



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREGReturadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET:

Risikoatferd blant bilister i trafikken kan forklares, sier TS-forsker Dagfinn Moe ved Sintef.

SIDE 4-5

MILJØ:

Tromsø-bilistene må skifte ut piggete vinterdekk med piggfrie. Myndighetene håper det skjer frivillig.

SIDE 6

DRIFT/VEDLIKEHOLD:

17 nye funksjonskontrakter startet 1. september. Kontraktene har blitt 40 prosent dyrere siden 2003.

SIDE 9

Balansepunktet

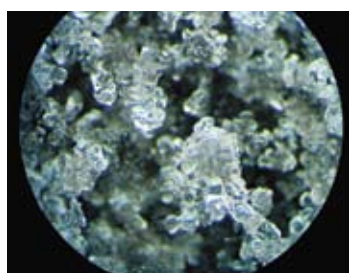
LEDER SIDE 2



Ny tunnelstrategi

Vegdirektøren har gitt klarsignal for å setje i gang eit strategiarbeid for når og korleis framtidige vegtunnelar skal byggjast.

SIDE 7



Forsker mer på snø og is

Statens vegvesen gir en halv million kroner i støtte til islaboratorium på NTNU for å gjøre det lettere å forske på snø- og isproblemer.

SIDE 8

Kjør debatt!

Statens vegvesens rolle som samfunnsaktør gjør etaten til medarrangør av konferansen Citi-sense i Larvik neste uke.

SIDE 10

Gammel bru strammes opp

SIDE 15



Lavere pris: –Vi ser vi får lavere priser når vi får større konkurranse om oppgavene, sier Erik Gressløs. (Foto: Håkon Aurlien)

Minst er billigst

Små kontrakter billigst. Mens store utbyggingskontrakter har gitt en meterpris rundt 40.000 kroner ved utvidelsen av E6 gjennom Østfold, har mindre entreprenører bygget veg for under 30.000 kroner meteren.

– Da E6-utbyggingen kom i gang, valgte vi å sette ut noen få små kontrakter ment for mindre entreprenører. Med dagens viten hadde vi trolig satt ut flere, sier prosjektleder Erik Gressløs.

SIDE 11



Vær- og klimakart

Tore Humstad i Statens vegvesen vil lage en portal med vær- og klimadata for å gjøre det sikrere og enklere å komme fram når uvær herjer. Kartportalen beskriver når det er fare for flom, ras og annet uvær og hvor ille været blir før en trenger å gjøre spesielle tiltak.

SIDE 14

DAGSORDEN

Balansepunktet

LEDER

Helge Rong

■ Drift og vedlikehald, samt bygging av veg kostar pengar, mykje pengar. I eit lite land som Noreg er det få store entreprenørar som kan ta på seg store oppgåver. Dei siste åra har desse aktørane hatt mykje arbeid, noko som heilt naturleg har gjeve utslag i prisane. Ein har fått mindre veg for pengane. No er det også slege fast i ei analyse frå Statens vegvesen at drift- og vedlikehaldsarbeidet kostar meir enn tidlegare.

■ I løpet av åtte år er 62 kilometer av E6 gjennom Østfold utbetra til 4-felts motorveg. Prosjektleiар for utbygginga, Erik Gresslос, har analysert prisane på dei ulike delparsellane han har handtert. Gresslос konkluderer med at i hans prosjekt har ein type kontrakt gjeve ein meterpris som er mykje lågare enn den andre forma for kontrakt.

■ Før oppstart delte Statens vegvesen inn utbygginga i parsellar. Nokon av desse vart tilpassa mindre entreprenørselskap, medan resten vart tilpassa selskap med stor kapasitet. Det er kontraktane med dei minste entreprenørane som har gjeve lågast pris. Prosjektleiaren seier til Vegen og vi at dei mindre kontraktane heller ikkje har gjeve meirarbeid for byggherren, slik mange frykta. Tvert om har det vore naudsynt med mindre oppfølging enn med dei store kontraktane.

■ Også innan drift- og vedlikehald har det vore ei utvikling innan prisbiletet. I ei analyse konkluderer trafikkavdelinga i Vegdirektoratet med at prisane har auka med 40 prosent, sidan ein starta marknadsutsetjing av denne typen arbeid. Summerer ein opp er det no ei nominell auke i prisane på dei såkalla funksjonskontraktane, samanlikna med dei prisar ein fekk inn ved fyrste gongs utlysning i 2003. Berre 8 av dei 17 kontraktørane fekk fornya tillit.

■ I eit lite land som Noreg er det ikkje rom for mange store aktørar. Difor er det viktig å finna balansepunktet mellom liten og stor når ein legg ut oppgåver i marknaden. Det vil både bransje og samfunnet tena på.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

Arbeidet med å utbedre rasfarlige strekninger pågår hele tiden, men fortsatt har vi mange og store oppgaver foran oss

Forutsetning for bosetting og vekst

Raset på rv. 70 ved Opdølstranda ga oss en kraftig påminnelse om at mange mennesker i vårt land ferdes langs veier som er rasfarlige, ofte både sommer og vinter. På grunn av alvorlig personskade fikk dette raset stor oppmerksomhet. Samtidig vet vi at det skjer større og mindre ras mange steder i vårt land. Arbeidet med å utbedre rasfarlige strekninger pågår hele tiden, men fortsatt har vi mange og store oppgaver foran oss.

I en kost/nytte-analyse kommer ikke rassikring særlig høyt på prioriteringslistene. Det skyldes at ras forårsaker relativt få faktiske skader. Ut fra en ren objektiv analyse vil dermed midler til rassikring finne bedre anvendelse for å bedre trafiksikkerheten på andre områder. Men – og det er et meget stort men – rasfare gir usikkerhet og frykt. Både for den som ferdes langs veiene, men ikke minst for foreldre og pårørende som har sine kjære på vei til skole eller langs rasfarlige veier i andre sammenhenger. Frykt gir redusert livskvalitet og kan føre til fraflytting eller at det ikke satses i mange samfunn. Vår oppgave er å bidra til bosetting og utvikling i hele landet. I et slikt perspektiv er trygge veier en avgjørende faktor. Dermed er rassikring enda viktigere oppgave framover, både av hensyn til den enkelte veifarende, men også for å sikre bosetting og trivsel.

Lovund er et lite samfunn i Lurøy kommune på Helgeland. På

Lovund er det lakseslakteri og tilførende virksomhet. Veksten på Lovund har vært eventyrlig. I 2001 fikk Lovund ny riksvegerferje sammen med Onøy og Sleneset. En stor ferje. Den gang sa en av Lovunds sentrale personer i fiskerinæringen at den nye ferja i alle fall var stor nok i hans tid.

Nå begynner transportvolumet å nærme seg ferjas kapasitetsgrense. Region Nord har gjennom aktiv innsats bidratt til nattavganger for ferja og endringer i rutetider som gir næringen bedre muligheter. ”Helt avgjørende for oss”, sier sentrale folk på Lovund.

Her ser vi et godt eksempel på at når storsamfunnet – i vårt tilfelle utvidet ferjekapasitet – bistår med satsing gir dette stor effekt for lokalsamfunnets framtidstro og utvikling. En tilrettelegging underveis har også vært viktig. Også her ser vi en blanding av faktiske forhold og mer følelsesmessige forhold. Rett nok var veksten helt avhengig av ny ferje. Men vi ser at den optimisme og framtidstro denne satsingen brakte med seg har gitt stor uttelling.

Rassikring og ferjer er viktige forutsetninger for næringsutvikling og bosetting. Når vi fremmer forslag til prioriteringer skal vi selvsagt ha med oss gode analyser og skikkelige beregninger av kost/-nytte. Men vi må aldri glemme at for den enkelte menneske er det trygghet og tro på framtida som er avgjørende for arbeid og bosetting.

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
Gry Watn
Vegdirektoratet

Mobil: 958 53 514
Telefon: 22 07 36 88
E-post: gry.watn@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: Nr1Trykk Bergen AS

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 9. september kl. 13.00. Neste utgave kommer 25. september 2008

-Etterlyser oppfølging

Håkon Aurlien

– Våre tilrådninger oppfattes som tydelige og operasjonelle. Men det synes å være et forbedringspotensial mht oppfølging og oppfølgingsrutiner i organisasjoner og etater som står som målgruppe for sikkerhets-tilrådningene.

Dette skriver Rolf Mellum, leder av veiseksjonen i Statens havarikommisjon for transport (SHT) i en tilbakemelding til omlag 500 bidragsytere i en spørreundersøkelse om SHTs virksomhet etter tre års analyser av vegtrafikkulykker.

– Undersøkelsen har gitt ris, ros og fremfor alt gode råd med hensyn

til hvordan SHT kan arbeide enda bedre for å fremme trafiksikkerheten i Norge, sier Mellum.

Høy tillit

Undersøkelsen viser at organisasjonen er godt kjent, men at den kan bli bedre kjent i transportvirksomhetene, forskningsmiljøene og

utrykningsetatene. Havarikommisjonen vurderes som profesjonelle og faglig kompetente og den har høy tillit mht arbeidsmetoder.

Raskere oppfølging

– Mange ønsker likevel at vi ser mer på stadig gjentatte ulykker og ulykesmønstre, påpeker han.

Undersøkelsen viser at havarirapportene leses mest av organisasjoner og medier, i noe mindre grad i utrykningsetatene. Mange ønsker at rapportene kommer raskere og mange mener at SHT (eller en annen instans) burde ha mer myndighet til pålegg og oppfølging av tilrådninger.

KOMMENTAR

Økt fokus på “verstingene”

Sommeren er over og den dystre statistiken viser at 85 personer omkom i de tre sommermånedene. Dette er 16 flere enn sommeren 2007.

ved Finn Harald Amundsen, seksjonsleder trafiksikkerhetsseksjonen, Vegdirektoratet

Statistikken viser at det faktisk er to færre som omkom i møteulykker, men 18 flere i utforkjøringer. Dette er et foreløpig tall når det gjelder august, men de endelige tallene endrer seg neppe i særlig grad.

78 prosent av de som omkom denne sommeren var menn. 15 av de omkomne var ungdom mellom 18 og 24 år, mens 29 var MC/mopedførere (20 i 2007). Av de siste brukte nesten alle hjelm. Blant de som omkom i ulykker med bil var det mer enn halvparten som ikke brukt bilbelte. I 29 av dødsulykkene var høy fart, det vil si godt over fartsgrensen, nevnt som mulig medvirkende faktor. Ellers leser vi i rapportene fra våre ulykkesanalysegrupper om uoppmerksomhet, at føreren har sovnet, uerfaren fører, brudd på vikeplikten etc.

Dette står i kontrast til resultater fra våre tilstandsregistreringer. Vi ser at stadig flere bruker bilbelte og fartsmålinger viser at gjennomsnittsbilistene ikke har økt kjørefarten nevneverdig.

Dette kan tyde på at vi har en gruppe førere, som enten bevisst eller ubevisst, tar en svært høy risiko i trafikken. Det store flertallet kjører i utgangspunktet trygt og sikkert, mens gruppen som avviker fra dette ser ut til å bli større. Disse forvolder egen og andres død i trafikken.

For oss i Statens vegvesen, som er den største aktøren i trafiksikkerhetsarbeidet, betyr dette at vi må rette spesiell oppmerksomhet mot denne gruppen som tar særlig høy risiko. Det betyr ikke at vi skal lette trykket på arbeidet med de sikkerhetstiltakene vi jobber med i dag og som vi vet fungerer bra, men vi må rette spesiell oppmerksomhet mot gruppen risikotagere – det vil si “verstingene” i trafikken.

I sommerens debatt har det kommet frem mange forslag. Vi som jobber med trafiksikkerhet tror ikke at risikogruppen nås gjennom generelle tiltak, enten de er

rettet mot de yngste bilførerne eller andre mer generelle kampanjer. Innsatsen må rettes spesielt mot den lille gruppen. Vi må jobbe mer med å definere denne delen av trafikantene og finne tiltak som virker. Holdnings-skapende arbeid er nok viktig, men gruppen vi her må fokusere på har nok allerede vært gjennom alle kampanjer og

tiltak på dette området. På kort sikt må nok innsatsen målrettes mer, eksempelvis ved styrket kontroll og strengere sanksjoner, samt inn-skjerping av prikkbelastningssystemet.

Synlig: Sporene etter en trafikkulykke er synligi lang tid etter.

Foto: Knut Opeide)



TS-pakke på E18

– E18-befaringen med Statens vegvesen, UP og aksjonsgruppen for sikrere E18 fører til en rekke ts-tiltak på ulykkesvegen i Telemark denne høsten.

Kjell Wold

Det lover senioringeniør Bjørn Richard Kirste i Statens vegvesen. Blant strakstiltakene som settes i verk de neste månedene er: Midtmarkering i tre av E18-tunnelene i Porsgrunn (Telemarksporten, Hovet- og Brattåstunnelen), 2,2 km midtrekkverk

videre på E18 mot Kjørholtunnelen der 3-feltsvegen gjøres om til 2-feltsveg. Innføre forbud mot feltskifte i Brattåstunnelen (3-feltsveg).

– Når disse tiltakene er gjennomført mener vi fartsgrensen kan heves til 80 km/t etter at den midlertidig ble satt ned til 70 km/t i sommer, sier Kirste. Bedre farts-grenseskilting (gjentagelse hver 500 meter), siktrydding, innføre venstresvings forbud i enkelte i Bamble blir også gjennomført.

– Dette er tiltak det skal penger til og som vi vil gjennomføre fortløpende utover høsten før vinteren og snøen kommer, lover Kirste. Han

er fornøyd med befaringen som ble holdt i slutten av august. De større ombyggingene av kryss, strakstiltak etter tidligere trafiksikkerhetsinspeksjoner (TS) og vegutvidelse for å kunne bygge midtrekkverk må fortsatt vente på bevilgninger over statsbudsjettet.

– Men vi forventer å få penger til noe av dette alt i 2009, sier Bjørn Richard Kirste.

Flere TS-tiltak: Mer midtmarkering på E18 i Telemark som her og mer midtrekkverk kommer etter hvert, sier Bjørn Richard Kirste i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)



TRAFIKKSIKKERHET

Risikoatferd kan forklares

Trafikksikkerhetsforsker Dagfinn Moe ved Sintef påpeker at høy fart, rusmidler og manglende bilbeltebruk er blant de fremste indikatorer på risikoatferd.

Håkon Aurlien

– De som bevilger seg et noe høyere slingringsmonn med hensyn til absolutte fartsgrenser, er ikke nødvendigvis risikotakere. Dette er mennesker som skal få hverdagen til å gå opp, liker spenning og kjøreglede når de skal et sted, og som vurderer den personlige risiko som liten ved å bryte fartsgrenene. De fleste er jo slik, mener Moe.

Uten kunnskap

Hverdagen består av oppdrag som skal løses, og noen ganger er man på etterskudd. Det kan føre til en periodevis høyere hastighet enn det som er lovlig på veien fra A til B. Mange kan ha opplevelse av kjøreglede uten at det er kombinert med noe sterkt behov for høy fart.

– Noe helt annet er de som er på vegene for å oppleve spenning og mestringsfølelse knyttet til å kjøre med høy fart. Det kan skje som en del av normal transport, men også som mer systematisk kappkjøring og høyfartskjøring. Man kan uttrykke det slik at mange driver «basehopping» langs E6. Men de har ingen fallskjerm, dessuten mangler de den innsikten og det ferdighetsnivået som basehoppere normalt sett har, påpeker Moe.

Ekstremister

I aldersgruppen 18 til 25 år er det i hovedsak to grupperinger som er sterkest fremtredende. Den ene gruppen er ungdom som er lidenskapelig opptatt av bil eller mc, og som liker slike sterke opplevelser, men som ikke kombinerer dette med rusmidler.

– Dette gjelder ganske mange,

men ikke alle er ekstreme. I en studie fra Vestfold og Agderfylkene oppgav 25 til 30 prosent av ungdom i alderen 18 til 20 år at de hadde kjørt i 180 - 200 km/t flere ganger på norske veier siste året, forteller Moe.

Mindre gruppe

Den andre gruppen har et mer ustabil liv, der rusmidler, kriminalitet og uklar jobb- og skolesituasjon er fremtredende.

– Dette er en klart mindre gruppe på omtrent 5 til 10 prosent som er mer villig til slike kombinasjoner. Men disse er ikke mottagelige for «reflekskampanjer», tror Moe.

For de som overlever og slipper med skrekken, vil livet normalisere seg for de fleste.

– Villigheten til høyt tempo i trafikken vil fortsette for de som «har dette i seg» kombinert med at de er blitt flinkere til å se seg for. Kombinasjoner av blant annet personlighet, yrke, utfordringer i hverdagen, tidspress og biltype er faktorer som bidrar. Vi kan ikke skille transportoppdraget fra det livet vi alle gjennomfører så godt vi kan, avslutter Moe.



Forsker: Dagfinn Moe forsker på trafikksikkerhet ved Sintef i Trondheim. (Arkivfoto: Knut Opeide)

Endrerer foku

– Generellet sett ser vi at i overkant av 50 prosent av trafikantene kjører for fort. Kun en liten andel av disse er hva vi vil kalle råkjørere, sier seksjonsleder Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen.

Håkon Aurlien

– Det må ikke være sosialt akseptert å kjøre ekstemt fort, tror Amundsen, som påpeker at all kjøring over fartsgrensen er uheldig fordi det øker skadegraden i en eventuell ulykke.

– Mitt utgangspunkt er vel således at det må bli like uakseptabelt å kjøre for fort som det er å kjøre med promille.

Økt fokus

Han varsler at Statens vegvesen vil legge mer fokus i trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot denne gruppen som råkjører, ikke bruker bilbelte og kjører i påvirket tilstand. Folk flest vil fortsatt være målgruppe for trafikksikkerhetskampanjer, men økt innsats skal rettes mot «verstingsgruppen».

– Uttrykket er ikke godt, for gruppen er bredt sammensatt. Ytterpunktene er ressurssvake mennesker som generelt bryter samfunnets regler på alle områder, og ressurssterke mennesker med stor bil, stor tiltro til egne kjøreferdigheter og stor vilje til å betale seg ut av problemer sier Amundsen, som understreker at de aller fleste trafikanter er

lovlydige mennesker som oppfører seg eksemplarisk i trafikken.

– Vel ser vi en liten økning i antallet «verstinger», men vi snakker fortsatt om 1 til 2 prosent av trafikantene, og dette er og blir en liten gruppe. Tiltak rettet inn mot denne gruppen må ikke ramme trafikantene flest, sier han.

Målrettet

I et møte med danske og svenske myndigheter sist uke, fikk han bekreftet tendensen. Stadig flere ulykker skjer blant mennesker som ikke nås ved tradisjonelle adferdstiltak.

– Målrettet kampanjeinnsats gjennom mange år har gitt gode resultater. Vi har nesten kvittet oss med de ulykkene som kan unngås ved påvirkningstiltak, men nye kull kommer til. De vi har igjen er i stor grad forårsaket av en gruppe på rundt 5 prosent av ungdomskullene som etter hvert reduseres til 1 til 3 prosent av 40-50-åringene. Nå må vi fokusere mer på disse i tett samarbeid med blant annet Utrykningspolitiet og Helsedirektoratet, forteller Amundsen.

Rapporter på veg

Utrykningspolitiet har engasjert forskningsinstitusjonen Sintef i Trondheim til en studie om hvem «verstingsgruppen» er. Rapporten skal legges fram i høst, men UP-leder Odd Reidar Humlegård kunne for sommeren fortelle at 80 prosent av de som blir siktet for promillekjøringer, også er å finne i politiets strafferegister fra før. Statens vegvesen Region Sør har parallelt engasjert Sintef til å undersøke hvem det er som ikke bruker bilbelte, og hvorfor. Også denne undersøkelsen blir ferdig før jul.



Alle kampanjer evalueres

Statens vegvesen har fra 2003 til 2007 brukt ca 110 millioner kroner på nasjonale kampanjer.

Henriette Erken Busterud

– Store internasjonale undersøkelser viser klart at det som virker best er informasjon sammen med andre virkemidler. Spesielt godt virker kontroll sammen med informasjon, andre eksempler på tiltak er å engasjere brukergrupper eller fysiske og juridiske tiltak, sier Cecilie Waterloo Lindheim (bildet) som leder kampanjennettverket i Statens vegvesen.

– Statens vegvesen sjekker alltid hvordan tilstanden er både før, underveis og etter kampanjer.

– Når vi evaluerer ser vi i hovedsak på om folk har lagt merke til kampanjen og om den har ført til endret kunnskap, holdninger eller atferd. Hovedmålet er å redusere antall drepte og hardt skadde, slik at det vik-

tigste er å endre atferd, mener Lindheim.

Siden det brukes informasjon og andre virkemidler i samspill, er det vanskelig å isolere en ren effekt av bare informasjon.

– I statistisk sammenheng er antall drepte i trafikken i Norge et relativt lite tall, med tilfeldig variasjon fra år til år.

Derfor er det vanskelig å trekke slutninger om effekten av et tiltak ut fra endringer i ulykkestall fra et år til et annet, understreker Lindheim. (Foto: Jorun Sætre)



Bilbelte

Innhold

Skilt langs vegen og TV-spotter i kombinasjon med bilbeltekontroller og engasjering av målgruppa i form av fotokonkurranse og konkurranse om manus til reklamefilm. Kampanjen startet i 2003 og retter seg først og fremst mot unge, som er dårligst til å bruke belte og mest ulykkesutsatt.

Effekt

Fra 2002 til 2008 har bruksprosenten i tettbygdestrøk økt fra 84,3 til 89,6 prosent. Tilsvarende tall for spredtbygd strøk er en økning fra 91,5 til 94,5 prosent. Høyest målt oppmerksomhet på kampanjen er 94 prosent i hovedmålgruppa. Kampanjen har klart å engasjere de unge, for eksempel er det en egen bilbeltegruppe på facebook med 100.000 medlemmer.

Beregninger fra TØI viser at hvis Statens vegvesen gjennomfører en kampanje som gjør at beltebruken øker med 0,2 prosent i ett år, så vil det forsvare å bruke 40 millioner kroner på denne kampanjen. Statens vegvesen har brukt 40 millioner kroner til sammen på kampanjen de siste seks årene.

Kampanjen er ikke ferdig evaluert.

(Foto: Massimo Leardini)



Husk bilbelte

TRAFIKKSIKKERHET

S



Må ryddes: Ulykkesbilene er fjernet, men sporene etter trafikulykken er fremdeles synlig. (Illustrasjonsfoto: Knut Opeide)

Stopp og sov

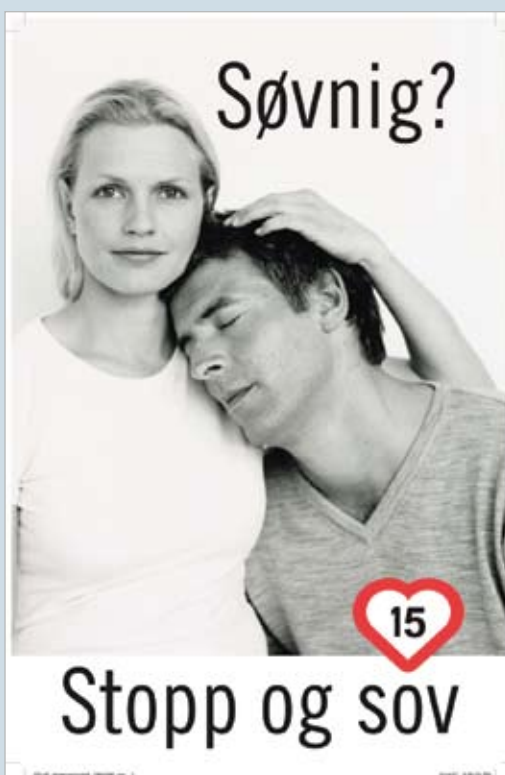
Innhold

En kampanje som har pågått siden 2004. Det har vært skilt langs vegen, radiospotter, TV- og kinoreklame og en til en-kommunikasjon i form av patruljer ute på vegen. Ingen mulighet til å kontrollere om bilister kjører når de er trøtte, noe som er ulovlig, med unntak av yrkessjåfører som kontrolleres jevnlig (kjøre- og hviletidsregulering).

Effekt

I følge en undersøkelse før kampanjestart i 2003 var det en av åtte som stoppet og sov hvis de var trøtte. Spørreundersøkelser fra 2007 viser at det da var en av fire trøtte sjåfører som stoppet og sov. Statens vegvesen har bruk 35 millioner til sammen på fem år, og andelen som som sier de har stoppet og sovet har økt med 50 prosent. 94 prosent av de spurte har lagt merke kampanjen.

Tall fra ulykkesanalysegruppene i 2006 viste at søvn var medvirkende årsak til 18 prosent av døsulykkene, noe som var en økning fra 2005. Det antas at det kan ha sammenheng med at det er mer fokus på dette nå enn før når ulykker registreres, noe som også antas å være et resultat av kampanjen.



(Foto: Massimo Leardini)

Bakgrunnen for kampanjen er en undersøkelse fra 1999 som viste at rundt 50 mistet livet hvert år på grunn av at sjåfører sovner bak rattet. Kampanjen er ikke ferdig evaluert før.

Sei ifrå!

Sei i frå

Innhold

Startet som en lokal kampanje i Sogn og Fjordane i 1993 og har siden vært i alle regioner, unntatt i Region midt. Poenget er å få ungdom til og si i fra til sjåfører som kjører for fort eller i rus. Kampanjen kombinerer informasjon og kontroll. Det har i hovedsak vært informasjon på kontrollplasser og på skoler, men siden kampanjene drives lokalt, gjennomføres ulike tiltak. Politiet og Statens vegvesen har fulgt opp med en rekke kontroller i helger og på kveldstid.

Effekt

Hordaland og Sogn og Fjordane har hatt en nedgang på 25 prosent drepte og hardt skadde mellom 16 og 19 år i perioden 2000 til 2005.

Denne nedgangen har gitt en samfunnsøkonomisk nytte på 400 millioner kroner når en har trukket fra 20 millioner i kampanjekostnader. For øvrig en kampanje som ofte refereres til som "best practise" internasjonalt.

Sikker sykling

Innhold

En relativt liten, men landsomfattende kampanje. I 2006 var det fokus på å bli sett som syklist, basert på et samarbeid med sportsbutikker der det ble utdelt setetrekk og reflekser. Statens vegvesen var også til stede på en rekke sykkelarrangement, skoler og sykkelklubber og hadde i tillegg annonser. I 2007 var det fokus på å bruke hjelm, og å bruke den riktig. Bakgrunnen for kampanjen er at hjelm er en enkel måte å beskytte hodet mot skader.

Effekt

Beregninger fra TØI viser at dersom kampanjen fører til 5 prosent økning i bruk av hjelm i ett år, så forsvarer det en kampanje til 7 millioner kroner. Hjelmbroken økte med 6 prosent fra 2006 til 2007, da var det rundt 40 prosent som brukte hjelm. Statens vegvesen brukte 2,5 millioner på kampanjen. Rundt 30 prosent la merke til kampanjen.

AKTUELT

**Fusk avslørt igjen**

■ ■ En mann i 20-årene ble sist onsdag avslørt med skjult kommunikasjonsutstyr på kroppen under en teoriprøve ved Drøbak trafikkstasjon. Dette er samme type utstyr som ble omtalt i sist utgave av Vegen og vi. Via utstyret ble spørsmålene formidlet til en kamerat sittende i en bil utenfor stasjonen, slik at han kunne slå opp i bøker og lese rett svar tilbake til kandidaten. Prøven ble avbrutt og mannen ble hentet av politiet.

Statens vegvesen har nå sendt på høring et forslag om å innføre minimum seks måneder utestengning, i grove tilfeller 24 måneder, for personer som fusker under førerprøven.

Rolvssøysund

■ ■ Gamle Rolvsøysund bru mellom Sarpsborg og Fredrikstad kan bli satt i stand som gang- og sykkelveg. For et år siden ble den stengt etter at en inspeksjon viste at den kunne falle sammen. En rehabilitering i spleiselag hadde vokst fra seks til ni millioner kroner og det var aktuelt å rive brua. Nå har kommunene fått anbud som beløper seg til ca to millioner kroner.

Jevn brukamp

■ ■ Tre tilbydere sloss om kontrakten på byggingen av Sellikdalen bru i Kongsberg. Kampen er jevn. Det skiller mindre enn en million kroner på høyeste og laveste bud. De er: Strøm Gundersen AS: 16,5 millioner kroner, Eco Bygg AS 17 millioner kroner og Betonmast AS: 17,3 millioner kroner. Brua er en 102 meter lang gang/sykkelvegbru over Lågen to kilometer sør for sentrum.

Ny bru i Hallingdal

■ ■ Veidekke bygger nesten-ny bru over Hallingdalselva ved Kleivi industripark i Ål. Øynebrune som blir bruas vakre navn skal være ferdig innen jul 2008. Brua bygges dels på gamle, men rehabiliterte landkar og blir 43 meter lang. Beregnet kostnad for den nye brua er om lag 7,5 millioner kroner.

Skiltfornyng

■ ■ Tre entreprenørfirmaer har meldt sin interesse for jobben med skiltfornyng på E18 i Region sør. Tilbudene varierer ganske mye i kroner og øre. Tilbudene er som følger: Søndre Vestfold Bygdeservice AS: 6,5 millioner kroner, Mesta Drift AS: 5,5 millioner kroner og Birkedal Maskin AS: 4,6 millioner kroner.

Midtstripe-strategi

■ ■ – Me har 1200 kilometer stamveg utan gul midtstripe i dette landet, og eg er oppteken av at me må få stabla på beina ein "midtstripe-strategi" for å få to felt på mest mogleg av stamvegnettet. Her står E16, E134 og E39 langt framme i køen, sa samferdslemister Liv Signe Navarsete på eit debattmøte i Bergen Næringsråd og Sp sist veke.

Må pigge av i Tromsø

Tromsø-bilistene må skifte ut sine piggete vinterdekk med piggfrie. I første runde håper myndighetene å nå fram med frivillighet.

Giselle Jensen

Ny piggfri kampanje lanseres i Tromsø i september. Altfor høye verdier av svevestøv har tvunget fram konkret handling hos myndighetene. Nå har Statens vegvesen og Tromsø kommune gått sammen for å overbevise byens borgere om at livet er levelig på piggfri dekk, selv i Ishavsbyen.

Bedre byluft

Lang vinter, mye bakker, kulde og helt spesielle forhold er de vanligste argumentene når bilister vil beholde piggdekkene. I Tromsø, som i mange andre norske byer, er mange overbevist om at piggdekk må til for å kjøre sikkert om vinteren.

– Nå vil vi gå foran med vår egen bilpark som eksempel på at piggfrie dekk er minst like bra som piggdekk. Både Vegvesenet og Tromsø kommune kjører piggfritt. Samtidig er myndighetene på frerstien for å inngå piggfriavtaler med andre godt synlige transportører i byen, som busselskapene og drosjenæringen. Alle som inngår avtale med oss får en klistrelapp med et stempel som forteller at de kjører piggfritt for bedre byluft, forteller prosjektleder Britt Cristine Mathisen (bildet).

Mest fordeler

Hun er opptatt av at kampanjen skal fremheve fordelene med piggfri kjøring, i stedet for å løfte pekefingeren.

– Det er like sikkert som piggdekk. I tillegg blir det mindre støv, billigere fordi forbruket av drivstoff er lavere, mer komfortabelt og dessuten ikke like nødvendig å følge så nøyaktig med på datoen for å skifte dekk, ramser hun opp. Ikke minst det siste kan være en stor fordel i Tromsø der våren kan være ustabil med veldig sene snøfall.

– Det er også verd å merke seg at mens piggdekkene stort sett forblir som før, foregår en rivende utvikling på piggfrie dekk. Produzentene setter inn brorparten av ressursene på forskning på piggfritt, noe som gir uttelling i sikkerhet og komfort, sier hun.



Piggfri forkjemper: Høye verdier av svevestøv fremtvinger behov for piggfrie dekk i Tromsø. (Illustrasjon: Rød Trå AS)

Møter folket

Snart ruller de piggfrie dekkene inn til et torg nær deg, i alle fall hvis du bor i Tromsø.

– Vi vil ut og møte folk på kjøpesentre og torg, forteller Mathisen. Med solide vinterdekk som kulisse stiller Statens vegvesen og

kommunen med fagfolk som gjerne diskuterer dekkvalg, konsekvenser og sikkerhet. Det langsiktige målet er 50 prosent piggfritt i Tromsø, uten at det er tidfestet.

– Vi regner med å måtte bruke en del tid på det siden dekkskift ikke skjer hvert år, sier Mathisen.



Hunbergan sikret

Hunbergan er rensket og sikret. En stor steinkloss står igjen, men er sikret med fire vaiere som er boltet i fjellet.

Giselle Jensen

Hunbergan ved E8 utenfor Tromsø har lenge truet bilistene med plutselige steinras. Sist fjellet truet vegen havnet store steinblokker rett foran en bil, uten at noen ble skadet. Nå

er endelig fjellsiden skikkelig rensket og sikret med nett øverst. Mellom vegen og fjellet er det en bred grøft med rasvull for å skjerme vegen for steinsprut.

En svær steinkloss sitter igjen midt i fjellveggen. Den ser truende ut nede fra vegen, men ifølge byggeleder Ernest Tukov sitter klossen svært godt. Han forteller at den likevel er sikret med vaiere som går på tvers og er festet med bolter.

– Det ble for risikabelt å sprengte den ned, det kunne skapt nye sprek-

ker i fjellet, sier han. Byggelederen forteller at Statens vegvesen har forberedt seg på mulige bevegelser i fjellet.

– Vi har montert et fastmerke på steinklossen som et hjelpemiddel for å måle avstand slik at vi kan oppdage eventuelle bevegelser, forklarer han.

Sikret: Hunbergan er nå sikret, men holdes under oppsikt i tilfelle eventuelle bevegelser. (Foto: Giselle Jensen)





Mykje ønska: Mange stader i landet ønskjer ein seg tunnel for å få betre og tryggare vegsamband, som Støylsneustunnelen i Sogn og Fjordane. (Foto: Geir Brekke)

Ny strategi for VEGTUNNELAR

Vegdirektøren ga i siste møte i etatsleinga klarsignal for å setje i gang eit strategiarbeid for når og korleis framtidige veg-tunnelar skal byggjast.

Inger Lise Sagmo

– Dei siste 30 åra har det vore ei omfattande utvikling på tunnelsida. Erfaringar vi har gjort oss viser at vi no treng ein diskusjon i heile etaten om korleis vi skal planleggje,

byggje, vedlikehalde og oppgradere tunnelar. Og ikkje minst, vi må ha ein strategi for når vi skal byggje tunnel og når vi skal satse på andre løysingar, seier utbyggingsdirektør Lars Aksnes.

FoU-prosjekt

På riks- og fylkesvegnettet fins det i dag om lag 960 tunnelar på total lengde om lag 850 kilometer.

– Fleire av tunnelane er gamle og tilfredstiller ikkje dagens krav til tryggleik og framkomst. Oppgraderingsbehovet er veldig stort, og vi må finne dei løysingane som gjer best effekt. Heilt sikkert er det at vi treng meir tverrfagleg og heil-

skapleg tunnelkompetanse i etaten, seier Aksnes. Han har leia ei gruppe som har vurdert kva tema som bør inngå i etaten sin strategi for tunnelar. Det som skal vere med er mellom anna: Planlegging, bygging, drift og vedlikehald, forvaltning, tilgjenge og tryggleik, levetid, normalar og retningslinjer, tverrfagleg kompetanse, leing og styring og økonomi og konsekvensar.

Moderne vegtunnelar

Når Statens vegvesen har kome fram til kva strategi etaten vil gå inn for, skal og bransjen få kome med sine innspel. Arbeidet med å lage forslag til strategi er det FoU-

prosjektet Moderne vegtunnelar som skal stå for.

Prosjektet er kommen i gang på bakgrunn av dei siste åras tunnelhendingar og dei føringar som blei lagd av blant anna bransjerapporten Tunneltryggleik (juni 2007) og Agendarapporten (oktober 2007). I perioden 2008-2011 skal prosjektet arbeide med å utvikle ein ein-skapleg strategi for vegtunnelar i etaten. Det vil danne basis for dei tema som inngår i prosjektet:

Tunnelskole for å heve den faglege kompetansen i Statens vegvesen. Vurdering av føringar for val av løysning i planleggingsfasen, gjennomgang av metodar og løy-

singar som sikrar tilstrekkeleg standard og tryggleik i vegtunnelar. Vurdering av utforming av tunnelar sett i samanheng med tryggleik, levetid og oppetid i ulike tunnelklassar. Etablering av eit forvaltnings- og rapporteringssystem for tunnelar med utgangspunkt i dagens løysningar.

Utvikling av et standardisert system for lagring av registrert geologi, utført sikring og data frå borerigg under tunnelbygging. Vidareføre arbeidet i prosjektet Tunnelutvikling (2005-2007) og branntryggleik i tunnelar. Harmonisering og standardisering av brannprøving og kompetanseheving.

Forsinket framdrift betyr forsinket åpning

– Framdrifta i Atlanterhavstunnelen er ikke så god som vi kunne ønske. Årsaken er problemene på Averøy-sida med store lekkasjer av sjøvann.

Wiggo Kanck

Det forteller prosjektleder Halgeir Brudeseth, som også kan opplyse at det nå gjøres en omfattende og viktig jobb med å tette og sikre

svakhetssonen.

– Åpninga tror vi nå kan bli i mai neste år, sier Brudeseth.

Snart gjennomslag

En forsinket framdrift betyr i neste omgang at gjennomslaget trolig ikke kommer før i begynnelsen av oktober. Svakhetssonen som forårsaket raset 29. februar har medført at det nesten ikke har vært framdrift fra stoffen på Averøya.

– Drifta fra Kristiansund-sida har imidlertid vært god, og siste

uke ble det drevet nærmere 60 meter. Det står igjen om lag 330 meter å drive i den 5727 meter lange tunnelen, opplyser Brudeseth.

Tidkrevende arbeid

– Vi bruker ekstra ressurser med å tette lekkasjene og å sikre det svake området på Averøy-sida. Sikringsarbeidet er et tidkrevende arbeid, men vi har god kontroll på lekkasjene. Det skal være kvalitet over sikringa og brukerne skal være

trygge på at tunnelen skal bli en sikker og god vegforbindelse, lover prosjektlederen. Den siste av de kjente svakhetssonene på Kristiansund-sida er nå passert. Slik det nå ligger an blir det stor vegåpning i mai neste år, sier prosjekt Halgeir Brudeseth.

Sikres: Omfattede sikringsarbeid må gjennomføres for å trygge forholdene i Atlanterhavstunnelen. Her fra skjoldstøpinga på Averøysida. (Foto: Wiggo Kanck)



AKTUELT

**Heller prosjektportefølje**

■ ■ En ekstern kvalitetssikringsrapport om Oslopakke 3 anbefaler at Stortinget ikke bør godkjenne "pakken" ut ifra to detaljerte tiltakslistor beskrevet i konseptvalgutredningen, men snarere som en prosjektportefølje som revideres f.eks hvert fjerde år.

Rapporten som er utarbeidet av Dovre International AS og Trans-

portøkonomisk institutt, peker på at det er liten sannsynlighet for at de foreslåtte tiltak kan realiseres innenfor de økonomiske rammer. Den etterlyser en overordnet styring og peker på at Oslopakke 3 ikke er utformet for å gi valgfrihet i forhold til spørsmålet om videreføring av trafikantbetaling etter 2028.

Kraftig rv. 23-vekst

■ ■ Trafikken på rv. 23 Oslofjordforbindelsen fortsetter sin vekst som de seneste årene. I første halvår 2008 økte trafikken under Oslofjorden med 10,4 prosent. Gjennomsnittlig døgntrafikk har siden i vår økt slik (fjorårets i parentes): April: 6355(5610), mai: 6817(6317), juni: 7729(7108), juli: 7557(7119), august: 7258(7221).

Råkjørte 19 ganger

■ ■ En 20-åring fra Vinstra råkjørte forbi de samme fotoboksene 19 ganger på to uker i februar i år. Nå venter 30 dagers fengsel og to år uten førerkort. Mannen fjernet skiltet foran på bilen og trakk i tillegg solskjermen inne i bilen godt ned slik at han ikke skulle bli gjenkjent på bildet. Men på én tur glemte 20-åringen å ta ned solskjermen.

Trenger mer rekkverk

Rekkverket langs E8 i Troms er ikke oppdatert etter dagens standard. Nå tar Vegvesenet grep.

Giselle Jensen

– Vi må forlenge rekkverket en rekke steder langs E8, mener distriktssjef Nils Arne Johnsen i Midt-Troms.

– Vegen er bygget på 80-tallet, i dag har vi en helt annen standard for hvordan vi setter opp rekkverk. Det er på tide med en oppdatering, sier distriktssjefen. Han påpeker at korte rekkverk kan være en felle som bidrar til at bilene havner utfor vegen dersom de kommer for langt ut i en sving.

– Et lengre rekkverk kan fange opp bilen og holde den på vegen, sier Johnsen. Omkring 2,5 millioner kroner er satt av til rekkverksarbeidet som starter nå i høst.

Sarasteinen

Den tragiske ulykkesommeren fører til økt fokus på trafikksikkerhet.

– Nå skal vi blant annet utvide med 200 meter rekkverk ved Sarasteinen i Lavangsdalen, sier Nils Arne Johnsen. Han viser til kampesteinen tett inntil E8 en halvtimes kjøring fra Tromsø. Ifølge sagnet er Sarasteinen oppkalt etter en samejente som tidlig på 1800-tallet søkte ly bak steinen for å føde. Steinen er et populært landemerke der mange skriver inn navn og hilsen. Steinen ligger så tett på vegen at trafikksikkerhetseksperter er bekymret fordi den kan forårsake alvorlig skade dersom en bil havner utenfor vegen.



Tar ansvar: Distriktssjef Nils Arne Johnsen sørger for mer og lengre rekkverk i Lavangsdalen. (Foto: Giselle Jensen)

Statens vegvesen gir en halv million kroner i støtte til islaboratorium på NTNU. Den skal gjøre det lettere å forske på snø- og isproblemer.

Henriette Erken Busterud

– Statens vegvesen ser svært positivt på at det bygges opp et godt islaboratorium på NTNU som kan brukes til forskning og undervisning, sier Øystein Larsen i Statens vegvesen. Han leder et FoU-prosjekt som skal øke kompetansen på drift- og vedlikehold.

Dårlig i dag

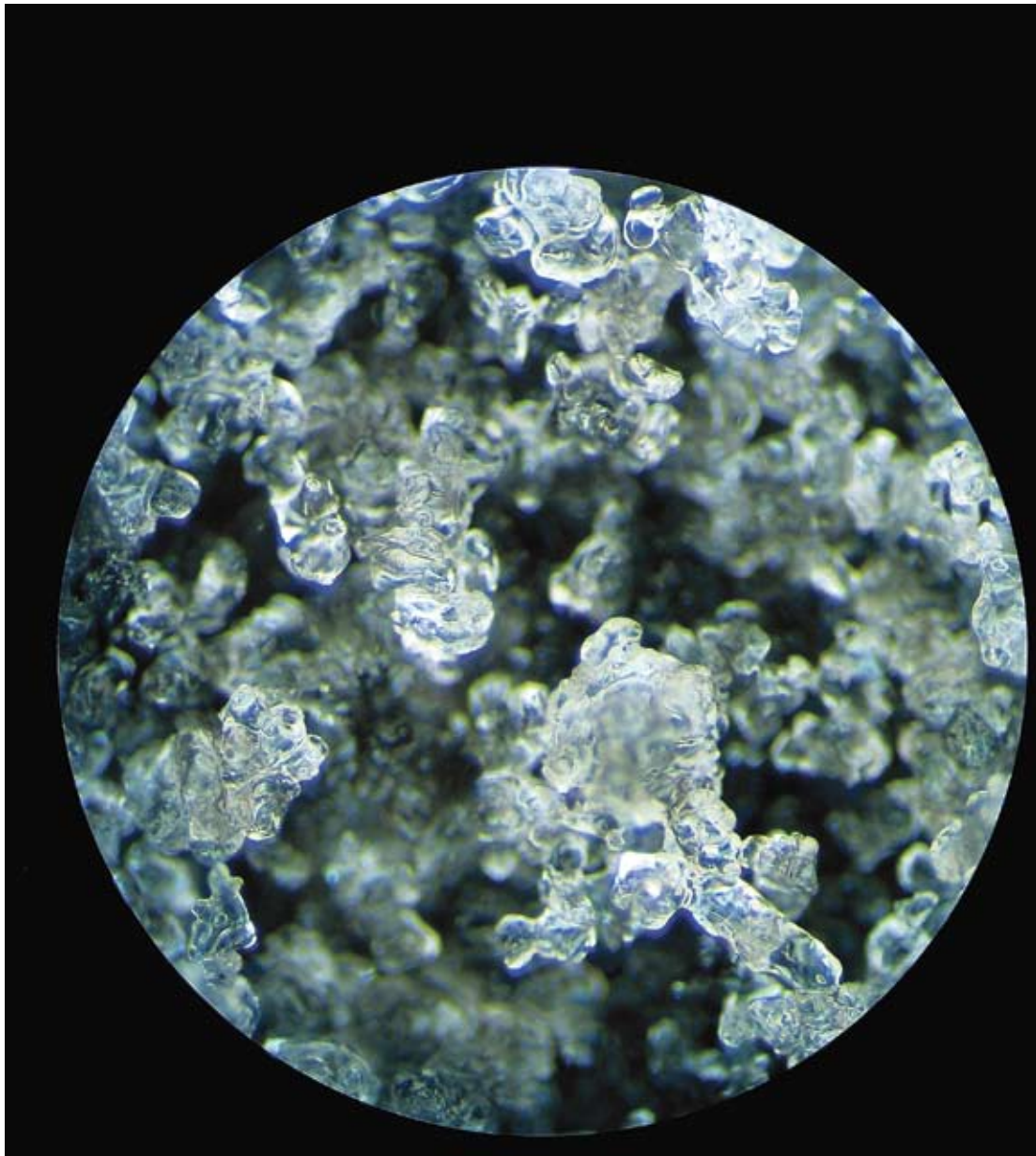
Statens vegvesen har allerede et laboratoriesamarbeid med NTNU, men mulighetene for å drive forsøk under kontrollerte vinterforhold er for dårlig.

– Vi trenger bedre muligheter til å forske, ikke minst på vinterstid. Skiløpere har tunneler de kan gå på ski i om sommeren. Vi trenger en lab der en kan studere vegkonstruksjoner og vinterdrift under ulike værforhold, kommenterer Larsen.

Spisskompetanse

Statens vegvesen har for øvrig en samarbeidsavtale med NTNU som skal bidra til bedre rekruttering. Det er derfor av stor interesse at det blir satt i stand en islab som også kan brukes til undervisning i ulike teknologifag som har tilknytning til snø og is.

– I tillegg er vi med å finansiere en post-doc-stilling ved NTNU for å styrke grunnforskning og opplæring innenfor vinterfysikk og vinterdrift. Ved å støtte islab-prosjektet kan vi bidra til å utvikle spisskompetanse og legge til rette for forskning. Vi har blant annet et SaltSMART-prosjekt der vi trenger



Islab: Statens vegvesen gir en halv million til NTNU så de kan få satt i stand en islab som både skal brukes til forskning og undervisning. Her eksempel på studie av kompakt snø. (Illustrasjonsfoto: Alex Klein-Paste)

å gjøre lab-forsøk med kjemikalier, sier Larsen.

Ferdig i 2009

Nærmere to millioner kroner koster islaben som skal stå ferdig i

2009. Studier av ising av vegoverflater og isfriksjon krever nøyaktig kontroll over temperaturer rundt 0 grader, fuktighet og vind. Dette blir det lagt til rette for i den nye islaben som består av to rom og ei

sluse for å unngå forstyrrelser når man beveger seg inn og ut av laben.

Det vil også være en is-presse som kan brukes til å teste styrke i is og frosset materiale.

Sikrere for mennesker og dyr

Statens vegvesen, Trondheim kommune, Sør-Trøndelag politidistrikt og Direktoratet for naturforvaltning har gått sammen om å redusere faren for vilt påkjørsler.

Tove Eivindsen

Ett av de to viktigste vilttrekkene i Trondheimsområdet tvers over E6 i Okstadbakkene sør for Trondheim.

– Det har ikke vært så mange personskadeulykker som følge av

vilt påkjørsler i området. Men det har vært veldig mange episoder der det har gått hardt utover dyrene og mange avlivninger, forteller leder for byggherreseksjonen i Statens vegvesen Sør-Trøndelag, Ivar Nervik, som understreker at tiltakene har som mål å gjøre strekningen sikrere både for viltet og bilistene. I første omgang vil Statens vegvesen starte med siktrydding, samt bedre skilting og varsling i områdene nå til høsten. Samarbeidet om å finne gode løsninger både for viltet og for trafikksikkerheten i Okstadbakkene, som gjennomsnittlig har over 40.000 kjøretøy i døgnet, vil fortsette i tiden fremover.



(Ill.foto:Helge Ullsand)

40 prosent dyrere

17 funksjonskontrakter lyst ut på nytt sist høst startet nå 1. september 2008. Prisen på 495 millioner kroner årlig gir en netto prisstigning på om lag 40 prosent.

Kjell Wold

Kontraktene som ble konkurranseutsatt i 2003 kostet 322 millioner kroner årlig omregnet etter dagens prisnivå.

– Ved denne innleveringen kan det se ut som prisene øker fra 322 til 495 millioner kroner, en prisøkning på om lag 54 prosent. Men på grunn av endringer i vedlikeholdsstandarden, strengere kvalitetskrav og skjerpet kontraktstyring og oppfølging har Vegdirektoratet kommet til at dette forklarer om lag 14 prosent av prisøkningen. Netto prisstigning blir på omtrent 40 prosent, sier Torgeir Leland i Statens vegvesen.

8 av 17 videreført

I denne utlysingsrunden har entreprenørene bedre grunnlag for å kalkulere, ikke minst gjelder det entreprenørene som hittil har hatt kontrakten. Sett i forhold til en prisnedgang på tidligere kontrakter på 30-35 prosent har prisene nå økt til et nivå som nominelt sett er høyere enn nivået før omorganiseringen i 2003.

– Men det må tas hensyn til at rammebetingel-

sene for entreprenørene endret seg slik at arbeidet har blitt mer kostbare å utføre som følge av forskriftendringen og andre forhold. Et annet trekk ved årets tildeling er at kun 8 av 17 kontrakter blir videreført av samme entreprenør, sier Leland.

49 tilbud – ni avvísninger

Leland forteller at det ved denne tilbudsrunder ble innført strengere krav til entreprenørenes kvalitetssystem og de planene som skal innleveres sammen med tilbudet som en dokumentasjon på at tilbyderen er i stand til å utføre arbeidet som forutsatt. Det gjør nok at entreprenørenes kalkyler er mer realistiske enn før.

– Vi så ved årets tilbudsinnlevering at enkelte entreprenører ikke gjorde godt nok planarbeid og i enkelte tilfeller leverte inn tilbud med lavest pris basert på et for dårlig plangrunnlag, sier Leland. I årets tilbudsrunder fikk Statens vegvesen inn i alt 49 tilbud,

hvorav ni måtte avvises fordi planene var for dårlige. I to tilfeller ble det inngått kontrakt med nest laveste tilbyder. Det medførte en prisøkning på nesten 100 millioner kroner sammenlignet med laveste pris.

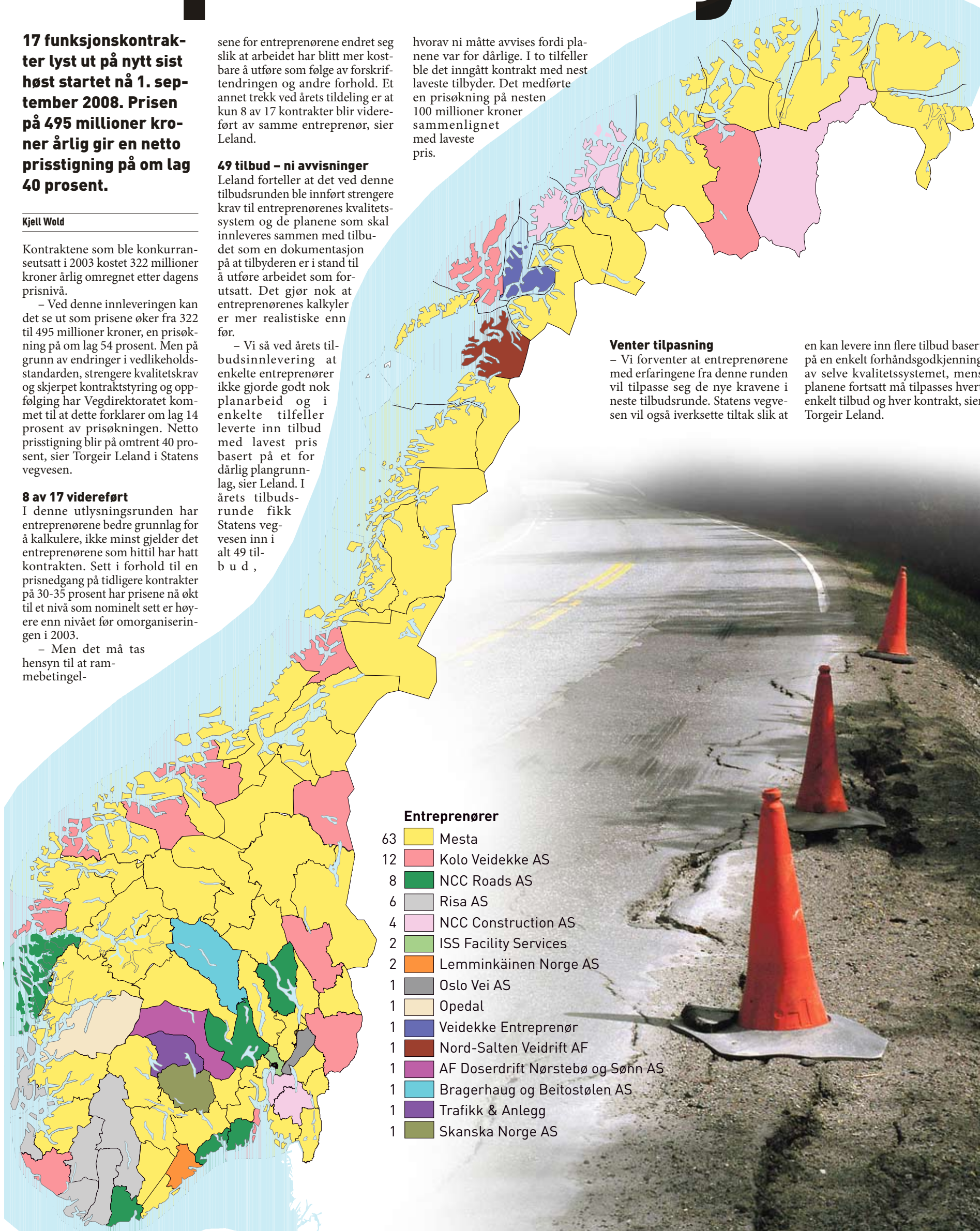
Venter tilpasning

– Vi forventer at entreprenørene med erfaringene fra denne runden vil tilpasse seg de nye kravene i neste tilbudsrunder. Statens vegvesen vil også iverksette tiltak slik at

en kan levere inn flere tilbud basert på en enkelt forhåndsgodkjenning av selve kvalitetssystemet, mens planene fortsatt må tilpasses hvert enkelt tilbud og hver kontrakt, sier Torgeir Leland.

Entreprenører

- | | |
|----|-----------------------------------|
| 63 | Mesta |
| 12 | Kolo Veidekke AS |
| 8 | NCC Roads AS |
| 6 | Risa AS |
| 4 | NCC Construction AS |
| 2 | ISS Facility Services |
| 2 | Lemminkäinen Norge AS |
| 1 | Oslo Vei AS |
| 1 | Opedal |
| 1 | Veidekke Entreprenør |
| 1 | Nord-Salten Veidrift AF |
| 1 | AF Doserdrift Nørstebø og Sønn AS |
| 1 | Bragerhaug og Beitostølen AS |
| 1 | Trafikk & Anlegg |
| 1 | Skanska Norge AS |



AKTUELT



Vest og nord for tur

■ ■ – Eg kan allereie no seie at me i vår transportplan kjem til å bruke meir pengar på Vestlandet og Nord-Norge enn det førre regjering valde å gjere. No har Asutlandet fått så store investeringar at vegmidlane må vriast bort frå hovudstadsområdet og ut mot andre delar av landet, sa samferdsleminister Liv Signe Navarsete i Bergen i veka.

Vile ha sykkelveger

■ ■ Lokale foreldre ”kuppet” arrangementet da stamveg-utvalget for E16 sist uke arrangerte befaringspolitikere med busstur langs E16 fra Bergen til Oslo. Da de overnattet i Fagernes sørget en SMS-aksjon for at det plutselig var foreldre og barn på plass for å argumentere for lokale sykkelveger som viktige for de som bor langs stamvegane.

Vakre vegers pris

■ ■ Over 40 forslag er sendt inn til vakre vegers pris som offentliggjøres på konferansen ”Citysense” i Larvik 19. september.

Vegdirektørens pris for vakre veger er en hederspris for anlegg med gode estetiske kvaliteter tilpasset omgivelsene.

Det er et stort spenn på forslagene. Mange miljøgater er fore-

slått, blant annet miljøgata i Vollen i Asker. Byprosjektet i Bergen sentrum og Eikesund-sambandet er også blant kandidatene.

Nytt av året er at det skal deles ut to priser. I tillegg til pris for nyanlegg skal det også deles ut en pris for anlegg som framhever seg for drift og vedlikehold.



Flere sykler

Siden starten for to år siden har alle de fem sykkelbyene i sør hatt økning i antall syklist.

Helge Rong

Siden 2006 har Statens vegvesen samarbeidet med byene Mandal, Grimstad, Notodden, Sandefjord og Kongsberg om å få flere til å sykle. SINTEF gjennomførte da en brukerundersøkelse for å kartlegge sykkelandelen. Nå er det foretatt en tilsvarende undersøkelse for å se om det i løpet av de to årene har vært en utvikling. Den ferske undersøkelsen viser at satsingen har vært vellykket.

– Dette er veldig gledelige tall, og jeg vurderer våre sykkelbyprosjekt som eksempler på godt samarbeid mellom Statens vegvesen og kommunene, sier regionvegsjef Andreas Setsaa.

Alle byene har hatt økning i antall syklist. I Notodden har det vært en dobling, men også Sandefjord har hatt en markert økning, og Mandal er i særklasse der hele 27 prosent av befolkningen sykler.

Målet er å øke sykkelbruken med 50 prosent. Får vi flyttet flere reiser fra bil til sykkel, kan vi innkassere både miljø-, helse- og økonomiske gevinster, sier sykkelkoordinator i Statens vegvesen Region sør, Henrik Duus.

I de fem sykkelbyene blir det satset ved å bygge nye sykkelanlegg, men også ved å legge vekt på informasjon om sykling og sykkelmuligheter. (Ill.foto: Knut Opeide)

By	2006	2008
Kongsberg	19	22
Sandefjord	13	18
Notodden	6	12
Grimstad	13	15
Mandal	22	27

Tallene i prosent.

Statens vegvesens rolle som samfunnsaktør er bakgrunnen for at etaten er medarrangør av konferansen Citisense i Larvik i september.

Helge Rong

Tema for konferansen er miljøvennlig og attraktiv byutvikling.

– Vi er på en arena der folk fra næringsliv, politikk og offentlig forvaltning møtes, sier Tor Atle Odberg i Statens vegvesen, leder for Prosjekt Bystrategi Region sør, der man håndterer noen av problemstillingene som blir tatt opp i Larvik i september.

Helheten

– Det er viktig at vi viser Vegvesenets plass i helheten og hvilken rolle vi spiller i samfunnet. Vi er opptatt av bredden i problemstillingene som etaten jobber med, og vi tar gjerne debatten som følger med, understreker Odberg.

Han ønsker debatt og engasjement rundt etatens arbeids- og ansvarsområder fra næringslivsfolk og politikere og andre vegvesenet vanligvis ikke får i direkte tale.

– Derfor er det naturlig at vi er med og skaper en slik arena, legger han til.

Folk flest oppfatter nok Statens vegvesen først og fremst som vegbyggeretaten.

Byutvikling

– Folk flest oppfatter nok Statens vegvesen først og fremst som vegbyggeretaten. Oppfatningen om at vi har lite med byutvikling å gjøre er utbredt, også internt i etaten, hevder Odberg. Han peker imidlertid på at Vegvesenet har et klart ansvar for å bidra til en helhetlig areal- og transportutvikling.

– Og da er vi også inne i byene, slår han fast.

Trekkplaster

Det største trekkplasteret på konferansen i Larvik blir uten tvil professor Richard Florida fra USA.

Han er en av verdens ledende forskere og forelesere på emnet regional utvikling og konkurransekraft. Budskapet knytter han til ”de fire T’er”: Technology, Talent, Tolerance og Territory. Kjernepunktene hans er; styrking av bysentrene, kvalitet i transporttilbudet og verdier og visjoner knyttet til klimautfordringen.

– Florida viser hva som gjør at noen byer er mer attraktive enn



Ordner til: Trond Aarstad jr. (til venstre) og Tor Atle Odberg forbereder nasjonal konferanse i Larvik om miljøvennlig og attraktiv by- og næringsutvikling. (Foto: Inge Fosselie).

andre. Derfor blir dette noe også Statens vegvesen må forholde seg til, sier Odberg.

Kommunikasjon

Byutviklingskonferansen i Larvik samler også andre internasjonale størrelser. Blant innspillerne er

Gehl Architects fra Danmark, som er opptatt av å utvikle byens liv. Den danske forskeren Tor Nørretranders vil belyse det åpne samfunnet: Internett river ned gamle barrierer og grenser. Dette er hovedgrunnen til at kapitalkrefte-ene nå tenker grønt.

– Informasjonen flyter fritt og grenseløst. Det betyr at omdømmet får større betydning. Det er snart slutt på at informasjon er et maktmiddel for lederne, tror kommunikasjonsansvarlig i Bystrategiprojektet, Inge Fosselie.



Kontrakter: Prosjektfinansiering har fungert fint, men prosjektleder Erik Gressløs ville ha satset på flere mindre kontrakter dersom han skulle startet E6-utbyggingen nå. (Foto: Håkon Aurlien)

Små kontrakter billigst

Mens store utbyggingskontrakter har gitt en meterpris rundt 40.000 kroner ved utvidelsen av E6 gjennom Østfold, har mindre entreprenører bygget veg for under 30.000 kroner meteren.

Håkon Aurlien

– Da E6-utbyggingen kom i gang, valgte vi å sette ut noen få små kon-

trakter egnet for mindre entreprenører. Med dagens viten hadde vi trolig satt ut flere, sier prosjektleder Erik Gressløs.

Åtte år

I høst blir E6 gjennom Østfold ferdig som firefelts veg, etter åtte års utbygging. Da den 62 kilometer lange strekningen ble delt inn i anleggstrekninger, ble noen tilrettelagt for at også mellomstore entreprenører kunne konkurrere. Regnskapstall viser nå at disse er bygget billigst. I tillegg har de lavest oppfølgingsutgifter for Vegvesenet.

– Vi regnet med at de små kontraktene ville gi oss mer oppfølgings-

arbeid enn hva vi ville få med de store kontraktene, men det har faktisk vist seg å være motsatt, sier Gressløs. De mange entreprisene under E6-utbyggingen inneholder et mylder av byggeobjekter. Sammenligningen er ikke snakk om totalpris delt på meter veg alene.

– Vi har et detaljert økonomioppfølgningssystem og det er mulig å trekke ut sammenlignbare tall. Tendensen er klar, sier han.

Store prosjekter bra

Han er enig med de store entreprenørsammenslutningene når de nå argumenterer for flerårig finansiering av større vegprosjekter.

– Bit for bit-utbygging er lite effektivt, men vi ser at vi får lavere priser når vi får større konkurranse om oppdragene. Det oppnår vi ved å dele et større prosjekt inn i mindre kontrakter egnet for mellomstore entreprenørbedrifter, sier Gressløs. Han understreker behovet for fornuftig oppdeling.

– Enkelte ganger er det helt klart fornuftig med store kontrakter, mener Gressløs.

Prosjektfinansiert

Opprinnelig var ambisjonen å ha E6 utbygd til 2015, men prosjektet ble etter lokalpolitisk press forsert flere ganger, sist til 2008. Det var det prak-

tisk oppnåelige all den tid prosjektet skulle gjennom en tidkrevende plan- og prosjekteringsfase før maskinene kunne gå i gang.

– Politiske løfter, og et bompengeselskap som strakk seg langt for å forskuttere Statens andel, ga oss så en forutsigbar økonomi slik at vi i realiteten har opplevd å ha en mangeårig prosjektfinansiering. Det har vært veldig viktig for å inngå kontrakter med stor grad av sikkerhet, ikke bare for tid, men også for kvalitet og helse, miljø og sikkerhet. Det var viktig når hovedmålet med utbyggingen var å unngå trafikkulykker, sier prosjektleder Erik Gressløs.

Forbereder oppstart i Kristiansand

Statens vegvesen forbereder oppstarten på Samferdselspakken for Kristiansandsregionen med geologisk kartlegging og prosjektering av ny Vågsbygdveg fra Kolsdalen til Lumberkrysset.

Kjell Wold

– Norconsult har fått prosjekte-

ringsjobben for ny rv. 456 på nevnte parsell, forteller prosjektleder i Statens vegvesen, Stig Berg-Thomassen. Ute i marka er det tydelige tegn på at arbeidet med å forberede oppstart for første etappe er i gang.

– Denne sommeren har vi tatt ut om lag 700 meter borkjerner i fjell på seks ulike steder i traseen for vegetappen på 2,2 km. Forberedende arbeider til omfattende støyskjerming av boliger er også i gang. Med forventet stortingsgodkjenning i løpet av året håper vi på byg-

gestart for støyskjermingen sent i 2009 og hovedanlegget tidlig i 2010. Ferdigstillelse forventes i 2013, sier Berg-Thomassen. Totalpris for prosjektet er beregnet til rundt en milliard kroner.

Ny Vågsbygdveg vil få fire felt, to tunneler og en rekke bru- og betongkonstruksjoner. Vegen skal etter planen finansieres av bomringen i Kristiansand. Vegen går fra sentrum og vestover i delvis ny trasé mot byens største bydel med 25.000 innbyggere. I dag står bilkøen hver

dag til og fra bydelen i rushtiden. Hvis Stortinget får behandlet pakken i høst kan den nye bompengordningen med prisøkning til 20 kroner tre i kraft fra neste vår.

Ny Vågsbygdveg: Her starter vegen, ved Kolsdalen vest for Kristiansand. Byggestart i 2010, håper Stig Berg-Thomassen i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)



REPORTASJE

Åpner for fjell

■ En møteplass mellom bilturister og fjellet. Dette er grunn-tanken bak den nye Strømbu rasteplass som er seremoniplass når samferdselsminister Liv Signe Navarsete neste uke åpner Norges sjette nasjonale turistveg.

Håkon Aurtien

Statens vegvesen har skutt inn 10 millioner kroner av penger Stortinget har øremerket til de 18 nasjonale turistvegene. Folldal kommune har bidratt med 3 millioner kroner. Arkitekt Carl-Wiggo Hølmekbakk, som allerede hadde tegnet Sohlberg-rasteplassen noen kilometer lenger syd, ble satt på jobben.

To år senere er resultatet en rasteplass med en arkitektur som skiller seg klart fra tradisjonell byggestil i indre dalstrøk.

Bak et bygg i betong og glass skjules et toalettanlegg, en varmetue med peis og utsikt mot fjellene og en turistinformasjon. På taket og i skogen inntil anlegget er det satt ut formsterke sittegrupper i massiv betong. Informasjonsskilt står i en massiv halvbue av betong.

En skrå vegg mot parkeringsplassen gir assosiasjoner til den nye Operaen i Oslo og dens forblide, biblioteket i Alexandria.

Flott kontrast

– Jeg synes det er fantastisk at arkitekten har fått prøve seg med et så moderne formspråk i disse omgivelsene, sier Ellen Engh som er prosjektmedarbeider i Folldal og Stor-Elvdal kommuner.

Hun jobber for å få etablert turisttilbud i tilknytning til "Nasjonal Turistveg Rondane". Et er allerede etablert, etter at lokalmiljøet har gått

sammen om et aksjeselskap som skal drive turistinformasjonssenteret i det stilsterke bygget.

De var så ivrige at det ble satt i gang i en midlertidig brakke i juli i sommer. Vennlige fjellfolk ble engasjert til å gi gode råd, praktisk hjelp og eventuelt en varm kaffekopp til folk som skulle gå i fjellet.

Populær

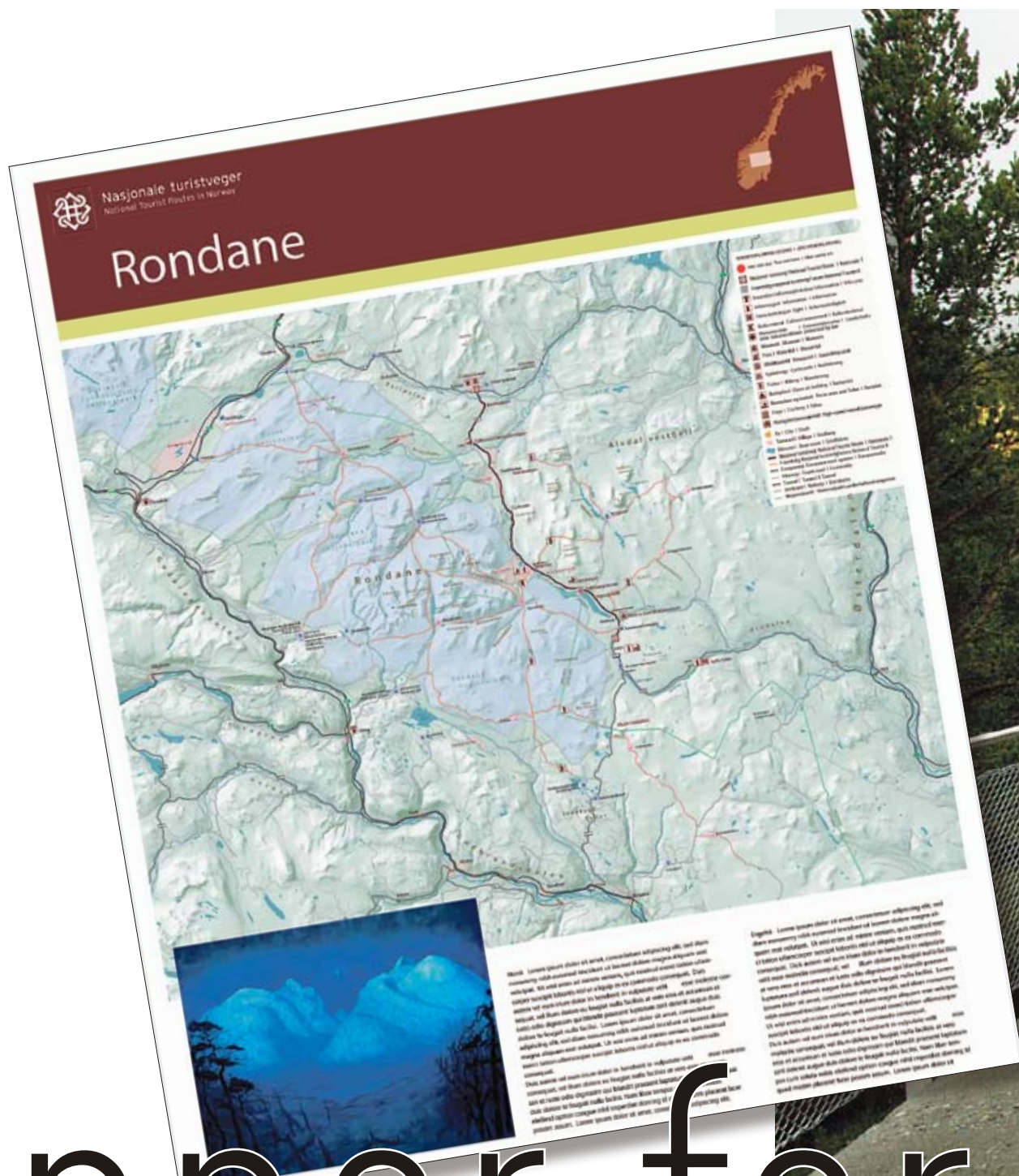
Flere helger i sommer har parkeringsplassen vært helt full av biler tilhørende fjellturister som går noen dager i Rondane eller i Folldal vestfjell. Slik skal det være.

Langtidsparkeringen ble etablert tidlig på 1970-tallet, utvidet på 80-tallet og nå utvidet en gang til. Her kan man sette igjen bilen, og så er det to times gange til Bjørnholia mot Rondane eller østover mot Breisjøseter.

Engasjement

– Lokalmiljøet har vist et enestående engasjement, sier Vegvesenets byggeleder Helge Stikbakke.

– Opprinnelig var det meningen å bygge ut rasteplassen med et servicebygg med toaletter og en varmetue. Men folk rundt her ville gjøre mer ut av det hele og dermed ble det tegnet inn et turistinformasjonssenter. Etter at nær sagt hele bygda gikk sammen om aksjeselskapet var det naturlig å gjøre en avtale med dem om daglig bruk av bygget, sier Helge Stikbakke.



REPORTASJE

Spennende arkitektur: – Det er fantastisk med et så moderne formspråk i disse omgivelsene, sier Ellen Engh, kommunal prosjektmedarbeider her sammen med byggeleder Helge Stikbakke i Statens vegvesen. (Foto: Håkon Aurlien)

ELLERFOLKET



Formsterke: Sittegrupper i massiv betong preger taket og er satt ut i naturen.



Steg for steg: Irene Moen og May Britt Olsen, begge ansatt ved Kongsvinger trafikkstasjon, er blant mange som gledet seg over det nye anlegget.

FAKTA

Statens vegvesen skal innen 2015 utvikle 18 vegstrekninger i Norge til nasjonale turistveger. Nasjonal turistveg Rondane er den sjette som blir åpnet, og følger rv. 27 fra Enden til Folladal i Hedmark. Strekningen er 48 kilometer lang og ligger inn til Norges første nasjonalpark, Rondane nasjonalpark fra 1962.

De nasjonale turistvegene er tilrettelagte strekninger gjennom det ypperste av norsk natur for å styrke Norge som feriemål for vegfarende turister. Turistvegtiltakene skal kjennetegnes av spennende arkitektur i samspill med naturen og med høy internasjonal kvalitet.

MILJØ

Vurderer Bastø 4

■ ■ Statens vegvesen vurderer behovet for å sette inn en fjerde ferje i Norges mest trafikkerte samband Horten-Moss. Selskapet Bastø Fosen har i dag tre ferjer over Oslofjorden. Kommunene på hver side er hovedsakelig positive til planene. Med ny rv. 306 (ny rv 19) til E18 i Re er Horten kommune positive til planene.

Rv 9 oppstart

■ ■ Statens vegvesen Region sør starter arbeidet med reguleringsplan for ny rv. 9 Tveit-Krokå i Setesdal. Parsellen ligger i Bygland kommune i Aust-Agder. Kommunen har alt vedtatt alternativ I kommunedelplanen for strekningen Tveit-Langeid. Det danner grunnlaget for oppstarten på det videre reguleringsplanarbeidet med ny veg i Setesdal.



Heiar på el-bilen

■ ■ - Mange vil kunne bruke el-bil for å køyre ungane til barnehage og trening og for å handle. Utviklinga av betre batteri, større bilar og betre infrastruktur vil bidra til å auke bruksområda til el-bilane framover, noko som og vil føre til at ein vil sjå fleire el-bilar på vegane i tida som kjem, sa statsråd Liv Signe Navarsete nyleg.

Sparer på riktig dekktrykk

– Hadde alle kjørt med riktig dekktrykk, ville Norge redusert CO2-utslippene med gjennomsnittlig årlig utslipp fra over 40.000 biler, sier statssekretær Erik Lahnstein i Samferdselsdepartementet.

Håkon Aurlien

– Å ha riktig lufttrykk i bildekkene er et av mange enkle tiltak som sparer den enkelte for drivstoffutgifter og samfunnet for store miljøutslipp, sier Erik Lahnstein.

I sommer deltok han ved en dekktrykkkontroll ved Minnesund kontrollstasjon inntil E6. I løpet av noen timer ble flere hundre bilister vinket inn til ordinær politikkontroll, og fikk så tilbud om å få sjekket dekktrykket. De aller fleste hadde såpass store avvik på ett eller flere hjul at det øket rullemotstanden og dermed drivstofforbruket.

Også trafikantene

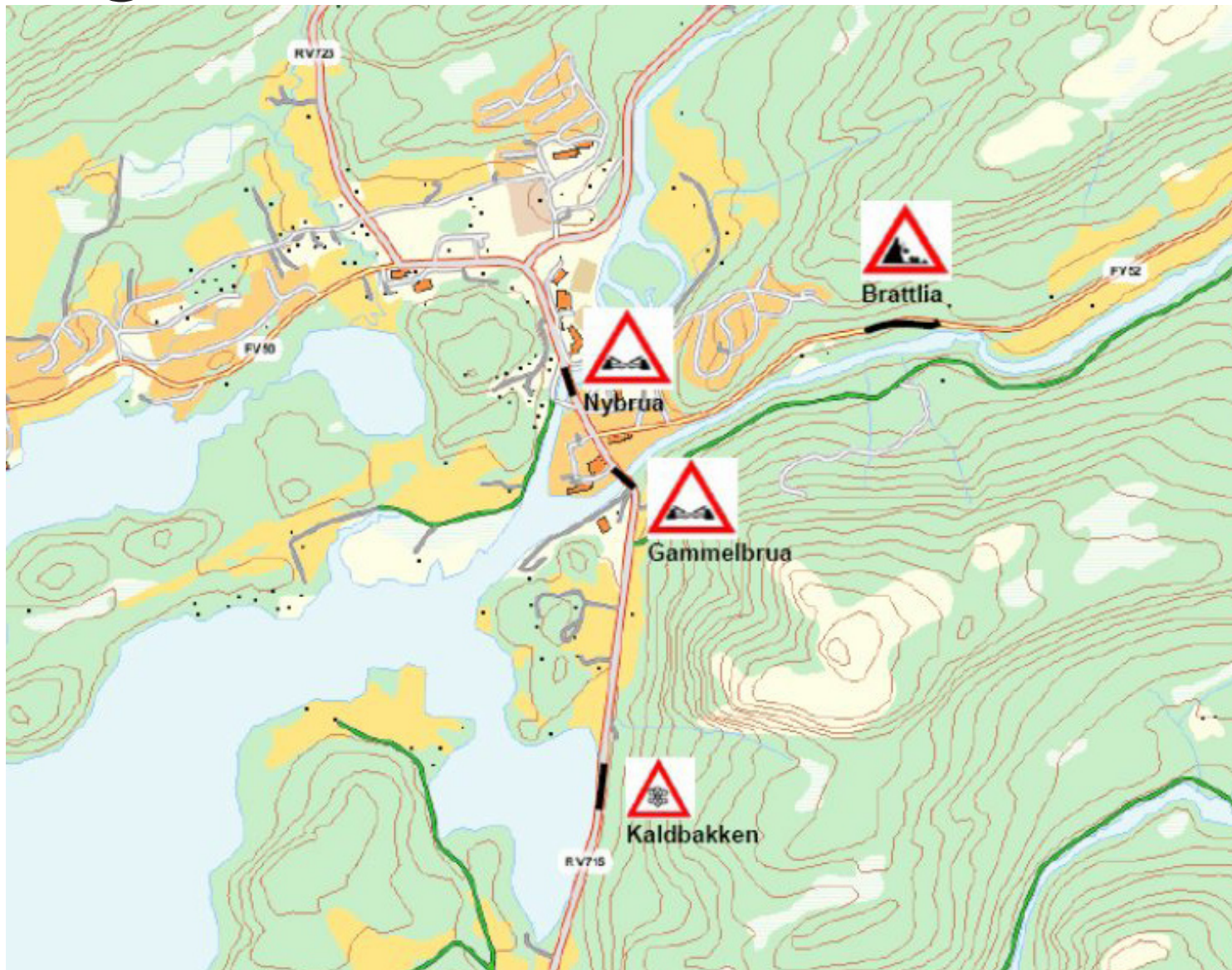
– Regjeringen har endret avgiftssystemet for nybiler og i løpet av et år fått redusert drivstoffutslippene fra nye biler med 10 prosent. Vi har også redusert netto-CO2-belastningen ved å blande inn biodrivstoff i ordinær bensin og diesel. Følger trafikantene opp, er det mye å hente, sier statssekretæren.

Han har selv en stor stasjonsvogn som familiebil og har redusert drivstofforbruket med nærmere 40 prosent ved å kjøpe en drivstoffoptimalisert bil og kjøre den så effektivt som mulig.

Enkel sparing: Statssekretær Erik Lahnstein og Jon C Engebretsen under en dekktrykkaksjon på Minnesund kontrollstasjon. (Foto: Håkon Aurlien)



Portal med vær- og klimadata



Værkart: Kartportalen "Føre var" skal kunne brukes ved varsel om uvær og for å sjekke forholdene etter uvær, ras, flom og lignende.

Tore Humstad i Statens vegvesen har foreslått å lage en portal med vær- og klimadata. Den kan gjøre det sikrere og enklere å komme fram når uværet herjer som verst.

Henriette Erken Busterud

Været har stor innflytelse på Statens vegvesens og entreprenørenes arbeid, men på noen felt mangler det gode verktøy som beskriver vær- og føreforhold. Ingeniørgeolog Tore Humstad (bildet) i Statens vegvesen har foreslått å lage en kartportal der været beskrives, hvor og når det inntreffer/ har inntruffet fare for flom, ras og annet uvær samt hvor

ille været må være før en trenger å gjøre spesielle tiltak.

Føre var

– "Føre var" er arbeidstittelen på portalen. I navnet ligger at dette har med føre og vær å gjøre. Portalen skal både brukes til å kunne være "føre var" ved varsel om uvær og til å se hvordan "føret var" etter et uvær, flom, ras eller vanskelige vinterforhold, sier Tore Humstad.

– Dette kan gjøres ved å kombinere tid- og sted-festede vær- og klimadata med informasjon om områder og deler av vegnettet som har vært, eller kan bli, utsatt for flom, ras og ekstreme vinterforhold. De ulike datakombinasjonene kan brukes til å øke beredskapen før uværet inntreffer, og de gjør det

lettere å ta beslutninger mens uværet pågår. De kan også brukes til analyse etter et uvær og til å planlegge skadeforebyggende tiltak som rassikring, vinterstrategier eller forvaltning av omkjøringsveger, sier han.

Dynamiske kart

Datakombinasjonene kan presenteres som dynamiske kart der værdata vises ved hjelp av fargekoder som angir hvor alvorlig vær-situasjonen er. Dette sammenstilles med

data om veg og sideterrang. Eksempler på dette er punkter som er sårbare for skred og flom, bruer og stikkrenner som kan bli utsatt ved mye nedbør og høyfjellsoverganger som er utsatt for drivsnø.

Værprognosene kan fargekodes og kobles opp mot steder som har vært

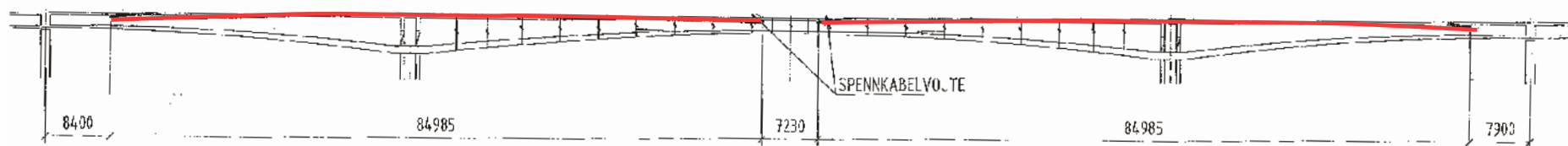
utsatt for ras, flom eller ekstreme vinterforhold og andre utsatte punkter og strekninger. Værdata i sanntid kan på samme måte brukes mens uværet pågår for å gjøre det lettere å ta beslutninger for entreprenører, egen byggherreavtalt og annet beredskapspersonell. Historiske data kan brukes i ettertid for å analysere årsakssammenhengen rundt en hendelse, samt planlegge eventuelle tiltak, dersom de kobles opp mot historiske hendelsesdata.

Fikk 35.000 kroner

Humstad har fått 35.000 kroner for sin idé av etatens forslagsordning.

– Klima og transportprosjektet jobber med å få satt ideen ut i livet. I høst skal vi se på muligheter, hva portalen skal inneholde og ikke inneholde, kostnader og hvem som blir brukere, sier Tore Humstad. (Foto: Henriette Erken Busterud)





Strammer opp: Nye ståltau i rør fra byggingen av den gamle Sandesundbrua skal stramme opp igjen konstruksjonen. – Vi regner med å rette opp igjen det meste av nedbøyingene, sier teknisk byggeleder Bjørn Bergen Hansen. (Foto: Håkon Aurlien)

Utbedrer gammel bru

Bruingeniørene var forberedt på nedbøyninger da E6-Sandesundbrua sto ferdig i 1978. I høst strammes brua opp igjen.

Håkon Aurlien

Egenvekten på flere tusen tonn har over 30 år gitt en målbar nedbøying i hovedspennet på landets tredje lengste bru.

– Vi vil nok ikke få brua helt opp der den var, men regner med

å løfte den syv-åtte av de vel ti nedbøyde centimeterne, sier teknisk byggeleder Bjørn Berge Hansen.

– Trafikantene vil oppleve en rettere og jevnere bru, samtidig som vi stanser en videre nedbøyningsprosess, sier han.

Han understreker at nedbøyningen ikke er farlig, men viktig i et langtidsperspektiv. Bruer bygges for å holde i minst 100 år, og frem til november blir den gamle Sandesundbrua rehabilitert og nesten nullstilt med den nye parallelle brua.

Forberedt

– Da brua ble bygget ble den

beregnet så godt man kunne ut ifra tilgjengelig kunnskap, forteller Steinar Fjeldheim fra Vegdirektoratets bruseksjon. Han var ansvarlig for prosjektering av brua fra 1973 og sørget da for at det ble lagt inn såkalte omhyllingsrør i betongen for eventuell oppspenning senere.

Den gang som nå var det om å gjøre å bruke tilstrekkelig armering og betong, men ikke for mye. Det ville koste ekstra, men fremfor alt gi større vekt som igjen kunne føre til økte belastninger.

Enkelte bruer har likevel fått en synlig nedbøying uten at årsaken er klar. Blant annet måtte Putte-

sundbrua på Hvaler gjennom en kostbar ombygging til skråstagsbru.

Tette

Det unngår Statens vegvesen ved Sandesund takket være de seks rørene som er støpt inn i hver side av hovedspennet. Da rehabiliteringen startet i sommer, viste det seg at noen rør var tette som følge av betonginntrengning under støpingen. Men kamerainspeksjon, vannmeisling og forsiktig pigging har fått åpnet de fleste.

– Vi er fortsatt usikre på hvor mange ståltau vi får tredd inn og hvor stor oppspenningskraft vi

oppnår, men dette vil stabilisere konstruksjonen, sier Fjeldheim.

Fjerner bruskjøt

Samtidig med rehabiliteringen er det besluttet å støpe sammen to av bruelementene for å bli kvitt en problematisk bruskjøt.

– Alt utvider seg med varmen, også betong, og da brua ble bygget ble den delt i fire separate enheter med elastiske overganger for å ta opp utvidelsene. Den ene overgangen har gitt oss problemer, blant annet mye støy, og etter nye beregninger kom vi fram til at vi kunne klare oss uten denne fugen, forteller Steinar Fjeldheim.



Rehabiliterer med eksplosiver

45.000 små dynamittsalver, hver på fem gram, brukes for å frigjøre armeringsjern på den 30 år gamle E6-Sannesundbrua.

Bruutbedring: Arbeidsleder Stig Johnsen i AF Decom med en av 45.000 sprenglegemer som går med ved rehabilitering av Sandesundbrua. (Foto: Håkon Aurlien)

Håkon Aurlien

– Metoden er mer skånsom enn manuell pigging, sier en fornøyd teknisk byggeleder Bjørn Berge Hansen.

Metoden innebærer nemlig langt mindre belastning på brukonstruksjonen enn manuell pigging før støping av en ny kantdrager. Det kan bety mye for bruas forventede livslengde.

Det er Oslofirmaet AF Decom som utfører arbeidet. Firmaet består blant annet av tidligere sprengningsekspert fra Forsvaret, og påtar seg komplisert og nøyaktig sprengningsarbeid der hensynet til konstruksjon og omgivelser krever langt større presisjon enn ved ordinær sprengning.

Firmaet har tidligere vært i arbeid på Drammensbrua, der søylene under den gamle brua ble

sprengt forsiktig ned og erstattet med helt nye søyer.

Metoden er tatt i bruk når den gamle Sandesundbrua skal få samme rekkverkstype som den nye parallelle brua som var ferdig i sommer. For å forankre rekkverket må det støpes en ny kantdrager.

Sprengning brukes i tillegg til pigging, men erstatter en tung pigging som ville gitt store påkjenninger.

LANDET RUNDT



Godt forberedt

GISKE ■ Får vi kjøpe svele om bord på ferja? Og viktigheten av å komme seg på ÅFK sine hjemmekamper synes å oppta øyfolket i Giske kommune.

For spørsmålene om svele på ferja og en trygg og forutsigbar transport til Color Line Stadion, var på mange måter hovedpro-

blemstillingene under et folkemøte om Ålesundstunnelene i Giske kommune. Alvorlig nok for mange og spørsmålene til tross, de skjuler den viktige problemstillingen; nemlig hvordan blir framkommeligheten med stengte tunneler. Folkemøtet samlet en 30 talls øyboere. (Foto: Wiggo Kanck)



Ny type fotoboks

LILLESTRØM ■ En ny type fotobokser er utviklet når det nå er montert ATK-kameraer i Rælings-tunnelen ved utløpet mot Lillestrøm.

Oppsetting av ATK er et samarbeidsprosjekt mellom Romerike politidistrikt og Statens vegvesen, og hensikten er å få bukt med

råkjøring som har ført til mange stygge ulykker. Knut Eilertsen har satt sammen boksen og her forklarer han teknikken for fra venstre Stein Brynildsen, politiet, Jan Erik Fjerdingby, vegvesenet, Trond Øren, politiet og distriktsleder Nils-Erik Bogsrud. (Foto: Eli Rasmussen, Romerike politidistrikt)



Noen får bauta...

HEIA ■ Gullklokker og tinnfat er vel mer vanlig når man avslutter arbeidslivet. Riktignok har vår tidligere kollega avgått ved døden mens han var på tjenestereise, men sats uansett ikke på bauta neste gang du kalkulerer risiko. Denne

bautaen står på rasteplassen Heia i Målselv kommune.

Med tiden har rasteplassen blitt markeds plass for samiske salgsvarer, og bautaen er nesten gjemt mellom lavvoene. (Foto: Giselle Jensen)



Båten i Hunbergan

TROMSØ ■ Mange trafikanter på E8 inn mot Tromsø undrer seg nok over den lille båten som er malt på fjellveggen i Hunbergan. Den ble først malt av en som jobbet på anlegget da veggen ble

utbedret tidlig på 70-tallet. Årene har gått og været hadde nesten helt tæret bort verket.

I forbindelse med anleggsarbeid for å sikre fjellsiden mot ras mottok Statens vegvesen et for-

slag om å male opp igjen båten.

Dermed påtok sjåføren på bulldoseren seg oppgaven med å male båten på nytt i samme farge som tidligere. (Foto: Giselle Jensen)



Jubilant

VIKAFJELLET ■ Det er tett mellom vegjubilea i Sogn og Fjordane for tida. Ikkje før er 70-årsfesten for rv. 13 Gaularfjellsvegen over, før ein går i gang med å feira at det er 50 år sidan rv. 13 Vikafjellsvegen (biletet) blei offisielt opna. Samferdsleminister Liv Signe Navarsete tek del i markeringa 13. september, og det er i år laga eigen film om vegen. (Foto: Geir Brekke)

LANDET RUNDT



Større rassikring

LIER ■ Rassikringen på riksveg 285 Sylling-Skaret i Buskerud tar et halvt år og koster over fem millioner kroner. Ni farlige rasområder sikres med omfattende

manuell og maskinell rensk, sikringsbolter, steinsprangnett, jordarmeringsnett og rasvoller.

– Fjellet er oppsprukket og skjæringene høye og bratte, noen

steder 50–60 meter. Det er stor fare for nedfall flere steder. Totalt skjer det anslagsvis 150 rashendelser per år på strekningen, sier Einar Røed i Mesta. (Foto: Kjell Wold)



Dyrast i landet

FJÆRLAND ■ Personbiltaksten er 175 kroner i bomstasjonen for rv. 5 Fjærlandstunnelen i Sogn og Fjordane, blant dei dyraste i landet. Men nå er Statens vegvesen i gang med forprosjekt for bomstasjons-

området etter at vegen er nedbetalt, realistisk sett tidleg i 2011.

Etaten skal mellom anna sjå på kryssutforming og fartsgrense etter at bomstasjonen er blitt fjerna. (Foto: Geir Brekke)



Parsellåpning i Kragerø

KRAGERØ ■ En del av parsellen Eklund-Sannidal på riksveg 38 i Kragerø ble delåpnet i sommer. Det var strekningen forbi Vadfoss med blant annet den nye Vadfoss bru.

Hele strekningen på nærmere fire kilometer blir åpnet til vinteren, forteller kontrollingeniørene Arve Sundbø t.h. og Jens Erik Farsjø (bildet) i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)



Den blå Glommabrua

KIRKENÆR ■ Sandstad bru over Glomma ved Kirkenær har vært gjennom en omfattende rehabilitering i sommer og fremstår nå blå og fin og med nytt asfaltdekke.

Brua er over 100 år gammel, åpnet i 1905 og den gang beregnet på å trafikkeres med hest og kjerre. Siden er vognlasten økt og de to

siste somrene har det vært arbeidet for å dempe bevegelsene i brua slik at asfalten ikke skulle sprekke opp.

Blåfargen kom allerede for tolv år siden og det førte til mange kommentarer fra naboer som var vokst opp med en grå bru. (Foto: Håkon Aurlien)

Trøndernissen tidlig ute

TRONDHEIM ■ Distriktssjef Ingvar Tøndel tok julen litt på forskudd da han tok på seg nissehatten og delte ut gratis bussbilletter til trondhjennere. Sammen med Tøndel var ordfører, bystyrerepresentanter og fylkestingsrepresentanter. Utdelingen fant sted i forbindelse med kampanjen for de nye sammenhengende kollektivfeltene i trønderhovedstaden og mottakerne var kunder i parkeringshus. Nesten 2.500 billetter ble delt ut. (Foto: Carl-Erik Erikson)



REPORTASJE

Ny seksjon

■ ■ På Veg- og trafikkavdelingen i Vegdirektoratet har de opprettet en seksjon for transportinformasjon og ITS. Arve Kirkevold blir leder fra 01.10. Ansvarsområdene er bla intelligente transportsystemer, elektronisk betaling og billettering, miljø, meteorologi, trafikkovervåkningssystemer, og Vegtrafikk-sentralen (Foto: Henriette Erken Busterud)



Blir dommar

■ ■ Kristin Lande (biletet) er frå 1.september tilsett som jordskifte-dommar i Nord og Midhordland jordskifterett. Ho har vore leiar for eigedomseksjonen til Statens vegvesen i Bergen sidan 2005, ei stilling ho no får eitt års permisjon frå. Fredrik Falkgård vikarierer som seksjonsleiar. Han kjem frå byggjeleiar-jobb i Bergen. (Foto: Geir Brekke)



Ny distriktssjef

■ ■ Finn Ole Jørgensen (59) er tilsatt som ny distriktssjef i Statens vegvesen Aust-Agder distrikt etter Kirsten Lindeberg. Jørgensen har jobbet i Statens vegvesen siden 1977. Siden jobbet han kortere



perioder i Statens kartverk og Kystverket før han kom tilbake til Statens vegvesen. I 2006 ble han utbyggings-sjef i Region sør. (Foto: Inger Sigridnes)

Kjøretøyseksjonen deles

■ ■ 1. oktober deles Kjøretøyseksjonen i Vegdirektoratet i to. Seksjonen har i dag rundt 40 tilsatte og tre faggrupper. Når den deles i to skal oppgavene grovt sett deles inn i det som skjer før og etter kjøretøyet er på vegen. Sonja Elizabeth Lindqvist er tilsatt som leder for seksjonen som får ansvar for tekniske krav, godkjenning og registrering av kjøretøy. Den andre seksjonen skal i hovedsak jobbe med transport, bruk av kjøretøy og tilsyn og skal ledes av Sigurd Olav Olsen. (Foto: Henriette Erken Busterud)



Leiar to nye storprosjekt

■ ■ Edvard Dahl, Sandnes er tilsett som prosjektleiar i Statens vegvesen, med ansvar for gjennomføring av dei nye storprosjekta Solasplitten og nye E39 mellom Stangeland og Sandved i Rogaland. Dahl driv i dag eige konsulentfirma, og har lang fartstid frå vasskraftutbygging og gruvedrift, med prosjekt ma i Norge, Island og Sør-Amerika.



Virker: Ingen kø i bussfeltene, mens privatbilene står i lang, lang rekke. (Foto: Tove Eivindsen)

Mer lovlydige trondhjennere

Innføringen av nye kollektivfelt i Trondheim har ført til en vesentlig reduksjon i "snikkjøringen".

Tove Eivindsen

Med innføringen av sammenhengende kollektivfelt i Trondheim 30. juni 2008, ble sambruksfeltene 2+ i Holtermanns vegen og Elgeseter gate nedlagt. Sambruksfeltene pluss noen nye strekninger ble rene kollektivfelt, noe som medfører at resten av trafikken nå må fordele seg på ett felt inn og ett felt ut av byen. Totalt ble det etablert 5 km nye kollektivfelt. Ca 90 prosent av

vegstrekningene på innfartsårene og i Midtbyen har nå bussprioritering, mot ca 60 prosent før ferien.

Varierte

Det var derfor spådd lange køer fra og med forrige uke, da en for første gang siden innføringen skulle ta unna en ikke feriepreget trafikk-mengde.

– Morgenrushet går bra, selv om noen områder har litt bilkø, og bussene går uhindret forbi i kollektivfeltene. Men i ettermiddagsrushet har det tettet seg til. Det startet uken før skolestart, men det har vært varierende mengder kø fra dag til dag siden da, forteller sjefsingeniør Steinar Simonsen.

Faktisk var det en bedring å spore 18. august, den dagen alle

fryktet.

– Bedringen kom for bussene, som fra den dagen igjen kjører over Torget, som er stengt om sommeren. Sommerstengingen førte til at bussene fikk problemer med å komme seg inn i trafikken, på grunn av trange kryss. 18. august ble det også nesten en dobling i busstilbudet fra uka før, da det var sommerruter. Det fikk også en effekt at flere av bilistene nå har lært seg det nye kjøremønsteret, forteller Simonsen.

Respekt

Observasjoner viser at bilistene har stor respekt for kollektivfeltene. Det er utført tellinger i morgenrushet, som viser at i snitt åtte bilister kjører ulovlig i kollektivfeltet pr time.

Tilsvarende tellinger i de tidligere sambruksfeltene viste cirka 250 ulovlig kjørende per time.

Men ikke alt er rosenrødt: - Mange bilister er utålmodige og kjører ut i lyskryssene før det er klart. Dermed sperrer de for både for kryssende trafikk og for bussene i kollektivfeltene, forteller Simonsen.

Antallet kjøretøyer er også gått ned etter innføringen av kollektivfeltene, noe som kan tyde på at tiltaket har hatt en effekt. Målinger på Elgeseter bro viser at det i morgenrushet kjørte 4.600 kjøretøyer over broa 18. august i år. Mandag 20. august i fjor var tallet 5.400. Det er en nedgang på 15 prosent i morgenrushet. Over hele døgnet var nedgangen på ca 5.000 kjøretøyer.

Energiforsyning

Over 600 tilsette samlast på Voss til energidagar for Statens vegvesen Region vest 11. til 13. september.

Geir Brekke

Samtlege regionar hadde sine kulturdagar i 2004 og 2005, men førebels er det berre Region vest og nord (2. til 4. september) som er klare for nye stemne med fagleg påfyll, kultur- og friluftsliv – og ikkje minst festleg lag.

Voss blir samlingsstaden for vestlendingane i år som i 2004.

Region nord var samla i Harstad sist veke, som for fire år sidan.

Det heile blir opna av vegdirektør og regionvegsjef om kvelden torsdag.

Fredagen fram til lunsj blir det fagsamlingar innan dei fire målområda til etaten. Om ettermiddagen delar deltakarane seg i mellom anna spenstige friluftaktivitetar i heimbygda til Ekstremsportveko – som elvarafting, padling på Vangsvatnet, rapellering eller fjellturar i lang og kort variant. Kunstvandring, kokkekurs, uteboblebad, målarkurs, swing og teater er og med på ein rikholdig meny når vegfolket skal

ha "valfag" på Energidagane.

Festprogrammet om kvelden vil som vanleg gi meir påfyll enn berre mat og drikke. Laurdagen blir det foredrag ved Haldor Skard om kreativ optimisme for folket set seg på bussen heim, forhåpentlegvis med fullada batteri, og klare til å ta fatt på arbeidsoppgåvene vidare utover hausten.

Håpar på regn: Frå kulturdagane i 2004, då det var så tørt at raftinga i Raundalselva måtte erstattast med symjetur, utan at det la nokon dempar på begeistringa. (Arkivfoto: Geir Brekke)





Vinn-vinn: – Avtalen er god både for Statens vegvesen og reklameselskapet, seier byggeleiar Lewy Dalen. (Foto: Geir Brekke)

700 busskur på veg

I Rogaland blir det sett opp nye busskur for harde livet i desse dagar. Før advent skal 700 skur vera på plass.

Geir Brekke

Statens vegvesen har lagt gammal motstand mot reklamevegger på leskura i arkivet. Det er nett reklameavtalen som gjer det mogleg med denne storstasinga på busskur i fylket. Etter Stavanger kommune sine gode erfaringar med ordninga

har vegetaten inngått ein avtale som varer fram til år 2020.

Halvparten utan reklame

Det franskeide reklamebyrået JCDecaux tek ansvaret for bygging og drift av leskura, utan kostnad for Statens vegvesen.

Avtalen er at selskapet får inntektene sine frå reklame på kortveggane i kring halvparten av dei 700 leskura. Resten er skur som står på vegstrekningar med høgare fartsgrense enn 60 km/t, nær gangfelt, kryss og på ulykkestrekningar. Då meiner Statens vegvesen at slike reklameplater kan vera trafikkfar-

lege. Dessutan blir det ikkje reklameflater ved skular, kyrkjer og andre attraksjonar langs bussrutene.

Strengt krav

– Dette er ein god avtale for Statens vegvesen, men det er og ein god avtale for reklameselskapet, seier byggeleiar Lewy Dalen ved Sør-Rogaland distrikt.

– Løysinga i Rogaland er bygd særskilt til krava vi har stilt i avtalen. Ingen stader har selskapet møtt så strenge krav som her, seier Dalen, som viser til krav til trafikktryggleik og estetikk i høve til kyr-

kjer og skular ved busslommene.

Det er og gjort avtale om innvendig lys i leskura for å auke tryggleiken for busspassasjerane. Ved kring 100 av skura nyttar ein solcellepanel som lyskilde.

– Haldeplassane på nokre av hovudstrekningane har fått universell utforming, og er bygde i tre storleikar, etter mengden med busspassasjerar. Arbeidet med tilpassing til universell utforming held fram på dei øvrige haldeplassane etter kvart som vi har midlar til dette, seier Dalen.

Det ligg inne fast pris i avtalen, som altså ikkje er basert på utvik-

linga i omsetnaden av reklame. Selskapet skifter budskapet på reklameveggane kvar veke.

Gjenbruk

– Eit pluss er det at vi får gjenbruk av dei beste av dei gamle, reklamefrie busskura. Det er stor etterspørsel etter desse frå kommunane i distriktet, seier Lewy Dalen.

JCDecaux oppgir kostnaden med dei 700 busskura til nærare 70 mill. kroner. Drift og vedlikehald av skura fram til 2020 ventar dei vil vera det doble av investeringskostnaden. Dette ventes dekkja av reklameinntekter.



Hurtig, men dyr

Katamaran-epoken ser ut til å vere over etter fem år i ferjeriket Norge. Hurtigferja Stavanger blir fristilt av Statens vegvesen frå 2010.

Geir Brekke

Mot slutten: Hurtigferja MF Stavanger er for dyr i drift. (Foto: Geir Brekke)

Den var den første katamaran-ferja i verda då den segla jomfruturen mellom Tau og Stavanger i 2003. Med 22 knop går den dobbelt så fort som ei vanleg riksvegferje. Men driftskostnadene er høge, byggekostnaden endå høgare og utsleppet verre enn for andre ferjer.

Den nye kontrakten for seks år frå 2010 ser difor ut som slutten for hurtigferja med to aluminiumskrog. Istadenfor ei hurtigferje og ei vanleg ferje i rolegare tempo, blir det tre jamnstore ferjer med lik overfartstid frå 2010.

– Reiarlaget kan sjølv avgjere

kva dei vil gjere med MF Stavanger frå 2010, seier Eli Marita Vik Næss, leiar for ferjeseksjonen i Region vest.

Ferja er bygt ved Fjellstrand i Hardanger, som og har levert to katamaran-ferjer til Tyrkia.

Hurtigferja er populær blant dagpendlarane frå Ryfylke med jobb i Stavanger.

Så langt i år har trafikken mellom Tau og Stavanger auka med 12,1 prosent.

Ferjesambandet kan bli avløyst av undersjøisk tunnel – nemleg Ryfast – om nokre år.



Vil gi meir gass

■ ■ – Det var lågkonjunktur då dåverande statsråd Kjell Opseth sette i gang store vegprosjekt på 90-talet, og dette var ein del av ein samla politikk. Dersom tida med høgkonjunktur no skulle gå mot slutten, vil eg bruka dette som eit argument for å gi meir gass på vegsektoren, sier samferdsleminister Liv Signe Navarsete.

Færre anleggsulykker

■ ■ I første halvår var det nedgang i fravær på grunn av skader og færre nestenulykker blant Statens vegvesens entreprenører enn året før. Foreløpige verdier er 3,8 i H-verdi og 852 i N-verdi. Dersom disse resultatene holder seg året ut, vil en for første gang siden målingene startet i 2005 oppnå ønsket resultat på etatsnivå.

3 prosent opp på E18

■ ■ Trafikken gjennom Løvåsbommene på E18 i Sande i Vestfold har økt med ca 3 prosent denne sommeren sammenlignet med i fjor. I juni passerte 27.100 biler i døgnet mot 26.000 året før, i juli 27.700 (26.900 i fjor) og i august 26.000 biler (25.300 i fjor). Gjennomsnittstrafikken første halvår i år ligger på om lag 21.500 biler.

Plansjef kjem

■ ■ Plansjef Per Steinar Nedkvitne i Voss kommune tek frå 1. november til i Statens vegvesen Voss og Hardanger distrikt. Han har vore leigd inn ved distriktskontoret tidlegare. Han tek over stillinga etter Torbjørg Austrud, som no er kommunalsjef for tekniske tenester i Voss kommune.



Trenger hjelp: – Vi er avhengig av hjelp fra andre distrikter, sier seksjonsleder Reidunn Apeland Steen. (Foto: Geir Brekke)

Ledige stillinger



Statens vegvesen

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

REGION ØST

Ingeniør og inspektør,
Hafslund og Mysen
Stillingsnr. 1-114-08
Søknadsfrist 14.09

Sensor,
Otta trafikkstasjon
Stillingsnr. 1-116-08
Søknadsfrist 19.09

Økonom/controller,
Askim
Stillingsnr. 1-119-08
Søknadsfrist 19.09

Økonom/stabsmedarbeider,
Moss
Stillingsnr. 1-120-08
Søknadsfrist 19.09

Faggruppelider,
Vegtrafikksentralen, Oslo
Stillingsnr. 1-117-08
Søknadsfrist 21.09

Økonom/stabsmedarbeider,
Gjøvik
Stillingsnr. 1-121-08
Søknadsfrist 25.09

REGION MIDT

Byggeleder,
Trondheim
Stillingsnr. 4-064-08
Søknadsfrist 15.09

Kontormedarbeider,
Trondheim
Stillingsnr. 4-066-08
Søknadsfrist 15.09

Kjøretøyteknisk saksbehandler,
Trondheim
Stillingsnr. 4-067-08
Søknadsfrist 15.09

REGION NORD

Landskapsarkitekt,
Bodø/Tromsø
Søknadsfrist 19.09

Kjøretøyteknisk inspektør,
Kirkenes
Søknadsfrist 19.09

Økonomimedarbeider,
Vadsø
Søknadsfrist 19.09

Avdelingsingeniør/inspektør,
Mosjøen
Søknadsfrist 19.09

Byggeleder,
Lakselv og Vadsø
Søknadsfrist 19.09

VEGDIREKTORATET
Integreringsrådgiver,
Oslo
Søknadsfrist 15.09

Medarbeider til seksjon for
Transportinformatikk og ITS,
Oslo
Søknadsfrist 15.09

Medarbeider til systemseksjon,
Nasjonal Vegdatabank,
Oslo
Søknadsfrist 15.09

Medarbeider Geografiske
Informasjonstjenester (GIS),
Oslo
Søknadsfrist 15.09

For ytterligere informasjon se
vegvesen.no/jobb

vegvesen.no

Må låne mannskap

– Vi er avhengige av å kunne låne mannskap fra andre distrikter for å nå målene om antall bilbeltekontroller.

Geir Brekke

Det er seksjonsleder Reidunn Apeland Steen i Statens vegvesen Sør-Rogaland som sier dette.

–Trafikantseksjonen må prioritere førerprøven, der ventetiden er oppe i fire måneder for kandidatene. Det går utover kontroller av bilbeltebruk og tungbilkjøring. Vi føler at vi ikke får utnyttet kompetansen på trafikksikkerhetsarbeid når så mye av arbeidstiden er bundet opp i førerprøver, forteller Steen. – I oktober går trolig en av sensorene våre av med pensjon – og da er vi seks færre tilsatte enn i fjor høst, sier seksjonslederen. Hun håper nå på aksept for et forslag om å gi ekstra lønn til kolleger som reiser fra eget distrikt for å avlaste trafikkstasjoner med kapasitetsproblemer. Spørsmålet ligger til behandling i Vegdirektoratet.

Omfordeling av stillingar

Statens vegvesen Region vest vil sjå på om det er råd å omfordele stillingar, slik at nyrekruttering kan skje på kontorstader der det er mindre press i arbeidsmarknaden.

Geir Brekke

– Region vest har for mange tilsette i forhold til dei måltala vi har fått. Samstundes har vi vanskar med å rekruttere til viktige fagområde. Dette gjeld særleg i Stavanger, men og til dels i Bergen og Haugesund, seier personalleiar Svein Hoff til Vegen og vi.

– Til fleire utlyste stillingar har det ikkje vore kvalifiserte søkjarar. Det skuldast stor konkurranse om fagfolk i pressområda, der vi konkurrerer med arbeidsgjevarar som kan tilby høgare løn enn oss. Rekruttering i pressområda fører med seg at vi må tilby så høg løn at dette skapar ei skeiv lønsutvikling og misnøye i organisasjonen vår. Det er klart det kan skape reaksjonar når unge nytilsette får høgare løn enn erfarne fagfolk med lang fartstid i Statens vegvesen. Men slike skeive forhold må vi finne oss i periodevis, sidan vi må skaffe oss nødvendig kompetanse for å levere dei tenestene vi skal til samfunnet, seier Hoff.

– Går ikke dette er det naturlig å diskutere om vi kan flytte en del av bilbeltekontrollene våre til et annet distrikt med bedre bemanning, sier hun. – Vi får ikke napp på utlysingene etter nye sensorer. Vi har hatt to utlysinger etter folk i år. Men sjåførlærerne tjener atskillig bedre hos kjøreskolene, sier Reidunn Apeland Steen, som opplyser at man nå heller ikke lenger får lyse ut de ledige stillingene igjen.

– Region vest må i tida som kjem arbeide med effektivisering for å avgrense talet på nytilsettingar. Vi må sjå på om det er råd å omfordele stillingar, slik at den nyrektutteringa vi må gjennomføre i større grad kan skje der konkurransen om teknisk personell ikkje er så stor. Det vil seie utanfor dei store byane.

– Men føresetnaden for dette vil vere at vi får bemanningsrammer som gir oss høve til nyrekruttering til nye oppgåver, samt høve til å erstatte folk ved avgang, seier han.



Manglar folk: Statens vegvesen har vanskar med å rekruttere folk i pressområda, ikkje minst til kontor i Stavanger. (Foto: Geir Brekke)

Vil du delta i debatten, send innlegg til vegenogvi@vegvesen.no

SI DIN MENING

Vegvesenet må fortelle hvorfor!

■ Statens vegvesen må bli flinkere til å kommunisere med sine brukere. I et moderne samfunn er det ikke nok å forfekte regler bare fordi reglene er der. Det er viktig at folk forstår hvorfor reglene er blitt til.

■ Som pensjonist etter mange år i Biltilsynet og i Statens vegvesen opplever jeg at etaten ikke har klart å følge med i en samfunnsutvikling mot bedret kommunikasjon og forståelse.

■ Et eksempel: Etaten har satt opp flotte kampanjeskilt langs vegene som kommuniserer at bilbeltebruk dreier seg om omsorg, men håndhever i form av bøtelegging. Det burde vært fortalt at bilbeltebruk er helt nødvendig i moderne biler med airbager, fordi airbagen i kombinasjon med ikke brukt bilbelte

kan være direkte farlig. Etter min mening er det veldig viktig informasjon til folk flest. De aller fleste vil forstå logikken om de blir gjort kjent med forholdet.

■ Et annet eksempel er fartsgrenser. Mange som kjører utenlands stusser over fartsgrensene i Norge, og vi har også strekninger i Norge med ”unormale” fartsgrenser uten at det gis noen forklaring på hvorfor. Noen steder kan forklaringen være avkjørsler, andre steder støy. Det er helt naturlig at folk mister respekt for fartsgrenser de ikke forstår. Det blir ikke bedre respekt av flere fotobokser, men av en god forklaring. Den bør Vegvesenet kunne gi.

Tommy Furvann
Nøtterøy

Godt servicenivå i Vegvesenet

■ En sommer er over, og de fleste av oss har avvirket sommerferie. Mange tilbringer sommerferien langs vegene ”våre”. Som vegeiere er dette veldig gledelig, og vi ser hvor nyttig vegene er for samfunnet. For oss som fortsatt driver med bygging av nye veger langs eksisterende veger, kan dette være en utfordring. Sommeren er også høysesong for vegbygging, og full stopp i anleggsvirksomheten er nesten ”uhørt”. Slik har det også vært på veganlegget E6 vest for Alta. Fremkommeligheten på tunge veganlegg blir vanskelig. Men i samarbeid med vår entreprenør har vi brukt mye energi på å sørge for at kjøreforholdene er best mulig, spesielt for turisttrafikken som er ukjent med lokale forhold.

■ På den 8 km lange parsellen vi bygger nå, og skal åpne i oktober - etablerer vi ikke mindre enn tre raste-/stopplasser, arkitektonisk utformet og med brukbare fasiliteter.

■ Jeg har tilbrakt en del av min ferie som turist i småbåt og brukt ”sjøvegen” langs kysten i deler av vår region. I likhet med turistene langs landevegen har vi de samme behov for fasiliteter. I tillegg har vi også behov for å søke ly for uvær. Når det rumler i magen, eller øyenlokkene siger ned, ser vi etter en plass ”å lande”. Da bør vi ikke være mye sulten eller trett, for det kan ta timesvis før vi finner en kai eller brygge å huke seg fast i. Og har vi først huket oss fast kan vi nesten være sikker på at kaia er privat. Da kommer det gjerne en som skal ha penger. Er vi så heldige at vi finner en offentlig eid (kommunal) brygge eller kai, er vi helt sikker på at det kommer en som skal ha penger.

■ Så sitter jeg som vegmann, fastsurra i en makketen kaistolpe, og lurar på hvorfor etaten som blant annet har ansvaret for ”skiltingen” langs sjøvegen, ikke legger ”to pinner i kors” for at de sjøfarende turistene skal kunne stoppe opp på

en sikker og trygg måte når behovet melder seg.

■ Da ser jeg virkelig hvor stor innsats vi i vegvesenet gjør for turister og andre vegfarende langs landevegen. Vi skal være glade og stolte over at vi som etat har mulighet til å tilrettelegge for at de vegfarende har et godt og trafikksikkert tilbud når de stopper for hvile, raste eller nyte utsikten - helt gratis.

Torbjørn Jørgensen

Starter tunnelskole

Tunnelekspert i Statens vegvesen skal nå gå på Tunnelskole for å få større innsikt i ulike sider ved å bygge og drifte tunneler. Dette skal bidra til enda bedre og sikrere tunneler.

Henriette Erken Busterud

– Det viktigste med å starte en Tunnelskole er å få våre tunnelekspert til å jobbe mer tverrfaglig, sier prosjektleder Ruth Gunlaug Haug (bildet).

Målgruppe

Alle som har spisskompetanse på tunnel, både ledere og fagfolk, som ønsker å få en mer helhetlig forståelse for tunnel, er i målgruppen for skolen.

– Vi er fornøyd med interessen. Av 40 søkere som er valgt ut av regionene, får rundt 30 plass på kull 1. Vi ser ikke bort fra at også folk fra entreprenører, konsulenter eller Jernbaneverket kan delta på senere kull hvis de ønsker, sier Haug.

Tverrfaglig

– Statens vegvesen har mange dyktige eksperter på tunnel, men vi mener likevel det ligger et potensial i å utnytte tverrfagligheten bedre. Skolen vil være en arena hvor helhetlige prosesser, tverrfaglig samarbeid og kompetanseforståelse kan belyses. De som jobber med drift og vedlikehold kan i større grad bli premissgivere for plan- og byggefase. Tunnelskolen ønsker å gi eksperter fra ulike tunnelfagområder en mulighet for felles forståelse for sluttproduktet, sier prosjektlederen. Hun legger til at det også vil bli fokus på fagforståelse.

– Elektro-området er for eksempel noe flere i Statens vegvesen må få større kunnskap om for å være gode bestillere.

Også ledelse og styring settes på dagsorden på Tunnelskolen.

Bedre på regler

– Statens vegvesen er gode til å lage prosedyrer og regelverk, men det er også ressurskrevende å forholde seg til dette på grunn av omfattende regelverk. En viktig ting på kursene blir derfor å gjennomgå regelverk for de ulike områdene. Det er viktig at regelverk brukes, og at arbeidet styres etter dette, understreker Haug.

Tunnelskolen vil bestå av tre tre-dagers kurs med følgende tema: Styring av drift- og vedlikehold, styring og ledelse i tunnelplanlegging og tunnelutbygging. Alle kursene er obligatoriske og deltagerne må løse oppgaver mellom kursene. Søknadsfristen er 1. september og skolestart blir i november.



Tunnelskole: Statens vegvesen starter egen Tunnelskole. Målet er blant annet at ulike fageksperter skal få bedre innsikt i ulike sider ved å bygge og drifte tunneler. (Arkivfoto: Kjell Wold)



REPORTASJE



Nyteren: Jarl-Vidar Berge verdsetter restaureringsarbeidet høyest, men vet også å nyte en ordentlig prøvetur når jobben er gjort.

Nostalgi og kjøreglede

Skiftordningen på vegtrafikkentralen (VTS) i Porsgrunn passer Jarl-Vidar Berge utmerket. I skiftovergangene dyrker vegvesenmannen sin interesse for kuriøse kjøretøy.

Ivar Jon Tunheim

En smekker, engelsk doning tar

ham til fortiden - en neoamerikaner tilbake til fremtiden.

VTS-operatøren har, med utdanning og praksis som bilmekaniker som ballast, opparbeidet bred kompetanse på trafikkikkerhet og kjøretøy. Dessuten er han sertifisert flymekaniker og tidligere teknisk sjef i Norving. En higen etter motorteknikk bet seg fast tidlig i ungdommen.

– Nå stortrives jeg i Statens vegvesen, bedyrer den bilflinke skiensgutt.

Hvor mange timer som er gått med til å restaurere det utvilsomt feminine, engelske klenodiet MG

TC 1948, er uvisst. Kjærlighetsforholdet ble innledet i 2004. Noen fotoglimt på eBay.com tente flammen.

– Dermed kjøpte jeg sporenstreks bilen "usett", fløy til London, toget til Poulton og bilte erobringen opp til Newcastle. Derfra ferget vi til Kristiansand og hjemover mot Skien: Alle tre. Ja, for samboeren var innforstått med forholdet - og med på turen, smiler Berge.

Gjennomført

Siden har romansen innbefattet sofistikert metallarbeid, finsnekring etter millimetermål og en gentle-

mans omsorgsfulle sans for estetisk finish. Rekonstruksjonen påspandert ladyen, er gjennomført til fingerspissene.

Kupérammen var av "urtreet" ask, og råtten. Ny ble snekret av ekte vare; det saktevoksende, engelske slaget. Også gir; motor; karosseri; kalesje er totaloverhølt. Nå maler primadonnaen hengivent, uten nykker, tilbake mot mannen i sitt nye liv, i det han trykker inn starteren.

Å restaurere kjøretøy handler mye om kompetanse, informasjon på internett og tips og bistand entusiaster imellom. I England engasjerer arenaen 50 000 mennesker.

lom egne prosjekt rekker han også å produsere motorblokker for andre.

– Du bygger ikke kun for stas?

– Nei, jeg liker å bruke kjøretøyene! Nostalgi og kjøreglede utgjør en god kombinasjon, fastslår Berge og tilbyr oss befaring. De Lorean, som skal stå ferdig i 2011, må vi se. Med måkevingedører og børstet karosseri i rustfritt stål, byr sedanen på mer maskuline attributter enn den engelske skjønnheten. Etter hovedrollen som rullende tidsmaskin i 80-tallsfilmene "Back to the future", ble sjarmøren verdensberømt.

– Er det et dilemma å nå skyve den modne, grasiøse kvinnen fra Poulton til side – til fordel for en temperamentsfull, irsk-amerikansk futurist?

– Neida, forsikrer Jarl-Vidar Berge.

– Begge tilbyr de jo meg bekvem transport. Tur-retur, gjennom tiden!

Overfører seniorkompetanse

Ni erfarne Vegvesentilsatte skal det neste året dele sin kunnskap og erfaring med ni yngre medarbeidere, på tvers av regionens seksjoner og avdelinger.

Gry Løvhaugen

2. september gikk startskuddet for det nye mentorprogrammet, som skal sørge for at verdifull kompetanse forblir i etaten.

Pararbeid

Ni erfarne medarbeidere (mentorer) og ni yngre, mindre erfarne medarbeidere (adepter) deltar i programmet. Disse skal jobbe sammen i par, og dele kunnskap og erfaring frem til mai neste år. Mentorprogrammet gjennomføres i samarbeid med Institutt for Medskapende Ledelse (IML).

En analyse viser at Vegvesenet har mange seniorer som snart blir pensjonister, og at etaten dermed vil miste verdifull spisskompetanse. Mentorprogrammet er Region øst sitt svar på problemstillingen.

Upløyd mark

– I Statens vegvesen er Region øst først ut med et slikt program, og jeg har store forhåpninger om at dette vil bli positivt for både deltakerne og organisasjonen. Målet er å bidra til at kritisk kompetanse overføres til yngre medarbeidere, sier Hege Folkestad fra Personal- og HMS-seksjonen.

Mentor: Kari Wormstrand ved Tynset trafikkstasjon vil frem til mai 2009 ha Arne Berntsen ved Risløkka trafikkstasjon som sin mentor. (Foto: Gry Løvhaugen)



Eget verksted

Berge har innredet et lite verksted midt i byen. Her trives han hakket bedre på metallsøyden enn tresøyden, gjerne akkompagnert av Creedence Clearwater Revival. Iveren er stor. Flere restaurerte motorvogner har rullet ut porten. Innimel-

Fellesskap: Prosjektene spenner fra nostalgi til futurisme. Her beskuer Jarl-Vidar Berge og medsamensvorne entusiast Jan-Erik Nicolaisen tidsmaskinen De Lorean. (Foto: Ivar Jon Tunheim)



TETT PÅ

NAVN: Tor Atle Odberg ■ **ALDER:** 39 ■ **STILLING:** Senioringeniør strategistaben ■ **BOSTED:** Larvik ■ **SIVILSTATUS:** Gift, to barn ■ **AKTUELL SOM:** Prosjektleder Bystrategiprojektet Region sør og initiativtaker til Citi-sense 08

Bystrategen

Han bobler over av entusiasme, senioringeniør Tor Atle Odberg i Statens vegvesen. Snart er han vertskap for en av verdens fremste guruer innen by- og næringsutvikling, Richard Florida. I Odbergs egen hjemby Larvik.

Kjell Wold

– Ja, jeg gleder meg som en unge til neste ukes store konferanse om fremtidens by- og næringsutvikling. Det er første gang det arrangeres en så bredt anlagt konferanse i Norge med dette temaet og med et elitelag av utenlandske og norske forelesere. Jeg tror de to dagene i Larvik kan bli et fyrverkeri av faglig inspirasjon for oss som jobber med å gjøre fremtidens byregioner i Norge så attraktive og miljøvennlige som mulig, sier 39-åringen.

Møteplass

Citisense 2008 er konferansen som blir Skandinavias viktigste møteplass for refleksjon og debatt om behovet for å se byutvikling, næringsutvikling og miljøkvaliteter i sammenheng, mener Odberg.

– Jeg håper og tror de to dagene i Larvik vil skape ringvirkninger og være et stimulerende puff i det videre arbeidet med byutvikling og miljø i Norge i årene framover, sier Odberg. Han trives som fisken i vannet i jobben som prosjektleder for Bystrategiprojektet Region sør som Statens vegvesen etablerte for halvannet år siden.

Strategi

Odberg ble utdannet sivilingeniør ved NTH i Trondheim i 1996 innen faggrenen samferdselsteknikk. Under studietiden hadde han sin første jobb som planlegger i hjemkommunen Larvik. Etter endt utdannelse bar det rett inn i planleggermiljøet i Statens vegvesen. Det første året i Telemark, deretter i Vestfold, der han raskt ble kastet inn i store planoppgaver som E18, Tønsbergpakken, fremtidens godstranporter og NTP.

– Det var Strategiplanen for Region sør og utredningene om fremtidens godstranporter som ble forløperen til Bystrategiprojektet vi startet i januar 2007, forteller Odberg.

Inspirasjon

Han liker å ha mange baller i lufta samtidig, trikse og leke med dem og få de ned på jorda raskt og effektivt igjen når det trengs. Også privat er han engasjert i mye, enten som fotballtrener i yngres avdeling eller hobbyseiler i skjærgården. Vinterstid blir det mange skiturer fra hytta på Vindfjell i Lardal.

– Selv om det er krevende, er det enda mer artig og inspirerende å

jobbe med mange aktører samtidig og få folk og organisasjoner fra forskjellige ståsted og bakgrunn til å jobbe sammen mot felles mål. Derfor er Bystrategiarbeidet som nå er omtalt i NTP så inspirerende og viktig, påpeker han.

– Vi er 26 kommuner, fem fylker og Statens vegvesen som samarbeider med politikere og en rekke andre samfunnsaktører i en dynamisk prosess som utvikler seg voldsomt underveis. Det er kjempespennende og viktig å kunne jobbe slik med fremtidsplanlegging på tvers av alle båser, sier den sprudlende sivilingeniøren fra Thor Heyerdahls hjemby.

Dialog

Det nystartede, seksårige programmet Framtidens byer, der 13 norske byer samarbeider med fire departementer og Statens vegvesen om fremtidens by og miljøutvikling, er et arbeid som passer perfekt til Odbergs og Statens vegvesens Bystrategiprojekt Region sør.

– Jeg ser på min og etatens oppgave i dette arbeidet som arenabygger og pådriver i arbeidet med å gjøre fremtidens byregioner så attraktive og miljøvennlige som mulig. En formidabel oppgave, ja vel, men du verden så spennende, kreativt og inspirerende, sier Tor Atle Odberg. (Foto: Kjell Wold)

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

– Vi er mennesker og gjør feil. For å nærme oss nullvisjonen, må vi fortsette å utvikle transportsystemet og få flere til å velge alternativer til bilen.

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

– Styrke førstelinja og utvikle åpne websider der det er mulig å finne enkeltpersoner innen ulike ansvarsområder

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

– Ta tak i forfallet på vegnettet. Utspill i mediene med forslag til tydelig bystrategi og stamnettstrategi der transportformene ses i sammenheng.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

– Lansert samferdselsløftet som et begrep for å starte dialog om transporttilbudet i Norge.



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.



Bildet i forrige utgave ligner mye på Holsfossen i Jøra, Gausdal kommune, tror Johnny Stenshagen fra Follebu, som er eneste svar Ole Arvid Flatmark ved Norsk Vegmuseum har fått inn.



HVA SKJER?

15. SEPT/ÅLESUND ■
TS-fokus 2008

15-16. SEPT/GARDERMOEN ■
Transport og logistikk 08

15.-17. SEPTEMBER/SUNDVOLL ■
Tunneldagene 2008

16.-22. SEPTEMBER ■
Europeisk mobilitetsuke og Bilfri dag

18. SEPTEMBER/RONDANE ■
Åpning av Nasjonal turistveg Rondane

18. SEPT/HORDALAND ■
Opning av nye E39 i Romarheimsdalen

18.-19. SEPT/LARVIK ■
Citisense – by- og næringskonferanse

19. SEPTEMBER/LARVIK ■
Vakre vegers pris

9. OKTOBER/OSLO ■
Rassikringskonferansen

15. OKTOBER ■
Transportbrukerkonferansen

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

LØST OG FAST



Stedet

Opphavet til stedsnavnet ved rv. 36 mellom Bø og Gvarv i Telemark skal i følge lokale kilder være en sann historie om et manndrap rundt 1820. En kremmer fra Hallingdal var på veg fra Seljord til Ulefoss og Skien. Han tok inn på et gjestgiveri ved Storskott og pratet i fylla om alle pengene han hadde. Da han la i vei i mørke natta fulgte tre mann etter ham og overfalt og drepte ham i ei bratt og skogtett li, tok alle pengene og verdisakene og dumpet han i en kulp i elva like ved. (Foto: Kjell Wold)

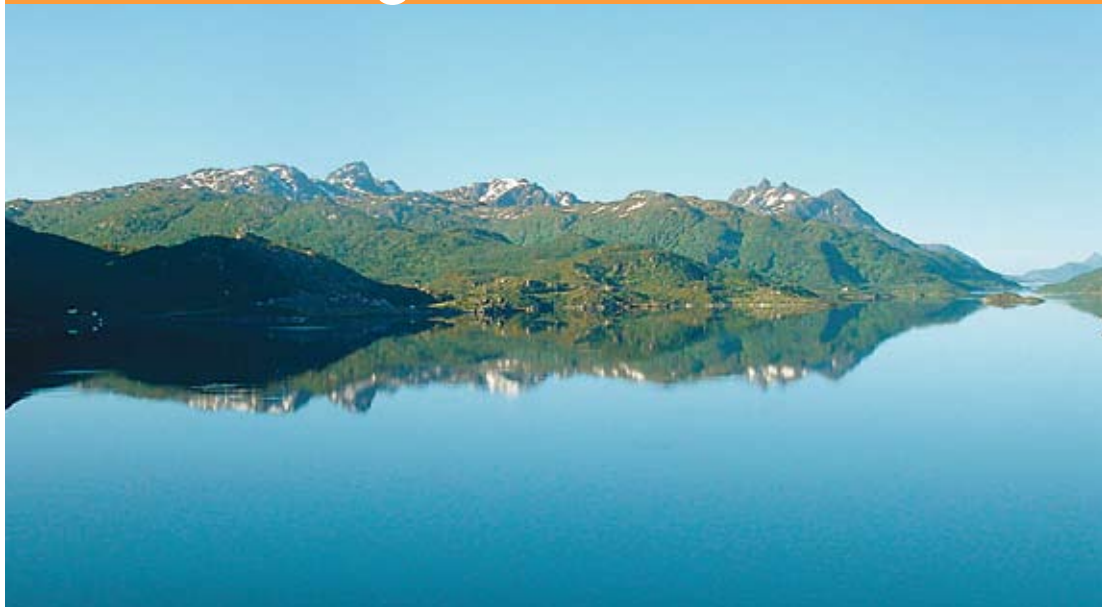


Korstog

Hmm. Og vi som trodde pilegrimsferd var forbeholdt dem som tror oppover? (Foto: Tove Eivindsen)

Her om dagen

Sånn kan fedrelandet se ut for den som tar en rask stopp på Raftsundbrua en tidlig sommermorgen. (Foto: Jørn Simonsen)



UNORMALER

89



Tildekket info

Mang en bilist fant grunn til å se en ekstra gang på dette skiltet som ble satt opp langs riksveg 285 på østsiden av Tyrifjorden i sommer. Hva mente Vegvesenet med dette?

Skilttypen er et normalt skilt for midlertidig arbeidsvarsling, som hadde oransje bakgrunnsfarge frem til 2006. Da kom nye bestemmelser og skiltene fikk gulgrønn bakgrunnsfarge. Normalen sier intet om hvordan man ikke skal informere ved hjelp av dette skiltet. Bildet er et praktsekkempel på antiinformasjon og blir dermed en unormal.

Den som stanset for å se hva som

sto på skiltet, kunne tyde at riksvegen mellom Enger og Skaret var stengt mellom kl 09 og 15 og mellom kl 17 og 21.30 hver mandag til torsdag. På disse tidspunktene ble trafikantene henvist om Sandvika.

Den unormale jury regner med at de som har dekket til skiltet gjorde det med edel hensikt.

– Men, fortsetter juryen: – Det er stor fare for at trafikanten prøver å lese den tildekkede teksten mens de kjører, nysgjerrige som de er. Det kan gi uoppmerksomhet om kjøringen og få unormalt strenge følger. (Foto: Håkon Aurlien)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR
SIDEN

Nytt skilt

Et stort, men "mykt" trafikkskilt er satt opp på Svinesund. Skiltet er et ledd i bestrebelsene på å få Ola Nordmann til å kjøre forsiktigere i grannelandet. Skiltet, med

det enkle budskap; "Senk farten!" prydes av en tegning av en lykkelig familie i bil med mye bagasje på taket og sommerfugler flagrende rundt.