



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET:

Det innføres forbud mot forbikjøring for tunge kjøretøy i flere Vestfoldtunneler.

SIDE 4

UTBYGGING:

Det nærmar seg opning av den andre undersjøiske tunnelen på Vestlandet.

SIDE 11

BRUVERN:

Riksantikvaren vil frede 40 av Statens vegvesens bruer.

SIDE 18-19

Mobil- snakk

LEDER SIDE 2

Dyrt å gløyme

Mange gløymmer å levere salsmelding når dei har seld bilen sin.

SIDE 6

Verdsrekord

Verdas djupaste vegtunnel er opna.

SIDE 12-13

Løpsk mobil

Inger Prestmoen fikk 93 SMS-er på en humpete kjøretur i Numedal. (Foto: Kjell Wold)

SIDE 14



Ønsker endring: Regionvegsjef Sidsel Sandelien vil stimulere de tilsatte i Statens vegvesen til å velge bort bilen. (Foto: Per Kollstad)

Får ikke kjøpe sykkel til ansatte

Gi ansatte gratis sykler og månedskort: Det sier regionvegsjef Sidsel Sandelien i Statens vegvesen. Tanken er å stimulere til andre transportvalg for tilsatte som i dag kjører bil til og fra jobben. I dag kan ikke regionvegsjefen bruke Statens penger på denne måten. - Derfor må det nok en prosess til med flere departementer før vi kan iverksette en ordning, sier hun. SIDE 15



Rasekspert

Det har vore ein travel vinter for rasgeologane vestafjells og nestor Svein Helge Frækaland. (Foto: Geir Brekke)

SIDE 23



Ønsker OPS-light i nord

- Vi prøver gjerne ut den nye kontraktsformen på E6 fra grensa til Trøndelag til Saltfjellet, sier utbyggingssjef Stein J. Johansen i Statens vegvesen Region nord. (Foto: Helge Rong)

SIDE 8-9

DAGSORDEN

Mobilsnakk

LEDER

Helge Rong

■ Mobiltelefonen er en fin ting. Den har gjort oss tilgjengelig omtrent overalt, med de fordeler og ulemper det medfører. Vi snakker i telefonen overalt, med og uten håndfritt utstyr.

La gå, det ser unektelig litt snålt ut når man ser en person komme gående bortover gaten, tilsynelatende snakkende med seg selv. Håndfri-utstyret er ikke alltid like synlig, men mange synes det er så behagelig å snakke på denne måten. At det oppleves litt komisk av andre er ikke viktig.

■ Mer viktig er det at man bruker slikt utstyr der det er påbudt, i bilen. Kontroller viser at det fremdeles er mange som synder mot påbudet, som ble innført så langt tilbake som 15. mars 2000.

Gunnar Deinboll Jenssen ved SINTEF påpeker at det er en helt klar sammenheng mellom økt reaksjonstid, lavere konsentrasjon og risiko hos bilførere som snakker i mobil, men at det ikke kan påvises en sammenheng til ulykker.

- Konsentrasjonen er imidlertid mindre, og bilførerne har mindre oppmerksomhet mot trafikken når de snakker i mobiltelefonen, sier han til bladet Gemini, som ugis av SINTEF og NTNU. Han påpeker at samtalens innhold har mye å si for hvor konsentrert føreren er på kjøringen. Her er det ikke avgjørende om man snakker med eller uten håndfri-utstyr. Konklusjonen man kan trekke fra utsagnene til seniorforskeren er at snakking i mobiltelefon er forstyrrende.

■ Når vegene er smale og glatte, samtidig med at det er en del trafikk rundt, må bilføreren bruke all sin konsentrasjon på å holde sitt kjøretøy på vegen. Forstyrrende telefonsamtaler vil da ta unødig mye oppmerksomhet fra føreren, med den risiko dette medfører for en selv og medtrafikantene.

■ I 2007 utferdiget politiet 12 497 forelegg til bilførere for ikke å ha brukt det påbudte håndfri-utstyret. Det koster den nette sum av 1 300 kroner til statskassen. Når vi vet at enkle Håndfri-løsninger ikke koster mer enn noen få hundrelapper, må man lure på prioriteringen til bilføreren?



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

Ingen ny regioninndeling, men nye oppgaver til fylkene

Nylig ble det klart at Regjeringen ikke vil foreslå ny inndeling av landet i regioner. Det åpnes for at de nåværende fylker på "frivillig grunnlag" kan justere grensene eller slå seg sammen. Det legges fortsatt opp til at nye oppgaver skal overføres til fylkene.

Stortinget har tidligere vedtatt at øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband skal overføres til de nye regionene (fylkene). For ca. to uker siden la regjeringen i tillegg fram forslag til ny plan- og bygningslov for bl.a. å styrke det regionalpolitiske nivået som regional plan- og utviklingssektor. Regjeringen vil også arbeide videre med overføring av andre oppgaver til fylkene. Endringene er planlagt iverksatt 1. januar 2010.

Den 26. februar sendte Kommunal- og Regionaldepartementet ut et høringsnotat om forvaltningsreformen. I notatet legges det opp til at regionene skal ha fullt finansierings- og prioriteringsansvar for det regionale vegnettet, som vil bestå av dagens øvrig riks- og fylkesvegnett, til sammen ca. 44 000 km eller knapt halvparten av offentlig veg i Norge. Midler som i dag bevilges til øvrig riksvegnett vil fra 1.1.2010 bli tatt ut av Samferdselsdepartementets budsjett og overført til statens rammetilskudd til regionene over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett.

I notatet foreslås det at noen øvrige riksveger skal omklassifiseres til stamveg for å bedre sammenknyttingen av veg, jernbane, luftfart og

sjøfart med nasjonale transportfunksjoner, i et nasjonalt transportnett. Ferjesamband som inngår i øvrig riksvegnett og samband mellom øvrig riksveg og stamveg, foreslås å være et regionalt ansvar. Likeså ansvaret for gang- og sykkelveger langs øvrige riksveger. Turistveger eller veger med historisk betydning forutsettes klassifisert som regionale veger, men slik at staten skal ha et overordnet ansvar for disse gjennom nasjonale føringer. Forslagene er i stor grad i samsvar med innspillene fra Statens vegvesen.

I notatet foreslås at ansvaret for trafikkant- og kjøretøyoppgavene fortsatt skal være statlig og samlet i Statens vegvesen, men slik at de nye regionene skal få større innflytelse i spørsmål knyttet til lokalisering av tjenestetilbudet. Forslaget er i tråd med Statens vegvesens anbefaling, og jeg er glad for dette forslaget, både på vegne av trafikantene, kundene på trafikkstasjonene og våre ansatte.

Ved at dagens fylkesmodell i hovedsak ser ut til å bli videreført, regner jeg med at Statens vegvesen beholdes samlet, men det sies at oppgaver innenfor overordnet planlegging og kollektivtrafikken vil kunne bli overført. Notatet legger til grunn Stortingets forutsetning om at de nye regionene bør ha en viktig samordningsfunksjon i forhold til den totale kollektivtrafikken i sin region, herunder jernbane og ekspressbuss.

Det sies i høringsnotatet at overføring av ansvaret for øvrig riksvegnett innebærer betydelig overføring av

ansvar og oppgaver fra staten til det regionale nivået, og at en så stor reform vil kreve mye arbeid både å forberede, gjennomføre og følge opp i etterkant. Det er jeg enig i. Det er allerede gjort en del, men vi må være forberedt på stor innsats både i 2008 og 2009, ved selve gjennomføringen av reformen og etter at den er gjennomført.

» Vi må være forberedt på stor innsats både i 2008 og 2009, ved selve gjennomføringen av reformen og etter at den er gjennomført.

Det er lagt opp til en bred høring på notatet fra KRD, med frist 30. april i år. Det blir en del arbeid framover for flere i etaten med å forme Statens vegvesens uttalelse. Etter høringsfristen skal Regjeringen legge fram proposisjon om regioninndelingen og oppgavedeling, som deretter skal behandles av Stortinget. Proposisjonen legges fram til høsten. Regjeringen holder fast ved at reformen skal iverksettes 1.1.2010. Med den knappe tiden som etterhvert står til disposisjon vil arbeidet med detalj- og overordnede avklaringer, i betydelig grad måtte gå parallelt.

Selv om vi ikke i denne omgang ikke ser ut til å få en stor endring i selve regioninndelingen, vil reformen gi betydelige utfordringer for Statens vegvesen. Utfordringer vil vil gjøre det vi kan for å løse til beste for samfunnet, trafikantene og våre ansatte.

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN

Fagpressen

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

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

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



Ansvarlig redaktør
Helge Rong

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



Vaksjef
Anne Marit Ø. Johansen
Vegdirektoratet

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



Journalist
Henriette E. Busterud
Vegdirektoratet

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



Journalist
Kjell Wold
Region sør

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



Journalist
Håkon Aurlien
Region øst

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



Journalist
Geir Brekke
Region vest

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



Journalist
Knut Opeide
Region midt

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



Journalist
Giselle Jensen
Region nord

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

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

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

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

Redaksjonen avsluttet 26. februar kl. 13.00. Neste utgave kommer 13. mars 2008

KRONIKK

MILJØVENNLIG ■ Avgjørende spørsmål om energibruk og klimagasser står fremdeles ubesvart, så derfor kommer et innspill på noen av dem.

Miljøvennlig persontransport?

■ I NTP-forslaget skriver etatene: "Sterke virkemidler skal til for å få persontransporten på mer miljøvennlige transportmidler". Miljøsidene preges av globalt klima. Transportkomiteen i Stortinget har omsider fått respons på sin kommentar til gjeldende plan: "transporten står for store klimautslipp, og komiteen ser det som viktig at sektoren tek sitt ansvar for å redusere utslipp og støy". Men hva er miljøvennlig transport? Avgjørende spørsmål om energibruk og klimagasser står fremdeles ubesvart, så derfor kommer et innspill på noen av dem.

■ Elektrisitet er en energibærer - ingen miljøløsning. Transporten må flyttes fra veg til bane, var parolen. (EU har nå forlatt den..) Brosjyrer på toget fortalte oss at bussens miljøkostnader var 30 ganger høyere enn togets! Bruk av busser og lastebiler ble begrenset med lov. Massiv "miljøinformasjon", investeringer og reisestøtte over alminnelig skatt, skulle gi jernbanen jobben. Slik har det naturligvis ikke gått, men norsk jernbanetro består, fordi elektriske tog ikke har eksosrør.

■ Men ved tusenårsskiftet var vannkraften oppbrukt, tykke kabler strekkes til kullgruver i utlandet, og Norge bygger gasskraft! Støv, støy og gasser fra vegtrafikken er under kontroll. Sikkerheten er mye bedre. Brått ble CO2 den store utfordringen, før best kjent fra øl og planter! Og med kull- og olje som hovedkilde, er strømmen verst av alt! Tre deler energi forbrent gir mindre enn én tilbake! I 2020 vil nesten all kullkraft i EU fortsatt mangle rensing. Lille Norge har hele 5 prosent av klodens fornybare elkraft, ingen andre kan lagre og eksportere strøm som oss. Salg av bare 5 prosent av energiforbruket vårt, (9 prosent av el-kraften), ville gi CO2-gevinster lik utslippet fra hele dagens vegtrafikk! En økonomisk klimastrategi må bety effektiv bruk av energi - særlig den elektriske! Og Kyotoavtalen er ingen strategi - kun et CO2-krav!

■ Ekspressbuss er det mest energieffektive på lange reiser. Stor etterspørsel og brukerbetalning med null i støtte, gir høyt belegg. Lange togreiser er kanskje og bra, men dokumentasjonen spriker. Stort sett har tog mye høyere energibruk enn ekspressbuss. På lokale reiser er det imidlertid ikke mye forskjell på buss, tog og de beste personbilene. Men kollektivtrafikken er i dag klart best fordi bilene har lavt belegg i rushtiden og de



Bedre alternativ: Ekspressbuss bruker totalt sett mindre energi enn tog. (Arkivfoto: Kjell Wold)

KARL SIGURD FREDRIKSEN



■ **HVEM:** Karl Sigurd Fredriksen, er miljøkoordinator i Statens vegvesen Region sør

fleste bruker mye mer energi enn de beste. Men en revolusjon er i gang: virkningsgraden vil øke fra 15-20 prosent opp mot 80 prosent ved elektrisk drift, mens rekorden på fire hjul er 3000 personkm på literen! Og miljøkrav har på langt nær utnyttet vår betalingsvilje for egen bil! Men hva med infrastrukturen? Svenske utredninger viser at for veg må vi gange direkte energibruk med nesten to, i bane-transporten med nesten tre, for å få med alt - og investeringer er svært energikrevende. Klimahensyn betyr altså enten å investere

for redusert total energibruk i influensområdet - eller investere mindre! Store utlegg til noen få reiser nytter ikke: Jernbaneforum Sør vil investere 20 mrd mellom Vestfold og Jæren. Men de drøyt 4000 reisende kan fraktes med ekspressbuss i 20-30 år med den energien som kreves bare til byggingen. Nye veger på strekningen vil gi bussen ubetydelig lenger reisetid, den er mer fleksibel, gir færre biler på vegene og er gratis for skattebetalere! Godset kan da for alvor slippes til på banene, med små investeringer og store energigvinster!

■ Bærekraft krever brukerbetalning! Bærekraftig transportutvikling kan vanskelig fremmes uten økte avgifter og nye begrensninger, på energi og annet. Privatbil i storbyer og fly, er eksempler. I et rikt land som dekker infrastruktur og andre reisekostnader som verken er distriktspolitisk eller energimotivert, vil jo reiseveksten øke! Utvidelse av Oslos pendlingsomland med subsidierte togreiser - er det bærekraftig? Høyhastighetsbanene som utredes, må ventelig gi stor trafikkøkning når billettprisen knapt kan dekke noe av byggekostna-

dene. Folk vil flytte nærmere de få stasjonene, mer energi kreves til nye bygninger og ny infrastruktur. For de andre blir det mer tilbringertransport. Lure grunneiere vil gni seg i hendene mens resten av landet tømmer for skattebetalere. Er dette bærekraftig areal- og transportplanlegging?

■ Men hva er da miljøvennlig transport?

Jo, sykkel og gange på eksisterende vegnett! Her i sør vil helsegevinsten tilsvare halve riksvegbudsjettet når sykkel og gange er doblet. Såpass må og til for å få noen klimaeffekt. Og fortsatt vil vi ha langt igjen til dansk nivå! Norges klimaveg blir i korthet: lettere personbiler med ladekontakt og betalingsbrikke. Rettere stamveger med raske, brukerbetalte busser som erstatter korte, dyre flyreiser og lange, dyre bilturer. Maksimalt med gods på eksisterende baner og langt flere sykler og busser i byene!

» I sør vil helsegevinsten tilsvare halve riksvegbudsjettet når sykkel og gange er doblet.



Statens vegvesen

I MEDIENE:

Fædrelandsveien

Mangler penger

Byggingen av 3 km midtrekkverk på den sterkt trafikkerte og ulykkesbelastede veien Volleberg-Tangvall blir bare halvgjort. Skal arbeidet fullføres trengs 20 millioner ekstra fra statlig hold. Det kommer ikke. Samferdselsministeren viser til at andre også står "på vent". Det forteller mye om regjeringens satsing på vei i sør at et så lite prosjekt heller ikke blir fullført, heter det i en leder.

Fredriksstad Blad

Direkte avkjøring

En uke etter at sivil rutetrafikk kom igang har Rygge sivile lufthavn gjort en henvendelse til Statens vegvesen om en direkte avkjøring fra E6, skriver Fredriksstad Blad.

Ekspressbussene på E6 tar ikke turen innom flyplassterminalen fordi det tar for mye tid å kjøre de halvannen kilometrene fra Halmstadkrysset.

Bergens Tidende

Ikke svar

I 2005 søkte Hordaland fylkeskommune til Vegdirektoratet om å få etablert et felles administrasjonsselskap for bompengeselskapene i fylket. Vegdirektoratet tok seg ikke engang tid til å svare, ifølge fylkesordfører Torill Selsvold Nyborg, skriver Bergens Tidende.

Sommørsposten

Fødd i kamp

Eiksundsambandet er fødd i kamp, som dei fleste andre nye vegsamband her i landet. Det er først og fremst dei som ikkje gav opp og som ikkje tok eit nei for eit nei, som fortener hylinga i morgon, skriv Sunnmørsposten på leiarplass i samband med opninga av Eiksundsambandet.

Avisa Nordland

an

Mikrofonstativ

- Media har sagt og skrevet mye om Vegpakke Salten, men jeg vil kalle journalistikken for Statens vegvesen. De tar ofte den enkleste kilden, og bringer den raskt fram i media, sier Eivind Kantun, som jobber med en dokumentar om jernbanen i Nord-Norge, til Avisa Nordland.

TRAFIKKSIKKERHET

Fjerner ulykkeskryss

■ ■ Krysset mellom E18 og Tingsaker industri- og forretningsområde i Lillesand skal bygges om og sikres med rundkjøringer. Krysset har i mange år vært et ulykkeskryss. Det har vært tre dødsulykker i krysset det siste tiåret. Det skal nå bygges to nye rundkjøringer i området som senere knyttes med ny veg til ny E18 på Gaupemyr som åpnes sommeren 2009.

Øker faren

■ ■ Bruk av sovemedisin av typen z-hypnotika kan øke sjansen for å bli involvert i en trafikkulykke, viser nye undersøkelser i følge Folkehelseinstituttet. Undersøkelsen viser at bruk av slik sovemedisin også kan gi nedsatt prestasjonsevne på dagtid. Risikoen kan sammenliknes med andre sovemedisiner som Apodorm og Mogadon, melder Folkehelsen.

Markerte ulykke

■ ■ Lastebilsjåfører i hele landet stanset bilene sine i to minutter onsdag under begravelsen for en av sjåførene som omkom da to vogntog kolliderte på riksveg 3 ved Alvdal sist uke. Vegen er smalere enn standard og Vegvesenet har bedt om penger til å øke bredden. Ulykkesårsaken er ikke avklart og politiet har bedt om obduksjon av den andre føreren.

Dødsulykke i Tromsø

■ ■ To unge menn omkom da bilen krasjet i tunnelveggen i Tromsøysundtunnelen i forrige uke. Det har vært flere ulykker i tunnelen de siste årene, nå vurderer Vegvesenet å sette opp fotoboks. - Men vi er usikre på om de vil ha noen effekt, sier distriktssjef Nils Arne Johnsen som mener ulykkene har vært spesielle og resultat av svært stor fart.

Skal bli sikrere

■ ■ I Norge finnes det i dag ca. 4000 planoverganger der vei krysser jernbanespor. Jernbaneverket søker derfor etter løsninger som kan forbedre sikkerheten, og de har engasjert forskere fra SINTEF Teknologi og samfunn til å kikke på problemet. NTNU og SINTEFs bilsimulator skal brukes for å vurdere ulike løsninger rundt utforming av planoverganger og varsling ved disse. 24 personer skal kjøre i simulatoren og teste løsningene som er laget for å finne fram til den trafikkantatferden som gir lavest risiko for ulykker. Forskere ved SINTEF Teknologi og samfunn vil observere atferden til sjåførene. I tillegg skal et spørreskjema skape klarhet i hva bilistene vurderer som beste løsning.



Brumuren sig

■ ■ Endå eit dome på forfallet på stamvegnettet har trafikantane kunne sjå på E39 over Stord i Hordaland i lengre tid. Muren på Sletbakken bru har sige ut, og eit halvt årstid har eine køyrebana vore stengt. No er bae felta opna med ei mellombels løysing, og om nokre veker starter reparasjonsarbeidet, etter utlysing. (Foto: Geir Brekke)

Forbyr forbikjøring i Vestfoldtunnelene

Statens vegvesen innfører forbud mot forbikjøring for tunge kjøretøy over 7,5 tonn på de nye tunnelene i Tønsberg og på E18 Kopstad-Gulli.

Kjell Wold

TØNSBERG: Risikoanalyser som ble gjort i forbindelse med kapasiteten på brannventilasjonen i de nye Vestfoldtunnelene, viser at innføring av forbikjøring forbudt for tunge kjøretøyer er vurdert til å kunne redusere faren for antall branner i tunge kjøretøyer med 10 prosent.

Risikoanalyse

- Risikoanalysen viser at et slikt forbikjøringsforbud for store lastebiler og busser så å si vil eliminere feltskifteulykker og i tillegg føre til mer defensiv kjøring og trolig også gir færre tilfeller av varmganger i tunge kjøretøyer, forteller senioringeniør Reidar Jørgensen i Statens vegvesen. Han mener denne nye skiltingen på Frodeåstunnelen i Tønsberg som åpner i mars og de tre nye tunnelene på E18 Kopstad-Gulli som åpnet i desember er meget billige trafiksikkerhetstiltak med stor nytteeffekt.

Skiftes ut

De tre tunnelene på E18 ble ved åpningen i desember skiltet med skilt nr. 335 "Forbikjøring forbudt for lastebil". Intensjonen med bruk av dette skiltet var ment å forhindre at tunge kjøretøyer enten kjørte forbi eller ved siden av hverandre i tunnelene. Ved senere gjennomgang av den nye skiltforskriften har Statens vegvesen kommet til at det er mer riktig å bruke skilt nr. 310 "Forbudt for motorvogn med flere enn to hjul



Tunnelsikkerhet: Reidar Jørgensen i Statens vegvesen med nytt tunnelskilt i Vestfold. (Foto: Kjell Wold)

med tillatt totalvekt over 7,5 tonn med underskilt "Gjelder venstre felt". Det nye skiltet som nå blir satt opp ved nye rv. 300 og Frodeåstunnelen i Tønsberg er skilt nr. 310.

- I tillegg må vi angi utstrekningen som i dette tilfellet er "0,2-2 km". De forbudsskiltene (nr. 335) som er satt opp på E18 Kopstad-Gulli vil bli skiftet ut med nr. 310, sier Reidar Jørgensen.

Mange tankbiler

Forbikjøringsforbudet for tyngre kjøretøyer i lange og høytrafikkerte vegtunneler spesielt i og rundt Tønsberg er også viktig med tanke på det store antall tankbiler som kjører til og fra oljeraffineriet på Slagentangen utenfor Tønsberg. Også for den generelt store andelen tunge kjøretøyer som trafikkerer hovedvegen gjennom Vestfold.

Bakgrunnen for de ekstra trafiksikkerhetstiltakene i de nyeste vestfoldtunnelene er diskusjonen om viftekapasitet ved eventuelle tunnelbranner. Statens vegvesen har montert 20 megawatt vifter i vestfoldtunnelene. Brannvesenet ønsket ved åpningen av de nyeste tunnelene i fjor og i år å øke denne viftekapasiteten til 100 megawatt.

Trafikkulykkessituasjonen etter én måned i 2008

ved Finn Harald Amundsen, seksjonsleder trafiksikkerhetsseksjonen, Vegdirektoratet

I januar ble 24 personer drept i trafikken. Det er en mer enn i samme måned i fjor. Antall skadde er imidlertid redusert i forhold til i januar 2007. Forrige måned ble det registrert 800 skadde, mens det i 2007 var 908 skadde (begge er foreløpige tall). Av de som ble drept var 19 menn og fem kvinner.

Antallet drepte i regionene øst (8), sør (7) og nord (0) var det samme som i januar 2007, mens det var to flere i vest og en mindre i midt. Skadereduksjonen er jevnt fordelt i regionene, med unntak av Region nord hvor antallet lå på

samme nivå.

Elleve av de som ble drept var mellom 20 og 34 år, mens fem var eldre enn 75 år. En av de drepte var under seks år. Sett i forhold til samme måned i fjor, er det flere som er blitt drept i aldersgruppen 20-34 år.

Av de 24 som er drept så langt i år var 19 bilførere eller bilpassasjerer og fire fotgjengere. Dette er de samme tallene som i januar 2007. Det er imidlertid drept en fotgjenger mer.

Så langt i år er elleve personer drept i møteulykker (15 i 2007), seks i utforkjøringsulykker (tre i

2007) og fire i fotgjengerulykker (to i 2007). Tilsvarende ble 26,6 prosent skadd i møteulykker (28,8 prosent i 2007), 28,5 prosent i utforkjøringsulykker (26,7 prosent i 2007), 12,8 prosent i kryssulykker (14,7 prosent i 2007) og 10,4 prosent i fotgjengerulykker (11,6 prosent i 2007).

Det er umulig å antyde tendenser kun etter en måned. Det som gjør dette noe vanskeligere i år enn tidligere er at Statistisk Sentralbyrå har endret formatet på sine tabeller. Dette gjør at en del tidligere sammenligninger ikke lenger er mulig.





Vil vente: - Det er foreløpig ikke aktuelt med gradert føreropplæring i Norge, sier Sonja Sporstøl. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

Ingen planer om gradert førerkort

Statens Havarikommisjon for Transport har tilrådd at Statens vegvesen utreder innføring av graderte førerkort og kjørerestriksjoner for ungdom.

Geir Brekke

BERGEN: Dette er en av flere anbefalinger etter en ungdomsulykke i Tresfjord i Romsdal for to år siden, der fire ungdommer ble drept.

- Det kan bli aktuelt med nye

prøveprosjekt innen føreropplæringen i 2010 og 2011, sier Sonja Sporstøl i Statens vegvesen.

God dialog

- Vi har ingen planer om å starte utredningsarbeid med såkalt gradert førerkort i år, slik en del andre land har gjennomført. Vi har en god dialog med Havarikommisjonen, og er svært fornøyd med at man også vurderer tiltak for å styrke førerens kompetanse når man vurderer ulike tiltak for å redusere trafikkulykkene, sier Sporstøl til Vegen og vi. Gjeldende føreropplæring ble fullt iverksatt fra 2006.

- Vi må få denne nyordningen til å fungere før vi setter i gang nye endringer av føreropplæringen, sier Sporstøl. I forarbeidet til den nye føreropplæringen var det blant annet vurdert restriksjoner på bilkjøring for ungdom, som kjøring om natta. Men politikerne gikk imot slike restriksjoner.

Evaluerings

I forslaget til Nasjonal Transportplan for 2010-19 sier Statens vegvesen at man vil vurdere tiltak i føreropplæringen på grunnlag av evalueringen som skal gjøres i planperioden. Samtidig vil man vurdere den internasjonale utvik-

lingen innen føreropplæringen.

- I fjor kartla vi hvordan den nye opplæringen fungerer i praksis. Det vil si hvordan opplæringen blir gitt ved trafikkskolene. Vi har avdekket en del avvik i forhold til intensjonene i læreplanen. I samarbeid med trafikkskolene skal vi i løpet av inneværende år gjennomføre en del tiltak som skal bidra til å kvalitets-sikre opplæringen. Med hjelp fra forskningsmiljøet vil vi senere evaluere ordningen, sier hun.

Sei ifrå

Statens havarikommisjon har pekt på flere punkt med anbefalinger til Statens vegvesen etter den tragiske

ungdomsulykken på E136 i Tresfjord for to år siden. I tillegg til punktet om gradert føreropplæring peker man også på videreføring av etatens trafikkikkerhetskampanje Sei ifrå som et aktuelt tiltak, der man kombinerer kontroll og påvirkning.

Sporstøl er også generalsekretær i CIECA, en internasjonal organisasjon for føreropplæring. Tyskland har blant annet gjennomført en ordning der 17-åringer kan ta førerprøven, men må ha en kvalifisert ledsager med seg i bilen første året.

- Det skjer noe hele tiden på dette fagfeltet, og vi følger med, sier Sonja Sporstøl.

Høyere krav til sensorer

EU har bestemt at sensorer må ta jevnlig etterutdanningskurs. Det er også krav om det skal føres tilsyn med denne yrkesgruppa.

Henriette Erken Busterud

OSLO: EUs førerkortdirektiv, som skal gjennomføres fra 2013, setter minstekrav til grunnkompetanse til nye sensorer. Samtidig blir det krav til etterutdanning for dem som allerede er i jobb. Oppdaterte kunnska-

per skal sikre at førerprøven blir gjennomført på en riktig og god måte.

Må gjenoppfriske

Sensorene må gjenoppfriske kunnskaper både når det gjelder egne kjøreferdigheter, kundebehandling og vurdering av kandidaten.

- Når det gjelder kompetanse om gjennomføring av førerprøven stiller direktivet et minstekrav om fire dagers opplæring hvert andre år, opplyser jurist Anne Berit Stavseth i Statens vegvesen. De skal

nå kartlegge kompetansenivået til landets ca 380 sensorer for å kunne definere hvilke tiltak som iverksettes. EU krever også at det føres tilsyn med sensorene.

- Sensorene skal observeres under førerprøven minst en halv dag hvert femte år. Kvalitetsrutinene på trafikkstasjonene skal også sjekkes hvert femte år, sier Stavseth.

Vegdirektoratet står som vertskap når den internasjonale førerprøveorganisasjonen CIECA denne uka arrangerer en workshop i Trondheim om disse kravene.



Nye krav fra EU: EU har bestemt at det skal føres tilsyn med sensorer, og det blir satt et minstekrav til grunnkompetanse og krav til etterutdanning fra 2013. (Illustrasjonsfoto: Knut Opeide)

AKTUELT

**Naudkai**

Statens vegvesen er i gang med ombygging av Mekjarvik ferjekai i Rogaland. Kaien skal tene som reserveløysing for gassferjene (biletet) på E39 mellom Arsvågen og Mortavika når vinden er for sterk for at ferjene kan gå til kai i Mortavika. Mesta har fått oppdraget til 13,7 mill. kr. Det andre tilbudet blei avvist. (Foto: Geir Brekke)

Ubeskyttede barn i buss

Hver dag reiser ca. 200 000 barn med kollektivtransport til skolen. Ifølge SINTEF må mellom 4000-10 000 barn stå til eller fra skolen. Det vil si at barn helt ned til fem år lovlig kan stå ubeskyttet i bussens midtgang når det offentlige har ansvar for skoleskyssen. Stortinget vedtok høsten 2006 at barn skulle sikres forsvarlig skoleskyss.

Til tross for dette reiser tusenvis av barn fremdeles uten garanti for sitteplass på skolebussen, og uten sikkerhetsbelter. Bare to av 19 fylkeskommuner har begynt å stille krav om sitteplasser med sikkerhetsbelter til skolebarn. De to fylkene, Nord-Trøndelag og Nordland, skal ha dette på plass innen skolestart 2009, skriver Gemini.

Nordal lågast

Rune Nordal har lågaste tilbudet på vegutbetringa på fv. 122 mellom Fusa og Skjørsand i Hordaland. Tofeltsveg med gang- og sykkelveg samt nytt vass- og avlaupsnett skal byggjast, og Nordal tek jobben for 18,5 mill. kr. Dei tre andre tilboda er Jordalen entreprenør med 21,5 mill., Opedal og sønner med 24,5 og Djønne Maskin med 24,7 mill.

Får møte Navarsete

Fire representantar for Trafikktryggleik Hallingdal får møte statsråd Navarsete i Oslo fredag 14. mars.

Kjell Wold

DRAMMEN: Møtet kjem i stand etter initiativ frå prosjektet, men på invitasjon frå statsråden sjølv.

- Ho har fatta interesse for dette unike prosjektet gjennom ulike medieomtalar og ikkje minst fordi vårt arbeid også har blitt lagt merke til og omtalt på Stortinget fleire gonger. Ho er svært positiv til det initiativet seks kommunar i Hallingdal sjølv har teke. Målet med prosjektet er å betre trafikktryggleiksarbeidet i dalen i samarbeid med andre etatar, seier prosjektleiar Knut Erik Jetlund.

Han drar til Oslo saman med leiar i styringsgruppa, Nes-ordførar Gerd Eli Berge, konstituert distriktssjef i Statens vegvesen Øvre Buskerud, Knut Erik Skogen og ts-koordinator i Øvre Buskerud politidistrikt Kjell Amundsen.

Trafikktryggleik Hallingdal er eit treårig samarbeidsprosjekt med mål å redusere talet på hardt skadde og drepne i Hallingdalstrafikken med 50 prosent. Tryggingssprosjektet er eit spleiselag mellom seks kommunar i Hallingdal, politiet, UP, Trygg Trafikk, Statens vegvesen og den lokale forsikringsbransjen. I perioden 1990-2004 blei 207 menneske hardt skadd eller drepne på rv. 7 og rv. 52.

- Dette ønskjer vi å halvere på tre år med eit gigantisk spleiselag, seier Jetlund, som ser fram til å møtet Navarsete.

Tre i Trafikktryggleik Hallingdal:

F.v. Turi Gjestemoen i Statens vegvesen, lensmann i Flå Geir Vidme og prosjektleiar Knut Erik Jetlund. (Arkivfoto: Kjell Wold)



Gløymt salsmelding kan gi pengekrav



Pass på salsmeldinga: Om du ikkje leverer salsmelding med kjøper si underskrift til Statens vegvesen når du sel bilen din, vil du framleis få krav om årsavgift. (Foto: Jon Opseth)

Gløymt du å levere salsmelding når du har selt bilen, vil du fortsatt få krav om årsavgift og bli innkalt på EU-kontroll.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Du bør aldri selge bilen din og levere han frå deg utan å ha ei salsmelding med underskrifta til kjøparen. Då risikerer du å sitte att med krav om årsavgift og EU-kontroll sjølv om det er kjøparen som egentleg skal betale, seier Erlend Enqvist-Jensen, jurist i Statens vegvesen.

Fortvila situasjon

Kvart år får Statens vegvesen meldingar frå fortvilte folk som har selt bilen og havnar i vanskelege situasjonar fordi dei ikkje har orden i papira.

-Eit typisk døme er at kjøpar seier han ikkje har tid til å skrive under salsmeldinga når han overtek bilen og lover seljar å levere salsmeldinga seinare. Det hendar dette ikkje blir gjort. For å sikre seg, bør tidlegare eigar levere salsmeldinga til Statens vegvesen, understrekar Enqvist-Jensen. Salsmeldinga må signerast av begge partar, med begge sitt namn og adresse. Fødselsnummer og/eller organisasjonsnummer og dato for eigarskifte skal og vere med.

-Når Statens vegvesen ikkje får godkjend salsmelding, kan ikkje etaten gjennomføre eigarskifte i motorvognregisteret. Dermed vil tidlegare eigar framleis vere registrert eigar i dette registeret. Tollvesenet vil difor sende krav om årsavgift til tidlegare eigar, seier Enqvist-Jensen.

Mange saker

- Vi behandlar mange slike saker pr. år. Det kan vere vanskeleg å få tak i kjøparen på grunn av ufullstendige opplysningar eller at vi manglar salsmelding. Vi har også erfaring med at kjøpar oppgir feil identitet. Det kan vera ein fordel å sikra at kjøpar oppgir riktig identi-

tet. Har seljaren mista salsmeldinga, må han sende ei ny til næraste trafikkstasjon, opplyser Enqvist-Jensen.

Vognkort del 2 manglar

Vognkortet er delt i to delar for å hindre at stolne kjøretøy blir omregistrert. Del 1, ein såkalla teknisk del, skal liggje i bilen, mens del 2, som er eit verdidokument, skal oppbevarast på ein trygg stad heime.

- Del 2 av vognkortet blir ofte rota bort. Kjøp aldri bil utan å forsikre deg om at del 2 blir levert til ein trafikkstasjon. Hvis ikkje blir det umogleg å få omregistrert bilen, seier juristen.

- Positivt forslag

- Det er gledelig å se at Regjeringen ikke vil lage regioner, men opprettholde fylkene. Det er også gledelig at TK-funksjonen forblir i Statens vegvesen.

Kjell Wold

OSLO: Det sier leder i Forbundet for ledelse og teknikk (FLT) i Statens vegvesen, Lars Erik Fuglesang. Han håper dette er et signal om at Statens vegvesen vil forbli en statlig etat og en sams statlig vegadministrasjon.

- Det er også gledelig å se at aktiv og konstruktiv medvirkning fra organisasjonene gir gode resultater. Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet bør alt nå sørge for å konkretisere innholdet i kravet til framtidig vegtransport, sier Fuglesang.

Som ventet

- Som ventet legger høringsnotatet opp til at TK forblir statlig. Vi har hele tiden ment at dette er den eneste fornuftige løsningen. Når det gjelder klassifiseringen av vegnettet med overføring av riksvegnettet til fylkene råder fremdeles mye usikkerhet, sier Parat-leder Gunnar Magnussen. Han frykter konsekvensene av overføring vil kunne medføre større ulikheter i standard og vedlikehold på vegnettet underlagt



Fornøyd: - Det er gledelig at TK-funksjonen forblir i Statens vegvesen, sier Lars Fuglesang. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

fylkene. Men Parat er glad for at det anbefales å opprette interimorganisasjoner i en overgangsfase, selv om det fortsatt synes tidsplanen er alt for stram.

Splitter fagkompetanse

Siw Tyldum i NITO i Statens vegvesen synes også det er gledelig at TK-området beholdes statlig. Det var den eneste fornuftige løsningen, mener hun. Det er også positivt at man ser helheten mellom ulike transportsektorer og vektlegger å knytte disse sammen i et nasjonalt transportnett med veg, jernbane, sjøfart, luftfart og større byer.

- Det er også positivt at man har oppfattet nødvendigheten av en interimorganisasjon. Men det mest

negative er at man ennå ikke har besluttet å beholde fagkompetansen i Statens vegvesen samlet, sier Tyldum.

Ytterligere forsinket

- Egentlig er dette lite nytt. Viktige avgjørelser ser ut til å bli ytterligere forsinket, fordi det ennå ikke tas stilling til om fagkompetansen i Statens vegvesen blir splittet opp eller ikke. For meg ser det enda fjernere ut å få en ny organisasjon på plass i 2010,

sier Morten Ask i TEKNA. Han leser likevel forslaget som om Regjeringen ønsker å holde Vegvesenet mest mulig samlet og at det er positivt med en interimorganisasjon. TEKNA er dessuten veldig opptatt av at personalbehandlingen blir håndtert på en skikkelig måte.



FAKTA

Hovedtrekk og konsekvenser for Statens vegvesen:

- Trafikant og Kjøretøy (TK) forblir statlig
- Fylkene får innflytelse på hvor tjenestetilbud lokaliseres
- Øvrige riksveger og riksvegferjer skal i hovedsak overføres til fylkene
- Statens bevilgninger gis gjennom rammetilskudd til regionene over KRDe budsjett
- Ved forsterket fylkesmodell (mange regioner) beholdes Statens vegvesen samlet
- Enkelte oppgaver med generell vegplanlegging og kollektivtransport kan overføres
- Det er ikke tatt stilling til om det betyr overføring av folk
- Ny klassifisering av vegnett:
- Dagens stamveger forblir statlig sammen med øvrige riksveger med nasjonal funksjon.
- Øvrige riksveger og ferjesamband på øvrige riksveger overføres til fylke/region.
- Med forsterket fylkesmodell, kan stamvegnettet bli utvidet med om lag 1 600 km, fra ca 8 600 km til ca. 10 200 km.
- Øvrige riksveger + fylkesvegene blir fremtidig regionvegnett på om lag 43 800 km.
- Øvrige riksveger utgjør om lag 16 800 km.
- Det etableres interimorganisasjon for overgangen om Statens vegvesen splittes eller ikke.
- Høringsfrist er 30. april

- Glad for avklaringar

- Eg er glad for at vi har fått avklaringar som gjer at vi kan kome vidare i arbeidet med å tilpasse organisasjonen.

Håkon Aurlien

OSLO: Dette seier vegdirektør Terje Moe Gustavsen etter at regjeringa har sendt eit notat om fovaltningsreforma ut på høyring med frist 30. april. Forvaltningsreforma skal endre styringa av offentleg sektor i Noreg frå 1. januar 2010. Vedtak skal

takast på lavast mogleg forsvarleg forvaltningsnivå og i større grad enn i dag av folkevalte organ.

Ut i frå dei innspela som er kome frå fylkeskommunane om regional inndeling, ser ikkje kommunal- og regionalminister Magnhild Meltveit Kleppa det som aktuelt for regjeringa å gjere framlegg om endra fylkesgrenser. Omgrepet regionar vil difor falle bort.

- Eg ser likevel fram til nye innspel om dette frå dei nye fylkestinga, slik at vi eventuelt kan få frivillige samanslåingar, seier ho.

I notatet går regjeringa inn for å overføre ansvar for riksvegane

utanom stamvegane. Stamvegnettet vil bli utvida frå 8600 til 10 200 kilometer, mens resten av riksvegane (16 800 kilometer) vil bli lagt til dagens fylkesvegnett som vil bli på om lag 43 900 kilometer. Ansvar for ferjeadministrasjon blir og overført, mens trafikkstasjonane blir under Staten.

Vil vidare: Vegdirektør Terje Moe Gustavsen er glad for å kome vidare i arbeidet med forvaltningsreforma. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)



AKTUELT



To felt gir kø: Rv. 47 Karmsundgata har en døgntrafikk på 28 000, som er svært høyt for en tofeltsveg. (Foto: Geir Brekke)

Kan dele byen i to

Rv. 47 Karmsundgata mangler kapasitet. Men å doble fra to til fire kjørefelt kan i verste fall gi en barriere som deler Haugesund i to.

Geir Brekke

HAUGESUND: Dette er en bekymring som nå gjør seg gjeldende både i Statens vegvesen og blant byens politikere, ifølge distriktssjef Petter Sivertsen.

Det er en døgntrafikk på 28 000 i kjøretøy på dagens tofeltsveg i Karmsundgata gjennom byen. Dette er langt over det som er smertegrensen for en veg med slik standard.

Økt kapasitet ligger ikke inne i Haugalandspakken, med en ramme

på 2,3 milliarder kroner, inkludert Karmøy-delen.

Utvidelse til fire felt på rv. 47 gjennom sildabyen eller ny gjennomfartsveg i fjellet øst for sentrum vil uansett måtte bli et nytt, stor vegprosjekt, eventuelt trinn to i en senere Haugalandspakke 2.

Planen er at innkrevningen til Haugalandspakken skal starte 1. juli i år.

- Karmøy-delen blir forhåpentligvis behandlet i Stortinget i vår, og de fire bomstasjonene her kan komme i drift rundt årsskiftet. Taksten er uendret, med eller uten Karmøy-delen, sier Sivertsen.

Det er kommet inn to anbud på første bomstasjonen, som skal bygges i Karmsundgata. Oppdraget er koplet sammen med bygging av en ny fotgjengerundergang under rv. 47.

Skjøner reaksjonane

- Eg skjønner veldig godt at det kan virke demotiverande når store bompengeprojekt stadig blir forseinka på grunn av nye standardkrav.

Geir Brekke

BERGEN: Det er lei for utgreiingsseksjonen i Vegdirektoratet, Turid Stubø Johnsen som seier dette i svar til kritiske regionpolitikarar, når Vestlandsrådet har NTP på dagsorden.

Innleiinga hennar førte til livleg ordskifte og kritiske spørsmål til Statens vegvesen.

Janne Johnsen (H), Rogaland sa at politikarane kjenner frustrasjon

og enorm avmakt når store prosjekt stadig blir utsette på grunn av nye standardkrav, metodar og utgreiingar. Det virkar også som at planleggingskapasiteten er for liten, og bidrar til forseinkingane. Her har Statens vegvesen ei utfordring, sa Johnsen, som konkret nemnde T-sambandet i Nord-Rogaland som døme, der det står nærare 400 mill. bompengekroner på bok og ventar på å bli brukte på prosjektet.

EU-direktiv

Stubø Johnsen nemnde krav om kvalitetsikring av kostnader, trafikk-tal og nye tunnelkrav – ikkje minst gjennom EU-direktiv – som forklaringsringar på forseinkingane.

Plankapasiteten skal til ei kvar tid vere tilpassa dei oppgåvene som er prioriterte i handlingsprogrammet for inneverande fireårsperiode, svarte ho.

Vil prøve 0

- Vi prøver gjerne ut den nye kontraktsformen på E6 fra grensa til Trøndelag til Saltfjellet, seir utbyggingssjef Stein J. Johansen i Region nord.

Giselle Jensen

TROMSØ: Forslaget til Nasjonal transportplan 2010-2019 åpner for at Statens vegvesen kan prøve ut alternativ kontraktsform som kombinerer drift, vedlikehold og mindre utbedringer. Tre aktuelle strekninger foreslås; E6 gjennom Helgeland, E16 mellom Fagernes og Borlaug og rv. 3 gjennom Østerdalen. Ideen er at konsentrerte anleggsperioder og forutsigbare budsjetter gir mulighet for mer effektiv gjennomføring av prosjekter.

Må passe godt

Utbedringer på E6 gjennom Helgeland har lenge vært et omstridt tema i regionen. Stor motstand mot bompengefinansiering av stamveg har så langt satt en stopper for videre utvikling. Den nye kontraktsformen er allerede luftet med de berørte kommunene, med positive tilbakemeldinger, selv om man forutsetter delfinansiering med bompenger.

- Vi mener denne kontraktsformen gir en god mulighet for å heve standarden på E6 og samlet utnytte ressursene bedre. Ved å forvalte en vegstrekning over tid får entreprenøren forutsigbarhet. Da kan han selv avgjøre når han vil foreta utbedringene og dermed få et lettere og billigere vedlikehold

i gevinst, forklarer Johansen.

Må utvikle kontraktsformen

- Det ligger mye utviklingsarbeid foran oss før vi er klare for å gå inn på en slik kontrakt. Det må blant annet ligge inne i avtalen en konkret beskrivelse av hvilken standard vi forutsetter at vegen har etter endt kontraktsperiode, forklarer utbyggingssjefen. Han antar at entreprenøren vil foreta utbedringene tidlig i perioden for å få muligheten til innsparing ved lettere drift og vedlikehold.

- Likevel må vi nok stille noen krav i en slik kontrakt til rekkefølge og tidspunkt for utbedring. Den store fordelene blir at entreprenøren får mulighet til å være kreativ og tenke helhetlig for å finne et mest mulig rasjonelt opplegg som vil tjene både dem og oss, sier Johansen.

Tenker nytt

Kontraktsformen som skisseres i NTP-forslaget kan ha mye til felles med OPS-kontraktene.

- De største forskjellene blir at drift- og vedlikeholdsdelen av en slik kontrakt vil være mye mer omfattende. Vi tenker oss at utgangspunktet vil være dagens funksjonskontrakter supplert med en utbedringsdel. I tillegg vil nok finansieringsdelen som entreprenøren skal ivareta være mindre enn i dagens OPS-kontrakter, forklarer Johansen.

Det betyr at entreprenøren overtar en del av Statens vegvesens oppgaver, som for eksempel prosjektering.

- Statens vegvesen står for planlegging og konsekvensutredning og vil fortsatt ha

byggherreansvaret for å følge opp at kvaliteten på vegen er god nok, sier Johansen, som selvsagt håper E6 gjennom Helgeland blir valgt til prøvestrekning.



Bompenger: Utbyggingssjef Stein J. Johansen håper delfinansiering med bompenger vil føre til at blir langt til E6 gjennom Helgeland. (Foto: Giselle Jensen)



E6 Helgeland. Trailersjåføren sovnet bak rattet

Flere for kjøprising

Undersøkelser viser at det er en mer positiv holdning til kjøprising i Oslo, Bergen og Trondheim.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Kjøprising er prisen du betaler for å belaste miljøet med støy og forurensning og skape kø for dem som kjører bak deg. Dette er det mest effektive virkemiddelet for å få mer effektiv transport og bedre miljø i byområdene.

Interessant informasjon

For attende år på rad har folk i Oslo blitt spurt om hva de synes om bomringen i Oslo. Men det er første gang de blir spurt om hva de synes om kjøprising.

- På grunn av erfaringer med kjøprising i Stockholm og diskusjon om dette her hjemme er det interessant for oss å vite mer om folks holdninger. Vi er jo ikke i tvil om at kjøprising er et viktig og riktig virkemiddel for å skape mindre kø og bedre miljø, men det er opp til politikerne å innføre en sann ordning. Det sier seksjonsleder ved Kollektivseksjonen i Region øst, Tom-Alex Hagen.

62 prosent for i Oslo

Tusen personer over 18 år i Oslo og Akershus er spurt hva de syntes om å innføre en liknende ordning som i Stockholm. Der er prisene for å passere bomringen varierer gjennom døgnet: Der er prisen høyest i rushtida, lavere utenom rushtida, og gratis på kvelden og i helgene.

- 62 prosent er positive til dette, mens 30 prosent er negative til kjøprising, opplyser Hagen. Et av argumentene mot kjøprising har vært hensyn til småbarnsforeldre. Undersøkelsen viser derimot at bare tre prosent av dem som passerte bomringen skulle levere i barnehagen.

Ikke overrasket

Hagen er ikke overrasket over resultatet.

- Vi ante at holdningene har endret seg. Vi har sett at opinionen har endret seg i både Stockholm og London, og også her hjemme har folk blitt mer bevisste og ser at vi må gjøre noe mer for å få mindre kø og bedre miljø. Samtidig kan kjøprising bidra til å styrke kollektivtrafikken. Det er ofte skrik og

PS-light i nord



FAKTA

I OPS-modellen er det et privat selskap som får ansvaret med å prosjektere, bygge og finansiere, vedlikeholde og drive et veganelegg i 20-30 år. Statens vegvesen gjennomfører planlegging og konsekvensutredning av vegen og kontrollerer at den blir levert til trafikanten som avtalt.

Selskapet får jevnlig betalt etter at vegen er åpnet og gjennom alle årene selskapet har ansvar for denne. Gjennom kontrakten avtales den årlige summen selskapet skal ha, og trekkmekanismer og bonusordninger er knyttet til hvordan vegen fungerer og fremstår.

på den smale og svingete E6 i Skamdal sør for Mo i Rana. Det gikk heldigvis bra denne gangen. (Foto: Helge Rong)

skråll når det skal innføres noe nytt, som kollektivfelt. Men etter hvert så har folk sett at de negative konsekvensene er mindre enn fryktet, sier Hagen.

Bergen og Trondheim

En undersøkelse fra Trondheim viser omtrent det samme. Der synes folk kjøprising er det mest rettfærdige betalingsprinsippet. Halvparten av de spurte er mer positive til kjøprising enn generell beskatning, bompenger eller bensinavgift.

Nylig ble også bergenserne spurt om hva de synes om kjøprising. 54 prosent sier nei til dette i en meningsmåling, men det er nesten dobbelt så mange som ved en tilsvarende måling i august.



Meir til kollektivtransport: Den nye bompengereordninga for Oslo-området i samband med Oslopakke 3 vil gje ei årleg meirinntekt på 750 millionar. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Meir bompengar til kollektiv

Ei ny bompengereordning i Oslo-området skal gje ei årleg meirinntekt på 750 mill. kr. Dette gir meir midlar til betre og meir miljøvenleg transportsystem.

Henriette Erken Busterud

OSLO: I statsråd for eit par uker sia vart det gjort framlegg om å krevje inn bompengar til delvis bompengerefinansiering av Oslopakke 3, trinn 1. Han skal erstatte dagens bompengereordning, og vil gje ei årleg meirinntekt på 750 mill. kr.

Innføringa av ei ny bompengereordning for Oslo-området gjer det mogeleg å nytte bompengemidler til å styrkje driften av kollektivtransporten i Oslo og Akershus, og til å finansiere vidare utbygging av veg-

og kollektivprosjekt som alt er kome i gang, sa samferdselsminister Liv Signe Navarsete.

Tverrpolitisk

Framlegget frå regjeringa følgjer opp ei breitt tverrpolitisk vedtak i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Lokale styresmakter har vedteke at innkrevjinga skal skje i dagens bomring og i eit nytt "snitt" på fylkesgrensa i vest. Statsråden påpeika at dette gjer det mogeleg å gje kollektivsatsinga ei skikkeleg løft allereie i 2008. Midlane skal elles nyttast til mellom anna riksveg 150 Ulvensplitten-Sinsen.

Oslopakke 3 trinn 2 kjem i haust i samband med framleggjinga av NTP 2010-19. Her vert den samla utbyggingplanen for Oslopakke 3 presentert, som etter planen gjennomførast over ein periode på 20 år.

AKTUELT

Dumper ikke stein

■ ■ E18-prosjektet Grimstad-Kristiansand vil ikke dumpe sulfidholdig sprengstein fra veganlegget i Kaldvellfjorden (bildet) mellom Grimstad og Lillesand som planlagt. Det er ordføreren i Lillesand glad for. Vegprosjektet skal isteden finne deponier for 200 000-300 000 kbm stein på land ved Gaupemyr og Stordalen i Lillesand. (Foto: Kjell Wold)

**Årets anlegg**

■ ■ Både Lofast og ny motorvegbru i Drammen er nominert til prisen Årets Anlegg 2007, som deles ut under Byggedagene 2008 5. mars. Den siste nominerte i kategorien er kraftverket Blåfalli Vik. - Vi har helt klart en krevende jobb å gjøre før vi kan kåre en vinner i denne klassen, sier Gustav Pillgram Larsen på vegne av juryen til bygg.no.

Vil utrede bompenger

■ ■ Rådmannen vil at Lier kommune ber Statens vegvesen lage en mulighetsstudie for delvis brukerfinansiering av rv. 23 på strekningen Dagslett-Linnes. Bakgrunnen er at fullføring av Oslofjordforbindelsen ikke er nevnt i forslag til Nasjonal transportplan. Selv med en økning av rammen med 20 prosent er det ikke funnet plass til prosjektet i NTP.

Ny kollektivterminal

■ ■ Statens vegvesen er på jakt etter en tomt til ny kollektivterminal i Grimstad på Sørlandet. Kollektivterminalen skal knyttes tettst mulig opp til den nye E18, som er ferdig sommeren 2009. En del-etappe av vegen i Grimstad skal åpnes alt nå til sommeren. Grimstad kommune ønsker et nytt kollektivknutepunkt i nærheten av Øygardsdalenkrysset.

Vegomlegging

■ ■ Nå er E18-trafikken fra Øygardsdalen ved Grimstad midlertidig lagt om i forbindelse med utbyggingen av ny firefelts motorveg. Nå går E18-trafikken på den nybygde lokalvegen mellom Risdal og Motholt. Ny E18 bygges nesten parallelt med denne vegen. Første del av ny E18 mellom Øygardsdalen og Tjorekjerra bru åpnes alt i slutten av juni i år.

**400 milliarder**

■ ■ Statens vegvesen melder i NTP om behov for 230 milliarder kroner for å bygge ut stamvegane til god standard innen 30 år. I eit innlegg på møtet i Vestlandsrådet sa Turid Stubø Johnsen frå Vegdirektoratet at talet like gjerne kan vere 300 eller 400 mrd. kr. Ho sa at det er eit vanvittig gap mellom forventningane og realitetane i NTP. (Ill. Torleif Haugødegård).

Nye tider i Salten

De første 500 meter er unnagjort i Vethaugen tunnel på Vegpakke Salten. Kystriksvegen tar en sving vekk fra sjøkanten, for trafikksikkerhetens skyld.

Giselle Jensen

BODØ: Endelig har planarbeid, utredninger og politiske drakamper ført til konkrete resultat i Salten. Ved den nye traseen av riksveg 17 utenfor Bodø er entreprenør AF Skandinavia og underentreprenøren M3 Anlegg snart halvveis på drivingen av den 1250 meter lange Vethaugen tunnel på Tverlands-halvøya. Det første synlige resultatet av den hete politiske poteten er et faktum. Senere skal til sammen 7,5 kilometer av riksveg 17 bygges i ny trase. Den smale og svingete, men akk så vakre vegen langs sjøen, er moden for avlastning og blir snart omklassifisert.

Bedre kontrollrutiner

Til første byggetrinn av vegpakken hører også bygging av den 250 meter lange Tverrliatunnelen på samme strekning. Arbeidene med tunnelen starter straks Vethaugen tunnelen er ferdig.

- Vi regner med å ha gjennomslag på Vethaugentunnelen i månedsskiftet april/mai. Så langt har vi stort sett møtt godt fjell, forteller kontrollingeniør Grete Livik. Hun viser fram permen med tegninger kontrollingeniørene gjør etter hver salve.

- Straks entreprenøren er ferdig med renskingen går vi inn og registrerer fjellet. Vi tar bilder og tegner av det vi ser av soner, forteller Livik. Et par ganger i uka kommer geologen ut på inspeksjon i tillegg. Alt registreringsmaterialet skal oppbevares.

- Om natta sprøytes betongen på fjellet, stort sett sprøyter vi tre runder hver natt. Senere skal det monteres plater med PE-skum i tunnelen, opplyser Livik.

Riksveg 80

Hovedinnfartsåren til Bodø skal



Første sesong: Grete Livik er kontrollingeniør på Vegpakke Salten. Hun kom rett fra skolebenken til Statens vegvesen i høst. (Foto: Giselle Jensen)

etter planen oppgraderes betydelig. I første byggetrinn kommer strekningen Røvik-Strømsnes. Ny tofelts veg og tunnel vil redusere kjørelengden på strekningen med 6,2 kilometer. Vi planlegger å sende ut konkurransegrunnlaget etter påske og forventer oppstart i høst, men det vet vi ikke sikkert for entreprenør er valgt, sier pro-

sjektleder Unni Gifstad.

Bompenger

Det er i første rekke finansieringen av Vegpakke Salten som har vakt mye motstand. Bompenger skal innkreves på flere punkt, for denne delstrekningen sin del kommer innkrevingepunktet i Godøystrømmen i 2009. Senere kommer også

en bomstasjon i Strømsnes. For trafikantene i Bodø og Salten blir det første gang de må beregne utgifter til bompenger når de skal kjøre rundt i nærområdet, og de liker det dårlig.

Delprosjektet har et kostnadsoverslag på 231 millioner kroner. Total pris for Vegpakke Salten, fase 1 er 550 millioner kroner.

På tokt

Geologer fra Statens vegvesen Region sør har i to dager øvd på tunnelinspeksjon og viktig HMS-arbeid i Vabakktunnelen i Porsgrunn.

Kjell Wold

PORSGRUNN: - Inspeksjons- og kontrollarbeidet etter raset i Haneleivtunnelen har lært oss en hel del om hvor omfattende og krevende tunnelinspeksjoner virkelig er.

Etter Haneleiv

Du må både være "klatreeksperter" og i god fysisk form for å kunne utføre de nødvendige ingeniørgeologiske undersøkelsene som er påkrevd, sier ingeniørgeolog Audun Langelid i Statens vegvesen.

Sammen med sju kolleger fra Region sør og en fra Vegdirektoratet har han trent adkomst- og fall-sikringsteknikk, sikkerhet, redning, førstehjelp og nødvendige rutiner for trygge tunnelinspeksjoner under kyndig veiledning av eksterne eksperter.

Nye HMS-rundskriv etter Haneleivraset er bakgrunnen for at alle geologer og ingeniørgeologer i Statens vegvesen nå må gjennom nye kurs og opplæring i tunnelinspeksjoner.

Viktig HMS-

Vi må bare innse at vegtunneler også skal være framtidige arbeidsplasser for de som driver med inspeksjon og vedlikehold. Skal alle HMS-regler følges i tunneler på samme måte som langs vegnettet må tunneler i framtiden også bygges deretter.

Derfor var disse to dagene med tunnelinspeksjon og HMS-arbeid i

Grenland særdeles viktig og nyttig for oss, sier fagkoordinator for geo-

logene i Statens vegvesen Region sør, Bjørn Kristoffer Dolva.



Klare for tunnelinspeksjon: F.v. Audun Langelid, Egil Tveide, Ole Christian Ødegaard, Bjørn Kristoffer Dolva og Ole Nesse i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

Ryddig vegarbeid

■ ■ Norske vegar bygges med hjelp av ca. 500 utenlandske arbeidere. Blant annet ble Svinesundbroen og Sandesundbroen i Sarpsborg bygd av utenlandske entreprenører. Vegdirektoratet har kontrollert om entreprenørene overholder den internasjonale arbeidsorganisasjonens regelverk i offentlige arbeidskontrakter. Bak-

grunnen er påstander om at ting ikke var som de skulle. - Vi har ikke funnet et eneste skrekkeksempel, oppsummerer Harald Håkonsen (bildet) i Vegdirektoratet til Aftenposten. Han tror dette skyldes at det er en dominerende byggherre i vegsektoren. Rundt 30 hoved- og underentreprenører er kontrollert. (Foto: Giselle Jensen)



Liten vekst i bomringen

■ ■ For første gang siden bomringen i Tønsberg åpnet i 2004 registreres det trafikkvekst utover desimalstørrelse. Mens gjennomsnittstrafikken pr. døgn nesten stod stille de tre første årene var det i 2007 en økning på ca 2,5 prosent eller ca 1000 biler i døgnet. I juni 2007 ble en milepæl nådd da trafikken for første gang passerte 50 000 biler.

Hindrer trafikkflyt

■ ■ Bilførere danner bilkøer fordi de senker farten når de prater i mobil. Seniorforsker Gunnar Deimboll Jenssen ved SINTEF påpeker at det er en helt klar sammenheng mellom økt reaksjonstid, lavere konsentrasjon og risiko hos bilførere som snakker i mobil, men at det ikke kan påvises en sammenheng til ulykker, melder Gemini.



Pumperommet: Prosjektleder Bjarne Lysberg har pumpene klare på botnen av Halsnøytunnelen. (Foto: Geir Brekke)

Klart for opning

Pumpene er testa og ventilasjonsanlegget fungerer som det skal. Det er klart for trafikk gjennom den undersjøiske Halsnøytunnelen.

Geir Brekke

HALSNØY: Det nærmar seg opning av den andre undersjøiske tunnelen på Vestlandet på få dagar. Etter at Eiksundsambandet på Sunnmøre blei opna sist laurdag står no Halsnøysambandet i Hordaland for tur, på sjølvaste kvinnedagen, 8. mars.

800 liter i minuttet

Den 4,1 kilometer lange tunnelen går ned på 136 meters djup under Høylandssundet i Kvinnherad. Pumpene på botnen av tunnelen er dimensjonerte til å ta unna innsig av 7-800 liter vatn i minuttet. Vatnet blir pumpa gjennom eit borhol til Kolsøy ute i sundet, der vatnet går via ein kum og tilbake til sjøen.

- Dei fire pumpene er av det tørrstilte slaget, fortel prosjektleder Bjarne Lysberg i Statens vegvesen,

som følgjer Vegen og vi på ein prøvetur i tunnelen. Det vil seie at pumpene står i eit tørt rom, med eit reservebasseng i eit ekstra utsprengt rom på utsida av pumpeanlegget. Bassenget har plass til vatn for fleire dagar, dersom pumpe-systemet av ein eller annan grunn skulle svikte, t.d. ved straumbrot eller ein annan feil.

Tidlegare har det vore vanleg at pumpene har stått under vatn i slike undersjøiske tunnelar. Det gjeld m.a. E39 Bømlafjordtunnelen, med djupaste punkt på 260 meter.

Geologi-krav

Nye krav om geologisk oppfølging har meldt seg for norske tunnelbyggarar siste året. Krava etter Hane-kleiv-raset nådde også Halsnøy.

- Men vi hadde gjennomført dokumentasjon for sikring frå før, seier Lysberg. Han opplyser at tunnelen likevel har blitt noko dyrare enn planlagt på grunn av dei nye krava. Forsterka vass- og frostsikring av konstruksjonen har saman med auka mengder av sikringa gitt ein kostnadsauke, slik at totalkostnaden i 2008-kroner blir 427 millioner kroner.

- Dette er omlag ti millionar kroner over budsjettet, seier han. I tillegg står det enno att nokre diskusjonar med Veidekke, som har

vore hovudentreprenør på det 6,3 km lange prosjektet.

Mest bompengar

Men bompengetaksten står fast. Med bruk av AutoPASS-brikke betalar du 60 kr. gjennom tunnelen i personbil. Og storparten av finansieringa kjem frå bompengane, 57 prosent. Kvinnherad kommune yter 10 prosent og tredjeparten av kostnaden er løyvd over statsbudsjettet.

Bompengeperioden er på 15 år. Dessutan har det vore kravd inn førehandsbompengar på ferja eit par år.

Gleda er difor stor mellom dei 2 300 innbuarane (og mange hundre hytteeigarar) på Halsnøy over å bli knytt til resten av verda utan ferje.

FAKTA

Rv. 544 Halsnøysambandet
Lengde: 6,3 km
Tunnel: 4,1 km med profil T 8,5
Byggjeperiode: Mai 2005-mars 2008
Kostnad: 427 mill. kroner. (2008-verdi)
Finansiering: 57 prosent bompengar, 33 prosent statsmidlar og 10 prosent kommunale midlar.

Utvida opningstid

Statens vegvesen gjer framlegg om utvida opningstid på stamvegferjesambanda frå 2010.

Geir Brekke

BERGEN: Ferjesamband som har ein trafikk på over 2 500 personbileiningar (PBE) i døgnet vil dermed få 38 avgangar i døgnet. For samband med lågare trafikk vil det bli 36 avgangar, heiter det i framlegget til Nasjonal Transportplan for 2010-2019.

Grunngjevinga er å få ei betre tilpassing til behovet til næringslivet og trafikantane. Standarden i dag er 35 avgangar på samband med over 1 500 PBE og 30 for samband med lågare trafikk. Målet med tiltaket er det same som før, minst 98 prosent av trafikantane skal få plass på den avgangen dei har planlagt å følgje. Statens vegvesen gjer vidare framlegg om at den nye standarden blir gjennomført gradvis, i tak med fornyinga av anbudsperiodane landet rundt.

Det er ikkje venta stor kostnadauke i samband med denne justeringa, som fører til at ein kan operere med heildøgsope heile veka på stamvegssamband med over 2 500 PBE. Når det gjeld samband som har under 2 500 PBE vil det bli heildøgsope på kvardagar, og 19 timars opningstid i helgene, ifølgje framlegget. Definisjonen av heildøgsope er at det ikkje er meir enn 2,5 timars venting mellom to avgangar.



Fleire avgangar: Rv. 5-sambandet Mannheller-Fodnes i Indre Sogn får fleire avgangar i døgnet. (Foto: Geir Brekke)

REPORTASJE

Opna: Samferdsleminister Liv Signe Navarsete kutter snora assistert av vegdirektør Terje Moe Gustavsen. (Alle foto: Per Tormod Nilsen)



Opna m

EIKSUND ■ Laurdag 23. februar fekk ein av Noregs mest internasjonalt retta regionar vegsamband til fastlandet – og dermed til resten av verda.



Gratulerer: Forkjempar for fastlandssambandet, Knut Nærø, blir gratulert av samferdsleministeren.

Tove Eivindsen

Eiksundsambandet knyt øykommunane Hareid, Herøy, Sande og Ulstein saman med landkommunane Ørsta og Volda.

Den maritime milliardindustrien i området er svært internasjonalt orientert, men har mangla samband til fastlandet om nettene når ferjene legg stilt. Dermed har både flyplassar og europavegar vore utilgjengelege store delar av døgnet. Med opninga av Eiksundsambandet er no den tida over.

Større region

Eiksundsambandet gjer at 22 000 innbyggjarar i øysamfunna på Sunnmøre får direkte fastlandssamband og blir ein del av ein ny storregion med heile 40 000 innbyggjarar. Og det er ikkje berre næringslivet som får glede betra konkurransevilkår.

- Dette sambandet vil føre til at folk no får enklare tilgang til eit vari-



Eiksundsambandet

Ny rv. 653 Eiksund-Furene

Statens vegvesen har vore byggherre for Eiksundsambandet.

Prosjektleder har vore Oddbjørn Pladsen.

Første spadestikket vart markert i Eiksund 24. februar 2003.

I løpet av byggjetida på fem år er det arbeidd nær 660 000 arbeidstimar.

16 entreprenørar har hatt kontrakt på prosjektet.

Opphavelig kostnadsoverslag på 995 mill. kroner, omrekna til 2008-verdi.

Sluttkostnadane er førebels rekna til om lag 970 mill. kroner, ei innsparing på 25 mill.

Eiksundsambandet er 14 880 meter langt, fordelt på Eiksundbrua, Eiksundtunnelen, Helgehorntunnelken, Morkåstunnelen, samt nye og utbetra vegar, sidevegar og gang- og sykkelvegar.

Eiksundtunnelen er verdas djupaste undersjøiske vegtunnel, minus 287 meter.

Øtverda



Rekord: Nesten 400 syklistar deltok i verdas djupaste sykkelritt.



I høgda: Skuelystne utnytta tunnelopninga for å sikre seg utsyn.



Assistentar: Ørstaordførar Gudny Fagerhol med barneborna Benedikte (6) og Daniel (3 1/2), som assistentar for samferdsleministeren.

ert skuletilbod, til eit utvida og variert arbeidsmarknad, betre tilgang på lege og sjukehusenester, eit utvida handelstilbod og eit utvida tilbod av andre offentlege og private tenester, sa samferdsleminister Liv Signe Navarsete i si tale under opninga.

- Dermed bidrar sambandet til det viktigaste målet med all samferdsle, nemleg å gje auka velferd og binde landet saman!

Feiring ei veke til endes

Opninga av Eiksundsambandet har vore feira i ei veke på Sunnmøre. Helga før opninga vart det invitert til open dag og trimtur gjennom den 7,8 kilometer lange Eiksundtunnelen. Over 5000 personar møtte opp, for å kome mellom dei første som fekk oppleve verdast djupaste undersjøiske tunnel.

Verdsrekordar

Og verdsrekordar vart det fleire av. Før opninga 23. februar vart verdast

djupaste sykkelritt arrangert, med nær 400 deltakarar. Rittet var 15 kilometer langt, fram og tilbake gjennom Eiksundtunnelen og med djupaste punkt på 287 meter under havet måtte dei spreke syklistane takle stigning på opptil 9,6 prosent.

Under næringslivsseminaret "Treffpunkt Eiksund" fredag 22. februar var det vel så mykje Kvisvegen som Eiksundsambandet dei framførte var interesserte i. Den same prosjektorganisasjonen som no har levert Eiksundsambandet skal gå i gong med Kvisvegen-utbygginga.

Stend trygt

Det tok tretti år frå Eiksundsambandet AS vart skipa til vegen no står ferdig. Og som samferdsleminister Liv Signe Navarsete sa;

- Om nokon tykkjer det er lenge, vil eg minne om kva Ivar Aasen sa: "Det som brådt er bygt, det stend ikkje trygt!"

Ivar Aasen kom frå Åsen i Ørsta, eit steinkast frå den nye Morkåstunnelen, som er ein del av prosjektet.

AKTUELT

Funksjonskontrakter

■ ■ Årets to siste åpning av tilbud på funksjonskontrakter er åpnet, med følgende resultat:

Region nord**Skillebotn**

Mesta har kontrakten i dag.

To tilbydere:

Mesta, 119,4 mill. kr

Kolo Veidekke, 171,2 mill. kr

Varangerhalvøya

Mesta har kontrakten i dag.

To tilbydere:

Mesta 111,3 mill. kr

Kolo Veidekke, 164,7 mill. kr

Ny Kleivene-runde

■ ■ Tilbudsåpningen på oppgraderingen av gamle Kleivene-tunnelen på E18 i Drammen og strekningen Frydenhaug-Baserud ble mye dyrere enn forventet. Derfor går Statens vegvesen en ny runde med jobben og deler opp i tre entrepriser. Mesta var eneste tilbyder på jobben til en pris på over 81 millioner kroner. Det var dobbelt så dyrt som ventet.

Fortvilet over byggestans

■ ■ Ordfører Geir Ove Bakken i Alta ber statsråden legge 20 millioner kroner på bordet i revidert nasjonalbudsjett for å unngå full stans i utbyggingen av E6 vest for Alta. Han registrerer med vannetro at prosjektet stanses og legges på is i to-tre år fordi pengene mangler i Statsbudsjettet for 2008. - Forslaget til Nasjonal transportplan innebærer heller ikke ferdigstillelse i planperioden. Det vil si at en strekning på 50 km ikke vil stå ferdig før i 2020-2025, sier han.

Sprengingsuhell

■ ■ I forbindelse med en ordinær sprengning på Namdalsprosjektet 21. februar kom mindre steinfragmenter ut av kontroll og tok retning mot bebyggelsen ved Bangsundvingene. Ingen personer ble skadd. Statens vegvesen vil gjennomgå hendelsesforløpet grundig for å få klarhet i hva som har skjedd. - Statens vegvesen tar hendelsen alvorlig, sier prosjektleder Steinjar Johansen (bildet) i en pressemelding. (Arkivfoto: Christin Hermann)

**TV-kjendis for en dag**

■ ■ Jan Erik Green (bildet) i Statens vegvesen ble kjendis for en dag, da hans frivillige innsats som løypemaskinfører under skispriint i Drammen ble vist på NRK TV sist torsdag. I dokumentaren "Dugnaden" om forberedelsene og arbeidet med verdenscupen i skispriint i Drammen i fjor stod Greens og kollegenes årlige dugnadsinnsats i sentrum. (Foto: Kjell Wold)

Humpa ut meldingar

- Venninna mi trudde det hadde tørna for meg, da ho fekk 93 meldingar i løpet av ein dryg halvtime. Men det var berre mobilen som hadde løypt løpsk på den humpete vegen.

Kjell Wold

VEGLI: 62-årige Inger Prestmoen smiler breitt når ho forteljar den utrulege historia som er blitt det store samtaleemnet i den vesle bygda i Numedal. Inger var sjåfør på ein minibuss som skulle frakte seks-sju ungdomskoleelevar frå Veggli og sørover til Rollag i Buskerud ein ettermiddag tidleg i februar i år.

Bekymra venninne

- Utan å tenkje meg om la eg mobilen i det opne hanskerommet i bilen då vi reiste på den snau to mil lange bilturen, som tok ein dryg halvtime. Eg må ha gløymd å slå på tastelåsen på mobilen og den har truleg lege opp ned på den humpete bussturen. For da turen var over fikk eg ein fortvila telefon frå bestevenninna mi Anne-Lise, som lurte på om det var noe alvorleg fatt med meg, seier Inger Prestmoen.

Hørte ingenting

Først skjønnte hon ikkje båret, då venninna fortalde at hun hadde motteke 93 meldingar frå Inger på mobilen den siste halvtimen. Da hon kikka på tastaturet på telefonen og såg at simkortet var fullt skjønnte hun samanhangen.

- Anne-Lise hadde og forsøkt å ringe meg under sjølve bussturen, men då hørte eg ingenting frå mobilen. Både fordi det rista sånn på køyreturen og fordi bilen var full av muntre og snakkesalige skuleungdommar, la eg ikkje merke til at mobiltelefonen hadde ringt, fortel Inger.

Fire jobbar

Inger Prestmoen har alltid mobilen med seg når hon er ute på tur. Bondekona på garden Prestmoen midtvegs mellom Rollag og Veggli har nemleg tre andre jobbar utanom å passe ammekyr på garden.



Løpsk mobil: På denne humpete vegen rv. 40 i Numedal fekk Inger Prestmoen sin mobiltelefon rista kraftig på seg. 93 gonger på ein kort køyretur. (Foto: Kjell Wold)

- Eg jobbar deltid på ein lokal aldersheim. Og så er eg vikarsjåfør både på den lokale bussen og dro-sja i bygda. Derfor er mobilen min faste følgesvenn. Sjåførjobbane deler eg forresten med mannen min, seier Inger. Historia om den

løpske mobiltelefonen til Inger har dei siste vekene gått bygda rundt.

Ny målestANDARD

Dei lokale brøytesjåførane på rv. 40 og fylkesveg 107 på kvar side av Lågen har og fått høyre om den

spesielle bilturen på den humpete vegen. Og på folkemunne i Rollag og Veggli blir det heretter berre snakka om ein heilt ny måte å måle dårleg vegstandard på. No går det ikkje lenger i spordybde eller annan form for vegslitasje.

54 forbedringsforslag

Forbedringsprosjektet i Statens vegvesen Region sør er i mål med 54 prioriterte forslag til forbedringer.

Ivar Jon Tunheim

NOTODDEN: Nå tar Gjennomføringsprosjektet over oppfølgingsarbeidet. Av de 54 forbedringsforslagene dreier hele 15 seg om lønsspørsmål.

- Jeg er godt fornøyd med både de tilsattes interesse for og oppslutning om Forbedringsprosjektet, sa distriktssjef i Aust-Agder Kirsten Lindeberg til Eva Haukedalen som har vært prosjektleder.

Forbedringsprosjektet til Region sør skal bedre samspillet i regionen og styrke tilsattes tillit til ledelsen.

Prosjektet ble lansert og fullført i 2007. Forbedringsprosjektet har tatt sikte på å evaluere resultatene av den interne Agendaundersøkelsen fra 2006 og finne årsakene til resultatene som ble avdekket. Målet i Forbedringsprosjektet var todelt:

1) Få en vurdering av i hvilken grad og på hvilken måte omstillingen av Statens vegvesen med virkning fra 2003 og fram til i dag har bidratt til å føre organisasjonen i retning av de politiske og interne målene og hovedprinsippene som lå til grunn for omstillingen.

2) Få en vurdering og belysning av henholdsvis de viktigste styrkene og utfordringene for Statens vegvesen når det gjelder dagens organisering

Regionvegsjef Andreas Setsaa uttrykte respekt for innsatsen som er lagt ned og store forventninger

til det videre arbeidet i Gjennomføringsprosjektet.

- Jeg mener vi er på rett veg, sa Andreas Setsaa.



Ferdig med jobben: Her overleveres beslutningsdokumentet fra Forbedringsprosjektets Kirsten Lindeberg f.v. og Eva Haukedalen til regionvegsjef Andreas Setsaa og strategistabsleder Tore Kaurin som tar over stafettspinnen i Gjennomføringsprosjektet. (Foto: Ivar Jon Tunheim)



Mindre bilbruk: Regionvegsjef Sidsel Sandelien vil gi ansatte i storbyene gratis månedskort og sykler i stedet for parkeringsplasser. (Foto: Per Kollstad)

Vil gi månedskort til ansatte i byene

- Arbeidsgivere, Staten inkludert, bør kunne gi sine ansatte gratis sykler og månedskort, mener regionvegsjef Sidsel Sandelien i Statens vegvesen.

Håkon Aurlien

MOSS: Mens NTP-forslaget lanserer skattelegging av parkeringsplasser som klimatilbud i storbyene, ønsker regionvegsjefen en mer positivt rettet stimulans. Tanken er å stimulere til andre transportvalg for ansatte som i dag kjører bil til og fra jobben.

Omfordeling

- Vi bruker relativt store summer på parkeringsplasser for en del av våre ansatte. Disse pengene kunne i stedet vært brukt på å gi våre ansatte gratis månedskort for kollektivtransport eller gratis sykler, sier Sidsel Sandelien.

Regionvegsjefen ser for seg en ordning der en ansatt får valg om enten en parkeringsplass eller et månedskort, gjerne i kombinasjon med en sykkel. Poenget er at utgiftene for arbeidsgiveren vil være den samme, og at alternativtenkingen kan bidra til redusert biltrafikk.

Inkludert

- I dag har jeg ikke anledning til å bruke Statens penger på denne måten. Derfor må det nok en pro-

sess til med flere departementer før vi kan iverksette en ordning. Men jeg håper det blir mulig å få til en slik ordning, sier hun.

Ved de fleste av Statens vegvesens kontorbygg er et visst antall parkeringsplasser inkludert i husleien uten å være spesielt prissatt. I Sandeliens region er det spesifisert leie for parkering kun Stor-Oslo distriktskontor, der hver plass koster 1000 kroner pr måned, og ved Romerike distriktskontor, der hver plass koster 1200 kroner.

Da Vegdirektoratet for fem år siden flyttet inn i nytt bygg ble det tegnet en 20 års leiekontrakt for ca 160 plasser. Hver parkeringsplass koster 2000 kroner pr måned.

Et månedskort i Oslo sentrum koster nå fra 720 kroner. Det betyr

at Vegvesenet kan spare penger på å tilby ansatte i Oslo sentrum gratis månedskort på buss/trikk, vel og merke dersom etaten kan redusere antallet parkeringsplasser tilsvarende.

Nytenking

Sidsel Sandelien peker på det inkonsekvente ved at personlige fordeler i form av gratis sykler eller månedskort i dag vil bli en skattepliktig fordel, mens gratis parkeringsplasser betalt av arbeidsgiver ikke er en slik fordel.

- Vi har ulike utfordringer i byene og i resten av landet men vi har behov for ny og helhetlig tenking og søk etter løsninger for å møte de spesielle utfordringer vi nå har i byområdene, sier hun.

Under vurdering

-Det kan oppfattes som lite miljøvennlig at arbeidsgivers finansiering av månedskort til kollektivreiser skattlegges fullt ut, mens tilsvarende finansiering av parkeringsplasser i praksis ikke skattlegges. Det er imidlertid utfordrende å finne praktiske regler for verdsetting og kontroll av denne typen naturavgifter. Forslaget om skattelegging av gratis parkering vil bli vurdert i forbindelse med framtidige budsjetttrunder.

Dette skriver finansminister Kristin Halvorsen i svar til to stortingsrepresentater. Oslo kommunes samferdselsetat var i fjor sommer i møte med Finansdepartementet for å få til en ordning med gratis og skattefritt månedskort til kommunalt ansatte, og venter fortsatt på et ja.

I et annet brev sier finansministeren klart nei til skattefrittak for fordelen av å få en gratis sykkel. -Når ansatte vederlagsfritt mottar en sykkel fra arbeidsgiveren, er dette en ytelse som skyldes arbeidsforholdet og skal regnes som inntekt, skriver finansministeren.

Jobbsykling gir ekstra fridager

Langt over 100 vegvesenstilsatte i Region sør benytter seg av tilbudet om ekstra fridager hvis de bruker minst fire timer i måneden på å gå eller sykle til jobb.

Kjell Wold

DRAMMEN: Minimum fire timer bilfri reise til og fra jobb i månedene gir fire timer ekstra fleksitid og fri pr. måned. Det kan for de

ivrigste gi hele seks ekstra fridager i året.

- Ordningen startet i 2006 og har blitt veldig populær, sier Trond Olsen i Statens vegvesen. Han bruker ofte sykkelen til og fra jobb. Kollega Vibeke Farnes går jevnlig de 8,5 kilometer fra jobben og hjem til Konnerud året rundt.

I tillegg til ekstra fleksitimer og fridager belønnes også de ivrigste fotgjengerne eller jobbsyklistene med gavekort på 500 kroner. Antallet miljøvennlige arbeidsreiser blant vegvesenstilsatte i Region sør

økte betydelig fra 2006 til 2007. Antallet bilfrie dager pr. tilsatte ble doblet de to siste årene, fra 11 i 2006 til 22 i 2007. Fleksiordningen har påvirket 12 prosent av de tilsattes reisevaner i mer positiv og miljøvennlig retning, viser en undersøkelse. 10 prosent av alle arbeidsreiser i 2007 var registrert bilfrie.

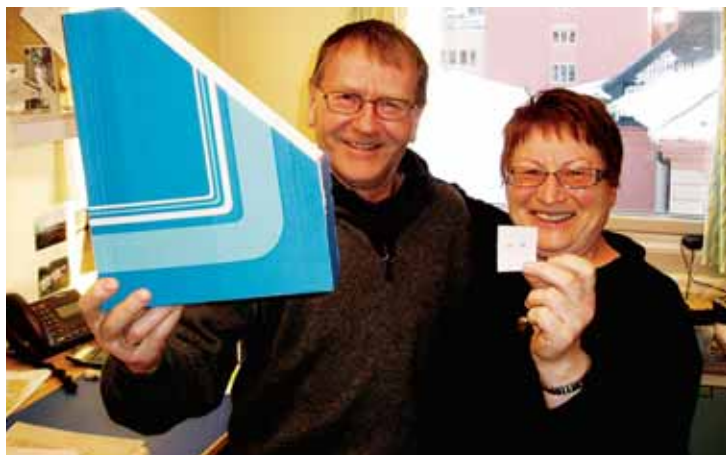
- Med godt over 125 deltagere på dette miljøvennlige jobbreiseopplegget kan vi slå fast at over 20 prosent av de vegvesenstilsatte i de fem sørfylkene ofte bruker beina i

en eller annen form for å komme seg til og fra jobb, sier Trond Olsen tilfreds.

Ekstra fridager: Trond Olsen og Vibeke Farnes i Statens vegvesen får ekstra fridager for å sykle og gå mye til og fra jobben. (Foto: Kjell Wold)



LANDET RUNDT



Vinnerloddet: Hos Øystein Myrvoll og Maryann Olsen er trekningen i trygge hender. (Foto: Jan Hugo Hanssen)

Tren i arbeidstida!

TROMSØ ■ Øystein Myrvoll og Maryann Olsen i Tromsø har nettopp trukket ut månedens vinner av gavekort på 500 kr. Kampanjen for å få flere til å bruke en time hver uke til trening varer fra januar til april. I januar var 26 registrert som

aktive. Treningen må godkjennes av leder, og kan være trening i trimrom, gå tur, løpe, sykle, spille squash osv. For dem som ikke trener i arbeidstida betaler Vegvesenet tilskudd til avgift på for eksempel treningscenter.



Utekontrollører på opplæring

TRONDHEIM ■ VaDIS, Vehicle and Driver Inspection System, er et nytt databasert kontrollsystem som nå fortløpende skal tas i bruk ved alle Statens vegvesens utekontroller av

tunge kjøretøy over hele landet. Opplæring for alle regionene skjer ved Sandmoen kontrollstasjon sør for Trondheim. (Foto: Håvard Stjern)



Fikk refleksvester

LILLEHAMMER ■ Jørstadmoen skole har fått refleksvester av Statens vegvesen og her er glade 4. klassinger etter at de ble mer synlige i trafikken. Bakgrunnen for utdelingen er at anleggsarbeid på Gausdalsvegen får en del bilister til å kjøre Baklivegen, som er skolevei

for mange av barna på Jørstadmoen skole. Der er det ikke gangveg og mange barn føler det utrygt å gå. Rektor på skolen etterlyste i en avisartikkel refleksvester for å gjøre barna mer synlige nå i mørketida, og det fikk de. (Foto: Kari Utgaard, Gudabrandsdølen Dagingen)



Klart til vegåpning i Kilen

TØNSBERG ■ Her står Bjørn Gjelsås i Statens vegvesen på den nye flotte gangbrua over ny rv. 300 ved Kilen i Tønsberg som åpner om 14 dager. Det er ny Ringveg nord som endelig er fer-

dig etter nesten fire års byggetid. 15 000-20 000 biler skal nå ledes utenom Tønsberg sentrum og nord for byen mellom Kjelle i vest og Kilen i Slagendalen i øst. Det vil lette sentrumstrafikken i byen

og bedre trafiksikkerheten for alle trafikantgrupper. Dessuten er det et viktig miljøtiltak som også vil frigjøre sentrum for mye støy og forurensning. (Foto: Kjell Wold)



Tunge tak

LÆRDAL ■ Det har vore mange snøraser som har ført til stengte vegar i Indre Sogn så langt i vinter. Jamvel hovudåra mellom Bergen og Oslo, E16 over Filefjell, har vore stengt fleire dagar, noko som skjer sjeldan. Her er mannskapa i gang med å rydde Urteigskreda, som stengde stamvegen i 40-meters lengde og fem-seks meters høgde. (Foto: Njål Farestveit)



Opne landskap

HØYANGER ■ Utsikten mot Sognefjorden er på plass att etter at prosjektet Opne landskap har fullført skogtynninga på Hagene-

set rasteplass ved E39 på Torvund. Prosjektet er styrt av Fylkesmannen i Sogn og Fjordane, med tilskot og råd om val av hogstpunkt

frå Statens vegvesen. Prosjektet har gått i tre år, og blir avslutta i vår. (Foto: Liv Astrid Nordheim Kusslid)



Bystrateger setter spor

ARENDAL ■ Bystrategene Tor Atle Odberg (bildet) og Tore Kaurin t.v. i Statens vegvesen setter allerede spor etter seg både regionalt og i Nasjonal transportplan med prosjektet Bystrategi Region sør. Lovordene satt løst etter den tredje regionsamlingen på Sørlandet tid-

ligere i februar. Det er bare litt over ett år siden bystrategiprojektet startet. Nå er oppgaven å bringe interimsgruppene over i en selvgående fase til faste møtearenaer for de fire byregionene fra Drammen til Kristiansand. (Foto: Kjell Wold)



Online friksjonsmåling

NANNESTAD ■ På Østlandet kan Hans Christian Akselsen sende fra friksjonsmålingene måleresultatene via datalink direkte fra bilen til PC-er tilhørende kolleger som har dag-

lig kontakt med entreprenørene. Den røde linjen på skjermen viser friksjonskoeffisienten og den skal ikke være under et visst minimum (Foto: Håkon Aurlien)



Lærerikt: F. v. Kurt A. Hansen, Edvard Einarsen, Nils E. Hætta, Terje Holen, Christine Larssen, Gunn B. Strømseng, Kato Hilbertsen. (Foto: Jørn Simonsen)

Gebyrgjengen

ALTA ■ Nylig var denne gjengen samlet i Alta for å lære alt om når, hvorfor og hvordan de skal skrive gebyr. En dag gikk med til teori, mens neste dag var ute i felten. – Vi var med på en beltekontroll der vi

skrev en god del gebyr for manglende belte, vognkort og førerkort. Vi hadde også anmeldelser og en avskiltning. Det ble veldig lærerikt, forteller Christine Larssen fra Harstad trafikkstasjon.



Samling i bønn

EIKSUNDTUNNELEN ■ Mellom fem og seks tusen mennesker deltok på den åpne dagen i Eiksundtunnelen helga før åpningen.

– Vi ønsket å vise brukerne at det er sikkert å kjøre i tunneler. Samtidig ønsket vi å invitere til kulturforbrødring og et ferjefritt møte mellom øyfolket og de landfaste fra Volda og Ørsta. Her var det både forbrødring og slektstreff, sa prosjektleder Oddbjørn Pladsen, da han talte til folket. (Foto: Wiggo Kanck)

REPORTASJE

Kommune	Navn	Vegnr.	I drift	Bygd
Tromsø	Kalvebakken		nei	1911
Tromsø	Kalvebakken		nei	1958
Tromsø	Kalvebakken	E8	ja	1975
Båtsfjord	Strømmen bru			1929
Tromsø	Tromsøbrua	rv. 862	ja	1960
Saltdalen	Djevedalsbekken bru	rv. 77	nei	1887
Bindalen	Kollstraumen bru og tunnel	rv. 801	ja	1971
Bodø	Saltstraumen bru	rv. 17	ja	1978
Grong	Leir bru	Ved rv. 760	nei	1905
Namsos	Namsbrua	rv. 17	ja (g/s)	1922
Inderøy	Straumen bru	rv. 755	ja	1958
Inderøy og Mosvik	Skarnsundbrua	rv. 755	ja	1991
Trondheim	Brattørbrua	E6	ja	1939
Trondheim	Elgeseter bru	E6	ja	1951
Gjemnes og Tingvoll	Bergsøysundbrua	E39	ja	1992
Etne	Trolljuv bru	E134	nei	1942
Eigersund	Terland klopp	Ved rv. 42	nei	1800
Karmøy	Strømsund bru	rv. 47	ja	1978
Marnardal	Gamle Bjelland		ja	1864
Marnardal	Bjelland	rv. 462	ja	1961
Åseral	Østerhus bru		ja (g/s)	1953
Kristiansand	Kjevik bru	rv. 41	ja	1956
Bygland	Storstraumen		nei	1914
Bygland	Storstraumen		nei	1922
Bygland	Storstraumen	rv. 9	ja	1963
Bygland	Storstraumen	rv. 9	ja	1963
Tvedestrand	Fosstvedt bru		ja	1837
Bamble	Brevik	rv. 354	ja	1962
Porsgrunn og Bamble	Grenlandsbrua	E18	ja	1996
Tønsberg	Tønsberg kanalbru	rv. 308	ja	1957
Flå	Gulsvik gamle bru		nei	1906
Kongsberg	Løka gamle bru		nei	1924
Larvik	Bommestad	E18	ja	1959
Eidskog	Skubbergs-enga bru	rv. 432	ja	1997
Oslo	Sagkrakken gangbru	over E18	ja (g/s)	1959
Oslo	Fiskevollen gang/sykelbru	over E18	ja (g/s)	1972
Eidsvoll	Minnesund	rv. 177	ja	1959
Eidsvoll	Minnesund	E6	ja	1993
Fredrikstad	Fredrikstad bru og rundkjøring	rv. 106	ja	1957
Elverum	Glåmbrua	rv. 25	ja	1978

OSLO ■ Riksantikvaren freder førti av Statens vegvesens bruer. Disse har nasjonal verdi som tekniske kulturminner, og skal bevares for ettertida for å avspeile veghistorien.



Fredrikstad bru: Bygd i 1957 og fredes på grunn av identitetsverdien og teknikkhistorie - denne buebrua er en av ti hovedbrutypene. (Foto: Johan Brun)

Freder fø

Henriette Erken Busterud

Femten hundre bruer tråkler landet sammen til et kongerike. Bruer av betong og tre, stein og stål. Bruer som henger og bruer som krenger. Bruer med stag over og bruer med troll under. Nå skal førti av Statens vegvesens bruer fredes. Trafikken skal gå som før, men det er ikke lenger fritt fram å endre på disse bruene.

Pålagt å fredes

Regjeringen har pålagt alle sektorer å lage verneplaner som en del av sektoransvaret for miljø.

- Også et representativt utvalg av våre tekniske kulturminner skal derfor bevares for ettertida. I 2002 la vi fram en verneplan for et utvalg av våre vegger, bruer og vegrelaterte kulturminner som avspeiler veghistorien fra reformasjonen og fram til i dag. I fjor ble 19 av våre bygninger fredet. Nå fredes 40 av Statens veg-

vesens bruer og i løpet av neste år er planen at et utvalg av våre veganlegg blir fredet, forteller Tore Edvard Bergaust, som leder dette prosjektet i Statens vegvesen.

Kan gjøre tiltak

Bruene fredes i henhold til Kulturminneloven. Heretter er det Riksantikvaren som har ansvar for å styre utviklingen av disse bruene.

- Verdien ved brua skal tas vare på slik som det er på fredningstidspunktet. Men å fredes ei bru betyr ikke at den "fryses". Ei bru kan for eksempel bli fredet på grunn av hvordan den ligger i landskapet. Da kan en fortsatt utvide vegen eller sette opp nytt rekkverk, men linjeføringa kan ikke endres. På ei anna bru kan det være at hovedkonstruksjonen må bevares, mens det ellers kan gjøres endringer, forklarer Bergaust.

Målet med å fredes bruene er altså å avspeile utvik-



Ørti bruer

linga i veghistorien. Blant annet er bruene kunnskapsverdier og opplevelsesverdier lagt til grunn for utvelgelsen.

- Vi skal ikke bare avspeile det flotte og spektakulære, men vise spenn i utforming, materialer og konstruksjon. Noen brumiljøer er valgt fordi de viser endringer som er gjort over tid, som Kalvebakken bru i Tromsø der det er tre generasjoner med bruer.

Gammelt og nytt

Både gamle og nye bruer fredes. Ting endres og bygges om fort. Skal vi ta vare på nyere bruer må de fredes nå. Blant de mest kjente nye bruene er den nye Minnesundbrua som fredes.

Den representerer et miljø med flere ulike bruer og området har hatt båt-, og tog- og biltrafikk i lange tider. Som en kontrast til denne moderne brua har vi Terland klopp fra 1800- som er mer det vi tradisjonelt forbin-

der med ei fredet bru. Et eksempel på bru som fredes i tidshistorien mellom disse har vi Kanalbrua i Tønsberg, som er ei klaffebru med vippeteknikk. Den ble bygd i en funksjonalistisk stil i 1957 og er unik fordi den er ei bybru som knapt finnes andre steder, sier Bergaust.

Forvaltningsplan

For hver bru som fredes har Statens vegvesen lagd en forvaltningsplan med lokal forankring som også Riksantikvaren skal godkjenne. Der er det nøye beskrevet hva som tillatt og hva en ikke kan gjøre. - Disse planene skal ikke være strengere enn det som er nødvendig: De skal bidra til en styrt utvikling av brua som forener bruk og fredning.

- De 40 bruene er et representativt utvalg fra en rekke lokale forslag. Også fylkeskommuner og kommuner har deltatt i prosessen, sier Bergaust.



Kanalbrua i Tønsberg: Ei klaffebru med vippeteknikk. Den ble bygd i en funksjonalistisk stil i 1957 og er unik fordi den er ei bybru som knapt finnes andre steder. (Foto: P Wolke/PA Larsen)



Terland klopp: Nordens lengste steinhellebru fra rundt 1800. Viktig kulturhistorisk bru som er en del av vestlandske hovedveg. (Foto: Torstein Rein Larsen)



Skarnsundbrua: Ligger innerst i Trondheimsfjorden og ble bygd i 1991. Den er blant annet fredet på grunn av identitetsverdien, arkitektonisk verdi og estetisk verdi. (Foto: Johan Brun)



Skubbergsenga bru: Trebruene hadde en renesanse i nitti-åra. Denne er bygd i 1997 med en tradisjonell teknikk med moderne uttrykk. (Foto: Trond Arne Stensby)



Minnesund bru: Denne tidstypiske brua (til venstre) ble bygd i 1993 og ligger i et viktig krysningspunkt der folk har reist i århundrer. (Foto: Fjellanger Widerøe AS)



Ledige stillinger



Statens vegvesen

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

REGION ØST

Avdelingsingeniør/overingeniør på Veg- og trafikkavdelingen, miljøoppgaver på vegseksjonen. Lillehammer

Stillingsnr. 1-039-08.

Søknadsfrist 10. mars.

Inspektør (sensor), Lillehammer

Stillingsnr. 1-040-08.

Søknadsfrist 13. mars.

REGION SØR

Kontrollingeniør på utbyggingsprosjekter, Tønsberg

Stillingsnr. 02-015-08.

Søknadsfrist 14. mars.

Fagkoordinator kjøretøy, Arendal

Stillingsnr. 02-016-08.

Søknadsfrist 14. mars.

REGION VEST

Drift/vedlikehold - kontrollingeniør, Bergen

Stillingsnr. 03-009-08.

Søknadsfrist 4. mars.

Førerprøvesensar, Bergen

Stillingsnr. 03-020-08.

Søknadsfrist 4. mars.

Byggeleiar - rv. 510 Solasplitten, Stavangerområdet

Stillingsnr. 03-011-08.

Søknadsfrist 10. mars.

Byggeleiar - E39 Sandved - Stangeland, Stavangerområdet

Stillingsnr. 03-012-08.

Søknadsfrist 10. mars.

Byggeleiar - Finnfastprosjektet, Rennesøy/Nord Talje

Stillingsnr. 03-013-08.

Søknadsfrist 10. mars.

Kontrollingeniør - Finnfastprosjektet, Rennesøy/Tjul

Stillingsnr. 03-014-08.

Søknadsfrist 10. mars.

REGION MIDT

Inspektør, Sandmoen utekontrollstasjon

Stillingsnr. 04-010-08.

Søknadsfrist 7. mars.

Faggrupeleder utekontroll - tungbil, Sør-Trøndelag distrikt

Stillingsnr. 04-011-08.

Søknadsfrist 12. mars.

Faggrupeleder kjøretøy hall, Sør-Trøndelag distrikt

Stillingsnr. 04-012-08.

Søknadsfrist 12. mars.

Faggrupeleder faggruppe trafikant, Sør-Trøndelag distrikt

Stillingsnr. 04-013-08.

Søknadsfrist 12. mars.

Faggrupeleder faggruppe fellestjenesten, Sør-Trøndelag distrikt

Stillingsnr. 04-014-08.

Søknadsfrist 12. mars.

REGION NORD

Kontormedarbeider, Bodø

Stillingsnr. 05-008-08.

Søknadsfrist 7. mars.

Geotekniker og Ingeniørgeolog, Bodø/Tromsø

Stillingsnr. 05-009-08.

Søknadsfrist 7. mars.

vegvesen.no

For ytterligere informasjon se vegvesen.no/jobb

Fire vil bli prosjekteringsleiar

Det har meldt seg fire søkjarar til den ledige stillinga som leiar for prosjekteringsseksjonen ved Statens vegvesen sitt kontor i Bergen. Det er Kjersti Myre (biletet), som fungerer i stillinga no, Annicke Bergh Monsen ved planseksjonen og Torbjørn Ask Hilby, Bergen (ekstern søkjar). Dessutan søkjer ein mann på 59 år. (Foto: Synnøve Lien)



Vaktskifte på Hensmoen

Det skjer store utskiftinger i ledelsen ved Statens vegvesen Øvre Buskerud distrikt denne våren. Seksjonsleder Knut Erik Skogen (f.v.) er fra 19. februar konstituert som distriktssjef etter Svein Olav Thorvik, som fratrer som sjef. Seksjonsleder for trafikant og kjøretøy, Per Kristian Rotherud (65), går av med pensjon i mai. Stillingen som hans etterfølger er alt utlyst. (Foto: Kjell Wold)



Mildertidig lederskifte

Sigurd Olav Olsen (bildet) tar midlertidig over jobben som prosjektleder for arbeidet med det nye kjøretøy- og førerkortregisteret, Au2sys. Han skal lede prosjektet fram til ny prosjektleder er tilsatt. Heidi Øvre vikarierer for Olsen som leder for kjøretøyseksjonen i Vegdirektoratet. (Arkivfoto: Geir Brekke)



Gift med jobben: Hun har fått 170 000 spørsmål siden hun fikk egen profil på vegvesen.no. (Illustrasjon: Jon Opseth)

Ida har draget på nett

En av Statens vegvesens mest attraktive damer er Ida. Over 170 000 har stilt spørsmål til Statens vegvesens digitale assistent. Og fem hundre av dem har spurt om sivil status.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Ida svarer høflig sine tilbedere på nett at hun er singel. Dette har selvsagt gitt mange som ellers sliter med å date damer på nettet håp.

Kresen dame

Kanskje er det ikke så rart at Ida setter herre-hjertet i brann på nett. Denne alltid smilende damen er lett

å ha med å gjøre, hun skakker på hodet og godblunker til kundene som tydeligvis lar seg sjarmere. Samtidig er Ida veldig opptatt av å kommentere sin sivile status og går rett på sak ved første anledningen. Sjøl når du spør hvordan været er der hun bor svarer hun at hun er singel.

Ida kan også drive sine tilbedere til vannvidd med sine svar. - Det er ikke bestandig like lett å bli klok på hva hun mener. Som en skriver til henne: "Først sier du at du er singel, så at du er sammen med Statens vegvesen". Det kan virke som Statens vegvesen er partneren i hennes liv og at hun ikke lar seg friste av tilbud fra andre: Ida er rett og slett en singel som er gift med jobben.

Til Samferdselsdepartementet – del 3

■ Alle politikere, uansett parti har et felles svar når de blir spurt: Vi har bevilget mye mer enn før. Dette er egentlig en drøy påstand. På 60 og 70 tallet var bevilgningene til veitbygging og vedlikehold betydelig større i forhold til brutto nasjonalprodukt enn i dag, og vi er jo mye rikere nå. Veier koster både å bygge nytt og å vedlikeholde. Med dagens etterslep på veibygging og vedlikehold vil det ta generasjoner. Ja, kanskje får vi aldri et så moderne veinett som Sverige. Ærlig talt, det er en sann fornøyelse når jeg kommer med turbussen over grensen til nabolandet, og de har ikke bompenger en gang.

■ Uforståelige bomstasjoner: Hva bomstasjoner angår så skjemmes jeg på vegne av Norge over hvordan utlendinger blir behandlet på ubemannede bomstasjonene, de skjøner ikke bæret av hvordan de fungerer og kjører forvirret videre, noe som ender opp med store krav i ettertid. Personlig har jeg ofte opplevd at bomstasjonene er tomme for papir, så man får ikke kvittering for å slippe å betale på neste bomstasjon og til å ha som vedlegg i regnskapet. Det minste man må kunne forlange er at diss pengeinnkrevingsinstallasjonene til enhver tid fungerer som de skal.

■ Jeg har ved flere anledninger

kjørt trailer med hjelpesendinger til Hviterussland på dugnad, uten lønn, ja, vi betaler til og med maten selv på de turene. Og nå siste gang jeg kjørte gjennom Polen i september 2007 var det bompenger på et par flotte nye firefeltsveier med brei veiskulder. Ved grensen fikk vi kjøpt et papir/brikke som varte en uke. Her kunne en velge fra en dags pass til uke eller månedspass. Hva om vi fikk til noe slikt på grensene og fergeterminalene her i landet til våre utenlandske veifarende? Og maken til veibygging som jeg så over hele Polen har jeg aldri sett maken til.

■ Gang og sykkelstier: På dette området har det skjedd en del bra ting. Men har noen av dere sittet i en stor bil som er 2,55 meter brei + speilene med en syklist foran dere i kjørefeltet. Med stor rushtrafikk i motgående kjørefelt, da er det umulig å komme forbi sykkelstien, og hvis traileren/bussen prøver å passere syklisten kommer fingeren i været. Og parallelt med veien går en flott gang og sykkelsti som i hvert fall ikke syklisten bruker. En personbil har ingen problemer med å svinge utenom og passere sykkelstien, men det store kjøretøyet må ligge bak og vente, ofte i flere kilometer før det er mulig å komme forbi syklisten. Dette sinker kollektivtrafikken enormt. Mitt ønske er at der det er sykkelstier så må



det og bli påbudt å benytte den.

■ GPS som veikart: Ved flere anledninger her i Dalane regionen har jeg opplevd at viktige veier er sperret i timevis ved at utenlandske trailersjåfører utelukkende kjører etter GPSen. Den er programmert for å til å anbefale korteste vei mellom A og B. I fjor sommer var riks-

vei 44 mellom Hauge og Flekkefjord sperret i 12 timer på grunn av at en ukjent trailersjåfører kjørte seg bom fast. Enkelte land har merket GPS opplysningene med grønn, gul og rød vei. Der rød er uframkommelig for store kjøretøy og gult er ikke til å anbefale. Det ville i så fall blitt mye gult i Norge.

Så vennligst bevilg mye mer

pengen til veier. Ja, dette er litt av problemene sjåfører i store kjøretøy opplever daglig.

Takk for oppmerksomheten
Even Bergum,
Hauge i Dalane



Utekontroll og turbusser

■ Det er en ting jeg som utøver i bransjen i lengre tid har vært opptatt av. Det gjelder turbusser som er registrert med løyve og busser som er eid av lag og foreninger som er registrert på egentransporterklæring.

I samtale med Vegvesenansatte som sitter og registrerer biler, så er det et absolutt krav for å registrere STOR BUSS at det enten legges frem tur/rutevognløyve eller egentransporterklæring. Utallige busser er registrert på lag eller foreninger til eget bruk. Det kreves da underskrevet erklæring om hva bussen skal brukes til og laget eller foreningens navn. Disse bussene blir i stor grad brukt til løyvepliktig transport i og med at det drives et utstrakt utlån av bussene til andre formål. Det blir sagt at utlån skjer uten vederlag, for den som tror det.

Dette bør ikke være vanskelig å sette en stopper for, hvis det finnes vilje blant Politi og Vegtrafikktilsynet. Bussene har EGENTRANSPORTERKLÆRING som regulerer bruken kun til å gjelde den som bussen er registrert på. Når en slik buss blir stoppet i kontroll så bør den avskiltes på stedet da den er brukt i strid med grunnlaget for registrering.

Jeg har flere eksempler på at lag kjøper busser og kalkulerer med leieinntekter for å betale bussen og driften. Under Norway-cup, Birke-

beinerrittet og lignende så er det mange slike busser langs veiene. Jeg har og eksempel på at Politiets idrettslag låner slik buss, noe som selvfølgelig skyldes uvitenhet om akkurat dette emnet. Har også sett slik buss bli stoppet på vektstasjon og etter en diskusjon fikk kjøre videre.

Når det fortiden går diskusjoner om sikkerhet i busser og bruken av disse, så er bruken av nevnte busser noe av det første som myndigheter bør se på. Hva sier forsikringsbransjen om dette? Hva sier skattemyndighetene?

■ Når det gjelder kontroll, så er bruken av slike busser å sammenligne med bruk av lastebiler som går på egentransporterklæring. Hvis du blir stoppet med last som ikke tilhører firmaet som eier/bruker bilen, så ryker skiltene, da dette er løyvepliktig transport.

Det bør også ses på busser som er registrert som camping/partybusser når det gjelder forholdet mellom registrerte antall sitteplasser og faktiske antall passasjerer ved kontroll. Håper kontrollmyndighetene tar tak i dette problemet, slik at vi som forsøker å ha dette som levebrød, kan konkurrere på like vilkår.

Arnfinn Rønning, turbusseier



Den overordnede debatten ang. Nasjonal Transportplan

■ I en lederartikkel i Vegen og Vi nr. 2/07, etterlyser redaktøren den overordnede debatten ang de store linjene i norsk samferdselspolitikk. Dette sett i lys av debatten rundt Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 (NTP) der det i hovedsak har vært enkeltsaker basert på lokalt engasjement. Ja, en rekke enkeltsaker og protester har det vært over det ganske land overfor en plan som er blottet for større veiprosjekter. Over 20 stamveiprosjekter som var omtalt i forrige plan er regelrett strøket mens en rekke prosjekter kun blir vurdert dersom planrammen økes med 20 pst.

■ Ønsker redaktøren en overordnet debatt om prioriteringer kan han derfor bare skjule til hva hans kollega vegdirektøren skriver på samme side om den nasjonale transportplanen (NTP) som han la frem. Vegdirektøren legger her frem sitt nye slagord: "Det skal bli typisk vegvesensk å bygge smått og godt. Ofte!"

Dersom de sentrale myndigheter aldri tar et overordnet grep om veitbygging i Norge kan man ikke forvente en overordnet debatt. Det lokale engasjementet utløses som regel på bakgrunn av manglende utbygging av moderne stamveier i egen region. Ingen går i fakkeltog for å bygge et overordnet veinett. I

alle vestlige land, med unntak av Norge, er det sentrale politiske prioriteringer bak stamvei utbyggingene. De har skjont at ett moderne veinett er en forutsetning for videre utvikling.

■ Nå er vi sannsynlig på slutten av en eventyrlig verdensomspennende høykonjunktur der Norge med sin åpne økonomi har vært en av de store vinnerne. Samtidig kommer det signaler fra mange eksportbedrifter at vi nå begynner å prise oss ut av markedene. Norge er et høykostnadsland.

For et høykostnadsland er det særdeles viktig å begrense "ytre" kostnader ved bl.a. å investere i moderne infrastruktur. Norge har 50 pst høyere transportkostnader enn sammenliknbare land og over 10 pst av norske bedrifters kostnader er knyttet til transport.

Det er en derfor en stor kostnad å skrive som vegdirektøren gjør – en kostnad ved å la vær å investere. Det er ikke sikkert den er synlig ved første øyekast. Men den kommer. Den er grundig dokumentert i boken til Knut Bøge; Stykkevis og delt, som er en knusende dom over norsk unnfallenhet i samferdselspolitikken.

■ For dagens forslag til NTP virker gjennomsyret av redselen for

kortsiktig inflasjon i anleggsbransjen samt en misforstått miljøpolitikk som går ut på at ved å la vær å investere i moderne veier redder man både miljøet og økonomien. Skal man la dagens konjunkturer sette premisser for en langsiktig plan og begrenser man trafikkveksten ved køkjøring og sakte fart på umoderne veier mellom landsdelene?

■ Aldri har en plan med ett ti års perspektiv tatt så feil. For miljøet, sikkerheten, mobiliteten, nasjonaløkonomien og det norske folk er de store taperne i dette dokumentet. Det er ett av de overordnede perspektivene som etterlyses av redaktøren i Vegen og vi i denne debatten. Ett perspektiv ingen går i fakkeltog for men som våre etterkommere vil få merke til gagns. Da nytter det ikke med penger på bok. For i mellomtiden har kineserne fått 92 000 km motorvei. Som en kinesisk kvinne sa det på en T-skjorte ifølge statsministeren sin nyttårstale; "Du kommer til å arbeide for meg en dag!"

Leif Kåre Spartveit
Kristiansand

REPORTASJE



(Foto: Peter Zumthor)

Stor kunstattraksjon

En av de mest anerkjente kvinnelige kunstnere i vår tid gir Vardø et unikt kunstverk som skal markere åstedet for hekseprosessene. Finnmark får en turistattraksjon i verdensklasse.

Giselle Jensen

VARDØ: Louise Bourgeois er en av verdens fremste kvinnelige skulptører. Hun ble født i Paris i 1911 og går nå inn i sitt 95. år. Kunstneren bor og arbeider i New York. Hennes arbeider stilles ut på verdens mest prestisjetunge galleri. Den mest kjente av hennes skulpturer er en

kjempe edderkopp som bærer et nett med hvite marmoregg. Bourgeois er kjent for å arbeide med ulike materialer som kobber, bronse, lateks, speil, glass og tekstil. Hennes verk kan være både abstrakte og figurative.

Flere av hennes installasjoner er cellelignende rom med sterkt ladete objekter. Kunsten hennes dreier seg oftest om vanskelige familieforhold med traumer, overgrep, bedrag og sjalusi.

Storslått gave

Nå har Louise Bourgeois sagt seg interessert i å skape et minnesmerke etter hekseprosessene i Vardø. På en av verdens nordligste utposter møtes derfor to internasjonale

kapasiteter. Den svært anerkjente arkitekten Peter Zumthor har påtatt seg å tegne bygget som skal romme Bourgeois installasjon, som hun mener blir hennes siste.

- Louise Bourgeois har faktisk tilbudt seg å gi bort kunstverket, forteller delprosjektleder Hjalmar Steinnes i Vadsø.

- Det vil si at hun ikke tar et kunstnerisk honorar for selve utformingen, men vi betaler produksjonskostnadene, som blir på omkring tre millioner kroner, opplyser Steinnes. Hun planlegger å plassere kunstverket i et bygg tilskueren kan gå inn i. En stol av rustfritt stål med gassflammer som kommer opp av setet vil stå i en sirkel av sju ovale speil i polert rustfritt stål. Noen speil er

konvekse, andre konkave.

138 brent på bålet

Bygget med kunstinntallasjonen, i tillegg til et museumsbygg med informasjon om hekseprosessene, skal etter planen plasseres på Steilneset nær festningen i Vardø. Dette er stedet der historien sier at de fleste henrettelsene skjedde.

Det antas at 138 personer ble brent på bålet som hekser i Finnmark. De aller fleste var kvinner, og majoriteten var av samisk ætt. Hekseprosessene i Vardø pågikk fra 1598 til 1692.

Vardø by ligger på Vardøya, det er verdens nordligste festningsby og Vest-Europas eneste by i arktisk klimasone. Byen er en grensepost

mot nord og øst og ligger svært værhardt til rett ut mot Barentshavet.

Jakter på finansiering

Prosjektet vil totalt koste 16 millioner kroner. Statens vegvesen bidrar med halvparten av beløpet. Finnmark fylkeskommune, Kulturdepartementet og andre gode krefter bidrar til sammen med 3 650 000 kroner.

- Vi mangler foreløpig 4,3 millioner kroner på å realisere prosjektet. Søknader om bidrag er sendt ut til fylkeskommuner, Sametinget, Varanger kraft, Statoil med flere, opplyser Steinnes. Statens vegvesen arbeider videre med planen med sikte på å gjennomføre byggverket

TETT PÅ

NAMN: Svein Helge Frækaland ■ **ALDER:** 58 ■ **STILLING:** Geolog ■ **BUSTAD:** Leikanger ■ **SIVILSTATUS:** Gift, tre vaksne barn ■ **AKTUELL SOM:** Rasekspert

Sjekker rasfaren

Det har vore ein travel vinter for rasgeologane vestafjells.

Geir Brekke

LEIKANGER: Region vest og nord har kvar seks geologar, som saman utgjer spesialistane på ras og rasfare året rundt for resten av Statens vegvesen. Nestor i vest er Svein Helge Frækaland, som har hatt dette fagfeltet som hovudoppgåve i etaten sidan 1996. Han var med og sydde saman den første rassikringsplanen i heimfylket Sogn og Fjordane på slutten av 90-talet, og har vore sentral i arbeidet med den første regionale rassikringsplanen i Statens vegvesen. No har alle regionane sine planar, der raspunkta har veka prioritering etter m.a. rasfrekvens og trafikkmengde på vegen forbi.

50-årsskreda

På Vestlandet har snøskred ført til mange stengde vegar i vinter.

- Til tider sterk vind frå skiftande retningar fekk herja med store snømengder i fjella over 1 000 m tidleg på vinteren, seier Frækaland. Vinden førte tørrsnøen over skavlane og inn i bratte le-sider, som til slutt rasa og førte til stengde vegar, særleg i Indre Sogn. Jamvel E16, hovudåra mellom Bergen og Oslo, blei stengd ei tid.

- Her fekk vi eit skred som ikkje har gått på 40-50 år. På same tid gjekk det m.a. eit 400 m breidt ras over fylkesvegen til Veitastrand, og andre skred i området som slo inn i husveggen.

Lokale kriterier

Rasgeologane til Statens vegvesen sit parat ved meteorogramma når verlaget fortel at rasfaren er aukande. Det gjeld både i form av snø vinter og vår, og stein som trugar den trygge ferdsla langs vegane i bratt terreng mest året rundt.

- For rv. 55 i Fatlaberget har distriktsjefen nyleg fastlagt eigne kriterier for stenging. Når det regnar meir enn 25 millimeter i løpet av 12 timar, og vinden bles minst 10 sekundmeter frå vest, då blir stenging vurdert, seier rasgeologen. I slike tilfelle blir det sett inn skyssbåt for pendlarar mellom administrasjonsbygda Leikanger og høgskulebygda Sogndal, samt ei forlenga ferjerute langs Sognefjorden.

Luftige syn

- Eg gler meg til at Fatlatunnelen blir opna i løpet av året, seier Frækaland, som gjerne gir avkall på dei talrike helikopterturane langs denne fjellsida, som held førsteplassen på den regionale rassikringsplanen.

Men helikopterpilotane vil ikkje mangle oppdrag, og denne vinteren har bygdafolk i dei indre fjordstroka blitt vande med å sjå maskina mellom fjellsidene. Då er det gjerne ein

av geologane frå regionvegkontoret som er i lufta for å skaffe seg grunnlag til å gi råd om faren for ras.

Fresaren kvir seg

- Vi snakkar her om eit godt lagarbeid. Då vil vi som geologar spela saman med oppdragsgjevaren, byggeleiar for drift, vedlikehaldsentreprenøren sin formann og brøytesjåfør, vegtrafikkinformasjonen vår og mange andre. I tillegg bruker vi gjerne å snakka med bygdafolk som er lokalkjende i dei aktuelle rasområda, seier Frækaland. Han er oppteken av at desse partane må ha ei felles forståing av kva som er beste løysinga i den aktuelle situasjonen.

- Rasrydding i mørkre slutta vi med sist på 90-talet. Og vi må vera audmjuke når karen med fresen stundom meiner at det er rasfare, og kvir seg for å gå laus på snømassane som isolerer bygda eller hindrar trafikk på stamvegen.

Vanskeleg

Frækaland vedgår at det er ei vanskeleg oppgåve å gi råd om vegen kan opnast att. Då er det bra å ha fleire kolleger og fagfolk å diskutera avgjerdene i lag med.

- Det er sjeldan lett å vudere tilhøva oppe på fjelltoppen, der skreda blir løyste ut. Sjølv om veret er bra nok til å sveipa over terrenget med helikopter, er det uråd å trekke stødige konklusjonar om tilhøva – all den tid ein ikkje kan gå nærare dei rasfarlege le-sidene, seier Svein Helge Frækaland, og kastar blikket opp i bratte fjellhengen nok ein gong.

FIRE KJAPPE

- Kvifor er det så mange som blir skadde i trafikken?

- Som bilistar held vi ofte for høg fart etter tilhøva, og kjem lett over i feil køyrebane.

- Kva kan Statens vegvesen gjera for miljøet?

- Rå til at hovudvegane blir lagt utanom tettstadane og leggja opp til gode kollektivtilbod.

- Kva ville du gjera om du var vegdirektør for ein dag?

- Spørja om samferdslemnistaren kvart kvartal kan koma med tre råd om korleis Vegvesenet kan bli ein endå meir tenleg etat.

- Og om du var samferdsleminister ein dag?

- Gjere framlegg i regjeringa om at Vegvesenet får byta budsjett med forsvarret, som er det doble av samferdsel.



Ras-ekspert: Svein Helge Frækaland er fagmann på rassikring i Statens vegvesen. (Foto: Geir Brekke)

LØSGRUS

HVA SKJER?

29. FEB/HAMARØY

■ Samferdselskonferanse med fokus på E6 Fauske-Narvik

3-7. MARS/JEVNAKER

■ TØI-kurset 2008

5. MARS/PORSGRUNN

■ Kollektivkonferanse Grenland

6. MARS/GARDERMOEN

■ Informasjonsdag for Statens vegvesens FoU-prosjekt Klima og transport

5-6. MARS/OSLO

■ Byggedagene 2008

6-7. MARS/TROMSØ

■ Fagseminaret Stein i vei

8. MARS/HALSNØY

■ Åpning av Halsnøysambandet

10-12. MARS/AGDER

■ Transportkomiteen til Aust- og Vest-Agder

11-12. MARS/OSLO

■ Transportkonferansen 2008

13. MARS/TØNSBERG

■ Åpning Ringveg nord

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

HVEM HVA HVOR?

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



Kjennemerket D-552 har vært brukt på flere biler i årenes løp, men fasongen på bakskjermen kan tyde på 1920-talls Dodge og da er eieren i tilfelle brukseier Hagb. Bredesen Opset, Kirkenær, melder Asbjørn Rolseth, som får støtte fra Bernt Erik Olsen.



LØST OG FAST

Ord for dagen:

Utfordring

Blant positive vegfolk snakkes det sjelden om problemer. I Statens vegvesen finnes det visst bare "utfordringer" og "spennende utfordringer". Men nå kan prosjektlederen for Nordre avlastningsveg i Trondheim, Almar Aronsen, lære oss at problem og utfordring er to helt forskjellige ting. I et intervju om en vanskelig sak sier han til Adresseavisen:

"Vi befinner oss et sted mellom å ha en utfordring og et problem."

Improvisasjon

Statens vegvesen må stundom improvisere for å få vist trafikantene at det ikke er råd å køyre som før på alle vegane. Forfallet grip om seg, og det er ikke alltid råd å bøte på feilen i ei handevending eller inneverande budsjettår. Som når fylkesvegen trugar med å rase ut og det ikke lenger er tilrådeleg at alle køyrer vegen som før. Her ser vi eit døme på improvisasjonskunsten på sitt beste (biletet).

Du undrer kanhende på kva forkortinga BK står for? Kan det vere Børre Knutsen? Eller Beinlause Kanarifuglar? Brillefine Krølltoppar, kanhende? Statens vegvesen stadfestar at BK står for Bruksklasse. Bilar med Bruksklasse 8 tonn eller lågare kan køyre forbi

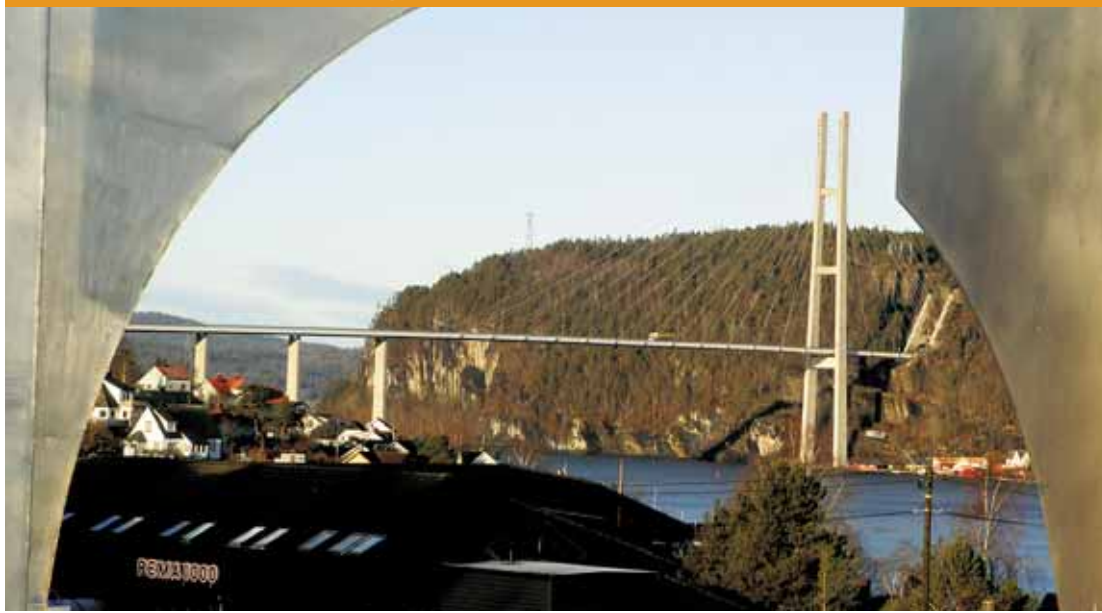


rasstaden, men ikkje doningar med tyngre aksellast. Det skulle vere heilt klart for fagfolk i etaten, og nokre andre ekspertar på tunge bilar og dårlege vegar. Skil-

tet har stått sidan i fjor. Men no er vegmuren endeleg under utbeiring, og vonleg kan vegen takast i bruk att og skiltet demonterast. (Foto: Geir Brekke)

Her om dagen

E18 Grenlandsbrua over Frierfjorden i vakker vintersol sett gjennom kunstverket i rundkjøringen til den gamle Brevikbrua ved Stathelle i Bamble kommune. (Foto: Kjell Wold)



UNORMALER

80



Umulig: Privat veg stengt for alle kjøretøyer, inntil rv. 3. (Foto: Håkon Aurlien)

Private lovbrøyttere

Dette skiltet er å se inntil riksveg 3 syd for Rena i Østerdalen og bildet tatt før snøen kom viser at "gamlevegen" bak skiltet åpenbart er i regulær bruk. Bak svingen ligger noen gårdsbruk, og der bor folk som nok er trafikksyndere hver eneste dag.

Forbudsskilt 306 er nemlig et av de strengeste som tenkes kan ute på veg. Det skal kun brukes

for å fortelle at en veg er stengt for alle kjøretøyer. Skiltet forteller at forbudet gjelder i begge retning og setter forbud mot både hesterydning og kjøretøyer trukket av dyr. Men det er lov å trille f.eks en sykkel eller moped.

Skiltet skal ikke kunne utstyres med et underskilt. Akkurat den delen av regelverket har skiltmakere tatt på alvor.

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Sa opp jobben

Alt for mange vegingeniører er tekniske fagdioter. De vegrer seg mot å arbeide etter et miljø- og samfunnsmessig helhetssyn. De beskytter seg bak en påstått nøytralitet: Politikerne bestemmer - vi iverksetter. Selvsagt har

politikerne ansvaret, men det er vi som er fagfolkene. Vi plikter å si i fra. Vi på stille opp alternativene, sier ingeniør Paal Sørensen - som sa opp i protest mot Stortingets vedtak om hovedvegutbyggingen i Oslo.