



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

AKTUELT:

Ass. vegdirektør Kjell Bjørvig krever oppklaring på en rekke spørsmål i forbindelse med Mestas overgang til konsernmodell. **SIDE 7**

TRAFIKKSikkerhet:

Ulykkesgruppene i Vegvesenet er uroleg over den aukande tendensen med trafikkkulykker med anleggsmaskiner langs vegenettet. **SIDE 5**

DRIFT/VEDLIKEHOLD:

Statens vegvesen brukar tunnelstein til å bygge nytt næringsareal i fjorden. Salssummen går som inntekt i prosjektrekneskapen. **SIDE 19**

Eit politisk løft

LEDER SIDE 2



Vakre bruer

Stadig nye gangbruer smykker det norske landskapet. De er vakre og påkostede. Det moderne formspråket både begeistrer og provoserer. **SIDE 12-13**

-Ikkje akseptabelt

Regionvegsjef Olav Ellevset vil ha slutt på at tilsette som kører tenestebil ikkje klarer å halde seg til trafikreglane. **SIDE 21**

Tre år før

Trafikkveksten i Oslofjordtunnelen er så stor at vegen blir nedbetalt tre år før tiden. **SIDE 7**



Økte bevilgninger: Det satses stort på trafikksikkerhet i forslag til neste års statsbudsjett i håp om å redusere antallet ulykker på norske veger. (Illustrasjonsfoto: Colourbox.com)

Kraftig trafikksikkerhetsatsing

Tilfreds vegdirektør. – Jeg er tilfreds med regjeringens forslag til vegbudsjett. Den kraftige satsingen på trafikksikkerhet gir oss enda bedre muligheter til å fortsette kampen mot trafikkdøden, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen. Regjeringen legger i forslag til neste års statsbudsjett opp til storsatsing på trafikksikkerhet. Satsingen på målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer er økt med 450 millioner kroner, som er nesten en dobling fra 2008. **STATSBUDSJETTET SIDE 8-10**



GPS-kart kan være trafikkfelle

Mange nyåpnede, norske veger fins ikke på GPS-mottakere til salgs for norske bilister. Det kan være en mulig forklaring på hvorfor mange såkalte "spøkelsesbilister" kjører feil og mot kjøreretningen på nye veger i Norge. **SIDE 3**

DAGSORDEN

Eit politisk løft

LEDER

Helge Rong

■ Så kom framlegget til statsbudsjett for 2009, med gode nyhende for mange. Likevel sit det nok enno vegfarande som ikkje er nøgd, fordi deira prosjekt ikkje er med. Åt lags å alle kan ingen gjere, heiter det i eit gammalt ordtak.

■ For å byrje på toppen. Rammene Statens vegvesen får til disposisjon neste år er foreslått auka med meir enn 10 prosent, eller om lag 1,6 milliardar kroner. Då har ein faktisk passert det årlege nivå som er vedteke i gjeldande Nasjonal transportplan.

■ Ser ein då på den sokalla oppfyltingsgraden er ramma for perioden 2006-09 oppfylt med 102, 1 prosent. Alle budsjett-postar er overoppfylla, bortsett frå investeringssida. Og her er der vi finn dei interessegruppene som er misnøgdte i dag. Mange har venta lenge på at akkurat deira prosjekt skulle få løyving, men enno må tålmodet smørjast.

■ To område prega den auka satsinga til regjeringa, ramma til drift og vedlikehald av eksisterande vegnett, og trafikktryggleik.

■ For å møte den ulukksalige auken i drepne og skadde ein har sett så langt i år, vel regjeringa å heisa flagget høgt for å snu utviklinga. Satsinga er samla i ei trafikktryggleikspakke, der ein prioriterer tiltak mot møteulukker, utforkøyringar og ulykker der køyretøy støyter saman med gåande og syklende. Spesielt må ein her nemne nokre konkrete punkt; Løyvinga til mindre investeringstiltak vert tidobla og det kjem meir midlar til midtrekkverk.

■ For Statens vegvesen har det vore viktig å påpeike at drift- og vedlikehald er eit område som i mange år ikkje er vorten høgt nok prioritert. No kan det sjå ut som bodskapen er komen fram. Regjeringa lovar meir pengar til drift, med eigen merknad om auka satsing på vinterdrifta, samt ei auke på omlag 30 prosent i dekkelegginga.

■ At også rammene til rassikringstiltak aukar kraftig er og eit godt teikn. Det kan difor sjå ut som veg er løfta høgt på prioriteringslista til politikarane. Om dette berre er eit blaff, vil budsjettframlegget neste haust syne.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

"...gir oss muligheter til å gjøre mye"

Budsjettløft mot trafikkdøden

Det er mye å glede seg over i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2009. Regjeringen legger opp til å bruke 17 milliarder kroner til vegformål, noe som er en kraftig økning på ca. 1,6 milliarder i forhold til hva vi har i år.

Jeg registrerer at regjeringen i stor grad har fulgt våre anbefalinger når det gjelder innsatsområder. Utfordringene står i kø - og dette budsjettet gir oss muligheter til å gjøre mye på mange områder.

2008 blir et fryktelig ulykkesår på norske vegger. Ved utgangen av august hadde 189 personer mistet livet og 7462 blitt skadet i de 5165 vegtrafikkulykkene som utgjør den offisielle SSB-statistikken. Dette er en markant økning i forhold til de siste års positive utvikling. Blant mange viktige oppgaver, er arbeidet med trafikkikkerhet den viktigste også neste år.

Vi kan ikke leve med denne utvikling. Dette handler om så mye, mye mer enn tall i en statistikk, men om skjebner, mennesker, foreldre, pårørende og lokalsamfunn som rammes hardt. Meldingene om trafikkulykkene er noe av det som berører meg mest, og gjør at ikke alle dager som vegdirektør er like positive.

Regjeringen legger i sitt budsjettforslag opp til en kraftig satsing mot trafikkdøden i form av en omfattende trafikkikkerhets-

pakke. Pakken inneholder en rekke målrettede tiltak, investeringer i vegger og styrkning av trafikkant- og kjøretøyområdene, samt et forsterket fokus på drift og vedlikehold.

Men med et stadig økende forfall og en rekke andre uløste oppgaver knyttet til veg- og trafikksektoren, er et slik budsjettløft gledelig og nødvendig. Budsjettforslaget legger opp til riksveginvesteringer på 6,4 milliarder kroner, samt en økt satsing på rassikring med 500 millioner.

Jeg er fortsatt bekymret for forfallet på vegnettet som er blitt generert opp gjennom årene. Årets budsjett - som er det siste i transportplan- og handlingprogramperioden 2006-09 - er med på å bremse forfallet.

I vårt forslag til Nasjonal transportplan for de ti neste årene vil vi styrke drift og vedlikehold med 30 prosent. Vedlikeholdet må fortsatt tilføres ekstra ressurser som gjør det mulig å stoppe forfallet - og som gjør oss i stand til å drifte vegnettet slik at det er best mulig for brukerne.

Bevilgningene til drift og vedlikehold har vært stabile de siste 20-30 årene. Samtidig er trafikken tredoblet. Et mer komplisert vegnett, sammen med økte standardkrav, har gitt økte kostnader. Årets budsjett gir grunn til optimisme!

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



Vaktsjef
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 7. oktober kl. 13.00. Neste utgave kommer 23. oktober 2008



GPS: Nye GPS-mottakere mangler nye veger på sine kart. (Foto: Kjell Wold)

GPS-mangler kan gi feilkjøring

Gamle GPS-kart kan være en av årsakene til mange feilkjøring mot kjøreretningen i Frodeåstunnelen i Tønsberg, ny E18 i Vestfold og på nye veger generelt.

Kjell Wold

– Verken den nye rv. 300 og Frodeåstunnelen eller E18 Gulli-Kopstad som åpnet i fjor høst er registrert i kartbanken til mange av de nyeste GPS-mottakere. De kjø-

rer mange norske og utenlandske bilister i dag rundt med på norske veger, forklarer Reidar Jørgensen i Statens vegvesen.

Nye veger mangler

Vegen og vi ble med på en tur i vegvesenkollega Sture Thomassens privatbil påmontert en flunkende ny TomTom GPS. På veg ut av Tønsberg sentrum i Farmandvegen mot det nye Kjellekrysset var GPS-en programmert sørover på E18 til Sandefjord. I rundkjøringen som er skiltet til høyre for de som skal mot E18 og sørover, fortalte GPS-stemmen ”kjør rett gjennom krysset”. Da hadde vi havnet inn på ny rv. 300 gjennom Frodeåstunnelen

og østover i motsatt retning. Da vi stilte GPS-en inn på en adresse i Oslo øst, regnet vi med å bli ledet mot E18, men fikk isteden den alternative ruta via Horten-Moss. Hele den 12 km lange, nye motorvegen fra Gulli i Tønsberg og nordover mot Kopstad ligger ikke inne på mange av de nyeste GPS-ene.

Færre feilkjører

– Heldigvis har rapporterte feilkjøring mot kjøreretningen i Frodeåstunnelen nå avtatt ganske betydelig, sier Jørgensen. GPS-turen i Tønsberg viser at det er viktigere å følge med på vegskiltene enn å se og høre på GPS-stemmen hvis du skal være sikker på å finne den riktige vegen.

– Du kan få oppdatert kartet på din GPS, men det kan koste deg 400 kroner, forteller Sture Thomassen. Han mener at produsentene og selgerne av GPS-utstyr må bidra til mest mulig oppdaterte vegkart

GPS forvirrer

– Med så mye feilvisning på GPS som forekommer i dag, betyr det bare at vi i Statens vegvesen må forsterke vår vegvisning og skilting mer enn det vi hadde behov for før GPS kom på markedet, sukker Reidar Jørgensen. Etaten får nå oftere henvendelser fra beboere langs vegnettet om at utenlandske kjøretøy kjører i uegnede gater i tettbygde strøk og blir

tvunget til å snu på uegnede steder.

– Beboere ber oss om å skilte forbud for disse kjøretøyene for å unngå slike problemer. Vi kan rett og slett ikke imøtekomme dette med forbudsskilting, sier Jørgensen. Han er usikker på om GPS-feilene er en medvirkende årsak til kjøring mot feil kjøreretning som er registrert mye på nye motorveger og vegkryss, særlig i Oslo og på sentrale deler av Østlandet. Men han vil ikke avskrive dette. Når ”stemmen” og kartet på GPS ikke er i samsvar med det fysiske utformede vegnettet, er det i hvert fall lett å bli forvirret og mulig handle galt.



Midtrekkverk: I dag er det om lag 120 km midtrekkverk på norske to og trefeltsveger. 500-600 km burde hatt slike fysiske skiller. (Foto: Kjell Wold)

15 km midtrekkverk

Det er i 2009 planlagt å bygge midtrekkverk på 15 kilometer to- og trefelts veger i tillegg til de 120 kilometerene som allerede har midtdeler. Behovet er fire ganger så stort.

Håkon Aurlien

I budsjettforslaget slår regjeringen fast at bygging av midtrekkverk på to- og trefelts veger gir i gjennomsnitt rundt 80 prosent reduksjon i antall drepte og rundt 45 prosent reduksjon i antall hardt skadde.

Da Statens vegvesen for en tid tilbake gjorde et overslag over behovet for midtrekkverk på to- og trefelts veger med mer enn 8000 kjøretøyer i døgnet, havnet de på mellom 500 og 600 km. I fjor ble det bygget 22 kilometer midtrekkverk på to- og trefelts veger, og i år kommer ca 10 kilometer.

Sikkerhetsavstand

Økt avstand mellom kjøreretningene uten fysisk midtdeler er et relativt nytt tiltak i Norge. Formålet er å skape større avstand mellom kjøre-

retningene og dermed øke den tiden trafikanten har til å ”ta inn” en feil gjort under kjøringen. En enkel analyse av strekninger av E18 i Telemark som har fått merket sperreområde, viser at tiltaket har gitt en reduksjon i møteulykker og i utforkjøring til venstre.

I budsjettforslaget går det fram at det nå vil bli foretatt en samlet gjennomgang av strekninger med merket sperreområde for å få en nærmere dokumentasjon av hvordan tiltaket påvirker antallet drepte eller hardt skadde.

TRAFIKKSIKKERHET

Forbikjøring frikjent

■ ■ Halvparten av dødsulykkene på Østlandet er møteulykker, men bare 2 prosent skjer under forbikjøring. Det viser tall fra Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe. 27 prosent av møteulykkene de siste tre årene er skjedd i veldig høy fart, 20 prosent etter sovning, 18 prosent var bevisste eller selvalgte, mens rus var hovedårsak bak hver tiende møteulykke.

Må unngå asfaltkanter

■ ■ En høy asfaltkant var medvirkende årsak til to dødsulykker på Østlandet de siste tre årene. Nå skjerper Statens vegvesen Region øst inn kravet om at det skal jevnes eller fylles på masser inntil ny asfalt, slik at den som kjører utenfor asfalten skal kunne ta seg inn igjen.

Skumle skader

■ ■ – Den moderne bilen redder mange mennesker og fjerner de synlige skader, men er en skummel felle. Ved en kollisjon blir de indre organer utsatt for samme belastning som før, og mennesker kan være alvorlig skadd uten å være synlig skadd, sier Trond Boye Hansen, som forsker på ulykkeskader ved Ullevål sykehus.



Ikke sammenheng

■ ■ – Det er merkelig at vi ikke kan kontrollere vinterutrustningen på de 2000 trailerne som kommer inn i Norge ved Svinesund hver dag, når nordmenn som kommer til Kiel med ferge og har piggdekk på bilen ikke kommer en meter lenger. Det sa FTU-leder Edvard Øfsti fra Nord-Trøndelag i en diskusjon om godstransport på veg på siste måneds TS-fokus.

Etikk i trafikken

– Vil vi ha frihet til fart, kjøre glede og moro, eller frihet fra skade, lemlestelse eller død, spurte professor Per Løken i et tankevekkende foredrag i Humanismens hus.

Gry Watn

Ved utgangen av august hadde 189 mennesker omkommet på norske veier.

– Årlig mister vi 4 til 5 personer hver eneste uke. Hvorfor gjøres det da ikke mer for å forhindre dette, spør professor Løken en engasjert forsamling. Nylig lanserte han boken "Etikk og vegtrafikk" som tar opp etiske problemstillinger i trafikken.

» – Mynten kan bare ha én side opp.

Hvis vi velger fart og moro, får vi ulykker på kjøpet.

Professor Per Løken



Frihet

Han illustrerer problemstillingen med en mynt. På den ene siden vil vi ha frihet til kjøre glede, fart og adrenalinkick. På den andre siden vil vi ha frihet fra å bli lemlestet eller drept i trafikken.

– Vi må velge, sier Løken. – Mynten kan bare ha én side opp. Hvis vi velger fart og moro, får vi ulykker på kjøpet. Du og jeg kan ikke velge, valget ligger hos politikerne, mener han.

I dag har politikerne valgt frihet til fart og moro på veien, mener professoren. Denne friheten understøttes av svak kontroll og milde reaksjoner mot de bilistene som blir tatt.

– Dette er en ansvarsfraskrivelse fra politikernes side som svekker sikkerheten på norske veier, sier Løken.

Holdninger i trafikken

– Endringen må starte i folks holdninger i trafikken, mener han. Faktum er at omtrent halvparten av oss kjører fortere enn tillatt.

Professoren ønsker seg et etisk regelverk for vegtrafikken der mennesket er første prioritet, og som stiller krav til trafikanter, infrastruktur, kjøretøy og myndigheter.

Løken foreslår også lavere fartsgrenser, flere midtdele på vegene, ferdskrivere i alle biler og alkohol i alle biler hvor fører er tatt for promillekjøring, og strengere bøter for de bilistene som bryter reglene.

Menneskelig å feile

Børre Skiaker, direktør i NAF rådgivning, var invitert for å kommentere foredraget. Han er enig i at vi trenger etiske retningslinjer i trafikken.

– Det burde ikke være frykten for å bli straffet som fremmer god oppførsel i trafikken, men ansvaret for medtrafikanter. Dessverre er det slik at dette må reguleres, men kanskje blir det overregulert, legger han til.

Skiaker påpeker imidlertid at det er normalt at mennesker gjør feil, og at vi alltid vil ha et element av dette i vegtrafikken. Derfor må vegkonstruktør, vegvedlikeholder og bilprodusent ta en del av ansvaret for trafikksikkerheten. For eksempel ved bygging av midtdele og rensking av sideterreng kan vi redusere antall døde og alvorlig skadde, mener Børre Skiaker, og legger til:

– Det er uetisk av politikerne å ikke bevilge penger til trafikksikkerhetstiltak når de vet hvilke konsekvenser manglende trafikksikkerhetstiltak medfører og kjenner hvilke tiltak som bør iverksettes. Av og til ser det faktisk ut som om viljen ikke er tilstede.



Fart eller trygghet: Vi må velge om vi vil ha frihet til fart eller frihet fra ulykker, sier Per Løken. (Illustrasjonsfoto: Stockxchng.com/Bjørn Wiik)



Bedre sjåfører: Marit Wroldsen Dahl i Statens vegvesen leder Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) i Vestfold. (Foto: Jorun Sætre)

Forum for bedre føreropplæring

I Vestfold er det startet et kontaktnettverk mellom sensorer og trafikklærere for bedre føreropplæring.

Kjell Wold

Fagforumet er startet på initiativ fra Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) i Vestfold under ledelse av Marit Wroldsen Dahl i Statens vegvesen. Kontaktnettverket møtes to ganger årlig for faglig påfyll og erfaringsutveksling.

Faste kontaktmøter

– Gjennom faste kontaktmøter ønsker vi å etablere et fagforum mellom kjørerlærerne og sensorer i Statens vegvesen. Målet er å øke det faglige utbyttet for begge parter og skape en felles plattform for trafikksikkerhetsarbeidet og føreropplæringen, sier Geir Notland i Statens vegvesen. På den første samlingen i vår deltok 60 trafikklærere og åtte sensorer.

På vårsamlingen ble ulykkesanalysegruppen fra Ulykkesanalysegruppen i Region sør presentert. Havarikommisjonens arbeid ble også

viet stor oppmerksomhet. Trygg Trafikk snakket om graderte førerkort, mens lastebilsjåførens arbeidshverdag ble presentert fra et tungbilfirma.

Spennende program

Programmet for høstmøtet i Sandefjord er like spennende: Fridulf Sagberg fra TØI skal snakke om trafikksikkerhet for ferske bilførere, Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen om hva etaten gjør med ungdomsulykkene, mens Ann Karin Midtgaard i Statens vegvesen skal snakke om hvorfor unge i trafikken er så farlige.



Forbud-skilt: Somme plassar er det forbod mot traktorkøyring, som her på E16 mellom Voss og Bulken. (Foto: Geir Brekke)

Uroleg for maskinkøyring

Ulykkesetterforskerne i Statens vegvesen er urolege over auken i trafikkulykker med traktorar og anleggsmaskiner.

Geir Brekke

I Sandnes i Rogaland har to fotgjengarar blitt drepne etter å ha blitt påkøyrt i gangfelt i sentrum av byen i samband med transport under anleggsarbeid i år. Tidlegare i haust rygga ein gravemaskin på

ein moped ved Bryne. I Osloområdet køyrde ein traktor over eit barn for ei tid sidan, og sist veke velta ein hjullastar på rv. 562 på Askøy.

Komplisert trafikkbilete

– Det viser seg å vera eit aukande problem med saktegåande anleggsmaskiner som forflyttar seg på vegnettet, seier Svein Kyte, som leiar ulykkesanalysearbeidet for Statens vegvesen i Sør-Rogaland. I Sandnes var det ein eldre mann som omkom då han blei påkøyrt av ein anleggstraktor med lasteparat framme i eit fotgjengarfelt i vår. Seinare på året skjedde ei lik-

nande ulykke, denne gongen ved forflytting av ei gravemaskin i Sandnes sentrum.

Kyte er oppteken av at Statens vegvesen må sjå på dette problemet. Saktegåande maskiner i rushtrafikken vil vere eit stort irritasjonsmoment som kan gi farlege forbikøyringar. Dessutan er maskinene innretta slik at det er redusert sikt frå forarsetet, noko som kan gjera det vanskeleg i eit uroleg trafikkbilete i byane og på vegar med tett trafikk. I tillegg kjem daudsoner under manøvrering av slike maskiner i høve til fotgjengarar og syklistar som kjem nær maskina.

Heile landet

Sør-Rogaland distrikt har teke opp desse spørsmåla i eit notat tidlegare i år. Hans Olav Hellesøe leiar den regionale ulykkesanalysegruppa (UAG) i Statens vegvesen Region vest.

Han seier problema som Kyte og Sør-Rogaland tek opp er høgst relevante. Det er kome inn bekymringsmeldingar om dette fenomenet frå fleire regionar, og faresignala er såleis tekne opp i årsrapporten frå UAG-arbeidet i etaten.

– Anleggstraktorar tek i aukande grad over oppgåver frå lastebilar i anleggsbransjen, seier Hellesøe.

Traktorforbod

På nokre få tofeltstrekningar på Vestlandet har Statens vegvesen skilta med forbod for køyring med traktor. Dette er gjerne i landbruksområde med relativt høg traktortrafikk. Forbudskilta står på rv. 13 og den nye rv. 44 i Sandnes. Dessutan er det slike skilt på E16 mellom Bulken og Voss i Hordaland.

– Men i byane er det i stor grad snakk om anleggstraktorar, gravemaskiner og hjullastarar som i aukande grad er i bruk i samband med bygg og anlegg. Spørsmålet er om det bør diskuteras restriksjonar på bruk av slike maskinar i rushtrafikk-periodane, seier Kyte.



Bedre kryss: TS-tiltakene fra Statens vegvesen er bra, men kryssene bør bli bedre, sier Vidar Tellefsen. (Foto: Kjell Wold)

Ikke enige om kryssutbedring

– Trafikksikkerhetsbefaringen med Statens vegvesen var helt grei, men vi er fortsatt uenige om utbedringen av fire kryss.

Kjell Wold

Det sier Vidar Tellefsen i aksjonsgruppen for sikrere E18. Tellefsen og Bamble kommune krever på bak-

grunn av den store trafikkøkningen på E18 i Telemark at de fire planlagte kryssene i Bamble blir ombygd til toplanskryss. Trafikken er så stor at det er problemer å krysse E18, sier Tellefsen, som også ønsker at flest mulig av de farlige ut- og innkjøringene på E18 blir stengt og samlet i de fire kryssene som er planlagt.

– Jeg synes også at deltagerne på befaringen både fra Vegvesenet og UP var alt for vage i å synliggjøre

behovet for en ny firefelts veg. Det er kun det som vil være avgjørende for å redusere antall ulykker på E18 i Telemark, sier Vidar Tellefsen. Aksjonsgruppa ønsker en forsering av fire felts utbygging av E18 i Telemark og mener det kan gjøres innen 2015.

– Innen den tid kan 20 nye liv ha gått tapt på E18 i Telemark og ytterligere 300 være skadd, sier Tellefsen.

AKTUELT

Fosen lågast

■ ■ Trønder-reiarlaget Fosen ASA har lågaste tilbod på ei pakke med fire ferjesamband i Hordaland. Dette gjeld sambanda Hatvik-Venjanaset (biletet), Halhjem-Våge, Krokeide-Hufthamar og Husavik-Sandvikvåg. Dei to første gjeld i åtte år, medan dei to siste i seks år – samtlege samband gjeld frå 1.1. 2011, melder Kystradioen. (Foto: Geir Brekke)



Vil forleng E16

■ ■ En svensk-norsk arbeidsgruppe er i ferd med å få gjennomslag for å etablere en bedre øst-vest-forbindelse gjennom Sverige og Norge nord for Oslo. Konkret foreslås at länsvegen fra Torsby mot riksgrensen blir riksveg 16, mens rv. 200 på norsk side videre mot Kongsvinger gjøres om til stamveg og blir en forlengelse av E16.

Kjempeinteresse

■ ■ Det er kjempeinteresse for å bygge om og rette ut rv. 360 ved Hjuksevelta i Notodden. Ti firmaer har meldt seg: Isachsen entreprenør: 32,5 mill. kr, Mesta: 35,8 mill. kr, HAB Konstruktion: 30,8 mill. kr, PEAB: 35,4 mill. kr, Brødrene Alseth: 32, 6 mill. kr, Tveito Maskin: 29,8 mill. kr, Betonmast: 34,7 mill. kr, Haugo og Draugedal Maskin: 28,4 mill. kr, Trafikk og Anlegg: 32,6 mill. kr, Pettersen Bygg: 38,7 mill. kr.

Fire bud på Øvre Sund bru

■ ■ Fire entreprenører kjemper om å bygge første del av Øvre Sund bru i Drammen, byggeplan D med landkar og kai på Grønland. Tre av budene ligger rundt anslag på pluss-minus 40 mill. kr. De fire budene er: Beton Mast Anlegg AS: 39,4 mill. kr, Strøm Gundersen AS: 43,9 mill. kr, PEAB AB: 38,3 mill. kr og AF Skandinavia AS: 68,8 mill. kr.

Skurva er historie

■ ■ Etter at postkontoret med det velklingende navnet "Skurva" nå er nedlagt har Statens vegvesen Region øst fått ny postadresse. Nå heter det kun Statens vegvesen Region øst, Postboks 1010, 2605 Lillehammer. Men fakturaadressen er fortsatt, som for resten av etaten, Statens vegvesen Regnskap, Båtsfjordveien 18, 9815 Vadsø.

Nei til E39-trasé

■ ■ Teknisk styre i Lindesnes kommune i Vest-Agder sa i slutten av september nei til Statens vegvesens forslag til ny trasé mellom Vigeland og Osestad. De sa dermed nei til et vegforslag det har kostet 8 millioner kroner å utrede og som kommunestyret tidligere har sagt ja til. Nå fryktes det at vegen til om lag 350 millioner kroner kan bli utsatt til en gang etter 2020.

Må planlegge rv. 4 på ny

Etter at åtte år og 20 millioner kroner er brukt på planlegging, er det full stopp for 6,6 km ny riksveg 4 fra Gran til Roa i Oppland. Lunner kommune vil ha en helt ny planprosess.

Håkon Aurlien

– Opprinnelig snakket vi om en helhetlig utbygging av 12 kilometer veg fra Gran til Jaren, men nå får vi i beste fall en etappevis utbygging der vi kanskje kan komme i gang i Gran kommune i 2011, sier prosjektleder Vidar Olderkjær. Ordfører Anders Larmerud i Lunner fastslår at det ikke vil være mulig å få et politisk flertall for noen av de anbefalte traséalternativene i hans kommune. – Vi mener en ny planprosess kan åpne for å fortsette vegbyggingen hos oss etter at vegen er ferdig i Gran, sier han.

Trenger NTP-omtale

Begge håper å få utbyggingen i Gran kommune omtalt i Stortingsmeldingen om Nasjonal Transportplan for 2011-2020 når den behandles i høst. Utbyggingen av første etappe i Gran koster omtrent 900 millioner kroner og skal halvveis bompengefinansieres.

– Vi er avhengig av å få hele strekningen omtalt i NTP for at Statens vegvesen skal få midler til å kjøre en ny planprosess hos oss. Dette er nok uvanlig i NTP-sammenheng, men bør være mulig, sier ordføreren.

Jordvern

Sterke lokale jordverninteresser



Må deles: Rv. 4-prosjektleder Vidar Oldekjær må dele utbyggingen av strekningen Roa-Jaren i to etter at Lunner kommune har nektet å stadfeste traseen gjennom kommunen (nederst, i rødt). (Foto: Håkon Aurlien)

ligger bak den fastlåste situasjonen. Statens vegvesen gjorde i 2006 ferdig en planprosess som etter en vurdering av syv alternativer endte med et forslag til ny vegtrasé. Mellom Gran og Roa går denne vest for dagens veg, og over jordbruksland. De to kommunene Gran og Lunner hadde vært med på planprosessen. Gran fulgte opp med å vedta en kommunedelplan som stadfestet den nye traseen. Men i Lunner, som hadde tapt en ønsket

trasé i en tidligere runde, førte et innbyggerinitiativ til endret politisk sammensetning og gjennomslag for å nekte planen behandlet i politiske fora.

Forståelse

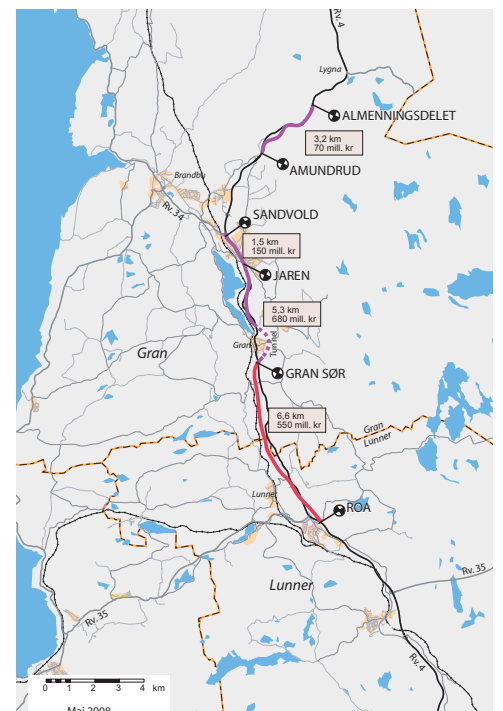
Prosjektleder Vidar Olderkjær har forståelse for Lunner-samfunnets ønske om å unngå nedbygging av dyrket mark. – Traseen vi kom fram til var resultat av en bred silingsprosess der en rekke konse-

FAKTA

Fra 1995 har all vegplanlegging skjedd etter plan- og bygningsloven. Hensikten var å gi kommunene avgjørende myndighet i utbyggingsaker.

Staten ved Miljøverndepartementet kan overta kommunens rolle i saker der kommunale interesser strider mot statlige interesser.

Denne metoden brukes nå for å fastsette traseen for en ny E6 og jernbane langs Mjøsa, der kommunene krever tunneløsninger som vil fordyre utbyggingen med milliardbeløp. I februar i år bestemte samferdselsdepartementet å ikke benytte denne muligheten for å fastsette traseen for en ny rv. 4 gjennom Lunner.



Setter fremdrift i fare

Manglende avklaring om trasévalg for ny E6 og jernbane langs Mjøsa setter fremdriften i fare.

Håkon Aurlien

– Vi har nå passert det tidspunktet der vi kan garantere fullførelse av ny E6 i 2013 slik Stortinget har forutsatt, sier prosjektleder Taale Stensbye i Statens vegvesen.

På grunn av uenighet mellom Statens vegvesen og Jernbaneverket og de to kommunene Stange og Eidsvoll, er det nå Miljøverndepartementet som skal avgjøre trasévalget, og de har hatt saken til avgjørelse siden tidlig i år.

Kommunene har gått inn for å legge mest mulig av vegen og jernbanen inn i fjellet av hensyn til

landskapet langs Mjøsa, men dette vil fordyre utbyggingen fra rundt 7 til 11 milliarder kroner. 1,3 mrd mer for E6 og 2,3 mrd mer for jernbanen. Det er så store summer at Samferdselsdepartementet kun har gått inn for en lang tunnel for jernbanen som vil frigjøre 3 km strandsonen langs Mjøsa.

– Vi mener saken har vært så godt utredet at det bør være mulig å ta en beslutning, sier ordfører Nils Rønne i Stange kommune.

– Vi mener at de ekstrakostnadene kommunenes løsningsforslag innebærer er fullt ut forsvarlig tatt i betraktning de tunge miljø- og samfunnshensyn som vi anfører, ikke minst siden dette er en investering med konsekvenser for samfunn og miljø hundrevis av år framover, avslutter Nils Rønne.



Ikke garanti: Manglende avklaring av trasévalget gjør at Vegvesenet ikke lenger kan garantere en ny E6 langs Mjøsa i 2013 slik Stortinget har vedtatt. (Flyfoto: Håkon Aurlien)



Stiller krav: Assisterende vegdirektør Kjell S. Bjørvig er lite fornøyd med at Mesta ikke har orientert sin største kunde utfyllende nok om omdannelsen til konsern, og dermed ikke klarert ut en rekke viktige formaliteter. (Arkivfoto: Knut Opeide)

FAKTA

Mesta Konsern AS

Norges største entreprenørkonsern innen bygging, drift og vedlikehold av veg.

Mesta etablert 1. januar 2003 da Statens vegvesens produksjonsselskap ble skilt ut som eget aksjeselskap og konkurranseutsatt.

Mesta Konsern AS etablert sommeren 2008.

Eies av staten ved Nærings- og handelsdepartementet.

Konsernet har opprettet følgende datterselskaper:

Mesta Entreprenør AS
Mesta Drift AS
Mesta Eiendom AS
Mesta Elektro AS
Mesta Stein AS
Mesta Asfalt AS
Mesta Verksted AS
Geo Survey AS

Omdanning krever nye kontrakter

Omdannelsen av Mesta AS til et konsern med mange nye datterselskaper gjør at Statens vegvesen må godkjenne en rekke nye kontraktsparter i form av de nye datterselskapene.

Kjell Wold og Helge Rong

– Inntil dette er gjort kan vi ikke betale ut fakturaer til Mestakonsernets mange nye underselskaper.

Vi vil ha en sikkerhetsgaranti for de inngåtte kontraktene før dette kan skje, sier assisterende vegdirektør Kjell S. Bjørvig.

Han opplyser videre at Statens vegvesen nylig har skrevet et brev til Mesta Konsern AS for å få avklart disse avtaleforholdene så raskt som mulig.

– Vi vil kreve en konserngaranti av morselskapet for sikkerhet, økonomi, HMS og andre kontraktsforhold som vi har inngått med det gamle selskapet, forteller Bjørvig.

Ni punkter

Statens vegvesen ber i brevet det nyetablerte morselskapet, Mesta Konsern AS, om avklaring på i alt

ni punkter der ansvarsforsikringer, sikkerhetsstillelser og HMS-dokumentasjon er blant de viktigste forholdene som må avklares. Opprettelsen av de nye underselskapene i konsernet har allerede bydd på en del praktiske utfordringer for Statens vegvesen ute i regionene når det gjelder løpende kontrakter.

Ny godkjenning

– En slik stor selskapsomdanning og oppsplitting i mange underselskaper byr naturlig nok på en god del praktiske utfordringer for oss, sier Bjørvig. Han nevner nye adresser, kontoer og annet som er nødvendig for å oppgradere

leverandørregistret. Statens vegvesen ber i brevet om at nye Mesta gir alle opplysninger som er relevante og nødvendige for å godkjenne kontraktene konsernets underselskaper har med Statens vegvesen på nytt.

Er sikret

Kontraktspartnerne til Statens vegvesen må blant annet tilfredsstille minstekrav til egenkapital. Fungende toppsjef i Mesta Konsern AS, Kristian Just, har følgende forklaring på hvordan selskapet ivaretar egenkapitalkravet hos datterselskapene i den nye selskapsformen:

– Alle datterselskapene i Mesta

er etablert med egenkapitalandel på 35 prosent eller mer. For ytterligere å sikre gjennomføringen av kontraktsforpliktelsene Mesta har med Statens vegvesen, gir morselskapet Mesta Konsern AS nødvendige gjennomføringsgarantier, sier Just til Vegen og vi. Han mener også at selskapet har ivaretatt informasjonsplikten sin ovenfor Statens vegvesen.

– Mesta sendte 27. juni 2008 brev til Statens vegvesen og andre kunder med informasjon om Mestas omorganisering til konsern. I tillegg har konsernorganiseringen vært tema på møter mellom ledelsen i Statens vegvesen og ledelsen i Mesta, forklarer Just.



Nedbetalt om fire år: Trafikken i Oslofjordtunnelen øker så mye at bommen på Måna trolig kan fjernes tre år før tiden. (Foto: Kjell Wold)

Nedbetalt tre år før tiden

Trafikkveksten på rv. 23 Oslofjordforbindelsen har vært så stor at prosjektet til 1,3 mrd. kr trolig blir nedbetalt tre år før tiden.

Kjell Wold

Da vegen åpnet, ble nedbetalingstiden satt til 15 år. Nå tyder alt på at vegprosjektet er nedbetalt allerede i 2012, og at innkrevingsperioden dermed kan bli kortet ned med over tre år.

– Prognosene i dag er så positive at vi trolig kan stoppe bompenggeinnkrevingen i løpet av 2012, istedenfor 2015 som planlagt, opplyser adm. dir. Sigmund Aasly i bompengeselskapet. Gjelden til vegprosjektet som ble åpnet 29. juni 2000 er nå redusert til 530 millioner kroner.

Trafikken i Oslofjordtunnelen startet i motbakke de første par årene. Beregnet årsdøgntrafikk (ÅDT) var betydelig lavere de første par årene enn de 4400 biler i døgnet som prognosene

lød på. I tillegg kom steinras og driftsstans i lengre perioder. Men de siste fem årene har trafikøkningen skutt fart og i fjor var ÅDT for første gang 6000 biler. Første halvår 2008 har trafikken i Oslofjordtunnelen økt med over 10 prosent. Inntektene fra bommen øker også jevnt og trutt fordi tungbiltrafikken på rv. 23 stadig er økende. De første årene etter åpningen var tungbiltrafikken betydelig lavere enn prognosene. Nå er den oppe på normalnivå.

Mer til ferjer

Budsjettforslaget vil gi 1776 millioner kroner til kjøp av riksvegferjetjenester. Det er en økning på 227,6 mill kroner, eller 14,8 prosent fra saldert budsjett 2008.

Giselle Jensen

Forutsetningen er at rutetilbudet i 2009 blir som i år, og at ferjedriften får en takstøkning på 4,4 prosent fra årsskiftet. Også for riksvegferjedriften foreslås det å tilføre vesentlig flere ressurser over de neste fire år enn det som er angitt i NTP 2006-2015. Det skyldes generell høy kostnadsvekst i ferjedriften, der både økt oljepris og nye sikkerhetskrav spiller inn. Økte rabatter på sone- og verdikort har også redusert ferjeselskapenes inntekter og økt statens kostnader. I tillegg er ferjetilbudet på noen samband styrket.

Ny definisjon

Ved utgangen av 2007 var det 136 riksvegferjestrekninger fordelt på 95 samband. Samferdselsdepartementet har endret definisjonen av riksvegferjestrekning, som nå betyr en strekning med trafikk mellom

to riksvegferjekaier. Endringen betyr en reduksjon i antallet. Av de 136 strekningene er 11 stamvegstreknings. På øvrig riksvegnett var det 125 riksvegferjestrekninger fordelt på 84 samband.

Konkurransutsatt ferjedrift
Konkurransutsetting av ferjedriften har ført til nyere og mer moderne ferjer som er både robuste og sikrere. Det forventes derfor at flåten blir mindre utsatt for havari og tekniske problemer og dessuten blir mer miljøvennlig. Ved utgangen av 2008 skal etter planen 70 riksvegferjesamband være konkurransutsatt.

I 2009 starter riksvegferjesambandene Måløy-Oldeide, Isane-Stårheim, Anda-Lote og Melbu-Fiskebøl opp med drift som anbudssamband. Det samme gjelder sambandene Bognes-Skarberget og Drag-Kjøpsvik. Bognes-Skarberget har en frekvens som ligger under gjeldende standard, men må sees i sammenheng med Drag Kjøpsvik, slås det fast i statsbudsjettet. Samlet er tilbudet i de to sambandene tilpasset sesongmessige variasjoner. Svolve - Skutvik har siden åpningen av Lofast hatt en daglig avgang som samordnes med tilbudet mellom Svolve og Skrova. Departementet ønsker å videreføre opplegget i 2009, men vil nedklassifisere til fylkeskommunalt samband.



Ferje: Ivar Åsen på sambandet Ørsnes - Magerholm. (Foto: Knut Opeide)

Kraftig trafikksikkerhetssatsing

– Jeg er tilfreds med regjeringens forslag til vegbudsjett. Den kraftige satsingen på trafikksikkerhet gir oss enda bedre muligheter til å fortsette kampen mot trafikkdøden, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

I forslaget til statsbudsjett legger regjeringen opp til å bruke 17 milliarder kroner til vegformål, noe som er en økning på over 10 prosent, eller 1,6 milliarder kroner, i forhold til 2008.

– Med et stadig økende forfall og alle de uløste oppgavene knyttet til vegnettet er årets budsjett gledelig og nødvendig, sier vegdirektøren.



(Foto: Knut Opeide)

Satser stort

Neste år er det budsjettet med 450 millioner kroner til særskilte trafikksikkerhetstiltak, nesten dobbelt så mye som i fjor.

Henriette Erken Busterud

Den økte innsatsen er nødvendig for å snu den negative ulykkesutviklingen i 2008. Midlene skal blant annet brukes til ulykkesreduserende tiltak langs 740 km av landets riksveger.

Prioriteringer

– Den kraftige satsingen på trafikksikkerhet gir oss enda bedre muligheter til å fortsette kampen mot trafikkdøden, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen. – Det legges opp til en omfattende trafikksikkerhetspakke med målrettede tiltak, investeringer i veger, styrking av trafikkant- og kjøretøyområdene og drift og vedlikehold. Vi vil prioritere tiltak mot ulykker med høy alvorlighetsgrad. Vi vil også prioritere tiltak mot fart og spesielt utsatte trafikkantgrupper, sier vegdirektøren.

Statens vegvesens trafikksikkerhetstiltak i 2009 er beregnet å gi 45 færre drepte og hardt skadde når en tar høyde for forventet trafikkevkest. I tillegg kommer innsatsen til andre aktører, som politiet og Trygg trafikk.

Tiltak

– Til sammen blir det ulykkesreducerende tiltak langs 740 km veg. For å bidra til færre møteulykker, skal Statens vegvesen blant annet fullføre bygging av 15 km midtrekkverk samt starte på ytterligere 15 km. Til sammen vil det bli brukt 310 millioner kroner til midtrekkverk på to- og trefeltsveger. I tillegg bygges det 69 km med 4-felts motorveg med midtrekkverk, sier Gustavsen.

Det blir økt satsing på drift- og vedlikehold, særlig på vinterstid på ulykkesutsatte veger. Videre vil vi sikre kryssingspunkt for gående og syklende og innføre strekningsvis ATK langs E6 i Gudbrandsdalen og E18 gjennom Telemark. Ordningen

med prikkbelastning skal også endres. I praksis vil dette si at førerkortet blir inndratt når en har oppnådd seks prikker i førerkortet, mot åtte i dag.

Antall kontroller av bilbeltebruk, tungtransport og kjøre- og hviletid skal også økes.

– Når det gjelder bilbeltebruk, så viser undersøkelser at vi kunne ha reddet 40 mennesker fra å omkomme dersom alle brukte bilbelte. Derfor vil vi øke antall kontroller, og det er også forslag om å doble gebyret for manglende bruk av bilbelte, slik at det heretter vil koste 1500 kroner, opplyser Gustavsen.

Statens vegvesen vil jobbe videre med å informere utenlandske tungbilsjåfører, og både disse og norske sjåfører kan nektes å kjøre videre dersom de ikke har riktige dekk og utrustning.

Beregninger viser at dersom alle fulgte fartsgrensene ville det bli 50 færre drepte eller hardt skadde.

Den økte innsatsen er nødvendig for å snu den negative ulykkesutviklingen i 2008

Sammen med politiet ser Statens vegvesen nå på fartsgrensekriterier. Fra neste år vil det bli mer 30 og

40 km/t-soner i tettbygde strøk for å gjøre det sikrere for gående og syklende. Dette er i henhold til gjeldene kriterier for fartsgrenser innenfor tettbygde strøk. Statens vegvesen vil også jobbe med tiltak overfor høyrisikogrupper, som ungdom, eldre og ruspåvirkede.

FAKTA

- Tiltak i den nye trafikksikkerhetspakka
- Tiltak mot møteulykker
 - Ulykkesreducerende tiltak på eksisterende veg
 - Økt satsing på drift- og vedlikehold, særlig vinterdrift
 - Sikre kryssingspunkt for gående og syklende
 - Etablere sterkningsvis ATK
 - Endre ordningen med prikkbelastning
 - Hyppigere kontroller
 - Sikre at tunge kjøretøy er utrustet for norske vinterforhold
 - Tiltak rettet mot høy fart
 - Tiltak overfor høyrisikogrupper; Ungdom, eldre 65+ og ruspåvirkede



Trafikksikkerhet:

Statens vegvesen vil blant annet bruke budsjettet til å redusere antall møteulykker ved å skille motgående trafikk. (Arkivfoto: Knut Opeide)



på trafikk sikkerhet



RASSIKRING: Auke på 25 prosent

Regjeringa vil auke innsatsen på rassikring av vegnettet med 25 prosent neste år.

Geir Brekke

Totalt skal det i 2009 brukast om lag 650 millionar kroner til rassikring i 2009, ifølgje framlegget til statsbudsjett. Dette er ein auke på 130 millionar i forhold til 2008. I tillegg til rassikringsposten omfattar dette også øvrige vegtiltak som gir rassikringsgevinst, samt noko ekstern finansiering. Eit døme på det siste er rv. 55 Fatlaberget i Sogn og Fjordane, som dels blir finansiert med etterskotsbompengar. I alt elleve av prosjekta er på over

100 millionar kroner, der det i dei fleste prosjekta inngår tunnelbygging i rassikringa. Dei fleste av storprosjekta (sju) ligg i Region vest, fire i Sogn og Fjordane og tre i Hordaland. E39 Nipetunnelen er opna nyleg. Dei ti andre er alle under bygging. Det siste prosjektet som kom i gang i haust er rv. 55 Gullringen i Sogn og Fjordane, der det i første omgang pågår fjellreinsking, før sjølve tunneldrivinga tek til på nyåret.

Tre av prosjekta som er omtalt i budsjettet ligg i Region nord. Men to av desse er alt opna, E10 Fjøsdaalen i Nordland og fv. 347 Arnøya i Troms.

Det blir elles vist til at også rv. 60 Hellesylt-Strekanetunnelen i Møre og Romsdal får anleggstart i 2009.



Tunnel mot ras: Eitt av dei store rassikringsprosjekta som pågår er rv. 13 Myrkdalstunnelen i Hordaland. (Foto: Geir Brekke)

Investeringer

Regjeringa foreslår riksveginvesteringar på 6,4 millionar kroner. De foreslåtte bevilgningene ligger 200 millionar kroner over den årlige rammen i NTP.

Giselle Jensen

Det betyr blant annet byggestart på tolv større prosjekter i 2009 med totalt kostnadsoverslag på over 100 millionar kroner.

- E39 Vigeland – Osestad i Vest Agder
- E39 Vågsbotn – Hylkje i Hordaland
- E39 Torvund – Teigen i Sogn og Fjordane
- Rv. 70 Brunneset – Øygarden i Møre og Romsdal
- E6 Majavatn i Nordland
- E8 Øyer – Tretten i Oppland (forutsetter delvis bompengefinansiering)
- Rv. 47 T-forbindelsen i Rogaland (Forutsetter delvis bompengefinansiering)
- Rv. 510 Solasplitten i Rogaland (avhengig av tilslutning til revidert opplegg for Nord-Jærenpakken)
- Rv. 60 Hellesylt – Strekanetunnelen i Møre og Romsdal
- Rv. 717 Sund – Bradden i Sør Trøndelag
- Rv. 78 Toventunnelen med tilknytninger i Nordland (forutsetter delvis bompengefinansiering)
- Rv. 858 Ryaforbindelsen i Troms (forutsetter delvis bompengefinansiering)

Med budsjettforslaget for 2009 er alle større investeringsprosjekter skissert i handlingsprogrammet for 2006-2009 allerede i gang eller blir påbegynt i 2009. Unntaket er prosjekter som mangler planavklaring eller finansiering. Investeringene på stamvegnettet neste år er i stor grad fokusert på trafikk sikkerhetstiltak.



Tilgjengelig for alle

■ ■ Statens vegvesen har ansvar for omlag 21.000 bussholdeplasser og 270 ferjekaier, men i forslaget til statsbudsjett konstateres at bare et fåtall er utformet slik at de er lett tilgjengelige med mennesker med nedsatt funksjonsevne. – Alle nye prosjekter som planlegges og bygges i Statens vegvesens regi, skal være universelt utformet, heter det. (Arkivfoto: Geir Brekke)



Nullvisjonen

■ ■ Nullvisjonen ligger til grunn for trafikksikkerhetspolitikken. Det innebærer at tiltak som reduserer ulykker med høy alvorlighetsgrad prioriteres. Prioriterte innsatsområder er tiltak mot møte- og utforkjøringsulykker utenfor tettbebygde strøk og mot påkjørsel av myke trafikanter i tettbygde områder.

Gul midtstripe

■ ■ Om lag 1200 km av stamvegnettet har så smal kjørebane at det ikke er plass til to felt atskilt med en gul midtstripe. Regjeringen sier i forslaget at stamvegnettet må bygges ut slik at hele nettet får to felt og gul midtstripe og at de mest trafikkerte deler må bygges ut til tre- og firefelts veger med fysisk skille mellom kjøretningene.

Alternative reiseformer

■ ■ Regjeringen mener det fortsatt er behov for videre vegutbygging på det sentrale Østlandet og i andre storbyregioner, men sier at utbygging aldri kan løse utfordringene som stadig økende vegtrafikk skaper. Derfor mener regjeringen det er nødvendig med tiltak for å begrense veksten i biltrafikk i de større byområdene, i kombinasjon med bedre tilrettelegging for alternative reiseformer.

Mange miljømål

■ ■ Budsjettforslaget peker på en rekke miljømål som innebærer store utfordringer for Statens vegvesen. Det påpeker at vegtrafikken står for 19 prosent av klimagassutslippene i Norge og at regjeringen har satt ambisiøse mål om reduksjon. Ellers nevnes tiltak mot svevestøv, partikkelutslipp, NOx og spesielt NO2, støyforurensning, vannforurensning, mot forringelse av leve- og funksjonsområdene for planter og dyr, estetikk og jordvern.

Vil ha bruberedskap

■ ■ I forslaget peker regjeringen spesielt på behovet for en egen beredskap for bruene. – Enkelte deler av vegnettet er mer risikofylt og sårbart enn andre. Sårbarheten knyttes til bl.a. ekstreme værforhold, andre naturhendelser og ulykker. Bruberedskap er spesielt viktig for å sikre framkommeligheten på vegnettet, heter det.

Kraftig økning til vedlikehold

Regjeringen legger opp til å øke budsjettene til "trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger" med 10 prosent til 7,75 milliarder kroner i 2009.

Håkon Aurtien

– Det er ingen tvil om at vedlikeholdsbehovet var kraftig undervurdert i Nasjonal transportplan 2006-2015, skriver regjeringen i forslaget til samferdselsbudsjett for 2009.

Samlet for perioden 2006-2009 overoppfylt langtidsbudsjettet i Nasjonal Transportplan med 2,8 prosent eller 818 millioner kroner.

– Målet for driften av vegnettet er også i 2009 at trafikantene tilbys trygg og pålitelig framkommelighet hele året. Det er blant annet viktig å legge til rette for forutsigbar transport for næringslivet. For å sikre at vegsystemet oppfyller forventningene, må driften være rettidig og utføres med riktig kvalitet. Driftsoppgaver som ivaretar sikkerheter har høyest prioritet. Det gjelder spesielt vinterdriften der brøyting, salting og strøing er de viktigste oppgavene. Drift av strekninger med mange og alvorlige ulykker vil bli fulgt opp spesielt, skriver regjeringen.

Mer trafikk

Regjeringen viser i dokumentet til at det har vært sterk prisstigning både innenfor entreprenørenes drift av vegnettet (funksjonskontraktene) og innenfor asfalt. I tillegg har vegtrafikkveksten i perioden 2006-08 vært langt høyere enn prognosene som ble lagt til grunn i gjeldende Nasjonal Transportplan.



Øker til drift og vedlikehold: Regjeringen øker budsjettene til drift og vedlikehold av vegnettet med 10 prosent fra 2008 til 2009, og krever bedret oppfølging spesielt med vintervedlikeholdet. (Arkivfoto: Knut Opeide)

– Særlig trafikkveksten for tungtrafikken har vært høy, og dette er trafikken som sliter mest på vegnettet, påpekes det.

Regjeringen viser også til at det har vært en kraftig prisvekst innen drift og vedlikehold av vegnettet, og nevner asfalt og prissetting av funksjonskontrakter som eksempel. Denne prisutviklingen har vært langt høyere enn budsjettøkningen i forhold til langtidsbudsjettet.

Funksjonskrav

I budsjettet varsler regjeringen at den vil stille langt høyere krav til kvaliteten på det daglige driftsarbeidet som utføres av funksjonsentreprenørene. Disse konkurrerer om avtaler med Statens vegvesen om daglig vedlikehold av alt vegnett innenfor geografiske områder og for perioder på fire år.

– For funksjonskontrakter som startes opp i 2009, vil det bli lagt stor vekt på å sikre riktig kvalitet på

FAKTA

Budsjettforslaget fra regjeringen innebærer en samlet sum "trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger" på 7.749.500 kroner for 2009.

Summen skal dekke både daglig drift av riksvegnettet, langtidsvedlikehold samt trafikktilsyn som er samlebetegnelse på virksomheten ved landets trafikktasjoner.

I 2007 ble det brukt vel 7 milliarder kroner, mens saldert budsjett for 2008 endte bare 6 millioner kroner høyere.

utførelsen av drifts- og vedlikeholdsoppgaver. Det vil bli stilt krav til gjennomføring basert på internasjonale kvalitetsstandarder og verifikasjon gjennom revisjon av uavhengig revisor. Mangler av utførelsen av alle funksjonskontrakter håndteres gjennom en ny instruks basert på kvalitetsstandardene. Det er påbegynt et opplæringsprogram for alt byggherrepersonell med ansvar for funksjonskontrakter som skal fullføres i løpet av 2009.

Splitter ikke Statens vegvesen

I regjeringens forslag til statsbudsjett blir det slått fast at Statens vegvesen skal beholdes som en vegadministrasjon, og at ansvaret for trafikant- og kjøretøyområdet blir beholdt samlet i etaten.

Riksvegbudsjettet har et eget kapittel om forvaltningsreformen som gir en del svar på hvordan regjeringen ser for seg at Statens vegvesen vil bli berørt som en følge av reformen fra 1. januar 2010.

Staten får ansvaret for et riksvegnett på om lag 10.000 km, bestående av dagens stamvegnett og noen få øvrige riksveger. Ansvaret for trafi-

kant- og kjøretøyområdet forblir statlig og samlet i Statens vegvesen. Vegvesenet beholdes samlet med en felles statlig vegadministrasjon, heter det i budsjettekst.

Øvrig riksvegnett som overføres skal kalles fylkesveg. Betegnelsen fylkeskommunen skal også opprettholdes, og de vil få ansvar for et fylkesvegnett på over 44.000 km. Betegnelsen stamveg blir overflødig og antas å falle bort. Fylkeskommunen vil ha fullt finansierings- og prioriteringsansvar for fylkets samlede fylkesvegnett.

Kompetanse knyttet til overordnet vegplanlegging, kollektivtransport og budsjett skal i nødvendig grad være en del av den felles statlige vegadministrasjonen, tilgjengelig for både staten og fylkene.



Statens vegvesen



Ny plan- og bygningslov: – Staten må fra 1. juli neste år koordinere planarbeidet bedre og være mer tydelige overfor kommunene, sier Roar Midtbø Jensen i Statens vegvesen. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Ny plan- og bygningslov

Når ny plan- og bygningslov trer i kraft i juli neste år, må staten koordinere sitt planarbeid. Loven åpner også for at staten kan påvirke planlegging mer enn i dag.

Henriette Erken Busterud

Ny plan- og bygningslov skaper større forventninger til staten som planleggingsaktør: Statlige myndigheter må samhandle mer, og staten må bli tydeligere overfor kommunene. Det blir en klarere sammenheng mellom statlig, regional og kommunal planlegging.

Flere muligheter

Den nye loven gir også Statens vegvesen større mulighet til å påvirke regional og kommunal planlegging.

» Endringene er viktige for Statens vegvesen.

– Det beste med den nye loven er at det forventes at staten bidrar mer i kommunal planlegging og tar mer initiativ. Spesielt i forbindelse med planlegging i by. Det er byene selv som har hovedansvaret og som bestemmer, men vi sitter med

kunnskap som gjør at vi kan foreslå løsninger og ta initiativ til samarbeidsprosesser, sier Roar Midtbø Jensen som er fagansvarlig for plan- og bygningsloven i Statens vegvesen.

Mer arbeid

For Statens vegvesens del vil den nye loven trolig innebære økt bistand til kommunal- og fylkeskommunal planlegging, mer arbeid med statlig koordinering og behov for å ta flere initiativ til planproses-

ser. Resultatet av forvaltningsreformen vil også være avgjørende her.

– Ut over dette er det egentlig ikke så veldig mye nytt i loven, men endringene er viktige for Statens vegvesen. Etaten har fått gjennomslag for at den regionale planleggingen bør strykes, større fleksibilitet til å fastsette planbestemmelser og etaten beholder muligheten til å utarbeide og fremme planer etter § 9-4, sier Jensen.



Overskridingar: Bygging av nye ferjekaiar på Halthjem (biletet) og Sandvikvåg ga behov for 41,5 millionar kroner ekstra på årets budsjett. (Arkivfoto: Geir Brekke)

Vente-prosjekt som bank

Forseinking med storprosjekt som T-sambandet og Jondalstunnelen løyser overskridingar på andre vegprosjekt på Vestlandet.

Geir Brekke

Også i år får Statens vegvesen finansiert kostnadsverskridingar med mellombels om-disponeringar innan budsjettet.

– Når somme prosjekt blir sett ut i tid på grunn av manglande

planavklaring, fullfinansiering eller formell godkjenning i Stortinget, blir budsjettmidlar unytta, og kan brukast til pågåande prosjekt med årleg meirforbruk, seier utbyggingssjef Kjarta Hove i Statens vegvesen.

Vegdirektoratet har i år godkjent at E134 Haukelitunnelane blir tilført 57,5 millionar kroner gjennom om-disponeringar i Region vest. Det same gjeld 41,5 millionar kroner til restopp-gjer for bygging av gassferjekaiene på E39 Halthjem og Sandvikvåg i Hordaland.

T-sambandet yter 45 millionar kroner i denne om-disponeringa, medan fylkesveganlegget Jondalstunnelen låner vekk 29 millionar kroner av unytta midlar i år.

Dei nemnde prosjekta får sjølv-sagt attende midlane neste år, når både T-sambandet og Jondalstunnelen får byggjstart.

Samstundes har regionvegsjefen godkjent om-disponeringar på tilsaman 63,4 millionar kroner etter noko mindre overskridingar på seks andre prosjekt, ma. to nye bruer på E16 i Nærøydalen.

REPORTASJE



Arbeidskarer: Etter at sinkplatene kom på plass har Atle Veiby og Roy Johansen (med lue) fra Mesta arbeidet med å male undersiden og endestykkene. (Foto: Håkon Aurlien)

Estetikk koster

Den syv år gamle Leonardobrua over E18 er nå utbedret for nesten 2 millioner kroner. En tredel er gått med til å beslå bueoverflatene med oksiderte sinkplater slik at det lysbeisede treverket er bedre beskyttet mot vær og vind.

Håkon Aurlien

– Arbeidet er utført i tett samarbeid med arkitekten, og det håndverksmessige arbeidet er blitt meget bra slik at brua nå, etter vår mening, fremstår like estetisk som tidligere, sier bruseksjonsleder Ove Solheim i Statens vegvesen Region øst.

Det er kunstneren Vebjørn Sand som hadde ideen til brua, som er inspirert av tegninger laget av Leonardo da Vinci. Da brua ble satt opp for syv år siden, var det diskusjoner om det ville være mulig å opprettholde en lys treoverflate som samtidig sto imot vær og vind. Det ble bestemt å gjøre et forsøk, men i fjor ble det oppdaget soppangrep i form av vedmusling i treverket. I valget mellom en mer motstandsdyktig mørk overflatemaling eller beslåing, falt valget på det siste. Blikkenslager Gudmund Stafne i firmaet Gunnar Hippe AS ble håndplukket til jobben, og sist uke var jobben fullført.

– Vi valgte i fellesskap ferdig oksiderte sinkplater da disse vil beholde sitt utseende over tid. Blikkenslageren har gjort en meget god jobb som tar vare på ønsket om å bevare et lyst utseende. Brua får også nye kantdragere, maling og dekke,

og nå håper vi at vi har stanset sopp, sier byggeleder Morten Wright Hansen.

PÅ TOPP

Det internasjonale reisemagasinet Travel and Leisure mener Leonardobrua i Ås er finere enn både Sukkenes bro i Venezia og Alamillobroen i Sevilla. I en uoffisiell kåring havner brua på tredjeplass over verdens «mest fantastiske» bruer.

1. Langkawi Sky-Bridge i Malaysia
2. Hangzhou Bay Bridge i Kina
3. Leonardobrua
4. The Bosphorus Bridge, Istanbul, Tyrkia
5. Gateshead Millennium Bridge ved Newcastle i England
6. Royal Gorge Bridge i Colorado, USA.
7. Millau Viaduct over Tarn-dalen i Sør-Frankrike
8. Ponte dei Sospiri (Sukkenes bro) i Venezia
9. Khaju bridge i Iran
10. Alamilla Bridge i Sevilla i Spania



(Foto: Håkon Aurlien)



Et lander

■ Vakker og moderne ruver gangbrua over E6 i Alta. Den er arkitekttegnet, tiltalende, full av lekke detaljer og tilpasset fotgjengere, syklister, barnevogner og rullestoler. Viktigste er det likevel at den sikrer barna en trygg skoleveg.

Giselle Jensen

E6 gjennom Alta går tvers gjennom bydelen Elvebakken. Der ligger butikkene og boligene om hverandre helt inntil vegen. Dessuten ligger Elvebakken skole og Alta Kirke i området. Skolen er den største i byen. Derfor var det først og fremst trafikksikkerhet som lå bak behovet for en gangbro over vegen, som for øvrig er blant de mest trafikkerte i Nord-Norge.

Arkitektkonkurranse

Aas-Jacobsen og Plan Arkitekter AS gikk av med seieren da Statens vegvesen utlyste arkitektkonkurranse for gangbrua. Brua stod ferdig i sommer, og er bygget som en fagverksbru i stål med fundament i betong. Dekket og et omfattende takoverbygg er i tre.

Brua engasjerer

Allerede på skissestadiet vakte brua sterke reaksjoner

i nærmiljøet, og den har allerede pådratt seg en rekke kallenavn. Noen synes brua er imponerende, flott og et strålende nytt landemerke for byen. Andre mener nok det motsatte, og er dessuten svært kritiske til pengebruken. Gangbrua ble vesentlig dyrere enn først antatt, årsaken var både 40 prosent økning i stålprisen og en generell prisstigning på grunn av stor etterspørsel etter entreprenører.

Trafikksikkerhet

– Det er så artig å se at det faktisk fungerer, sier byggeleder Torgeir Dahle. Han sikter til det forlengede bussfeltet der foreldre oppfordres til å svinge inn og slippe av barna.

Alta er en skikkelig bilby, det er bare å stikke fingeren i jorda og tilpasse systemet til biltrafikk. Nå kan barna løpe fra bilene og direkte inn på gangbrua uten å komme i nærheten av trafikken på vegen som de tidligere måtte krysse der de fant det best.

Gangbru over E6 i Alta. (Foto: Giselle Jensen)



merke for Alta



Gangbrua i Lagårdsvegen i Stavanger. (Foto: Geir Brekke)



Ypsilon gangbru i Drammen (Foto: Kjell Wold)

AKTUELT

Svinesund-underverk

Den nye Svinesundsbrua er blitt kåret til en av "betongens sju underverk" i Sverige. Tidsskriftet Betong inviterte tidligere i år det svenske folket til å kåre Sveriges sju betongunderverk og det kom inn om lag et hundre forslag. Svinesundsbrua ble valgt ut sammen med bl.a. Öresundsbroen, flygeledertårnet på Arlanda og vanntårnet i Örebro.

Lindesnes under press

Lindesnes kommune blir presset politisk av andre ordførere i Agder som forsøker å hindre at videre utbygging av E39 mellom Fardal og Osestad utsettes. Etter at teknisk styre i Lindesnes nylig sa nei til den foreslåtte traseen, skriver 30 ordførere under på en appell mot ytterligere utsettelse av vegsaken. De frykter nye utredninger vil forsinke vegen.

Bomring i Bærum

Bomringen i Bærum ble satt i drift 1. oktober og gir omlag 5 millioner kroner hver uke til spleiselaget Oslopakke 3. Den vanlige bilist må ut med en tier ekstra når han kommer vestfra mot Oslo, mens føreren av en tung bil må betale tre ganger så mye. Dette bidrar til å finansiere videre utbygging av veier og kollektivtrafikk i Oslo og Akershus.

Kronekamp i vest

Det kan bli harde tak om prioriteringene av regionveginvesteringene i Hordaland dei fire første åra etter at forvaltningsreformen er iverksett, frå 2010 til 2013. Ifølgje eit notat frå samferdslesjefen til fylkesrådmannen gjer dei store bindingane det nesten uråd å finne plass til nyinvesteringar. Jondalstunnelen tek storparten av midlane. Dersom den

vedtekne halveringa mellom Bergen og resten av fylket i investeringar skal fylgjast, kan ein ikkje ein gong makte å finansiere dei økonomiske bindingane i fylket utanom Bergen, skriv samferdslesjefen, som såleis opnar for omkamp om denne fordelingsnøkkelen i Hordaland. Bergen treng auke i bompengane for å unngå utsettingar.

Tettpakket Sykkelkonferanse

Programmet for den nasjonale sykkelkonferansen på Kongsberg 20. og 21. oktober er tettpakket rundt hovedtemaet: **Hvordan øke sykkeltrafikken.**

Kjell Wold

Sykkelkonferansen er den viktigste møteplassen i år for alle som arbeider med tilrettelegging for sykling i Norge.

Konferansen tjuvstarter søndag kveld med mottakelse og bevertning i sølvbyen. Mandagen byr på to timers åpning i Kongsberg kino med velkomst av ordfører Vidar Lande og fylkesordfører Roger Ryberg.

Konferansen åpnes av statsråd Liv Signe Navarsete, mens vegdirektøren tar over stafettpinnen for å snakke om Nasjonal Sykkelstrategi. Navarsete skal dele ut Sykkelprisen 2008, før det blir parallelle sesjoner utover ettermiddagen.

Temaene er framkommelighet eller sikkerhet, tør vi utfordre biltrafikken, har vi plass til sykkel og på sykkel på alle vegger. På to tidlige kveldstimer blir det anledning til seks forskjellige utflukter med eller uten sykkel.

Tirsdagen åpner med en morgenvekker med Dag Kaas om lagånd og prestasjonsutvikling. Deretter nye sesjoner om vegger for sykling og hvordan påvirke transportmiddelbruken.

Sykkelkonferansen avsluttes med to timers paneldebatt om hvordan vi skal få flere til å sykle, rangering av sykkelbyer i Norge og kåringen av beste sykkelby.

(Illustrasjonsfoto: Colourbox.com)



Kjemper: Viktor Vang (fv.) og Svein Magne Simonsen vil ha sikret strekningen sør for Leirviktunnelen bedre. Her sammen med Kirsti Hienn, som er Nordlands representant i nasjonal rassikringsgruppe. (Foto: Ann-Chatrin Braseth)

Taler pendlernes sak

Finn Magne Simonsen peker opp i lia. En kampestein på mange tonn ser ut som den kan falle ned på E6 nordvest for Narvik når som helst.

Ann-Chatrin Braseth

Det er gjort sikringstiltak på vegstrekningen. Men ikke nok, ifølge representanter i aksjonsgruppa fra Bjerkvik i Nordland.

Til konferanse

Viktor Vang og Finn Magne Simonsen håper det ikke er nødvendig med en dødsulykke eller et fjerde statsrådsmøte før regjeringen

bevilger tilstrekkelige midler til å rassikre strekningen sør for Leirviktunnelen bedre.

9. oktober er det Nasjonal rassikringskonferanse i Oslo. Da skal de to «aksjonistene» representere pendlere. Etter velkomst og innledning av Åshild Kjeldsnes, leder i Nasjonal rassikringsgruppe og samferdselsminister Liv Signe Navarsete, som skal fortelle om regjeringens arbeid for rassikring, er det nesten de to Bjerkvik-karas tur til å entre podiet. Men før det skal også vegdirektør Terje Moe Gustavsen si noe om Statens vegvesen og rassikring.

Fokus pendlere

Emnet er «Pendlere på rasfarlig vei», og både Simonsen og Vang vet hva de snakker om. De har kjørt strekningen Bjerkvik-Narvik

mange hundre ganger, og har sett med egne øyne hvor rasfarlig området etter Leirviktunnelen er.

– På en strekning på bare én kilometer kan det både rase stein ned fra fjellet, og veien kan skli ut i havet. På et sted er det 90 meter rett ned i fjorden, forteller Simonsen.

Enormt gap

Han får støtte fra både medpendler Vang og Kirsti Hienn, medlem av Nasjonal rassikringsgruppe. Hun tar fram en oversikt med budsjettvedtak i Stortinget, som viser at gapet mellom bevilgninger og behov bare blir større og større.

– Investeringsbehovet på rassikring var 20 milliarder kroner. Nå er det blitt 30 milliarder kroner på grunn av kostnadsøkninger og strengere krav til tunnelsikringer.

Det må bevilges minst en milliard til rassikring hvert år. Budsjettet for 2008 er utilstrekkelig, konkluderer Kirsti Hienn.

Forberedelser

Sammen med Vang og Simonsen vil hun bruke dagene fram mot konferansen til å planlegge innspillene fra Nordland. Kirsti Hienn synes det er naturlig å bidra til at pendlere får sagt sitt i denne sammenhengen.

– Men dette gjelder ikke bare pendlere, og fare for liv og helse. Dersom det skulle gå et større ras i dette området, er omkjøringsmulighetene utfordringen. Enten må det kjøres over Lødingen - eller Kilpis, med de kostnader det innebærer for næringslivet. Narvik er tross alt et trafikknutepunkt, sier de tre engasjert.





Melkøya. Ilandføringsanlegget på den tidligere idylliske øya brakte storbyproblemene til Finnmarkskysten. (Foto: Giselle Jensen)

I Snøhvits fotspor

Trafikken tar kvelertak på verdens nordligste by. Industrieventyret skaffet penger og arbeidsplasser, men førte også med seg problemer. Nå trengs 600 millioner til opprustning av vegnettet.

Giselle Jensen

Store investeringsbehov og en slunken kasse hos Finnmark fylkeskommunen skapte usikkerhet

rundt gjennomføringen av den etterlengtede opprustningen av Hammerfest. Ikke bare er sentrumsgatene et bedrøvelig syn, men trafikken bør aller helst flyttes ut av de trange bygatene.

Snøhvit forandret alt

Etter at kommunen kom på banen med tilbud om å forskuttede utgiftene til ny og forbedret rv. 94, er planene for et trivelig sentrum i Hammerfest blitt mer realistiske.

Gjennomfartsåren går tvers gjennom sentrum med handlegater og boligområder. Vegen har lenge skapt mye støv og støy, og bidrar ikke til trafikksikkerheten. Livet i den lille byen på Finnmarkskysten

forandret seg kanskje mer enn de fleste ventet etter utbyggingen av ilandføringsanlegget på Melkøya.

Både folketall og trafikkmengde har økt såpass kraftig at byen ikke lenger kan håndtere all trafikken. Forventninger til videre utbygging av olje- og gassindustri skjerper kravet til utvikling av infrastrukturen i sentrale deler av byen.

Lite ledig areal

Topografien i Hammerfest setter klare begrensninger for byutvikling. Det eneste alternativet til den dundrende trafikken gjennom bygatene er derfor å flytte trafikken

inn i en tunnel, en effektiv, men kostbar løsning. Planarbeidet er på et tidlig stadium og omfatter flere korte tunneler både i og utenfor byen. Et foreløpig overslag gir en samlet prislapp på 500 millioner kroner.

Ansiktsløftning

I tillegg til, og uavhengig av, tunnelretningen, må også det nedslitte vegnettet i sentrumsområdet rustes opp. Et rotete og utflytende trafikkbilde skal strammes opp.

– Vi starter gravingen i sentrum i april neste år. Det blir en komplisert prosess fordi

vegen må holdes åpen for trafikk hele tiden. Riksvegen er eneste forbindelse mellom de ulike bydelene, forteller byggeleder Torgeir Dahle i Statens vegvesen.

Korte kjøreturer

Trafikken utenfra og inn til byen ligger på 1600 kjøretøy i døgnet. Det er trafikken som genereres inne i byen som skaper problemer, rv. 94 i sentrum har ÅDT på 11.500 kjøretøy. Byggelederen forteller at vegen i sentrum er så dårlig at asfaltdekket må lappes i høst for å komme gjennom vinteren.

– Den store mengden tungtrafikk til og fra Melkøya har slitt voldsomt på vegen, sier Dahle.

» Et rotete og utflytende trafikkbilde skal strammes opp.

En by av lys

Lys skaper kunstig dag og reduserer plagene av mørketida i Hammerfest. Det dynamiske lyset etterlikner dagslyset og demper mot kveld.

Giselle Jensen

– Vi bor langt mot nord der mørketida rår vinterstid. Det er helt naturlig at akkurat vi vier lyset ekstra oppmerksomhet. Vi har derfor laget en plan for å skape en kunstig dag, forteller arealplanlegger Øyvind Sundquist i Hammerfest kommune. Planen er utarbeidet av lysdesignere og sees som et lang-

siktig mål for kommunen.

– Etter hvert som lysinstallasjoner må byttes ut, kommer den nye teknologien inn. Dagens teknologi gir mange muligheter som ikke var tenkelige før. Med de nye datastyrtte armaturene kan vi styre lysstyrken i hver enkelt lysstolpe, og vi kan mikse lys med ulike farger for å endre temperaturen på lyset og skape gode byrom, forteller Sundquist.

Sparetiltak

I forbindelse med opprusting av rv. 94 gjennom Hammerfest skal Statens vegvesen installere dynamiske lys gjennom hovedgata.

– Lysplanen tilfredsstilte ikke



Vegvesenets krav til lysstyrke på en riksveg, så vi måtte gå noen runder for å finne løsninger. Armaturene får toveis belysning, én mot fasaden og én mot gaten, opplyser Sund-

quist. Til tross for økte investeringer i lysteknologien, betyr tiltaket innsparing på lengre sikt.

– Vi demper lyset om natten og sparer energi.

Dynamisk lys. Illustrasjonsfoto av Hammerfest en tidlig januardag. Bildet viser hvordan byen kan se ut med ny lysdesign. (Foto: Einar Jensen, Hammerfest kommune)

LANDET RUNDT



Fjell-sjampis

FUSA ■ Tradisjonen tru vanka det alkoholfri champagne då Statens vegvesen og Kruse Smith markerte gjennomslag på den 1450 meter lange Moshovdatunnelen på rv. 48 i Hordaland.

Byggjeleiar Gunnar Erstad i Statens vegvesen tek seg ein velfortent slurk av dei edle dråpene. Det same gjer ordførar i Fusa, Hans Vindenes, som tende siste lunta. (Foto: Geir Brekke)



Grotten for rømlinger

DRAMMEN ■ En ny, men ukjent attraksjon er bygd i Drammen det siste året. Den er det forhåpentligvis heller ikke mange som får se eller ta i bruk.

For "Grotten" på folkemunne er én av i alt seks rømningstunneler

mellom nye Kleivene tunnel og den gamle tunnelen og E18. Egil Grøn-skei t.v. og Bjørn Kleppestø i Statens vegvesen (bildet) står her i den spesielle tunnelåpningen nord for den gamle tunnelen. (Foto: Kjell Wold)



Første trebru over nye E6

TANGEN ■ Sist uke ble bærebuen på den første av de hittil planlagte ni overgangsbruene av tre over nye E6 i Hedmark løftet på plass. Skogsrud bru ligger like syd for Tangenkrysset, og er i følge trebruspesialist Trond Arne Stensby i Statens vegvesen Region øst prototypen på en helt ny type trebruer spesielt laget for det

såkalte 20-metersprofilen. Brukonstruksjonen kombinerer fordelene fra limtreplatebruer og bueteknikk og har veldig liten konstruksjonshøyde, og ruver dermed lite i terrenget. Prinsippet er tidligere testet ut på to overgangsbruer på E6 i Østfold, men da med 24,5 meters bredde. (Foto: Håkon Aurlien)



Vegen til Nordkapp

FINNMARK ■ E69 slynger seg langs Porsangerfjorden på vegen ut mot Magerøya og Nordkapp. Tusenvis av turister tar denne

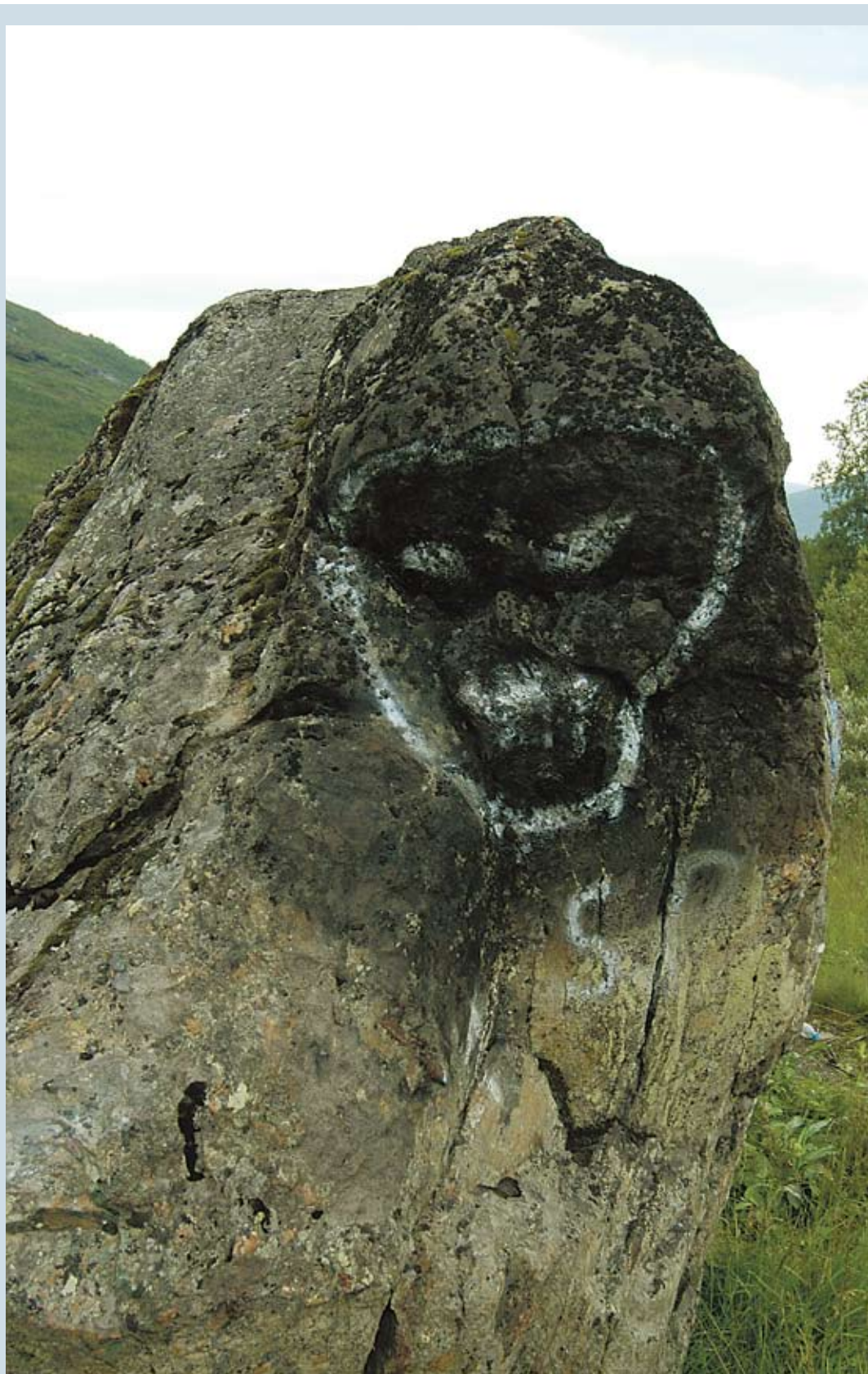
turen hver sommer. Kjøreturen avbrytes stadig av reinsdyr som beiter ved vegen og utgjør fine fotomotiv.

Vegen er værutsatt, og må ofte stenges når det snør og blåser vinterstid. (Foto: Giselle Jensen)

Enkel søppel-deponering

SEL ■ Statens vegvesen har laget mange fine rasteplasser langs E6 gjennom Gudbrandsdalen, men forleden ble en rasteplass i Sel utstyrt med dette møblelementet. Typen er langt mindre værbestandig enn det som trengs på rasteplasser og det er høyst sannsynlig at den som plasserte møblelementet på stedet gjorde det kun for å bli kvitt alt på enkleste og billigste måte, for seg selv. Dermed må Vegvesenet og felleskassa ta de ekstra utgiftene med å kjøre alt til nærmeste gjenvinningsstasjon. (Foto: Øyvind Stranna Larsen)





Skummelt

TROMS ■ Den mytiske Sara-stein i Lavangsdalen i Troms har blitt påført et skummelt dødningehode som stikker nesa

rett mot trafikken på E8. Er det overivrige forkjempere for trafikksikkerhet som går nye veier?

Steinen står så nær vegen at en uforsiktig fører kan havne ansikt til ansikt med dødningehodet. (Foto: Giselle Jensen)



Farge-terminalen

RANDEBERG ■ Vakre blomer set ein spiss på bussterminalen i Randaberg sentrum (biletet). Slik fargeprakt er det mykje av i kommunane på Nord-Jæren i år. I samband med status som euro-

peisk kulturby har det vore satsa mykje på beplanting langs vegnettet i Stavanger og nabokommunane. Statens vegvesen har vore med på spleiselaget. (Foto: Geir Brekke)



Kalvebakken

TROMS ■ På Kalvebakken i Ramfjorden utenfor Tromsø står tre generasjoner bruer over samme elv. Den eldste ligger øverst i terrenget, og den nyeste nederst. Den første

brua er fra 1911 og var i bruk til det ble bygd en ny bru i 1958. Den siste brua kom i 1975. Bruene ligger ved E8 mellom Tromsø og Nordkjostbotn. (Foto: Giselle Jensen)



Åpnet Vågårustvegen

SEL ■ En 4,1 kilometer ny parsell av Vågårustvegen ble åpnet sist fredag, og dermed har Oppland fylkeskommune investert 60 millioner kroner i en snarveg som forkorter avstanden mellom nordre Gudbrandsdalen og Ottadalen med 2,4 mil. Fylkesordfører Audun Tron fikk æren av å skjære over silkebåndet

med Vågå-ordfører Rune Øygard og Sel-ordfører Dag Rune Bryn som marskalker, godt støttet av distrikts-sjef Kjell Seim og anleggsleder Odd Sandvold. Bak: Rolf Steinar Martinussen, Ivar Sagsletten og Reidar Nystuen i "Waagenske Compagnie" som fyrte av en salutt for nyvegen. (Foto: Håkon Aurlien)

Mer rassikring ved Totak

RAULAND ■ En ny etappe av de omfattende rassikringsarbeidene langs rv. 362 på nordsiden av Totak mellom Rauland og Arabygd i Telemark startet i september og pågår fram mot jul. Byggeleder Trond Solbakken (bildet) forteller at vegen skal utvides og fjellet sikres. Jobben utføres av HAB Construction, og er beregnet å koste om lag 4,5 millioner kroner. (Foto: Kjell Wold)



REPORTASJE

Vil ha meir bru

■ ■ Fylkesrådmannen i Hordaland vil at staten skal ha ansvaret for rv. 562 Askøybrua (biletet) også etter at forvaltningsreformen er iverksett frå 2010. Medan Statens vegvesen har gjort framlegg om at rv. 555 Sotrabraua skal ha status som riksveg i framtida, er innfartsåra frå Askøy ikkje teke med i framlegget frå etaten. (Foto: Geir Brekke)



Kongelig E6-åpning

■ ■ H.M Kong Harald åpner den siste delstrekningen på den nye E6 i Østfold 24. november. Arrangementet finner sted inne i den 800 meter lange Eidtunnelen som nå er under rehabilitering, og det er ventet rundt 400 gjester.

Arbeidet med å utvide E6 i Østfold til firefeltsveg startet i januar 2001, og var da ment å pågå fram til 2015. Siden er utbyggingen forsert to ganger til det som var det raskest praktisk mulige. Mange strekninger er tatt i bruk, og nå er det en 30 km lang strekning gjennom Sarpsborg som gjøres ferdig.

Blir adm-sjef

■ ■ Jorunn Felde (40) er tilsett som ny administrasjonssjef hos fylkesmannen i Sogn og Fjordane.

Ho er i dag med i leiarteamet ved administrasjonsavdelinga i Statens vegvesen Region vest. Det var 11 søkjarar til stillinga. Også Eli Marita Vik Næss, leiar for ferjeseksjonen i Statens vegvesen Region vest søkte på stillinga hos fylkesmannen.

Løfter rv. 7

■ ■ Fylkesrådmannen i Hordaland vil at staten skal ha ansvaret for rv. 7 over Hardangervidda også etter at forvaltningsreformen er iverksett i 2010. Han understrekar at dette er den kortaste vegen mellom Bergen og Oslo, og at Hardangerbrua truleg vil føra til meir trafikk på fjellovergangen mellom Eidfjord og Gol. (Arkivfoto: Geir Brekke)



Riksveger tema i Kvitt eller dobbelt!

Regionvegsjef Berit Brendskag Lied er fagdommer når norske riksveger er ett av emnene i den nye utgaven av kunnskapskonkurransen Kvitt eller dobbelt i høst.

Eivind Sperre Austnes

– En utrolig spennende utfordring, sier regionvegsjefen, som ønsker å takke alle som har bidratt i de omfattende forberedelsene som startet i begynnelsen av juni.

Kvitt eller dobbelt har fagdommere til de forskjellige temaene og en overdommer som er med i hele programserien, i denne runden Merete Smith.

Berit Brendskag Lied er fagdommer for emnet norske riksveger. Hun har definert og avgrenset emnet, laget spørsmål og fasit, og stiller i studio for å vurdere svarene.

– Det har vært en stor og krevende jobb, men først og fremst spennende og lærerik, sier Lied, som er imponert over det store apparatet NRK mobiliserer til en slik produksjon.

Vegvesen-dugnad

Lied ønsker å takke alle som har bidratt i den omfattende jobben det har vært å forberede deltagelsen.

– Vi etablerte raskt en liten internredaksjon og har hatt kontaktpersoner i, og fått innspill fra, alle regionene og Vegdirektoratet, samtidig som Olav Søfteland og Arne Hagen har bidratt med den viktige kvalitetssikringen. Det har rett og slett vært en skikkelig Vegvesen-dugnad av godt gammeldags merke, forteller Lied.

Med spørsmålssettet er det mange faktorer som skal klaffe. Ikke bare skal spørsmål og svar være korrekte, det er også viktig at spørsmålene har stigende vanskelighetsgrad og er "tv-vennlige" og spennende for seeren å følge med på. Undervegs har det vært flere møter med NRK og overdommeren for å sikre



På tv: – Det er spennende og lærerikt å være fagdommer, forteller regionvegsjef Berit Brendskag Lied. (Foto: Arild Moen/TINGH)

at man får et så korrekt og interessant spørsmålssett som mulig.

1400 påmeldte

Flere enn 1400 personer meldte seg på til årets runde, og det har vært en stor jobb å sile ut kandidatene. NRK har i prosessen besøkt 15 tettsteder og byer for man landet på 20 temaer.

Det er en variert meny tv-seerne skal gjennom i løpet av høsten. Fra

Eurovision Song Contest og Olsenbanden til norske mynter og romkappløpet. Mannen som prøver seg på emnet norske riksveger er Roar Jørn Hermansen fra Moss. Han har vært gjennom en tøff prekvalifisering, så det er ingen lettvekter som bryner seg på 27.000 km norske riksveger.

Ingen lek

– Jeg er veldig fornøyd med årets

kandidater og temaer, og gleder meg til å bli bedre kjent med dem, sier programleder Nadia Hasnaoui til NRK om programmet.

Det er fortsatt vanskelig å klare seg fram til toppgevinsten, understreker hun.

– Alle som har sett programmet vet at det er en kunnskapskonkurranse med høyt nivå, så dette kommer ikke til å bli lekende lett for noen.

Til topps i riksvegkunnskap

Riksvegekspert Roar Hermansen gikk til topps i NRKs "Kvitt eller dobbelt" og vant 96.000 kroner. Samferdselsminister Liv Signe Navarsete har invitert familien på opplevelsestur til Vegmuseet i Lillehammer, og hovedpersonen til å være med på en vegåpning.

Håkon Aurlien

– Det var nære på. Et av spørsmålene ble kvalifisert gjeting, sier Roar Her-

mansen. TV-seerne kunne formelig føle spenningen da han grunnet på hvilken riksvegbru fra 1991 Riksantikvaren hadde valgt å frede. Han var innom både Helgelandsbrua, Askøy og Leonardobraua før han endte med Skarnsundet bru, og fikk bestått.

Siste spørsmålsrunde besto av syv spørsmål og mange ble nok imponert over hans beskrivelse av den nokså sammensatte vegruta for den som vil kjøre fergefritt fra Haugegesund til Bergen.

– Det var det enkleste, for det er strekninger og riksvegnumre jeg kan, mer enn bruer og tunneler, forteller han.

Reiseklar

Hovedpremien skal brukes på en USA-tur med kona. Hele familien skal være med til Statens vegvesens regionkontor på Lillehammer og vegmuseet og trafikksikkerhetssenteret ved Hunderfossen. Og så ser han fram til å være med på vegåpning. Hvilken det blir er usikkert.

– Det kunne være hyggelig å bli med når kongen kommer til E6-åpning i Østfold 24. november. Men det kan også bli åpning av Atlanterhavstunnelen ved Kristiansund neste år, eller kanskje Finnfast-åpningen i Rogaland. Jeg gleder meg, sier Roar Hermansen.



Rikvegmeister: Roar Hermansen gikk til topps i "Kvitt eller Dobbelt". (Foto: Håkon Aurlien)



Vinn-vinn: Salsummen for denne næringstomta kjem trafikantane til gode, seier prosjektleiar Rolf Harkestad. (Foto: Geir Brekke)

Steinmasser til nytte

Statens vegvesen har brukt steinmasser frå tunnel til å lage ei næringstomt som gir inntekter til Finnfast-prosjektet i Rogaland.

Geir Brekke

Det er teke ut store steinmassar etter drivinga av den 5685 meter lange Finnøytunnelen mellom Rennesøy og Finnøy, samt sidetunnelen til Talgje på 1467 meter.

Nytt næringsareal

Mellom anna er det brukt kring 70.000 kubikkmeter til ny kollektivterminal på Judaberg, lenger nord på øya. Kring 200.000 kubikkmeter tun-

nelstein er fylt ut ved Ladstein på Finnøy. Her er det regulert eit nytt næringsareal på 26 dekar. No har Statens vegvesen seld det såkalla Ladstein-plataet for 860 kroner per kvadratmeter.

– Når kjøparen tek over den ferdig planerte næringstomta innan 2010 kan eigeiendomen ha ein salsverdi på 17-18 millionar kroner, trur prosjektleiar Rolf Harkestad.

Han har fått avklart med etatsleiinga at inntekta går inn i rekneskapa til Finnfast, og blir eit bidrag til å halde kostnadene nede og såleis kome trafikantane til gode gjennom takstnivået og innkrevjingstida for bompengane.

Vil skape vekst

Næringstomta på Ladstein er kjøpt

av ei investeringsgruppe i Stavanger, med bakgrunn frå Finnøy. Tomteprisen for næringsverksemd på Finnøy blir lågare enn elles på Nord-Jæren. Investorene reknar også med

at det vil bli attraktivt å etablere ny næringsdrift på øya når fastlandstunnelen blir opna om eit drygt års tid.

Ladstein-plataet ligg tett ved tunnelmunninga, og Statens vegvesen har spart pengar på massetransport og dumping ved å kunne plassere tunnelsteinen i fjorden like ved veganlegget. Utfyllinga er gjort i samråd med huseigarane på Ladstein. Ei lokal investorgruppe var òg med og baud på den nye næringstomta, men nådde ikkje opp.

Nytt gjennomslag

Det var gjennomslag i Finnøytunnelen i slutten av mai. No pågår drivinga av sidearmen Talgjetunnelen, der det er venta gjennomslag i november i år. Opning av Finnfast er planlagt 30. oktober 2009.

– Kostnadsutviklinga er under kontroll. Så langt ser det ikkje ut til at vi får nokon vesentleg kostnadsauke på anlegget, seier Harkestad.

Elektroarbeidet i tunnelen er godt i gang. Dette inngår i totalentreprisen til NCC, og det tyder at hovudentreprenøren har ansvaret for å følgje opp sin underleverandør på elektromontasje, medan byggherren får att rapportering om prosjektet frå NCC.

Dette fører til mindre manskapsbehov hos Statens vegvesen, i forhold til ein regiform der elektromontasjen var skild ut som eigen entrepris på prosjektet.

FAKTA

Omfang: 8370 meter

Tunnelar: Finnøytunnelen på 5685 meter med profil T 8,5 og Talgjetunnelen på 1467 meter med profil T 5,5

Djupaste punkt: 200 meter under havoverflata

Kostnad: 560 millionar kroner

Finansiering: 80 prosent bompengar, 15 prosent ferjetilskotsmidlar og 5 prosent statleg løyving

Byggjstart: August 2006

Opning: 30. oktober 2009

Planlegging og byggherre: Statens vegvesen

Hovudentreprenør: NCC Construction



Byportalen: Byggleiarane Livar Thomassen (t.v.) og Lewy Dalen med ein av dei nye portalane i Randaberg sentrum. (Foto: Geir Brekke)

Byens portal

Sentrumsgatene i Randaberg i Rogaland blir mjukare med universell utforming og nye byportalar.

Geir Brekke

Statens vegvesen legg i desse dagar siste hand på miljøgateprosjektet i Randaberg. No er ein drøy kilometer av gatenettet i sentrum utstyrt med opphøgde gangfelt for å få ned farten på biltrafikken og betre forholda for fotgjengarar og syklistar.

Det er dessutan brukt ny gatestein i delar av sentrum for å auke opplevingskvaliteten.

Randaberg har fått arkitekt hjelp til utforming av eigen byportal, som er sett opp i alle dei fem innfartsgatene til sentrum. Her er det planta eføy, som skal understreka at du kjem inn i den grøne landsbyen, som er kommunen sitt varemerke for staden.

Randaberg er den første av tettstadane i Rogaland som får gjennomført universell utforming. Statens vegvesen set no i gang arbeid med å

lage ein strategi for slike utbyggings-tiltak i Region vest.

I Randaberg er det ein rullestolbrukar som har skrivne til Statens vegvesen og meint at forholda for rørslehemma er blitt dårlegare etter at miljøgata er bygt.

– Det er ein plass på strekninga vi ikkje har lukkast heilt. Men det er nok interessekonflikter ute og går når vi skal driva med tilpassing av gamal veg. Vi er likevel godt nøgde med trafikktrygginga som gir lågare fart på biltrafikken, seier byggleiar Lewy Dalen.

AKTUELT



Statens vegvesen

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

Ledige stillinger

REGION ØST
Tekniske kontrollører, saksbehandlere og administrasjonsmedarbeidere
RISLØKKA, BILLINGSTAD OG DRØBAK
Stillingsnr. 1-129-08
Søknadsfrist 10.10.2008

Ingeniør - kjøretøyområdet
SVINESUND
Stillingsnr. 1-131-08
Søknadsfrist 23.10.2008

REGION SØR
IT driftspersonell
SKIEN, EVT. ARENDAL ELLER DRAMMEN
Stillingsnr. 2-043-08
Søknadsfrist 17.10.2008

Stilling ved IT-seksjonen
SKIEN
Stillingsnr. 2-044-08
Søknadsfrist 17.10.2008

Stilling i resepsjonen
ARENDAL
Stillingsnr. 2-045-08
Søknadsfrist 17.10.2008

REGION VEST
Ingeniør/inspektør innen fagområdet kjøretøy
ODDA
Stillingsnr. 3-040-08
Søknadsfrist 15.10.2008

Distriktssjef i Fjordane distrikt
FØRDE
Stillingsnr. 3-042-08
Søknadsfrist 19.10.2008

Arealplanforvaltning og trafikkteknikk
FØRDE
Stillingsnr. 3-043-08
Søknadsfrist 19.10.2008

Førarprøvesensor
STAVANGER OG EGRSUND
Stillingsnr. 3-041-08
Søknadsfrist 20.10.2008

Elektroingeniør
STAVANGER
Stillingsnr. 3-044-08
Søknadsfrist 20.10.2008

Medarbeidar innan køyretøyområdet
STAVANGER
Stillingsnr. 3-045-08
Søknadsfrist 20.10.2008

REGION MIDT
Stilling innen kjøretøyteknisk område
MOLDE
Stillingsnr. 4-075-08
Søknadsfrist 17.10.2008

Utbyggingsjef
MOLDE
Stillingsnr. 4-076-08
Søknadsfrist 17.10.2008

Avdelingsingeniør/overingeniør innen trafikk-, areal- og vegplanlegging
MOLDE
Stillingsnr. 4-077-08
Søknadsfrist 17.10.2008

Byggeleiarar i Nordmøre og Romsdal distrikt
MOLDE
Stillingsnr. 4-078-08
Søknadsfrist 17.10.2008

REGION NORD
Kundebehandler
BODØ
Søknadsfrist 10.10.2008

Byggeleder Toventunnelen
MOSJØEN
Søknadsfrist 17.10.2008

Plankoordinator og vegplanlegger Helgelandspakken
MOSJØEN
Søknadsfrist 17.10.2008

VEGDIREKTORATET
Medarbeidere innen fagområdene: Intelligente transportsystemer og tjenester (ITS), Veg- og gateutforming og Trafikkdata
TRONDHEIM
Søknadsfrist 10.10.2008

Vikariat innenfor fagområdet vegtrafikkstøy
OSLO
Søknadsfrist 13.10.2008

Sentralbordmedarbeider til Servicetorget (1 års vikariat), OSLO
OSLO
Søknadsfrist 13.10.2008

Regnskapsmedarbeider (konsulent)
VADSØ
Søknadsfrist 13.10.2008

Førstekonsulent/rådgiver
VADSØ
Søknadsfrist 13.10.2008

For ytterligere informasjon se vegvesen.no/jobb

vegvesen.no



Tillitserklæring: - Dette er en stor tillitserklæring for Statens vegvesen, sier Tove Hoven, her sammen med Liv Signe Navarsete. (Foto: Carl-Erik Eriksson)

Får ansvar for Transnova

Fra 2009 og i tre år framover får Statens vegvesen 50 millioner kroner årlig til å drive prosjektet Transnova – "transportsektorens Enova". Ansvaret er lagt til Statens vegvesens teknologienhet i Trondheim.

Inger Lise Sagmo

Transnova skal være en fødselshjelper for utviklingsprosjekter for miljøvennlig transport. Statens vegvesens oppgave blir å fordele midlene til gode miljøprosjekter. Prosjekter som framskynder økt bruk av alternative drivstoff, slik som annengenerasjons biodrivstoff, elektrisitet og hydrogen, skal prioriteres.

Trondheim naturlig valg
Da samferdselsminister Liv Signe

Navarsete presenterte prosjektet og ansvars plasseringen i Trondheim i forrige uke, sa hun at det var helt naturlig å legge dette prosjektet til Trondheim: Både fordi byen er et senter for naturvitenskapelig og teknisk kompetanse, og fordi Statens vegvesen har greid å bygge opp en sterk kompetanse- og utviklingsenhet der i løpet av de siste fem årene.

En tillitserklæring

– For Statens vegvesen er dette en stor tillitserklæring og en anerkjennelse av oss som miljø- og kompetanseetat, sier utviklingsjef Tore Hoven, som er den som skal følge opp Transnovaarbeidet i Statens vegvesen.

– Vi kommer så snart som mulig til å lyse ut en stilling som prosjektleder for Transnova. I tillegg oppretter vi et fagråd som skal bistå prosjektlederen i vurdere søknadene om midler til utviklingsprosjekter etter hvert som de kommer inn, sier Hoven, og legger til:

– Vi satser på å ha en prosjektleder på plass så tidlig som mulig slik at vi kan komme raskt i gang i 2009.



Båtrute for stengt veg

Denne høsten har det vært satt opp fast båtrute for persontrafikk på innsjøen Totak i Telemark.

Kjell Wold

– På grunn av omfattende arbeid med rassikring på riksveg 362 mellom Rauland og Arabygd har vi måttet stenge vegen helt i to uker, forteller byggeleder Trond Solbakken i Statens vegvesen.

En lokal turistvert og hotelleier har stilt båt til disposisjon for å frakte folk mellom Vaa og Flatland

ved Rauland. Ni sjeler får plass i båten som har tatt den 11 kilometer lange sjøreisen til faste tider hver morgen og ettermiddag, og på bestilling ellers på dagen.

– Beboerne langs vegen har tatt vegstengingen med forbausende ro. Vegen har i lang tid vært svært rasutsatt, så her hilser alle utbedringer av vegen hjertelig velkommen selv om det byr på visse ulemper en tid, forteller Solbakken.

Rassikringen på riksveg 362 skal være ferdig før vinteren setter inn for alvor i de værharde Raulandsfjellene. (Foto: Trond Solbakken)



Godtek ikkje tankelaus køyring

Køyr med vet: Køyretøy med vegvesen-uniformering er godt synlege i trafikken og vert lagt godt merke til av medtrafikanter. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

Regionvegsjef Olav Ellevset vil ikkje sitje i ro og sjå at tilsette som køyrer i tenestebilar bryt vegtrafikklova. – Vi godtek ikkje tankelaus kjøring, slår han fast.

Helge Rong

Regionvegsjefen har i det siste motteke to dømer på at etatens uniformerte tenestebilar er observert med ei åtferd som ikkje er samsvarande

med etatens viktigaste budskap; trafikktryggleik.

– For det første er det viktig med tanke på tryggleiken til andre trafikantar og våre tilsette, men samstundes kan ein ikkje skjule det faktum at uniformerte vegvesen-kjøretøy er godt synlege i trafikken. Kan ikkje våre bilar køyre på ein måte som er i tråd med trafikkreglane, skal vi heller ikkje vente at andre handlar i tråd med gjeldande regelverk. Derfor ser vi svært alvorleg på at våre bilar vert ført på ein måte som ikkje samsvarer med interne retningslinjer og lovverket, seier Ellevset.

Urovekkjande

For kort tid sidan kom det inn melding frå ein vegfarande om det vedkommande opplevde som tullkøyring av ein uniformert vegvesen-bil. Meldaren følgde bilen eit stykke, men våga ikkje køyre like fort som det uniformerte køyretøyet. Farten vart anslått til å liggje godt over fartsgrensa på staden.

– For meg var det urovekkjande å sjå at ein vegvesen-bil braut fartsgrensa, seier meldaren, Hans Schaefer, til Vegen og vi.

Han fann det nødvendig å melde frå om hendinga, og håper episoden kan tene som ein vekkar

for dei tilsette i Statens vegvesen.

– Om det er nokon eg ventar skal oppføre seg som gode eksempel i trafikken, er det vegvesebilar, seier Scaefar til Vegen og vi

Skjerpa oppsyn

Episoden fann stad kort tid etter at leiargruppa i Region vest hadde handsama korleis ein skal gripe fatt i slike tilfelle. Regionvegsjefen fann det likevel nødvendig å nok ein gong ta opp saka.

– Saka er teken opp med dei tilsette som var i bilen på gjeldande tidspunkt. Dei kjenner seg ikkje igjen i påstandane, så derfor blir det

påstand mot påstand. Vi har likevel handsama saka, og vel å gå ut med den klare budskapen om at slik køyring der her er påstand om ikkje er akseptabelt med tenestebil. No håper eg alle våre forstår at det er heilt nødvendig med korrekt oppreden i trafikken. Spesielt når ein køyrer tenestebil, men også generelt, understrekar Ellevset. Han vil derfor ha skjerpa merksemd på problemstillinga i tida framover.

– Om det viser seg at dette er eit større problem enn den kunnskap vi no har, vil vi også vurdere å skjerpa reaksjonsforma, opplyser Ellevset.



Allmøte: Regionvegsjef Olav Ellevset orienterer tilsette ved Bergen distriktskontor om status for forvaltningsreforma. (Geir Brekke)

Undervurdering

– Det er mogleg fylkeskommunane undervurderer omfanget av at dei blir ein stor vegeigar gjennom forvaltningsreforma, meiner regionvegsjef Olav Ellevset.

Geir Brekke

– Vi må såleis rekne med at det kan bli endringar i forvaltningsregimet den første perioden etter at regionreforma er sett i verk frå 2010. Det

kan bli ein bratt læringskurve for dei nye regionane, meiner han.

– Men det er viktig at Statens vegvesen er ein god støttespelar for regionane i denne prosessen.

Slik kan reforma også gi gode resultat for vårt ansvarsområde, seier Ellevset, som her byggjer på inntrykk frå dei tre fylka i Region vest.

Alle tre fylka ønskjer å overta fagfolk frå Statens vegvesen. Men det er ingen automatikk i dette. Ingen vegvesen-tilsette har i dag full stilling med oppgaver for det som

fylkeskommunane skal ta over. Men sjølvsagt kan fylkeskommunane lyse ut stillinger som vegvesen-tilsette kan søkje på.

– Vi reknar med at Statens vegvesen framleis skal ha eit sektoransvar for kollektivtransport, sjølv om dette i hovudsak er trafikk på det som blir fylkesvegnettet. Men vi blir nok mindre operative på dette fagfeltet.

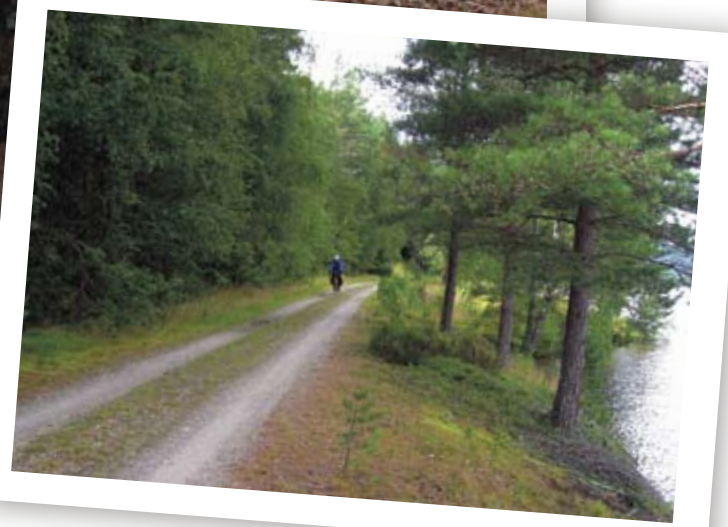
– Uansett er det ingen grunn til å sjå på reforma som ein trussel mot tilsette i Statens vegvesen, meiner Ellevset.

REPORTASJE



Skildrer: Signe Gunn Myre har skildret sin sykkeltur gjennom Setesdalen.

Sjulebot: Rast ved et stille vann. (Foto: Signe Gunn Myre)



Stilheden: Langt inne i de dype skoger senker roen seg. Ikke noe stress med biler som vil forbi. (Foto: Signe Gunn Myre)

Førstereis på sykkelrute 3

Vi har ingen nasjonale turistveger i Region sør, men til gjengjeld har vi en rekke spennende nasjonale sykkelruter. Bli med på rute 3 gjennom Setesdal!

På sykkelsetet: Signe Gunn Myre

Sykelrute 3 skulle erobres i løpet av tre augstdager. Skal en sykle gjennom Setesdal kan det være smart å starte på toppen, i alle fall for en nybegynner. Da har en 800 høydemeter å gå på. Første dag, på Hovden, opprørt med skiftende skydekke og faktisk gløtt av sol. Jeg spiste en god frokost, smørte ei dugelig niste, og satte avgårde med friskt mot. Følte meg litt sann "Lars Monsen på ekspedisjon".

Etter omtrent 100 meter var godværet over, himmelen åpnet seg og det høljet ned. Her snakker vi ikke om dråper, men om strie strømmer. Det var bare å finne

fram regntøy og skotrek først som sist. Kjente et streif av usikkerhet da. "Klarer jeg dette?"

Jippi eller hjelp?

Men, jeg kom meg på sykkelen, beina gikk, og jeg holdt meg god og varm. Nede i skoene kunne jeg vifte med tærne i tørre, tynne ullsokker. Det fungerte. Kroppen fungerte, sykkelen fungerte, utstyret fungerte. Jeg var tørr innerst mens det sildret og rant overalt rundt meg. Aldri visste jeg at det var så deilig å sykle i regnvær.

Det var godt å puste. Lufta var så ren. Småbakkene bruste, elva rant stri, svabergene glinset og det fløt vanndråper på absolutt alt. På furugreiner, på mosen, på veien, i ansiktet mitt. En vanvittig friskhet. Med ett var det så godt å leve. Jeg hørte en fugl som kvitra. Tror den ropte "Jippii!", men det kan selvfølgelig også ha vært "hjelp!".

Å synges i dusjen

På Bykle møtte jeg en sykkelkompis som skulle følge meg på resten av turen. Han kom med varm kaffe og nybakte kanelboller. Det var himmel på jord. Beste matpause på

år og dag. Men, vi måtte videre i silregnet. Inni meg boblet det: "Dette får jeg til!" Det var svak nedoverbakke, hjulene gikk av seg selv. Jeg måtte bare synges!

Vi sykla til Rysstad første dagen. Jeg ble sliten på slutten. Glad og sliten. Det var en sann god trøtthet en får når en har vært ute og brukt kroppen i flere timer. Det eneste jeg trengte på Sølvgardens hotell var å få dekket basisbehovene; en dusj, et solid måltid mat og ei seng. Dessuten passet jeg på å stille godt med rumpa. Sauset inn med babyolje. Det gjør underverker.

Å kjenne at en lever

Dagen etter var det oppholdsvær og god temperatur. Sykkelruta går stort sett på motsatt side av Otra enn riksvegen. Det var praktfullt å oppleve Reiårsfossen på avstand, se den speile seg elegant i fjorden. Langs vegen vokste det villbringerbær. Vi sykla gjennom sjarmende små Setedalstun med epletrær, fargesprakende blomkarse og lange vedlag. Det luktet så godt og hjemmekoselig av veden!

Men det var et sjokk å komme inn i en beksvart tunnel ved Åraksbø. Så ikke en meter foran meg. Det var som å være i en mørk sekk. Og her skulle jeg liksom sykle? Nei, det gikk dårlig. Måtte snirkle meg av gårde. Det var en befrielse å komme ut.

Lenger nede kom vi til en perle av en badeplass ved Dale. Det var sandstrand og furulegger, passe varmt vann og ei gresslette til å sove på. Like før jeg sovnet, hørte jeg en lett skjelvelyd i ospa over meg. En følelse av lykke kom sivende inn. Det er kontrastene som gjør livet verd å leve.

Den siste halvtimen øste regnet ned på nytt, vi slurvet med regntøyet og var temmelig våte da vi ankom Byglandsfjord. Heldigvis har venndølen som driver Refnes hotell sans for syklistene. Ellers hadde vi knapt fått tak over hodet for her var det kjåka fullt.

– Hå seie dykken, sykle dykken?, ropte Andreas.
– Æ dykken frå Vegvesenet? Ja, då må me strekke oss langt.

Dermed fikk han ordnet med klappesenger og en gedigen midt-dagsbuffet. Jeg spiste som en ulv

og sov som en bjørn. Villmarkens datter som jeg var blitt.

Å ligge på hjul

Nederste etappe av sykkelruta går på traseen til den nedlagte Setesdalsbanen. Det meste er grusveg. Helt ålreit å sykle på. Flere partier er veldig idylliske.

Jeg begynte å kjenne det i både rumpe og lår. Litt sann mørbanka. Mobiltelefonen ringte. Det var en god kollega, hjemmehørende på Ulefoss. Da han hørte hva jeg bedrev, sa han:

– Ja, det er vakkert i Setesdal, Signe Gunn, men nå tenker jeg du har det omtrent som etter en real bryllupsnatt! Det er noen som vet å sette ord på ting!

De siste kilometerne var jeg ordentlig sliten. Da lærte jeg noe smart. Jeg sykla helt inntil kompisens foran, lå kun en meter bak, og hadde ingen motstand. Da fikk et kjærkomment hvileskjær innimellom. Er det kanskje det som kalles å ligge på hjul?

Vel hjemme var jeg stolt. Stolt av å ha greid turen selv, stolt av den fascinerende sykkelruta og stolt av å høre til i Region sør der vi faktisk har flere slike ruter å skilte med!

TETT PÅ

NAVN: Terje Westlie ■ **ALDER:** 62 ■ **STILLING:** Leder, Strategi- og økonomistaben i Vegdirektoratet ■ **BOSTED:** Korsvoll, Oslo ■ **SIVILSTATUS:** Gift, tre barn (35, 31, og 15), ett, snart to barnebarn. ■ **AKTUELL SOM:** Strateg med ansvar for pengeflyten i Statens vegvesen

Strategen

7. oktober fikk han endelig regjeringens forslag til vegbudsjett for 2009. Innholdet var allerede godt kjent for lederen av strategistaben i Vegdirektoratet. Terje Westlie begynte nemlig jobben med budsjettet allerede i desember 2007.

Helge Rong

– Omtrent ett år går med på å lage et budsjett, så nå er det like før vi begynner jobben med 2010-budsjettet, forteller Terje Westlie.

Ekte oslogutt

I alle sine leveår, minus seks, har Westlie holdt til i bydelen Korsvoll i Oslo. Han karakteriserer seg selv som gammel sosialøkonom, ganske ærekjær, en målbevisst herre som er resultatorientert. Med slike mål blir det mange timer på jobben.

– Når jeg ikke er på kontoret, er hagearbeid trivelig. Det er avstressende, og jeg får koplet tankene inn på andre ting. Ellers har idrett vært viktig for meg. Prøver å holde kroppen i grei form, humrer Westlie, som har spilt både håndball, forball og ishockey.

Trofast

Som i idretten har Westlie også i arbeidslivet vært trofast mot samme partner.

– Jeg har kun jobbet i Statens vegvesen og i Vegdirektoratet. Kanskje er det en liten svakhet, for jeg mener oppriktig at det er viktig at alle vi som jobber i etaten har gode kunnskaper om alle nivåer. Derfor burde det vært obligatorisk med jobbopphold på flere nivå i etaten, gjerne lagt inn som et krav i tilsetningskontrakten. Sikkert ikke like enkelt å få til i det praktiske, men gevinsten er jeg sikker på ville vært stor. Vi ville uten tvil fått bedre forståelse for hverandres situasjon, blitt et mye mer samlet Vegvesen, mener Westlie. Aldri har han vurdert å søke jobb i det private.

– Faktisk tviler jeg på om noen private bedrifter kunne gitt meg de mulighetene jeg har fått i etaten. Eneste alternativ måtte vært i Samferdselsdepartementet, hvor jeg en gang vurderte å søke jobb. Det ble ikke noe av, men det gikk en søknad fra meg til Finansdepartementet. Jobb ble det ikke, og det kan jo ha vært like greit for begge parter, humrer Westlie.

Liker makt

Som leder for strategistaben sitter Westlie i en sterk maktposisjon. Han legger heller ikke skjul på at det er noe han finner tilfredsstillende.

– Er du samfunnsengasjert, for det er jeg, er det godt å kunne ha jobben sin i en slik posisjon jeg har. Partipolitikk har jeg ikke engasjert meg i. Tror faktisk jeg har større

innflytelse slik det er nå, samtidig som det er vanskelig å kombinere jobben med partipolitikk, lyder den ærlige forklaringen.

Godt budsjett

Forslaget til vegbudsjett for neste år er Westlie rimelig fornøyd med. Spesielt mener han det er viktig med den økte satsingen på drift- og vedlikehold som det legges opp til, samt at trafikksikkerhetsprofilen er bedre enn tidligere.

– Likevel kommer vi nok ikke opp på et høyt nok drift og vedlikeholds nivå. Det må også satses enda mer på trafikksikkerhet, for dagens forhold med det store antallet drepte og skadde er ikke akseptabelt, mener Westlie. Han gleder seg derfor over at 2009 blir et rekordår for åpning av firefeltsveg, samt at det aldri er satt av mer penger til å bygge midtrekkverk.

– Nei, nå må jeg videre. Vi er i full gang med NTP-arbeidet, hvor ting skal omsettes i et handlingsprogram. Bestillingene formerlig hagler inn fra departementet. Og snart starter vi arbeidet med å lage budsjett for 2010, avslutter Westlie.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

– Alt for mange kjører som tullinger. De mangler rett og slett respekt for trafikreglene.

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

– Vi må redusere ventetider på trafikkstasjoner, bedre likebehandling. Folk skal koples til riktig person med en gang, helst slippe trykk hit og dit.

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

To ting. Brukt tiden til å snakke med alle mine kolleger her i Vegdirektoratet. Få satt i system at alle skal jobbe på ulike nivå i etaten.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Jeg ville heller vært finansminister. Jobbet beinhardt for å få økt drift- og vedlikeholds budsjettet med 2 milliarder kroner i året, og fått mer fokus på universell utforming. Det er vondt å se at personer med funksjonshemninger sliter med å ta seg fram.

Engasjert: – Som mange andre har jeg brukt masse tid på å trene unge mennesker, gi dem et meningsfylt fritidstilbud, forteller Westlie. (Foto: Knut Opeide)

LØSGRUS

HVEM HVA HVOR?

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



Foreløpig har det ikke kommet inn informasjon om bildet i forrige utgave. Om noen har opplysninger er det ikke for sent å sende disse til Ole Arvid Flatmark ved Norsk vegmuseum.



HVA SKJER?

9. OKTOBER/OSLO

■ Rassikringskonferansen

15. OKTOBER/GARDERMOEN

■ Transportbrukerkonferansen

16. OKTOBER/NORD-NORGE

■ Piggdekk-påbud

20-21. OKT/KONGSBERG

■ Den nasjonale sykkelkonferansen

1. NOVEMBER/SØR-NORGE

■ Påbud om piggdekk, Sør-Norge

1. NOVEMBER/HELE LANDET

■ Påbud om bilbelte for drosjesjåfører

4. NOVEMBER/HELL

■ Grunnerverkonferansen

5. NOVEMBER/OSLO

■ Grunnerverkonferansen

5. NOVEMBER/OSLO

■ Vegdekkekonferansen

10-11. NOVEMBER/OSLO

■ Brukonferansen 2008

20. NOVEMBER/OSLO

■ Fjellsprengingskonferansen

2-3. DESEMBER/DRAMMEN

■ Konferansen Ny investeringsprofil - Hva gjør vi?

31. DESEMBER/HELE LANDET

■ Frist for innlevering av kjennermerke for å unngå årsavgift

Vet du om noe som skal skje?

Send e-post til:

vegenogvi@vegvesen.no

LØST OG FAST



Stedet

Gård og lite sted på høy åsrygg mellom Marnardal og Audnedal i Vest-Agder. Dialektord av stedsnavnet Kalland. Plassen betyr enten kald plass eller plassen man roper eller kaller

fra. I følge bygdebok er stedet og navnet kjent minst tilbake til 1500-tallet. Kaddan ligger sørvest i Marnardal kommune. (Foto: Kjell Wold)



Eksotisk

Vegen og vi leses over alt. Vi har tidligere trykket bilder av ansatte fra Billingstad trafikkstasjon under avslappet avlesing i eksotiske Thailand og Gambia. Dette bildet er tatt i Rocky Mountains utenfor Jasper

i Canada, og viser Odd Kjetil Smådahl ved Risløkka trafikkstasjon under intens avislesing i 2500 meters høyde. Fotograf er Artur Kaminski, også han ansatt på Risløkka trafikkstasjon.

Her om dagen

E6 like nord for Eidsvoldstunnelen i høstfarger. Trafikken går tett på trefeltsvegen og det er liten avstand mellom møtende biler i stort fart. Mon tro om man om 50 år vil stusse over hvilken risiko man tillot seg i trafikken rundt årtusenskiiftet. (Foto: Håkon Aurlien)



UNORMALER 91



Skiltet retning forbudt

Sjelden har den unormale jury funnet en mer verdig kandidat til juryens hederspris enn denne skiltkombinasjonen som er å finne på rv. 19 gjennom Moss sentrum.

Før Flemmingskrysset der riksvegene 19 og 119 går sammen, møter reisende som tar fergen fra Horten mot E6 skilting som gir et klart signal om å svinge til venstre, men at venstresving også er forbudt.

I alle fall er det dette inntrykket den får som følger den generelle regel i skiltforskriftens § 7 om at skilt "gjelder i kjøretretningen fra der skiltet er satt opp og fram til nærmeste vegkryss".

Paragrafen gir dog unntak der "annet er bestemt for det enkelte

skilt". Og om skilt 330.2 "Svingeforbud til venstre" heter at "forbudet gjelder bare for det vegkryss eller den avkjørsel som skiltet er plassert i eller ved".

Forbudsskiltet gjelder egentlig et kryss rett før skiltet, og er ment å sette forbud mot venstresving der. Påbudsskilt 404.1 montert rett under forbudsskiltet, skal derimot sikre at trafikantene velger rett side av midtrabatten fram mot neste kryss.

Bildet er tatt av Dag Terje Langnes som til daglig å finne i Vegdirektoratets korridorer. Han påpeker at skiltingen forlengst er tatt opp med rett fagperson uten at det har fått synderlig effekt. Men det er helt normalt.

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Til kamp mot distraherende reklame

Med en domsavsigelse i ryggen går Statens vegvesen nå til kamp mot de mange variable reklameskiltene som kan virke distraherende på trafikantene. En dom i Oslo byrett gir full støtte til Vegvesenets tolkning av veglovens § 33. De store

variable reklameskiltene som skifter bilde opptil 15 ganger i minuttet, er i skuddet som aldri før. Det har inntil nå vært tvil om Vegvesenet kan nekte slik reklame dersom den er plassert mer enn 30 meter fra vegens midtlinje.