statens vegvesen og Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg (FTU) gjennom 1840-aksjonen.

Med hilsen
Bård Aune, Trafikkpedagog
Region midt, Sør-Trøndelag distrikt.
(Innlegget er forkortet)

REPORTASJE



Vaktbilsjåfør: Tom Hansen er tilbake i Statens vegvesen. Vaktbilen er der for å sikre fremkommelighet på et sterkt trafikkert hovedvegnett. (Foto: Håkon Aurlien)



Gratis bensin: En strandet bil sperrer et løp ut av Ekeberg tunnelen. Vaktbilen kommer kjapt til unnsetning og etpar liter bensin løser problemet. (Foto: Håkon Aurlien)



Viktig: -Rask innsats sparer samfunnet for store summer, sier seksjonsleder Trond Holdtvedt i Stor-Oslo distrikt, sjef for vaktbilsjåfør Tom Hansen. (Foto: Håkon Aurlien)

Førstehjelp på vegene

Tom Hansen er igjen vegarbeider i Statens vegvesen. I Oslo har etaten tatt tilbake vaktbilfunksjonen som sørger for kjapp vegutbedring etter uhell eller tekniske feil.

Håkon Aurlien

OSLO: - Å ha egne mannskaper til å gjøre rask innsats på vegene, har spart samfunnet for store summer, sier seksjonsleder Trond

Holdtvedt i Stor-Oslo distrikt. Funksjonen har vært tilbake i Statens vegvesen i et år.

Helkontinuerlig

24 timer i døgnet, året rundt, er Hansen eller en av hans fire kolleger i beredskap med en vaktbil spesielt utstyrt for nødhjelp til vegnettet. Går en bil tom for bensin i en tunnel og sperrer et kjørefelt, er vaktbilen der på et par minutter. Bileieren får noen liter bensin på tanken, nok til å komme seg ut av tunnelen og til nærmeste bensinstasjon. Har en stol falt av et flyttelass og sperrer trafikken, kan vaktbilens folk kjapt rydde den bort. Går en alarm i et pumpehus, kan de reise

ut og tvangsstyre pumpene og dermed hindre stengning av vegen.

Ved trafikkuhell rykker de ut samtidig med utrykningsetatene. Mens andre tar seg av folk og biler, går våre mannskaper i gang med å forberede den istandsetting som skal til før vegen kan åpnes igjen. Det er kun snakk om rydding og sikring. Større reparasjoner kommer senere.

Kunnskap

Tom Hansen har 25 års kunnskap om vegnettet i Oslo og er glad for endringen. Han begynte i sin tid i Oslo Veivesen, og fulgte med oppgavene først til entreprenørselskapet Oslo vei, så til Statens

vegvesen Akershus og så til Mesta AS, da funksjonskontraktsystemet ble innført i 2003. Nå skulle entreprenører ta seg av alt arbeid ute på riks- og fylkesvegnettet og oppfylle bestemte minstestandarder, inklusive beredskap til å rykke ut ved plutselige hendelser.

- Standarden i funksjonskontraktene er en times reaksjonstid på dagtid og to om natta på veger med døgntrafikk over 3000. Det fungerer ikke på Oslos sterkt trafikkerte veger. Det ble alt for lenge og kostet samfunnet for mye, sier Holtvedt. Beparelse nå ligger hos trafikantene i form av redusert ventetid. Vegvesenets vaktutgifter er som før.

Styringslinjer

Beslutningen om å ta tilbake "vegførstehjelpen", er også begrunnet i et ønske om klare styringslinjer og likebehandling mellom Vegvesenet og entreprenørene samt om bevaring av kunnskap om vegnettet i Vegvesenet. Når alt er i orden og trafikken flyter normalt, er vaktbilens folk ute for å inspisere teknisk utstyr av ulike slag, at rutiner er i orden for å møte ting som kan tenkes å skje, og at arbeidssikring fungerer.

- Vi har mye teknikk som må videreutvikles og som må fungere til enhver tid. I denne jobben blir man aldri utlært, sier Tom Hansen.



Stiller ut Norge: Nasjonale turistveger er blant det Statens vegvesen vil vise fram på Via Nordica-kongressen i Helsinki. (Foto: Per Kollstad)

Via Nordica-kongress i Helsinki

OSLO: Norge stiller med 200 deltagere på Via Nordica, over halvparten er fra Statens vegvesen, mens resten kommer fra bransjen for øvrig.

I overkant av 20 fra den norske delegasjonen skal holde foredrag i tillegg til tre medarbeidere som skal være med å lage kongressaviser. Statens vegvesen pre-

senterer ellers fem tema med bildeshow på sin stand: Vern av kulturminner, trafikksikkerhetskampanjer, Klima og transportprosjektet, Lofast og nasjonale turistveger. Når det gjelder sistnevnte så skal Statens vegvesen til sammen investere 1,2 milliarder kroner på tilrettelegging langs 18 turistveger, og Norges

fremste arkitekter har utviklet spennende utsiktssteder og rasteplasser som har vakt internasjonal oppmerksomhet. I tillegg til Statens vegvesen har CTH Geosynteter AS og ViaTech AS utstillinger. ViaTech stiller blant annet med demo-bil som brukes til måling og inspeksjon av kjørebanelen.

TETT PÅ

NAVN: Hein Gabrielsen ■ **ALDER:** straks 40 ■ **STILLING:** Overingeniør ved Veg- og ferjeforvaltning i Vegdirektoratet ■ **BOSTED:** Ski ■ **SIVILSTATUS:** Gift, pappa til 4 aktive gutter ■ **AKTUELL SOM:** Fungerende sikkerhets- og beredskapsleder i Statens vegvesen

Alltid beredt

For øyeblikket er det litt "stille før stormen" for fungerende sikkerhets- og beredskapsleder i Statens vegvesen, Hein Gabrielsen.

Kjell Wold

OSLO: Ved sankthanstider vet han mye mer om det blir en storflom i Sør-Norge denne sommeren som i fjor.

- Vi lærte utrolig mye av storflommene i Trøndelag og Sør-Norge. Skulle værgudene sette oss på nye, store prøver denne sommeren, lover jeg at vi i Statens vegvesen er særdeles godt forberedt på å takle utfordringene som måtte komme, sier maskiningeniøren, som var bussjåfør i tidlig yrkeskarriere på 90-tallet.

Første test

Hein Gabrielsen og Statens vegvesen har allerede testet flomberedskapen flere ganger denne våren. Til nå er det Oppland og Gudbrandsdalen som har fått den største trøken sørpå sammen med noen mindre områder i Buskerud og Telemark.

- Den største utfordringen før og under en mulig storflom er å få ut rett informasjon til rett tid for å ta de riktige beslutningene. Vi har god hjelp til å forberede dette både av Norges Vassdrag- og Energiverk (NVE) og Norges Meteorologiske Institutt (NMI). Dessuten har vi et veldig godt utbygd og trimmet beredskapsapparat ute i våre vegvesenregioner og distrikter som er vant til å delegere og ta ansvar når det trengs, sier Gabrielsen.

Nye utfordringer

Klimaendringene har også påvirket arbeidshverdagen for mange tilsatte i Statens vegvesen. Det gjør at etaten har innrettet og smurt sikkerhets- og beredskapsorganisasjonen ekstra godt inn mot nye og mulig større naturkatastrofer som flom og ras enn tidligere år.

- Arbeidet mitt nå består i stor grad av å følge med på all tilgjengelig informasjon om værutviklingen i ukene framover, rapportere oppover til Samferdselsdepartementet og koordinere og samordne arbeidet nedover og utover i egen organisasjon. Det har vi et veldig godt lokalt apparat og mange dyktige folk til å takle, sier Gabrielsen.

Overvåker på nett

Daglig følger han nøye med på snømengder i fjellet, vannstand i vassdrag og magasiner og værutsiktene framover. Til det er internett viktigste arbeidsredskap.

- Selv om de seneste dagene både har vært varme og tørre, må vi nok vente til siste halvdel av juni før vi kan si om og eventuelt når det kan

bli storflom denne sommeren, sier han. Og mener det uansett er alt for tidlig å avblåse en mulig flomfare nå tidlig i juni på bakgrunn av de siste ukers tørrvær. Til det er den norske sommeren alt for lunefull og omskiftelig.

Jobbskifter

Det var slett ikke gitt at det var sikkerhets- og beredskapsarbeid som skulle bli hans plass i Statens vegvesen, da han begynte i etaten i 1998. Etter endt maskiningeniørutdannelse i 1991 avtjente han verneplikten i Gardn. Deretter ble han bussjåfør i Stor-Oslo for siden å bli tilsatt i Stor-Oslo Kollektivtransport for å jobbe spesielt med skolebarntransport.

- Jeg skiftet til Statens vegvesen for ti år siden for å få mer tid til å bedrive faget mitt. Som spesialist på bil og motorteknikk passet det utmerket å starte vegvesenkarrieren min med typegodkjenning av kjøretøy, sier Hein Gabrielsen. I 2001 søkte han seg over til Trafikkdirektørens stab. Fra nyttår har han jobbet i sikkerhets- og beredskaps-

enheten i Statens vegvesen, nå som fungerende leder. Han forsikrer oss om at han ikke gruer seg til en eventuell storflom til sommeren, men at han selvsagt ikke håper at det skjer. Skulle de verste floms scenariene likevel slå til lover han at organisasjonen i alle ledd er godt forberedt.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Jeg tror at det har mye med uoppmerksomhet å gjøre, for mange muligheter til å gjøre andre ting enn å konsentrere seg om det å føre bilen, og i tillegg høy fart.

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

Fokusere videre på tilgjengelighet og riktige kundetjenester (vi er på god vei), både på trafikkstasjonene og ellers i etaten.

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

Nytte dagen og vurdere å opprette et sikkerhetsmiljø/forum som kan være et kunnskaps-senter for alt arbeid hvor vi har sikkerhetsutfordringer i Statens vegvesen.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Gripe muligheten til å vurdere sammenhengen mellom bilpriser (avgiftsbelegging av kjøretøy) og gjennomsnittlig alder på kjøretøy sett i mot en potensiell økning av trafiksikkerhet og bedret miljøteknikk/lavere utslipp ved lavere avgifter på kjøp av kjøretøy.



Foto: Henriette Erken Busterud

LØSGRUS

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.



NORSK VEGMUSEUM



Det viste seg vanskelig å kjenne igjen motivet i forrige utgave. Foreløpig har ikke Ole Arvid Flatmark ved Norsk vegmuseum fått inn holdbare opplysninger om bildets innhold.

HVA SKJER?

4-6. JUNI/GENEVE

■ ITS Europe

6-8. JUNI/TRONDHEIM

■ Anleggsmesse MEFA 08

8-11. JUNI/HELSINGFORS

■ Via Nordica 2008

2. SEPT/SVOLVÆR

■ Norvegkonferansen

8-11. SEPT/TRONDHEIM

■ Teknologidagene 2008

15-16. SEPT/GARDERMOEN

■ Transport og logistikk 08

20-21. OKT/KONGSBERG

■ Den Nasjonale Sykkelkonferansen

LØST OG FAST



Stedet

Grend eller boligområde 3-4 km vest for Gol sentrum i Hallingdal i Buskerud. Navnet har ikke noe med høns eller kvinnfolk å gjøre. Derimot en helt naturlig forklaring. Tuppe er avledet av Tupper som betyr furukongle. Boligfeltet ligger i et område der det før var en stor furuskog. Gol ligger ved rv.7 som starter i Hønefoss. (Foto: Kjell Wold)

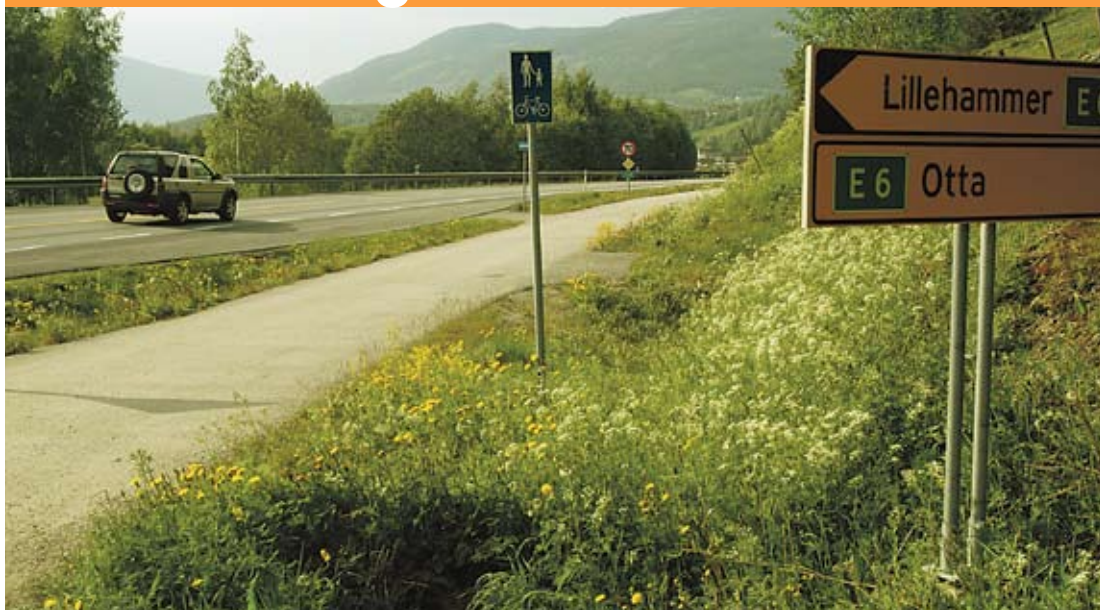
E. Enger

Det er nye tider for togfolket. Elisabeth Enger er ansatt som Jernbanedirektør etter Steinar Killi, og vil ha mye kontakt med Einar Enger som er toppsjef i NSB. Begge vil nok vite å pleie relasjonene til samferdselsdepartementets ledelse, bl a statssekretær Erik Lahnstein som kunne ha het E. Enger han også dersom han hadde valgt etternavn fra moren Anne som er fylkesmann i Østfold.

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

Her om dagen

Norge tar seg pent ut i godvær på forsommeren. Blomstringen er i full gang langs vegkantene, her E6 like syd for Ringeby i Oppland. (Foto: Håkon Aurlien)



UNORMALER

86

Normalisert ulovlig

Den unormale jury har fått unormalt varierende tilbakemeldinger om bruken av dette skiltet.

Skilttypen sees flere steder. Akkurat dette står ved enden av en fylkesveg på Jeløy ved Moss og markerer starten på en privat veg der det åpenbart er ønske om både lav fart og lavt akseltrykk.

Skiltet er profesjonelt laget og den unormale jury har etter inngående undersøkelser fått bekreftet at skiltet kan leveres fra normale skiltprodusenter.

Vegdirektoratets skiltkyndige slår derimot fast at private skilt skal ikke kunne forveksles med offentlige skilt. Et forbudsskilt med sort rand i stedet for den standardiserte røde, er absolutt egnet for forveksling. Med andre ord er skiltet ulovlig. (Foto: Håkon Aurlien)



VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Statsbudsjettets store taper

Bevilgningene til nye veganlegg framstår som den store taperen i regjeringens forslag til statsbudsjett for 1989. Budsjettet skal behandles av Stortinget i nær framtid. Forslaget til riksveginves-

teringer innebærer at bevilgningene reduseres med om lag 12 prosent fra 1988 til 1989 når det tas hensyn til 5 prosent prisstigning som Vegdirektoratet regner med vil være realistisk.