



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET:

Internasjonale aktører møttes i Norge for å lage bedre mc-sikkerhet. **SIDE 4**

SENSORNØTT:

Rettsaken mot en sensor i Statens vegvesen er en juridisk nøtt. **SIDE 12**

UTBYGGING:

Mange vil ha tunnel i staden for ny hengebru mellom Bergen og Sotra. **SIDE 17**

God sommer

LEDER SIDE 2



Bussrevolusjon

Fra 30. juni får kollektivreisende i Trondheim en helt ny hverdag. **SIDE 11**



5-åringer med lappen

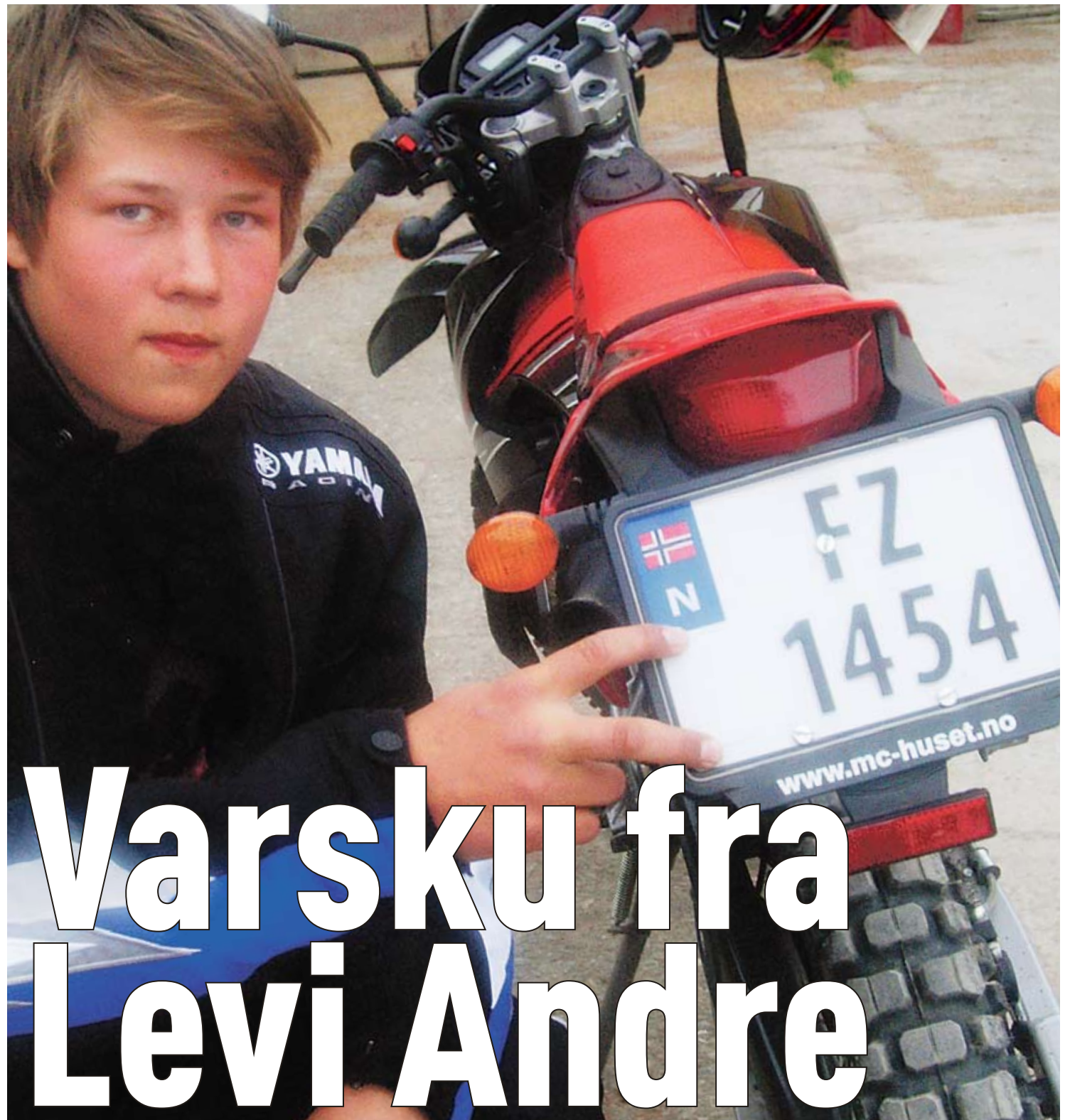
Ikke alle 5-åringer har førerbevis for trehjuls sykkel - utstedt av Statens vegvesen. **SIDE 14-15**

EU-mannen

Espen Andersson fra Statens vegvesen jobber i EU-kommisjonen. **SIDE 21**

Plantekrig

17 planter i vegkanten er svartelistet fordi de fortrenger andre planter. **SIDE 22**



Varsku fra Levi Andre

Varselskilt: 16 år gamle Levi Andre Steen vil ha et skilt på mopeden som forteller at han ikke har lov til å kjøre fortere enn 45 km/t. (Foto: Håkon Aurlien)

Presses av vegen. - Vi blir rett og slett kjørt i grøfta. Flere av kameratene mine har opplevd det og jeg liker ikke å få bilister tett innpå meg. Mopedist Levi Andre Steen (16) plages av bilister som nærmest presser han av vegen. Han ønsker et 45 km/t skilt bak på mopeden for å vise bilister at mopeden kjører så fort den har lov til. **SIDE 5**



Ulykkesfrykt

Distriktssjef i Haugaland og Sunnhordland, Petter Sivertsen (bildet), frykter en ulykkesommer på vegene. Hordaland og Rogaland er de to fylkene med størst økning i antall dødsulykker de fem første månedene i år. (Foto: Geir Brekke)

SIDE 6-7

DAGSORDEN

God sommer

LEDER

Helge Rong

■ Endelig er den her. Sommerferien står for døren, en tid på året svært mange venter på. Skattepengene er på veg inn, feriepengene vel disponert og planene klare for hva familien skal ta seg til.

■ Mange legger ut på vegen, med bilen fullpakket av bagasje og unger. Langt der bort venter noen, på besøk fra dem som bor langt borte. Ute på vegnettet er det mange i samme båt, godt blandet med tyske, spanske, franske og danske turister.

■ Turistene har god tid. De vil oppleve vår vakre natur, raste litt i vegkanten, ta litt bilder, stort sett nyte kjøreturen. Tempoet de holder er ikke alltid forenelig med den øvrige trafikken. Spesielt ikke for dem som er på transportetappe mellom punkt a og b.

■ Vårt vegnett er ikke som i andre europeiske land. Vi har ingen autobahn, med nok filer til at trafikken bak kan passere på venstre side, enten det nå er i tredje eller fjerde felt. Ikke alle saktekjørende turister har oppdaget dette. Noen er flink med å slippe forbi, men alt for mange lar være å kjøre til siden for å slippe køen fram.

■ Utålmodigheten brer seg bak bobilen som ligger først i køen. Muligheten for å kjøre forbi er begrenset. Hvis det kommer et strekk der man kan passere, dukker det ofte opp motgående trafikk. Irritasjonen stiger i takt med temperaturen. Ungene vil ha is, mens far vil sluke mil.

■ Situasjonen er nok velkjent for mange, uten at felles skjebne gir felles trøst. Det er lett å si det, men fryktelig vanskelig å holde seg til, tålmodighet. Vegene er så brede som de er, turistene kjører som de gjør. Det er fakta, som lite kan gjøres med denne sommeren. Derfor må man ta sine forholdsregler. Beregn god tid på turen. Det er bedre at man bruker tre timer mer enn tenkt, enn at en ikke kommer frem. For da blir det ingen god sommer!



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

Miljø- og klimaarbeidet vil i stor grad prege arbeidet i

Statens vegvesen i de kommende årene.

Nå står sommeren for tur

Våren er i ferd med å gå over til sommer – i alle fall på kalenderen. Når vi snart tar en velfortjent ferie, er det tid for et lite tilbakeblikk.

Vi legger bak oss et aktivt og intenst halvår i Statens vegvesen. I januar la vi fram transportetatens forslag til Nasjonal Transportplan. Framkomlighet, sikkerhet og miljø er bærebjelkene i forslaget. Vi foreslår en betydelig styrking av drift og vedlikehold og en innretning av investeringene med sikte på bedre trafikkikkerhet. Høringsfristen har gått ut, og vi kan konstatere en god oppslutning om hovedlinjene. Ikke overraskende mener de fleste høringsinstansene at det bør settes av store beløp til veginvesteringer. Regjeringen vil legge fram stortingsmeldingen i desember. Vi venter i spenning.

Forvaltningsreformen har gitt og gir store utfordringer. Selv om det ikke blir endringer av antall regioner (fylker), vil overføringer av oppgaver fra staten til fylkene gi utfordringer. For vår del betyr det mye at hele ansvaret for øvrige riksveger overføres til fylkene. Det er allerede lagt ned mye arbeid i etaten rundt forvaltningsreformen. Arbeidet fortsetter med sikte på at endringer skal skje fra 1.1.2010.

Miljø- og klimaarbeidet har blitt mer synlig gjennom vinteren og våren. Det bæres av gode fagmiljøer i Statens vegvesen. Gjennom konferanser og annet arbeid har vi bidratt til analyse og kunnskap. Miljøarbeid har etter hvert lange og gode tradisjoner i SVV. Likevel er jeg sikker på at vi på dette området bare har sett en begynnelse. Miljø- og klimaarbeidet vil i stor grad prege arbeidet i Statens vegvesen i de kommende årene.

En bred organisasjonsgjennomgang er i startfasen. En rivende samfunnsutvikling, prioriteringer i NTP, Forvalt-

ningsreformen og fokus på miljøarbeid er noen av de sentrale stikkordene som gir behov for en gjennomgang og endring av vår egen organisasjon. Vi ønsker å kjøre en prosess gjennom 2008 og 2009, slik at vi har en ny organisasjon på plass fra 1.1.2010. Det blir en spennende prosess der vi legger opp til bred deltakelse. Jeg har på ingen måte noe klart bilde av resultatet nå, men føler meg sikker på at vi sammen skal finne gode løsninger.

På Stortingets nest siste dag før sommerferien, ble det satt punktum for undersøkelser og vurderinger etter raset i Hanekleiva i julen 2006. Departementet og Stortinget har foretatt en grundig og bred gjennomgang og konstatert at Statens vegvesen nå har en organisering der ansvarsforholdene er klare. Både departementet og Stortinget ser positivt på det arbeidet som har skjedd i etaten, men uttrykker også klare forventninger til at vi har fortsatt høyt fokus på kvalitetsarbeidet i Statens vegvesen. Jeg er glad for at vi nå kan legge undersøkelsene rundt bakgrunnen for raset bak oss, og vi skal selvsagt gjøre vårt ytterste for at departementets og Stortingets forventninger innfris.

Denne våren og sommeren har dessverre gitt en betydelig økning i antall drepte i trafikken. Mange ungdommer er revet bort altfor tidlig i livet. Dette minner oss mer enn tydelig på at vi fortsatt har store og viktige oppgaver foran oss i Statens vegvesen.

Jeg vil til slutt bruke denne anledningen til å takke for mange nyttige og hyggelige møter med mange gode medarbeidere i Statens vegvesen gjennom vinteren og våren. Jeg slutter ikke å bli imponert over kunnskaper og engasjement jeg møter overalt i landet. Jeg gleder meg til å treffe enda flere etter at vi har lagt bak oss en velfortjent sommerferie. God sommer!

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN



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

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

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



Ansvarlig redaktør
Helge Rong

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



Vaksjef
Anne Marit Ø. Johansen
Vegdirektoratet

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



Journalist
Henriette E. Busterud
Vegdirektoratet

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



Journalist
Kjell Wold
Region sør

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



Journalist
Håkon Aurlien
Region øst

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



Journalist
Geir Brekke
Region vest

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



Journalist
Knut Opeide
Region midt

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



Journalist
Giselle Jensen
Region nord

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

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

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

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

Redaksjonen avsluttet 24. juni kl. 13.00. Neste utgave kommer 28. august 2008

KRONIKK

SOMMERTRAFIKK ■ Sommeren krever skjerpet omtanke og oppmerksomhet. Den enkelte kan gjøre mye selv for at sommertrafikken virkelig skal bli feriegledede og ikke tragedie.

Kjøøl ned - du har ferie

■ Sommertrafikk betyr et mylder av biler, motorsykler, campingvogner, syklist og gående på og langs veiene. For mange en uvant situasjon, i en bil som ofte ikke "oppfører" seg som normalt, på ukjente veier og med lange kjørestreknin-

ger. ■ Det krever skjerpet omtanke og oppmerksomhet. Likevel er det et faktum at antallet døde og alvorlig skadde i sommermånedene langt overgår glatte vinterveier.

■ Den enkelte kan gjøre mye selv for at sommertrafikken virkelig skal bli feriegledede og ikke tragedie.

■ En ferielastet bil endrer oppførsel på veien i forhold til "enmannsturen" til og fra jobb. En kan gjerne prøve styring og bremsing med fullastet bil på et trygt sted. Mange glemmer å sjekke vekta på bilen med last. Ikke minst er det viktig om bilen skal brukes med 4-5 personer. Da bør en ta en titt i vognkortet for å se hva som er tillatt totalvekt for bilen, ofte er det ikke stort igjen til bagasje om det er mange personer i bilen.

■ En bør unngå tunge gjenstander i boks på taket, den egner seg best for soveposer o.l. Og for all del må en unngå løse, tunge gjenstander på "hattehylla" eller ellers i kupeen. Ved 50 km/t blir en tom colaflaske 9,1 kg ved bråstopp og ved 90 km/t hele 16,3 kg. Ikke noe særlig å få i bakhodet.

■ Et viktig poeng før feriekjøring, er å ha god tid og ikke kjøre etter en stram tidsplan. Det fører lett til stress og uoverveid farlig kjøreatferd. Ikke minst dersom det koker i hodet på grunn av hete i kupeen. Allerede ved 24 - 25 grader, blir man en dårligere sjåfør og hva da om kupeen skulle nærme seg badstutemperatur? Sommerkjøringen blir mye hyggeligere med god tid, hvile og avkjøling - og ikke minst blir den langt tryggere for en selv og andre.

■ Altfor mange lar seg friste til uvettig forbikjøring i tett sommertrafikk.

■ Når feriekøene er lange og strømmen av biler går tett i tett, er det ikke lov å snikkjøre eller tråkle seg fram i rekken.

■ Med så tett trafikk som en har på norske veier i dag, vil nærmest enhver forbikjøring medføre risiko. Det er derfor bestemt at den som blir forbikjørt, har plikt til å slippe fram den som skal forbi. Den forbikjørt skal legge seg til høyre og ikke øke farten. Selv ikke under forbikjøring har man lov til å overskride fartsgrensene. Dersom en ønsker å kjøre forbi en bil som ligger i 70 kilometer i timen og selv ikke skal overskride 80 kilometer i timen, blir forbikjøringsstrekningen på nærmere 600 meter.



(Illustrasjon: Arild W. Solerød)

LEIF N. OLSEN



■ **HVEM:** Leif N. Olsen, også kalt UP-Olsen er administrerende direktør i Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund.

■ Om den som blir forbikjørt reduserer farten fra 70 til 60 km/t halveres forbikjøringsstrekningen. Eller generelt sagt, for hver 10 km/t forskjell i farten mellom forbikjørt og forbikjørende bil, reduseres forbikjøringsstrekningen til det halve.

■ Dagens tette trafikk krever stor oppmerksomhet og årvåkenhet. Føreren har etter hvert fått et større underholdnings- og informasjonstilbud i bilen. CD-plater spredt i bilen, radio med utallige innstillingsmuligheter, avanserte mobiltelefoner, elektroniske kart og informasjonskanaler er noe som lett tar bort oppmerksomhe-

ten fra kjøringen - ikke sjeldent med katastrofale følger.

■ Lyd og støy i kupeen fra tekniske innretninger eller passasjerer, fører lett til et sekunds uoppmerksomhet, og bilen har beveget seg 20-30 meter "i blinde".

■ Samtidig som en får mer utstyr som kan fjerne oppmerksomheten fra trafikkbildet, stiller trafikkmiljøet større krav ved tettere trafikk og mer kompliserte trafikksystemer. Noe kan en imidlertid gjøre for å redusere ulykkesrisikoen og øke oppmerksomheten.

■ Sommerferie er også promilletid. Ikke overraskende nyttes det mer rusmidler i forbindelse med ferie og fritid og med det blir det også mer ruskjøring. Og det samtidig som trafikkmiljøet stiller høyere krav - det må gå galt fra tid til annen.

■ Den siste tiden har vi sett mange tragiske ungdomsulykker som følge av ruspåvirkning. Mens promillekjøring tidligere ikke var noe spesielt ungdomsfenomen, kan en nå registrere samme utvikling som i Sverige de siste 4-5 årene - sterkt

økende ruskjøring blant unge gutter. Streng lovgivning, opplæring, bøter og fengsel ser ikke ut til å være nok, når det gjelder å begrense omfanget av ruskjøring.

■ Det trengs nye tiltak for å begrense omfanget av denne gruppen som i seg selv er liten, men som forårsaker så mange meningsløse tragedier.

■ Ulike "promilleprogram", alkohols, påvirkning av fører og omgivelsene gjennom opplæring m.v. har vært prøvd med gode resultat i mange land. Det er ingen grunn til at Norge skal henge etter.

■ Andre rusmidler enn alkohol, er et økende problem i trafikken, enten det er illegale narkotiske stoffer eller legale medikamenter. Det er ingen eksakte grenser for slike stoffer i Norge og det er vanskelig å påvise at vedkommende er påvirket. "Hele" Europa har regler som medfører "null-grense" for alle slike stoffer, unntatt mengder foreskrevet av lege. Det kan være vanskelig å forstå at en for illegale stoffer og bruk, ikke setter en "null-grense", mens en for det lovlige stoffet alkohol i realiteten har det.

Med så tett trafikk som en har på norske veier i dag, vil nærmest enhver forbikjøring medføre risiko.



Statens vegvesen

I MEDIENE:

FIRDA

- Umogleg

Statens vegvesen kjenner til traktor som har kjørt i årevis utan brems. Likevel er det bortimot umogleg å påleggje faste kontrollar, seier Per Bergeheim i Statens vegvesen til avisa Firda i Sogn og Fjordane, som skriv om auke i traktorulykkar i fylket.

Nordlys

Måtte skje

Ja, så skjedde det som måtte skje. Noen måtte bøte med livet i krysset på Strandtorget. Vel hva kan man si? Ufattelig tragisk! Men det gjør jo selvfølgelig ingenting, for jeg er fotgjenger og syklist og jeg kan gjøre akkurat som jeg selv vil uten å måtte tenke på tilsnakk for rågjengeri og sykling i motsatt kjørefelt fra politiet, heter det i et leserinnlegg i avisen.

sa.

Siste køsummer

- Erik Gressløs frykter E6-kaos og stillestående trafikk gjennom Sarpsborg i sommer. Prosjektlederen for E6-utbyggingen gruer seg til de neste ukene. Det samme bør bilistene gjøre når ferietrafikken tar til for alvor, skriver Sarpsborg Arbeiderblad.

Tidens Krev

Flaskehals

Trafikken på sambandet Kvanne-Rykkjem mellom kommunene Sunndal og Surnadal har økt kraftig. Det har medført at mange trafikkanter ikke kommer seg med den ferge de har planlagt. Det er både bedriftsøkonomisk og samfunnsøkonomisk dårlig butikk å stå i fergekø. Det er derfor positivt at Statens vegvesen nå har gitt signaler om at de vil se på mulighetene for å forsterke fergekaia på Kvanne, skriver avisen i en leder.

Varden

Varsko

Vi må hindre at 2008 blir det store ulykkesåret på norske veier. Alle veiførende må ta sin del av ansvaret for det. Ulykkestallene tilsier en skjerpet innsats over en bred skala. Flere kontroller og strengere reaksjoner er blant de viktigste bidragene, heter det i en leder.

TRAFIKKSIKKERHET

Sagt etter konferansen



Jack Short, Irland (forskning)

- Dette var en veldig viktig konferanse fordi den hadde en så bred sammensetning.



Sonja Sporstøl, Norge, (administrasjon)

- Sikker MC-kjøring er en hjertesak for meg og det var flott å samle en hel MC-verden i Norge for å snakke sikkerhet.



Frank Geelen, Nederland (administrasjon)

- Konferansen ga mye kunnskap men det viktigste er nok at konferansen fant sted, at man fikk samlet så mange interesseparter.



Hans Petter Strifeldt, Norge (MC-brukere)

- Nå har vi et godt grunnlag for å utvikle regelverk basert på at de fleste motorsyklister er fornuftige trafikanter.



Baru Rengerjan, India (MC-producent)

- Jeg er veldig imponert over den sosiale vinklingen som preger utviklingen av det internasjonale motorsykelregelverket. Dette er noe vi vil ha nytte av, og vil bidra til.



Kirk Willard, USA (MC-brukere)

- Jeg har vært med på møter i snart 20 år, men det er første gang jeg har en legitim følelse av å ha kommet inn i et reelt samarbeid.



Samarbeid: Lillehammerkonferansen ble en milepel i å involvere motorsyklisterens organisasjoner i utviklingen av et regelverk for økt MC-sikkerhet. (Foto: Håkon Aurlien)

Globalt samarbeid om økt MC-sikkerhet

- Motorsykler må være en selvfølgelig del av vegsystemene og transportpolitikken.

Håkon Aurlien

HAFJELL: Det var en av hovedkonklusjonene da internasjonale aktører i motorsykkelmiljøet for første gang møttes i Norge forrige uke for å lage felles anbefalinger for bedret MC-sikkerhet. Konklusjonen er ikke så selvfølgelig som den høres.

- Vi ønsker å samarbeide med alle interessegrupper, men dette er faktisk første gang at motorsykelbrukernes organisasjoner har fått en direkte mulighet til å delta i utviklingen av internasjonale anbefalinger. Det er noe som må fortsette, sa Jack Short, direktør i OECDs transportforskningscenter og generalsekretær i International Transport Forum (ITF), da konferansen var avsluttet.

Ikke motorsykkelforbud

- Vi vet at motorsykelførerne er en utsatt trafikantgruppe, men det er ikke aktuelt å innføre noe "MC-forbud" i Norge.

Håkon Aurlien

HUNDERFOSSEN: Dette understreket samferdselsminister Liv Signe Navarsete da hun åpnet det internasjonale arbeidsseminaret om motorsykkelsikkerhet på Vegmuseet ved Hunderfossen. Der har Statens vegvesen nå en trafikkisikkerhetsutstilling etter at nullvisjonsprosjektet ble sluttført for to

år siden. Statsrådets uttalelse var et klart svar til en trafikkisikkerhetsforsker som like før konferansen hadde uttalt at Stortingets visjon om ingen drepte eller alvorlig skadde i trafikken, er uforenlig med å ha motorsykler i trafikken.

22 land

Konferansen ble lagt til Hafjell, delvis på Statens vegvesens museum som også er kunnskapssted om nullvisjonstenkning, og samlet representanter for motorsykkelfabrikantene, motorsyklisterorganisasjonene, vegmyndigheter og forskningsmiljøer i 22 land. Organisasjonen for økonomisk samarbeid og utvikling (OECD) var formell initiativtaker med Statens vegvesen og Norsk Motorcykel Union som praktisk organisator.

- Norge har hatt et langvarig og godt samarbeid med brukerne, og det er fint om vi nå har bidratt til en slik tenkning også internasjonalt, sier teknologidirektør Helen Riddervold i Statens vegvesen.

Hun er medlem av en europeisk arbeidsgruppe for samordning av tekniske regelverk, og foreslo for over et år siden at arbeidskonferansen ble lagt til Norge. Etter hvert ble

det enighet om å utvide listen over inviterte. Nesten 100 deltakere var samlet i to dager for å utarbeide konkrete forslag for å bedre trafikkisikkerheten for tohjulinger.

313 millioner

I den innledende kunnskapsoverførende delen av konferansen kom det frem at det er store kulturelle forskjeller i en verden med 313 millioner motorsyklister.

70 prosent av tohjulingene brukes i de asiatiske land og har motorer under 200 kubikk, brukes som dagligkjøretøyer og kjøres i stor grad uten sikkerhetsutstyr.

I den vestlige verden er det langt større vekt på større motorer, syklene brukes i stor grad til fritidskjøring og de aller fleste bruker sikkerhetsutstyr.

Samtidig ble det slått fast at forskjellene jevner seg ut. Om 20 år regner de asiatiske land med å ha

samme motorsykkemarked som vesten i dag.

Derfor var den enighet i konferansen om å basere internasjonale sikkerhetstilrådingene på den vestlige moderne tenkning. Blant annet var det enighet om at motorsyklister i alle land bør bruke hjelm og gjennomgå føreropplæring.

Risikofokus

Blant øvrige konkrete forslag er å utvikle en ny MC-opplæring med forsterket fokus på risikokunnskap, at alle tiltak for MC-sikkerhet skal være basert på undersøkelser og fakta, og at bilføreropplæring må omtale at motorsykler er en naturlig del av trafikken. Ellers går forslagene på teknikk (bl.a. bedre bremses) og forsterket samarbeid. Anbefalingene fra skal nå viderebehandles innen OECD-systemet, blant annet i et trafikkisikkerhetsmøte på høyt nivå senere i høst.



Vil stille krav: Samferdselsminister Liv Signe Navarsete flankert av Hans Petter Strifeldt, president for den europeiske motorsykkelforbudsorganisasjonen FEMA, og Jack Short, generalsekretær i ITF og direktør i OECDs transportforskningscenter. (Foto: Håkon Aurlien)

det mest krevende du kan gjøre i trafikken. Jeg er glad for at Norge er det landet i Europa der det er minst farlig å kjøre motorsykel, og at ulykkesrisikoen er gått betydelig tilbake de siste ti årene. Men 33 motorsyklister ble drept på norske veger

i 2007 og det er selvfølgelig uakseptabelt. Derfor fortsetter innsatsen.

- Vi skal bedre vegen og vi skal bedre opplæringen. Jeg er fristet av tanken om å stille strengere krav til motorsyklister enn til andre brukere av trafikken, sa hun.

Vil si ifra

Mopedist Levi Andre Steen (16) plages av bilister som nærmest presser han av vegen. Nå vil han ha et 45-skilt bak på mopedene for å fortelle bilister at mopedistene kjører så fort som de kan.

Håkon Aurlien

NES: Dette var et av flere forslag som kom frem da Statens vegvesen, politi og Ringsaker kommune sist uke inviterte folket i Nes skolekrets til folkemøte og idéutvikling for bedre trafiksikkerhet i kommunen.

- Vi blir rett og slett kjørt i grøfta. Flere av kameratene mine har opplevd det og jeg liker ikke å få bilister tett innpå meg. En merking bak på mopeden kan kanskje få dem til ta mer hensyn til oss, sa Levi Andre, en av en håndfull mopedister i møtet.

Forslaget fikk stor oppmerksomhet som en enkel og smart idé i nærmiljøet. Nes har nemlig lange avstander, spredt bebyggelse og utstrakt mopedbruk for transport blant ungdommer. Men de opplever mye tøff kjøring fra bilister som muligens er uvitende om fartsbegrensningene på dagens mopeder. Mange unge vil trimme sykkelen fordi de opplever å bli jaget av bilister. Men det er ulovlig og er stanset med intern kontrollvirksomhet.

Tredje trinn

Møtet på Nes markerte tredje trinn i "Ringsakerprosjektet", et samarbeid mellom ulike lokale krefter for å få ned ulykkestallene i kommunen. Statens vegvesen er tungt inne blant annet med prosjektledelse.

- Verken politiet eller Vegvesenet

kan gjøre alt alene. Dersom alle tar et tak og bidrar vil vi etter hvert kunne se langt færre trafikkofre i Ringsaker, sier distriktsleder Aud M. Riseng i Statens vegvesen, som også er initiativtaker til prosjektet.

Bakgrunnen for prosjektet var en serie dramatiske og tragiske ulykker i 2005 og 2006 som fikk lokalmiljøet til å reagere. Tørre tall viste at Ringsaker kommune toppet statistikken over kommuner med høye ulykkestall.

- Den pallen ønsker vi ikke å være på, sier ordfører Anita Ihle Steen.

En undersøkelse viste at kommunen ikke hadde den verstingkulturen mange trodde var der, men at det skjedde mye i kommunen som "alle" visste ikke var bra uten at de gjorde noe med det.

Første tiltak i prosjektet var økt kontrollvirksomhet, det neste innsats for å få fartsglad ungdom til å utfolde seg på lukket bane. Det tredje nå er å få kommunens innbyggere til å si ifra.

Engasjement

- Vi ønsker et bredt engasjement i forhold til hva som kan gjøres for å bedre trafiksikkerheten i grenene våre, sier ordføreren. Hun ber folk si ifra om risikoatferd og ulovligheter som råkjøring, kjøring uten skilter eller "burning".

- Det er viktig at vi tør å si fra til hverandre. Uansett om det er egne barn, naboer eller andre som gjør kritikkverdige ting i trafikken på bygda, sier Anita Ihle Steen. Hun lover å gå foran med et godt eksempel.

- Vi har ingen å miste i denne bygda, sier hun.

Merke: Levi Andre Steen føler seg jaget av bilister og vil sette et "45 km/t"-merke på registreringsskiltet som et signal om at MC-en ikke går raskere. (Foto: Håkon Aurlien)



Trafikkulykkesituasjonen etter fem måneder

ved Finn Harald Amundsen, seksjonsleder trafiksikkerhetsseksjonen, Vegdirektoratet

Vi har nå fått mai statistikken fra Statistisk sentralbyrå (SSB) som viser at det så langt i år er registrert 103 drepte (76 på tilsvarende tid i 2007) i trafikken og 2894 personer er skadd (2891 i 2007). Dette viser at antall drepte er økt med ca 35 prosent, mens antall skadde ligger på samme nivå som i 2007. Av de 24 som ble drept i 2008 var 14 ungdom under 25 år. Dette er en klar økning i forhold til fjoråret.

Selv om økningen av antall drepte er stor, er det faktisk registrert en liten reduksjon i Region øst (35 til 30). Ellers har sør 24 drepte (18), vest har 28 drepte (14), midt har 13 drepte (7) og nord 8 drepte (2).

Når det gjelder uhellstyper er det relativt store endringer i forhold til 2007. Tall for 2007 er gitt i parentes.

Utforkjøringer: 29,5 % av ulykkene (29,1 %) og 29,1 % av de drepte (15,8 %)
Fotgjengere: 11,1 % av ulykkene (11,4 %) og 15,5 % av de drepte (11,8 %)
Møte: 18,0 % av ulykkene (17,2 %) og 29,1 % av de drepte (64,5 %)

Når det gjelder antall skadde er det som i 2007. Her sammenlignes foreløpige tall for begge år. Dersom vi ser på aldersfordelingen er det færre skadd i gruppen under seks år og blant 18 og 19 åringene. Antallet er likt for gruppen 20-24 år.

I hele 2008 vil sammenligninger ellers med 2007 være vanskelige fordi SSB har endret tabellformatene sine i år.

Finn Harald Amundsen, 17.06.2008



TRAFIKKSIKKERHET



Urolig: Distriktsjef Petter Sivertsen i Statens vegvesen er bekymret for utviklingen på vegene i år. (Foto: Geir Brekke)

Frykter sommeren

Distriktsjef i Statens vegvesen, Petter Sivertsen, frykter at det kan bli mange ulykker på vegene denne sommeren.

Geir Brekke

HAUGESUND: Distriktsjef Petter Sivertsen i Haugaland og Sunnhordland distrikt har lang erfaring fra trafikanter og kjøretøy og ulykkesregistrering i Hordaland og Rogaland. Dette er de to fylkene som har hatt sterkest økning i antall dødsulykker de fem første månedene i år.

Større blanding

- Vi ser en generell økning av trafikken, og nå når sommerferien står for døren vil antallet trafikanter på vegene stige ytterligere. Vi får en større blanding av trafikanter på vegene; turistene med sine bobil, campingvogner, bøndene med sine landbruksredskaper, motorsyklister, yrkestransport og alle vi andre som skal på hytta, til byen eller på jobben, forteller Sivertsen.

Sovner

Dette fører ofte til køer og farlige

forbikjøringer. Noen har god tid, andre ikke.

- Vi har også denne forsommeren sett tendenser til at folk som kjører langt uten hvile kommer over i feil kjørebane på siste etappe før hjemstedet. Derfor er det absolutt på sin plass at Statens vegvesen holder trykket på Stopp og sov-kampanjen i sommer, mener Sivertsen.

Distriktsjefen har inntrykk av at det i hans distrikt særlig er noen strekninger gjennom Tysvær og Vindafjord hvor det oppstår møteulykker på hovedvegene.

Tohjulsfarene

Haugaland og Sunnhordland distrikt har også en høy andel MC-ulykker, og nå kommer turister på to brede hjul til Vestlandet.

- Kombinasjonen ukjente vegger og sviktende fartsvurdering gir økt risiko. Det samme ser vi at manglende ferdigheter i bruk av bremser gir. Motorsyklister som kjører inn i bilen foran er også et ulykkesbilde vi kjenner igjen, sier distriktsjef Petter Sivertsen, som ikke minst er spent på om åpningen av bomringen på Haugalandet 1. juli gir økt MC-kjøring, siden de slipper gratis gjennom AutoPASS.

Stopp og sov

På mandag startet Stopp og sov-kampanjen som går av stabelen for femte år på rad.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Målet er å få flere til å stoppe og sove når de er trøtte, og hovedmålgruppa er menn mellom 30-45 år.

- Om sommeren kjører folk langt og lenge og det er mange ulykker. Derfor kjører vi stopp- og sov-kampanje i sommertrafikken, sier kampanjeleder Kjersti Danielsen Nordgård i Statens vegvesen.

Radiospotter

Hun forteller at de setter opp rundt 170 Stopp og sov-skilt, to på samisk, langs vegen, de samme som i fjor.

- Men vi har nye radiospotter som handler om folk som stopper langs vegen for å sove og drømmer. Vi har også en liten stopp og sov-patrolje, nettannonser og en konkurranse på nett der du kan beskrive en drøm og vinne en drømmereise.

Ulovelig å kjøre trøtt

Og til høsten blir det en kampanjeperiode med fokus på tunge kjøretøy og kontroll av kjøre- og hviletid, forteller Nordgård.

- Vi har vært opptatte av å ikke lage en pekefingerkampanje, sier



Stopp og sov-kampanje: I år skal bl. a. to drømmefangere kjøre kysten rundt for å samle drømmer og snakke om å stoppe og sove. (Foto: Olav Erik Storm)

Nordgård, men i år ønsker vi i større grad å få fram at det er ulovlig å kjøre trøtt. Dette er fordi kunnskapen om dette faktisk har sunket. Da vi i 2003 spurte folk om de visste at det var ulovlig å kjøre trøtt, var det 49 prosent som visste dette. I dag er det kun 38 prosent som vet at det er ulovlig å kjøre trøtt. Vi tror det er fordi vi rett og slett ikke har sagt det spesifikt i kampanjen, sier Nordgård.

Her skjer s

Blant ulykkesvegane med flest skadde og drepne i sommartrafikken i Noreg er E6 og E18. Spesielt ille er strekningane E6 Oslo-Svinesund og E18 Oslo-Larvik.

Kjell Wold

DRAMMEN: Statens vegvesen har i ein oversikt sett på ulykkes- og trafikktal i sommarmånadene på utvalde vegstrekningar i Sør-Noreg. Utrekninga er gjort med talet på drepne og skadde.

På heile strekninga E18 Oslo-Arendal har det i perioden 2003 til 2007 vore 510 skadde og drepne i månadane juni, juli, august. På strekninga E6 Svinesund-Øyer har det vore 369 skadde og drepne i dei nemnde tre sommarmånadene.

» Det er på E18 frå Oslo gjennom Vestfold, Telemark og Aust-Agder at auken både i sommartrafikken og talet på skadde og drepne er desidert størst i perioden juni-august.

E18 verst

Det er likevel på E18 frå Oslo gjennom Vestfold, Telemark og Aust-

Agder at auken både i sommartrafikken og talet på skadde og drepne er desidert størst i perioden juni-august i forhold til gjennomsnittet for heile året.

På strekningane E18 Gulli (Tønsberg)-Larvik, E18 Larvik-Bamble (Telemark) og E18 Bamble-Arendal (Aust-Agder) har talet på skadde og drepne auka med frå 60 til 83 prosent i juni-august 2003-2007 i forhold til resten av året. På dei same vegstrekningane på E18 aukar sommartrafikken med mellom 23 og 44 prosent i dei tre sommarmånadene i forhold til gjennomsnittet resten av året.

Pluss på E6

Det er elles verd å merke at ei enkel strekning på E6 på Austlandet har hatt et markert lågare tal på ulykker i sommarmånadene enn elles i året. Det er strekninga E6 Hamar-Øyer som i perioden juni-august frå 2003 til 2007 kunne notere over 30 prosent færre trafikkuulykker med drepne og skadde enn på same strekning resten av året.

Og det til tross for ein 15 prosent høgare sommartrafikk enn elles i året. Heller ikkje på strekninga E6 Gardermoen-Hamar viser ulykkestala noen auke i sommarmånadene dei seinaste åra i forhold til månedleg gjennomsnitt resten av året.

Drepne + skadde: I månadene juni til og med august i perioden 2003 til 2007. (Kartillustrasjon: Grafisk senter, Jorunn Ebbestad Brun)



Meningsløs risiko

-Alt for mange blir drept fordi de ikke bruker bilbelte og det er ganske meningsløse dødsfall, sier Bjarte Skaugset.

Håkon Aurlien

OSLO: Han arbeider med trafikksikkerhetskampanjer i Statens vegvesen og er overrasket over at så mange som 1649 av 43 000 kontrollerte bilister fikk gebyr for manglende bilbeltebruk da Statens vegvesens sist uke hadde intens

bilbeltekontroll i hele landet. 396 av disse var i alderen 15-24 år.

- Bare i perioden januar til mai i år er mer enn 30 bilister drept i trafikkuulykker der det viste seg at de ikke hadde brukt belte. Vi vet at bruk av bilbelte ville ha reddet svært mange, sier han.

Uansvarlig

- Dessverre ser vi tendenser til mer uansvarlig kjøreatferd i trafikken, sier Ole Høiby som er Utrykningspolitietts distriktsleder i Østfold og Folle. Sist uke ble en godt voksen motorsyklister stanset etter å ha kjørt

i 192 km/t på E6.

Hittil i år har han registrert en økning i antall førerkortbeslag på 40 prosent sammenlignet med samme periode ifjor. I sommer vil Utrykningspolitiet være mye ute på vegene, og ha en aksjonsuke spesielt fokusert på atferd blant tungbilførere.

- Vi ser en negativ utvikling som vi ønsker å gjøre noe med. Kort avstand til forankjørende, mobiltelefonbruk og hastighetsoverskridelser går igjen og kan få veldig store konsekvenser for andre trafikanter, sier han.



Risikoatferd: Bjarte Skaugset, kommunikasjonsrådgiver i Statens vegvesen, er overrasket over at så mange fortsatt velger å kjøre uten bilbelte. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Sommerulykkene



STØRST AUKE I SOMMARTRAFIKK:

Ulykkesvegane med størst prosentvis auke i sommartrafikken i perioden juni-august i forhold til resten av året:

- 1) E18 Bamble-Arendal + 43,6 prosent
- 2) Rv. 3-25-26 Kolomoen-Trysil + 33,1 prosent
- 3) E16 Hønefoss-Fagernes + 30,2 prosent
- 4) Rv. 7 Hønefoss-Geilo + 29,4 prosent
- 5) E18 Larvik-Bamble + 23,6 prosent
- 6) E6 Gardermoen-Hamar + 21,4 prosent

STØRST DØGNTRAFIKK:

Dette er ulykkesvegane med høgst målte døgntrafikk i perioden juni-august 2007:

- 1) E6 Oslo-Gardermoen 61 996
- 2) E6 Svinesund-Oslo 34 797
- 3) E18 Oslo-Gulli 28 268
- 4) E18 Gulli-Larvik 19 103
- 5) E18 Larvik-Bamble 17 411
- 6) E6 Hamar-Øyer 16 031

STØRST AUKE I TALET PÅ DREPNE OG SKADDE:

Endring i talet på drepne og skadde i perioden juni-august 2003-2007 i forhold til resten av året:

- 1) E18 Larvik-Bamble + 82,9 prosent
- 2) E18 Gulli-Larvik + 77,0 prosent
- 3) E18 Bamble-Arendal + 60,3 prosent
- 4) Rv. 3-25-26 Kolomoen-Trysil + 31,5 prosent
- 5) E16 Hønefoss-Fagernes + 27,7 prosent
- 6) E6 Svinesund-Oslo + 24,9 prosent

TOLV PÅ BOTN:

Dette er dei tolv vegstrekningane i Noreg med flest skadde og drepne i perioden juni-august 2003-2007:

- 1) E18 Oslo-Gulli (Tønsberg) 192
- 2) E6 Svinesund-Oslo 182
- 3) E18 Gulli (Tønsberg)-Larvik 123
- 4) E18 Bamble (Telemark)-Arendal 115
- 5) Rv. 3-25-26 Kolomoen-Trysil 96
- 6) E6 Gardermoen-Hamar 84
- 7) Rv. 7 Hønefoss-Geilo 81
- 8) E18 Larvik-Bamble 80
- 9) E16 Hønefoss-Fagernes 60
- 10) E6 Oslo-Gardermoen 58
- 11) E18 Sverige gr.-Oslo 57
- 12) E6 Hamar-Øyer 45



Farleg sommartrafikk: E18 ved Hallevannet i Larvik er ei av dei farlegaste ulykkesstrekningane i landet i perioden juni-august. (Foto: Kjell Wold)

AKTUELT

**Grimstadporten utbedres**

■ ■ E18 Grimstadporten (bildet) i Aust-Agder skal utbedres og sikres. Jobben er ute på tilbud og består blant annet av utstøping, sikring og demontering av tekniske installasjoner. Tunnelen er 552 m lang med T12 profil og skal sikres med bolting og full utstøping i 350 m. Utbedringene er en oppgradering til full EU-standard. (Foto: Kjell Wold)

Tre bud på rundkjøring

■ ■ Tre firmaer kjemper om jobben med å bygge ny rundkjøring på rv. 416 ca en kilometer nord for Risør by. I tillegg skal riksvegen utbedres på 500 meter inkludert fortau. Jobben starter i august og skal være ferdig til ferien 2009. Tilbyderne er: Skanska AS: 7,3 mill. kr, Oveland AS: 5,7 mill. kr og E Gauslå og Søner AS: 5,6 mill. kr.

Trafikksikkerhetstiltak

■ ■ Mesta er den eneste tilbyderer på to jobber med trafikksikkerhetstiltak på rv. 165 og rv. 167 i Røyken i Buskerud. Jobbene gjelder breddeutvidelse av veg, utbedring av fri sikt ved å sprengte bort 4500 kubikkmeter fjell og utbedring av fortau blant annet. Mestas tilbud på jobben er 8,6 millioner kroner som ligger tett opptil anslaget.

To vil støyskjærme

■ ■ To firmaer har meldt sin interesse for jobben med å støyskjærme nærmere 90 boliger langs ny og gammel E18 mellom Langåker i Sandefjord og Bommestad i Larvik. Jobben skal startes denne sommeren og være ferdig våren 2009. Tilbyderne er RK Montasje AS: 6,9 millioner kroner og Holtefjell entreprenør AS: 6,6 millioner kroner.

Nordens første Geopark

16. juni ble Norges og Nordens første geoparker åpnet i Vestfold og Telemark.

Ivar Jon Tunheim

LARDAL: Det var internasjonalt sus over snorklippingen som regionvegsjef Andreas Setsaa deltok på ved Brufoss geopark i Lågendalen i forrige uke. Nordens aller første UNESCO European Geopark ble nemlig åpnet med Statens vegvesen som viktig bidragsyter.

Nye, brune skilt langs vegen forteller om unike geologiske områder i internasjonal målestokk i åtte kommuner i Vestfold og Telemark. Regionvegsjefen syntes åpningsmarkeringen av de nye geoparkene var spesielt hyggelig siden Region sør ikke har noen av de 18 særskilte turistvegene som Statens vegvesen har definert i Norge. Etablerte geoparker i andre europeiske land er nemlig blitt meget godt besøkte attraksjoner. Fem visnings-skilt for nye "Gea Novogica Geopark" ble avduket denne dagen.

Det utgjør spesielt interessante geologiske områder som for eksempel Mølen i Larvik, Rognstranda i Bamble og nevnte Brufoss i Lardal kommune i Vestfold. Geoparkene er spesielle geologiske områder som viser viktige sider ved jordens geologi og geologiske historie. Nordens aller første geoparker hører hjemme i kommunene Nome, Skien, Porsgrunn, Bamble og Kragerø i Telemark og Lardal og Larvik i Vestfold.



Geo-åpning: Regionvegsjef i sør Andreas Setsaa f.v. gratulerer fylkesordfører i Vestfold Per Einar Johansen og prosjektleder Sven Dahlgren med den nye turistattraksjonen. (Foto: Ivar Jon Tunheim)

Sju hvileplasser sørpå

Det foreslås å opprette sju såkalte døgnhvileplasser for vogntogførere i Region sør i løpet av den neste tiårs perioden.

Kjell Wold

PORSGRUNN: Vestfold blir eneste distrikt uten behov for slike plasser, siden fylket er relativt godt dekket med private hviletilbud allerede og vil ha kort avstand til de foreslåtte plassene. En prosjektgruppe i Statens vegvesen Region sør foreslår å opprette sju hvileplasser i regionens seks øvrige distrikt, de fleste av dem i etatens egen regi knyttet til eksisterende eller planlagte kontrollstasjoner.

- Forslaget skal vurderes i handlingsprogrammet for neste NTP-periode 2010-2019, sier Hans Seland i Statens vegvesen. Handlingsprogrammet skal være ferdig om vel ett år, våren 2009.

Kontrollstasjoner

I Region sør går prosjektgruppa i første omgang ikke inn for å opprette nye hvileplasser direkte i tilknytning til eller i samarbeid med private serviceanlegg som bensinstasjoner og/eller vegkroer. Men det utelukkes ikke at dette kan bli aktuelt på et senere tidspunkt.

- Vi ønsker i første rekke å prioritere etablering av slike serviceanlegg for tungbiltransporten i direkte tilknytning til våre kontrollstasjoner, forteller Per Harald Hermansen i Statens vegvesen. Det gjelder både nåværende kontrollstasjoner som for eksempel Lanner i Porsgrunn og Haslestad i Aust-Agder, mens nye kontrollstasjoner er aktuelt å

opprette flere steder. For eksempel ved E18 Eidanger og E18 Kjellstad.

Samarbeid

- Etablering av hvileplasser i tilknytning til kontrollstasjoner gir sambruksfordeler som av- og

påkjøring, renovasjon, VVS og lignende og en rekke praktiske fordeler både for sjåførene og våre egne folk, sier Hermansen.

Arbeidet med nye hvileplasser startet i fjor og skjer i nært samarbeid med transport- og tungbilbransjen selv og politiet. Arbeidet med døgnhvileplassrapporten har vært organisert som et prosjekt ledet av strategistaben. Rapporten er nå ute på høring hos de aktuelle samarbeidspartnere til Statens vegvesen. Etter det skal rapporten behandles i regionledermøtet og være ett av flere grunnlagsdokument til Statens vegvesens arbeid med handlingsprogrammet for fireårs perioden 2010-2013.

NLF: Vegskille

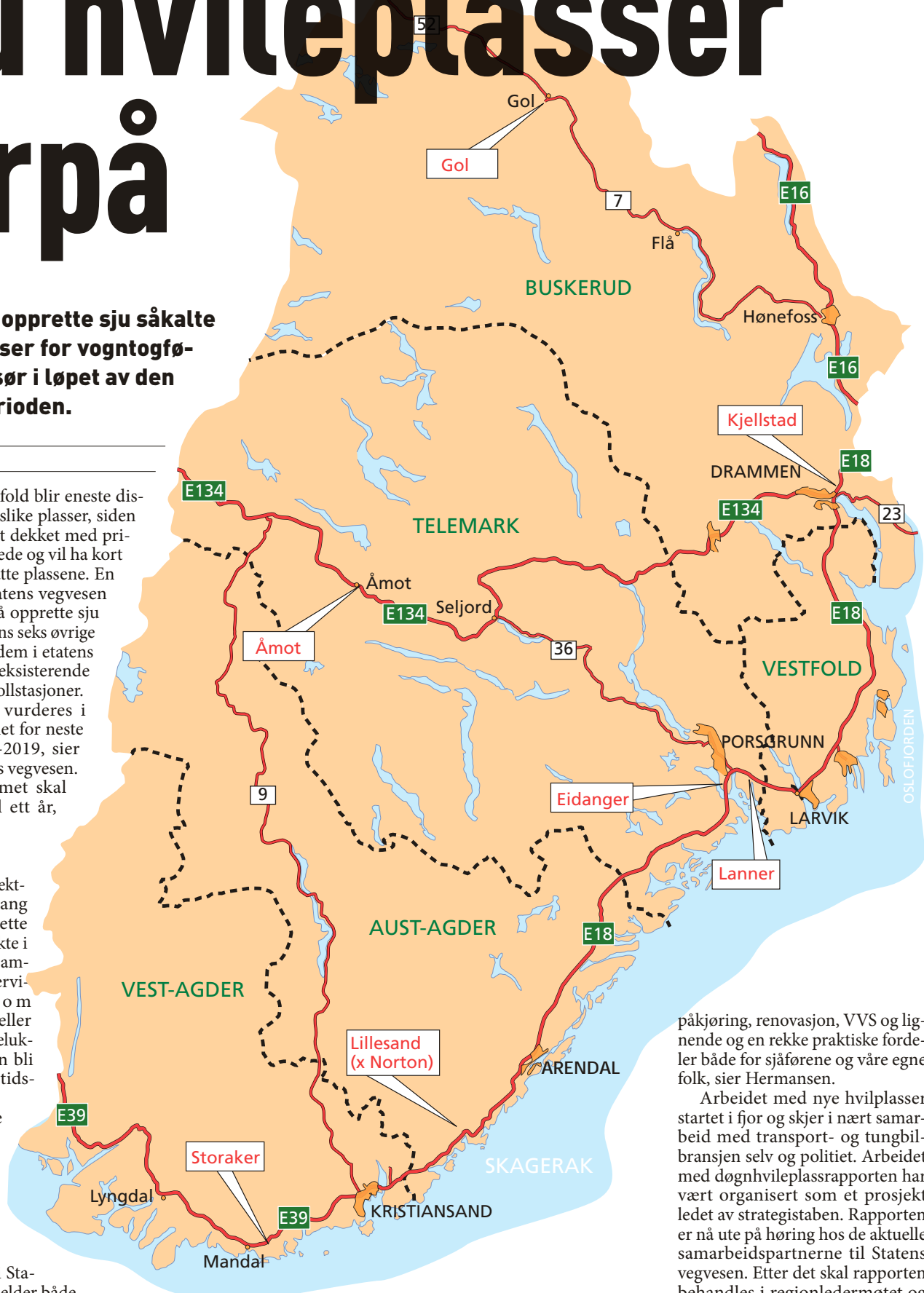
- Region sørs rapport representerer et vegskille i etatens tenkning om ansvaret for vegen også som arbeidsplass, sier regionsjef i NLF Agder og Rogaland, Karl

Strandvik. Han mener Statens vegvesens folk i arbeidsgruppen har hatt kompetanse og forståelse for transportsjåførenes behov både etter Arbeidsmiljøloven og

EUs kjøre- og hviletidsbestemmelser. Han er meget glad for rapporten selv om NLF ikke er enige i ett og alt.

NLF mener det offentlige bør

stå som eier av infrastrukturen på og ved hvileplassene, men at kommersielle godt kan stå for driften ved hvileplassene.





Enige: Fylkesordfører Tom Tvedt og distriktsjef Petter Sivertsen i Statens vegvesen i samtale med Svein Morten Hagen fra trafikkaksjonen i Salhusvegen, der bilene får kjøre gratis når AutoPASS blir innført ellers i Haugesund.

Bomring med hull

Når Haugesund slutter seg til norske byer med AutoPASS 1.juli er det med hull i bompengeingen.

Geir Brekke

HAUGESUND: Statens vegvesen går nå en ekstrarunde for plassering av bomstasjonen i en av de langsgående fylkesvegstrækningene, som mange i dag benytter for å unngå køen gjennom byens hovedgate, rv. 47 Karmsundgata, morgen og ettermiddag.

Gratis noen måneder

- Vi får ikke på plass bomstasjonen i Salhusvegen før til høsten, seier

prosjektkoordinator Einar Færaas i Statens vegvesen, etter at kommunen ga en huseier medhold i klage på plassering av bomstasjonen, som nå trolig må flyttes ca. 50 meter nærmere sentrum. Dermed blir det gratis å kjøre Salhusvegen mellom sentrum og områdene sør for Haugesund noen måneder, mens bompengene ruller inn på det øvrige vegnettet.

Dette har på sin side ført til et stort engasjement fra folk som bor ved Salhusvegen, som frykter at økt trafikk på gratisvegen vil svekke trafikksikkerheten.

Kan bli justeringer

Statens vegvesen har besluttet å sette ned fartsgrensen fra 50 til 30 km/t i deler av Salhusvegen, og 40 km/t når bomstasjonen er på plass.

I tillegg blir det anlagt fartshumper og opphøyd gangfelt.

- Det er klart at vi vil følge trafikkutviklingen nøye når bomringen blir satt i drift neste uke. Dersom det i verste fall skulle bli dårlig utvikling i Salhusvegen vil vi vurdere å regulere strekningen for enveiskjøring i retning mot sentrum, sier distriktsjef Petter Sivertsen i Statens vegvesen.

Han legger til at også politiet vil følge trafikkutviklingen. Det kan bety at man tar grep for å sikre forsvarlig trafikkflyt i Haugesund morgen og ettermiddag, i verste fall med å la bilene passere gratis forbi AutoPASS-stasjonene en periode.

Utsettelse avvist

- Vi har vurdert utsettelse av innkrevingen til alle bomstasjonene er

på plass. Men siden alle AutoPASS-passeringene vil være operative 1. juli, unntatt Salhusvegen, har det blitt bestemt å starte innkrevingen som planlagt, sier distriktsjefen. Samtidig er det klart at Karmøy-stasjonene kommer på plass senest i februar 2009. Denne delen av Haugalandspakken er kommet i tillegg, etter at kommunestyret i Karmøy endret syn på spørsmålet i fjor, og nå har sluttet seg til Haugalandspakken.

Det betyr at det 1.juli settes i drift åtte bomstasjoner i Haugesund og Tysvær. Til høsten kommer den niende i Salhusvegen og ut på nyåret fire stasjoner i Karmøy kommune.

Totalt skal det finansieres vegbygging for 2,7 milliarder kroner gjennom innkrevingen.

FAKTA

Haugalandspakken

Disse står bak: Rogaland og Hordaland fylkeskommune, og kommunene Haugesund, Tysvær, Bokn, Vindafjord, Etne, Sveio og Karmøy.

Innkrevning: Envegsinnkreving fra seks stasjoner ut av sentrum i Haugesund og tovegsinnkreving fra fire stasjoner på Karmøy, to på E134 og en på E39.

Ramme: 2,7 milliarder kroner. Finansiering: 70 prosent bompenge, resten fra stat og kommuner.

Krever utsettelse

Haugesunds handelsstandsforening krever at bompengeinnkrevingen må bli utsatt til bomstasjonen i Salhusvegen er på plass. Vedtaket ble fattet av et enstemmig styremøte, der prosjektkoordinator Einar Færaas fra Statens vegvesen var til stede for å informere om vedtakene som er tatt om Haugalandspakken.

Leder i foreningen, Odd Fossan Waage sier til Haugesunds avis at han er overbevist om at smutthullet i Salhusvegen vil føre til kaos. Han tror at tiltakene som er iverksatt av Statens vegvesen i gaten ikke kommer til å virke.

Fem elektrokontrakter utlyst

Elektroarbeider er nå trukket ut av funksjonskontraktene og utlyst som egne driftskontrakter i Region nord.

Giselle Jensen

Elektroansvarlig: Anders T.

Olsen gjør gjerne en innsats for at elektronikk skal bli akseptert som eget vegfag. (Foto: Giselle Jensen)

BODØ: - Vedlikehold av våre elektroinstallasjoner har vært et forsømt område, mye fordi vi har hatt for lite fagfolk på dette feltet, forteller Anders T. Olsen, elektroansvarlig i Statens vegvesen Region nord. Han forteller at ressursmangelen har gjort det vanskelig for Statens vegvesen å følge opp entreprenøren skikkelig. Nå ruster Vegvesenet opp og har snart elleve fagfolk på elektronikk på plass i Region nord.

- Når vi også trekker ut elektro fra funksjonskontraktene og kjører egne kontrakter er det for å få bedre

ettersyn, påpeker han.

- Behovet for fagfolk innenfor elektro bare øker etter hvert som Vegvesenet gjør seg stadig mer avhengig av elektroniske styringsystemer både i tunneler, på veger og ferjekaier, forteller Olsen.

Fem drifts- og vedlikeholdskontrakter på elektronikk er har nå vært ute på tilbudsrunder.

- Det gjelder Helgeland, Salten, Midtre Troms, Vest-Finnmark og Øst-Finnmark, forteller Olsen. Tilbudsfristen var 18. juni. Kontraktene har en varighet på 3-6 år.



AKTUELT

**Mye er bra**

■ ■ Ungdommer som har øvingskjørt mye over tid før de tar førerkort er mindre ulykkesutsatt. - Dere kan bidra til at vi kommer nærmere nullvisjonen ved å trene mye med deres ungdommer, sa trafikpedagog Marianne Løvhaug Eklo i Statens vegvesen til tenåringsforeldrene Dordi Aalbu og Mogens Juul Rasmussen (Foto: T. Eivindsen)

Sovepiller dobler trafikkrisikoen

■ ■ Selv bruk av mild sovemedisin kan være livsfarlig i trafikken dagen derpå, viser en undersøkelse fra Folkehelseinstituttet. Undersøkelsen viser at noen av de mest brukte sovemedisinene i Norge, f.eks Imovane som brukes av nesten 300 000 nordmenn, svekker kjøreferdighetene mer enn tidligere antatt. De er ikke tidligere blitt regnet som spesielt svekkende på konsentrasjonsnivåen, men viser seg nå å doble risikoen for et trafikkuhell dagen etter bruk.

- Dette gjelder de mildeste typene sovemedisin, som er blitt sett på som ufarlige fordi de forsvinner raskt fra kroppen, sier forsker Ingebjørg Gustavsen ved Folkehelseinstituttet til Bergens Tidende.

Delåpner ny rv. 38

■ ■ Første uken i juli blir den første av tre kilometer ny rv. 38 mellom Sannidal og Eklund i Kragerø tatt i bruk. Resten av vegen åpnes til vinteren 2008/2009. Strekingen som åpnes er fra sørenden av Vadfoss-tunnelen over den nye Vadfossbrua og en stykke forbi gamle Vadfoss stasjon. Parsellen er tredje etappe av ny innfartsveg til Kragerø.

- Trangt og krevende år

- Det er en svært trang og krevende budsjettssituasjon for Statens vegvesen i 2008, etter at Stortinget har vedtatt revidert nasjonalbudsjett.

Geir Brekke

BERGEN: Det er vegdirektør Terje Moe Gustavsen som sier dette i sin oppsummering til de ansatte i etaten før ferien.

- Vi er fornøyd med at tilskuddet til ferjedriften er justert betydelig opp. Men ellers er det ikke store endringer i forhold til det vedtatte budsjettet for 2008.

Selv om vi har tatt høyde for prisøkning og annen kostnadsøkning ser det ut for at vi klarer å videreføre aktiviteten i 2008 på det vedtatte nivå. Men vi skriver en god del av kostnadene på investeringssiden over til neste års budsjett. Derfor blir det viktige enn vanlig å sørge for at vi kommer ut med et godt budsjett for 2009. Jeg er sikker på at vi sammen skal greie dette, sier vegdirektøren.

Stortinget vedtok å tilføre riksvegferjedrifta 115 millioner kroner ekstra til kompensasjon for økte drivstoffgifter. Dessuten ble det pluss på 100 millioner kroner til kollektivtransport i regi av fylkeskommunene, innen buss og båttrafikk. Også dette blir begrunnet i de økte drivstoffkostnadene, som ellers ville ført til økte takster for kollektivtransporten landet rundt.



Unngår takstøkning: Det blir gitt kompensasjon til kollektivtransport for økte drivstoffpriser. (Arkivfoto: Geir Brekke)

NTP 2010-2019:**Løfter plan for vedlikehold**

Statens vegvesen vil legge sterkere vekt på god planlegging av vedlikehold i neste NTP-periode.

Geir Brekke

GARDERMOEN: Dette er ett av de foreløpige innspillene i det pågående arbeidet med handlingsprogrammet for Nasjonal transportplan 2010-19.

Forbedring

Det er nedsatt en rekke nasjonale arbeidsgrupper for de ulike satsingsområdene i arbeidet.

Ingunn Simonhjell fra Statens vegvesen Region midt leder gruppen for vedlikehold. Gruppen har vurdert de regionale vedlikeholdsplanene for 2008 og 2009, og slår fast at det er stort behov for forbedringer, slik at disse kan utvikles til vegforvaltningsplaner.

- Dagens planer gir dårlig strekningsvis oversikt, og gir dermed ikke godt nok grunnlag for samordning, sier Simonhjell, som peker på at dekkefornyelse er sentralt i all samordning.

Dagens planer er dessuten for detaljerte å styre etter. Vi må spisse planene i retning tyngre vedlikeholdstiltak som bru, tunnel, dekke og drenering. Det er behov for gode vedlikeholdsplaner for det utvidete fylkesvegnettet fra 2010.

Objektiv

Alle arbeidsgruppene skal foreslå måleindikatorer på sine fagfelt.

Gruppen som arbeider med vedlikehold mener det er behov for en måleindikator som er relatert til størrelsen på forfallet av vegnettet. Her må etaten benytte en objektiv klassifisering, basert på en felles metode landet rundt.

Dette kan være ut fra målinger, som for eksempel spordybde, registrering av skadegrad eller ut fra beregnet levetid for elementer.

Klima og trafikksikkerhet

En ambisjon for arbeidet med handlingsprogrammet er også å få til en samordning av vedlikeholdsplaner både for stamvegene og det utvidete fylkesvegnettet.

I tillegg til vedlikehold er det satt ned landsdekkende arbeids-



Gruppeleder: Ingunn Simonhjell leder arbeidet med vedlikeholdsdelen i handlingsprogrammet for NTP. (Arkivfoto: Knut Opeide)

grupper for driftsoppgaver, klima, intelligente transportsystemer, gjennomføring av mindre investeringstiltak, forskning og utvikling, trafikksikkerhet, trafikant og kjøretøy, samordnet styringssystem og kompetanse.

Det hele blir sydd sammen av en samordningsgruppe, som også

ivaretar de store investeringsoppgavene i arbeidet med handlingsprogrammet for Nasjonal transportplan for 2010-19.

Regionvis

I hver region arbeides det parallelt med egne arbeidsgrupper. Et første utkast til handlingsprogram for

stamvegnettet skal foreligge innen 30. september i år. Men det endelige handlingsprogrammet fra Statens vegvesen vil først være på plass etter at Stortinget har vedtatt Nasjonal transportplan for neste tiårsperiode om et års tid. Regjeringen legger fram sitt forslag i desember i år.



Allé skal reddes

■ ■ Trondheim kommune, landbruket og Statens vegvesen har gått sammen om å rehabilitere Schmettows allé. Den unike askealleen ligger i Norges nordligste herregårdslandskap, på Rotvoll i Trondheim. Alleen ble plantet i årene fra 1800 til 1810. I tillegg til pleie og nyplanting av trær, er det og et ønske å forlenge alleen. (Foto: Tove Eivindsen)

Ett bud på rv. 7-jobb

■ ■ Multiconsult AS er eneste tilbyder på prosjekteringsjobben for ny rv. 7 mellom Ramsrud og Kjeldsbergsvingene på Ringerike. Det skal bygges 6,25 km ny stamveg fra krysset med E16 ved Ve til Heggen. Tilbudet er på 11,4 mill. kroner, som ligger innenfor akseptert ramme. Prosjektet omfatter foruten vegen 18 større og mindre konstruksjoner.

E39-oppstart

■ ■ Vest-Agder fylkeskommune forventer at staten bidrar med nødvendige midler til at utbyggingen av strekningen E39 Vigeland-Osestad i Lindesnes kan startes opp i 2009. Skjer det, kan vegen fullføres i 2010. Fylkestinget vedtok dette enstemmig på siste møte før ferien. Vigeland bro, som er en flaskehals, bør også skiftes ut, mener fylkestinget.

E18-åpning II

■ ■ De første to etappene av ny fire felts E18 Grimstad-Kristiansand blir åpnet samtidig mandag 30. juni. Det gjelder om lag fire-fem kilometer mellom Øygardsdalen og Tjore i Grimstad og de om lag fire kilometerne fra Timenes i Kristiansand til Dyreparken. Hele den nye vegen på totalt 38,5 kilometer blir etter planen åpnet tidlig på høsten 2009.



Gode busser: Distriktssjef Ingvar Tøndel og ordfører Rita Ottervik er fornøyd med satsingen på sammenhengende kollektivfelt. (Foto: Eivind S. Austnes)

SAMMENHENGENDE KOLLEKTIVFELT:

Ny buss hverdag

Kollektivreisende i Trondheim vil fra 30. juni få en helt ny hverdag. Med sammenhengende kollektivfelt gjennom byen kuttes reisetiden kraftig.

Eivind Austnes og Tove Eivindsen

TRONDHEIM: Mandag 30. juni vil trafikantene i Trondheim møte en ny reisehverdag. Ytterste felt av hovedvegen inn, ut og gjennom byen, fra Leangen til Sluppen, vil da være rene kollektivfelt. Det betyr at de som ikke reiser kollektivt, kjører elbil eller tohjuling, må dele på det ene feltet som er igjen.

Mobilt møte

Fredag 20. juni inviterte Statens vegvesen og Trondheim kommune med seg Trondheims pressekorps på busstur rundt gjennom sentrum. Anledningen var startskuddet for informasjonskampanjen som skal fortelle innbyggerne i Trondheims-

regionen at byen snart får sammenhengende kollektivfelt gjennom sentrum – som den første, største byen i Norge. Under slagordet "For et bedre bymiljø" skal de reisende motiveres til å velge andre reisemåter enn privatbilen.

Selv om pressekonferansen var lagt til midt på dag, utenom rushtidene, tok det likevel lang tid å få busset en tur gjennom Trondheim sentrum, et problem som påregnes å være historie etter månedsskiftet.

Ny reisehverdag

Det forventes lengre bilkøer når kollektivfeltene innføres 30. juni og i august når folk er tilbake fra ferie. For å unngå lengre kø enn i dag, må omtrent en tredjedel av de som kjører bil i rushtidene endre reisevaner. Derfor oppfordrer nå Statens vegvesen og Trondheim kommune folk til å reise kollektivt, kjøre flere sammen, kjøre før eller etter rushtet, gå eller sykle.

- Vi håper at 600 personer som i dag kjører til jobb i rushtida, legger om og søker andre transportalternativ. Klarer vi det, så vil det ikke bli lengre køer i rushtida enn vi har i dag, sa ordfører Rita Otter-

vik under pressekonferansen. - Tiltaket bidrar til at vi får en bedre og triveligere by, samtidig som buskene kommer raskere fram. Dette er gode nyheter både for dagens busspassasjerer og framtidige busspassasjerer.

Først ut i Norge

- Trondheim er den første byen i Norge som får sammenhengende kollektivfelt, kunne distriktssjef i Statens vegvesen Sør-Trøndelag, Ingvar Tøndel, fortelle. - Vårt mål er at flere skal synes at det er fornuftig å bruke alternativ til bilen for å komme seg til Trondheim.

- Bussen har ikke vært konkurransedyktig på grunn av den lave farten og at folk syntes det tar for lang tid. Motivasjonen er å gjøre bussen til et godt alternativ til bilen, supplerte Ottervik. -

Innføringen av sammenhengende kollektivfelt er ett av mange tiltak for å bedre kollektivtilbudet i Trondheimsregionen i år. 1. juli innføres felles elektronisk reisekort, t-kort, for kollektivtrafikken i Trøndelag. Ved skolestart blir det 190 nye bussavganger daglig, konsentrert om rushtidene.

Sluttstrek for Agenda

Flertallet i Transportkomiteen og Stortinget er tilfreds med Samferdselsdepartementets redegjørelse etter Hanekleivraset og Agenda-rapporten.

Kjell Wold

DRAMMEN: - Departementet og Stortinget har gjort en grundig og bred gjennomgang og konstaterer at Statens vegvesen nå har en organisering der ansvarsforholdene er klare. Jeg er glad for at vi nå kan legge undersøkelsene rundt bakgrunnen for raset bak oss, og vi skal selvsagt gjøre vårt ytterste for at departementets og Stortingets forventninger innfris, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen i en kommentar.

Komiteeflertallet la fram sin innstilling 3. juni, og saken om "System for styring og rapportering i Statens vegvesen" ble behandlet i Stortinget sist torsdag 19. juni. De var tilfreds med konklusjonene i rapporten og at forbedringer i systemer for rapportering i Statens vegvesen er gjennomført etter omorganiseringen i 2003.

Komiteen er også fornøyd med at Samferdselsdepartementet satte til side internrevisjonen i Vegdirektoratet sin rapport, da denne ikke ga de svar departementet ønsket å få besvart og at de deretter engasjerte et eksternt og uavhengig konsultantselskap til å gjøre disse vurderingene.

Transportkomiteen sluttet seg til alle de vesentlige konklusjonene i Agendareporteringen om hendelsesforløpet i Hanekleiv-saken.

AKTUELT

Endring i framdrift

■ ■ Det er midlertidig pause i bygginga av ny bru til Linesøya i Åfjord kommune i Sør-Trøndelag. Bakgrunnen er at steinfyllingene under fundamentene trenger tid til å sette seg. De tunge fundamentene forårsaker setninger i steinfyllingene. Videre arbeider med bruoverbyggingen blir derfor satt på vent til setningene i undergrunnen er falt til ro.

50 meter miljøtunnel

■ ■ To ganger fikk Stokke kommune ja til å forlenge miljøtunnelen på E18 ved Storås. Tredje gang var det stopp. Samferdselsdepartementet sa nei til å forlenge tunnelen fra opprinnelige 11 meter til 100 meter. Statens vegvesen og kommunen møtes halvveis med en 50 meter lang tunnel. Før den endelige avgjørelsen hadde Stokke kommune fått ja til å forlenge tunnelen to ganger, først fra 11 meter til 36 meter, deretter fra 36 meter til 50 meter. Og slik blir det.

Bød på bruvedlikehold

■ ■ Fire firmaer kjemper om kontrakten på vedlikehold av 11 bruer i Vestfold i 2008-2009. Bruene skal skifte rekkverk, frese betong/asfalt, legge membran og rehabiliteres på alle måter. Tilbyderne på to års jobben er: Vedlikehold-Service Drammen AS: 13,7 millioner kroner, Mesta AS: 11,8 millioner kroner, Norpox Rehab AS: 10,4 millioner kroner og BM Overflateteknikk AS: 9,1 millioner kroner.

Jernbanetorget

■ ■ Byantikvaren i Oslo stanset anleggsarbeidene på Jernbanetorget da det for to uker siden ble funnet fornminner i form av konstruksjonsmaterieell i tre fra første utbygging av Jernbanetorget på 1700-tallet. Området var til begynnelsen av 1700-tallet en god havn, men ble så gjenfylt og utbygd som følge av Christianias stadige ekspansjon.

Utbedre fv. 133

■ ■ Tre firmaer kjemper om jobben med å utbedre fylkesveg 133 i Sigdal i Buskerud mellom Mjøsen og Hole bru. Arbeidet er forsterkning, grøfting, drenering, fresing og asfaltering av om lag ti kilometer veg. Tilbyderne på jobben er: Mesta AS: 6,1 millioner kroner, Per Enger samarbeidpartnere: 5,5 millioner kroner og NCC Roads AS: 4,4 millioner kroner.

Rent vann i Isielva

■ ■ Et avansert renseanlegg og gjenbruk av anleggsvann har hindret forurensning av Isielva i Bærum under bygging av den nye E16 mellom Wøyen og Bjørum. Bioforsk Jord og miljø har overvåket vannkvaliteten på oppdrag fra Statens vegvesen, og konkluderer nå med at vegutbyggingen ikke har påvirket elva negativt.

Mye vann gikk med for å dempe støvutviklingen da de nye tunnelene ble boret ut. Dette vannet ble renset og til dels brukt påny før det havnet ut i Isielva.

- Så vidt vi kjenner til er det første gang i Norge at anleggsvann brukt ved vegutbygging har gjennomgått en så omfattende renseprosess, sier teknisk byggeleder Ole Fromreide i Statens vegvesen.

- En juridisk nøtt

Aktor Bjarte Aarlie slo flere ganger fast at det er en juridisk nøtt, da straffesaken mot en sensor i Statens vegvesen kom opp i Bergen tingrett sist uke.

Geir Brekke

BERGEN: Grunnlaget for saken er førerprøven for ett år siden der en kandidat viste seg å være påvirket av amfetamin og hasj da politiet stoppet prøven undervegs.

110 prosent

Den tiltalte sensoren forklarte i tingretten at han syntes det var noe merkelig ved oppførselen til kandidaten denne morgenen, med langsom og slepende tale. Han presenterte tvilen for lederen sin, som slo fast at de måtte være 110 prosent sikker på at kandidaten var uskikket før man gikk til det skritt å avlyse førerprøven. Det ble deretter ringt til den lokale politistasjonen for å få tatt en kontroll av kandidatens tilstand, men stasjonen var ubemannet på grunn begravelse av en kollega denne dagen.

Statens vegvesen hadde en uformell avtale med denne politistasjonen i slike tilfeller. Det er i saken dessuten klarlagt at den uformelle avtalen med bydelsstasjonen i politiet ikke var kjent for Hordaland politikammer, som til slutt fikk meldingen fra Statens vegvesen om den aktuelle førerprøvekandidaten. Herfra ble det så rykket ut for å kontrollere kandidatens tilstand.

Ansvar

Trafikklæreren til kandidaten har lang erfaring som ambulansesjåfør i Bergen, ikke minst med oppdrag innen narkotikamiljøet. Likevel merket ikke han noe mistenkelig med kandidaten da han denne morgenen kom for å ta førerprøven. Han fikk derfor leie skolebilen til oppkjøringen, slik praksis er ved førerprøven.

Rettens administrator, Ninni Ring, var i sine spørsmål til tiltalte og vitnene opptatt av ansvarsforholdet mellom sensor og kandidat under prøven. Svarene var at det er kandidaten som er ansvarlig for



Forsvarer: Advokat Turid Mæland er forsvarer for sensoren fra Statens vegvesen. (Foto: Geir Brekke)

kjøringen, men at sensor selvsagt har muligheter for overstyring for å unngå uhell under prøven.

Kandidaten dømt

Sensor forklarte at kandidaten etter ca. 10 minutters kjøring hadde duppet av et øyeblikk på veg gjennom

en tunnel, og at sensor måtte rette opp rattet i dette tilfellet. Mot slutten av prøven hadde politiet tatt post langs ruten. De fulgte etter oppkjørbilen i ca. 400 meter før de fikk stanset prøven, og tatt kandidaten med til legevakten til blodprøve. Kandidaten har nylig blitt dømt for

den aktuelle kjøreturen.

Påtalemyndigheten vil nå ha vurdert om også sensor kan straffes for forholdet.

Sensor erkjenner ikke skyld og forsvareren, advokat Turid Mæland, har lagt ned påstand om frifinnelse.

Har venta 30 år

I 30 år har bygdafolket på Hatlestrand i Hordaland venta på gang- og sykkelvegen langs rv. 48 ved Gjermundshamn fejekai.

Geir Brekke

KVINNHERAD: No går anleggsarbeidet mot slutten, og foreldre og barn kan sjå fram til tryggare tilhøve langs vegen, der trafikken anten stamper i ferjekø eller haster av garde for å rekkje neste overfart til Løfallstrand.

- Mor mi arbeidde for gang- og sykkelvegen, seier Gunn-Bente Stølen, som har barn som skal ta til i skulen i august. Bygdafolket gjekk i demonstrasjonstog langs vegen for

to år sidan. Etter dette kom det fart i planlegginga, og på nyåret ga Statens vegvesen oppdraget til Opedal & Sønner. Oppstillingsplassen på ferjekaien blir utvida, og det blir gang- og sykkelveg gjennom sentrum i bygda. Det er spengt vekk 12 000 kubikk av fjellryggen ved ferjekaien og det er og nytta massar frå tidlegare tunnelutviding langs riksveg 48.

Tilbudet på oppdraget var på ti millionar kroner, men midlane rakk berre til halvparten i denne omgang. Dermed må ein vente med strandpromenade, meir veglys, planting og ekstra fortau til seinare.

Statens vegvesen vil markere den offisielle opninga i august, får Vegen og vi opplyst av seksjonsleiar Lars Øyre i Voss og Hardanger distrikt.



Vegsamling: Barnehagebarn, rektor, lokalpolitikar, byggherre og entreprenør ser fram til tryggare trafikk lang rv. 48 i Gjermundshamn. (Foto: Geir Brekke)



Sykkeltellinger: Knut Grothe i Statens vegvesen ved nytt tellepunkt for sykkeltrafikk (Foto: Kjell Wold)

Bedre tellinger av sykkelbruk

Telling av sykkeltrafikk skal bli bedre i Norge. I dag er tellepunktene for få og ustabile.

Kjell Wold

TJØNSBERG: Statens vegvesen vil utvikle en egen sykkelindeks med datagrunnlag for kontinuerlige sykkeltelepunkt med god geografisk spredning.

- Indeksen skal vise hvordan sykkeltrafikken utvikler seg på det

nasjonale gang- og sykkelvegnettet. Den skal også gi tall for enkeltpunkter eller kombinasjon av enkeltpunkter, sier Kjell Johansen i Statens vegvesen.

Bedre data

Det er teknologisk krevende å telle sykler og sykkeltelegger krever maskinelt utstyr. I et utviklingsprosjekt samarbeider Statens vegvesen med Aandaa Datainstrument AS om sykkeltelegger med bruk av induktive sløyfer.

Konklusjonen er at det er mulig å telle sykkeltrafikk tilfredsstillende når induktive sløyfer legges nøyak-

tig i henhold til mål, når apparatet bare er knyttet til å telle sykler og når sykkelpunktet ligger langt nok fra biltrafikken.

Lite pålitelig

Det er vedtatt et minimum på 25 tellepunkter i Norge. I forbindelse med Nasjonal Sykkelstrategi og fortsatt sykkelstrategi i neste NTP-periode 2010-2019, må antall tellepunkter for sykkeltrafikk økes kraftig og bli bedre og mer pålitelige.

- Målet er å ha tilstrekkelig antall pålitelige tellepunkter til å kunne følge utviklingen av syk-

keltrafikken på nasjonalt nivå. Hver region bør videre legge en plan for å opprette sykkeltelepunkter som gir et tilfredsstillende bilde av utviklingen av sykkeltrafikken, sier Hege Herheim Tassell i Statens vegvesen.

Utfordring videre

Nasjonal sykkelstrategi har fokus på økt sykkelandel i tettsteder med over 5000 innbyggere. Her planlegges og utvikles sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk.

- Sykkeltrafikk i byer og tettsteder skal hovedsakelig gå i kjørebane, enten i sykkelfelt eller blandet

trafikk. Telleutstyr som benyttes i dag klarer ikke å telle sykler i kjørebane. Det må derfor satses videre på å utvikle telleutstyr som kan telle sykklister i kjørebane, sier Hege Herheim Tassell.

Data om sykkeltrafikk er viktig for å se i hvor stor grad satsingen virker og hvordan sykkeltrafikken utvikler seg generelt.

- Det har vært arbeidet med utvikling og etablering av et system for automatisk telling av sykkeltrafikk i snart 15 år, men ennå er vi ikke i mål. I dag er det mulig å få til tellinger med god kvalitet, sier Per Heide.

Verdens ende er nær

Med åpningen av to nye gangvegparceller på Tjøme denne sommeren er Verdens ende mye nærmere og tryggere for fotgjengere og sykklister.

Kjell Wold

TJØME: Byggeleder Kjersti Eide i Statens vegvesen rusler fornøyd på nylagt, varm asfalt langs riksveg 308 på Tjøme. I løpet av de to-tre neste årene vil hele den om lag 13,5 kilometer lange riksveg-

strekningen fra Vrengen i nord til Verdens ende i sør på den populære ferieøya, ha sammenhengende gang- og sykkelveg.

Etterlengtet

Det er svært etterlengtet både for fastboende og turister som bor eller ferdes på den sterkt sommertrafikkerte vegen. Mens ÅDT på Tjømes hovedpulsåre bare er på 5300 biler, mangedobles trafikken i to-tre hektiske feriemåneder.

Før Tjønsbergpakken fase I startet var riksvegen bare forsynt med om lag halvannen kilometer gang-

veg gjennom Tjøme sentrum midt på øya. For tre år siden åpnet den første av de sju parsellene som er del av bompengeprojektet. Mer enn 100 millioner kroner spyttes inn i økt trafikksikkerhet og trygghet på Tjøme.

I sommer åpner parsellene Glennebakken-Budal på snau to kilometer og Lindhøy-Havnaveien på snau fire kilometer. Til høsten starter arbeidet med parsellen Sundene-Glennebakken lengst nord, mens hele prosjektet avsluttes med parsellen Havnaveien-Verdens ende i 2010-2011.



Nærmere seg mål: Kjersti Eide i Statens vegvesen på neste siste etappe mot Verdens ende, den nye gangvegparcellen Lindhøy-Havnaveien. (Foto: Kjell Wold)

REPORTASJE

ÅLESUND ■ Ikke alle 5-åringene har førerbevis for trehjulssykkel - utstedt av Statens vegvesen.

Tekst og foto: Wiggo Kanck

Fem-åringene i utegruppa hos Tryggheim barnehage i Brattvågen på Sunnmøre strålte av glede og stolthet. Sist torsdag toppet distriktssjef Ragnhild Vestre, trafikk-koordinator Anne Rita Klock og Evelyn Haugen fra trafikkstasjonen opp med kofferten full av trafikkskilt, merkeutstyr og liketil trafikkllys i miniformat. Utstyret får barnehagen som sitt og som et tilskudd i opplæringen av fremtidige lovlydige og gode trafikanter.

Hensynsfulle

Og 5-åringen, jo de var svært opptatt av å vise hvor dyktige og hensynsfulle trafikanter de alt var blitt. For her var det ingen som brøt trafikreglene. Gjennom barnehageåret har de små vært ute i trafikken, lyttet, prøvd selv, sett og lært hvordan en god trafikant skal oppføre seg. Og selvsagt er trehjulssyklene flittig brukt på barnehagen sin egen opplæringsbane.

- Dette er bare helt fantastisk, nyttig og veldig moro. Trafikkopplæring satt i system. At vi fikk til et samarbeid med Ålesund fengsel, som har laget utstyret, er ekstra gledelig. Lærer og tusenkunstner Harald Nilsen og en innsatt synes oppdraget var både spennende og utfordrende. At vi kan yte støtte slik at fremtidige trafikanter skal få god opplæring på et tidlig tidspunkt i sitt "trafikkliv" er fantastisk. Dette er kort og godt en investering for framtiden, sier distriktssjef Ragnhild Vestre.

Kan lånes

- Det var Jarle Ekroll, som er pådriver for trafikkopplæringen i barnehagen, som så inderlig ønsket ordentlige trafikkskilt, trafikkllys og annet utstyr til trafikkopplæringen. Som "sensor ved oppkjøringen" i 2007, lovde jeg å undersøke om utstyr fantes. Nå er ikke Tryggheim barnehage alene om å få tilgang til utstyret. Fylkets trafikksikkerhetsutvalg har bevilget 50 000 kroner til 10 pakker. Pakkene blir utplassert på trafikkstasjoner i Møre og Romsdal. Barnehager kan henvende seg til sin trafikkstasjon for å få låne utstyr, forteller Anne Rita Klock.



Gode og lovlydige



1



2



3

1: Endelig: Per Kristian og Alexander var stolte av førerbevisene sine – og det var også Ragnhild Vestre.

2: Hemmelig innhold: Spenningen var stor da Anne Rita Klock toppet opp med kofferten full av utstyr.

3: Trafikklys: Strøm må til for å få grønt

4: Flink: Lille Anchisa var en dyktig sjåfør.

5: Stopp: Å stanse foran fotgjengerovergangen er selvsagt. Evelyn Hagen er fortgjenger.

6: Styring: "Uteleder" og distriktssjef Ragnhild Vestre styrte trafikklisene. Per Kristian var en dyktig trafikant.

t



Morsom trafikkdag:
Trivelig synes fra venstre Jarle Ekroll, Evelyn Haugen, distriktssjef Ragnhild Vestre og Anne Rita Klock.



trafikanter

UTBYGGING

Vil premiere miljøbyer

■ ■ Byer som gjør mest for å redusere klimagassutslippene og bedre miljøet, bør premieres mer enn andre fra staten side, sier miljøvernminister Erik Solheim (SV). - Vi bør utvikle en virkemiddelbruk som premierer de som gjør mye, sa Solheim da han sist uke møtte representanter for landets tolv største byer pluss Bærum kommune for å signere en forplik-

tende intensjonsavtale om å skape byer med reduserte klimagassutslipp og bedre bymiljø. De tolv byene er Oslo, Drammen, Sarpsborg, Fredrikstad, Porsgrunn, Skien, Kristiansand, Sandnes, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø. Opplegget ble lansert av Solheim i forbindelse med CC8-konferansen i Sarpsborg for snart to uker siden.

E18-åpning I:

■ ■ E18 nye Kleivenetunnelen i Drammen fra Frydenhaug til Kobbervikdalen vil etter planen åpne 27. juni. Den nye tunnelen er på snau to kilometer og er siste etappe av fire felts utbygging av E18 gjennom Drammen. Gamle Kleivenetunnelen (500 m) blir samtidig stengt for omfattende rehabilitering. Nær jul 2008 åpnes E18 så for fullt i fire felt.

Karls siste klipp

■ ■ 16. juni, to uker før han går av med pensjon, utførte prosjektleder for E18 i Vestfold, Karl Høiland sitt siste snorklipp, da han sammen med distriktssjef Roar Gärtner åpnet den nye parsellen av fv. 204 i Larvik. Vegbyggingen har vært et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, Larvik kommune og Rose forvaltning. (Foto: Grethe Bodholt)



Sager fjell med wire

Peter Johansson står og taster inn kommandoer på en dataskjerm. Så gjør maskinen og tyrolitt-wiren resten av jobben.

Kjell Wold

DRAMMEN: Sakte, men sikkert og i snitt 60 cm i timen sager og skjærer den 120 meter lange wiren seg gjennom den om lag 20 meter høye fjellveggen i Kobbervikdalen.

- Vi skjærer vekk fjellstykker på om lag 45 meters lengde av gangen før maskiner og gravere tar over jobben med å rive ned fjellflakene og frakte de bort. Deretter flytter vi wire og maskiner et stykke videre på toppen av fjellskjæringen før vi tar fatt på en ny økt, forteller svensken som har jobbet i Norge for Haldenfirmaet Diamant Wire Teknisk AS i flere år. Han synes det er en både interessant og miljøvennlig måte å jobbe med fjell på. Sagingen gir både mindre støv og bråk enn ved ordinær nedspregning. Hele jobben i Drammen er å skjære vekk flere hundre meter av fjellveggen på østsiden av E18-traseen sør for byen.

Johansson er på sitt andre store sageoppdrag i Sør-Norge. Før Drammen og E18 jobbet han et år med wiresag på Jernbaneverkets store utbyggingsprosjekt Lysaker-Sandvika. Fjellsagingen i Kobbervikdalen gjøres nå i forbindelse med klargjøring for åpning av full fire felts E18 Frydenhaug-Eik som skal være ferdig innen utgangen av 2008.

Tyrolitt-wire: Med noen tastetrykk styrer Peter Johansson en wiresag på 120 meter. (Foto: Kjell Wold)



Ettersikrer ti år gammel tunnel

Den knapt ti år gamle Eidettunnelen på E6 nord for Sarpsborg blir de kommende to månedene ettersikret for 20 millioner kroner. Bakgrunnen er skjerpede krav etter Hanekleiv-raset.

Håkon Aurlien

SARPSBORG: - Vi har en stram tidsplan frem mot åpning av firefelts E6 gjennom hele Østfold i november. Vi hadde lagt inn tid til utskifting av alle tekniske systemer i tunnelen. Ettersikringen er en tilleggsjobb som krever veldig stram tidskoordinering, sier prosjektleder Erik Gressløs.

Fullprofil

I et parti på 30 meter av tunnelen skal fjellet fullprofilstøpes, ved å fylle rommet mellom fjellet og hvelvingen med betong.

En 70 meters strekning av hvelvingen skal tas ned for å foreta omfattende ettersikring med fjellbolter, og så skal hvelvingen opp igjen.

Flere steder i tunnelen skal det settes inn bolter gjennom hvelvingen og flere steder skal det fylles betong mellom sidevegger og fjellet.

Tilfredsstillende

Den rundt 800 meter lange tunnelen ble sprengt ut i 1997 og ble tatt i bruk i 1999, og ble bygget av de samme som sprengte ut E18-Hanekleivtunnelen i Vestfold. Da det kom for dagen at fjellsikringen der hadde vært undervurdert, ble det foretatt grundige inspeksjoner av Eidettunnelen. Ingen alvorlige skader ble funnet, men sikringen ble vurdert som kun tilfredsstillende. Derfor ble trafikken stanset under utsprengningen av det nye parallelle løpet og det ble inspisert bak hvelvet etter hver salve.

- Sprengningen gikk veldig bra men skjerpede tunnelkrav førte til en beslutning om å oppgradere den gamle tunnelen til samme standard som den nye. De 20 millionene dette vil koste er ikke med i kostnadsrammen for E6-utbyggingen og må etterbevilges, sier Erik Gressløs.

Nystandard

Utskiftingen av alt det tekniske i tunnelen ble bestemt tidlig og er



Nullstilles: Den knapt ti år gamle Eidettunnelen til venstre bak prosjektleder Erik Gressløs, blir nå ettersikret for 20 millioner kroner. Trafikken ble flyttet til det nye nordgående løpet natt til 25.juni. (Foto: Håkon Aurlien)

innenfor rammen.

- Det er skjedd mye på teknisk utvikling de siste ti årene, og vedlikeholdet har ikke holdt tritt med en ganske betydelig slitasje, sier Gressløs.

Han innrømmer at det er blitt kort levetid for kabelgater, belysning, sensorer og ventilasjonssystemer i "gamletunnelen" men er glad for å få oppgradere til ny standard.

- Vi får veldig god sikkerhet i

tunnelene. Nå må vi sørge for at systemene virker hele tiden slik at vi unngår å sende trafikanter ut på de ikke like sikre omkjøringsvegene, sier Gressløs.

Han er forberedt på køer i anleggsstrekningene i Sarpsborg i sommer

- Vi holder et veldig fokus på sikkerhet de månedene som nå er igjen til E6 står ferdig, både for egne medarbeidere og for trafikantene langs E6, sier han.

FAKTA

Da Eidettunnelen ble besluttet bygget i 1995, ble det sprengt ut kun ett løp fordi det ble regnet som "helt usannsynlig at Stortinget ville åpne for firefelts E6 i Østfold i overskuelig fremtid".

Tunnelen var ferdig sprengt ut i 1997 og ble tatt i bruk i desember 1999 og kostet ca 100 mill kr. Den fikk tre kjørefelt men ble senere gjort om til en tofelts tunnel med myk midtdeler. Bygging av to tofelts tunneler den gang ville ha kostet ca 40 mill kr mer.

I 2000 ble det besluttet å bygge ut E6 til firefeltsstandard finansiert med halvparten bompenge, først innen 2013, så fremskyndet til 2008.

Etter at fem kilometer firefelts E6 ble tatt i bruk fra Alvim til Kalnessvingen natt til 25.juni, gjenstår 21 kilometer før hele utbygging er gjort. 3.juli åpner to strekninger på til sammen 10 kilometer. Resten tas i bruk i november, deriblant Eidettunnelene.

Det forventes køer i ferietrafikken forbi Sarpsborg der all E6-trafikk nå går på den nyeste av de to Sannesundsbruene.



Engasjement: Regionvegsjef Olav Ellevset (t.v.) i samtale med tunnelaksjonistane Kjell Lund Monsen og Per Tore Bøe då Statens vegvesen presenterte planane for Sotrasambandet. (Foto: Geir Brekke)

Bru mot tunnel

Statens vegvesen vil bygge ny Sotrabru, men lokale aksjonistar kjempar for under-sjøisk tunnel mellom Sotra og Bergen.

Geir Brekke

FJELL: Aksjonsgruppa har vore aktiv i fire år. Spørsmålet om nytt samband mellom Bergen og Sotrakommunane Fjell og Sund og granne kommunen Øygarden i nord var viktigaste saka i valkampen i fjor.

Den politiske leiinga i Fjell har signalisert at dei vil ha undersjøisk tunnel, og ikkje firefelts hengebru.

Sliten bru

Statens vegvesen har lagt fram hovudinnhaldet i kommunedelplanen og konsekvensutgreiinga for eit nytt samband. Plandokumenta blir ferdige etter sommaren, og til hausten skal dei aktuelle kommunane handsame planane.

Regionvegsjef Olav Ellevset seier at han vonar på rask handsaming av planane lokalt, med tanke på dei store trafikale problema som dei tre kommunane har med flaskehalsen Sotrabrua. Tofeltsbrua er nedsliten,

og utan forsvarlege tilhøve for syklistar. Bussane stangar i same køen som den øvrige trafikken. Kortsiktige tiltak med kollektivfelt på båe sider av brua og bussprioritering over brua har vore omsnakka lenge, men er førebels ikkje ferdig planlagt og heller ikkje finansiert.

Kollektiv og sykkel

Statens vegvesen har mange argument for å rå til at det blir bygd ny firefeltsbru kloss i dagens hengebru. Nybrua fangar opp mest trafikk, inkludert lokaltrafikken på båe

sider av brua. Dessutan er dette den beste løysinga for innfartsvegen til Bergen frå vest, som og skal ta unna ein stadig veksande trafikk-mengde frå den no nedbetalte Askøybrua.

Bruløysinga er og den beste for kollektivtransporten. Dagens Sotrabru kan bli nytta som kollektivbru når nyebrua er bygt. Også ei framtidig baneløysing mellom Sotra og Bergen kan løysast på denne måten.

- Bybane mellom Sotra og Bergen er uråd dersom tunnelalternativet blir vald, meiner Magnus Natås, som har leia planarbeidet i

Statens vegvesen.

Og ikkje minst er bruløysinga einaste tilbodet til syklistar og fotgjengarar.

Dyr drift

- Det er svært dyrt å drive tunnel. Levetida er dessutan kortare enn dagløysing. Det er stort fornyingsbehov for tunnel samanlikna med ei bruløysing, seier regionvegsjef Olav Ellevset.

Statens vegvesen går inn for bygging av fire felt frå dagens firefeltsveg i Bergen og vidare vestover mot den nye brua, over brua og fram til Kolltveit i Fjell, der trafikken deler seg mot nord og sør på Sotra.

Bussane stangar i same køen som den øvrige trafikken

Kjøper bru over bru

Statens vegvesen vil nå kjøpe inn en reparasjonsbru for å lette trafikkavviklingen ved utbedring av bruer på høytrafikkerte vegar.

Håkon Aurlien

MOSS: Reparasjonsbrua er en "bru over bru"-konstruksjon tilsvarende den som ble brukt på E18 i Asker for tre år siden. Da en fuge skulle utbedres så man for seg store køer de to månedene jobben sto på, men

ungikk det ved å leie inn en 120 meter lang og 320 tonn tung flyttbar overgangsbru fra Sverige. Der har de hatt "bru over bru" konstruksjoner i ti år. Brua kom på trailere og ble montert i løpet av åtte nattetimer. Da morgentrafikken kom kunne trafikken gå som normalt, dog med lavere hastighet, mens arbeiderne tok fatt på motorvegbrua under den nye kjørebanelen.

- Løsningen koster vesentlig mer enn tradisjonell omkjøring, men erfaringene er så gode at vi har bestemt oss for å kjøpe inn en tilsvarende bru og bruke den

samme metoden på det høytrafikkerte vegnettet i Norge, sier sjefingeniør Gunnar M. Haugen i Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Konstruksjonen vil koste ca 15 millioner kroner. Innkjøpsprosedyren blir satt i gang nå og leveranse vil skje neste år.

Bru over bru: Erfaringene fra E18 i Asker var svært gode. Nå kjøper Statens vegvesen inn en "bru over bru"-konstruksjon til bruk ved reparasjon av sterkt trafikkerte bruer. (Foto: Håkon Aurlien)



LANDET RUNDT



Nytt hus

TROMSØ ■ Tromsø trafikkstasjon er nå blitt en fysisk del av Midtre Troms distrikt. 4. juni flyttet de inn i nye lokaler på distriktskontoret, og 6. juni ble stasjonen offisielt

åpnet av vegdirektør Terje Moe Gustavsen. Den nye kontrollhallen er også snart klar for åpning. Den ligger ved E8 på innfartsvegen til Tromsø. (Foto: Liss Lauritsen)



Fra bane til sykkel

BERGEN ■ En nedlagt jernbanestrekning på Mindemyren i Bergen er nå tatt i bruk som nybygd sykkelveg.

Skinneene ligger godt innpakket i asfalt, og strekningen har stor nyt-

teverdi, som en av hovedrutene inn mot Bergen sentrum fra sør. Statens vegvesen har stått for prosjektet til rundt ti millioner kroner for 900 meter ny sykkelveg. (Foto: Geir Brekke)



Samåpning

TRONDHEIM ■ Regionvegsjef Berit Brendskag Lied og ordfører Rita Ottervik gratulerer hverandre med vel avklippt snor og ett flott nytt friluftsområde i Trond-

heim. Ilabekken-området åpnet torsdag 5. juni og de to har hatt delt ansvar både for prosjekt og for snorklipping. (Foto: Tove Eivindsen)



Flyttet gammelt hus

LESJA ■ "Gammelstugu" ved gården Systugu Sønstebo ble forrige uke flyttet for å gi plass til ny gang- og sykkelveg langs E136. Tømmerbygningen fra 1854 stod i veien for utbyggingen

men grunneieren ønsket å flytte ned på eiendommen framfor å bygge nytt. To av landets største mobilkraner måtte til for å gjøre jobben. Huset ble flyttet fem meter utover og fire meter ned-

over til en ny grunnmur. – Og flyttingen var veldig vellykket, sier Magnar Vedum, som er ansvarlig for grunnerverv langs riksvegstrekningen. (Foto: Magnar Vedum)



Jubel for sykkel diplom

NOTODDEN ■ 17 stolte fjerdeklas- senger ved Tinnesmoen skole i Notodden har nettopp mottatt diplom og premie som bevis på at

de har bestått sykkelleksamen. Etter fire kursdager med "Gøy og Trygg på sykkel" ble sykkelprøven avsluttet med todelt praktisk syk-

kelprøve. Først ferdighetsprøve på bane, deretter trafikkprøve ute på vegen rundt skolen. (Foto: Kjell Wold)



Sommertreff 2008

MO I RANA ■ Sist helg ble det arrangert Sommertreff på Artic Circle Raceway, i Mo i Rana. Det arrangeres to treff i året, og på årets vårtreff stilte mannskap fra Mo trafikkstasjon opp. I år var det ca

600 påmeldte biler og ca 5000 publikummere. Siden vårtreffet gikk av stabelen samme helg som den nasjonale bilbeltekampanjen, benyttet Statens vegvesen anledningen til å ha beltekontroller på

innfartsveien mot anlegget.

På banen traff inspektørene mye ungdom som fikk prøve seg i både veltepetter og bråstopp. Mange av disse fikk seg en aha-opplevelse av dette. (Foto: Tor Inge Myrnes)



Lovande protokollfører

OS ■ Førsteklassingen Nikolai Auganes Hjellestad var i lag med dei 23 klassekameratane ved Søfteland skule blant dei innbedne gjestane då Statens vegvesen opna sykkelvegen på

E39 i Os i Hordaland. Elevane fekk jamvel skriva inn signaturane sine i den offisielle opningsprotokollen. Cola-flasken frå Statens vegvesen fekk kvila då. (Foto: Geir Brekke)



Fjellsjekk i Vågsbygd

KRISTIANSAND ■ Nå sjekkes fjellet i bydelen Vågsbygd vest for sentrum. Hensikten er å være best mulig forberedt når tunneldrivingen på ny Vågsbygdvei settes i gang. Firmaet Entreprenørservice as tar ut kjerneprøver i fjellet der tunnelen mellom Hannevika og Blørstad

skal bygges. I sommer skal det bores om lag 700 meter i seks ulike hull i Slettheia.

- De første prøvene som er tatt ut er stort sett gneis, et godt fjell å bygge tunnel i, sier geolog Asbjørn Øystese (bildet) i Statens vegvesen. (Foto: Signe Gunn Myre)



Tar vare på historien

ØRJE ■ Et eget museumsutvalg i Statens vegvesens pensjonistforening har tatt ansvar for de museale samlinger ved Ørje vegstasjon. To av bygningene er nå fredet, og der har museumsutvalget laget utstillinger som skildrer utviklingen gjennom mange år. Flere unike vegmaskiner er samlet og nå er pensjonistene så smått kommet i

gang med å restaurere landets første asfaltutlegger. Sist uke var vegpensjonister fra Østfold invitert til museet og her sees fire av de seks medlemmene i museumsutvalget, fra venstre Ole Aas, Terje Olberg, Ambjørg Holøs Haugen og Tor Fjeld. Også Gunnar Trømborg og Terje Eilertsen er med. (Foto: Håkon Aurlien)

Venter tvilling

TRONDHEIM ■ Verdens eneste sykkelheis, Trampe i Trondheim, kan få sin tvilling i europahovedstaden. Mandag 16. juni var representanter fra Brussels samferdselsledelse, blant dem Willem Stevens og Pascal Smets (bildet), på Trondheimsbesøk. De besøkende belgierne håper å få på plass sykkelheis i Brussel innen neste års Velo City-konferanse. (Foto: Erik Jørgen Jølsgard)



UTENRIKS

**Dugnad for vegminne**

■ ■ Kjerringbekken bru i Orkdal i Sør-Trøndelag ble bygd i 1841 og var i bruk til 1930-tallet. På rasteplassen rett nedenfor brua er det nå kommet opp en informasjonstavle om brua og om historien til vegstrekningen mellom Høggjølen og Harangen. Sist høst gjennomførte Statens vegvesen sikringsarbeider på brua. (Foto: Harald Storflor)

Stemningsfull belysning

■ ■ Et Gude-bilde ga fem 8. klassinger ved Vestfossen u-skole ideen til brubelysning på 350 år gamle Smedbrua i Kongsberg. Marita Tuominen, Christian Sande, Adrian Hilleren, Thorbjørn Finnerud og Hilde Fjellheim Olsen ble belønnet for montasjen med 2000 julelys under brua av distriktssjef Hans Jan Håkonsen. (Foto: Kjell Wold)

**Pris for arkitektur**

■ ■ Statens vegvesen har delt ut pris for fremragende samferdselsarkitektur på Arkitekthøgskolen i Oslo, under "AHO Works". Prisen på 10 000 kr deles ut for andre gang og går til det studentarbeidet som på en best mulig måte fremmer samferdselsarkitektur. Prisen gikk til svenske Cecilia Nilsson for hennes ferjeterminalprosjekt i Skottland.

Fikk knyttet kontakter

Kristian Aunaas var blant Statens vegvesens 120 deltagere på Via Nordica og var veldig fornøyd med kongressen.

Henriette Erken Busterud

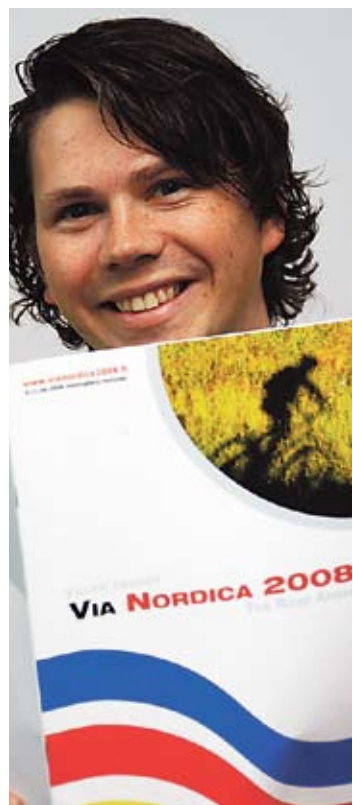
OSLO: Aunaas er geotekniker og ble ansatt på Teknologiavdelingen i Vegdirektoratet i fjor. I tillegg er han en av koordinatorene i PUMA, ungdomsnettverket i Statens vegvesen.

Invitert av vegdirektøren

- Etter at vi i PUMA-styret hadde presentert oss for etatsledelsen i høst, inviterte vegdirektøren oss med til Via Nordica. Det var veldig hyggelig gjort. Via Nordica var en perfekt arena for å knytte internasjonale kontakter. Vi fikk snakket med de andre vegetatene om rekruttering, og det var masse interessant faglig. Jeg sto også på Vegvesenet sin stand som var en kjempefin møteplass.

Eget utvalg?

Aunaas og PUMA-styret vil vurdere å få i stand et nordisk ungdomsnettverk eller eget ungdomsutvalg. - Det hadde vært veldig bra og få til. Det virker ikke som de andre nordiske landene har noe tilsvarende PUMA. Å få til noe rundt dette ville være en fin måte å få med flere unge på - det var mye grått hår i utvalgene, sier Aunaas som gjerne drar på kongressen går av stabelen i Reykjavik om fire år.



Puma på Via Nordica: Kristian Aunaas fra Vegdirektoratet var veldig fornøyd med at vegdirektøren inviterte PUMA-styret til Via Nordica. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Norges samferdselsråd i Brussel

Carsten Horn-Hanssen er ansatt av Utenriksdepartementet som Norges samferdselsråd ved Den norske EU-delegasjonen i Brüssel.

Henriette Erken Busterud

BRUSSEL: Fra sitt kontor i EU-kvarteret følger han med på det som skjer både i lufta og til lands og vanns. - Hovedoppgaven min er å følge med på nye forslag som kommisjonen presenterer og hvordan de blir behandlet av råd og parlament. Dette melder jeg hjem til Samferdselsdepartementet, blant annet i månedsrapporter til utvalgte kontakter.

Jeg bidrar også til å gjøre norske posisjoner kjent her nede blant medlemsland, kommisjonen og parlament. Dessuten bistår jeg norske eksperter som kommer ned hit - med alt fra praktiske ting til å si hva som er hensiktsmessig framgangsmåte for å fremme syn, forteller Horn-Hanssen.

Norge har for øvrig tjenestemenn i rundt 50 komiteer, mellom 20 og 30 komiteer er innen vegtransport. Dette er både policykomiteer og komiteer for standardisering.

Mye som skjer

Horn-Hanssen har mange dokumenter han må pløye gjennom for å få oversikt over alt som skjer. På spørsmål om hva som skjer nå svarer han:

- Det skal blant annet implementeres et nytt direktiv om avgiftslegging for tunge kjøretøy for bruk av TEN-nettverk. Der åpnes det for maks 13 prosent rabatt i bomringen. En revisjon av dette regelverket forventes også fra kommisjonen i sommer. Dette forslaget vil trolig åpne for å trekke inn eksterne kostnader som trafikkoppøpning og forurensning i avgifter for tunge kjøretøy. Ellers standardiseres en rekke tillatelser, og det blir også mulig å trekke dem tilbake ved overskridelser, kan Horn-Hanssen opplyse.

Fokus på TS

Ett av de viktigste målene for EU på transportsiden er å redusere antall drepte og skadde. Dette tallet var på 50 000 i 2001, mens det nå er rundt 39 000 skadde og drepte.

- Kommisjonen foreslår å satse mer på forskning og har fokus på



Norsk transportråd i EU: Carsten Horn-Hanssen følger med på det som skjer i EU innen transport og rapporterer hjem til myndighetene. (Foto: Henriette Erken Busterud)

atferd og tekniske virkemidler som kan bidra til å redusere dette tallet ytterligere, forteller Horn-Hanssen. En handlingsplan for bruk av ITS skal presenteres til sommeren. Den skal sikre bedre trafikkflyt, redusere miljølempere og bidra til mer sikker kjøring. Og i vår ble det presentert et direktiv som medfører at en kan bli bøtelagt i ettertid for en trafikkforseelse i et annet land.

Mer miljø

- Jeg mener det har vært et økt fokus på transport og miljø, det er flere andre forslag nå som går på mer miljøvennlig transport: Et eksempel er forslag til reduksjon

av CO2 fra personbiler, som man også arbeider med nå. Forslaget innebærer bl.a. bøtelegging av bilprodusenter som ikke greier å redusere gjennomsnittlig utslipp fra sin bilflåte til 130 gram CO2 per kilometer innen 2012. Strengere EURO-krav for tyngre kjøretøy og krav om å ta hensyn til utslipp i forbindelse med offentlige bilinnkjøp og en miljøkomponent i forbindelse med innkjøp av offentlige er andre eksempler. På avgiftssiden forsøker EU også å harmonisere drivstoffavgiftene og innføre en CO2-komponent i engangsavgiften, lyder det fra Carsten Horn-Hanssen i Brussel.

NYTTIGE EU-LINKER

www.eos-saker.org
utarbeidet av forskningsråden ved EU-delegasjonen

<http://www.eu-norge.org/newsletter>
Ukesbrevet fra EU-delegasjonen, her ligger også transportrådets rapporter.

<http://www.euractiv.com/en/HomePage>
Gratis nyhetstjeneste

http://ec.europa.eu/transport/index_en.html
EUs DG TRENs transportside

http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm
DG Enterprise hjemmeside for bilindustrien.
(bl a info om typesertifisering, miljø, sikkerhet osv).



Ny leiar

■ ■ Kjersti Myre (biletet) er tilsett som ny leiar for prosjekteringsseksjonen ved Statens vegvesen sitt kontor i Bergen. Ho har over 20 års røynsle frå vegplanlegging i Hordaland, og har fungert i stillinga den siste tida før tilsettinga. Det var fire søkjarar til den ledige seksjonsleiarstillinga ved ressursavdelinga. (Foto: Synnøve Lien)

Ny leiar

■ ■ Hilde M.B. Withammer, Bergen er tilsett i den ledige stillinga som teamleiar i administrasjonsstaben i Statens vegvesen Region vest. Ho er no seniorrådgivar innan leiarutvikling ved Universitetet i Bergen, ei stilling som er kombinert med administrasjonssjef på IT-avdelinga. Ho tek til i Statens vegvesen 22.august.



Ny sykkelbok

■ ■ Statens vegvesen og fylkeskommunene Oppland og Hedmark har bidratt med en halv million kroner til boka "40 sykkelturner i Oppland og Hedmark" som blir utgitt av Syklistenes Landsforening. Forfatter Sissel Jenseth, Trude Schistad fra Statens vegvesen (t.v) og fylkesrådsleder Siv Tjørudbakken presenterte boka. (Foto: Gaute Moen)



Jobber i EU-kommisjonen: Espen Andersson har permisjon fra Statens vegvesen for å jobbe i EU-kommisjonen som nasjonal ekspert. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Vår mann i EU

Espen Andersson er den eneste fra Statens vegvesen som jobber i EU-kommisjonen. I snart to år har han fulgt opp noen av EUs forskningsprosjekter i transportsektoren.

Henriette Erken Busterud

BRUSSEL: Andersson har i ni år jobbet i Vegdirektoratet med regelverk i forbindelse med kjøretøy. Men siden høsten 2006 har han jobbet som nasjonal ekspert EU-kommisjonen.

Følger forskning

- Jeg jobber i ett av EU-kommisjonens mer enn 30 generaldirektorater, nemlig Information society and media. Min enhet jobber med IKT i transportsektoren som har fokus på mer sikker, rasjonell og miljøvennlig transport. Hovedoppgaven min er å følge opp EUs forsknings-

programmer innen ITS og kjøretøyteknologi. Jeg er med på hele prosessen - alt fra å forhandle om kontrakter med dem som får støtte til å se på kost/nytte og passe på at de leverer det de skal. I tillegg følger jeg diverse aktiviteter som skal øke bruken av ITS og har kontakt med dem som utvikler regelverk i kommisjonen, forteller Andersson. Et par ganger i året har han også møter i Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet for å rapportere om det som skjer.

200 millioner euro

For perioden 2008 -13 skal EU bruke rundt to hundre millioner euro på forskningsprosjekter innen Anderssons område.

- Jeg følger blant annet opp et prosjekt som skal tilpasse og teste ut intelligente sikkerhetssystemer for MC/to-hjulinger og et stort prosjekt der bilindustrien tester ulike systemer som varsler når du kjører mot rødt eller skjener ut fra vegbanen og så videre.

Flere tusen personer skal nå teste noen av disse systemene, så det blir spennende, sier Andersson.

Norske aktører er med på flere EU-prosjekter, som "Smartfreight" som ledes av SINTEF, og Statens vegvesen er med på et prosjekt som heter Rosatte, og som går på elektroniske kartdata med blant annet fartsgrenser og ulykkespunkt.

Annerledes

- Det var både utfordrende og litt skremmende og få jobbe i EU-kommisjonen. Jeg skulle jobbe med et helt nytt fagområde og det er helt andre arbeidsforhold. Det er ganske formelt her og et fransk hierarki med et klasseskille som ikke føles videre sjarmerende. Og sjefene er mye mer involvert.

Det er mye mindre frihet og til litt til den enkelte her enn i Statens vegvesen. Men jeg har lært utrolig mye og har det kjempebra. Det beste ved å være her er å få jobbe internasjonalt og å få nye kontakter og venner, sier Andersson som deler kontor med Sveriges nasjonale ekspert.

Men før nyttår setter han seg på MC'n sin for å kjøre tilbake til Norge. Da kaller pliktene i Vegdirektoratet.



Æresmedlemmer i NVF: Kjell Levik og Olav Søfteland har til sammen rundt 70 års medlemskap i NVF. (Foto: Henrik Kettunen)

Æresmedlemmer i NVF

Det har ikke vært utpekt norske æresmedlemmer i Nordisk Vegteknisk Forbund (NVF) siden slutten av 70-tallet.

Henriette Erken Busterud

HELSINKI: Men på Via Nordica var det Olav Søfteland og Kjell Levik sin tur.

- Jeg er takknemlig for å bli æresmedlem - det er kjekt å bli påskjønt. En kan selvsagt stille spørsmål om det er klokt at noen få skal få påskjønnelse når det er så mange som gjør en stor innsats. Men når jeg først ble det, er det veldig kjekt at Kjell Levik ble æresmedlem samtidig, sier en fornøyd Olav Søfteland, som startet sin kar-

riere i NVF i 1963. Han var med i flere utvalg fram til han ble vegdirektør i 1992. På 70-tallet var han også utvalgsformann i en fire-årsperiode. Fra 1992 var han ordfører i forbundsstyret siden det var Norges tur til å være ledende land.

Også Kjell Levik var beæret over utnevnelser.

- Det er en stor ære, det er jo ikke så mange av oss. Jeg satte stor pris på dette siden jeg har jobbet mye med NVF, sier Levik som synes årets kongress er den beste han har deltatt på. Han startet i NVF i 1976 og har blant annet vært 12 år i utvalget for drift og vedlikehold. I 1992, da Norge tok over ansvaret, ble han generalsekretær og hadde ansvar for Via Nordica-kongressen i Bergen i 1996.

LIVET I VEGKANTEN



Lupiner under lupen: Lupiner og seks andre svartelistede planter i vegkanten skal kartlegges og bekjempes. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Til begjær og besvær

I vegkanten vokser det 17 planter som er svartelistet fordi de fortrenger andre planter som er der fra før. Statens vegvesen skal nå prøve å få bukt med uønsket innvandring i vegkanten.

Henriette Erken Busterud

OSLO: I fjor ble 2500 fremmede og skadelige arter svartelistet fordi de er fremmede i norsk natur og derfor kan true det biologiske mangfoldet. 17 av disse plantene som har høy risiko for å gjøre skade er vegkjendiser - blant annet lupinen.

Sju slag

- Vi vil prioritere de sju mest problematiske av disse artene, nemlig de som sprer seg langs vegen med vind, bilhjul og kantklippere - og de som er mest helsefarlige. Disse er: Kjempebjørnkjeks, Tromsøplante, Parkslirekne, Kjempeslirekne, Lupin, Russekål og Kjempespringfrø, sier anleggsgartnermester Tore Felin i Statens vegvesen.

Han forteller at Statens vegvesen vil prioritere tiltak i områder der stat, kommuner, fylkeskommuner og andre grunneiere samordner innsatsen.

- Vi vil og prioritere tiltak i områder som er vernet eller foreslått vernet, som Åkersvika ved Hamar. Videre har vi fokus på verdifulle naturtyper

og kulturlandskap. Et eksempel på dette er lupiner i Gudbrandsdalen. Strandsoner og vassdrag prioriterer vi også, og her er det fokus både på planter, lakseparasitter og krepsepest: Når det brukes vann fra et vassdrag til å vaske skilt et annet sted kan også uønskede arter spres, forklarer Felin.

Legger planteplaner

- Vi skal først kartlegge og risikovurdere fremmede arter i vegkanten og må gå grundigere til verks enn i svartelista. Vi jobber også med å detaljere handlingsplanen for dette på region- og distriktsnivå og oppdaterer vi håndbøker. Vi skal også begrense spredning av arter ved å få inn i kontraktene til entreprenørene hvordan disse artene skal behandles, sier Felin.

Lupinen mest utbredt

Lupiner er det som er mest utbredt i vegkanten. Den skygger og tar pusten fra både blåkløkker og prestekrager. Den klarer å ta opp nitrogen fra lufta og blomstrer derfor lett i næringsfattige vegkanter - og det var en av grunnene til at Statens vegvesen i sin tid plantet lupiner, noe det ble slutt på for seks år siden. Den fargerike kjendisen sprer seg som pesten og forstyrrer den økologiske balansen i vegkanten. Opprinnelig ble den hentet til Norge fra Nord-Amerika for nesten to hundre år siden.

Grønn på na

Åtte år etter åpningen av rv. 23 Oslofjordforbindelsen kan det slås fast at vegetasjonen langs vegen er gjen-skapt på naturens egne premisser.

Kjell Wold

HURUM: - Vegen ble planlagt for å få best mulig landskapstilpassning, sier landskapsarkitekt Ingerlise Amundsen i Statens vegvesen. På flere store vegprosjekt på 1990-tallet erfarte man at den tradisjonelle måten etaten gjorde det på ikke var vellykket. Utplantede planter holdt sjelden mål.

Da Oslofjordforbindelsen ble bygd 1997-2000 ville en prøve noe nytt.

Naturlandskap

Da Oslofjordforbindelsen ble bygd 1997-2000 ville en prøve noe nytt. Landskapsarkitekt Kirstine Laukli i Statens vegvesen tok initiativ til å opprette et forskningsprosjekt i samarbeid med Landbrukshøgskolen på Ås. Det gikk ut på å etablere en vegetasjon tilpasset forholdene på stedet, naturlig revegetering.

- Vegtraseen ligger hovedsaklig i naturlandskap. Målet var at sideterenget skulle harmonere med omgivelsene både biologisk og estetisk, sier Amundsen. Det var derfor viktig å basere vegetasjonsetableringen på viltvoksende arter som fantes i området. Arealer berørt av veginngrepet skulle i størst mulig grad tilbakeføres til naturtypen på stedet. Etablering og skjøtsel av vegetasjonen skulle utføres rasjontelt og kostnadseffektivt. Ulike etableringsmåter ble utprøvd og evaluert.

Viktige grep

Hovedgrepene for vegetasjonsetableringen var: Grundig vegetasjonsanalyse for anleggstart. Ulike etableringsmetoder ble vurdert. Jordmassene i vegkanten ble delt inn



Naturlig vegkant: Landskapsarkitektene Kirstine Laukli (t.v.) og Ingerlise Amundsen

i toppmasser (øverste 30 cm) og undergrunnsmasser (resten).

Toppmassene ble lagret i ranker nær opphavsstedet. Toppmasselaget ble lagt ut som vekstjordlag. Langs deler av vegtraseen ble vegetasjonsetableringen basert utelukkende på naturlig oppspiring fra tilbakelagte toppmasser og gradvis innvandring av stedlig vegetasjon.

Lagring ved vegen

Spesielle gras- og blomsterfrøplan-

tinger tilpasset ulike naturtyper ble utviklet. Frø samlet inn fra lokale trær og busker ble sådd ut i anlegget eller brukt til planteproduksjon. For ti år siden var dette nytt. I dag er naturlig vegetasjon innvandring vanlig bruksmetode ved all ny bygging i Norge.

Dr. scient Astrid Skrindo var hovedansvarlig for forskningen på Oslofjordprosjektet. Skrindo karakteriserer forsøket som vellykket. Hun jobbet også på Lofast, det før-

Vinterjobb gir sommarsyn

Det er vakker utsikt langs turistvegen i Hardanger denne sommaren, takka vere godt planlagt tynning i vinter.

Geir Brekke

HARDANGER: For andre vinteren på rad har Statens vegvesen gjennomført skogtynning langs riksveg 7 gjennom Hardanger.

Turistvegprosjektet

Det er turistvegprosjektet som tingar planlegging og gjennomføring av prosjektet. Landskapsarkitektar i etaten har laga planar og

Voss og Hardanger distrikt leiar arbeidet ute i marken, som blir utført av ein skogsentreprenør.

Tynning av skog

Tynning av skogen gir gode resultat når turistar og andre reisande køyrer langs fjorden. I staden for grøne tunnelar er det vakker utsikt mot Hardangerfjorden og Folgefonna på motsett side av fjorden.

- Vi er alt i gang med planlegging av ny skogtynning i Hardanger komande sesong, seier delprosjektleiar Bjørn Andresen i turistvegprosjektet til Statens vegvesen.

No står riksveg 49 mellom Norheimsund og Tørvikbygd for

tur, ein viktig tilførselsveg til turistvegen. Kvam kommune står for planane her, og ryddinga vil bli eit samarbeid mellom kommunen og Statens vegvesen.

Det blir også planlagt utsiktsrydding langs riksveg 550 mellom Jondal og Utne, som og har status som Nasjonal turistveg.

Utsikten: Det blir gode resultat av skogtynninga - utsikten mot Hardangerfjorden kjem fram att. (Arkivfoto: Bjørn Andresen)



Naturens premisser



Stod sentralt i arbeidet med rv. 23 Oslofjordforbindelsen. Resultatet i dag taler for seg. (Foto: Kjell Wold)

ste store vegprosjektet i Norge der en utelukkende har brukt naturlig revegetering fra stedlige masser.

- Langs riksveg 23 ble vegetasjonen ryddet. De øverste 30 cm av jordmassene ble definert som toppmasser eller toppjord. Plantene som spiret fra toppmassene var i all hovedsak fra frø og sporer. Toppmassene fra Oslofjordforbindelsen ble lagret separat i ranker langs vegen der det var mulig og i større hauger der det ikke var plass langs

vegbanen, sier Skrindo.

Gode resultater

Resterende løsmasser ble lagret for seg. Erfaringene fra rv. 23 tilsier at det optimale er å lagre i lave ranker på områder med drenering, men selv lagring i store hauger resulterte i god vegetasjonsetablering. Det samme viser ferske resultater fra Lofast.

- På Oslofjordforbindelsen har masser blitt lagret opp til to vintre

og revegeteringen har fungert godt etter det, forteller Skrindo. Da massene ble lagt tilbake på sideområdene til vegen, var det viktig å legge de to lagene med undergrunnsmasse og toppmasse øverst løst oppå hverandre.

Glatting og pakking av massene ble ikke utført. Det ga veggroftene et mer rufsete preg, men ga plantene optimale forhold. Det var også viktig å legge litt toppmasse over det hele enn mye på ett sted. På riksveg 23

ble det lagt tilbake om lag ti cm toppmasse.

- På Oslofjordforbindelsen ble det sådd ulike frøblandinger på langt flere områder enn nødvendig. Naturlig revegetering uten tilførsel av frø tilfredsstilte formålet med vegetasjonsetableringen der det ble brukt, sier Skrindo.

Uønskede planter

Særlig aggressive ugras som åkertistel, høymole og burot har etablert



Skogbryn: Skogbrynet i vegkanten gir en naturlig overgang til skogen bak, forteller Astrid Skrindo. (Foto: Kjell Wold)

FAKTA

Allerede et par år etter åpningen av rv. 23 Oslofjordforbindelsen (29/6 2000), var store deler av sideterrenget til vegen dekket av vakre blomsterenger. Også der det ble sådd gras dukket det i tillegg opp blomstrende urter fra den naturlige floraen. Av de mange blomstene og artene du kan se langs rv. 23 i dag er blant annet: Vinterkarse, kløver, vikke, prestekrage, rødsvingel, engkvein, stivsvingel, geitrams, engsyre, engsoleie, skogstorkenebb, kattehale, hestehov, legeveronika, starr og frytle.

mindre kolonier enkelte steder. Slike forekomster er knyttet til jord fra åker eller beite. Slik jord må ikke forflyttes til skogsområder hvor det ønskes naturlig revegetering. Men mange arter som oppfattes som ugras i landbruket kan ikke betraktes som ugras i vegkanten.

Noen planter har etablert seg i ettertid. Blant disse er både kanadagullris og hagelupin, kjent som fremmede og invaderende arter som Statens vegvesen ønsker å bekjempe.



Smygaren: Kantklipparen smyg seg rundt lysstolpane for å få eit godt resultat. (Foto: Geir Brekke)

Grøne stikkprøver på Jæren

Statens vegvesen tek stikkprøver av kantslått langs frodige vegkantar på Jæren denne sommaren.

Geir Brekke

JÆREN: Vi er med byggjeleiar Eivind Stangeland på stikkprøve-jakt langs fylkesvegane i Time på Jæren. Kommunen høyrer inn under funksjonskontrakten for Stavanger, som entreprenøren Risa har ansvaret for.

Ny runde frå august

Førsteslått har pågått sidan 19. mai, og entreprenøren held det gåande fem-seks veker før alle grasbelte er stussa. Det er over

900 km veg i kontraktsområdet, 479 km fylkesveg, 182 km riksveg, 99 km stamveg og 130 km gang- og sykkelveg. Mellom 15. august og 15. september er det i gang med andreslått.

Stangeland har lokalisert kantklippemaskina i nærleiken av Time kyrkje via mobilen. Vi treffer Stian Lobekk i full gang med klipping av gras mellom fylkesvegen og gang- og sykkelvegen forbi kyrkja. Her står lysstolpane tett langs vegen, og klipparen må smyg seg inn til mastene for å gjera jobben godt nok.

- Vi er svært godt nøgde med kantklippinga som Risa har ansvaret for, seier Stangeland. Dei legg æra si i at det skal sjå fint ut etter at kantklipparen har vore forbi. Dessutan er det viktig at vi som bygg-

herre gir råd og vink om korleis vi ønskjer jobben utført, som eit supplement til sjølve kontrakten.

Farleg med stein

- Vi føl opp HMS-planen med verneundar. Skulle det dukke opp stein i vegkanten kan det få alvorlege konsekvensar under klippinga. Det har vore døme på at laus stein har kome inn i klippemaskina og blitt kasta gjennom ruta i førarhytta, heldigvis utan personskade, seier Stangeland.

Stian Lobekk har fire år som maskinførar i Risa. Maskina er i sving døgnet rundt, delt på tre skift. Arbeidet foregår med varierende trafikkmengder. Arbeidsvarslingskilta fortel trafikantane om kva som går føre seg langs vegane.

På tide å tenke nytt – industrialiser veiutbyggingen!

■ I følge Vegen og vi nr 9/2008 er fylkenes ønsker om vei investeringer om lag 100 milliarder i neste 10 års periode. Behovet for investeringer er enormt. Da er det på tide å tenke nytt. La veiutbygging bli industriprosjekter på samme måte som landbaserte utbygginger av oljeanlegg, jfr. Snøhvit og Ormen Lange prosjektet

■ De aller fleste industrialiserte land har valgt å bygge ut stamveinettet kontinuerlig som store industriprosjekter. Det gir raskt en helhetlig standard som bidrar til å redusere transportkostnadene mellom interne regioner og over landegrensene.

USA bygde størsteparten av sitt Interstate motorveinett på bare 15 år, mellom 1956 og 1970. I Vest-Europa skjedde også store motorveiutbygginger på kort tid i en rekke land, først i land som Italia,

Tyskland, Nederland, Belgia, Sveits og Østerrike. Senere i land som Frankrike, Spania, Portugal, Danmark og Sverige. Og i nyere tid i land som Hellas, Irland og tidligere Øst-Tyskland

■ I Øst-Europa er det nå tilsvarende store infrastrukturprosjekter på gang, bl.a. har Tsjekkia og Slovenia allerede nesten ferdig sitt motorveinett mens land som Ungarn, Bulgaria, Romania, Slovakia, Kroatia og Polen skal ha ferdig store deler innen få år. Stor skala utbygginger foregår ellers i en rekke land på kloden eksempelvis Kina, Thailand, India, Chile og Brasil.

■ Industrialisering betyr som regel sentralisert styrt utbygging, initiert mer av sentrale myndigheter enn lokale nivåer. Det gir en sammenhengende standard uavhengig av lokale initiativ. Videre er som regel

utbyggingene uavhengig av årlige politiske bevilgninger. Finansieringen foregår ved bruk av bundne investeringsfond der inntektskildene kan være lån, øremerkede bensinavgifter eller bompenger.

■ Industrialisering er en betingelse for langsiktig økonomisk vekst og utvikling. Norge har lange tradisjoner her. Snøhvitprosjektet i Aukra og Melkøyaprosjektet i Hammerfest er ferske eksempler fra vår tid. På 1980 tallet var det tilsvarende i Ryfylke i Rogaland det skjedde.

I tillegg til all industrialisering av oljebasert aktivitet som den gang foregikk i nærområdene som Stavanger, Kårstø, Haugesund og Stord var det i Ryfylke på en gang både støping av betongunderstell til verdens største oljeplattform og samtidig Europas største vannkraftutbygging – Ulla-Førre anlegget. Til sammen var 3 000 personer

engasjert. Hadde man ikke hørt om handlingsregelen den gang?

■ I Hellas, et land med 7,6 millioner innbyggere, bygges det nå en sammenhengende motorvei fra vest til øst på 670 km – "Egnatia Odos" hvor over 8 000 personer bygger bl.a. 1 650 broer og 76*2 tunneler. I Romania bygger 4 300 personer tilsvarende en sammenhengende 415 km motorvei – "Brasov Bor". Og i Sverige er de akkurat ferdig med 78 km motorvei – "Uppsala/Mehedby", som er en nordlig forlengelse av tidligere utbygd motorvei E-4 mellom Malmø og Stockholm

■ Norge's økonomiske vekst har nær sammenheng med tidligere tiders satsing på tungindustri, kraft- og oljeutbygginger. Selv om mange fremhever de store oljeinntektene skal man være klar over at

oppstarten av Ulla-Førre anlegget rundt 1990 i dag dekker over 10 pst av Norges samlede kraftbehov og har vært en vesentlig gullgruve for økonomisk vekst og utvikling.

■ Tilsvarende gevinster som kraft- og oljeutbygging kan vi få med ett effektivt veinett mellom regioner. I Norge har veiutbygging vært mer en del av distriktspolitikken enn næringspolitikken. Selv om distriktshensyn veier tungt i Norge burde det samtidig være mulig å bygge effektive veier også mellom distriktene. Det ville både by og land tjene på – ja som hand i hand. Distriktene kom nærmere sentrum og byene ble tilsvarende knyttet sammen. Er ikke tiden mer enn overmoden for å starte en industrialisering også her?

Leif Kåre Spartveit
Kristiansand

Motorsyklistane og nullvisjonen

■ For to veker sida gikk ein stor OECD-konferanse av stabelen på Lillehammer. Konferansen sette søkelys på trafikksikkerhet blant motorsyklistar, ei av dei mest utsette gruppene i trafikken. Regjeringa har gjort mykje for å betre tryggleiken for denne gruppa. Samstundes må alle trafikantar, også motorsyklistane, sjølve ta ansvar.

■ Å køyre motorsykel er noko av det mest utfordrande du kan gjere i trafikken. Ikkje berre er motorsykkelen eit avansert køyretøy som krev spesiell kompetanse, motorsykkelen er også det klart farlegaste køyretøyet. Eg er glad for at internasjonale undersøkingar viser at Noreg er det minst farlege landet å køyre motorsykel i, og at ulukkesrisikoen har gått ned monaleg dei siste ti åra. Likevel vart 33 motorsykkelførarar drepne på norske vegar i 2007 og over 600 skadde, mange alvorleg. Det er sjølv sagt ikkje akseptabelt.

■ Det har vore nokre misforståingar kring motorsyklar og nullvisjonen. Eg vil gjerne, ein gong for alle, avkrefte rykta om at vi meiner motorsykelkøyring ikkje er mogleg å foreine med nullvisjonen. Regjeringa har sjølv sagt ingen planar om å forby bruken av motorsyklar i Noreg. Tvert i mot har vi jobba særskilt aktivt med motorsyklistane, fordi nullvisjonen må inkludere alle lovlege trafikkgupper. Og fordi motorsyklistane er meir utsette enn mange andre, må det spesielle verkemiddel til for å motverke ulukker i denne gruppa.

■ Eg vil gjerne gje nokre døme på tiltak som er sett i gang, tiltak som har hatt stor effekt. Tiltaka spenner frå opplæring, handbøker, rene infrastrukturtiltak til tett samarbeid med bransjen og brukarane.

■ Køyreopplæringa for motorsyklistar har no blitt svært avansert. Nokon vil sikkert innvende at den også har blitt svært dyr. Det er ikkje ein menneskerett for nokon av oss å køyre på norske vegar. Den retten får du først når du har skaffa deg naudsynt kompetanse – og bevist at du har den. Det er styresmaktene si oppgåve å sørje for at nye trafikantar på norske vegar er kvalifiserte. Ulukkesrisikoen gjer dette



endå viktigare for motorsyklistane, noko som krev svært grundig køyreopplæring.

■ Vi har òg, i tett samarbeid med brukargruppa og trafikksikkerhetsorganisasjonane, laga ei handbok for motorsykeltryggleik, mynta på dei som jobbar med å planlegge og konstruere vegar og trafikksystem. Vegane våre er bygd med tanke på køyretøy på fire hjul, og det trengst auka kunnskapar for å gjere vegane tryggare også for motorsyklistane. Det har òg blitt laga ein handbok om strategisk og teknisk motorsykelkøyring som alle som kjøper motorsykel får utdelt. Den gir verdfull informasjon om både til ferske og meir erfarne motorsyklistar. Dette tiltaket vart initiert og gjennomført av brukarane sjølve, saman med motorsykelimportørar og forhandlarane, og er eit tiltak eg er svært glad for.

■ Denne månaden opna Nullvisjons motorsykelvegen i Telemark. Her er infrastrukturen, mellom anna etter innspel frå motorsyklistane sjølve, tilrettelagt for motorsykelkøyring. Det inneber blant anna underskinner på autovernet, gjennomtenkt plassering av skilt og fjerning av vegetasjon som hindrar sikta. Dette er effektive verkemiddel som ikkje kostar all verda, og som

Realkompetanse – en liten oppklaring

■ Jeg vil gjerne få svare på Anne Kathrine Angviks innlegg i Vegen & Vi nr 10/08. Det er en viss fare for at du har misforstått litt, eller i beste fall ikke helt har tatt poenget i mitt innlegg i Vegen & Vi nr 09/08. Selvsagt skal utdanning både vektlegges og belønnes, noe annet har jeg aldri verken sagt eller ment. Men – og her kommer mitt poeng – det bør etter min mening ikke være slik at høgskoleutdanning belønnes uansett relevans, mens realkompetanse ikke belønnes i det hele tatt. Da jeg begynte i Statens vegvesen var det verken noe krav eller uttalt ønske om høgskole, rett og slett fordi det til stillingen ikke ble ansett å være noe veldig relevant utdanningstilbud. Realkompetanse ble imidlertid i meget stor grad vektlagt, den gang.

■ Så har det i ettertid kommet flere utdanningstilbud og det har også blitt satt høyere krav til stillingen. En naturlig utvikling, på samme måte som Angvik i sitt innlegg peker på den generelle samfunnsutviklingen. Jeg er ubeskjeden nok til å mene at jeg og mine "gamle" kollegaer i stor grad har vært med på å bidra i denne utviklingen. Relevant kompetanse bør belønnes, enten det nå er gjennom formell utdanning eller realkompetanse. Det jeg reagerer på er for det første hvordan realkompetansen nedvurderes i lønnsammenheng, og hvor stor uttelling det gis for høgskole uansett relevans. Jeg skal gi et konkret eksempel: En historiker i midten av 20-årene som har skrevet hovedoppgave om fiskeflåten i Barentshavet og med begrenset

yrkeserfaring, oppnår en begynnerlønn langt over det en ansatt med over 20-års trafikkkompetanse har som topplønn. Nå er det en gåte for meg hvor relevansen er i utdanningen, dersom man da ikke velger å se på trafikken på E 18 som en sildestim. (Så vidt jeg vet sorterer vi foreløpig ikke under Fiskeridirektoratet).

■ Mitt neste poeng blir at når man gjør nøyaktig samme jobb, har betydelig mer realkompetanse og allikevel har dårligere lønn – da snakker vi kanskje om diskriminering? Lik lønn for likt arbeid osv. Selv om du gjerne vil ha betalt for utdannelsen din, så er det jo tross alt jobben du gjør og ikke skolen du gikk du skal ha betalt for. Utdanningen får du uttelling for ved å søke en stilling der nettopp din utdanning er relevant og nyttig for arbeidsgiver. Akkurat som vi realkompetente bør få uttelling for den kompetansen vi faktisk har opparbeidet gjennom praksis og faglig påfyll i form av ulike fagkurs gjennom flere år. Det er helt meningsløst når det forventes at vi bidrar i opplæring av nytilsatte, blir pålagt et større ansvar fordi vi har nødvendig erfaring og allikevel alltid stiller bakerst i lønnskøen. Det er faktisk slik at man har stort behov for realkompetansen også! Det sier da også arbeidsgiver i alle andre sammenhenger enn når vi diskuterer lønn. Og det er rett og slett en smule irriterende!

■ Neida Angvik, jeg er ikke bitter. Jeg er – som så mange av mine kollegaer – bare nokså forbannet på

det jeg opplever som en urimelig behandling. Jeg minner om at jeg snakker om ansatte som gjør samme jobb og som i teorien er tildelt samme ansvar. Dette burde i anstendighetens navn bety minst samme lønn! Du har rett, det er ikke bra for arbeidsmiljøet, men jeg er ikke uten videre enig i at det er "sutringen" som er det vesentlige i den sammenhengen. Kanskje er det noen ganger greit å stå opp for det man mener er et berettiget mål, nemlig rettferdighet? Jeg har fått en rekke positive tilbakemeldinger i etter mitt første innlegg, noe som tyder på flere ser de samme poengene.

■ Avslutningsvis kan jeg berolige Angvik med at jeg har deltatt i det private arbeidsliv i opptil flere omganger. Det merkelige er at jeg i min siste "private" jobb fikk beskjed om at kompetansen min tilsvarte høyere lønn enn de kunne tilby. Årsak: Det ville bli helt feil i forhold til de som hadde vært ansatt lenge! Det private er altså ikke fullt så ensartet som Angvik gir inntrykk av. Det finnes faktisk arbeidsgivere som vektlegger at "belønningen" skal oppfattes som rettferdig. Jeg synes ellers jeg har en fantastisk spennende jobb hvor jeg prøver å yte mitt beste. Men det er litt nedtur å aldri få tilbakemelding på at det helt er godt nok. Urettferdighet er ikke ok, og i motsetning til Angvik velger jeg å "sei i frå" fremfor å bli lei meg.

Geir Olav Jordahl

sjølv sagt kjem alle trafikantar til nytte.

■ Vegstyresmaktene har dessutan eit forskingsprosjekt gåande der dei ser nærare på ein del utvalde høgskolegrupper, blant anna motorsyklistar. Målet er å få betre forståing for kva som forårsakar motorsykelulukker, og dermed kva som kan forhindre dei.

■ Trass alle desse tiltaka vil eg minne om at Nullvisjonen krev at kvar enkelt trafikant tek personleg ansvar i trafikken. Vi vil halde fram med å

oppgradere infrastrukturen og føreropplæringa, men til gjengjeld må me kunne krevje at kvar enkelt oppfører seg ansvarleg i trafikken. Den høge ulukkesrisikoen gjer dette kravet om mogleg endå høgare for motorsyklistar enn for andre trafikantar. Nokre få motorsyklistar latar til å tru at dei har ei "usynligheitskappe" a la Harry Potter, som gjer at normale trafikkreglar ikkje gjeld dei. Vel, den kappa verkar ikkje! Uakseptabel framferd frå motorsyklistar er tvert om kanskje endå meir synleg enn den frå andre trafikantar. Ulukkesbiletet fortel oss at motorsyklistar

treng merksemd frå andre trafikantar, men då positiv og ulukkesreducerande merksemd. Dei aller fleste trafikantar, både motorsyklistar og andre, respekterer trafikkreglane og oppfører seg fint i trafikken, men dei som ikkje gjer det, utgjer ei stor fare både for seg sjølv og andre. Skal vi nærme oss nullvisjonen, må også desse bidra, noko som er i alles interesse. Til sjuande og sist er det trafikanten sjølv som betalar den høgaste prisen for uansvarleg framferd.

Liv Signe Navarsete
Samferdselsminister

REPORTASJE

Haster med analyse

- Det haster med analyse av kompetansen til medarbeiderne som blir pensjonister de neste fem årene.

Geir Brekke

BERGEN: Det sier Tove Lissner i Vegdirektoratet. Hun leder arbeidsgruppen for kompetanse som skal komme med innspill til handlingsprogrammet for Nasjonal transportplan 2010-19. Hun slår fast at ingen sitter med totaloversikten på dette i dag.

Taus kompetanse

- Arbeidsgruppen skal se på hvilken kompetanse og hvilket volum det dreier seg om på dette området i Statens vegvesen. Dette er et viktig arbeid med tanke på å planlegge kompetansebehov for framtida. Vår nye vegdirektør ønsker å forsterke etatens satsning på strategisk kompetanseutvikling, som også omfatter nyrekruttering, sier Lissner.

- Vi har eksempelvis "spesialarbeidere" som er kundebehandlere ved trafikkstasjonene. Disse besitter mye "taus kompetanse" - det vil si at den ikke er formalisert. Det finnes i dag ingen utdanning for dette faget i Norge, og mange vil gå av med pensjon i årene som kommer, sier hun.

Mer enn produkter

- Vi har også behov for at etatsledelsen strekker opp et framtidsscenario for Statens vegvesen de kommende ti årene, der det sies noe "grovt" om hvordan vi skal arbeide og være organisert de neste 3-5 årene. Nasjonal transportplan omtaler jo først og fremst "produktene" våre, sier Tove Lissner til Vegen og vi.

Justering

- Statens vegvesen har i dag totalt ca. 550 tilsatte mellom 50 og 60 år uten høyere utdanning, men med mye taus kompetanse.

Hun ser dessuten behov for å kartlegge kompetansen for tilsatte under 50 år, samtidig som etaten bør se på konsulentbruken.

- Målet er å fremskaffe et grovt



Ved skranken: Kundebehandling ved trafikkstasjonene er eksempel på etatens tause kompetanse. (Illustrasjonsfoto: Geir Brekke)

tallbelagt grunnlag for at ledelsen skal kunne vurdere om det er behov for at kursen på kompetanseutviklingen i etaten eventuelt må justeres, sier Tove Lissner til slutt.

Fører an: Tove Lissner leder arbeidsgruppen for kompetanse i NTP-arbeidet.

(Arkivfoto: Geir Brekke)



Ny norsk president

Sonja Sporstøl er valgt som president i CIECA, en internasjonal organisasjon med hovedfokus på føreropplæring og førerprøven.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Sporstøl, som til daglig er seksjonsleder i Statens vegvesen, ble enstemmig valgt som president i slutten av mai. Hun ble nominert på grunn av sin store innsats som generalsekretær, en stilling hun har hatt de tre siste årene. I den posisjonen har hun bidratt til å gjøre CIECA økonomisk uavhengig, eta-

blert CIECA-kontor i Brussel, ansatt prosjektmedarbeidere og økt medlemstallet.

- Framover vil vi arrangere arbeidsmøter for medlemmene hvor vi skal ha fokus på praktisk implementering av førerkortdirektivene. Medlemmene får anledning til å møte representanter fra EU-kommisjonen for å diskutere hvordan direktivene skal fortolkes. Hensikten er å etablere mest mulig lik praksis i ulike land, opplyser Sporstøl.

Som president vil hun representere CIECA, både i møter med EU-kommisjonen og i møter med ulike lands representanter.

- Jeg vil ha fokus på medlemmenes behov og jobbe aktivt for å øke antall medlemmer, som nå kommer fra 34 land, sier Sporstøl.

CIECA har medlemmer fra departementer, direktorater og private selskap som har ansvar for førerprøver. Gjennom CIECA kan Statens vegvesen bidra til å utvikle føreropplæringen og påvirke fremtidige EU-krav.

President i CIECA: Avtroppende president Willem Vanbroeckhoven fra Belgia og påtroppende president Sonja Sporstøl etter valget i slutten av mai. (Foto: Jan Edv. Isachsen)



TETT PÅ

NAVN: Turid Stubø Johnsen ■ **ALDER:** 40 ■ **STILLING:** Prosjektleder
 ■ **BOSTED:** Drøbak ■ **SIVILSTATUS:** Samboer, tre barn ■ **AKTUELL SOM:** Leder av omorganiseringsprosjektet i Statens vegvesen

Klar til å endre

Prosjektleder Turid Stubø Johnsen skal lede jobben med å få Statens vegvesen i fin form til 2010. Da skal ny organisasjon være på plass.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Landskapsarkitekt Stubø Johnsen så dagens lys i Narvik og er ekte barn av Ofofbanen, der både opphavet og flere forfedre har slitt. Men sjøl om hun er full av jernbanegener har hun hatt et arbeidsliv på skinner i Statens vegvesen, dog med en del sporskifter.

Vegkarriere

- Jeg startet i 1995 på miljøkontoret i Vegdirektoratet, der jeg blant annet drev med kursing i veg- og natur for vegkontorere og Vakre vegers pris. Fra 1997 jobbet jeg på Utbyggingsavdelingen med NVVP/NTP, handlingsprogram og styringssystemer. Så, i 2003, startet en runddans i Region øst: Jeg hadde en stabsfunksjon for distriktssjefen i Stor-Oslo, var i strategistaben og ledet trafikkseksjonen i Stor-Oslo, før jeg i 2006 var tilbake i Vegdirektoratet som leder av Utretningsseksjonen på Utbyggingsavdelingen, forteller Stubø Johnsen.

Headhunting

Og der var hun fram til 2. juni. Rett etter landing på Gardermoen, etter en ferietur, ble hun kapret til å lede arbeidet med å omorganisere etaten.

- Jeg ble jo litt overrasket, men det er jo en spennende utfordring. På spørsmål om hvorfor hun tror hun ble den utvalgte svarer hun:

- Nei, det må du spørre andre om. Men sjøl om jeg har jobbet mye i Vegdirektoratet, har jeg erfaring fra både regions- og distriktsnivået, og det er jo bra å ha i en slik jobb. Og det gjør jo ikke noe at det er noen som er litt yngre enn gjennomsnittet i etaten som skal jobbe med dette heller da, flirer hun. Når kolleger får spørsmål om hvordan den nye prosjektlederen er, blir disse ordene gjentatt: Raus, inkluderende, humorfylt, energisk, engasjert, strukturert og flink til å forankre meninger.

Tre faser

- Forvaltningsreformen, overføring av ansvar for øvrige riksveger til de nye regionene og et eventuelt nytt vegtilsyn gjør at Statens vegvesen må tilpasse seg nye forhold. Vi har fortsatt et sektoransvar, og spørsmålet er hvordan vi best kan organisere oss og bruke kompetansen vår. En organisasjon er jo aldri stabil, den må justeres og tilpasses hele tida, mener Johnsen. På sist etatsledermøte ble det pekt på områder det skal prioriteres å se nærmere på.

- I startfasen er det svært viktig

å lytte og snakke om det som rører seg, tror Johnsen.

Politisk engasjert

Da Stubø Johnsen var lykkelig student tok hun et par års pause for å ofre seg for Norsk Studentunion der hun var nestleder og leder i til sammen to år. Og da studiene var over i 1994 startet hun som informasjonssekretær i Nei til EU. Hun har også en periode i Frogn kommunestyre for SV bak seg.

- Jeg har vært politisk engasjert siden ungdommen og har sittet i diverse styrer og råd, og det har vært en nyttig erfaring. Ellers er Statens vegvesen en spennende arbeidsplass, hvor jeg har lært noe nytt hver eneste dag og det har vært trøkk fra dag én, sier den travle trebarnsmora. Og har hun tid drar hun gjerne til hytta på Bjørnfell ved Narvik.

- Jeg er glad i å gå i fjellet både sommer og vinter. Og svømme. Og lese bøker. Også er jeg et veldig sosialt menneske. Skulle gjerne hatt litt mer tid da, men er veldig fornøyd med sånn jeg har det.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

- For mange trafikanter er uoppmerksomme, kjører for fort, har sovet for lite og/eller ruset seg. Og så gjelder det å bruke bilbelte for å unngå de mest fatale utfall av en ulykke!!!!

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

La hensynet til miljø gjennomsyre alt vi driver med, fra funksjonskontrakter og beslutningsgrunnlag til kildesortering og sykkelparkering på arbeidsplassen.

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

- Ta med statsråden på en egnet stamvegstrækning for å tegne og forklare hvordan man kan oppgradere denne med et sett av mindre, men svært målrettede investeringstiltak.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Lokke storbyene med de største gulrøttene noen noensinne har sett, og true med en fryktinngytende pisk, for å få til en miljøvennlig by- og transportutvikling.



Engasjert: Turid Stubø Johnsen, ser fram til å være med å forme hvordan Statens vegvesen skal være i framtida. (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.



Torgrim Redalen fra Kongsberg kjører fra tid til annen forbi sletta på bildet i forrige utgave. Sletta heter Landemosletta og ligger mellom Skollenborg og Hostvedt, ca. 10 km syd for Kongsberg. Dette er da riksveg 40. På vårparten står det ofte vann på innsiden av vegen, men dette tørker ut. Lett kjennelig er åsformasjonene og gården på høyre side av vegen.

HVEM HVA HVOR?
HVA SKJER?

26. JUNI/OSLO

■ Lansering av Stopp og sov-kampanjen

1-2. SEPTEMBER/GOL

■ Konferanse om sikker og forutsigbar høyfjellsveg mellom øst og vest.

2. SEPT/SVOLVÆR

■ Norvegkonferansen

8-11. SEPT/FINNMARK

■ Transport- og kommunikasjonskomiteen besøker Finnmark.

9-12. SEPT/TRONDHEIM

■ Teknologidagene 2008

15. SEPT/ÅLESUND

■ TS-fokus 2008

15-16. SEPT/GARDERMOEN

■ Transport og logistikk 08

18. SEPT/RONDANE

■ Åpning av Nasjonal turistveg Rondane

18.-19. SEPT/LARVIK

■ Fremtidens by og næringsutvikling

20-21. OKT/KONGSBERG

■ Den Nasjonale Sykkelkonferansen

Vet du om noe som skal skje?

Send e-post til: vegenogvi@vegvesen.no

LØST OG FAST



Stedet

Et søk på stedsnavnet "Foss" på Vegvesenets vegviser "visveg.no" ender med et par tusen treff rundt omkring i det ganske land, vel og merke på ordet alene eller som del av et stedsnavn. Stedet det vises til på dette skiltet ligger fire

km fra rv120 like nord for Elvestadkrysset på E18 i Østfold, men skiltet har en liten foss i Hobølvassdraget som nærmeste nabo. Lokale sjeler har som skiltet viser prøvd seg på en dialektisk justering. (Foto: Håkon Aurlien)



Ny nabo

Tigern på Jernbanetorget har fått utsikt til en åtte meter høy hestekastanje som Statens vegvesen plantet for en måneds tid siden. Både tigern og de 150 000 som daglig passerer blant gravemaskiner og sperringer på Jernbanetorget kan se fram til at plassen framstår i ny drakt og prakt i løpet av høsten.

Her om dagen

"Take a deep breath" står det på veggen på Oslo S - og det er det kanskje en del som gjør før de manøvrer mellom gravemaskiner, hull og stengsler. (Foto: Henriette E. Busterud)



UNORMALER

87

Unntatt i tjeneste

Skilt 306.1 "forbudt for motorvogn" er satt opp foran Otta jernbanestasjon, og er åpenbart ment å hindre bilister flest i å svinge inn rett foran stasjonen for å levere og hente passasjerer.

Den øverste underskiltet gir unntak for busser og drosjer og det kan være naturlig idet området foran stasjonen også er kollektivterminal for Otta.

Det andre underskiltet forteller at NSB også har gitt unntak for tjenestekjøring til stasjonen.

- Det er et prisverdig initiativ som muligens har større konsekvenser enn hva som var planlagt, uttaler den unormale jury.

Statens reiseregulativ er normgivende for tjenestereiser og sier nemlig at "Som reisens utgangs- og



endepunkt regnes det sted, arbeidssted eller bopel, hvor reisen begynner eller slutter." Blir man kjørt til jernbanestasjonen om morgenen eller kvelden, er dette snakk om tjenestekjøring. (Foto: Håkon Aurlien)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR
SIDEN

Resultatbonus

En del av Statens vegvesens ansatte kommer etter all sannsynlighet til å få utbetalt resultatbonus allerede neste år. Det vil i første omgang være snakk om en forsøksordning

innen utvalgte deler av virksomheten. For de "heldige" kan resultatbonusen føre til at lønna øker med opptil ti kroner i timen, kunne vi lese for 20 år siden.