



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET:

770 trafikklys i vegkryss og gangfelt i hele landet skal kartlegges og undersøkes.

SIDE 4

TRAFIKANT OG KJØRETØY:

I disse dager foregår en intens kontroll av bremseevnen på tungbiler.

SIDE 12-13

REPORTASJE:

Den verdenskjente arkitekten Peter Zumthor tegner for Statens vegvesen.

SIDE 22

Nattarbeid og trafikk

LEIAR SIDE 2

Meir midtfelt

Midtfelt på tofeltveg kan bli eit satsingsområde for trafikktryggleik i neste NTP-perioden.

SIDE 5



Advarer

Etatshovedverneombud Vidar Lindflaten i Statens vegvesen (bildet) advarer mot forhåndsdomming.

SIDE 10

Trafikk- endringer

Endret trafikkmønster til Lofoten som en følge av Lofast kan få store følger for enkelte ferjesamband.

SIDE 14

Betre luft

Sterk nedgang i utsleppa frå bilane kan gi redusert behov for dyre luftetårn til tunnelventilasjon.

SIDE 15



Veksles inn: - Falske utenlandske førerkort forsøkes vekslet inn i gyldige norske. (Foto: Giselle Jensen)

Avslører bytte av falske førerkort

100 anmeldelser. I fjor politianmeldte Statens vegvesen hundre personer som prøvde å bytte inn falske førerkort. Forfalskningene oppdages når personer med utenlandske førerkort kommer til trafikkstasjonen for å bytte inn til norsk førerkort. Å forfalske førerkort fra EU/EØS-land er mest vanlig fordi de kan byttes direkte til norsk uten krav om opplæring og/eller prøve.

SIDE 3



Tar master i svelleleire

Geologistudent Øyvind Dammyr (t.h.) tar masteroppgave på svelleleire i vegtunneler. - I fjor hadde jeg en prosjektoppgave på sikringsmetoder i norske vegtunneler. Nå følger jeg opp med en masteroppgave om svelleleire, forteller Dammyr.

SIDE 19

DAGSORDEN

Nattarbeid og trafikk

LEDER

Helge Rong

■ Utbetningsarbeida i Freifjordtunnelen kan likevel finne stad utan at den vert heilt stengd for trafikk. Arbeidstilsynet har teke klagen frå Statens vegvesen til følgje. I dei 16 månadane utbetningsarbeida vil finne stad, må trafikantane belaga seg på kolonnekøyring natterstid. Det er likevel ei løysing som er betre enn heilt stengd tunnel, med ferje-transport som alternativ.

■ I saksutgreiinga frå Arbeidstilsynet ligg det likevel føre nokre moment som samfunnet bør merka seg. Nattarbeid bør ikkje finne stad over ei så lang periode som 16 månader. Arbeidstilsynet viser til lovverket dei er satt til å forvalte, Arbeidsmiljølova. Her heiter det at nattarbeid berre må finne stad unntaksvis.

■ I tida framover skal det utførast mykje tungt vedlikehaldsarbeid på vegnettet. Asfaltseongen står for døra, og i område med mykje trafikk er det i hovudsak natterstid som vert nytta til å leggje nytt dekke på vegnettet. Anna tungt vedlikehaldsarbeid vert også lagt til natterstid. Årsaka er sjølvsagt omsynet til trafikkavviklinga.

■ Nattarbeid er ikkje noko som berre finn stad innan vegsektoren. Andre fag, som bakeriverksemda, er nattarbeid helt vanleg. For ikkje å snakke om i omsorgssektoren, der det er heilt naudsynt med bemanning på natterstid. Problemstillinga med omsynet til arbeidstakarane er likevel heilt identisk, om dei no har unntak frå lova eller ikkje. Det er ikkje bra for helsa med nattarbeid.

■ Arbeidstilsynet har konkludert med at omsynet til samfunnet og dei ekstrakostnadane ein ville fått med heilt stengd Freifjordtunnel, er store nok til at dei vil tillate at trafikken får passere i kolonne. Ein får også setje i verk omsøkt arbeidstidsordning, der jobben vert utført natterstid.

■ Skal ein sjå overordna på prinsippet om nattarbeid, er der ikkje forskjell på ein som jobbar med tunnelutbetring og ein bakar. Båe to er arbeidstakarar. Tunnelarbeidaren jobbar om natta for at ikkje trafikken skal låse seg heilt på dagtid, medan bakaren jobbar om natta fordi vi skal få ferske brød om morgonen. Ein kan då spørje seg kva som er mest naudsynt?



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

Vi har og skal ha en nulltoleranse på disse områdene.

Høy trivsel – men fortsatt utfordringer

Resultatet fra medarbeiderundersøkelsen viser at de fleste trives på jobben i Statens vegvesen. Der framgår også at pilene peker oppover, både i retning av bedre trivsel og mer tillit til ledelsen. Men det er noen områder der vi må forbedre oss, og det er også variasjoner innenfor etaten.

79,6 prosent av de ansatte deltok i undersøkelsen, som ble gjennomført i desember 2007. Selvsagt kunne jeg ønsket at alle deltok, men erfaring fra andre bedrifter viser at en deltakelse på nesten 80 prosent er svært bra – noe de færreste større virksomheter oppnår. Det viser at våre ansatte ser undersøkelsene som et nyttig redskap. Enn så høy deltakelse gir grunnlag for stor tillit til resultatet. Selv mindre endringer kan tillegges vekt.

De fleste sier at de trives godt. De oppgir gode muligheter til faglig utvikling og et godt sosialt arbeidsmiljø som de viktigste trivselsfaktorene. Det angis også at de fleste anser at mulighetene til medvirkning i egen arbeidssituasjon er brukbar, men med et klart forbedringspotensiale.

Resultatet viser at rundt seks prosent sier de er utsatt for mobbing på jobben. Noen er utsatt for seksuell trakassering. Selv om disse tallene ligger om lag på linje med det vi finner i norsk arbeidsliv, er situasjonen totalt uakseptabel og skuffende. Vi har og skal ha en nulltoleranse på disse områdene. Med den fokus disse spørsmålene har hatt særlig siste år, hadde jeg forventet at vi hadde sett en bedring. Dette er en stor oppgave for alle ansatte og ikke minst for ledere på alle plan. Vi må alle bli flinkere til å se at våre kolleger blir mobbet og vi må reagere! Jeg venter at en aktiv innsats synes klart i neste undersøkelse.

Mange er lite tilfreds med prosesser og medvirkning i lønsspørsmål. Det kan nok være litt vanskelig å skille mellom prosess og resultat. Det er for mye forlangt å vente at folk skal uttrykke stor tilfredshet med en prosess som ikke ender med lønnsøking. Men det er likevel et stort forbedringspotensiale på dette området. Det handler mye om å legge opp til gode prosesser. Og jeg tror mye handler om åpenhet og mot. Det er vanskelig, noen ganger temmelig hardt, å være tydelig på prioriteringer mellom grupper og særlig mellom enkeltmennesker. Men det er nødvendig. Dette er et område der de ansatte har lov til å vente mer av sine ledere.

Vi ser en øking i antall ansatte som vurderer å skifte jobb. Ingen voldsom endring, men vi må ta signalet alvorlig. Andre tall viser at andelen kvinnelige ledere synker. Med de store utfordringer vi står overfor på rekrutteringsområdet, må vi gjøre det som står i vår makt for at færrest mulig velger å skifte jobb. For den enkelte base-res naturligvis vurderingene på en helhet der oppgaver, trivsel, tillit og lønn er sentrale elementer. Vi må derfor jobbe på bred front for å beholde alle våre dyktige medarbeidere. Ikke minst må det innsats til for å få flere kvinnelige ledere og beholde de vi allerede har.

Tilliten til ledelsen må styrkes. At vi ser en forbedring fra 2006 til 2007, tar jeg som en klar forventning til at man ønsker mer fra ledelsen og lederne i Statens vegvesen. Og vi må alle bli flinkere, vi må bli tydeligere. Vi må sette klare mål og krav. Og det må gis tilbakemeldinger. Ikke minst er det viktig at lederne må bli flinkere til å gi positive tilbakemeldinger til sine medarbeidere.

På flere områder er det en del variasjon mellom den enkelte region/Vegdirektoratet. Det betyr at oppgavene med å følge opp medarbeiderundersøkelsen vil variere. Men en ting er felles; Jeg venter en aktiv oppfølging i den enkelte enhet på alle områder. Både de som jeg har nevnt her og på alle andre felter. En oppfølging som skal gi en god arbeidsplass for de som melder at de blir utsatt for trakassering eller av andre grunner har det vanskelig, og en enda bedre arbeidsplass for de mange som melder at Statens vegvesen er en god arbeidsplass.

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN



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

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

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



Ansvarlig redaktør
Helge Rong

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



Vaktsjef
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 11. mars kl. 13.00. Neste utgave kommer 3. april 2008



Forfalsker førerkort: - I fjor anmeldte Statens vegvesen hundre personer til politiet fordi de prøvde å bytte inn sitt falske førerkort til norsk førerkort, sier Dagny Daltveit og viser frem utenlandske førerkort modeller. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Falske førerkort

I fjor anmeldte Statens vegvesen hundre personer til politiet fordi de prøvde å bytte inn falske førerkort.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Å forfalske førerkort fra EU/EØS-land er populært fordi disse, i motsetning til førerkort som byttes inn fra andre land, kan byttes direkte til norsk i tilsvarende klasse(r) uten krav om opplæring og/eller prøve.

Vanskelig å oppdage

Forfalskningene oppdages når personer med utenlandske førerkort kommer til trafikkstasjonen for å bytte inn sitt opprinnelige til norsk førerkort.

- I fjor avslørte vi hundre forfalskninger, ti ganger så mange som året før. Disse ble avslørt fordi Statens vegvesen sammenligner førerkortet med modellen fra det aktuelle landet, forteller Dagny Daltveit i Statens vegvesen.

- Vi ser etter sikkerhetslementer, men det kan være svært vanskelig å oppdage at det er et falskt førerkort. Noen oppdages først ved tilbakemelding fra utsteder-

landene når de får oversendt førerkortene etter at de er byttet inn til norsk førerkort.

Halvparten fra Litauen

Halvparten av dem som ble avslørt i fjor kom fra Litauen.

- Vi vet ikke om det er en liga eller enkeltpersoner som driver med forfalskningene, men det er ofte profesjonelt gjort, sier Daltveit. Alle førerkort fra Litauen, Belgia og Italia blir automatisk forhåndsjekket i utstederlandet før de byttes inn. Ved mistanke om forfalskning fra andre EU/EØS-land, blir det også sendt forespørsel til utstederlandet. Det kan ta tid å

få svar fra enkelte land, men det gir en mye bedre sikkerhet, og vi avslører flere enn vi ellers ville gjort, sier Daltveit og legger til at det er allerede er færre saker nå enn på tilsvarende tidspunkt i fjor.

Også nordmenn

I tillegg til de som på denne måten prøver å skaffe seg sitt første førerkort, er det også noen som prøver å skaffe seg førerrett for motorsykkel, lastebil og buss gjennom forfalskede førerkort.

- Det kan både være nordmenn som har norsk førerkort fra før eller utlendinger som allerede har fått byttet inn førerkortet til norsk

som prøver å skaffe seg utvidede førerrettigheter ved å legge fram et falskt førerkort fra et annet EØS-land. Dette gjelder først og fremst forfalskning av polske førerkort. Vi er derfor særlig på vakt når personer bosatt i Norge kommer med førerkort fra andre EU/ EØS-land, sier Dagny Daltveit.

Høyst straffenivå

Alle forfalskningsaker blir anmeldt til politiet. Flere av forårrets saker er allerede på dømt. Ubeetinget fengsel er resultatet i noen av sakene, i tillegg til saksomkostninger.

Trafikksikkerhetsseminar i Litauen

Litauen er det landet i Europa som har flest drepne og skadde i trafikken. For eit par veker sia hadde Statens vegvesen eit seminar om trafikktryggleik i Litauen.

Henriette Erken Busterud

OSLO: På seminaret var det 40 deltakarar frå Vegvesenet i Litauen og Motorvegkompaniet og forskarar frå både institusjo-

nar, skolar og universitet.

- På seminaret hadde vi om trafikktryggleikstiltak, revisjonar og inspeksjonar, kampanjar og føraropplæring, fortel Arve Kirkevold, som tidlegare i haust hjelpte litauarane med ein TS-inspeksjon.

Samarbeid

- Kollegene våre i Litauen kjem til å jobbe meir med trafikktryggleik framover. Dei verker særleg opp- tekne av bilbeltekampanjen vår og fotoboksar, som dei nyleg har tatt i bruk sjølve, seier Kirkevold.

Statens vegvesen har ei samarbeidsavtale med Vegvesenet i Litauen. I fjor var samferdsleministeren i Litauen på besøk for å skrive under samarbeidsavtalen. Seinare kom og ein delegasjon frå Litauen på besøk for å sjå nærare på det som var gjort i samband med nullvisjonsprosjektet på Lillehammer. I oktober skreiv ass. vegdirektor Kjell Bjørvig under ein ny samarbeidsavtale i Litauen. Og i etterkant har vegvesentilsette altså både hatt ein trafikktryggleiksinspeksjon og eit trafikktryggleiksseminar i Litauen.



Seminar: Sandra Makuniene frå Vegvesenet i Litauen mottar diplom frå TS-seminaret av Arve Kirkevold i Statens vegvesen og Egidius Skrodenis frå veg- og trafikkforskningsinstituttet i Litauen. (Foto: Ola Omenås)

TRAFIKKSIKKERHET

Velter i byen

Statens vegvesen demonstrerte Velte-Petter og Bråstoggen under den årlige TS-dagen i Bergen sentrum nylig. Elevar frå vidaregåande skular fekk testa korleis tyngdelova kan gi seg utslag i trafikken. Seinare på dagen gjekk det fakkeltog til Domkyrkja, der samferdselsminister Liv Signe Navarsete tok del i minnestunda. (Foto: Geir Brekke)



Fartskontroll

Arbeiderne fra Mesta som jobber på Sandviksbrua (E18) i Bærum tok natt til torsdag kontakt med politiet fordi folk kjørte for fort: To av tre kjørefelt var stengt, og fartsgrensa var satt ned fra 80 til 50, noe trafikantene ikke respekterte. Arbeiderne følte seg utrygge og kontaktet derfor politiet ved to-tida. De kom og tok en spontan laserkontroll for å gi arbeiderne tryggere arbeidsforhold. I løpet av en og en halv time mistet fem førere førerkortet på stedet. - Vi konsentrerte oss kun om de groveste bruddene, så mange slapp forenklete forelegg de ellers hadde fått, fortellere operasjonsleder Asbjørn Bjørnes ved Asker og Bærum politidistrikt til Bærum budstikke.

Mange møteulykker

Stenging av kryss og montering av vegbelysning har bedret ulykkessituasjonen på E6 mellom Mjøsbrua og Lillehammer grense. De siste fem årene er likevel ni mennesker drept, 12 meget alvorlig eller alvorlig skadd og 43 lettere skadd på den 16 kilometer lange strekningen, de aller fleste i møteulykker skjedde med gode vær og føreforhold.

Bedre holdeplasser

Skien kommune får 1,5 millioner kr av Staten for å bedre buss-holdeplassene langs de kommunale vegene. Midlene er del av Regjeringens pakke på 52 millioner kr totalt med belønningsmidler til store byer og byregioner i Norge som satser spesielt på utbygging av kollektivtilbudet. Skien skal bedre leskur og bedre tilretteleggingen generelt.



Annulert

Statens vegvesen har annullert tilbudsrunder på fejesambanda Venjaneset-Hatvik (biletet) og Våge-Halhjem i Hordaland. Årsaka er at noverande løyvehavar, Tide Sjø, har gjeve informasjon om inntektene i sambandet som ikkje er rett. Dette kan ha påverka utfallet av tilbuds konkurransen, og sambandet vil bli lyst ut att. (Foto: Geir Brekke)

Kartlegger trafikkllys

770 trafikkllys i norske vegkryss og gangfelt skal registreres og kartlegges.

Kjell Wold

DRAMMEN: - Vi gjennomgår samtlige signalanlegg i hele landet i vegkryss og gangfelt for å oppdatere vårt sentrale signalregister, forteller Pål Hauge i Statens vegvesen.

Modernisering

- Vi har god oversikt over de 41 signalanleggene vi har i Drammen, men vi ønsker en ny gjennomgang for å vite mer detaljert om den tekniske standarden som ledd i å modernisere og gradvis skifte ut de eldste og mest umoderne signalanleggene, forteller Jan Wamstad i Statens vegvesen.

Arbeidet skjer i forbindelse med den nye Håndbok 142 som er kommet ut.

20-25 år gamle

Drammen fikk sitt første lyskryss i Prins Oscars gate på Brakerøya helt tilbake i 1968.

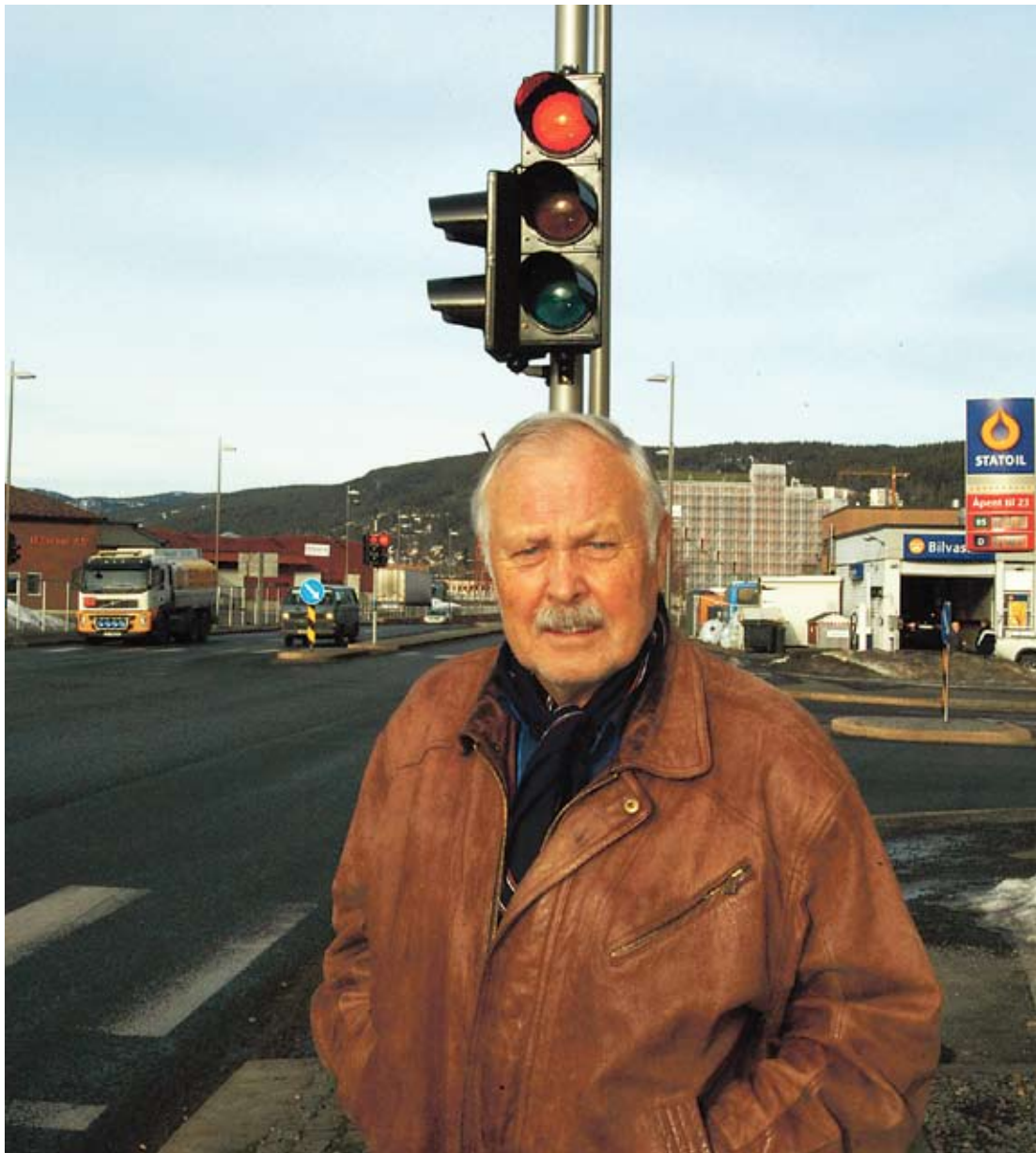
- Mange av dagens signalanlegg er så gamle som fra 1980-tallet og er modne for utskifting. Det er det vi er i gang med nå, blant annet i Rosenkrantzgata og Bj. Bjørnsonsgate, sier Wamstad.

Vegvesenpensjonist Hans Jacob Gisholt har ansvaret for å gjennomgå og registrere de 41 lyskryssene i Drammen.

Artig jobb

Han skal kartlegge når de ble satt opp og hvorfor de ble satt opp, når de ble endret eller skiftet ut, utforming, stolpeplassering, rutiner for vedlikehold, driftstatus og en rekke tekniske beskrivelser. Arbeidet blir ferdig en gang i løpet av inneværende år.

- En artig jobb faktisk, rene historieskrivingen, fordi jeg har vært med å sette opp mange av disse signalanleggene i sin tid, sier den spreke vegvesenveteranen Hans Jacob Gisholt.



Sjekker lyskryss: Hans Jacob Gisholt i Statens vegvesen sjekker 41 lyskryss i Drammen. 770 signalanlegg skal sjekkes på andsbasis. (Foto: Kjell Wold)

Landsoversikt

Av om lag 770 signalanlegg i Norge er rundt 220 lyssignal i gangfelt. De resterende 550 signalanlegg står i ordinære vegkryss, fordelt slik:

Region	Antall lyskryss	Lyskryss i gangfelt
Region øst	207	40
Region sør	170	55
Region vest	180	70
Region midt	170	60
Region nord	43	10

Byoversikt antall lyskryss

Oslo:	134
Bergen:	133
Trondheim:	125
Tromsø:	12
Drammen:	41
Skien/Porsgrunn:	43
Stavanger:	37
Sarpsborg/Fredrikstad:	13
Vestfoldbyene:	44

Valg av Risiko "in english"

Trafikksikkerhetsprosjektet Valg av Risiko undervises nå også på engelsk for det økende antall utenlandske sjåførere i norsk transportbransje.

Kjell Wold

DRAMMEN: - Bare nå i vinter har vi holdt kurs for et titalls utenlandske sjåførere som har fått jobb i norske transportbedrifter, forteller Erik Lysenstøen. Han fortsetter sitt landsomfattende trafikksikkerhetsopplegg for den norske tungbilbransjen etter at Statens vegvesen valgte å legge det ned i fjor.

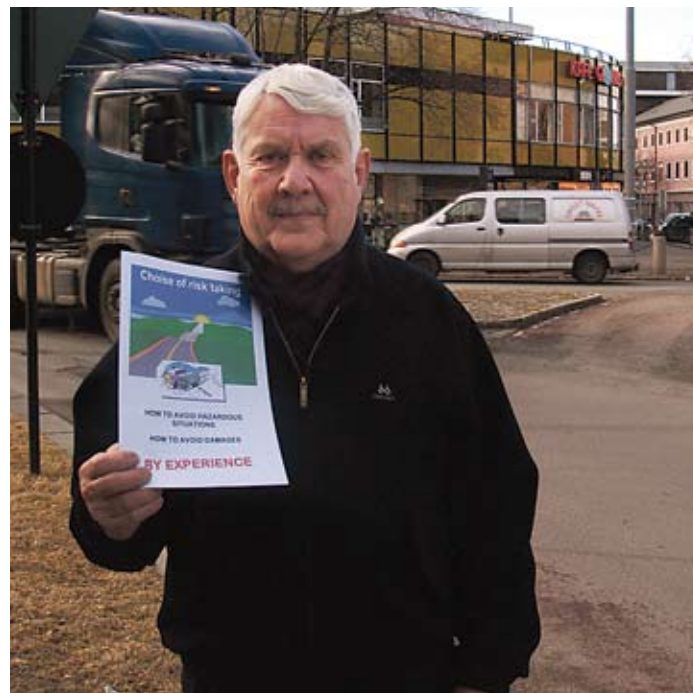
47 sjåførere

Firmaet Utengen Transport i Lier tilsatte fire latviske sjåførere i fjor, mens Nistad Transport i Sunnfjord

har fått fem utenlandske sjåførere det siste halvåret, fire tyskere og en østerriker. Alle snakker brukbart engelsk.

- Av de 47 sjåførene vi har kurset i januar og februar i år er det mange utenlandske sjåførere, sier Lysenstøen. De har behov for oppdaterte kunnskaper om kjøring på norske vinterveger og hvordan forholde seg når møtende bil er på feil side. Bruk av bogiløft, bruk av bremses på snødekte veger og påmontering av kjetting er blant ting utenlandske sjåførere har særlig behov for å friske opp kunnskapene om.

Siden antallet utenlandske sjåførere øker kraftig i den norske transportbransjen, har prosjektet, etter ønske fra deltagende bedrifter, nå fått laget en engelsk versjon av kursopplegget og informasjonsbrosjyren.



Flerspråklig: Trafikksikkerhetsprosjektet Valg av Risiko undervises nå også på engelsk, forteller Erik Lysenstøen. (Foto: Kjell Wold)



Roar-metoden: Roar Olsen i aksjon på politikontroll i Tromsø for å sette i gang tankeprosessen hos de unge trafikantene. (Foto: Giselle Jensen)

Si ifra-samarbeid

Si ifra-kampanjen utfordrer unge trafikanter til å tenke gjennom sine verdivalg. Nå kombineres informasjon med trafikkontroll når politiet og Vegvesenet går sammen i Nord-Norge.

Giselle Jensen

TROMSØ: 20 år gamle Susanne Myrvold og 22-åringen Sara Blomli svinger innom kontrollen med flammedekorert brannrød bil.

- Jeg har hørt om Si i fra. Det er et viktig budskap, jeg synes kampanjen virker ganske bra, sier Myrvold. Begge kjenner folk som har vært utsatt for trafikkulykker. Men de synes ikke det er vanskelig å si fra hvis de sitter på med sjåfører som kjører fort.

- Hvis jeg virkelig sier klart fra så viser de hensyn til det jeg sier, selv om de liker å vise seg, mener Susanne Myrvold.

Påvirkeren

Roar Olsen vrir og venger på inngrodde holdninger og likegladhet. Han gir seg ikke før tenåringene selv begynner en gjennomgang av sine holdninger rundt ansvar og verdivalg. Men selv med gode

metoder er det vanskelig å endre holdninger med informasjon alene, derfor er politikontrollene det perfekte supplement.

» - Vi har fått til et veldig godt samarbeid med politiet. Nå prøver vi å gjennomføre kontroller kort tid etter at jeg har besøkt skolene.

Samarbeider med Politiet

- Vi har fått til et veldig godt samarbeid med politiet. Nå prøver vi å gjennomføre kontroller kort tid etter at jeg har besøkt skolene med Si ifra-opplegget, forteller Roar Olsen. Sammen med politiet står

han ute på trafikkontroll. Med vennlige spørsmål og undring spør han hvordan det egentlig er å være ung sjåfør eller passasjer. Ofte treffer han igjen skoleelever fra klasser han har besøkt.

- Det er jo veldig artig når jeg får møte dem i begge settinger, smiler han.

Tegn og symptomer på rus

- For å vurdere om sjåføren er ruset kan vi blant annet bruke pupillometeret, forteller fagleder Tom Roger Paulsen i politiet i Tromsø. Det er en oversikt over hvor store pupillene gjennomsnittlig blir ved ruspåvirkning.

- Normal pupillstørrelse er 3-6,5 millimeter. Dersom en ruser seg

kan pupillene bli betydelig større, forklarer han.

En annet test er Rombergs interne klokke som gjennomføres ved å be sjåføren si fra når han tror det har gått 30 sekunder. Rus påvirker tidsoppfatningen og kan være en indikator.

- Ved mistanke kan vi ta med sjåføren inn til politikammeret for å ta blodprøve, forteller Paulsen.

Stoppet 80 biler

- Vi kontrollerte 80 biler. Fire sjåfører fikk forenklete forelegg på 2 000 kroner for gal lysbruk. Vi skrev også ut ett gebyr på 750 kroner for manglende bilbelte og to på 500 kr for manglende førerkort, opplyser operasjonsleder Arild Falck Johansen.

Trafikktryggleikssatsing i NTP

- Eg kan alt no love at trafikktryggleik vil stå sentralt i departementet sitt arbeid med Nasjonal transportplan for 2010-2019.

Geir Brekke

BERGEN: Det var samferdsleminister Liv Signe Navarsete som sa dette i innlegget sitt på eit trafikktryggingseminar i Stavanger sist veke. Arrangør var aksjonen "Nei

til frontkollisjonar", skipa av pårørende som har mista sine næraste i ulykker.

Statsråden minna om at det er 1 200 km veg utan gul midtstripe her i landet.

- Det vil aldri kunne bli midtdelarar på hovuddelen av vegane våre. Eit alternativ er midtfelt, som er eit billigare alternativ enn midtrekkverk, sa Navarsete, som viste til gode erfaringar med dette frå Telemark dei siste åra. Under føresetnad av at ein ikkje treng utvida

vegbreidde vil det kunne etablerast 10 000 meter midtfelt til same pris som for 100 meter midtrekkverk.

- I tillegg til ein slik kombinasjon av midtrekkverk og midtdelar arbeider vi blant anna med å setje auka fokus på korleis driftsstandardar og etterslepet på vedlikehald på vegane våre påverkar trafikktryggleiken i dag og i framtida, sa samferdsleministeren, som og vil styrke foraropplæring, informasjon og målretta kontrollverksemd mot trafikantane.



Meir midtfelt: Samferdsleminister Liv Signe Navarsete peiker på gode erfaringar med bruk av midtfelt på tofeltsvegar. (Foto: Henriette Erken Busterud)

PÅSKETRAFIKK



(Illustrasjon: Colourbox)

Vegmeldinger på mobil

Veg- og trafikkmeldinger fra Statens vegvesen er nå tilgjengelig i "mobilvennlig" utgave på www.vegvesen.no/trafikk/mobil.

Det er laget en enkel meny som vises i de fleste nettlesere, hvor brukerne kan velge mellom de mest besøkte rapportene: Viktigste meldinger, stengninger og kolonnekjøring, fjelloverganger samt helgetrafikk ut av eller inn til Oslo.

Hvert år får Vegvesenet en million oppringninger til sin opplysningstelefon 175 og mange millioner oppslag på nettet. Hensikten er å gjøre veg- og trafikkmeldingene mer tilgjengelige når man gjerne trenger dem mest og å bidra til god og sikker trafikkavvikling.

Statens vegvesen minner om at det er forbudt for bilførere å bruke håndholdt mobiltelefon under kjøring.

Skal du over fjellet?

- Undersøk om det er vinterstengte veger der du skal kjøre, sjekk veg- og kjøreforhold (NRK tekst-tv side 350-363, www.vegvesen.no eller telefon 175)
- Skaff deg oversikt over mulige omkjøringsveger.
- Sørg for at bilen er skodd etter forholdene, ta helst med kjettinger og sørg for å kunne montere dem.
- Kontroller at du har rikelig med drivstoff.
- Ta på deg varme klær og bruk vinterfottøy – du kan bli nødt til å gå ut av bilen. Ta med mat og drikke.
- Ha lykt, slepetau og spade lett tilgjengelig i bilen – ikke under all bagasje.

Når du skal kjøre kolonne

- Bare et begrenset antall biler som får være med i en kolonne.
- Brøytesjåførene har myndighet til å avvise trafikanter som kan få problemer med den strevsomme kolonnekjøringen. Det kan være personer som ikke har tilstrekkelig varme klær, personer i biler som har tekniske mangler eller biler som ikke er riktig skodd.
- Hold øyekontakt med bilen foran.
- La lufteanlegget forsyne frontruten med kaldluft.
- Bruk tåkelys, tåkebaklys og nødblink.
- Dersom du må stoppe i kolonnen, bevege deg IKKE bort fra bilen. Det kan være livsfarlig.
- Ikke kjør ut av kolonnen eller forsøk å snu.

Visste du at:

- 24 timer uten søvn tilsvarer én i promille
- Søvnulykker koster omtrent ett menneskeliv per uke i Norge
- 80 prosent av alle som sier de har sovnet bak rattet er menn
- Når føreren sovner skjer møteulykker og utforkjøring. Det er de alvorligste ulykkene.
- Det er forbudt å kjøre når man er trøtt og sliten.

Fem gode råd til deg som skal kjøre langt:

- Vær uthvilt
- Drikk vann
- Bytt sjåfør
- Ta pauser før du blir trøtt
- Stopp og sov i 15 minutter hvis du blir søvnig bak rattet

(Foto: Massimo Leardini)



Irriterte ko

Brøytesjåførene på rv. 7 på Hardangervidda har fått merke konsekvensene av nye og strengere regler for kolonnekjøring.

Kjell Wold

HAUGASTØL: - Det er meir kjeft å få av irriterte bilistar no enn før, seier brøytesjåfør Magne Eggen frå Hol. Han har brøya høgjellsvegar i over 20 år og jobba for dagens kontraktør på rv. 7, E. Opedal og Sønner fra Lofthus i Hardanger, sida 1994.

Greie reglar

Han synes likevel dei nye kolonne-reglane med maks 25 biler pr. kolonne og berre ei kolonne i ei retning av gangen over fjellet er greie å forholde seg til. Men konsekvensane av det nye og strengare kolonneregimet kan av og til bli mykje lenger ventetid for bilistar med heimlengsel. Eggen nemner eit fersk eksempel frå ei utfartshelg tidleg i februar. Søndag ettermiddag skulle hundrevis av bilistar heimover til Vestlandet. Dei fleste av dei hadde ikkje fått med seg meldingane på radio om kolonnekjøring eller sjekka høgjellsvegane med Statens vegvesen.

200 i kø

- På det meste stod køen av bilar her frå bommen på Haugastøl og heilt tilbake til brua over jernbanen. Det stod ein periode nærmare 200 bilar i kø og frustrasjonen steig. Med berre 25 bilar av gangen og tre timer å vente til neste kolonne kan du tenkje deg reaksjonane.

Med utsikter for dei lengst bak i køen til å måtte vente oppimot eit døgn på å komme over, var det sjølvsagt mange som etter kvart snudde og tok ein annan høgjellsveg. Då forsøker vi så godt vi kan å informere om alternative ruter, seier Magne Eggen. Rv. 7 er den lengste høgjellsvegane i Sør Noreg med fire mil. Derfor vert

ventetida og ekstra lang.

Mange snur

Dei som sit i kø på rv. 7 på Haugastøl i Buskerud og skal vestover, har som regel to alternativ å velje mellom viss det vert for lenge å vente. Rv. 50 Hol-Aurland eller rv. 52 over Hemsedal-fjellet. Hemsedal har klart best regularitet, så dei fleste vel den vegen. Eggen og hans brøytekollegar på Hardangervidda oppfordrar derfor så godt dei kan fjellfarande bilistar til å være enda flinkare til å sjekke all tilgjengeleg informasjon om vær og vegmeldingar.

Det er nok av tilgjengeleg informasjon om dette enten ved å ringe 175, sjekke vegvesen.no, vegvesen.no/trafikk/mobil på mobilen eller lytte på radio.

Innesnødd

Bakgrunnen for det strengare kolonneregimet er hendinga på Hardangervidda nettopp i fjor vinter da to kolonnar med til saman 180 passasjerar snødde inne midt på vidda og måtte evakuerast til Halne fjellstove. Brøytesjåfør Magne Eggen var sjølv med på den hendinga og nemner det som ei spesiell oppleving, sjølv om han ikkje opplevde det så dramatisk som media kunne gi inntrykk av.

Sjakk matt

Brøyteberedskapen på vidda er egentlig året rundt, men startar for fullt i september og avsluttes først rundt 17. mai. Likevel har Magne Eggen opplevd å måtte brøyte vegen for snø også på sommaren. I fjor skjedde det rundt pinse for eksempel.

På Haugastøl er alltid to mann pluss ein reserve i beredskap hele døgnet. Med tre brøytebilar, to hjullastare og tre freser er dei alltid klar til å kaste seg inn i kampen mot naturkreftene.

Då Vegen og vi var på besøk torsdag i førre veke hadde naturkreftene satt brøytemannskapane sjakk matt. Vegen var stengt på andre døgnet. Stiv kuling med liten storm i kasta rett vestfrå gjorde vegen uframkommelig.



Lite å vinne på forbikjøring

Påskeutfart betyr stor trafikk og tidvis køkjøring på mange av de viktigste vegene. De fleste kjører fornuftig og tar hensyn i trafikken, men det finnes alltid unntak.

Kjell Bjørn Vinje

OSLO: Statens vegvesen og Politiet oppfordrer folk til å følge køen for å unngå farlige situasjoner. Det er nemlig lite å vinne på å bryte ut av de lange køene.

- Fra Oslo til Hemsedal er det 218 km. Hvis man følger køen som går i om lag 70 km/t, bruker man så vidt over tre timer. Hvis du pres-

ser deg fram og kjører forbi ved en hver anledning kan du øke gjennomsnittsfarten noe, men i virkeligheten er fartsøkningen og tidsbesparelsen svært liten. Derfor setter vi fokus på hvor lite det er å vinne på å bryte ut av køen i påsketrafikken, sier Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen.

Øker ulykkesrisikoen

For hver kilometer i timen du klarer å øke gjennomsnittsfarten sparer du i underkant av tre minutter på hele denne turen. Med så tett trafikk og så mye køkjøring som er forventet, vil mulighetene til å spare tid på en slik tur være begrenset. Derimot øker sjansene for en ulykke bety-

delig ved mer aggressiv kjørestil.

Hold avstand

- Førere som holder mindre enn ett sekunds avstand til bilen foran har vesentlig høyere ulykkesrisiko enn andre. Dessuten er grove fartsovertredelser forbundet med kraftig økning i ulykkesrisikoen, sier Amundsen. Statens vegvesen foretar målinger av kjørefart på alle viktige utfartsårer under påsketrafikken.

- Tallene viser at kjørefarten ligger like under fartsgrensen selv på de største utfartsdagene, sier Amundsen, som påpeker at dette klart viser at det er lite å tjene på forbikjøringene.

Lonnebilistar



Stormkast: Brøytesjåfør Magne Eggen ved den stengte vegbommen på rv. 7 på Haugastøl. Bildet lyg litt, for akkurat da var det stillare ei kort stund. (Foto: Kjell Wold)

Vinterstorm: Kolonnekjøring ved Halne i påsken i fjor. (Arkivfoto: Anne Marit Ø. Johansen)

I snitt 160 påskeulykker

Påsken er høysesong for trafikkulykker. Til sammen har det vært over 800 ulykker og 29 har blitt drept i påsketrafikken de siste fem årene.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Når det er mye utfartstrafikk, som for eksempel i påsken, er det også mange ulykker.

De store utfartsdagene er fredag før palmehelga, mandag og onsdag - noe som tydelig vises i ulykkesstatistikken.

Topper seg

- I snitt har det de siste årene vært rundt 20 ulykker med personskade fredag før påske og nesten tilsvarende tall på påfølgende mandag og onsdag. Også når folk reiser hjem, på påskeaften og 1. påskedag har det i snitt vært om lag 16 ulykker pr. dag, sier seksjonsleder Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen.

Hordaland og fylkene på Østlandet har flest ulykker, men der er også utfarten og innfarten er størst.

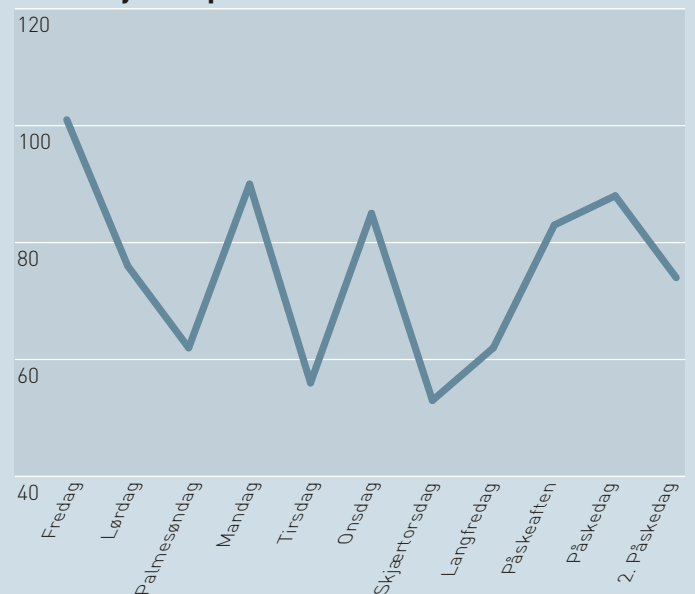
Flest utforkjøringsulykker

Mange biler er fulle og tungt las-

tet med påskeproviant og skitutsyr, noe som sammen med vinterføre og for høy fart gir dårligere kontroll på bilen. I tillegg er mange stresset og har dårlig tid og kjører forbi og skaper farlige situasjoner.

- De fleste ulykkene i påsken er utforkjøringsulykker. Forbikjøringer fører ofte til påkjøring bakfra eller utforkjøringer. Mange kjører på veger de ikke er vant til å kjøre, noe som gjør forbikjøringer ekstra farlig. Lokalkjente vet hvor de bør sette ned farten, mens andre kjører for fort eller kjører forbi på steder med for dårlig sikt, sier Amundsen.

Trafikkulykker i påsken 2003 - 2007



AKTUELT

Prøveordning

■ ■ Frå 1. juni vert det sett i gang ei prøveordning med bruk av såkalla modulvogntog med lengd inntil 25,25 meter, på visse utvalde vegstrekningar: E6 og E18 på strekninga Svinesund-Oslo, medrekna veg til terminalar på Alnabru, Berger (Skedsmo) og Rolføy (Fredrikstad), rv. 2 Riksgrensa-Kongsvinger, E12 Riksgrensa-Mo i Rana, E8 Riks-

grensa-Skibotn og E6 Riksgrensa-Kirkenes. - Eg ønskjer å finne ut om slike vogntog kan gje meir effektiv og miljøvennleg godstransport på nokre få strekningar med god standard. Prøveordninga skal vare i tre år, men kan bli heilt eller delvis avslutta viss erfaringane undervegs gjer det naudsynt, seier samferdselsminister Liv Signe Navarsete.

Kolonne-spørsmål

■ ■ Øyvind Halleraker (H) spurte nylig i Stortinget om kolonnekjøring på fjellet og hvorfor nye regler gir lang ventetid. Statsråd Navarsete svarte at endringen skjer etter hendelsen der kolonner ble værfaste i fjor og er av sikkerhetsmessige grunner. Statsråden har full tillit til at Statens vegvesen håndterer dette godt. (Foto: Kjell Wold)



Ny Nesoddenterminal

■ ■ 42 mill. kr skal nå brukes til å bygge en ny kollektivterminal på fergestedet Nesoddtangen utenfor Oslo. Om lag 10 000 kollektivreisende bruker terminalen hver dag og etter ombyggingen vil det være bedre forhold for de som bruker buss frem til fergen. Antallet parkeringsplasser blir halvert når den nye terminalen står ferdig neste sommer.

Kan bli 15 måneder forsinket

Byggingen av Øvre Sund bru i Drammen kan bli 15 måneder forsinket.

Kjell Wold

DRAMMEN: 13,8 prosent i økte kostnader og kun ett innkommet tilbud fra entreprenør, gjør at Statens vegvesen foreslår ny konkurranse og oppdeling av brujobben i fire entrepriser. Byggingen av Øvre Sund bru er siste del av Sentrumsring Drammen. Prisen på prosjektet har allerede blitt mye dyrere enn de forventede 350 millioner kroner som var anslaget bare for et par år siden. Enorme prisøkninger på grunnverv (70 millioner kroner) og grunn- og mudringsarbeider på nesten like mye gjør at sluttsommen for Øvre Sund bru nå nærmer seg 500 millioner kroner. Hvis bruarbeidet blir lyst ut på nytt og delt opp i flere entrepriser håper Statens vegvesen å kunne redusere prisen med minst 30-40 millioner kroner. Konsekvenser er imidlertid at oppstarten blir utsatt ett år og åpningen forsinket med 15 måneder. Bruarbeidet skulle etter planen startet i april i år og brua blitt åpnet sommeren 2010. Med eventuelt ny konkurranse og utsatt anleggsstart til neste vår vil brua først kunne åpnes høsten 2011, det året byen feirer 200 års jubileum. Saken ble behandlet i fylkesutvalget 12. mars.

Må vente: Byggeleder Grete Tvedt må smøre seg med tålmodighet før arbeidet med Øvre Sund bru kan settes i gang. (Arkivfoto: Kjell Wold)



Snorklipping: Her åpnes vegen i dag med bl.a. f.v. Bjørn Gilsås, Kjersti Eide, Finn Erling Berg, Bodil Aagrav Lyngås, prosjektleder Arvid Veseth, Bengt Underdal og Olav G Sjønøst i Statens vegvesen til stede. (Foto: Kjell Wold)

Jubeldag i Tønsberg

I dag åpner Ringveg nord gjennom Frodeåstunnelen i Tønsberg. Det gir en kraftig forbedring av miljø, trafikksikkerhet og trafikkavvikling i vestfoldbyen.

Kjell Wold

TØNSBERG: Den nye, 3,5 km lange fire felts vegen og øst-vest forbindelsen nord for Tønsberg sentrum vil lede om lag 15 000 biler utenom bykjernen. Det vil avlaste dagens to sentrale hovedfartsårer langs havna (Nedre Langgate) og sentrum (Stoltenberggata) for den verste rushtrafikken og bedre framkommeligheten i to av byens tre store kryssområder og flaskehalsar

på Kjelle vest for sentrum og Kilen i øst.

To problemkryss

Bomringen rundt Tønsberg sluser i dag 45 700 biler i døgnet gjennom seks punkter, eller 91 400 biler totalt.

- Den nye rv. 300 som Ringveg nord i Tønsberg blir kalt fra i dag blir en helt ny hovedveg øst-vest i byen. I tillegg til å avlaste sentrumstrafikken vil den nye ringvegen også ta en stor andel av tungtrafikken i sentrum generelt og de 40-50 tankbilene spesielt til det store oljeraffineriet på Slagentangen, forteller prosjektleder Arvid Veseth i Statens vegvesen.

To naturreservat

Den nye ringvegen vestfra ender opp i tre nye rundkjøringer med rv. 311 mot Åsgårdstrand lengst sør i Slagendalen mot Presterødkielen naturreservat. I vest ved Kjelle star-

ter den nye vegen tett ved Ilene naturreservat.

- Begge naturreservatene har gitt vegprosjektet store miljøutfordringer, som vi har håndtert på en god måte, sier Veseth. I den nesten fire år lange byggeperioden har Statens vegvesen hatt god og nær kontakt med Fylkesmannens miljøvernvedlegg for å legge forholdene best mulig til rette for en mest mulig skånsom utbygging. Det har skjedd gjennom et eget program for miljøoppfølging og et stort prøvetakingsprogram fra NIVA. I vest har bevaringen av Kjelleolla og de store våtmarksområdene Ilene gitt strenge krav til rensing av utslipp. Det samme har vært tilfelle i øst langs Vellebekken og Presterødkielen. Det er derfor bygd mange nye renseanlegg langs den nye vegtra-seen.

Trygg tunnel

Støyskjerming av 55 boliger har

også vært et viktig miljøtiltak. Av 3,5 km ny veg går 1,9 km i fjelltunnel under Frodeåsen. Tunnelbyggingen har skjedd med daglig oppfølging av geologisk ekspertise.

- Tunnelen er drevet i rombe-porfyrr med strenge krav til innlekkasje av grunnvann. Vi har forinjisert med 6000 tonn sement under hele tunnelarbeidet. Der vi har krysset svakhetssoner, er fjellet sikret med forbolting og forsterket med armerte sprøytebetongbuer. I tillegg til daglig oppfølging av Vegvesenets egen geolog, har NGI gjort en uavhengig vurdering av sikrings-tiltakene som fullt ut er godkjent. Derfor er vi trygge på at vi nå åpner en meget godt sikret vegtunnel, sier Veseth.

- Sluttsommen for vegprosjektet som ble påbegynt i mai 2004 vil ligge rett i overkant av 1 milliard kroner, sier prosjektleder Arvid Veseth.



Sesongstart: Asfaltsesongen står for døren og entreprenørene har nå levert sine tilbud på årets oppdrag fra Statens vegvesen. (Arkivfoto: Giselle Jensen)

Noe dyrere asfalt

Tilbud på 107 asfaltkontrakter over hele landet ble åpnet for snaue to uker siden og beløper seg til totalt 1,2 milliarder kroner.

Kjell Wold

OSLO: - Tilbudene som gjelder 1,6 millioner tonn asfalt og 2,3 millioner kvadratmeter fresing ligger i snitt noe over det Statens vegvesen hadde forventet i alle fem regioner, sier Even Sund i Statens vegvesen.

2,6 tilbydere pr. kontrakt
Vegdirektoratet vil nå gjennomføre en detaljert prisanalyse basert på

tilbudene før en kan tallfeste eksakt hvor stor prisøkningen har vært i forhold til 2007.

- Arbeidet med å vurdere innkomne tilbud er i full gang ute i regionene, forteller Sund. På landsbasis er det i snitt 2,6 tilbydere pr. kontrakt med en variasjon fra en til seks tilbydere. Det er også store regionale forskjeller.

Ikke fornøyd

- I Region øst var det ti ulike firma som leverte inn tilbud, mens det i Region midt kun var tre tilbydere. Bare 14 av landets 107 kontrakter hadde kun én tilbyder, mens det på 57 av kontraktene var to tilbydere, opplyser Sund til Vegen og vi.

- En kan derfor ikke si at det er store endringer i konkurransesituasjonen og aktørene i markedet i for-

hold til i fjor, sier Even Sund. Men han understreker at Statens vegvesen ikke er tilfreds med konkurransesituasjonen i alle regioner og heller ikke innen de enkelte regionene.

To funksjonskontrakter

- I Region øst og midt ligger Kolo Veidekke an til å bli den dominerende aktøren også i år, mens NCC ser ut til å forsterke sin dominerende rolle i Region vest. I Region sør og nord ser det ut til å bli en noe mer jevn fordeling av kontrakter mellom de største aktørene, sier Even Sund.

I tillegg er det lyst ut to funksjonskontrakter (en i Region øst og en i Region midt) for dekker. Disse to kontraktene hadde tilbudsfrist nå sist fredag 7. mars. I disse kontraktene garanterer entreprenøren

en viss levetid med hensyn til sportutvikling. Kontraktene tildeles den som gir de laveste årskostnadene for Statens vegvesen.

- Byggherrestrategien til Statens vegvesen innebærer at bruken av denne kontraktsformen nok vil øke

i årene framover, sier Sund.

Funksjonskontrakten i region midt hadde 2 tilbydere, mens den i region øst hadde 4 tilbydere.

Tilbudene må gjennomgås bl.a. for å beregne årskostnadene for tildeling skjer.

FAKTA

Antall kontrakter der den enkelte entreprenør har levert laveste tilbud (kontrollregning, vurdering og tildeling av kontrakter er ikke foretatt ennå).

	Kolo Veidekke	NCC	Mesta	Lemminkäinen	Skanska	Andre
Reg. øst	11	1	2	2	1	7
Reg. sør	1	13	6	5	2	5
Reg. vest	3	13	2	2	0	0
Reg. midt	6	4	0	-	-	-
Reg. nord	7	-	6	2	-	6

Mesta ute i midt

Etter all sansynlighet vil Kolo Veidekke og NCC Roads dele asfaltkontraktene mellom seg i Region midt denne sesongen. Mesta får ingen.

Wiggo Kanck, Geir Brekke, Kjell Wold, Håkon Aurlien

MOLDE/BERGEN/DRAMMEN/MOSS: - Men det er ingen grunn til å tro på en vesentlig bedring av dekkestandarden denne sesongen, medgir sjefingeniør Sverre Digernes.

- Vi lyste ut 10 kontrakter og

fikk tilbud fra tre entreprenører. Vi må selvsagt finregne først, men det ser ut til at Kolo Veidekke får om lag 70 prosent av kontraktene, mens NCC Roads får resten, sier Digernes.

Kolo i nord

Kolo Veidekke er billigst på sju av 21 kontrakter i Region nord. Mesta er nest best med laveste tilbud på seks av kontraktene. Lemminkäinen ligger lavest på to, mens andre tilbydere er lavest på de seks siste kontraktene.

NCC størst i vest

NCC Roads har lavest asfaltpris i

13 av de totalt 20 områdene i Region vest. Selskapet har levert pristilbud på til sammen 18 av kontraktene.

Kolo Veidekke er lavest på tre av de fire kontraktene i Fjordane distrikt, der de har hatt godt fotfeste fra før. Kolo Veidekke har levert pris på til sammen åtte kontrakter.

Lemminkäinen er lavest på to av de fire kontraktene i Sør-Rogaland, og har levert pris på til sammen 10 kontrakter. Mesta har levert pris på 12 plassar, og er lavest på to kontrakter i vest. Skanska har levert tilbud på berre ett av de 20 områda i vest.

Også i sør

NCC er også størst i Region sør med tilbud på 22 av 32 kontrakter. De er lavest på omtrent halvparten. Seks tilbydere er med i konkurransen om de 32 kontraktene med fra tre til 22 tilbud. På sju av kontraktene er det bare en tilbyder. Mange av kontraktene har to-tre tilbydere, på noen få er det fire konkurrenter. Lemminkäinen er nummer to med 16 tilbud, mens Mesta er nummer tre med 11 tilbud, men er lavest på bare halvparten av disse.

Ti i øst

Ti entreprenører leverte inn til

sammen 64 tilbud på asfaltkontrakter i Region øst.

- Rundt Oslofjorden er det god konkurranse, men vi skulle gjerne hatt flere tilbud nord i regionen, sier seksjonsleder Torgrim Dahl i Statens vegvesen. Flere nye entreprenører er kommet inn i markedet.

- Flere entreprenører i markedet betyr mindre andeler for de store. Unntaket i Region øst er Kolo Veidekke som ser ut til å fortsette med en andel på 40-45 prosent, sier Dahl. Mesta og Lemminkäinen ligger an til færre kontrakter enn tidligere og en stor aktør som Oslo Vei ser foreløpig ut til å ende med en kontrakt.

AKTUELT

**Kø med Bastøferjene**

■ ■ Køene og ventetiden vokser ved Norges travleste og mest trafikkerte vannveg, Bastø Fosens ferjer mellom Horten og Moss (bildet). Undersøkelser viser at hver tiende trailer må stå over minst en ferjeavgang. Det finner Norges Lastebileier Forbund (NLF) uakseptabelt og det har de nå tatt opp saken med Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

To plater forskjøvet

■ ■ Skarpsnotunnelen på E6 sør for Moelv i Hedmark ble stengt mandag fordi to plater i tunneltaket ser ut til å ha forskjøvet seg. Omkjøring skjer via to fylkesveger og Statens vegvesen vil holde vegen stengt inntil årsaken er funnet. - Vi vil være helt trygge på at alt er i orden, sier seksjonsleder Per Magnar Klomstad i Statens vegvesen

Arresterer Vegvesenet

■ ■ - Dårlig vedlikehold har hatt betydning for flere trafikkulykker de siste dagene, sier politiførstebetjent ved Hadsel lensmannskontor i Nordland, Geir Bendiksen. Politiet mener vedlikeholdet av vegen i Skagenområdet er for dårlig og krever at Statens vegvesen gjør noe. Ni personer har vært involvert i ulykker de siste dagene. - Isrygger mellom kjørefeltene og hjulsporene har ført til at bilene har kjørt utfor. Dette må være mulig å fjerne, sier Bendiksen.

Deler ut 50 millioner

■ ■ For tredje år på rad deler Samferdselsdepartementet ut rundt 50 mill. kr til tiltak som skal gjøre det enklere å reise kollektivt. Kommuner og fylkeskommuner kan søke om tilskott, og det er krav om ein eigendel på 25 prosent. Oslo kommune var den som fekk mest: Dei fekk nærare ti mill. kr, mellom anna for å oppgradere trikkehaldeplassane langs Ekebergbana. Elles blei det til dømes gitt 3,7 mill. kr til universell utforming av Bystasjonen i Bergen og tre mill. kr til haldeplassar Kristiansand. - Eg er viss om at tiltaka som no har fått tilskott vil gjere det lettare å bruke kollektivtransport, anten du har barnevogn, eller sit i rullestol, seier samferdselsminister Liv Signe Navarsete (bildet). - Tiltak i områder med mykje trafikk er prioritert for å få mest mogleg effekt. Dette gjev eit stort løft i den lokale kollektivsatsinga, men staten sjølv må og gjere ein større innsats, meiner Trine Hagen i Statens vegvesen, som administrerer ordninga på vegner av departementet. (Foto: Henriette Erken Busterud)



Advarer mot forhåndsdomming

Etatshovedverneombud Vidar Lindflaten i Statens vegvesen advarer ansatte, ledelse og tillitsvalgte mot forhåndsdomming ved mistanke om ulovligheter.

Håkon Aurlien

MOSS: - Vi ser tendenser til en ukultur i samfunnet, Statens vegvesen inklusive, der det reageres langt senere tidlig i en sak enn hva det viser seg å være grunnlag for. Dette har rammet ansatte i etaten på en helt urimelig måte og slik kan vi ikke ha det, sier etatshovedverneombudet.

Hard belastning

Intervjuet med Vegvesenets Kai Olav Lislrud i Vegen og vi nr. 1 i år er ett eksempel. Lislrud ble anmeldt av Tollvesenet mistenkt for svindel ved registrering av varebiler, hentet hjemme med høy dramatikk og kjørt avsted i håndjern. Ni måneder senere ble han fullt frikjent av Økokrim, etter en tid han selv betegner som "ni måneders helvete".

Statens vegvesen hadde ingen mistanke mot Lislrud og hovedverneombudet ble ikke involvert i denne saken.

Arbeidsmiljøproblem

Derimot har Lindflaten og de regionale verneombudene blitt involvert i flere saker der ansatte har vært mistenkt av egen etat for ulovligheter i tjenesten. I noen tilfeller har dette ført til anmeldelse, etterforskning og dom. I noen har ansatte fått tilbud om å slutte. Men like mange saker har endt med full frifinnelse.

- Vi har sett saker der ansvaret og skylden har vært mer eller mindre opplest og vedtatt. I ettertid viser seg å ikke ha vært begått verken ulovligheter eller brudd på interne regelverk, sier Lindflaten.

Støtteapparat

- En hver mistanke om ulovlig eller irregulær opptreden gir tunge dager for de involverte. I slike situasjoner trenger de støtte fra kolleger, fagforeninger og ledelse, men vi har sett tilfeller der denne støtten er uteblitt.

- Det kan se ut til at noen har handlet ut ifra overdrevet og feilaktig kunnskap om skyld og ansvar, og ikke har sett sin faktiske rolle, sier Lindflaten.

Informasjon

Lindflaten mener manglende og utydelig informasjon til ansatte kan bidra til forhåndsdomming.

- Flere saker har versert uten at det er gitt informasjon vidt i organisasjonen. Det har gitt grunn for rykter og spekulasjon. Det kan hende lite informasjon skyldes redsel for å feilinformere. Men det må være best for alle å informere om det som faktisk skjer. Og så må ledelse, tillitsvalgte og kolleger holde på prinsippet om at enhver er uskyldig inntil vedkommende er dømt, sier Vidar Lindflaten.



Advarer: - Det er uakseptabelt at ansatte skal rammes av mistanker på uriktig grunnlag, sier etatshovedverneombud Vidar Lindflaten i Statens vegvesen. (Foto: Håkon Aurlien)

Mye ble mindre

Statens vegvesen har de senere årene hatt flere saker med dom og avskjedigelse. Men noen saker har fått et sterkt redusert omfang etter at de ble offentlig kjent:

En ansatt ble i 2004 anklaget for å ha tatt privat betalt for å kjøre biler til EU-godkjenning samt å ha bidratt til avgiftsunndragelser på 30-40 mill kr. Han sa opp da han ikke fikk forlenget en permisjon.

Politiet henla anmeldelsen da intet straffbart ble bevist.

Lederen hans ble degradert for ikke å ha grepet inn, men dette ble senere omgjort.

En ansatt ble i 2004 mistenkt som delaktig ved svindel av et finansieringsselskap, gjennom registrering av kjøretøyer som i virkeligheten ikke eksisterte. Han tok imot tilbud om å slutte i jobben.

Politiet tok ut siktelse, men påtalemyndighetene henla saken.

En ansatt ble i 2005 anmeldt for en serie registreringer det ikke var hjemmel for. Politiet tok ut tiltale for forhold rundt import av private biler. Han ble frikjent av retten, var i mellomtiden avskjediget, gikk til sak for å få

igjen jobben, men tapte.

En mann ble i 2005 mistenkt for feil ved godkjenning og registrering av inntil 40 biler han selv hadde eid. Saken fikk stor medieoppmærksomhet men endte med erkjent momsunndragelse på en importbil samt frivillig oppsigelse.

En mann med 30 års erfaring leste i 2005 i lokalavisen at det var igangsatt intern granskning mot han i en "meget alvorlig sak". Intet straffbart viste seg å være skjedd men han hadde gjort en feil og fikk en skriftlig advarsel.



Unngår stenging: Platehvelvet i Freifjordtunnelen ble demontert i 2006. Distriktsleder Jan Arild Johansen er glad for at Vegvesenet unngår å stenge tunnelen helt når den skal gjennom en større rehabilitering. (Arkivfoto: Ole T. Strand)

Slipper stenging

Arbeidstilsynet har snudd og gitt Vegvesenet tillatelse til å renovere den fem kilometer lange Freifjordtunnelen på Nordmøre mens trafikken går.

Håkon Aurlien

OSLO: Det blir kun snakk om arbeid nattestid, og de omlag 200 bilene som bruker tunnelen hver natt skal eskorteres av følgebiler. Fysisk avsperring skal hindre at trafikanter kjører utenom kolonnene.

- Vi er glade for at Arbeidstilsynet har endret standpunkt og aksep-

tert at vår HMS-plan ivaretar kravet til godt arbeidsmiljø for tunnelarbeiderne. Nå kan vi fortsette planleggingen, sier distriktsleder Jan Arild Johansen i Statens vegvesen. Endelig finansiering gjenstår og deretter vil det gå et halvt år før arbeidene starter.

- Krevende

- Vilkårene er harde og det betyr at prosjektet får et relativt krevende arbeidsopplegg, sier HMS-ansvarlig, senioringeniør Jan Erik Lien i Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Den endrede konklusjonen er skjedd etter en helhetsvurdering og følges av flere detaljerte vilkår. Statens vegvesen må innarbeide strenge krav i prosjekts HMS-plan, holde statusmøter annen hver måned og gjennomføre det fors-

knings- og utviklingsprosjekt som Statens vegvesen har foreslått for å kartlegge virkninger på helse og teknisk ulykkesfare.

- Vi har behov for sikker viten om de arbeidsmiljomesige sider av rehabiliteringsarbeid i trafikkerte tunneler og det er positivt at vi nå får gjennomført dette prosjektet, sier Jan Erik Lien.

Stengt ved Ålesund

Ved Ålesund må trafikantene bruke ferge nattestid i inntil halvannet år når rehabiliteringen av de langt mer trafikkerte Ellingsøytunnelen og Valderøytunnelen starter igjen til høsten. Her har Arbeidstilsynet satt foten ned for kombinert arbeid og trafikk, ut ifra hensyn til såvel helse og sikkerhet for tunnelarbeiderne. Dermed blir tunnelene holdt åpne

på dagtid, mens det blir etablert et fergetilbud mellom Ålesund og Valderøya på kveldstid.

- Nå venter vi på klarsignal fra Vegdirektoratet til å lyse ut anbudet og til å starte bygging av fergekai, sier prosjektleder Ole Kristian Birkeland.

Nytt prinsipp

Det var i forbindelse med planleggingen av rehabiliteringsarbeidene at Arbeidstilsynet i desember i fjor bestemte seg for å innføre en strengere linje. Bakgrunnen for den skjerpede holdningen var arbeidsmiljøet til tunnelarbeiderne, ulykkesfare, eksosgasser og støv.

Beslutningen vakte oppsikt både i samfunn med tunneler som eneste vegforbindelse, og i politiske kretser.



Lettest: Distriktsjef Jan Arild Johansen (Arkivfoto: Knut Opeide)



Liv kunne gått tapt

En bussjåfør har fått en bot på 8000 kroner for uansvarlig kjøring mens anleggsarbeidere rehabiliterer Hvalertunnelen.

Håkon Aurlien

Ønsketenking: -Det beste er selvfølgelig å jobbe uten trafikk, men det er ikke praktisk mulig, sier anleggsleder Per Åge Havnegjerde. (Foto: Håkon Aurlien)

HVALER: - Hadde ikke våre arbeidere vært så snare som de var, ville bussen ha truffet en armeringsmatte og den ville ha spiddet dem, sier anleggsleder Per Åge Havnegjerde i Ålesundselskapet Tunnelteknikk AS.

Siden i fjor sommer har selskapet arbeidet med fornying av de tekniske systemene i den 19 år gamle og 3,5 km lange tunnelen som knytter kommunesenteret Kirkeøy til resten av Hvaler kommune.

Kolonnekjøring

Trafikken ble avviklet gjennom kolonnekjøring, men i september ifjor lot bussjåføren være å vente og holdt god fart forbi et sted der

arbeidere var i gang med å montere en armeringsmatte fra en arbeidsplattform.

- Arbeiderne fikk svingt korgen de jobbet fra inn mot fjellet og dratt armeringen med seg, slik at den med små marginer gikk klar bussen. Hadde bussen truffet armeringen er det svært sannsynlig at menneskeliv kunne gått tapt, sier anleggslederen.

Nesten uhell

Arbeiderne i tunnelen har meldt inn flere nestenuhell etter uansvarlig kjøring. I et tilfelle har det vært snakk om en beruset sjåfør, i et annet tilfelle en aggressiv hytte-eier.

REPORTASJE



Inn til kontroll: Utvelgelsen er gjort og lastebilen med matavfall skal inn i kontrollhallen på Husum.



Bremsejekk: Ulf Jørgen Wold kobler teknisk måleutstyr på bilens bremsesystem.



Positiv: - Fint å få bilen kontrollert skikkelig, sier sjåfør Robert Rudqvist som følger kontrollen sammen med lærling Niclas Olsson.



Bremsekontrollen er ressurskrevende: Sjåfør Robert Rudqvist og lærling Niclas Olsson fikk en times stopp på Husum mens bilen ble gransket av (foran f. v.) Anita Libekk, Afshin Khodabandeh og Ulf Jørgen Wold og (bak f. v.) Stig Jønsberg, Jan Erik Nybroen og seksjonsleder Arne Skybak.

HUSUM ■ - Like konkurranseforhold for alle er et av våre bidrag til sikrere trafikk, sier seksjonsleder Arne Skybak i Statens vegvesen. I disse dager foregår en intens kontroll av bremseevnen på tungbiler ute på det norske vegnettet.

Håkon Aurtien

Skiltene som forteller om kontroll av alle tungbiler på riksveg 3 fra Hamar mot Elverum er oppe. I en jevn strøm svinger lette og tunge lastebiler inn foran Husum kontrollstasjon.

En aksel av gangen opp på vektplattformen avslører at en overraskende stor andel av kjøretøyene er uten last. Registreringsnumre blir slått inn for å kontrollere at det formelle er i orden. Alt er bra og sjåførene blir vinket videre.

Tunglastede biler får en tettere sjekk: Datasystemet viser når kjøretøyet har vært til siste periodiske kontroll (tidligere betegnet EU-kontroll) og kontrollørene er ute etter biler som nærmer seg ett år fra siste sjekk. Det er ikke uvanlig at tungbiler kjører 100 000 kilometer i året og mye kan ha endret seg etter en slik kjørelengde.

Samarbeid

En bil fra elverumsselskapet Bekkevold Miljøtransport svinger opp foran kontrollstasjonen. Den er godt lastet med matavfall og nærmer seg tiden

for kontroll. Raskt blir det bestemt å beordre bilen inn i kontrollhallen.

Sjåfør Robert Rudqvist gjør som han får beskjed om. Det plikter han etter vegtrafikkloven, men det er heller ikke direkte negativt for samarbeidsklimaet at han blir tatt godt imot i hallen og får tilbud om en kaffekopp mens kontrollfolkene kjører bremsetesten.

- Det er jo helt greit at de sjekker bremsene for oss. Det er noe vi stoler på at er i orden, men ikke har mulighet til å kontrollere selv, sier Rudqvist.

Han er rimelig trygg på at bilen han kjører holder mål. Bekkevold Miljøtransport holder nemlig på å ha en fast sjåfør på hver bil, med ansvar for vask og daglig vedlikehold. Det gir lavere langtidskostnader enn å ha mange sjåførere og ingen som tar helhetsansvar.

Tilstandskontroll

Bilen hans er en av 150 ved Husum som kontrolleres spesielt som bidrag til statistikk over tilstanden på kjøretøy på det norske vegnettet. I hele landet skal det i mars, april og mai kontrolleres 5000 tungbiler for å se hvordan de er i daglig trafikk.



TESTEN



Vurderer: Faggrupeleder Afshin Khodabandeh vurderer en kandidat med tanke på nærmere bremsekontroll. Omlag hver tjuende tungbil som passerer Husum kontrollstasjon i disse dager, blir tatt inn i hallen til sjekk.
(Alle foto: Håkon Aurlien)

bremser

- Det er viktigere hvordan bremsene er i hverdagen enn rett etter en service. Det vurderes nå å doble kravene til periodiske kontroller og våre tall vil vise om ettårsintervallene er for lange, sier Arne Skybak.

Teknisk utstyr blir montert mellom bil og tilhenger for å måle bremsestrykket. Så blir bilen kjørt frem og aksel for aksel opp på motoriserte ruller utstyrt med målere som registrer hvor mye bremsekraft bilen kan levere. Mens personbiler for tiår tilbake gikk over til mer effektive skivebrems, er det fortsatt trommelbrems som går og gjelder innen lastebiltransport: Tekniske utfordringer gjør at det ikke er mulig å stille like strenge bremsekrav til en lastebil som til en personbil.

- Må være i god stand

- Det er bare slik. En lastebil i topp stand har krav som gir langt lengre bremselengde enn personbil. Det gjør det ekstra viktig at bremsene er i topp stand, sier Afshin Khodabandeh, som er faggrupeleder for kjøretøy og utekontroll.

- Selv om et tungt kjøretøy ikke er kilden til en ulykke, så kan det redusere utfallet mye ved å ha gode brems, påpeker Arne Skybak.

Rett som det er får Vegvesenets folk spørsmål fra tungbilsjåfører om å ta en ekstra kontroll med kjøretøyet. Også transportfirmaer tar kontakt for å få sjekket lastebiler og busser som gjerne går på fast vedlikeholdsavtale.

- Det gjør vi gjerne. Vi er ikke her for å "ta" biler med feil, men for å sikre likebehandling og gjøre det mer forutsigbart for sjåførene. Er en sjåfør usikker på hva han kjører, er det fint å kunne hjelpe han, sier Arne Skybak.

Godkjent

Bekkevold Miljøtransports bil er kontrollert, tallene blir etterregnet, og det er godkjent.

Men det var bare så vidt det holdt. Lastebilen er utstyrt med elektronisk tilleggsbrems på mellomakselen, på fagspråket betegnet retarder, og den har Rudqvist brukt såpass mye at det har blitt for lite ordinær bremsing. Et tynt belegg av vegstøv på bremsebelegget slår ut i litt mindre bremseeffekt enn det kunne være.

- Det var godt å vite. Jeg får nok bruke den ordinære bremsepedalen litt mer enn det jeg har gjort. Du vet aldri når du trenger skikkelige brems, sier sjåfør Robert Rudqvist.

AKTUELT

**Rv.3-protest**

■ ■ Mange lastebiljåførere i Hedmark stanset bilene sine i to minutter kl 12 sist onsdag, i protest mot at vegene er for dårlige. Den spontant SMS-organiserte markeringen skjedde under begravelsen til en kollega som omkom da to lastebiler frontkolliderte på riksveg 3 sør for Alvdal forrige søndag. - Alle ulykker er tragiske, og dette gjør inn-

trykk på oss som har ansvar for vegvedlikehold og trafikksikkerhet. Entreprenøren holder stort sett den avtalte standarden på vegvedlikeholdet på riksveg 3. Trafikantene forventer høyere standard enn vi har ressurser til, men vegen er for smal, sier distriktssjef Aud M. Riseng (bildet) i Statens vegvesen. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

Fem omkom

■ ■ Fem personer omkom i trafikken i Nord-Norge i februar, en i Nordland, tre i Troms og en i Finnmark. Ingen omkom i trafikken i januar. Dermed har fem personer omkommet i trafikken i Nord-Norge i år, fire fler enn samme periode i fjor. I gjennomsnitt har tre fire mistet livet i trafikken i samme periode de siste fem årene.

Hvaler ferdig til påske

■ ■ Statens vegvesen blir i hovedsak ferdig med arbeidet i Hvalertunnelen før påske. Et års omfattende vann- og frostsikringsarbeid samt utskifting av elektrisk materiell er da over. - Nå kan hyttefolk og beboere se frem mot en sommersesong med god fremkommelighet og bedre lysforhold gjennom tunnelen, sier seksjonssjef Elisabeth Bechmann.

FERJEPENDLING: Lite nytte av fortrinn

Eit forsøk med fortrinnsrett på ferja for dagpendlarar om sommaren viser at det er svært få som har stor nytte av ein slik fordel.

Geir Brekke

BERGEN: Dette er eitt av funna etter eit forsøk på ferjesambandet Eidsdal -Linge i Møre og Romsdal sommaren 2006 og 2007. Det er stor turisttrafikk på dette sambandet på vegen mellom Åndalsnes og Geiranger. Men sommaren er og ferietid for lokaltrafikanter som pendlar til og frå jobb mellom Linge og Eidsdal. Kring 30 pendlarar var med på forsøket i 2007, nokon fleire i 2006.

Forsøket var gjennomført frå 1. juli til 15. august, kvar dag mellom kl. 13 og 17. Det var sett av plass til fire bilar på kvar avgang. For å oppnå fordelene måtte deltakarane møte fram ti minutt før avgang, og ta plass i eit eige oppstillingsfelt for forsøket. Men i så fall var det gjerne ikkje vanskeleg å få plass på ferja likevel, går det fram av rapporten frå Handelshøgskolen i Bodø.

Dei har tidlegare gjennomført eit liknande forsøk på sambandet Festvåg-Misten på Kjerringøy i Nordland. Men her varte forsøket heile året.

I rapporten kjem forskarane og inn på at det kan ha uheldige sider å gi fortrinn til nokre samband, medan tilbodet ikkje gjeld generelt på pendlarsamband med stor sommartrafikk.



Turistane kjem: Det er stor turisttrafikk om sommaren på ferjesambandet Eidsdal-Linge. (Arkivfoto: Gisle Solvoll)

Lofast endrer ferjemønsteret

Lofast endrer trafikken til Lofoten. Følgene kan bli store for enkelte ferjesamband.

Giselle Jensen

BODØ: - Allerede nå ser vi konturene av et nytt trafikkmønster, sier trafikksjef Tore Lysberg i Statens vegvesen. Det gigantiske veganlegget har for alltid forandret forutsetningene for trafikanter som skal til eller fra Lofoten.

- Lofast åpner nye muligheter i hele nordre Nordland og Sør-Troms. Dette har stor betydning for ferjesambandene i området, sier trafikksjefen. Der det tidligere var et valg mellom fly eller ferje for å komme ut til populære øygruppen, vil mange velge å kjøre fastlandsforbindelsen heretter.

Beholder ferjesamband til Vesterålen

- Vi gjorde beregninger over trafikstrømmen etter Lofast og foreslo endringer i fergetilbudet, sier trafikksjefen. Det sambandet som naturlig nok blir sterkest berørt, er Melbu-Fiskebøl, som allerede har 60 prosent reduksjon i personbiltrafikken. Da Stortinget vedtok å bygge Lofast, bestemte de samtidig sambandet mellom Vesterålen og Lofoten skulle bestå med god frekvens.

- Årsaken er mye lokalpendling og næringstransport i området rundt Hadsselfjorden. For disse trafikantene representerer Lofast en omvei, forteller Lysberg.

Svolvær - Skutvik

Lofast svekker også trafikkgrunnlaget på sambandet Svolvær - Skutvik. Raskeste vegen til Lofoten blir ferje mellom Bognes og Lødingen og så Lofast.

- Når trafikken på et samband reduseres, blir billettinntekter lavere og behovet for offentlig tilskudd høyere. Vi foreslo derfor å legge ned sambandet Svolvær-Skutvik, forklarer Lysberg. Stortinget har imidlertid pålagt Vegvesenet å opprettholde sambandet som en prøveordning i ett år, med en daglig avgang. Ferja går fra Skutvik på Hamarøy via Skrova og videre til Svolvær. Mellom Skrova og Svolvær går ferja oftere.

- Skrova har stor fiskeriproduksjon og er helt avhengig av gode transportmuligheter, sier Lysberg. Han forteller at han har god dialog med næringslivet på Skrova og mener at Vegvesenet har funnet fram til et tilfredsstill-



Lofoten: Ferja mellom Melbu og Fiskebøl erstattes snart av en mindre båt. (Foto: Henriette E. Busterud)

lende tilbud innenfor det som er økonomisk mulig.

Knappe midler

Vegvesenet disponerer ca en halv milliard kroner til drift av riksvegferjesambandene i Region nord.

» - Forventningene i samfunnet er langt større enn vi kan tilfredsstill-

- Forventningene i samfunnet er langt større enn vi kan tilfredsstill. Vi skulle gjerne økt frekven-

sen på flere strekninger, men har ikke mulighet til å gjøre det. Spesielt er det en utfordring å legge til rette for transport av fersk fisk, samt å avvike turisttrafikken i

sommarmånedene på en effektiv måte, sier Lysberg. Han hevder at tilpasningene som gjøres i Vestfjordbassenget må sees i den sammenheng.

FAKTA

Prosentvis endring i antall kjøretøy i desember 2007 og januar 2008 sammenlignet med 12 måneder tidligere:

	Personbil	Tungtransport
Melbu - Fiskebøl	- 60%	- 72%
Bognes - Lødingen	+15%	+15%
Svolvær - Skutvik	- 65%	- 65%

Kråkebolle og sjøstjerner

■ ■ De nye symbolene som skal ønske de vegfarende velkommen til Lillesand når nye E18 åpner neste sommer, blir to sjøstjerner og en kråkebolle. Kunstner Tor Lindrupsen og Multiconsult vant konkurransen om utformingen av Lillesands nye byport. Skulpturene skal utsmykke den nye innfallsporten til Lillesand øst for byen.



Gjort unna 25 tilsyn

■ ■ I perioden 1. oktober i fjor til 20. februar i år har tilsynsseksjonen i Statens vegvesen Region nord gjennomført 25 tilsyn ved trafikkskoler i Nord-Norge. Disse har vært varslede tilsyn, stikkprøver og annen tilsynsvirksomhet. - I seks tilfeller har vi påpekt manglende dokumentasjon på helsekrav. For en trafikklærer er det gjort vedtak

om inndragning av godkjenning som trafikklærer og faglig leder grunnet helsemessige årsaker, opplyser Alf Edvard Masternes (bildet). Fem personer har mottatt pålegg om å dokumentere at de innfrir helsekravene. Av disse fem har en trafikklærer varslet at trafikklærer-virksomheten vil opphøre inntil videre, to har allerede dokumentert

godkjent helse og for de to siste er vedtakene ennå ikke effektuert.

- Vi vil fortsette å gjennomføre tilsyn i hele Nord-Norge, og vi vil prioritere å få dokumentasjon på at trafikklærer/faglig leder tilfredsstiller de formelle krav for å undervise i tillegg til stort fokus på selve undervisningen, avslutter Masternes. (Arkivfoto: Lisa Sundstrøm)

Kan sleppe luftetårn

Sterk nedgang i utsleppa frå bilparken kan gi mindre behov for bygging av ventilasjonssjaker med høge luftetårn frå nye tunnelar.

Geir Brekke

LEIKANGER: Dette går fram av ei utgreiing som Statens vegvesen har laga i samband med planlegginga av Ryfast mellom Stavanger og Ryfylke.

Kraftig nedgang

- Utslepp av NOx (nitrogenoksid og nitrogendioksid) frå bensinbilar ligg i dag på ti prosent av nivået i 1992. For dieseldrivne bilar er reduksjonen i same perioden på tre fjerdepartar. I løpet av nokre få år vil dieseldrivne bilar vere nede på ti prosent av nitrogenutsleppet i høve til 1992.

- For lastebilar snakkar vi om at utslepps nivået i 2009 vil vere på ein åttandedel av nivået i 1988, seier tunnelrådgivar Gunnar Lotsberg i Statens vegvesen. Med sin spisskompetanse blir han rådspurd av heile etaten i samband med tunnelplanlegging, prosjektering og utrusting.

Dieselfilter

- Det er innføring av gradvis strengare utsleppskrav til nye person- og lastebilar i Europa som er hovudårs-

saka til den positive utviklinga. Tjuve år etter at bensinbilen kom med katalysator, er det partikkelfilter på dieseldrivne bilar som vil gi dei største utsleppsreduksjonane i åra framover. Mindre og meir effektive bilmotorar er også med på å redusere skadelege utslepp frå biltrafikken, seier Lotsberg til Vegen og vi.

Stavanger

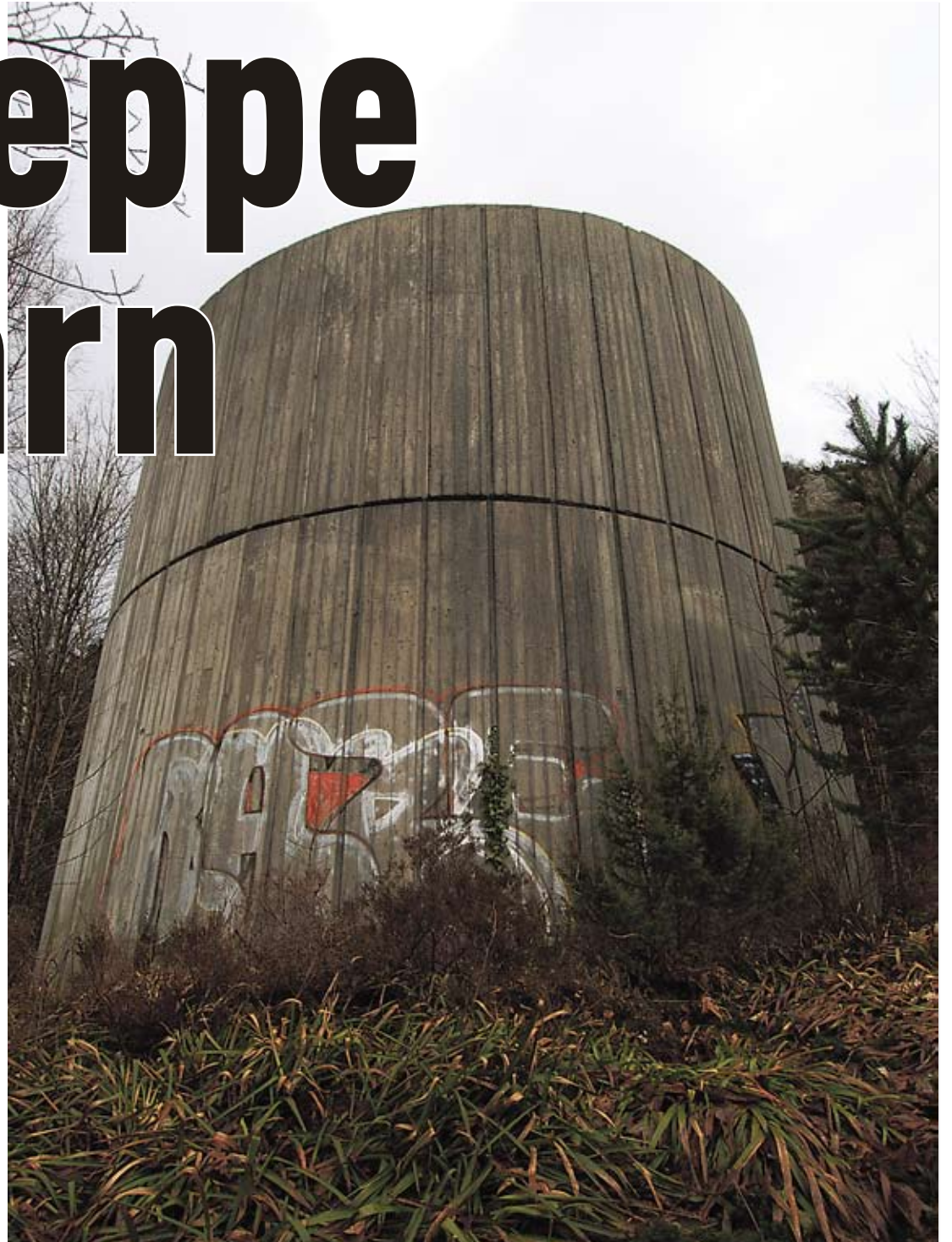
Han har sett nærare på utsleppsituasjonen i samband med reguleringsplanarbeidet for Ryfast i Rogaland. Her blir det vurdert å reise eit luftetårn for tunnelventilasjon på 10-15 meters høgde ved Eiganes i Stavanger for Hundvåg-tunnelen.

- Vi veit ikkje i dag om vi treng byggje dette luftetårnet, eller om det er godt nok med naturleg utlufting gjennom dei trafikkerte tunneløpa, slik det er for mange andre norske tunnelar i dag.

Men den dokumenterte nedgangen i utslepp frå bilparken gjer iallfall dette til ein ny og aktuell problemstilling for Statens vegvesen og miljøstyresmaktene.

Avstand til busetnad

Seniorforskar Dag Tønnesen i Norsk Institutt for luftforskning (NILU) stadfestar den generelle utviklinga overfor Vegen og vi. NILU blir gjerne tekne med på samråd om slike fagvurderingar. I tillegg til reinare bilpark vil avstand frå tunnelmunninga til tettbusetnaden og vere vesentleg i vurderingane av om det kjem krav om luftetårn.



Heilt topp: Luftetårn på fjellet i Sandviken står på toppen av ei kring 150 m djup sjakt frå nordgåande løp av Fløyfjellstunnelen. (Foto: Geir Brekke)

Oslo, Drammen og Bergen

Statens vegvesen har i dag luftetårn ved til dømes Festningstunnelen i Oslo og Bragernestunnelen i Drammen. I Bergen er det eit

omfattande ventilasjonsanlegg for E39/E16 Fløyfjellstunnelen mellom Nygårdstangen og Sandviken på nordre innfartsåre.

- Dette anlegget er relativt sjel-

dan i bruk, på grunn av naturleg utlufting slik køyrefarten i båtunneløpa er til no, seier seksjonsleiar Arild Hegrenæs i Statens vegvesen.

Litt dyrere – like fort

Vegprosjektet rv. 38 Eklund-Sannidal i Kragerø blir litt mer omfattende og dyrere enn beregnet, men åpner likevel til planlagt tid.

Kjell Wold

SANNIDAL: - Endret trase og omregulering på en 600 meter lang strekning langs Kammerfosselva og mer omfattende arbeider på Vadfosstunnelen grunnet nye EU-krav og vanskelig fjell er årsaken. Det gjør at prosjektets totalsum trolig vil vippe akkurat over 200 mill. kr, forteller byggeleder Jørn Rinde i Statens vegvesen.

Opprinnelig pris på delprosjekt 3 av ny veg fra Kragerø til E18 var om lag 180 millioner kroner. Men Rinde forteller at vegen tross dette merarbeidet likevel blir åpnet etter planen om drøye sju måneder.

I Vadfosstunnelen må det mer sikring til og mer arbeid for å tilfredsstille nye og strengere EU-krav. Første del av traseen mellom Vadfoss og Eklund langs det gamle jernbanesporet til Kragerøbanen blir flyttet seks meter lenger vekk fra Kammerfosselva. Dårlige grunnforhold er årsaken til det.

Flaskehals fjernes

- Med 3,8 kilometer ny veg fjerner vi også den aller største flaskehals-

sen på innfartsvegen til Kragerø, sier Rinde. Vegprosjektet klarer også å kvitte seg med all steinmassen på 240 000 kbm. Det meste brukes i vegtraseen, mens om lag 100 000 kbm går til diverse steder i kommunen som Tangen verft, Helle skole og et idrettsanlegg i Sannidal.

FAKTA

Rv. 38 innfart Kragerø:
10 km ny veg E18-Kragerø
Fire delstrekninger
Start: 2003, ferdig: 2010
Del 3: Eklund-Sannidal 3,8 km
Pris: 200 mill. kroner



Endret trase: Her langs Kammerfosselva er vegtraseen lagt om litt, forteller kontrollingeniør Jostein Eriksrød i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

LANDET RUNDT



Storøvelse i Steinberget

TRONDHEIM ■ Røyken lå tung over Ila i Trondheim da Statens vegvesen og redningsetatene kjørte to fullskala brannøvelser i Steinberggtunnelen. Statens vegvesen og redningsetatene ville teste utstyr, varsling og ventilasjon før tunnelen åpnes til påske.

Øvelsen inneholdt to hendelser, og i begge ble en personbil påtønt.

I den første øvelsen kom brannmannskapene raskt til stedet, faktisk var utrykningstiden fra brannstasjon til Steinberggtunnelen så lite som 3,5 minutt. Med full effekt på viftene, ble røyken raskt ledet bort fra det brennende kjøretøyet og brannvesenet fikk rask kontroll.

(Foto: Gunn-Edel Skaget)



Dagens gave

BERGEN ■ Hva gjør man når sjefen fyller runde år for at han skal huske dagen? Iallfall til neste jubileum? Man tager mannens til og fra jobben-bil, og går løs på storrengjøring. Deretter foretar man

den første grundige boningen i transportplanperioden, sier de to som tok hovedgrepet, Marianne Sæveraas og Hans Larsen ved Bergen trafikkstasjon. (Foto: Geir Brekke)



Kompetanseheving på tvers

GJØVIK ■ Statens vegvesen er å ferd med å skolere sine ansatte i sikkerhetsstyring og da ansatte i Region øst sist uke var på kurs på Gjøvik fikk de en praktisk trafiksikkerhetsoppgave på tvers av fagområder. Bildet viser tilsatte fra kjøretøysiden i tett planleggingsamarbeid med

landskapsarkitekter om en ny kontrollplass inntil E18 ved Sjølyst i Oslo. Fra venstre sees Anne Byrkjeland, Thor Kristian Ringstad, Dagfinn Toven, professor Stein Johannessen fra NTNU, Tone Merete Gislerud og Hans Olav Simonsen. (Foto: Steinar Svensbakken)



Rassikring i Maristien

RJUKAN ■ Den planlagte rassikringen av Maristien på riksveg 37 mellom Rjukan og Skinnarbu og Møsvatn er ennå ikke inne på sikker plass i Region sørs rassikringsprogram.

- Planene er ferdige og beregnet å koste om lag fire mill. kr, forteller Trond Solbakken (bildet) i Statens vegvesen. Vegstrekninngen fra dalbunnen ved Vemork og opp mot Rjukan fjellstue er på

tre-fire kilometer. Det trengs omfattende fjellrensk og sikring med nett og bolter på Maristien som likevel har høy prioritet, selv om jobben ikke blir gjort i år. (Foto: Kjell Wold)



Trafikkofrenes dag

BODØ ■ Den årlige aksjonen for å minnes de omkomne i Nordlandstrafikken ble arrangert i Bodø lørdag 2. februar. I 2007 omkom 11 personer i Nordland, det ble markert med 11 kors langs rv.w 80. Aksjonen ble avsluttet i Bodø sentrum med appeller før minnegudstjenesten i domkirken.

Aksjonen var et samarbeid med ulike etater og organisasjoner. (Foto: Harald Heieraas)



Første bruspenn på plass

LARVIK ■ Nå er første bruspenn på plass på nye Bommestad bru over Lågen. Byggeleder Dag Atle Tangen (bildet) kan tilfreds se at arbeidet på en 150 meter lange stål fagverk brua er godt i gang. I løpet av mai vil hele brua være på plass.

Bommestad bru på ny E18 Langåker-Bommestad er en av mange store, tekniske byggverk på den åtte kilometer lange nye vegparsellen mellom Sandefjord og Larvik som åpner neste sommer. (Foto: Kjell Wold)



Honnør: Fra venstre: Johannes Hildrum, Per Hembre, Edvard Sollid, Svein Hovland, fungerende distriktssjef Jo-Bernt Brønstad og Jon Sigvart Holstad. (Foto: Christin Hermann)

Pensjonister takket av

STEINKJER ■ De nyslåtte pensjonistene fikk alle en oppmerksomhet fra arbeidsgiver som synlig bevis på takknemlighet for lang og tro tjeneste. Premien, som man kaller det i Nord-Trøndelag, var åtte rødvinsglass med karaffel. De fem som nå starter sitt nye liv som pensjonister er: Svein Hovland, som star-

tet i etaten i 1967. Med unntak av tre år, har han hatt hele sin yrkeskarriere i Statens vegvesen - totalt 40 år. Johannes Hildrum har jobbet i Statens vegvesen i 41 år, Edvard Sollid i 42 år. Per Hembre startet i etaten i 1977 og har 30 års fartstid. Jon Sigvart Holstad har tjent Statens vegvesen i 37 år.

Hestesko-rundkjøring

MOMARKEN ■ En nesten fem meter høy og 3,3 tonn tung hestesko preger nå den nye E18-rundkjøringen utenfor Mysen. Om litt vil også belysningen være klar, og hestekoene vil skinne for travle trafikanter som kjører strekningen

nattertid. Rundkjøringen oppsto i fjor, da E18 ble lagt over på nord-siden av Monaryggen som er en sandbanke etterlatt av istiden. Inntil neste E18-etappe er klar er ny og gammel E18 koblet sammen i Momarkenkrysset. Da Vegvesenet

inviterte til gode forslag til utsmykking, kom Eidsberg kommune med forslag om en hestesko som et symbol på hestesporten i travkommunen. På bildet blir den heist på plass. (Foto: Thormod Aasgaard, Statens vegvesen)

Søk i skred

LÆRDAL ■ Når storskreda går over vegen lyt mannskap fra Statens vegvesen, entreprenøren og redningstenesta samlast for å gå gjennom rasområdet. Ikkje minst gjeld dette når E16, hovudvegen mellom Oslo og Bergen, er stengt av ras, som her ved Gram i Lærdal.

Sporhunden fann ingen bilar eller folk i raset denne gongen heller. (Foto: Kristian Kjesbu)



Ny trafikkstasjon

TROMSØ ■ Den nye trafikkstasjonen i Tromsø er nesten klar for publikum. Et lite påbygg til distriktkontoret i Midt-Troms er eneste ytre tegn på forandringen. For de ansatte på huset har beslutningen om å flytte trafikkstasjonen

ført til omfattende endringer når hele kabalen for kontorplassering legges på nytt.

Publikum blir forhåpentlig vinnerene når trafikkstasjonen blir lettere tilgjengelig midt i sentrum. (Foto: Giselle Jensen)

REPORTASJE

Nye ts-tiltak

Statens vegvesen jobber med planer om å trafikksikre ytterligere 17,5 kilometer av E134 mellom Mjøndalen og Kongsberg. I perioden 2010-2019 planlegges det sammenhengende midtrekkverk og/eller midtfelt på store deler av strekningen. I fjor ble det anlagt 4,5 kilometer midtrekkverk mellom Drammen og Mjøndalen (bildet). (Arkivfoto: Kjell Wold)



Tre vil bygge bru

Bilfinger Berger har levert de laveste tilbudene for bygging av den 300 meter lange Smaalenene bru (bildet) på nye E18 over Glomma i Indre Østfold. Åtte entreprenører hentet ut anbudspapirer, men det kom kun inn tre anbud, to på hver av de to alternative utførelsene. Bilfinger Berger tilbyr bygging av brua i betong og stål for 190,7 mill. kr. Askim entreprenør tilbyr denne utførelsen for 229 mill. kr. Bilfinger Berger kan levere den i betong for 173,4 millioner kroner, mens Skanska tilbyr denne utførelsen for 194,6 mill. kr. Brua er en skråkabelbru og væres av strekkabler fra et tårn som rager hele 86 meter over vannoverflaten. (Foto: Statens vegvesen)

Vegentreprise

Reinertsen AS skal bygge den første vegentreprise på prosjektet E39 Rendalen-Staurset i Møre og Romsdal. Arbeidet starter opp i løpet av april i år, og skal etter planen være ferdig til 1. juli 2010. Reinertsen AS skal ha med seg Tverås Maskin og Transport AS som underentreprenør på en stor del av sprengningsarbeidet og masseflyttinga.

Lørentunnelen på anbud

Den 1200 meter lange Lørentunnelen på Ring 3 i Oslo er utlyst med anbudsfri 23. mai. - Antakelig kan vi komme i gang med arbeidene i september, sier fung. byggeleder Nils Gunnar Røhrsvæn. Tunnelen får to løp med tre kjørefelt i hver retning. 900 meter av tunnelen skal sprenges i fjell, mens de siste 300 meterne skal støpes i betong.

Cor-ten stål

I forbindelse med utvidelsen av E6 fra Gardermoen og nordover, har Statens vegvesen valgt Cor-ten stål på rekkverk på strekningen fra Dal til Kolomoen. Cor-ten stål er et miljøvennlig alternativ fordi stålet ikke blir overflatebehandlet, i tillegg til at denne typen stål rustner mindre enn annet stål. Kontrakten med leverandøren Värmforsinking har en verdi på drøyt 50 mill. kr. - Cor-ten stål er mye brukt i USA og Italia, men er ikke tidligere brukt i forbindelse med vegbygging i Norge, forteller Trond Arne Stensby i Statens vegvesen.

Nitti E18-boliger skjermes mot støy

Om lag 90 boliger langs ny og gammel E18 mellom Langåker i Sandefjord og Bommestad i Larvik skal få gjennomført støytilltak.

Kjell Wold

LARVIK: Tiltakene skal gjennomføres fra høsten 2008 og er beregnet å være ferdig innen mai 2009, i god tid den nye firefelts motorvegen E18 Langåker-Bommestad åpner. - Huseierne er allerede blitt tilskrevet om fasadetiltakene som er på trappene. Nå skal tilbudet på jobben snart ut slik at tiltakene kan settes i gang etter sommerferien i år, sier senioringeniør Pål Rødby i Statens vegvesen.

7-8 millioner kroner

Støytilltakene på de om lag 90 eiendommene langs E18 er beregnet å koste sju-åtte millioner kroner. Jobben blir todelt. Dels fasadetiltak på selve eiendommene, dels lokal støyskjerming ved eiendommene. - Fasadetiltakene blir de vanlige med bytte av vinduer, ventiler og isolering av vegger. Lokal støyskjerming blir oppsetting av mindre støyskjermer ved eller inntil eiendommene der det er spesielt behov for det, sier Rødby. Etter at jobben med støyskjerming og fasadetiltak er sendt ut på tilbud i løpet av de neste månedene skal Pål Rødby ut på sin vanlige dør-til-dør runde.

90 husbesøk

Jeg skal snakke med hver og en av de 90 huseierne og familiene dette gjelder, for å informere dem nærmere om tiltakene, forteller Rødby. Den jobben starter nå i vår og blir sluttført i løpet av sommer-



Støyskjerming: Pål Rødby i Statens vegvesen skal støyskjerm 90 boliger langs E18 i Larvik og Sandefjord. De fleste tiltakene skjer her ved Bommestad. (Foto: Kjell Wold)

ren, regner han med.

Flertallet av eiendommene ligger i Larvik kommune, hvorav de

fleste på Bommestad ved Lågen. Men mange eiendommer langs gamle E18 i Larvik ved Skinnmo

og Ringdal blant annet får også glede av disse etterspurte støypeingstiltakene.

Namnlaus busshaldeplass

Ole Bondes Plass på Tjomsland i Lyngdal i Vest-Agder har igjen blitt namnlaus.

Kjell Wold

LYNGDAL: Det vil seie: Busshaldeplassen er på ny blitt utan namn og adresse. Da den nye E39 mellom Lyngdal og Kvinesdal opna i 2006 fekk den vesle grenda Tjomsland ekspressbussamband mot Stavanger

og Kristiansand. Busshaldeplassen blei pussa opp med p-plassar og "nytt" leskur frå Svindland.

Sidan levde busshaldeplassen ein anonym og namnlaus tilvere i månader etter opninga. Så fant kloke hovud på å kalle busshaldeplassen ved Tjomsland for Ole Bondes Plass. Bonde Ole Høgli (bildet) bor på Tjomsland og har jobba med vegen både under planlegging, bygging og nå med drift og vedlikehald av vegen og haldeplassen. Det fall nokon tungt for brystet.

No skal Lyngdal kommune bestemme kva busshaldeplassen skal heite, om den då skal ha noko namn. I mellomtida lever nok namnet Ole Bondes plass framleis godt på folkemunne i den vesle, idylliske og humoristiske grenda. Vegen og vi lovar sine lesarar å følgje godt med på denne delikate namnenøtta på Lister, om og når den finn si løysning. (Foto: Kjell Wold)



Transportkomiteen

Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget er på tre dagers befarung i Aust- og Vest-Agder denne uka. Agderturneen starta med tog fra Stavanger til Sira. Derfra bar det med buss til Lyngdal med orientering om E39 Vigeland-Osestad undervegs og møte i Lyngdal om blant annet Listerpakka og andre vegutfordringer i Vest-Agder. Senere var det stopp i Kristiansand, der både miljø, areal og transport, veg og jernbane, fly og havn stod på programmet. Første halvdel av dag to dro komiteen til Evje og Hornes der samferdsel i Setesdal stod på timeplanen. Ettermiddagen ble brukt til å besøke E18 prosjektet Grimstad-Kristiansand og Post- og teletilsynet i Lillesand. Dag tre foregikk i Arendal og møte med Aust-Agder fylkeskommune, Statens vegvesen og de andre samferdselsetatene.

Fall i tunnel

■ ■ Ein geolog frå Statens vegvesen fekk skader i hovudet etter at han fall ned frå trappa til plattformrigger under arbeid i tunnelen på Ringveg vest i Bergen. Han blei frakta til sjukehus og var sjukemeldt ei tid. Fallet var på 1,80 meter og geologen landa i steinrøysa i tunnelen, opplyser byggjeleiar John Ove Bjørge i Statens vegvesen.

Stor tilleggsjobb på Haukeli

■ ■ Omfanget av utbetringane av dei tre tunnelane på E134 over Haukeli aukar, og Statens vegvesen treng 85 mill. kr ekstra. Arbeidet med å utvida tunnelane til 4,2 meters høgde blei ikkje fullført i 2007, og i sommar skal oppdraget utførast. Årsaka er at arbeidet kom i gang seinare på grunn av mykje snø i fjellet i fjor vår. Dei fleste

delane av utbetringa har auka. Dette gjeld mengda med fjellreinsk, bolting og nedtaking og montering av PE-skum. Behovet for oppgradering av elektrisk utstyr i tunnelane har også auka. Det står att ein god del arbeid i Haukelitunnelen, Seljestadtunnelen og Røldalstunnelen til sommaren. Det vil også i år bli naudsynt med stenging i periodar,

men dette vil ikkje bli like omfattande som i 2007. Det mest kritiske er omkøyringsvegen for personbilar over Røldalsfjellet. Snømengdene avgjer kva tid dette setjast i verk. Haukelitunnelen blir ikkje stengt før gamlevegen på utsida er opna. Kolonnekøyringa her blir som i fjor. Det blir ikkje vist til ruta om Ryfylke. (Arkivfoto: Kjell Wold)



Master på svelleleire

Geologistudent Øyvind Dammyr tar masteroppgave på svelleleire i norske vegtunneler. Det er høyaktuelt etter Hanekleivraset.

Kjell Wold

KRAGERØ: NTNU-studenten besøkte nylig Vadfosstunnelen på ny riksveg 38 i Kragerø, som ett av fire tunneleksimpler med problematiske bergforhold. De tre andre er Nøstvedttunnelen på E6 Vinterbro-Klemetsrud, Finnfast og Ringveg vest i Bergen. Med seg som veileder hadde studenten en av Statens vegvesens egne ingeniørgeologer i Region sør, Audun Langelid fra Skien.

Tredelt oppgave

- I fjor hadde jeg en prosjektoppgave på sikringsmetoder i norske vegtunneler. Nå følger jeg opp med en masteroppgave om svelleleire. Det er både et veldig aktuelt og interessant tema. Derfor besøker jeg også flere norske vegtunneler rundt om i Sør-Norge for å studere dette temaet nærmere, forteller Øyvind Dammyr.

Det er særlig tre forhold han analyserer og diskuterer i sin masteroppgave:

Dimensjonering av sprøytebetongsikring under ulike bergforhold.

Under hvilke bergforhold er sprøytebetongbuer en gunstig løsning og på hvilket grunnlag bør buene dimensjoneres.

Under hvilke bergforhold kan sprøytebetongbuer være et alternativ til full utstøpning.

Audun Langelid forteller at den

651 meter lange Vadfosstunnelen i Kragerø har hatt utfordringer i forhold til partier med svelleleire. Derfor har også drivingen av denne tunnelen, som hadde gjennomslag 10. januar i år, vært en fin og viktig prøve på hvordan man driver og sikrer tunneler etter de nye retningslinjene etter Hanekleivraset.

Rekruttering

- Jeg synes det er veldig bra at en student gjør en slik oppgave. Det er den beste måten Statens vegvesen kan vise seg fram på overfor studenter med tanke på rekruttering. Da ser en også hvor interessant og spennende det er å jobbe i etaten, sier Audun Langelid. Han understreker at Statens vegvesen også har stor nytte av en slik oppgave.

Professor Bjørn Nilsen er veileder og kan bruke Sintefs laboratorier til å undersøke prøvene Øyvind Dammyr tar.

81 sikringsbuer

I Vadfosstunnelen ble nesten all permanent sikring utført på stoff under drivingen. Det er brukt 3386 CT-bolter på tre og fire meters lengde, 2105 kbm sprøytebetong og 81 sikringsbuer/sprøytebetongbuer. Minimumstykkelsen på påført sprøytebetong er åtte centimeter. Som følge av alle sikringsbuene er gjennomsnittlig betongtykkelse i hele tunnelen på 16 centimeter.

Under drivingen av Vadfosstunnelen fra i fjor sommer har det vært en ingeniørgeolog kontinuerlig til stede på tunnelstue under hele arbeidsprosessen. Den ingeniørgeologiske ekspertisen høre både bestått av etatens egne og av eksterne konsulenter. Geologistudent Øyvind Dammyr regner med å ha sin masteroppgave ferdig til sommeren.



Svulleleire: Geologistudent Øyvind Dammyr (orange) undersøker svulleleire i Vadfosstunnelen sammen med veileder og ingeniørgeolog Audun Langelid i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

Halsnøysambandet er opna

8. mars vart Halsnøy er knytt til fastlandet. Den mest moderne tunnelen i Hordaland går ned til 135 meters djup og på opningsdagen var det garantert tørrare der enn under open himmel.

Synnøve Lien

BERGEN: Men om veret la ein liten dempar på opphaldet utomhus, var det ingen ting å seie på stemminga, gleda og jubelen da ordførar Synnøve

Solbakken kutta snora. Ho ser fram til betre tilbod innanfor kultur, helse, handel og arbeidsliv, for det er mange som arbeider på andre sida av fjorden og no får ein enklare kvardag.

Kortare reisetid

Frå no vil dagens ferjesamband mellom Skjersholmane, Ranavik og Sunde bli gjort om til eit pendelsamband mellom Ranavik på Halsnøy og Skjersholmane på Stord.

Om lag 2300 innbyggjarar på Halsnøy har fått ferjefri veg til fastlandet og reisetida er redusert med ein halvtime.

Om sambandet

Halsnøytunnelen er 4,1 kilometer lang og det er bygd 2,2 kilometer ny veg i dagen, totalt 6,3 kilometer. Prisen kom på ca. 427 millionar kroner. Finansieringa er basert på ein kombinasjon av kommunalt tilskot 10 prosent, bompengar 57 prosent og statlege midlar 33 prosent.

- Halsnøysambandet er eit klassisk døme på eit vestlandsk spleiselag og eg vil i dag gratulere folket på Halsnøy, Kvinnherad kommune og Hordaland fylkeskommune med resultatet, sa regionvegsjef Olav Ellevset i sin tale.



Kutta snora: Regionvegsjef Olav Ellevset, ordførar i Kvinnherad Synnøve Solbakken og fylkesordførar i Hordaland Torill Selsvold Nyborg opna Halsnøysambandet. (Foto: Synnøve Lien)



Statens vegvesen

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

Ledige stillinger

REGION ØST

Ingeniør/inspektør,
Jessheim trafikkstasjon
Stillingsnr. 1-041-08.
Søknadsfrist 30. mars.

Prosjektleder, landskapsarkitekt/arkitekt, Stor-Oslo
Stillingsnr. 1-046-08.
Søknadsfrist 1. april.

Prosjektmedarbeider, landskapsarkitekt/arkitekt, Stor-Oslo
Stillingsnr. 1-047-08.
Søknadsfrist 1. april.

REGION VEST

Medarbeider trafikkteknikk/trafikktryggleik, Stavanger
Stillingsnr. 03-023-08.
Søknadsfrist 25. mars.

Planansvarlig, Stavanger
Stillingsnr. 03-015-08.
Søknadsfrist 26. mars.

Planleggar, Stavanger/Bergen
Stillingsnr. 03-016-08.
Søknadsfrist 26. mars.

Transportplanleggar, Stavanger/Bergen
Stillingsnr. 03-017-08.
Søknadsfrist 26. mars.

Landskapsarkitekt/arkitekt, Stavanger/Bergen/Leikanger
Stillingsnr. 03-018-08.
Søknadsfrist 26. mars.

Arkeolog/etnolog, Stavanger/Bergen/Leikanger
Stillingsnr. 03-019-08.
Søknadsfrist 26. mars.

Eigedomsforvaltning og landmåling, Leikanger
Stillingsnr. 03-021-08.
Søknadsfrist 27. mars.

Elektroingeniør, Stavanger
Stillingsnr. 03-027-08.
Søknadsfrist 27. mars.

Teamleiar/Personlrådgjevar, Bergen
Stillingsnr. 03-024-08.
Søknadsfrist 28. mars.

Elektroingeniør, Bergen
Stillingsnr. 03-025-08.
Søknadsfrist 28. mars.

REGION MIDT

Førstekonsulent/rådgiver, Molde
Stillingsnr. 04-020-08.
Søknadsfrist 25. mars.

Førerprøvesensor, Molde trafikkstasjon
Stillingsnr. 04-021-08.
Søknadsfrist 25. mars.

Avdelingsingeniør for kjøretøykontroll, Molde
Stillingsnr. 04-022-08.
Søknadsfrist 25. mars.

Kundebehandler, Kristiansund trafikkstasjon
Stillingsnr. 04-023-08.
Søknadsfrist 25. mars.

Byggherreassistenter for vegmerking, Molde/Trondheim
Stillingsnr. 04-024-08.
Søknadsfrist 25. mars.

VEGDIREKTORATET
Førstekonsulent/rådgiver (regnskap), Vadsø
Søknadsfrist 25. mars.

Systemansvarlig/rådgiver (regnskap), Vadsø
Søknadsfrist 25. mars.

For ytterligere informasjon se vegvesen.no/jobb



Røff rekruttering

Tøndelbataljonen Midtre region setter nå en ny standard for hva som forventes av rekrutter til Statens vegvesen.

Tove Eivindsen

TRONDHEIM: Tøndelbataljonen, oppkalt etter Vegvesenets høvding i Sør-Trøndelag, Ingvar Tøndel, tar sikte på å heve kvalitet og lojalitet hos nyansatte i etaten.

Farsott

Personlighet og egne meninger skal nå vike til fordel for etatens syn, på alt fra antrekk, verdier og poesi. Og avstraffelsene for å trække feil er røffe. To hundre tusen situps er ikke en uvanlig straff.

”Dokumentaren” om årets Tøndelkull har gått som en farsott gjennom på e-post i Statens vegvesen, og videonetstedet youtube kan nå fortelle at antall visninger nærmer seg 2000.

Tøndelbataljonen er en parodi på TV2s Trønderbataljonen i serien Lyckliga gatan. Parodien ble laget i forbindelse med årets husfestevy for Vegvesenansatte i Trondheim. Også Autofil ble parodiert og den filmen har nå cirka 800 visninger.

Kreative ansatte

Bak filmene står revygruppa i Trondheim - ansatte fra Sør-Trøndelag distrikt, Region midt og Vegdirektoratets teknologiavdeling. For å se filmen - gå til youtube.com og søk på Tøndelbataljonen.

Ny statssekretær

■ ■ Hege Solbakken er i statsråd utnemnd til statssekretær i Samferdselsdepartementet.

Ho overtok etter Steinulf Tungevik, med verknad frå 3. mars. 35 år gamle Solbakken er cand. polit. frå Universitetet i Bergen, kjem frå Austevoll i Hordaland og har sidan hausten 2005 vore statssekretær ved Statsministerens kontor. (Foto: SMK/Scanpix)



Gullguten

■ ■ Eigedomsforvaltar og veghistorikar Per Birger Lomheim er gullguten til regionvegsjef Olav Ellevset. Her om dagen kom han heim frå veteran-VM i Finland med to nye gullmedaljar. Per Birger vann kl. 60-70 år i både hopp og kombinert. Dette er 12. gongen han stiller i VM og no har han hausta fire gull og i alt 13 medaljar. (Foto: Liv Bulling)



Supersyklistene

■ ■ Dette er to av de sprekste vegvesentilsatte i Region sør. Åvald Bakken t.v. og Glenn Solberg syklet i fjor til sammen godt over 8000 km til og fra jobb.

Åvald tilbakela imponerende 4917 km, mens kollega Glenn syklet nesten 3500 km. De 15 beste pedaltrækkerne i Statens vegvesen Region sør syklet samlet godt over 30 000 km til jobb. Det nærmer seg en sykkelturne jorda rundt langs ekvator. (Foto: Kjell Wold)



Er Staten virkelig bevisst sin rolle som arbeidsgiver?

■ Hva skjer med avtale om kost- og kilometergodtgjørelsen? Det er nå to år siden avtalen mellom Staten og hovedorganisasjonene gikk ut. Masse informasjon savnes, eller er det fortsatt ingen kontakt.

I følge Opplysningsrådet for Biltrafikk koster det nå over fem kr/km for bruk av egen bil til tjenestekjøring, dagens godtgjørelse tre kr/km inntil 9000 km og 2,40 kr/km for over 9000 km dekker 60 prosent deler og 48 prosent av utgiftene.

■ Siden omorganiseringen i 2003

har bensinen økt med 50 prosent fra ca 8 kroner til over 12 kr/liter, og diesel fra ca 6 kr/liter til vel 11 kr/liter som er over 80 prosent økning. Kjører du ca 10 000 km i året i tjeneste utgjør dette vel 22 000 kr/år i tap. Da har lønnsoppgjørene både sentralt og lokalt lite å by på. Kilometergodtgjørelsen har stått stille siden 1992.

■ Mange er også helt avhengig av å bruke bil til og fra jobb. Derfor er kompensasjonen i ligningen på 1.40/km bare en "vits". Det er de ute i distriktene som må bruke

egen bil virkelig taper.

■ Staten som arbeidsgiver og organisasjonene som kan forhandle kan ikke forvente å få store tilliten fra ansatte og medlemmer ved å behandle de på denne måten.

Hva skjer? Informasjon er det viktigste en gir for å beholde tilliten oppe.

Med hilsen
Sæming Alvim
Plasstillitsvalgt Nito Øvre Buskerud distrikt.



[Arkivfoto: Kjell Wold]

Ny E-18 Kopstad-Gulli i Vestfold

■ Den nye E18, firefelts motorvegen, ca 12 km mellom Gulli og Kopstad er en nytelse å kjøre i forhold til den gamle vegen som nå er nedklassifisert til fylkesveg. Vi kan også forvente at ulykkesfrekvensen vil synke med over 90 prosent i likhet med det som har vært tilfelle med de nye firefeltsveiene som har vært åpnet tidligere i nordre Vestfold. Vegen er skiltet med tillatt hastighet 100 km/t. Jeg hadde håpet på 110 km/t slik vi ble forespeilet i fjor og tidligere i år. Hvorfor ikke sette hastigheten til 130 km/t slik de gjør ellers i Europa? Da Danmark økte hastigheten til fra 110 til 130 km/t for et par år siden sank ulykkesfrekvensen. Det er blitt fortalt meg at grunnen til at hastigheten ikke er økt til over 100 km/t kommer av at Vestfoldingen da får for kort kjøretid til Oslo i forhold til togene. Det er imidlertid et par saker på det den nye vegen med tilknytninger som burde vært annerledes. Krysset mellom ny og gamle Rv - 308 ved Barkåker burde vært opparbeidet i to plan og utformet som et trompetkryss. Videre er jeg meget skeptisk til at vegmyndighetene har glemt midtdeler på tofeltsveien fra Barkåker til ny E18 (Egentlig burde veien vært bygd som firefelts motorvei). Slik vegen er bygd nå, er den en potensiell ulykkesstrekning for dødsulykker ved møtekollisjoner. Krysset fra denne veien og inn på ny E-18 burde også vært utformet som et trompetkryss og ikke som kryss

med flere rundkjøringer. Dette ville gitt meget større kjøresikkerhet og det hadde ikke vært nødvendig sette opp 6 skilt (fire stk. "Innkjøring forbudt" og to blå skilt med tekst "Feil kjøreretning, Snu") inn på hver fil mot den nye E - 18. Dette for å unngå feilkjøring in på motorveien i feil kjøreretning. Litt lengre nord på E-18 har det støpte 4 tunneler. Disse har bredder etter brunormalene (det vil si det samme bredde som ny E-18, 11 meter, eller større) og i disse tunneler går trafikken normalt og uten spesielle trafikkreguleringer. Lengre nord har vi 6 fjelltunneler og disse er kun 9,5 meter brede. Det vil si at de er utformet med ruseinnganger og dette er meget uheldig. Nå har jo også vegvesenet forstått at di har planlagt og bygd tunnelene på nyveien alt for trange og har derfor satt opp skilt "Forbikjøring forbudt for lastebiler". I Sverige og resten av Europa ville tunnelene på en 11 meter bred vei vært enten 12 eller 14 meter brede. Hvorfor skal vi i Norge pine ned tunnelbredde, høyde slik at tunnelene umiddelbart etter veiåpningen blir både for smale for lave for den trafikken som er tiltenkt å gå der? Det å lage tunnelene i full størrelse i forhold til det veien koster er helt ubetydelig i forhold til de totale anleggskostnadene for veien.

Med hilsen

Audun Nordbotten

Nasjonal Transportplan i det danske Folketinget – tenkt scenarie – aktuell kommentar

■ Både det norske Vegdirektoratet og det danske Vejdirektoratet har nettsider som presenterer hvert lands respektive veiprojekt. Når man sammenlikner disse sidene er det påfallende at mens mange norske prosjekt står uten oppstartsdato er de danske prosjektene presentert slik; "Folketinget vedtok den å bygge ut korridoren mellom ...". Hva om vi i ett tenkt scenarie lot det danske Folketinget behandle Vegdirektoratet forslag til Nasjonal Transportplan (NTP) for 2010 til 2019?

■ Det danske Folketinget vedtok i 1990 en storstilt motorvegutbygging i Danmark, der danskene i løpet av 15 år skulle bygge motorveier som knyttet hele Danmark sammen. Utbyggingen ble kalt den store H.

I dag har danskene ett slikt mot-

orveinett med en nord-syd akse fra Hirtshals og Frederikshavn til grensen med Tyskland, en vest-øst akse fra Esbjerg til grensen med Sverige og en nord-syd akse gjennom Sjælland til stredet mot Tyskland – hvor danskene skal ha ferdig bro innen få år.

■ I behandlingen av NTP for 2010 til 2019 antas det at det danske Folketinget ville ha prioritert å få ferdig motorvei mellom Kristiansand – Oslo – Lillehammer og siden etter 2019 forlenget denne mot Steinkjer. Da hadde Norge fått en sammenhengende motorvei mellom Steinkjer-Gardermoen med arm til Kristiansand og Svinesund – en Y.

Videre ville det danske Folketinget prioritert stamveitbygging fra Ørje med ny kryssing over Oslofjorden og fortsatt over Hau-

keli med arm til Bergen og Stavanger – en ny Y.

De to Y-ene hadde krysset hverandre sør for Drammen og Norges doble Y ville da vært som danskernes store H. Jernbanen hadde tilsvarende blitt prioritert i aksene Skien – Oslo – Lillehammer – Oslo – Fredrikstad.

■ For å finansiere og bygge disse strekningene hadde danskene valgt en form for prosjektorganisering – noe ala OPS-prosjektet - Kristiansand – Grimstad. Hver utbygging kunne da ha vært en sammenhengende 40 kilometers strekning med om lag 3 års byggetid, og da gjerne 4-5 parallelle utbygginger om gangen.

Leif Kåre Spartveit

Tilsett flere sekretærer!!

■ Arbeidsforskningsinstituttet har nå avlevert rapporten "Hvorfor slutter ledere i Statens vegvesen" av H. Heen & M. Bjørnholt. Rapporten forteller at særlig de yngre, høyt utdannede slutter, og kvinner er overrepresentert. De viktigste årsakene er særlig to forhold; a) misnøye med hvordan de selv ledes og b) en arbeidssituasjon hvor tida ikke strekker til og mange oppgaver er et "ork". AFI rapporten forteller at mange ledere er overbelastet. Antall underordnede vokser, mange strever med "fjernledelse" og mye reising. De bruker mye tid på det de oppfatter som "kontorarbeid" og mangler sekretærstøtte.

■ Vår nye vegdirektør har tilkjennegitt at han vil se på organisasjonen på nytt, og har begynt på toppen med ledelsen. For han konkluderer seg nedover i organisasjonen vil vi tillate oss og komme med et råd; tilsett flere sekretærer!! En leder har både et faglig og et administrativt ansvar. De fleste ledere har større interesse for sitt fagfelt enn de har for administrasjon. Nye ledelsesverktøy og IKT-systemer utvikler seg raskt, og

mange ledere sliter med å få "hodet over vann". NTL har alltid ment at det administrative også er en fagprofesjon, og selv om mange ledere opplever disse oppgavene som et ork, finnes det en rekke dyktige sekretærer som kan sin profesjon og gjør en utmerket jobb med både glede og entusiasme, selv uten studiepoeng og med en lav lønn. Og som etaten ikke trenger å bruke millioner av kroner for å rekruttere!

■ Overgangen til mer "flat struktur" med færre ledere og mindre administrativ hjelp har hatt noen negative konsekvenser som så langt har vært lite fokusert Under omstillingsprosessen ble sekretærer verdsett så lavt at de fleste ble erklært overtallige. Og vekk var de. Men oppgavene deres forsvant ikke. Og nå sitter unge, høyt utdannede saksbehandlere og ledere (som vi har brukt mye tid og penger på å rekruttere) og river seg i håret av frustrasjon over å måtte gjøre dem. Med dobbel lønn og ofte dårligere resultat. Hvis vi tilsetter flere sekretærer vil det gi oss mange fordeler; "Kontorarbeidet" utføres av noen

som ønsker disse oppgavene, og til halv pris

Ledere kan heve fokuset på sine primær oppgaver Ledere vil trives bedre og bli lengre i etaten

SVV vil bli en mer attraktiv arbeidsplass for saksbehandlere og ledere Vi vil kunne redusere rekrutteringsbudsjettet

Få en mer effektiv drift

Større trivsel blant alle

Vi har sakset følgende fra et svensk arbeidslivstidsskrift: "Konsulent

Mart Jurison sier til «Du&Jobbet» at man skulle tro at høyt utdannede folk skulle klare sekretærjobben bedre enn de faktisk gjør. Når det ikke skjer, mener han det er fordi sekretærene elsker jobben sin og gikk inn for den med liv og sjel. De høyt utdannede avskyr ofte de samme oppgavene, og tyr ofte til «venstrehåndsarbeid». - Det ville lønt seg å ansette flere sekretærer, konkluderer Jurisoo." NTL Veg er hjertens enig. Men hva mener vegdirektøren?

Norsk tjenestemannslag (NTL) Veg v/landsstyret

REPORTASJE



United og Zumthor: Leder av kunstprosjektet i utbyggingen av Nasjonale turistveger, Svein Rønning (t.h.), mener det er like stort å få Peter Zumthor til Vardø og Sauda som det ville vært å få Manchester United til å spille hjemmekamper i Vardø. Hjalmar Steinnes (t.v.) foretrekker å gå på ski. (Foto: Per Kollstad)

Foretrekker Hurtigruten

Verdensarkitekten Peter Zumthor tegner to bygg for Statens vegvesen som skal lokke turister til utkant-Norge. Selv foretrekker han Hurtigruten.

Per Kollstad

HALDENSTEIN/SVEITS: Et håndskrevet brev fra turistvegkunstneren Knut Wold med spørsmål om den sveitsiske superarkitekten kunne tenke seg å gjøre en jobb for turistvegprosjektet i Sauda fikk raskt svar. Wold sendte med noen kataloger som viste arbeidene som Hølmebakk, Jensen og Skodvin hadde utført for Statens vegvesen på Sognefjellet og Gamle Strynefjellsveg.

Zumthor husker henvendelsen fra Wold godt. Vegen og vi treffer han i det nybygde arkitektkontoret i betong i Haldenstein, en drøy times kjøring fra Zürich. I den lille landsbyen, med steile alpefjell som kulisser, leder den 65 år gamle møbelsnekkerens sønner en stab på vel 20 unge arkitekter.

Minnesmerke

Zumthor har satt av dagen til å

drøfte arbeidet med minnesmerket for hekseprosessene i Finnmark på 1600-tallet. 138 kvinner og menn ble uskyldig dømt og brent på bålet.

Zumthor samarbeider med den verdensberømte fransk-amerikanske kunstneren Louise Bourgeois. Hun er i slutfasen med en skulptur utformet som en brennende stol. Zumthor tegner utstillingsbygget til skulpturen.

Bygget planlegges i mørkt glass og blir vel sju meter høyt. Rundt stolen skal det settes opp konkave og konvekse speil for å forsterke effekten av flammen som skal brenne døgnet rundt. Ved siden av bygget skal det reises et 120 meter langt og halvtannet meter bredt korridor bygg. Langs den smale gangen får hvert av de 138 ofrene et eget lite vindu som skal slippe lys inn i den dunkle gangen. I hvert vindu skal også en liten lyslampe lyse opp i mørket.

Sjefen

Arkitektlegenden bruker lang tid på drøftingene med Hjalmar Steinnes i Statens vegvesen og leder av kunstprosjektet, Svein Rønning. Hver av de 18 turistvegene skal få sitt eget kunstverk i tillegg til satsingen på moderne arkitektur. Steinnes har ansvaret for utbyggingen langs den Nasjonale turistvegen i Varanger. I hælene på den store arkitekt-

mester går et lite hoff av yngre arkitekter. De noterer og deltar forsiktig i diskusjonen. Tre arkitekter jobber med Vardø-prosjektet under Zumthor, og det er liten tvil om hvem som har styringen.

I det avlange kontorlandskapet med vindusflater fra gulv til tak med utsikt mot en velordnet hage, står flere modeller av minnesmerket i Vardø og kulturbygget i Sauda.

Signalbygg

Signalbygg som kunstmuseet i Bregenz, Østerrike (1997) og det luksuriøse spaet i Vals (1996) har gitt Zumthor stjernestatus i det internasjonale arkitektmiljøet. Han har tegnet flere store museer i de største byene i Europa.

- Å få Zumthor til Vardø og Sauda kan sammenlignes med at Manchester United skal spille noen

av sine hjemmekamper på Russevik stadion i Vardø, sier Svein Rønning. Tidligere har forfatteren Kjarten Fløgstad sagt at det er like stort å få sveitseren til Sauda som det var å få OL til Lillehammer.

Spørsmålet er hvorfor han takket ja til å jobbe med et i utgangspunktet lite prosjekt i Sauda i 2002, og senere i Vardø.

Liker Norge

- Jeg liker Norge, og jeg har følelse av at mye er likt i Norge og Sveits. Begge land har flotte landskap med høye fjell. Samtidig bor folk spredt. Det er mulig jeg tar feil, men jeg tror jeg forstår den norske mentaliteten, sier Zumthor.

Han legger vekt på at turistvegprosjektene i Vardø og Sauda ikke er kommersielle. Det talte også til turistvegprosjektet sin fordel at utbyggingen av Allmannajuvet er

et kulturhistorisk arbeid.

- Jeg liker å jobbe med autentiske bygg hvor jeg kan utvikle noe som er nytt. Prefabrikkerte arbeider liker jeg dårlig. Jeg fikk rask en følelse at det var mulig å lage noe unikt i Sauda. Jeg likte ideen om å gjøre en jobb hvor det ble lagt vekt på historie og kultur. Dette er det motsatte av kommersialisme. Jeg har ikke sans for prosjekter som prøver å kjøpe navnet mitt, sier Zumthor.

Foretrekker Hurtigruten

Zumthor er begeistret for at Statens vegvesen bruker kunstnere som rådgivere i prosjektet.

- Det er jo fantastisk at Vegvesenet slipper til andre faggrupper enn ingeniører. Det er også en god ide å lage en turistveg på et høyt kulturelt nivå.

- *Er det mulig med turistvegprosjekt i Sveits?*

- Nei, det lokale selvstyret er for sterkt. Det ville ikke bli noen god sammenheng i produktet slik det er i Norge.

- *Kunne du tenke deg å besøke Norge som bilturist?*

- Jeg liker egentlig ikke å kjøre bil. Jeg tror jeg vil foretrekke Hurtigruten. Men vel, når arbeidene mine står ferdig i Sauda og Vardø får jeg kjøre Norge på langs, før jeg tar hurtigruten ned igjen, sier turistvegarkitekten.



Ikke-kommersiell: Peter Zumthor takket ja til turistvegprosjektet fordi det ikke er kommersielt. Han liker også å jobbe med kulturhistoriske bygg. (Foto: Per Kollstad)

TETT PÅ

NAVN: Geir Tangstad Holdal ■ **ALDER:** 41 ■ **STILLING:** Selvstendig næringsdrivende/pressekontakt ■ **BOSTED:** Oslo ■ **SIVILSTATUS:** Samboer m/hund ■ **AKTUELL SOM:** Talsmann for "Nei til Frontkollisjoner"

Gir søsteren en stemme

Lørdag skal Geir Tangstad Holdal markere 40-årsdagen til lillesøsteren Anne-Cathrine. Kanskje blir det åpnet en flaske champagne over graven.

Håkon Aurlien

OSLO: - Det vil være i hennes ånd. Hun var et flott menneske, min beste venn, og kommer ikke tilbake. Men jeg kan gi min stemme til hennes tanker, sier pressetalsmannen for aksjonen "Nei til frontkollisjoner".

Frontkollisjon

Trafikkulykken 17. juli i 2006 satte et en brå sluttstrek for tre liv; mor, far og den fem år gamle hjerteknuseren Andrea. Et vogntog ble påkjørt av en annen bil, kom ut av kontroll og kjørte rett over familiens stasjonsvogn.

Bare syv år gamle Thea overlevde ulykken og hun klarer seg i dag bra hos tante og onkel utenfor Kristiansand. 19 år gamle Kim Andre var igjen hjemme, prøver nå å bo for seg selv, og må slippe sorgen inn på seg bit for bit.

- Vi har en stor familie og vi prøver å være nær hverandre slik at ingen låser sorgen inne i seg selv, sier Geir Tangstad Holdal.

Nytenking

Som sønn av annen generasjons Vegvesenansatt i Samsund i Lofoten, har han vokst opp med diskusjoner om vegstandard, trafikkulykker og prioriteringer. Han lærte at budsjetter i praksis får styre når det ikke er samsvar mellom pengetildeling og vedtak om minstestandard på vegene, at vegene står til disposisjon slik de er og at trafikantene har ansvaret for at de brukes på en sikker måte. Etter ulykken tenker han annerledes.

- Vi trenger et Statens vegvesen som tar fatt i alle de trafikkdrapene som skjer, som finner ut hva som skal til for å hindre nye trafikkdrap, lager planer og sier ifra på en måte som løser ut penger fra våre politikere. Det er et vegvesen langt mer fristilt fra politisk styring enn det vi har nå, sier han.

Menneskeverd

Han opplever som et paradoks at menneskeliv er mindre verd på vegene enn f.eks i luftfarten.

- Skades et rekkverk på en flyplass, blir plassen stengt inntil skaden er reparert. På en veg settes det opp et skilt for å fortelle at trafikanten har ansvaret, og så blir det kanskje reparert etterhvert. Stortinget og Regjeringen driver ansvarsfraskrivelse, sier han.

Et krav fra aksjonen er midtrekkverk på alle hovedveger.

- 100 mennesker dør hvert år i trafikkulykker som ville vært unngått med bedre veger. Nå ber vi om at statsministeren engasjerer seg ut

ifra det som faktisk skjer på vegene. For folk flest er dette like viktig som å bruke milliarder på regnskog eller oppkjøp av Aker eller Statoil-aksjer, sier han.

Følelsesytring

Sist uke arrangerte aksjonen et seminar i Stavanger. Nå planlegges et storarrangement i Oslo Spektrum. Nye målgrupper skal nås.

- Samferdselspolitikken i Norge har vært styrt av menn. Vi ønsker å nå kvinner, og mer voksne menn, som ikke er opptatt av fremkommelighet og penger, men av relasjoner, følelser, savn og sorg, sier han.

- Det må bli mer lov å være mer menneske i diskusjonene om samfunnets valg. Hvorfor er det slik at seriositet er å tåle så inderlig vel den trafikkulykken som ennå ikke har rammet en selv? Vi trenger politikere som viser følelser og engasjement, ikke de som løfter skjold mot de som roper ut sin fortvilelse.

- Det er flott når samferdselsministeren viser engasjement. Det er lov å bli frustrert om man får skylden for noe andre har ansvar for, sier han.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Fordi vi har et trafikkmiljø som ikke ivaretar trafikantenes sikkerhet godt nok.

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

Jeg synes egentlig Vegvesenet er veldig bra slik det er i dag. Vi har vært møtt med en overveldende service.

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

Da ville jeg kopiert tenkingen som er i Avinor, fått frem de planer som finnes for å sette i stand vegnettet til den standard som faktisk er besluttet og som vil redde liv, satt foten ned overfor politikere og sagt at dette skal gjennomføres.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Da ville jeg vært på jobb i 4-tida, og med Liv Signe Navarsete som min høyre hånd sammenkalt til et tverrpolitisk møte på morgenen for å få til et vegforlik basert på nullvisjonen.



Engasjert: Geir Tangstad Holdals engasjement har gjort han til pressetalsmann for en grasrotaksjon for bedre veger. (Foto: Håkon Aurlien)

LØSGRUS

HVA SKJER?

13. MARS /TØNSBERG

■ Åpning Ringveg nord

1-4. APRIL/AMSTERDAM

■ Intertraffic

2. APRIL/OSLO

■ Norsk Bilbransjeforbunds årskonferanse

7-8. APRIL/MOLDE

■ Tunnelseminar i regi av DSB og Statens vegvesen

15. APRIL/OSLO

■ Statens vegvesens klimakonferanse

21-25. APRIL/LJUBLJANA

■ Konferansen TRA 2008

22. APRIL/OSLO

■ LO's samferdselskonferanse

22-23. APRIL/OSLO

■ Konferansen Transport og rus

8. MAI/MOLDE

■ Rutebilkonferansen

13-15. MAI/OSLO

■ Transportkomiteen til Oslo og Akershus

28-29. MAI/STAVANGER

■ Trafikkdatakonferansen

3. JUNI/VOSS

■ Fjordvegkonferansen

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.



Ingen svar

Forrige utgaves bilde var tydelig en nøtt. Fotograf Ole Arvid Flatmark ved Norsk vegmuseum har ikke fått noen svar på hvor bildet kan være fra.



LØST OG FAST

Lang bru

Landets dypeste undersjøiske tunnel ble tatt i bruk da Eiksundsambandet ble åpnet for et par uker siden. Norsk Telegrambyrå holdt seg i høyden og fortalte at "Den nye Eiksundbroen er 405 kilometer lang". Det var muligens en overdrivelse, for den ville i så fall ha skapt kontakt med våre tidligere landsmenn på Shetland. Eller kanskje er det på tide at de får sin fastlandsforbindelse...



Møteulykke

Avistittelen "Tre til sykehus" er rett som det er å se i avisene, og slikt skaper smerte blant medlemmene i organisasjonen "Treets venner". Forleden skapte en Aftenpostentittel oppstandelse i sentrale departementskontorer. Det skal ha vært de som vurderte å kutte ut noen av dagens planlagte møter etter å ha sett tittelen: "Fire til sykehus i møteulykke"

Stedet Kroer

Stedet Kroer, øst for Ski i Akershus, består av en pen husklynge i et nokså ravinefylt landskap. Navnet kommer ikke slik mange tror av at det har stått en kro der til glede for de vegfærende. Derimot er det snakk om lokal dialekt: Kroerelva ligger i bunn av det buktende landskapet og den "kroer" seg gjennom terrenget. (Foto: Håkon Aurlien)



Her om dagen

Strandveien i Tromsø en vakker marsdag. Temperaturen er tre minus og snøen skinnende hvit. Solen er endelig tilbake og skinner fra en knallblå himmel. Gjøtt om det varmer tromsøværingens hjerte! (Foto: Giselle Jensen)



UNORMALER

81



Unormalt hyggelig

Ved innkjøringen til Fredrikstad lyser nå bokstavene "Hællæwood" mot bilistene og det skjer med fullt overlegg og med formell tillatelse fra Statens vegvesen. Vegvesenet er kjent som lite begeistret for slikt, men i tillatelsen står det endog skrevet et unormalt "lykke til". Den vikarierende unormale jury aner ugler i mosen.

Bakgrunnen for skiltingen er at lokale helter igjen er i ferd med å stå frem på filmlerrett landet rundt. Filmen "Lange flate ballær" har fått en oppfølger og i anledningen premieren har Fredrikstad bestemt seg for å gjøre ære på produsenten, bygutten Harald Schwartz som har gjort det skarpt i Hollywood.

Vel og bra, men saken har fått gamle motsetninger til å ulme opp. Mange Fredrikstadfolk lever i lykkelig uvitenhet om at byen egentlig startet som et gjenoppbygd Sarpsborg på 1600-tallet, og bruker atskillig energi på å snakke stygt om "døm oppe ved fossen". De reagerer over at en kvinnelig turistsjef født i Sarpsborg har fått byen til å hylle en produsent som har sin kone fra Sarpsborg med å sette et nytt navn på Fredrikstad. Hælle måne!

Historien blir komplett når Vegvesenets saksbehandler, overingenior Raymond Larsen, som til daglig fører en plettfri og sterk Selbakkdialekt, utformet tillatelsen slik at skiltene var oppe på kvinnedagen. Konspirasjon! (Foto: Håkon Aurlien)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Nye veganlegg taper

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

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