



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

VEGDIREKTØREN:

- Jeg vil overfor alle aktørene gi uttrykk for at Statens vegvesen nå vil legge asfaltsaken bak seg.

SIDE 2

TRAFIKKSIKKERHET:

Mulighetene for statlig styring av trafikksikkerhetspolitikken blir redusert ved forvaltningsreformen.

SIDE 4

REPORTASJE:

Elevlar frå Sauda vidaregåande skule fekk lære om vegbygging og tunneldrift på ein skuledag på anlegg.

SIDE 12-13

Med eller uten pigg

LEDER SIDE 2



Opptur

Siden 2005 har Grenland hatt en økning i bussreiser på 29 prosent.

SIDE 10

To nye hol

Det er tett mellom gjennomslaga for tunnelbyggingane på Vestlandet for tida.

SIDE 11

Etterlengta

Endeleg blir den etterlengta vegutbetringa til Gaustadblick i Telemark starta.

SIDE 14



- Feil prisfokus

- Det blir feil at det ikke får konsekvenser når aktører opptrer useriøst og svikter på kvalitet, oppfølging og samarbeid, mener prosjektleder Erik Gressløs i Statens vegvesen.

SIDE 15



Gebyr virker: Byer med piggdekkgebyr har den lavest andel piggdekk i en undersøkelse gjort av Statens vegvesen. (Arkivfoto: Knut Opeide)

Flere kaster piggdekkene

Pigger av. Tellingene Statens vegvesen gjorde i 15 byområder i februar, viser at stadig færre bruker piggdekk i Norge. Bergen har desidert lavest piggdekkandel med under ti prosent, foran Oslo (16 prosent) og Trondheim (20 prosent). Alle de tre byene har piggdekkgebyr.

SIDE 8-9



Må styrke vinterdriften

For andre gang er det presentert rapporter fra Statens Havarikommisjon som peker på svikt i vinterdriften. Det gis konkrete sikkerhetstiltak om skjerping av innsatsen med strøing og brøyting av vegene.

SIDE 5

DAGSORDEN

Med eller uten pigg

LEDER

Helge Rong

■ Pigg eller piggfritt? Norske bilister i de store byene har i mange år blitt stilt foran valget. Piggfrie dekk uten gebyr eller piggdekk og gebyr. At piggdekkgebyret virker, viser utviklingen. Da Oslo innførte gebyr første gang, nådde man målsettingen om 80 prosent piggfritt. Så forsvant gebyret. Da gikk piggfriandelen ned igjen. På nytt ble gebyr innført, og nå er andelen som kjører med piggløse vinterdekk igjen over målet.

■ I Tromsø har en ung sosiolog arbeidet med å se på folks holdninger til det å bytte ut piggdekkene med langt mer miljøvennlige vinterdekk uten pigg. Hennes konklusjon er at mange velger dekktype ut fra gammel vane. - Mange tror fullt og fast at det er trafikksikkert å kjøre med piggfrie dekk. Angst for det ukjente og ren repetisjon styrer valget, mener sosiolog Britt Cristine Mathisen.

■ En annen undersøkelse, utført av Brynhild Snilsberg, viser at også kjørefarten har stor betydning for produksjonen av svevestøv. Forsøk med miljøfartsgrenser har avdekket store forskjeller. Jo høyere fart, jo høyere produksjon av svevestøv fra piggdekkene. Snilsberg mener derfor å kunne dokumentere at piggdekk produserer langt mer svevestøv enn piggfrie vinterdekk.

■ Skal man oppnå målsettingen om å redusere bruken av piggdekk i vinterhalvåret må flere virkemidler settes inn. Gebyr er et virkemiddel som har vist seg å fungere. Når gebyret forsvinner, vender mange tilbake til gamle vaner og velger på nytt pigger. Man må derfor få stabilisert andelen piggfritt før gebyret kan tas bort, og da holder det ikke med godt resultat ett år.

■ På vegen frem mot målet må man også bruke andre virkemidler, som holdningskampanjer og godt vedlikehold av vintervegene. Sistnevnte tiltak er et ansvar som påhviler myndighetene. Også der har man litt å gå på. Målet er nok de fleste enige om, best mulig luft å puste i.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

Vårt forhold til anleggsbransjen

Statens vegvesen kjøper anleggstjenester for 15 mrd. kroner i året, nesten en tredjedel av all anleggsaktivitet i Norge. Vi er bransjens desidert største enkeltkunde. Det gir oss selvsagt en sterk posisjon i forhold til alle aktører så vel på rådgivning som på utførersiden. Men det betyr også at vi må ta et ansvar for å bidra til god utvikling av hele verdikjeden.

I de siste årene har saker rundt prissamarbeid og kartellvirksomhet kastet mørke skygger over deler av bransjen. Konkurransetilsynet og Økokrim har etterforsket flere saker og noen selskaper er ilagt foretaksbot for prissamarbeid på asfaltsiden. Disse sakene har gitt vanskelige relasjoner mellom Statens vegvesen og mange enkeltaktører.

Statens vegvesen har arbeidet med krav om erstatning for samfunnstapet som prissamarbeidet har medført. Selv med sterk innsats, også fra innleide konsulenter, ser det ikke ut til at vi makter å dokumentere et økonomisk samfunnstap på asfaltsiden. Det jobbes videre med om det kan dokumenteres prissamarbeid og eventuelt økonomisk samfunnstap i forbindelse med anbud på en del bruer.

Siden nyttår har vi gjennomført en rekke møter med riksdekkende entreprenører og bransjeorganisasjoner. Temaene har vært kartellsaken, selskapenes/foreningenes arbeid med konkurranseetiske spørsmål og generelle diskusjoner om videre samarbeid. Disse møtene ble oppsummert i en bred bransjekonferanse den 2. april 2008.

Statens vegvesen er helt klar: Nulltoleranse for brudd på reglene om

kartellvirksomhet og prissamarbeid. Det må skapes tillit til at selskapene opptrer ryddig, og vi gjør det klart at brudd vil få konsekvenser for det enkelte selskap. På dette grunnlaget ønsker Statens vegvesen et bredt samarbeid med hele bransjen.

Vurderingene omkring asfaltsaken har vært og er fortsatt noe ulik mellom de enkelte selskaper/foreninger. Men alle har til felles at det i de senere årene er lagt ned mye arbeid rundt konkurranselovgevingen spesielt og om etiske spørsmål generelt. Vi registrerer med tilfredshet at alle tar avstand fra de brudd på konkurranselovgevingen som det har vært

Statens vegvesen er helt klar: Nulltoleranse for brudd på reglene om kartellvirksomhet og prissamarbeid

eksempler på, og at det er iverksatt tiltak med utgangspunkt i nulltoleranse i forhold til brudd på regelverket.

Et framtidig samarbeid må tuftes på tillit. Tillit til at brudd på regelverket er et tilbakelagt stadium, tillit til at det fortsatt skal skje et aktivt arbeid på dette området og tillit til at selskapene selv slår hardt ned på slike ting i framtida. Tillit er en krevende ting; det er ikke noe som kan besluttes, men det må opparbeides over tid. Men det vi kan bestemme oss for, er å arbeide for å skape tillit dersom plattformen i tilstrekkelig grad er tuftet på åpenhet og respekt for lovverket.

Det er dette valget som må tas nå. Jeg mener vi har etablert en plattform vi kan stå på. Jeg vil derfor overfor alle aktørene gi uttrykk for at Statens vegvesen nå vil legge asfaltsaken bak seg. Jeg vil samtidig gi klart uttrykk for at vi i framtiden vil forholde oss til selskapene og ikke til enkeltpersoner, dersom det skulle skje nye brudd på regler og bestemmelser. Konsekvenser overfor egne ansatte er helt og holdent selskapenes ansvar. Selv om vi arbeider videre med erstatningsaken på brusida, mener jeg at denne avklaringen i asfaltsaken og det generelle holdningsgrunnlaget er godt nok for å gå videre i arbeidet med å utvikle samarbeidet.

Vi vil gå videre og innlede konkret samarbeid på en rekke områder. Prosjekt- og kontraktstruktur, drifts- og vedlikeholds-kontrakter, klima, miljø osv. Jeg er overbevist om at når vi kommer i gang vil alle parter bidra til å gjøre denne listen ennå lenger.

Mange av våre ansatte er helt sentrale nøkkelspillere i forholdet til bransjen og i utviklingen av samarbeidet. Flere har følt og føler en vanskelig situasjon, særlig i forhold til enkelte bransjeaktører. Jeg har også registrert at flere av dere som arbeider ute i felten synes arbeidsdagen er blitt tøffere og mer preget av konflikter og kvalitetsdiskusjoner. En viktig oppgave er derfor å ta fatt i hverdagssituasjonen, og se på hvordan vi kan forbedre den. Vi vil om kort tid arrangere en intern konferanse med deltakere fra hele landet for å drøfte både det som vi legger bak oss, og ikke minst - veien videre.

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 1. april kl. 13.00. Neste utgave kommer 17. april 2008

KRONIKK

KREVENDE ■ Kunnskapsproduksjon er relativt enkel teknikk, mens faktisk læring og endring av praksis krever langt mer av både personer og organisasjoner.

Dybdeanalyser gir ny kunnskap, men lærer vi?

■ Tre ferske undersøkelser utført for Statens vegvesen peker alle på samme problem; Det utføres et omfattende og godt analysearbeid av alle dødsulykker i vegtrafikken, men resultatene er lite kjente og blir i for liten grad brukt i beslutninger. Vi investerer i økt kunnskap uten å hente ut gevinstene. Hvorfor er det slik? Jeg tror svaret ligger i at kunnskapsproduksjon er relativt enkel teknikk, mens faktisk læring og endring av praksis krever langt mer av både personer og organisasjoner.

■ De tre undersøkelsene som påpeker dette fenomenet er en SINTEF-evaluering av arbeidet med dybdeanalyser av dødsulykker i Statens vegvesen, en masteroppgave i Samfunnsikkerhet om bruk av analyseresultatene i beslutningsprosesser og en TØI-undersøkelse av sikkerhetskulturen i Region sør.

■ Statens vegvesen etablerte for drøyt tre år siden grupper i alle distrikter og regioner for å studere de direkte og bakenforliggende mekanismene til dødsulykker. Arbeidet med dybdeanalyser ser ut til å skje som forutsatt; beredskapsordninger sørger for at det samles inn data på ulykkesstedet, ulykkesgrupper i hvert distrikt gjør en foreløpig ulykkesanalyse og regionale analysegrupper fullfører analysene og skriver rapport. I følge SINTEF sin evalueringsrapport er ca 190 personer involvert i arbeidet på landsbasis, arbeidsinnsatsen utgjør ca 11 årsverk og koster ca 10 mill. kr årlig. Dette høres ressurskrevende ut, men vil være en samfunnsøkonomisk lønnsom investering hvis analysene fører til at minst ett liv blir spart hvert 2,5 år. Det krever imidlertid at kunnskapen fører til endringer i praksis.

■ Resultatene fra analysearbeidet var ment å skulle brukes i operative beslutninger på lokalt nivå og mer langsiktige og strategiske beslutninger på regionalt og nasjonalt nivå, som f.eks. prioriteringer i NTP-arbeidet. Det ble også antatt at analysearbeidet skulle føre til generell organisatorisk læring og en styrket sikkerhetskultur. Resultatet så langt ser ut til å være konkrete tiltak på noen ulykkessteder og en dypere ulykkesforståelse enn tidligere (jf Sikkerhetskulturrapporten). Konkrete resultater på



Gransker: Ulykkesanalysegruppen i Nedre Buskerud på jobb i september 2006. (Arkivfoto: Tore Braaten)

region- og nasjonalt nivå er vanskelig å peke på.

■ Det ser ut til å være lettere å produsere kunnskap enn å nyttiggjøre seg den i konkrete handlinger. SINTEF skriver at "Intervjuene gir et entydig bilde av at resultatene er for lite kjent i Statens vegvesen. Det gjelder både på distrikts,

ANN KARIN MIDTGAARD



■ **HVEM:** Ann Karin Midtgaard jobber som seniorrådgiver i Veg- og trafikkdelen i Statens vegvesen Region sør med spesialområdene sikkerhetsstyring, risikoanalyser og ulykkesanalyser.

region- og nasjonalt nivå. Det bør derfor legges økt vekt på resultatformidlingen internt". Dessuten at: "Den nasjonale årsrapporten er en oppsummering og aggregering av resultatene fra de regionale rapportene. Det står lite eller ingen ting om hvilke føringer resultatene vil kan ha for det nasjonale ts-arbeidet". SINTEF konkluderer bl.a. med at styringsgruppene (stort sett regionledelsen) som er nedsatt for å følge opp analysearbeidet bør

nedlegges og at man må finne nye grep for å ta analyseresultatene i bruk.

■ Masteroppgaven undertegnede har skrevet, konkluderer med at dybdeanalysene gir oss ny og viktig kunnskap bl.a. om bestemte kombinasjoner av medvirkende faktorer til ulike ulykkestyper. En spørreundersøkelse i forbindelse med oppgaven viser at til tross for stor tro på dybdeanalysenes nytteverdi, så oppleves resultatene som lite tilgjengelige og de blir ikke systematisk brukt i beslutninger. I sikkerhetskulturundersøkelsen til TØI gir de ansatte klart uttrykk for at det er mye Statens vegvesen kan lære av ulykker samtidig som de etterlyser "en mer offensiv, konkret og målrettet bruk av resultatene fra de regionale ulykkesanalysene".

■ Undersøkelsene bekrefter potensialet som ligger i dybdeanalysearbeidet; det produseres kunnskap som er etterspurt. Men koplingen mellom kunnskap og handling mangler mange ganger. Denne koplingen er ingen teknikk, men må løses organisatorisk. Stikkord er kunnskapsformidling og ansvarsplassering. Her er mine forslag å organisere denne koplingen på:

■ Gi konklusjonene til de som kan bruke dem. De regionale analysegruppene må finne mottakere som de kan sende sine konklusjoner til. Det kan være ulike fagmiljøer avhengig av tema (drift, vegutforming, førerferd osv.) og

ulike nivåer avhengig av problemstilling. For eksempel er distrikts- eller regionsledelsen riktig adressat for problemer knyttet til ressurser, prioriteringer og organisering. Hver analyse bør avsluttes med spørsmålet: *Hvem eier dette problemet og kan gjøre noe med dette?* Det må etableres et system hvor mottakerne rapporterer hvordan de følger opp henvendelsene og denne rapporteringen må ha ledelsens oppmerksomhet.

■ Gjør resultatene tilgjengelige når det er bruk for dem. En opplagt mulighet er å knytte analyse-resultatene fra dødsulykkene til kartdata i GisLine, som er et sentralt verktøy for planleggere, byggeledere o.a. Da kan man få fram denne informasjonen på samme måte som Straks ulykkesdata. "Register for farlige forhold" (RFF) er et pilotprosjekt som vil prøve ut dette i Region sør.

■ Gjennomfør en samlet nasjonal analyse. Det bør gjøres en samlet nasjonal analyse av de ca 700 rapportene fra enkeltulykker som er produsert til nå for å finne sammenhenger i et større tallmateriale og utligne ulik kompetanse i analysegruppene. Det kan gi et solid grunnlag for langsiktige tiltak på nasjonalt nivå, for eksempel prioriteringer i NTP. Ikke minst kan en samlet analyse av alle dødsulykkene ha som fokus å avdekke svakheter i måten vi jobber med trafiksikkerhet på dvs. ha organisatorisk læring og utvikling som eget mål og ikke bare tiltak ute på vegen.



Statens vegvesen

I MEDIENE:

Adresseavisen

Spennende tanker

Klimautvalget i Trondheim arbeider med forslag om en ny bybane for å redusere biltrafikken. Utvalget ønsker et sammenhengende transportsystem fra Heimdal til Piren via Lerkendal, basert på trikkeskinner og jernbanespor. Tanken er spennende og bør utredes nærmere, skriver Adresseavisen i en leder.

Haugesunds Avis

Venter på tiltak

Det ser ut til at etnebuen blir hørt etter den tragiske dødsulykken i sentrum i januar. Statens vegvesen setter er egen ekspertgruppe på saken for å kartlegge alle trafikkfeller, og engasjementet og utålmodigheten hos bygdfolk og politikere er stort. Nå venter vi på tiltakene, heter det i en lederartikkel i Haugesunds Avis.

Avisa Nordland

an

Krever 15 milliarder

Næringslivet i Nord-Norge reiser nå et samlet vegkrav til Storting og regjering. I et åpent brev krever de at rammen for opprustning av vegnettet i Nord-Norge må opp på 15 milliarder kroner for å ta igjen etterslep og komme på et akseptabelt nivå. - For å oppnå god standard på hele stamvegnettet i Norge trengs minst 230 mrd. kr, heter det.

Hallingdølen

Vil ha open veg

Kva vil du gjera for å få tilført nødvendige ressursar til rv. 50 Hol-Aurland, slik at denne vegen kan vera open/kolonnekøyr mest mogleg, og ikkje som i dag, mangel på ressursar gjør at den må stengast unødige mykje, spør Knut Medhus, Hol Senterparti og Osvald Turlid, Aurland Arbeidarparti samferdsleminister Liv Signe Navarsete i eit lesarinnlegg.

Smaalenenes Avis

Tall knuser myten

- Sommeren 2010 er det bygd for 2,9 milliarder kroner på E18 i Østfold. Av dette har staten bidratt med 1,5 milliarder kroner, bilistene med 1,4 milliarder. Dermed sprekker myten om at det kun er bilistene som betaler E18, og at staten løper unna sin del av spleisen, skriver Smaalenenes avis.

TRAFIKKSIKKERHET



Økt refleksbruk

■ ■ Antall elever som alltid bruker refleks i vinterhalvåret har nesten doblet seg ved Vik barneskole (bildet) i Hole i Buskerud. Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) har arrangert en reflekskampanje for å heve Buskerud fra jumboplassen i refleksbruk. FTU premierer med kinobilletter til de flinkeste refleksklassene ved skolene i Ringerike og

Hole. Vik barneskole gjennomførte spørreundersøkelse om refleksbruk før og etter kampanjen. Antallet elever som sier de alltid bruker refleks er neste doblet, fra 63 til 117. Økningen er størst i de yngre aldersklassene, men alle aldersgrupper bruker refleks oftere etter kampanjen enn før. 260 elever deltok. (Foto: Statens vegvesen)

Blinklys-syndere irriterer mest

■ ■ I en undersøkelse svarer hver fjerde nordmann at manglende bruk av blinklys er det som irriterer dem mest i trafikken. - Det er utrolig viktig å bruke blinklys i trafikken. Det er en av de enkleste måtene å redusere antall kollisjoner og trafikkfarlige situasjoner på og i tillegg er det faktisk påbudt, uttaler kommunikasjonssjef i NAF, Inger Elisa-

beth Sagedal. Undersøkelsen, som er utført av Norstat på vegne av NAF, viser at 24 prosent av alle nordmenn med førerkort irriterer seg aller mest over manglende bruk av blinklys i trafikken. På andre plass over irritasjonsmomenter kommer lusekjøring. 16 prosent av de spurte mener trege bilister er det mest irriterende i trafikken.

Internasjonalt MC-seminar

10 - 11. juni samles nærmere hundre MC-eksperter på Lillehammer for å diskutere tiltak som skal gjøre det sikrere å kjøre MC.

Henriette Erken Busterud

Oslo: - På seminaret samler vi ulike miljø som er involvert i MC, som MC-produsenter, MC-kjørere, trafikksikkerhetsekspert, forskere og representanter fra myndighetene. Det forteller Arve Kirkevold i Statens vegvesen. Han leder komiteen som har ansvar for seminaret på Lillehammer.

Tiltak

På seminaret skal de blant annet se på type ulykker og tiltak som skal gjøre det sikrere å kjøre MC. Eksempler på dette er erfaringsoverføring, harmonisering av lovverk og skilting.

- Vi skal se på tiltak i forhold til utstyr, vegnettet og på menneskelige, sosiale og kulturelle faktorer ved MC-kjøring. Når det gjelder sistnevnte er det interessant at vi har med deltagere fra både India, Australia, USA og Canada, sier Kirkevold.

Seminaret arrangeres i regi av OECD, der Statens vegvesen har en representant i styret for transportforskningsavdelinga.



Arrangerer internasjonalt MC-seminar: Aline Delhaye, Federation of European Motorcyclists Association, Dr. Nicholas M. Rogers, International motorcycle manufacturers association) og Arve Kirkevold fra Statens vegvesen. (Arkivfoto: Morten Hansen NMCU)

Frykter reform

- Muligheten for statlig styring av trafikksikkerhetspolitikken blir redusert, og oppfølgingen kan bli ulik på landsbasis.

Geir Brekke

BERGEN: Det er Kommunal og regionaldepartementet som skriver dette i høringsnotatet om forvaltningsreformen. Som kjent skal de nye folkevalgte regionene få overført ansvaret for øvrige riksveger, inkludert trafikksikkerhetsinvesteringene, fra 2010. Budsjettmidlene kommer da ikke lenger fra Samferdselsdepartementet, men gis som en del av rammetilskuddet fra Kommunal- og regionaldepartementet.

Kan lide

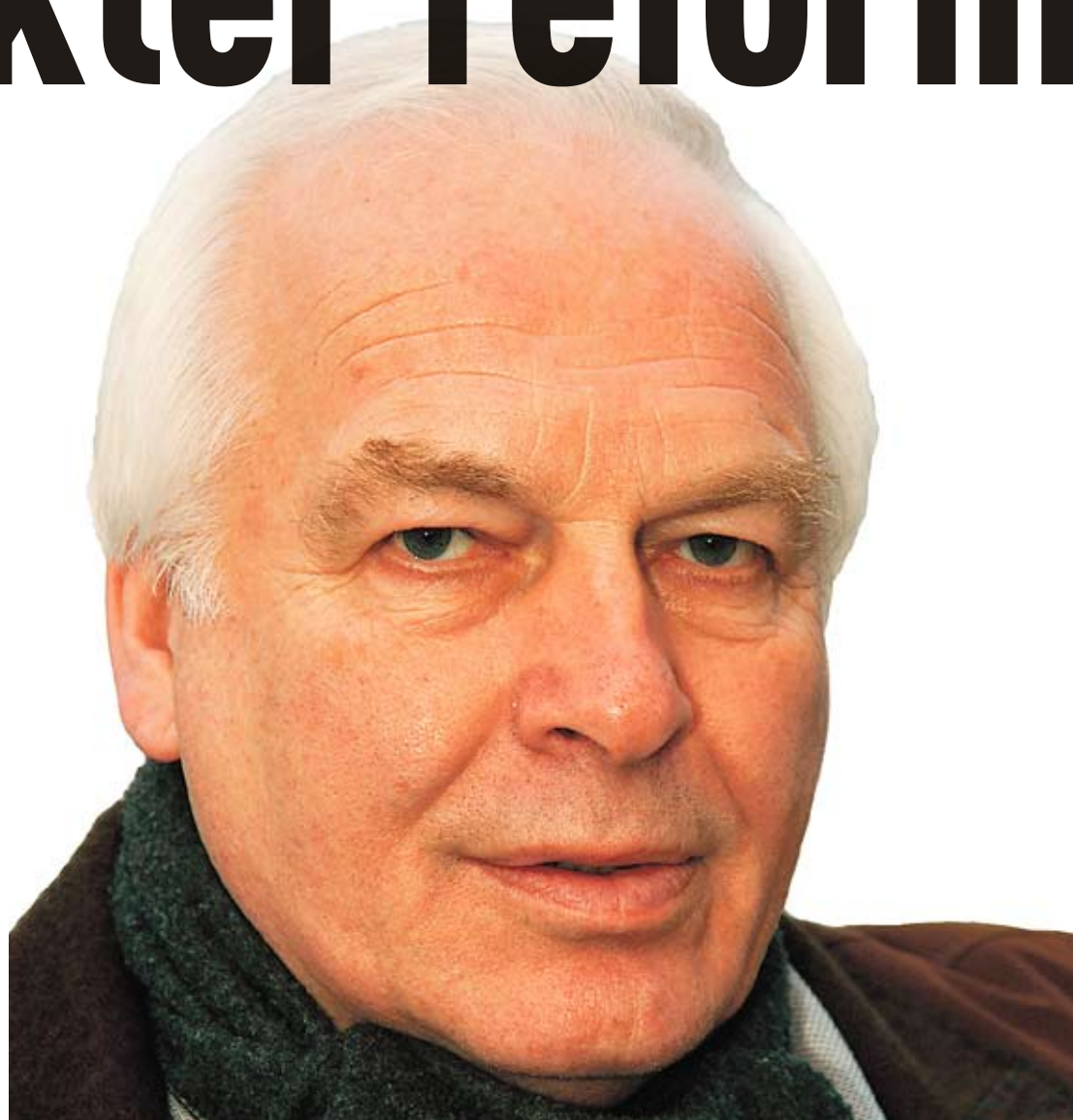
I trafikksikkerhetsmiljøet er det uro over at dette kan svekke arbeidet med trafikksikkerhet landet rundt, slik departementet er inne på i høringsnotatet.

- Jeg frykter at trafikksikkerhetsarbeidet kan bli lidende av at midlene fra 2010 skal gis som rammetilskudd, sier fylkessekretær Idar Ertsås i Trygg Trafikk i Nord-Trøndelag. Det er lett for å skyve trafikksikkerhetsoppgavene til side når midlene skal disponeres gjennom rammetilskudd til alle fellesoppgavene i regionene.

Har erfaring

- Vi trenger kontinuitet i satsingen på trafikksikkerhet. Ikke minst gjelder dette midlene som nå kommer over vegbudsjettet, der de store oppgavene ligger. Vi trenger mer forpliktende innsats innen trafikksikkerhetsarbeidet. Da blir det et steg i gal retning med en overgang til rammetilskudd, sier Ertsås til Vegen og vi.

Også plan- og utredningssjef



Uro for TS: - Jeg frykter at trafikksikkerhetsarbeidet kan bli lidende av forvaltningsreformen, sier fylkessekretær Idar Ertsås i Trygg Trafikk i Nord-Trøndelag. (Foto: Trygg Trafikk)

Bård Morten Johansen i Trygg Trafikk er svært utsikker på hvordan forvaltningsreformen vil slå ut for trafikksikkerheten på norske veger fra 2010.

- Vi har jo en del erfaringer med å flytte beslutninger nedover i det politiske systemet. Da må gjerne trafikksikkerhetshensyn slåss mot andre gode samfunnsoppgaver. Vi har sett hvordan manglende ørmerking av midler til tryggere skoleveger har medført at midlene i enkelte fylker i stedet har blitt

benyttet til helt andre formål, sier Johansen.

Han er også opptatt av trafikksikkerhetseffekten av et godt vegvedlikehold. I dag ser vi at man sliter med å holde oppe vegkapitalen, og det er et stort løft som må tas i neste transportplanperiode.

Føringer

- Jeg er spent på hvordan den nye ansvarsfordelingen vil fungere i praksis også på dette feltet når forvaltningsreformen er iverksatt,

sier utredningssjefen i Trygg Trafikk. Når høringsrunden er over ved utgangen av måneden står Statens vegvesen og fylkeskommunene foran en omfattende prosess med å arbeide videre med de praktiske spørsmålene knyttet til overføring av statlig myndighet på vegsektoren til de nye regionene.

Spørsmålet om sentrale føringer for blant annet å ivareta en helhetlig trafikksikkerhetspolitikk vil være ett av mange tema som vil bli behandlet, ifølge høringsnotatet.

Trafikkulykkessituasjonen etter to måneder

ved Finn Harald Amundsen, seksjonsleder trafikksikkerhetsseksjonen, Vegdirektoratet

Det er selvsagt for tidlig å gi noe bilde av trafikkulykkessituasjonen i 2008 etter to måneder.

Mens antall drepte i januar lå omtrent som i 2007, var det syv flere som ble drept i februar i år i forhold til i fjor. Antall drepte så langt i år er således åtte høyere enn i 2007. Av de 43 som er drept så langt i år er åtte fotgjengere.

I regionene har øst tre færre drepte enn i 2007 (14), sør har samme antall (ni), vest har fem flere (ti), midt har en mer (fire) og nord fem flere (seks).

Det synes å være noen færre drept i ungdomsgruppen, men flere som er eldre enn 24 år, men yngre enn 60 år. Det er noen flere bilførere som er drept, syklistene (ingen i 2007) og fem flere gående.

Av de drepte er to drept i påkjøring bakfra ulykker (20 prosent av ulykkene), 17 drept i møteulykker (21 prosent av ulykkene), tre drept i ulykker i vegkryss (15 prosent av ulykkene), åtte drept i fotgjengerulykker (14 prosent av ulykkene) og 12 drept i utforkjøringsulykker (28 prosent av ulykkene).





Sviktet oppgaven: Statens Havarikommisjon for Transport mener sviktende vedlikehold medvirket til dødsulykken på E6 ved Stange i Hedmark for to år siden. (Foto: Svein Solhaug)

Bedre oppfølging

- I bunn for alt vi gjør ligger at vi skal drifte et omfattende vegnett mest mulig helhetlig, og at sikkerheten ivaretas i samspill mellom førere, et forutsigbart vegnett og kjøretøy.

Håkon Aurlien

MOSS: Dette sier trafikkdirektør Ole Christian Torpp i Statens vegvesen etter at Statens Havarikommisjon for Transport nå har gitt ut

to rapporter hvor Statens vegvesen oppfordres til å gjennomgå kontraktskrav i vinterdriften for om mulig å bedre trafikksikkerheten.

- Dette er viktig og noe vi gjør kontinuerlig. For tiden foregår et arbeid for å øke forståelsen for kvalitetssystemer som grunnlag for det løpende arbeidet ute på vegnettet. Dette skjer i tett samarbeid mellom entreprenørene og våre folk, sier Torpp.

Forbedringspotensiale

Mens Statens vegvesen analyserer samtlige dødsulykker som skjer på vegnettet, går Statens Havarikommisjon for Transport dypt inn i et fåtall ulykker med fokus på om de

kan avdekke potensiale for systemforbedring. Analysemetoden er hentet fra luftfarten og brukes på alle transportgrener.

For annen gang er det nå presentert rapporter som peker på mangler ved vinterdriften, og som gir konkrete sikkerhetstilrådingen om skjerping av innsatsen på strøing og brøyting av vegnettet. Tre ulykker er gransket. Alle skjedde i desember 2005 og januar 2006.

» Nullvisjonen er veldig viktig for oss.

Nullvisjon i bunn

- Nullvisjonen er veldig viktig for

oss og den må bli akseptert og etterlevd i samfunnet. Men vi må nok tilnærme oss utfordringene på en annen måte enn i luftfarten, påpeker Torpp.

- Det skyldes dels at vi har en langt mindre mulighet til å styre brukerne av vegnettet enn det man har i luften. Vi har heller ikke et driftssystem med stor grad av individuell vurdering av enkeltstrekninger, men et vegnett på mange tusen kilometer som må driftes som et helhetlig system, sier han.

Ressurser

- Vi må også forholde oss til begrensede ressurser i form av både utstyr og mannskaper. Alle ressurser kan ha en alternativ

anvendelse og vi må ha stor fokus på å utnytte hver krone og hver arbeidstime på beste måte, sier Torpp. Han peker på at systemet for inngåelse av funksjonskontraktene er styrket i tiden etter at de tre ulykkene skjedde.

- Frem til 2003 ble brøyting og strøing utført av egne mannskaper, etter fastsatte krav, mens vi nå har et system med drift og vedlikehold utført av entreprenører, sier Ole Christian Torpp.

Han mener det er viktig å få legge til at Statens vegvesen vil legge alt til rette for at trafikk på vinteren skjer på en sikker måte.

- Men Norge er et vinterland, og det må trafikantene ta hensyn til, sier han.

Midtrekkverk i rute

Arbeidet med utvidelse av E18 i Arendal og bygging av tre kilometer med midtrekkverk er i rute.

Kjell Wold

ARENDALE: Det fastslår byggeleder Erling Guttormsen i Statens vegvesen. Fra gangbrua over E18 ved Harebakken kan han se at trafikken flyter fint forbi anleggsstedet der over 50 000 kubikkmeter fjell skal sprenges bort. Arbeidet og trafikk-

avviklingen har godt såpass greit at det ikke har vært behov for nattesenging heller.

Midtrekkverk

Tre kilometer av ulykkestrekningen på E18 mellom Harebakken og Stoa i Arendal skal sikres med midtrekkverk i stål. På den siste av de tre kilometerne vestover mot Stoa får vegen tre felt og avsluttes i to store, nye rundkjøringer mot industriområdet.

Hele jobben som skal være ferdig i november i år er beregnet å

koste nær 60 millioner kroner. E18 i Arendal får dermed over seks kilometer sammenhengende midtrekkverk på en av de mest trafikkerte og ulykkesbelastede vegstrekningene i Aust-Agder.

Midtrekkverk: Tre kilometer av E18 i Arendal får midtrekkverk i november 2008, sier byggeleder Erling Guttormsen i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)



AKTUELT



Nye handslag

■ ■ Det kan bli nye handslag mellom Statens vegvesen, ved utbyggingssjef Kjartan Hove (t.v.) og entreprenør Eivind Opedal i Hardanger denne våren, etter at entreprenøren har levert lågaste pris på rassikringa på rv. 13 mellom Brimnes og Nautaflo tunnelene i Eidfjord. Tilbudet er på 59 mill. kr., Mesta byr 62,5 mill. (Arkivfoto: Synnøve Lien)

Dyrere bygdeveg

■ ■ En veg mellom Åseral i Vest-Agder og Bygland i Aust-Agder har vært planlagt i årtier. Beregninger Statens vegvesen har gjort tyder på at en slik veg kan komme på rundt 250 mill. kr inkludert en tunnel. Det er ennå ingen planer om hvordan en slik veg skal finansieres. Planer om en slik veg har eksistert i nærmere hundre år uten resultat.

Kryss i Stjørdal

■ ■ Det har kommet inn fem tilbud på byggingen av nytt havnekryss i Stjørdal. Fire av dem er under Statens vegvesens kostnadsoverslag på 32 mill. kr. De innkomne tilbudene var til dels svært jevne i pris. Det laveste tilbudet, fra arbeidsfellesskapet Bjerknesli/Grunnarbeid, er på 28,7 mill. kr. Reinertsen AS har det høyeste tilbudet, på 32,9 mill. kr. - Vi er veldig fornøyd med at vi fikk inn tilbud under kostnadsoverslaget, sier delprosjektleder Lars Bjørgård i Statens vegvesen. Tilbudene skal nå kontrolleres og kontrollregnes, før entreprenøren blir valgt. Byggearbeidet skal finansieres med forskuttering fra Stjørdal kommune, Nord-Trøndelag fylkeskommune og næringslivet.

Ny gang- og sykkelveg

■ ■ Det ble levert inn fire tilbud på bygging av ny gang- og sykkelveg langs riksveg 308 ved Kjøpmannskjær på Nøtterøy i Vestfold. De fire tilbyderne er: Mesta, med et tilbud på 43,2 millioner kroner, Arne Olav Lund AS med 43,3 millioner kroner, Carl C. Fon AS med 41,5 millioner kroner og Marthinson og Duvholt AS med 47,9 millioner kroner.

Sykkelfelt på E134

■ ■ Tre tilbydere ønsker å bygge 830 m tosidig sykkelfelt på E134 vest for Kongsberg. Prosjektet er del av Sykkelfelt Kongsberg. Sykkelfeltet skal bygges på Sandsværveien mellom Sexesgate og Svartåsveien. Fortau skal også rehabiliteres på samme strekning. Tilbudene er: Isachsen (5,2 mill. kr), Arne Olav Lund (6 mill. kr) og Mesta (5,9 mill. kr)

Får ikke elementer

■ ■ Ingen entreprenører har levert tilbud på levering av betongelementer til en viltpassasje ved utbyggingen av E6 gjennom Skjeberg i Østfold. - Det er en veldig spesielt at vi ikke får inn tilbud, sier prosjektleder Erik Gressløy. Han håper på en løsning slik at han unngår forsinket åpning av vegen. Etter planen skal hele E6 være ferdig i høst.

Sju årsverk med fravær

I fjor ble det rapportert 11 000 nestenulykker og 85 ulykker med personskade i forbindelse med vegarbeid.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Fraværet for tilskadekomne var i snitt 18 dager, noe som tilsvarer sju årsverk med unødig fravær.

- Med tusen entreprisekontrakter, et økende antall underentreprenører, der vi ikke har innsynsrett i kontraktene, og flere og flere utlendinger som ikke snakker norsk, får vi flere og nye utfordringer når det gjelder sikkerhet på prosjektene, sier Jan Erik Lien, HMS-rådgiver i Statens vegvesen. Statens vegvesen har HMS-ansvar som byggherre for alt arbeid som utføres i entreprisedriften.

Flere personskadeulykker

I fjor ble det registrert 210 personskader med og uten fravær i forbindelse med arbeid for Statens vegvesen. Tilsammen ble det 1 550 fraværsdager på grunn av personskader.

- Vi har aldri hatt større aktivitet - i fjor ble det utført elleve millioner arbeidstimer i entreprisedriften. Antall timeverk har økt med 14 prosent det siste året, mens ulykesfrekvensen (H-verdien) har økt fra 5,1 til 7,6. Et gjennomgående trekk ved mange av disse hendelsene er "Jeg skulle bare" sier Lien, og legger til at løfting og av- og pålastning er de mest hyppige årsakene til ulykkene. Bruk av maskiner forårsaker også en del ulykker.

Ikke fulgt opp

Det var 11 000 nestenulykker i Statens vegvesen i fjor. Det vil si ei



Flere ulykker med fravær: Til sammen var det sju årsverk med fravær på grunn av personskader i forbindelse med Statens vegvesen entreprisekontrakter i fjor. (Illustrasjon Grafisk senter, Kyrre Wedvik)

nestenulykke pr 1000 utførte timeverk.

- Disse nestenulykkene skal rapporteres og det skal settes i verk tiltak så de ikke skjer igjen. Men det stopper ofte opp ved rapporteringen. Oppfølgingen er ofte så som så. Entreprenøren har ansvar for å følge opp som arbeidsgiver og Statens vegvesen som byggherre. Men det er ofte slik at entreprenøren har fokus på det byggherren viser er viktig. Hvis ikke byggherren etter-

spør hvordan nestenulykkene følges opp, så blir det ofte mindre fokus på dette. Vi jobber med å bedre systemet for hvordan ulykkene skal følges opp, slik at vi kan lære mer av det som har skjedd så vi hindrer nye ulykker, sier Lien.

Mer HMS innen olje/gass

AF Gruppen sin skadestatistikk for ulike prosjekter viser at det er færre ulykker der olje- og gass-selskaper er byggherre.

- Disse skiller seg ut i forhold til andre byggherrer. De har en større organisasjon på anlegget og mer synlig byggeledelse. Byggelederne fokuserer mye på HMS og hvordan arbeidet utføres, antakelig fordi de selv blir målt på dette i sitt system. De har også egne HMS-inspektører som går mye rundt, slik at du føler at byggeledelsen er til stede hele tida, sier Kirsten Skaare som er KS/HMSsjef for anleggsvirksomheten i AF Gruppen.

Dødsulykke hver 8. måned

I fjor omkom 39 personer på arbeidsplasser i Norge. En av disse jobbet for Statens vegvesen. De siste fem årene har åtte personer mistet livet under oppdrag for Statens vegvesen.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Hver dødsulykke er ei for mye. Det er viktig å lære av hendelser og informere på tvers av regionene slik at en unngår liknende hendelser, sier Jan Erik Lien som er HMS-rådgiver for byggherresida i Statens vegvesen.

En dør hver 8. måned

I følge statistikken er det i snitt ei dødsulykke hver 8. måned i forbindelse med arbeid i entreprisedriften for Statens vegvesen.

Ulike årsaker

I 1995 ble Statens vegvesen underlagt byggherreforskriften, med strengere og mer formelle krav. Siden da har 20 omkommet på jobb for Statens vegvesen. Det har vært ulike årsaker til dødsfallene. Eksempler er brann, fall, ras, påkjørsel og sprengningsulykker.

- Den siste dødsulykken vi hadde var en montør som falt ned i forbindelse med demontering av kabler på en stolpe, forteller Lien.



Dødsulykker på jobb: De fleste dødsulykker på jobb virker unødvendige. Her eksempel på usikret arbeidsplass. (Arkivfoto: Arbeidstilsynet)

Kun ett bud

■ ■ Da tunneljobben på elektro- og styrings-, regulerings- og overvåkningsarbeider på Vadfosstunnelen på ny rv. 38 i Kragerø ble åpnet i mars viste det seg bare å være en eneste tilbyder. Den var Otera Montasje AS som skal ha 11,7 millioner kroner for elektrojobben i den 651 meter lange og nye veggutunnelen fra Sannidal til Vadfoss i Telemark.

Ett tilbud på Helgeland

■ ■ Ett selskap vil drive ferjesambandene Vennesund-Holm, Horn-Anddalsvåg, Skei-Gutvik og Horn-Igerøy-Tjøtta på Helgelandskysten. Tilbudssummen er på 586 773 000 kroner. Statens vegvesen skal sjekke at formelle og tekniske krav i konkurransegrunnlaget er oppfylt. Kontrakten gjelder for åtte år fra 1. januar 2010.

Fire vil drive ferjesamband

■ ■ Fire selskap vil drive riksvegfjerferjesambandene E39 Festøya-Solvågen og rv. 60 Ørsneset-Magerholm. Tilbudene Leiv Heggstad og Marte Sørø (bildet) fikk inn varierte fra 82 775 000 kr til 424 611 000 kr eks. mva. Statens vegvesen skal nå gå gjennom tilbudene for å sjekke om alle krav i konkurransegrunnlaget er oppfylt. Den som vinner konkur-

ransen har ansvar for å sette inn ferjemateriell etter krav Statens vegvesen som oppdragsgiver har fastsatt. Det er et krav at ferjerutene må utføres slik de er skissert i konkurransegrunnlaget. Innen 13. juni 2008 vil det være klart hvem som får drive sambandene. Kontrakten gjelder i åtte år fra 1. januar 2011. (Foto: Eivind Sperre Austnes)



Foretrekker gulrot: Britt Cristine Mathisen vil gjerne lokke Tromsøfolket over til piggfrie dekk uten å ta i bruk tvang. (Foto: Giselle Jensen)

- Velger pigg av gammel vane

- Mange tror fullt og fast at det er trafikksikkert å kjøre med piggfrie dekk. Angst for det ukjente og ren repetisjon styrer valget, mener sosiolog Britt Cristine Mathisen.

Giselle Jensen

TROMSØ: - Folk er heller ikke spesielt godt informert om problematikken rundt svevestøv og skadevirkningene av det. Mange stiller seg også tvilende til at piggdekkene er ansvarlig for mye av svevestøvet, forteller Mathisen, nyansatt sosiolog i Statens vegvesen. Hun baserer påstandene på undersøkelser hun gjorde i 2006 i forbindelse med studiene ved Universitetet i Tromsø.

Budskapet må ut

- Vi må informere om undersøkelser som viser at det ikke er flere trafikkuulykker med piggfrie dekk,

sier Mathisen, som ikke tror det er kjent for folk flest.

- Mange trafikanter har svært mye imot piggdekk, faktisk uten at de har prøvd det. Det kan virke som det er en høy terskel for mange å kjøre piggfritt. Da repeterer de heller gammel vane, og velger piggdekk når de må skifte dekk. Mange kvier seg også for å kjøpe dekk de er usikre på om de i det hele tatt kommer seg fram med, sier hun. Et annen lite kjent faktum er at svevestøvet er livsfarlig. - Tre mennesker dør hver år i Norge som direkte følge av svevestøv, slår hun fast. Mange får nedsett livskvalitet, noen kan ikke gå ut på de verste dagene.

Effektive virkemidler

Mange bilforhandlere i Tromsøområdet har forstått hvor skoen trykker og tilbyr piggfrie dekk på prøve i to uker. Fungerer det ikke, kan bilisten levere dem tilbake og kjøpe piggdekk i stedet.

- Denne våren inviterer Statens vegvesen befolkningen til piggfri dag på NAFs øvingsbane slik at de kan prøvekjøre biler med piggfrie

dekk og sammenligne piggdekk mot piggfri for å få has på mytene, smiler hun. Et annet tilbud som taler til lommeboka er ordningen med pant på 250 kroner pr piggdekk for den som vil gå over til piggfritt.

- De gjør det i Trondheim og sammen med kommunen jobber vi for å få en tilsvarende ordning i Tromsø, sier hun.

Pigg er Harry

- Utviklingen i Trondheim viser at store deler av befolkningen nå mener at piggdekk er Harry, forteller Mathisen. Som alltid har de med høy utdanning og god lønn gått foran.

- Undersøkelsen min viste at kvinner bruker oftere piggdekk enn menn, antakelig fordi de kjører mindre bil og søker den tryggheten de mener piggdekkene gir, sier Mathisen. Hun peker på at dekkvalg ser ut til å være et spørsmål om sikkerhetsfølelse, i stedet for et miljøspørsmål. Mathisen tror imidlertid bildet er endret siden 2006 og at kvinner nå i større grad velger å kjøre piggfritt.

Forskriftsendring på trappene

Trusselen om piggdekkavgift i Tromsø kan bli en realitet.

Giselle Jensen

TROMSØ: Foreløpig lever piggdekktilhengerne trygt fordi det ikke er mulig å innføre avgift i Tromsø. Det krever en forskriftsendring. Arbeidet med endringen er imidlertid på god glid og i 2010 er piggdekkavgift en reell mulighet. Det er likevel langt fra sikkert at den innføres.

Foretrekker gulrot

- Vi håper å komme i mål med gulrot i stedet for pisk. Det er aldri hyggelig å tvinge gjennom endringer med økonomiske virkemidler, sier Britt Cristine Mat-

hisen hos Statens vegvesen. Hun håper vissheten om at forskriftsendringen er gjort i seg selv kan påvirke dekkvalget. I første omgang planlegger Statens vegvesen en ny informasjonskampanje i tillegg til piggfrie dager på glattkjøringsbanen.

Bransjedag

For å få frem de gode ideene arrangerer Vegvesenet og NAF et møte for ulike aktører innenfor dekkbransjen.

- Vi håper bl.a å påvirke bilforhandlerne til å sette piggfrie dekk på bilene de selger. Mye avgjøres i det øyeblikket man setter seg inn i en ny bil, tror Mathisen. I Tromsø er målet 50 prosent piggfri andel. I dag kjører 7-8 prosent av Tromsøbilistene med piggfritt.

BEDRE BYLUFT



Miljøoblat i Berlin: Fra 1. januar måtte alle ha en miljøoblat for å kjøre inn i sentrum av Berlin. Biler som er produsert i 1992 eller tidligere har kjøreforbud. (Foto: Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz Berlin)

Miljøoblater på biler i Berlin

Fra 1. januar må alle som kjører innenfor S-Bahnringen i Berlin, et område på 88 km², skaffe seg en miljøoblat som koster fem euro.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Sammen med en rekke andre tiltak skal dette gi berlinerne bedre luft å puste i.

Forurensningsklassene er delt inn i fire etter EU standarder. De bilene som slipper ut minst CO₂ får en grønn oblat og kan kjøre i miljøsona til bilen vrakes. Har du derimot en bil som slipper ut mer avgasser, og dermed et gult eller rødt oblat kan du bare kjøre i to år til i sentrum.

Alle må ha

Fra 2010 strammes tøylene til - og da er det bare de med grønt oblat som får kjøre i sentrum.

- Alle må ha et slikt oblat. Selv om du har en bil som kvalifiserer til grønt oblat, men ikke har skaffet deg det, får du 40 euro i bot. Det får du selv om du bare står parkert. Men utrykningskjøretøy og andre biler med spesialfunksjoner er unntatt, forklarer Friedel Nykamp hos Tysk Turistbyrå. Han har nå et

rush av henvendelser fra turoperatører som må ha oblat på bussen før de drar til Berlin.

Vil oppdra folk

- Biler som er produsert i 1992 eller før får ikke lov å kjøre i sentrum lengre. De må rett og slett kjøpe seg en ny bil hvis de vil kjøre i sentrum. Dette skal ha en oppdragende effekt. Målet er å få folk til å skifte til mer miljøvennlig bil eller sette inn nytt renseanlegg, forklarer Nykamp.

Han understreker at dette ikke er ei avgift, men et forvaltningsgebyr.

- Gebyret skal dekke utgiftene myndighetene har med ordningen, produksjon og administrasjon, på samme måte som du betaler et gebyr for å få utstedt førerkortet.

Flere på gang

I følge Nykamp har ikke berlinerne noen problemer med ordningen: - Vi puster jo alle inn samme lufta, og den må jo være så ren som mulig. Også Köln og Hannover har innført samme ordning. Fra 1. mars var det enda flere som innførte miljøoblater, 30-40 kommuner tygger på planer om dette. Og har du først skaffet deg oblat kan det brukes i alle miljøsoner i Tyskland, sier Nykamp.

Tiltak virker

En serie tiltak med renhold og støvbinding som de viktigste har ført til langt bedre luftkvalitet i Lillehammer sentrum.

De to foregående årene ble grenseverdiene for svevestøv overskredet flere enn de tillatte 35 døgnene ved målestasjonen for svevestøv inntil Lillehammers mest trafikkerte vegkryss, Bankplassen.

- Vi har frisk luft i Lillehammer men utfordringer i sentrum og de tiltakene vi har satt i gang ser ut til å virke bra, sier senioringeniør Bjarne Mælum (bildet) i Statens vegvesen. Hittil i år har grenseverdiene vært overskredet syv ganger. Sammen med kommunen er det laget en tiltakspakke bestående av nedsatt fartsgrense i sentrum, feiing når værforholdene tillater det, bruk av strøgrus med bedre steinkvalitet

og mindre finstoff, men fremfor alt tidligere vårrengjøring og støvbinding med magnesiumklorid.

(Foto: Marianne Duun Malmo)



Færre kjøre

Hver femte bilist i Hamar har i løpet av det siste året byttet fra piggdekk til piggfrie vinterdekk, hver tiende bilist i Bergens- og Trondheimsområdene har gjort det samme.

Håkon Aurlien

OSLO: - Jevnt over ser vi en nedgang i piggdekkbruken, men noen steder må det åpenbart hardere lut til for å unngå at grenser for luftkvalitet blir overskredet, sier sjefsingeniør Pål Rosland i Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Tellinger foretatt av Statens vegvesens 15 byområder i februar, viser at stadig færre kjører med piggdekk i Norge. Utenom byene er det nå omlag like mange som kjører med og uten pigg vinterstid. De 15 byområdene er alle områder der piggdekkbruken har skapt eller er i ferd med skape for dårlig luftkvalitet. Bergen har den desidert laveste piggdekkandel av utsatte områdene, såvidt under ti prosent, fulgt av Oslo (16 prosent) og Trondheim (20 prosent). Alle disse byene har innført gebyr for å kjøre med piggdekk. I motsatt ende av skalaen troner Ålesund med 75 prosent og Tromsø med 91 prosent piggdekk.

Hard lut må til

Statens vegvesen har et selvstendig ansvar for å sette i verk tiltak der

forurensning fra vegtrafikken går ut over fastsatte helsestandarder.

- Kommunene er forurensningsmyndighet, men vi må være pådriver for tiltak i tett samarbeid med kommunene, sier Rosland. Han mener den store variasjonen i piggdekkbruk i stor grad avspeiler ulike råd fra bil- og dekkbransjen. Redusert piggdekkkjøring i Lillehammer har ført til at kommunen i år har unngått grenseoverskridende forurensningsmålinger. Andre byområder kan stå foran piggdekkgebyr eller andre tiltak for å redusere støvforurensningen.

Maks ti prosent

Oslo kommune har satt seg et mål på maksimalt ti prosent piggdekk, dvs det nivået som Bergen nå har oppnådd. Rosland mener dette gir et interessant grunnlag for forskning.

- Vi mangler sikker viten om hva som er den optimale fordelingen piggdekk/piggfrie dekk i byområdene våre. Vi mener vi trenger noen piggbrukere for å unngå polering av vintervegene, men vi ser samtidig at trafikantene er flinke til å tilpasse kjøringen etter den dekkutrustningen de har valgt. Det er ikke flere som kolliderer på glatt føre med piggfrie dekk enn med piggdekk, sier Rosland.

Statens vegvesen har i mange år samarbeidet tett særlig med svenske forskningsinstitusjoner for å skaffe sikker viten om effekter av piggdekkbruk. I høst vil det konkluderes i et prosjekt som undersøker helseeffekten av piggdekkstøv kontra støv fra ordinær nedbryting av vegene.



Færre bruker pigg: - I de tre piggdekkgebyr-byene Bergen, Oslo og Trondheim er det under en femtedel piggdekkbrukere, sier Pål Rosland i Statens vegvesen Vegdirektoratet. (Foto: Håkon Aurlien)

- Lavere fartsgrense med pigger

- Ut ifra hensynet til folkehelsen bør det vurderes å redusere hastigheten i urbane strøk vinterstid, i det meste for biler utstyrt med piggdekk.

Håkon Aurlien

MOSS: Det sier forsker Brynhild Snilsberg ved Statens vegvesens teknologiske senter i Trondheim. I juni skal hun forsvare en doktoravhandling om piggdekkslitasje på norske vegger. I arbeidet har hun foretatt målinger av støvproduksjon både langs vegger og i laboratorieforsøk, og studert hvordan



asfaltens steinnhold, kjørehastighet og type bildekk påvirker vegslitasjen og partikkellegenskapene.

- Piggdekk brukt i vinterhalvåret er hovedårsaken til produksjon av støv fra vegene i Norge. Disse dekkene gir 30-40 ganger mer støv enn piggfrie dekk, sier hun.

Overrasket

Snilsberg er overrasket over hvor mye piggdekkslitasjen påvirkes av kjørehastigheten. Laboratorieforskning viser at produksjonen av det antatt mest helsefarlige støvet (PM10) går ned med 32-49 prosent når hastigheten reduseres fra 70 til 50 km/t, 52-83 prosent når hastigheten reduseres fra 50 til 30 km/t, og 76-89 prosent når hastigheten reduseres fra 70 til 30 km/t.

Variasjonene skyldes hovedsaklig ulikheter i asfaltdekkene. Kjørehastigheten påvirker også partikkelstørrelsen og partikkelformen, noe som har stor betydning for utvikling av luftveissykdommer.

- Vegstøvet består av nesten 90 prosent mineralpartikler om vinteren. Omlag halvparten av partiklene har en størrelse mindre enn

25 tusendels millimeter. Sammenhengen mellom støvforurensning og helseeffekter er kompleks og kan ikke forklares ut ifra støvmengde alene, men også fysiske og kjemiske egenskaper. Dagens kunnskap er at jo finere partiklene er, jo høyere er den potensielle helsefaren, sier Brynhild Snilsberg.

Steinmateriale

Fra piggdekkene ble innført i Norge sist på 60-tallet har det vært lagt mye arbeid i å utvikle asfalttyper som tåler piggdekk godt. Løsningen ble å bruke harde bergarter og steinstørrelse opp til 16mm.

- Det er piggdekkbruken som er problemet når det gjelder svevestøv fra vegene. Problemet ble redusert etter hvert som det ble innført begrensninger i piggens størrelse og antall, men er fortsatt stort. Men vi ser også at steinmaterialet brukt i asfalten er viktig for hvor mye og hvilken type støv som genereres langs vegene. Derfor er det viktig å velge steinmateriale med omhu når det skal legges vegdekker i bynære strøk, sier Brynhild Snilsberg.

Dr. Pigg.slit: Brynhild Snilsberg skal snart forsvare sin doktorgradsavhandling om piggdekkens slitasje på veggen. (Arkivfoto: Knut Opeide)

er med piggdekk



PROSENTANDEL PERSONBILER UTSTYRT MED PIGGDEKK

	1999	2004	2005	2006	2007	2008
Bergen	37	27	30	28	21*	10*
Oslo	50	28	24	19*	19*	16*
Trondheim	67	39	38	35*	30*	20*
Drammen	48	34	29	25	26	27
Fredrikstad/Sarpsborg	---	---	---	40	34	30
Stavanger/Sandnes	36	28	30	31	28	33
Kristiansand	---	---	---	40	46	37
Hamar	---	---	---	55	61	40
Porsgrunn/Skien	---	---	57	55	54	48
Lillehammer	---	---	63	54	57	55
Ålesund	---	---	66	62	69	75
Tromsø	---	---	93	89	91	91

* Piggdekkgebyr. Statistisk variasjon vil for det enkelte byområde være inntil 4 prosent

STRENGERE STØVGRENSER

Det er strenge grenseverdier for hvor mye svevestøv det kan være i luften.

Målestasjoner registrerer luftkvaliteten og tiltak må settes i verk dersom det mer enn 35 døgn i året måles støvkonsentrasjoner over 50 mikrogram (milliondel av et gram) pr kubikkmeter luft.

Ett gram svevestøv fordelt over hele Ullevaal stadions gressmatte i tre meters høyde ville være nok til å utsette fotballspillerne for grenseoverskridende støvkonsentrasjoner.

Kommer svevestøvet fra vegtrafikk, må Statens vegvesen som anleggseier sette i verk tiltak i samarbeid med den enkelte kommune.



Ny avgift: - 40 000 kroner, takk!
Det kan bli dyrt å kjøre tunge dieselbiler forbi AutoPASS-stasjonene mot Bergen (bildet), Oslo og Trondheim fra 2010. (Foto: Geir Brekke)

Tung avgift i byene

Statens vegvesen foreslår at det må betales inntil 40 000 kr i året i miljøavgift for de tyngste dieselbilene i de tre største byene.

Geir Brekke

BERGEN: Et forslag om innføring av lavutslippsoner i Oslo, Bergen og Trondheim fra 2010 ligger nå til behandling i Samferdselsdepartementet. Årsaken er uventet stor økning i forurensning fra bileksos. Det er utslipp av nitrogendioksid som øker betydelig. Forslaget er utarbeidet av Vegdirektoratet i samråd med departementet, som i første omgang må avgjøre om det skal sendes ut på høring.

Bergen først

I mellomtiden har Bergen kommune alt gjort vedtak i byrådet om innføring av lavutslippssonen, som en del av en revidert handlingsplan for bedre luftkvalitet. I planen legges det opp til at sonen kan følge byområdet på innsiden av AutoPASS-ringen.

Bergen tar sikte på å innføre lavutslippssonen allerede i 2009. Oslo og Trondheim er nå også i gang med planlegging av tiltaket, samtidig som Samferdselsdepartementet foretar sin vurdering av forslaget.

Trondheim ønsker kanskje å gå enda lengre enn Oslo og Bergen, slik at det her også kan bli avgifter på personbilparken som bruker diesel som drivstoff i byen.

Trondheim verst

- Dagens nivå på nitrogendioksid i Oslo og Bergen ligger opp mot 20 prosent over tiltaksgrensen. I Trondheim er nivået nesten 50 prosent over grensen, går det fram av oversendelsesbrevet fra Vegdirektoratet til departementet.

Målet med lavutslippssonene er å få en raskere utskifting av tungbilene. Belastningen er størst i sentrale deler av de tre største byene. Derfor settes tiltakene inn her.

500 kr dagen

For biler over tolv tonn som er registrert før 1996 (euro 1 eller eldre biler) vil det koste 40 000 kr i året å kjøre i de tre bysonene. Biler registrert mellom 1996 og

2006 slipper unna med 23 000 kroner i året. For lastebilene, mellom 3,5 og tolv tonn, bli årsavgiften henholdsvis 20 000 og 11 000 kroner.

- Det foreslås også alternativer med månedsavgift og dagsavgift, slik vi har for piggdekkgebyr. De eldste tungbilene over tolv tonn må betale 500 kr dagen for å kjøre inn i sonen.

Beholder nettoinntektene

- Forslaget går ut på at kommunene skal beholde nettoinntektene fra den nye miljøavgiften. For Oslo venter man at dette vil gi byen 170 mill. kr i inntekter det andre hele året med ordningen, sier Pål Rosland i Statens vegvesen Vegdirektoratet.

AKTUELT

Hanekleiv-sak

■ ■ 13. og 14. mai havner konsekvenser av Hanekleivrasen i Drammen tingrett. Eieren av Tolerudgrillen på rasteplassen på E18 i Sande krever Staten for 1,3 mill. kr, skriver Drammens Tidende. De to serveringsstedene på begge sider av motorvegen måtte holde stengt fra romjulen 2006 til fellesferiestart sommeren 2007 på grunn av rasen og stengt veg.

**Meir bompengar**

■ ■ Statens vegvesen får rekvirert 72 ekstra bompengemillioner på Nord-Jæren til fullfinansiering av dei to nye parsellane på rv. 44 Stangeland-Skjæveland (biletet) og omkøyringsvegen i Klepp, etter kostnadsauken på prosjekta. Storparten kjem av auka pris for kjøp av landbrukseigedom til høg pris i på vegen i Sandnes. (Arkivfoto: Geir Brekke)

**Må fuktutbedres**

■ ■ Grimstadporten (bildet) på E18 i Aust-Agder må utbedres for betydelige fuktskader. Skadene på tunnelen som ble åpnet for ti år siden er større enn beregnet. Derfor må tunnelen stenges for reparasjoner i 10-12 måneder til høsten. Stengingen vil trolig skje fra august/september etter at den største sommertrafikken er over. (Foto: Kjell Wold)

**Dyrast å halde open**

■ ■ Brøyteutgiftene på Hardangervidda (biletet) kom i fjor på 14,5 mill. kr. Det er 3,4 mill. kr meir enn Hol-Aurland og Hemsedalssjefellet til saman. Brøyteutgiftene på dei tre fjellovergangane mellom Hallingdal og Vestlandet kom sist vinter på 25,6 mill. kr. Den mest kostbare strekningen å halde open var Hardangervidda. (Foto: Kjell Wold)

Kollektiv opptur



Bystrategi: Statens vegvesen skal jobbe for å løfte by- og kollektivutvikling i Grenland, f.v. Tore Kaurin, Inge Fosselie, Sigrid Hellerdal og Tor Atle Odberg. (Foto: Kjell Wold)

Med en av landets laveste kollektivandeler i byregioner er Grenland nå definitivt på veg opp av bølgedalen.

Kjell Wold

PORSGRUNN: Siden 2005 har det vært en økning på 29 prosent i bussreiser i Skien, Porsgrunn og Bamble. Det ambisiøse målet i perioden fram til 2010 er ikke mindre enn 100 prosent økning.

Pila peker opp

Til det skal Telemark fylkeskommune, grenlandskommunene og busselskapet Telemark Kollektivtrafikk (TKT) få betydelig drahjelp av viktige samarbeidspartener, som Statens vegvesen. De ambisiøse planene ble presentert på en stor kollektivkonferanse i Porsgrunn.

- Kombinasjonen pisk og gulrot må til for å gi kollektivtrafikken et betydelig løft. Dere er i startgropa på noe som kan bli veldig bra, og vi skal hjelpe dere på vegen, sa strategistabsleder i Statens vegvesen, Tore Kaurin, da han innledet konferansen.

Mange aktører

Med en av landets laveste kollektivandeler mener Bjørg-Hilde Her-

findal i Telemark fylkeskommune at Grenland har store muligheter, men at økt satsing på buss og eventuelt bybane ikke er nok. Det må kombineres med restriktive tiltak for å dempe bilveksten.

Hun har store forhåpninger både til Statens vegvesens bystrategiprojekt, belønningsordningen til byregioner, Vegpakke Grenland, fylkets egen infrastrukturplan og samordningsgruppa for kollektivtrafikk i Grenland.

Lokomotiv

Tor Atle Odberg i Statens vegvesen presenterte hvilken viktig rolle han håper Prosjekt Bystrategi kan ha i arbeidet med å løfte kollektiv- og miljøatsingen i Grenland gjennom helhetlig areal- og transportplanlegging.

Statens vegvesen tar nå aktiv del i arbeidet med å samordne disse interessene og planene.

- Byspredning og konkurranse om nærings- og handelsetableringer langs stamvegnettet er noen av de største utfordringene som kollektivtransporten møter, sa Odberg. Han understreket hvor viktig det er å ha en felles arena for å møte utfordringene.

Økt frekvens

Daglig leder i TKT, Merete Andersen, hilser en ny kollektivarena velkommen. Hun forteller at metrobussene (tre stamlinjer) og de fire pendellinjene er i klar vekst.

I dag kjører de 65 bussene fire millioner kilometer i året og frakter fire millioner passasjerer. Dette kan og bør bli betydelig høyere, men selskapet møter to store utfordringer: Bussene begynner å bli fulle

og sjåførtilgangen er svært begrenset. Foruten bedre rutenett er det en rekke andre viktige punkter å forbedre: Informasjon, punktlighet, hyppighet, billettsystem, fasiliteter og framkommelighet.

Kollektivkonferanse i mai

Utfordringer, muligheter og løsninger står i fokus på kollektivkonferansen i Oslo 28.-29. mai.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Grunnlaget for valget av temaer for konferansen er utgivelsen av rapporten "Kollektivtransport. Utfordringer, muligheter og løsninger for byområder" som ble utgitt i høst.

Første del av konferansen handler om utfordringer. Blikket vil bli løftet, og kollektivtransporten vil bli satt inn i en mer overordnet, samfunnsmessig kontekst. Blant annet vil forsker Gunnar Eskeland ved Cicero fortelle om lokal persontransport i et globalt miljøperspektiv.

Når det gjelder temadelen som går på muligheter vil en se på hvordan en kan få en ønsket trafikkutvikling i byområdene. Det

blir foredrag om trengselsskatten i Stockholm og om parkering som virkemiddel. Flere innlegg vil belyse hva som kan gjøre kollektivtransporten mer attraktiv.

Eksempler er foredrag om innovative kontrakter fra europeiske land, universell utforming, andre bransjers markedsføringsstrategier, videreutvikling av reisegarantier og muligheter for ny teknologi/trafikantinformasjon.



(Foto: Trond Isaksen)



Andre runde: Det er klart for ny start på oppgradering av Ålesundstunnelane til hausten. (Arkivfoto: Knut Opeide)

ÅLESUNDSTUNNELANE:

Klart for ferjekaiar

Statens vegvesen vil no sende oppdraget med oppgradering av Ålesundstunnelane ut på tilbod på nytt, samstundes som det er klart for ferjesamband i anleggsperioden.

Geir Brekke

BERGEN: - Vi reknar med å sende tunneloppdraget ut på tilbod på nytt denne veka. Samstundes er vi i tingingar med selskap om drift av

ferjesambandet i den perioden tunnelane er stengde, seier prosjektleiar Ole Kristian Birkeland i Statens vegvesen.

Mesta-opppdrag

Mesta har fått oppdraget med bygging av mellombels ferjekai på Flatholmen i Ålesund, som skal trafikker sambandet Ålesund-Valderøy når tunnelane er stengde. Kontrakten er på 11 mill. kr. Entreprenøren går laus på oppdraget i løpet av eit par veker. Kaien er mellombels, og skal fjernast når tunneloppgraderinga er ferdig, og behovet for ferjesambandet ikkje lenger er tilstades.

På Valderøy skal Statens vegve-

sen bruke reservekaimateriell.

Det var etter at det formelle klarsignalet kom frå samferdsledepartementet rett før påske at Statens vegvesen kunne gå vidare på prosjektutlysinga. I Stortingsproposisjon nr. 45 er det samla åtte ulike prosjekt som Statens vegvesen har ansvaret for. Eitt av desse er altså rv. 658 Ellingsøy- og Valderøytunnelane i Møre og Romsdal.

430 mill. kr

Oppgraderinga av tunnelane stogga i desember 2006, da Arbeidstilsynet fatta vedtak om at arbeidet ikkje kan utførast samstundes med at tunnelane er opne for trafikk.

Det nye arbeidsopplegget fører med seg at arbeidet skal skje kvelds- og nattestid, medan tunnelane er stengde for trafikk. Då lyt trafikantane mellom Ålesund og Valderøy ta ferja.

Endringa har ført til stor auke i kostnadsoverslaget. Prisen er no rekna til 430 mill. kr i 2008-kroner. Dette inkluderar erstatningskostnader til entreprenøren som var i gang med oppgraderinga i 2006, samt kostnader med ferjesambandet.

I tillegg har bomselskapet vore oppteken av tapte bominntekter når tunnelane er stengde, men selskapet kjenner rimelegvis ikkje følgjene av ei slik stenging i dag.

Samferdsledepartementet sluttar

seg opplegget til Statens vegvesen, og forventar at tunnelarbeidet tek til tidlegast i oktober i år, og kan fullførast i løpet av 2009.

Haukeli

Proposisjonen inneheld elles mellom anna klarsignal for neste etappe med oppgradering av Haukelitunnelane, med eit ekstra finansieringsbehov på 95 mill. kr, som departementet vil kome attende til i revidert nasjonalbudsjett seinare i vår.

Revidert finansieringsopplegg er og klart for rv. 108 Nytt Kråkerøysamband i Fredrikstad.

Karmøydelen av Haugalandspakka er og på plass no.



Ingen skadde:Prosjektleiar Ottar Midtkandal (t.h.) rosar skiftleiar Reidar Steinestø og kollegene hans i Mesta for godt HMS-arbeid under tunneldrivinga. (Foto: Geir Brekke)

Nye hol i vest

To nye tunnelgjennomslag på Vestlandet: Ringveg Vest i Bergen sist torsdag, og Fatlatunnelen i Sogn om to veker.

Geir Brekke

BERGEN: Ordførar Gunnar Bakke i Bergen debuterte som luntehaldar då gjennomslaget i Knappetunnelen blei markert. Han ga ros til Statens vegvesen for godt arbeid, og byrådet har denne veka gått inn for finan-

siering av andre byggjesteg, slik at ein kan unngå langvarig pause i framdrifta på Ringveg Vest.

Prosjektleiar Ottar Midtkandal rosa entreprenøren for godt HMS-arbeid, med ingen skadde under tunnelarbeidet så langt.

Den 2,5 km lange tunnelen går under Nordåsstraumen, med ei overdekning heilt nede i 15 meter på det lågaste. Vegdirektoratet har gjeve dispensasjon frå normalen, som er 50 meter overdekning på undersjøiske tunnelar.

- Vi skal gjennomføre full utstøy-

ping i bae tunnellopa i 15 meters lengde, opplyser byggjeleiar John Ove Bjørge i Statens vegvesen. Det blir gjennomslag for det andre hovudløpet i tunnelen neste veke, og seinare for dei to tunnelrampane på nordsida av straumen.

Statens vegvesen vil om to veker ha gjennomslag også i rv. 55 Fatlatunnelen mellom Leikanger og Sogndal. Dette er eit viktig rassikringsprosjekt for trafikken langs nordsida av Sognefjorden, med stor dagpendling mellom dei to bygdene.

REPORTASJE

Samling på topp: Elevar og lærarar frå Sauda vidaregåande skule samla ved Rennesøy-munninga. Heilt til høgre kontrollingeniør Marielle Øyvik i Statens vegvesen. T.v. for henne rådgivar Lena Haugland frå skulen. (Foto: Geir Brekke)



RENNESØY ■ Det blei ein spennande avveksling for drygt 20 elevar frå Sauda vidaregåande skule som vitja Finnfast-prosjektet i Rogaland.

Ein annleis

Geir Brekke

Dei vann ein heil dag på veganlegget i premie. Det vil seie, rådgivar Lena Haugland ved skulen vann ein premie frå Statens vegvesen under ei landsamling for rådgivarar i fjor. Sidan ho underviser i Sauda tok ho med seg elevar og lærarar frå bygg- og anleggslina og fysikkelevar på ein lang heildagstur til Finnfast-anlegget.

Eigen buss

Gjestane var oppe tidlegare enn vanleg denne dagen. Transportlina har eigen buss til opplæring ved skulen, og gjengen nytta denne på turen frå Sauda til Rennesøy, med ikkje mindre enn fire ferjer gjennom Ryfylke.

Elevane fylde møterommet på anleggsriggen, der dei fekk ein grundig gjennomgang av planlegging og bygging av den undersjøiske tunnelen.

Tapsrisiko

Byggjeleiar Anne-Merete Gilje og kontrollingeniør Marielle Øyvik frå Statens vegvesen var vertskap og vikarlærarar for elevflokken denne dagen. Dei delte kunnskapen sin med gjestane om tunnelgeologi generelt og særleg erfaringane frå Finnfast-prosjektet.

- Det er vanlegvis ein risiko på to prosent for at vi kan miste ein undersjøisk tunnel på grunn av for dårleg fjellkvalitet, fortalde Øyvik til ein lett måpande skuleklasse.

- Også på Finnfast var det knytt ikkje så reint lite spenning til om entreprenøren kom seg gjennom dei svake fjellsonene som ein visste noko om etter seismografiske undersøkingar på førehand, fortalde ho.

- Eg sat på kontoret her då tunnelbasen ringde og sa at det var gått eit ras på stuff. Eg tenkte med det same at dette var jammen ei fagleg interessant melding å få i ein rutinemessig kvardag. Men det viste seg snøgt at utrasinga var slik at vi trengte ein lengre stogg i arbeidet, med ekstrarundar både med fjellekspertar og entreprenør. Etter ei tid ble de gjennomført full utstøyping forbi det svake fjellpartiet, seier Øyvik. Seinare har tunneldrivinga gått betre.

Treng rekruttar

- Eg er svært nøgd med denne dagen, sa rådgivar Lena Haugland, som hadde opphavet til fagdagen på Finnfast. Sjølv om elevane før turen har søkt om lineval for neste skuleår, vonar eg de har fått ny kunnskap om fagfeltet vegbygging og tunneldriving, sa ho.

Gilje gav dessutan elevane og eit oversyn over andre fagfelt som Statens vegvesen har ansvar for, uansett forvaltningsreforma.

Elevane fekk og høve til å møte ein av ungdomane til entreprenør NCC som arbeider med betongsikring i tunnelen. Bodskapen til dei unge er at det manglar folk til både tunneldriving og dei andre fagfelte innan veg- og trafikksektoren.



Læraren: Byggjeleiar Anne-Merete Gilje underviste i tunnelgeologi og andre fagfelt for elevane. (Foto: Geir Brekke)

Steinprøver: Her får elevane orientering om materialprøver av fjellkvaliteten. (Foto: Geir Brekke)



S SKULEDAG

Snart gjennom

- Vi reknar med gjennomslag i Finnøytunnelen ein gong i midten av mai månad i år, seier byggjeleiar Anne-Merete Gilje i Statens vegvesen.

Geir Brekke

HANASAND: Tunneldrivinga har gått etter planen siste året, etter at det var visse vanskar tidleg i 2007. No nærmar NCC seg gjennomslag i hovudtunnelen mellom Rennesøy og Finnøy. Ein har passert det store vegkrysset i den undersjøiske tunnelen, der tunnelarmen

til Talgje tek av. Gjennomslaget på Talgjetunnelen kjem seinare i år.

Det har vore tett ingeniørgeologisk oppfølging av tunneldrivinga. Finnfast har og vore ein del av eit forskingsprosjekt på utvikling av betre sikringsmetodar, som og blir fylgd tett av Norges geotekniske institutt.

Fører logg: Marielle Øyvik og hennar kolleger i Statens vegvesen fører kontroll på stoff før kvar salve. (Foto: Geir Brekke)



FAKTA FINNFAST

Totalomfang: 8 370 m
Tunnelar: Finnøytunnelen på 5 685 m med profil T 8,5 og Talgjetunnelen på 1 467 m med profil T 5,5.
Djupaste punkt: 200 m under havoverflata.
Kostnad: 560 mill. kr
Finansiering: 80 prosent bompengar, 15 prosent ferjetilskotsmidlar og 5 prosent statleg løyving.
Byggjstart: August 2006
Opning: Oktober 2009
Hovudentreprenør: NCC Construction

AKTUELT



Styrker tilbudet

Regjeringa vil i revidert nasjonalbudsjett kome med framlegg om tilleggsøyving for å finansiere ei styrking av tilbudet i ferjesambandet Flakk-Rørvik (biletet) mellom Trondheim og Fosen, opplyser samferdselsminister Liv Signe Navarsete. - Midlane skal nyttast til innleie av ledig ferje for innsetjing i sambandet. Dette sikrar at kapa-

siteten i tilbudet blir auka, slik at ein mellom anna blir betre i stand til å handtere helgetrafikken i sommarhalvåret, skriv samferdselsminister Navarsete i ei pressemelding. Det blir arbeid med å få på plass ei løysing med Sør-Trøndelag fylkeskommune og dei andre partane så raskt som det er praktisk mogleg. (Arkivfoto: Knut Opeide)

Vil ha statlig fullfinansiering

Regjeringa foreslår statlig fullfinansiering av Kvivsvegen på E39 mellom Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. Forutsetningen er at de 45 mill. kr som er samlet som aksjekapital til bompengeselskapet blir omdisponert til forskuttering uten krav om kompensasjon for prisstigning.

- Det er opprinnelig lagt til grunn

delvis bompengefinansiering av prosjektet. Bompengedraget er lavt i forhold til kostnadene for prosjektet, og bompengeinnkreving vil føre til høy avvisning av trafikken, sier samferdselsminister Liv Signe Navarsete. Hun påpeker at det legges vekt på at forslaget ikke skal gå ut over framdriften i prosjektet og mener det blir en vinn-vinn situasjon for alle.



Glad sjef: - Eg er glad for at Statens vegvesen endeleg er i mål med framlegget til reguleringsplan for Ryfast, seier distriktssjef Hanne Hermanrud. (Arkivfoto: Dagrunn Husum)

Ryfast-plan snart i mål

- Eg gler meg til at vi kan levere framlegget til reguleringsplan for Ryfast denne månaden.

Geir Brekke

STAVANGER: Det er distriktssjef Hanne Hermanrud i Statens vegvesen som seier dette til Vegen og vi. Ho er oppriktig glad og letta over at ein snart kan sjå eit resultat av det omfattande planarbeidet, som har pågått sidan omorganiseringa av etaten for fem år sidan.

Tidkrevjande

- Vi kjem til å markere denne milepelen internt på distriktkontoret, seier Hermanrud, som ikkje legg skjul på at etaten har lagt ned eit omfattande og tidkrevjande arbeid med Ryfast, som altså er fastlands-sambandet mellom Strand i Ryfylke og Stavanger, via bydelen Hundvåg, nordvest for sentrum.

Mulighetsstudier

Planleggingsleiar Bjørn Åmdal har stått i brodden for planprosessen dei siste åra, og han har aldri lagt skjul på at ein burde ha vore gjennom ein kommunedelplan før ein gjekk vidare med reguleringsplan for prosjektet. Men avgjerda om å gå rett på reguleringsplan var fatta før omorganiseringa av Statens vegvesen. Uansett har ein vore nøydd til å ta fleire ekstrarunder og gå gjennom såkalla "mulighetsstudier" av ulike alternativ, med utarbeiding av planprogram og konsekvensutgreiing. Ei arbeidsgruppe har i vinter sett på moglege finansieringsløyningar for prosjektet.

Endeleg betre veg til Gaustadblick

Endeleg blir den etterlengta vegutbetringa til Svineroi og Gaustadblick i Telemark påbegynt.

Kjell Wold

RJUKAN: I mai startar entreprenørfirmaet Trafikk og Anlegg AS frå Skien den omfattande og krevjande jobben med å utvide bredda og rassikre den bratte og svingete vegen frå Svadde i dalbotnen ved Rjukan og dei om lag fem kilometerane på fv. 651 opp til det nye ferieparadisiet ved foten av Gaustadtoppen.

Berre eit felt

- Jobben er så krevjande at mykje av sprengings- og ryddearbeidet må skje på nattetid, seier byggeleiar for spleiselaget, Trond Solbakken i Statens vegvesen. Meir enn 50 000 kbm stein og fjell skal sprengast ut i den stupbratte lia som Svineroivingen slynger seg opp gjennom. Mange plassar på vegen er i dag for smale til at to køyretøy kan passere kvarandre. Spesielt når dei mange turistbussane til Gaustadblick er på klatretur oppstår problem i møte med andre bilar.

Krevjande sikring

Utbeingsarbeida, som vil ta halvanna år og koste om lag 47 millionar kroner, er eit stort spleiselag mellom Tinn kommune (20 mill. kr), Telemark fylkeskommune (20 mill. kr) og dei private utbyggarane (7 mill. kr).

- Auka breidde på vegen, utviding av slynge tre og omfattande fjellreinsk og rassikring med nett og boltar gjer at arbeidet først er rekna med å vere ferdig hausten 2009, seier Solbakken. Svineroivegen ble bygd under krigen og er



Slynge 3: Her er ein av dei største flaskehalsane på Svineroivegen, seier Trond Solbakken i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

utbeta og rassikra ei rekke gonger. Den er også del av fv. 651 mellom Rjukan og Tuddal i Hjartdal på

andre sida av høgfjellet. Og på grunn av arten på arbeidet må mykje av jobben gjerast på natta,

fordi vegen ikkje skal stengast for ordinær trafikk på dagtid under den halvanna år lange anleggstida.

900 millioner kroner dyrere for ny E6-trasé

Utvidelsen av E6 Gardermoen-Kolomoen i Hedmark vil koste 5,7 mrd. kr, 900 mill. kr mer enn tidligere beregnet. Merkostnaden må betales av trafikantene.

Håkon Aurtien/Einar Sjøberg

HAMAR: Dette viser en beregning basert på tilbud på strekningene

Gardermoen-Dal og Skaberud-Kolomoen.

Prisvekst

- Stortinget har bestemt at utvidelsen av E6 fra Gardermoen til Kolomoen skal finansieres med 1,5 milliarder kroner i statsmidler, mens trafikantene skal betale resten, sier fungerende prosjektleder Taale Stensbye i Statens vegvesen. Økningen skyldes kraftig pris-

vekst i anleggsmarkedet, og da særlig på stål og betongkonstruksjoner. Følgen av økningen er at trafikantene må betale nærmer 90 kroner for å kjøre strekningen.

- I grunnlaget for Stortingsproposisjonen ble det tatt høyde for vanlig prisøkning. Etter det har det vært en betydelig kraftigere prisvekst i anleggsmarkedet, noe som gjør at bygging av blant annet bruer og tunneler blir vesentlig dyrere

enn antatt, sier Taale Stensbye.

Billigste alternativ

De nye beregningene baserer seg på billigste alternativ langs Mjøsa, der det er uenighet med kommunene om hvor mye av E6 som skal gå i tunnel.

- Dersom Miljøverndepartementet velger en annen løsning, vil bompengavgiften måtte økes ytterligere, sier Stensbye.



Ros frå Navarsete

■ ■ Det vanka mykje ros, men ingen pengar då Trafikktryggleik Hallingdal vitja statsråd Liv Signe Navarsete før påske. – Me er nøgde med møtet og fekk høyre at ministaren er godt orientert om samarbeidet om trafikktryggleik mellom seks kommunar i Hallingdal, seier prosjektleder Knut E. Jetlund (biletet). (Arkivfoto: Kjell Wold)

Tunnel eller bru

■ ■ Statens vegvesen har utredet kostnader og muligheter for en tunnel under Oslofjorden mellom Horten og Moss til den nette sum av fem mrd. kr. NHO kunne heller tenke seg bru mellom Vestfold og Østfold til 20 mrd. kr. Mange mener det er vel tidlig å snakke om dette nå, og at konkrete planer om dette nok ligger minst 20-30 år fram i tid.

Ber Vegvesenet ta over

■ ■ Etter store kutt i budsjettene, ber Narvik kommune Statens vegvesen ta over ansvaret for vegbelysningen på riksvegene og fylkesvegene i kommunen. De aktuelle vegstrekningene er deler av E6, Beisfjordveien, Skjomenveien og veien inn til Vassdalen. Narvik kommune har allerede stanset alle reparasjoner og utbedringer på lysene langs veggen.

Listermål i 2012

■ ■ Listerpakken kan komme i mål i 2012 om fylkesrådmannen i Vest-Agder får det som ønsket og Stortinget gir tilslutning. Planen for fullfinansiering av prosjektene på Lister skal behandles i diverse fylkesfora utover denne våren. Når ny rv. 465 Hanesund-Sande i Farsund åpnes tidlig i 2009 starter innkrevningen fra ny bomstasjon i Herad.



Gir seg: Så snart de siste silkebåndene er kuttet og hornmusikken er stilnet for ny E6 i Østfold, går prosjektleder Erik Gressløs over i ny jobb. Han synes det er vanskelig å fortsette i Statens vegvesen når pris alene avgjør hvem som skal få byggeoppdrag. (Foto: Håkon Aurlien)

- Vi burde avvise useriøse tilbydere

- Har jeg bare trøbbel med byggmesteren som setter opp huset mitt, velger jeg ikke den samme til å sette opp garasjen bare fordi han har lavest pris. Det burde vi ikke gjøre i Vegvesenet heller.

Håkon Aurlien

SARPSBORG: Kraftsalven kommer fra Erik Gressløs, prosjektleder for E6-utbyggingen i Østfold. I november åpnes de siste deler av de 65 km med fire felts E6 gjennom Østfold,

bygget over en åtteårsperiode for rundt fire milliarder kroner. Prosjektorganisasjonen trengs minst et år til, men Gressløs har valgt å slutte. Fra nyttår blir han daglig leder i et privat entreprenørfirma.

Kontraktstrategi

Gressløs føler behov for å gjøre noe annet og har fått ett jobbtillbud som virker motiverende. Men en viktig grunn til avgangen er at han ikke vil være med på en kontraktstrategi der lavest pris skal gjelde nærmest uansett.

- Jeg har forståelse for at det er forskjell på offentlige og private anskaffelser, men det blir veldig feil når det ikke får konsekvenser når aktører opptrer useriøst og svikter på kvalitet, oppfølging og samarbeid. Slik vi har det nå, premieres

de med nye kontrakter bare de legger inn laveste pris, sier den avgående prosjektlederen.

Etter snart 25 år i bransjen, er Gressløs er forundret og skuffet over at Statens vegvesen ikke er kommet lenger når det gjelder fornyelse. Både av kontraktsformer, firmakvalifisering og tildelingskriterier på tradisjonelle enhetspris-kontrakter.

Flest seriøse

Når jobben er gjort er en sterkt ulykkesutsatt E6 bit for bit bygget om til en sikker firefeltsstrekning med fysisk midtdeler. Gressløs snakker om de åtte årene som en fantastisk tid.

- Jeg er stolt over den tillit jeg har blitt vist og over de gode folkene jeg har fått arbeide sammen

med. Vegvesenet har vært en flott arbeidsplass, sier han. Han understreker at de aller fleste entreprenørene som har vært i sving på E6, er seriøst arbeidende og gode selskaper som har gjort jobben på en svært tilfredsstillende måte og levert god kvalitet.

- Det er lett å forholde seg til de som gjør en ordentlig jobb og vi må sørge for at dette er en innsats som premieres blant annet i konkurransen om nye oppdrag, sier han.

Kvalitetsfokus

- Det er langt tyngre å drive et prosjekt når man har entreprenører som ikke opptrer redelig og som utnytter enhver mulighet til å forsøke å tjene penger, fremfor å samarbeide og sikre god kvalitet, sier han. Han er glad for at han har

erfarne og kompetente medarbeidere i prosjektet. Mange av disse har til dels brukt all sin kunnskap på nitidig oppfølging for å forebygge slett kvalitet på sluttproduktet.

- Useriøse entreprenører er veldig ressurskrevende for byggherren. Produkter som blir underkjent og som må utbedres, får som regel aldri samme kvalitet som om de blir bygget riktig første gang, sier han. I løpet av anleggstiden har han vært nødt til å gå ut i forsvar av det tyske entreprenørfirmaet Bilfinger Berger, som fikk jobbene med både Svinesund- og Sannesundbruene.

- Vår erfaring er at de er blant de absolutt beste på kvalitet. Det skyldes at de har en grundig kvalitetskultur som styrer den daglige utførelsen, sier han.

LANDET RUNDT



Frå tre til betong

EIGERSUND ■ Statens vegvesen kjem likevel ikkje til å byggje trebru over Lygrefjorden i Rogaland (biletet). Einaste tilbodet som kom inn låg 50 prosent over budsjett-ramma. No blir prosjektet endra

til betongbru med same spenn, nær kopi av ei ny vegbru på rv. 44. Prosjektet blir lyst ut att i april, men er blitt forseinka med tre månader, så langt. (Foto: Geir Brekke)



Pusser opp 50 holdeplasser

DRAMMEN ■ Her står kollektivkoordinatør Sigrid Hellerdal og senioringeniør Einar Ottesen i Statens vegvesen på den nye buss- holdeplassen på Bangeløkka som åpnet i fjor høst. I år skal om lag 50 bussholdeplasser langs tre hovedruter i Drammen, Eiker-

kommunene og Modum pusses opp for tre millioner kroner. Det gjelder holdeplassene på rute 3 Merket-Lolland i Drammen, strekningen Gulskogen-Mjøndalen og hele vegen langs rv. 283 Krokstad-elva-Hokksund-Modum. (Foto: Kjell Wold)



Tjuvstart i Fjøsdaalen

LOFOTEN ■ Fjøsdaalen tunnel ble åpnet for trafikk like før påskehelgen satte inn. Det var ingen markering ved åpningen. I stedet blir det en mindre offisiell markering torsdag 3. april.

Trafikkavviklingen etter omlegging gikk greit. De fleste bremset ned for å tenke seg om før de kjørte inn i tunnelen.

Den gamle vegsløyfa rundt

fjellet holdes åpen for gang- og sykkeltrafikk sommerstid. Arbeidene på tunnelen startet før de nye tunnelkravene ble innført, men er likevel innredet etter nye krav bl.a. med brannskap hver 125. meter og evakueringslys hver 62,5 meter samt dekning for telefon og radio. Avkjøring til gammel veg er midlertidig sperret med kjegler og bukker. (Foto: Berit Tora Sand)



Pælesjefen

TRONDHEIM ■ Regionveg-sjef Berit Brendskag Lied fikk oppfylt en gammel drøm da hun fikk lov å bruke pelerigg for første gang. Med

et realt smell sto hun for byggestarten til Pirbrua, en 145 millioners firefeltsbru over Nidelva, 1. april. Naboene er varslet om at pelestøyen

vil fortsette fram til sommeren, men resten av pelingen tar Fundamentering AS over for regionveg-sjefen. (Foto: Tove Eivindsen)



Jakter vinner: - Det er viktig å sette fokus på trafikksikkerhetsarbeidet, og trafikksikkerhetsprisen er en super anledning, påpeker Kjellaug Fredrikke Fuglem. (Foto: Christin Hermann)

Søker verdig vinner

STEINKJER ■ Nord-Trøndelag fylke har vedtatt å dele ut en trafikksikkerhetspris for 2007. Prisen skal være en æresbevisning som markerer spesiell innsats for bedre trafikksikkerhet i fylket. Prisen kan tildeles en person, et utvalg, et lag eller lignende.

- Vi trenger forslag til kandidater, sier senioringeniør Kjellaug Fredrikke Fuglem i Statens vegvesen, som er sekretær i tildelingsnemda for trafikksikkerhetsprisen, som er oppnevnt av fylkestinget. Hun ber om at forslag er kommet innen 10. mai.



Ettertraktet vare

BÆRUM ■ Bærumsbokstaver på registreringsnummeret er ettertraktet vare og Janne Svensen (bildet) ved Billingstad trafikkstasjon er ikke alene om å registrere nye biler med BR opp til BP som initialer. For et par år siden ble registreringssystemet lagt om slik at nybilkjøpere

selv kan bestemme hva slags tilhørighet bilen skal få, selv når de kjøper en bil lokalt. Bergensordføreren ble viden kjent da han registrerte sin nye tjenestebil på BR og ikke det stedegegne SU, og ifjor alene ble et 100-tall nye Bergensbiler registrert på samme måte. Like mange nybi-

ler vestpå ble registrert på bokstavene ZZ, som normalt tilhører Lakselv. Og et 50-tall bruktbiler fra landet rundt ble Bærumsbiler etter at kjennetegnene ble stjålet, hvilket er unntaket i regelen om evigvarende registreringsskilt. (Foto: Håkon Aurlien)

Åpen dag i skogen

TANGEN ■ Anleggsarbeidene er godt i gang på E6-utvidelsen syd for Hamar og første tirsdag i måneden er folk flest invitert til "Åpen dag" på anleggsriggen i skogen øst for Tangenkrysset. I underkant av 60 personer fant første tirsdag i mars vegen til anleggskontoret, til prat og meningsutveksling med representanter fra Statens vegvesen og entreprenøren Hæhre Entreprenør AS. Byggeleder Terje Halbakken (bildet) opplevde god dialog med Frank Monsen (sittende) og Per Evenrud og møtene ga gode innspill. (Foto: Einar Søberg)



Held brua i stand

MELAND ■ Krossnessundbrua på rv. 564 i Hordaland blei opna i 1976, og no er det tid for ei overhaling. I lag med ni andre bruer i Bergen distrikt har Statens vegvesen laga ein samlekontrakt for

bruedlikehald. På Krossnessundbrua er det den såkalla kontaktstøypen i vegbana som skal erstattast med asfalt. Det kom inn fem tilbod på jobben. (Foto: Geir Brekke)



Frodeåsen: Vegåpning i Tønsberg ved byens ordfører Per Arne Olsen f.v., vegdirektør Terje Moe Gustavsen og regionvegsjef Andreas Setsaa. (Foto: Kjell Wold)

Vegåpning på "hjemmebane"

TØNSBERG ■ Det ble vegåpning delvis på hjemmebane for vegdirektør Terje Moe Gustavsen, da han skar over snoren på nye riksveg 300 og Ringveg nord i Tønsberg før

påske. Vegdirektøren som har bodd mye av sitt voksne liv i Vestby i Akershus er nemlig født i Vestfold og tilbrakte også to år av sitt liv i Tønsberg.



Tippes rundt: Seksjonsleder Weronica Vik får instruksjoner av Trafikksikkerhetskoordinator Steinar Utby før han starter Velte-Petter. (Foto: Britt Cristine Mathisen)

Interne trafikksikkerhetsdager

TROMSØ ■ 26. og 27. mars var det interne trafikksikkerhetsdager for ansatte i Midtre Troms distrikt. De leide glattkjøringsbanen på Håpet i Tromsø og glattkjøringsbanen på Aspelund ved Finnsnes. Banene var disponible fra kl 12:00 frem til kl 18:00, slik at det var mulig å stikke innom for en testtur når det passet i løpet av arbeidsdagen, eller etter arbeidstid. En kunne ta med egen bil eller benytte en av de tre tjenes-

tebilene som var med, alle tre med piggfrie vinterdekk. Dette var biler i ulike størrelser, med eller uten firehjulstrekk, automatgir og antiskrens. Dessuten kunne en teste hvordan det er å kjøre med piggfrie dekk.

Det ble også fokusert på bilbeltebruk, de som ville fikk prøve "Veltepetter", som viser viktigheten av å bruke bilbelte, og å bruke det riktig.

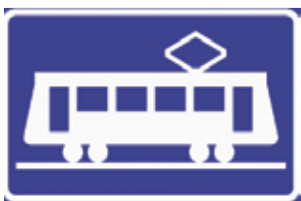
REPORTASJE

Feil tunnelfokus

■ ■ For en gangs skyld er Ap og FrP helt enige i en samferdselssak i Vestfold. Debatten om tunnel eller bru mellom Horten og Moss er helt feil fokus, mener Hortenordfører Nils-Henning Hontvedt (Ap) og leder i hovedutvalget for plan og areal i fylkeskommunen Erik Andersen (FrP), skriver avisa Gjenangeren. Duo'en vil mye heller prioritere dobbeltspor på Vestfoldbanen og fullføring av fire felts E18 i Vestfold.

Vil ha bilbeltebilder

■ ■ Statens vegvesen inviterer snart til fotokonkurranse om bilbeltemotiv. - Vi håper å få inn mange kreative bilder, men ikke kopier av de gamle motivene. Alle kan sende inn foto, og vinnerbildene vil bli presentert som en utendørs reklamekampanje, sier kampanjeleder Bjarte Skaugset (bildet) i Statens vegvesen. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

**Ny trikkeholdeplass**

■ ■ Tirsdag ble den nye høystandard trikkeholdeplassen utenfor Hotell Royal Christiania åpnet med kaffe og kaker til passasjerene. Dette er den første av fire holdeplasser som skal bygges på Jernbanetorget i Oslo. Disse får effektiv av- og påstigning, tilrettelagt for funksjonshemmede - og med sanntidsinformasjon.

Det blir fortsatt mye anleggsdrift i området før Jernbanetorget til høsten framstår i ny drakt og prakt for de rundt 150 000 reisende som daglig passerer. Folk kan se fram til at det blir bedre kapasitet og enklere og mer oversiktlig å reise med buss og trikk. Også fotgjengere vil komme seg lettere til og fra.

Trygg kjøring

■ ■ Statens vegvesen Fjordane distrikt gjer framlegg om at kurs i trafikksikker og miljøriktig bilkjøring blir obligatorisk for alle tilsette. For nokre år sidan vitja dei tilsette i distriktet trafikksikkerhallen i Stavanger, og var og innom ei glattkjøringsskule på turen for å perfektionere seg i trygg bilkjøring på glattføre.

Brukongress

■ ■ Den femte "Strait Crossings"-kongressen blir skipa til i Trondheim i dagane 22.-25. juni i 2009. Statens vegvesen har ikkje kapasitet til å ta på seg arrangøransvaret denne gongen, og har fått NTNU og SINTEF til å stå for den internasjonale fagkongressen, som tek for seg ulike brutypar, tunnelar og ferjeløysingar.

Sitter på vannkilden

Her sitter prosjektleder i Statens vegvesen, Arvid Veseth, på en historisk vannkilde i en av landets eldste byer.

Kjell Wold

TØNSBERG. Helt tilbake til Olav Trygvassons tid for 1000 år siden tror en vannkilde under Frodeåsen var i bruk.

I forbindelse med byggingen av Ringveg nord og Frodeåstunnelen gjennom Tønsberg som åpnet i mars, har ett av mange viktige miljøtiltak i dette prosjektet vært å ta vare på og ruste opp den sagnomstuste Kjelleolla.

Viktig vannkilde

I følge et hefte utgitt av Vestfold Historielag om "Kilden under Frodeåsen" er den kjente Snorre-sagaen en av de første skriftlige kilder der Kjelleolla omtales.

Arkeologiske utgravninger i den 1000 år gamle byen har også påvist en rekke brønnhull i bygrunnen. Lenge før vannverk med uthulte tømmerstokker som rør ble anlagt med fall fra byskogen, var Kjelleolla under Frodeåsen et av de nærmeste og sikreste vannforsyningsstedene.

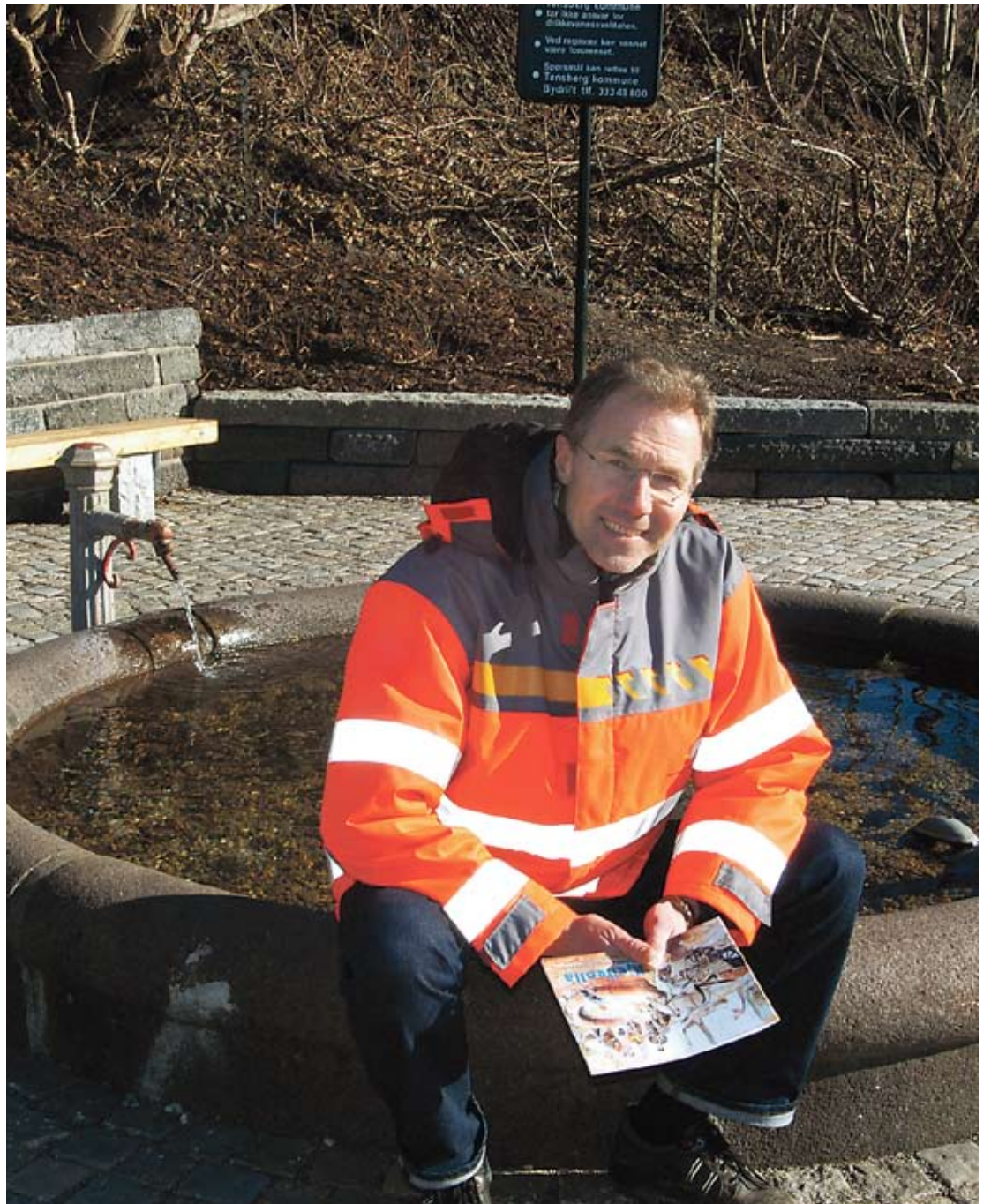
Pusset opp

- Vi har forsøkt å bevare og forskjønne stedet rundt olla så godt som mulig, og vi synes vi har lyktes rimelig bra med det, sier Veseth, som stolt viser fram resultatet slik det er blitt i dag.

Mens Kjelleolla før den nye vegen var et litt bortgjemt og tilgrodd sted, framstår olla og plassen i dag som en idyllisk attraksjon rett ved en diger trafikkmaskin.

Historisk betydning

Gjennom perioder av historien har vannkilden også vært kjent under navnet Frodeolla. Olla ligger mellom to av byens mest kjente, historiske plasser, Slottsfjellet og Jarlsberg hovedgård.



Kjelleolla: Arvid Veseth og Statens vegvesen har pusset opp den historiske Kjelleolla som del av det nyåpnede vegprosjektet Ringveg nord i Tønsberg. (Foto: Kjell Wold)

Allerede på 1600-tallet hadde Kjelleolla en viktig betydning som vanningssted både for husdyr og mennesker.

I 1683 skjedde det et viktig eierskifte da greve Fredrik Gylden-

løve overlot grevskapet og godset til general og øverstkommanderende i Norge, Gustav Wilhelm Wedel Jarlsberg.

Med opphevelsen av adelskapet i Norge i 1821 ble Jarlsberg gjort

om til stamhus med et eksklusivt lovverk. Kjelleolla hadde sammen med Foynollen og St. Peters olle en viktig funksjon som stabil vannforsyning for Tønsberg langt fram mot 1900-tallet.



Forskningskonferanse: Nærmere 30 vegvesenansatte skal delta på forskningskonferansen TRA i Ljubljana i april.

Forskningskonferanse

Rundt tretti ansatte i Statens vegvesen skal i slutten av april delta på forskningskonferansen TRA (Transport Research Arena) i Ljubljana i Slovenia.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Hovedtema for konferansen er transport/klimaendringer og trafikksikkerhet. Det ligger an til å bli rundt tusen deltagere. 16 av de 30 deltagerne fra Statens vegvesen har levert bidrag, og noen få vil bli

muntlig framført. De andre har fått tilbud om å presentere bidragene i form av posters. Statens vegvesen skal for øvrig også ha ei lita utstilling sammen med Sintef, Safe Road og Via Tec. Det er andre gang denne konferansen blir arrangert. Arrangør er CEDR (Conferences of European Directors of Roads), Europa-kommisjonen og ERTRAC (European Road Transport Research Advisory Council). De har satt seg som mål at TRA, som skal arrangeres annet hvert år, skal bli den europeiske versjonen av TRB (Transport Research Board) i Washington.



Trafikkauke: Her på E39 ved Opofta i Kvinesdal er det stor auke i trafikken. (Arkivfoto: Kjell Wold)

Trafikkauke på ny E39

Trafikken på ny E39 Lyngdal- Kvinesdal aukar etter opninga i 2006.

Kjell Wold

I dag varierer trafikken frå 3850 biler i døgnet på første del av strekinga austfrå i Lyngdal til 5718 biler i døgnet lengst vest mot Flekkefjord grense. Det er 10-20 prosent meir trafikk enn på den gamle E39 gjennom Kvinesdal før vegopninga 30. august 2006. Ved Gluggevann på gamle E39 var døgntrafikken i 2001 3000 bilar. I dag går det i snitt 3850

biler i døgnet på ny E39 mellom Handeland og Opofta. Trafikken vidare på ny E39 frå Opofta til Fedaheitunnelen er nå i snitt 4475 bilar i døgnet. Trafikken frå Fedaheitunnelen til Svindlandstunnelen er på 5720 bilar i døgnet. Siste oppdaterte trafikktejing frå "gamlevegen" i Kvinesdal frå 2005 viser at det gikk om lag 4550 bilar i døgnet på Øyesletta. Mens trafikken på ny E39 telles kontinuerlig er det på gamle E39 i nå bare periodiske teljingar. Etter planen skal nye trafikktejingar langs gamle E39 på Øyesletta og gjennom Liknes igjen gjerast i 2009.

Satser stort på sykkel

Sandefjord vil for alvor bli sykkelby og skal bruke 36 millioner kroner på en rekke tiltak de neste årene.

Kjell Wold

SANDEFJORD: I april legges Hovedplanen for sykkel fram for kommunepolitikerne. Med de foreslåtte investeringene når en oppimot halvparten av de 36 forbedringspunktene en ønsker å gjøre noe med i hvalfangerbyen.

- Sykkelplanen er ikke en plan for å bygge mest mulig ny gang- og sykkelveg, sier planansvarlig for sykkelbyprosjektet Lars Olav Farstad i Statens vegvesen. Målet er å øke sykkelbruken blant byens innbyggere og legge forholdene best mulig til rette for det. Innenfor ønskelisten på 36 tiltak til en beregnet kostnad på 84 millioner kroner, skal en konsentrere innsatsen på tre hovedområder de nærmeste årene.

Krysspunkter

Utbedring av viktige krysningspunkter i sentrum, sykling mot envegskjøring i sentrumsgatene og oppmerking av sykkelfelt i kjørebanelen. Videre skal det planlegges for et sammenhengende sykkelnett fra bydelene og inn mot sentrum. Det planlegges også en snarlig realisering av en etterlengtet komplettering av gang- og sykkelvegen langs Ringvegen.

Sentrum først

- Det er viktig å starte innsatsen nær sentrum først, for det er der

behovet for forbedringer og potensialet for økt sykkelbruk er størst, sier Farstad. Han ser fram til å arbeide med sykkelsatsingen i Sandefjord som han mener trenger et betydelig løft, selv om ikke alle 36 tiltakene kan finansieres innenfor rammen på 36 millioner kroner.

Positiv opplevelse

Sikkerhet er sammen med attraktivitet og framkommelighet hovedmålene for sykkelarbeidet.

Det skal oppleves som positivt å være syklist i sentrum av Vestfolds mest folkerike kommune, der 95 prosent av de 40 000 innbyggerne bor under fem kilometer og dermed i ideell avstand fra sentrum.

Mange tiltak

Her er noen av de første tiltakene i sykkelbyen Sandefjord:

Krysningspunkt ved Pukkestad undergang, Museumsgata, Landstads gate, Kilgata/Bjerggata og Sikringsalsveien/Dronningens gate. Gang- og sykkelveg er aktuelt fra Strandpromenaden til Stub og langs Ringvegene, Østerøyveien og Kjellbergveien blant annet.

Reasfaltering og oppmerking av sykkelfelt er også aktuelt i en rekke bygater foruten sykling mot envegskjøring i en rekke sentrumsgater.

Sykkelsatsing: Flere sykkelfelt i bygatene er ett av mange tiltak Lars Olav Farstad i Statens vegvesen skal jobbe med i sykkelbyen Sandefjord. (Foto: Kjell Wold)



Sykkelparkering i særklasse

Jotuntilsatte på sykkel har parkeringsplasser i særklasse. Overbygd og arkitektdesignet.

Kjell Wold

SANDEFJORD: Tre stilige praktbygg møter deg ved hovedinngangen til Jotun Fabrikker på rv. 303 et par kilometer sørvest for Sandefjord sentrum. Tre like bygg for tilsatte som tar seg til og fra jobb på tohjulinger. To parkeringshus for sykler, ett for motorsykler.

- I sommerhalvåret er de smekkkfulle alle tre. Over 100 av våre ansatte bruker sykkel regelmessig til jobb. Det er rundt 20 prosent av våre ansatte, forteller avdelingsleder for bygg og eiendom, Svein Aagard. Det nye inngangspartiet og parkeringsbyggene er fra 2006, da vegen og krysset utenfor måtte bygges om av trafikksikkerhetsgrunner. Med stor

trafikk til og fra Jotunfabrikkene og bydelene sønnafor og en stor parkeringsplass for biler vis-a-vis, oppstod det mange trafikkfarlige situasjoner i morgen- og ettermiddagsrushet.

Tryggere

- Noe måtte gjøres. Det var både vi, kommunen og Statens vegvesen enige om. Vi kjøpte et par naboeiendommer for å få en større, bedre og mer oversiktlig innkjøring til bedriften. Sikkerheten måtte bli bedre for alle trafikkantgrupper, både for våre egne ansatte og andre som bor og ferdes her, forteller Aagard. Sykling til jobben kan også leses av på bedriftens sykefraværstall, som har vært lave i flere år.

I særklasse: Svein Aagard i Jotun i Sandefjord kan tilby arbeidskolleger god og bekvemmelig plass for de som sykler til jobb. (Foto: Kjell Wold)





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

Kontrollingeniører E6,

Stange
Stillingsnr. 1-049-08
Søknadsfrist 4. april.

Saksbehandlere til trafikant og kjøretøysseksjonen,

Oslo
Stillingsnr. 1-050-08
Søknadsfrist 4. april.

Ingeniør Automatisk trafikkontroll (ATK), Moss

Stillingsnr. 1-053-08
Søknadsfrist 4. april.

Ingeniør/sivilingeniør, trafikksikkerhet, Oslo

Stillingsnr. 1-054-08
Søknadsfrist 4. april.

Rådgiver/planlegger,

Stor-Oslo
Stillingsnr. 1-044-08
Søknadsfrist 10. april.

Kundekonsulenter,

Billingstad/Risløkka
Stillingsnr. 1-051-08
Søknadsfrist 11. april.

Vegplanleggere,

Oslo
Stillingsnr. 1-055-08
Søknadsfrist 11. april.

Førerprøvesensorer,

Drøbak, Risløkka el. Billingstad
Stillingsnr. 1-56-08
Søknadsfrist 11. april.

REGION SØR

Distriktsjef Øvre Buskerud,

Hønefoss
Stillingsnr. 2-017-08
Søknadsfrist 7. april.

Inspektør/førerprøvesensor,

Tønsberg
Stillingsnr. 2-018-08
Søknadsfrist 14. april.

Inspektør/førerprøvesensor,

Skien
Stillingsnr. 2-019-08
Søknadsfrist 14. april.

REGION VEST

Trafikkteknikk/Trafikksikring,

Haugesund
Stillingsnr. 3-036-07/08
Søknadsfrist 4. april.

Førerprøvesensorw,

Haugesund
Stillingsnr. 3-026-08
Søknadsfrist 11. april.

Jordskifte kandidat/ grunnervar,

Bergen
Stillingsnr. 3-028-08
Søknadsfrist 15. april.

Plan- og forvaltningsoppgåver,

Førde
Stillingsnr. 3-029-08
Søknadsfrist 15. april.

Elektroingeniør,

Leikanger
Stillingsnr. 3-066-07
Søknadsfrist 15. april.

REGION NORD

Saksbehandler

tilsynsseksjonen,
Tromsø el. Bodø
Stillingsnr. 5-012-08
Søknadsfrist 4. april.

Sensor,

Nord-Troms og Vest-Finnmark
Stillingsnr. 5-013-08
Søknadsfrist 4. april

For ytterligere informasjon se vegvesen.no/jobb



Styrer selv: Leder for Orkdal trafikkstasjon Einar Wold kan selv regulere grensenivået for støy på lydøret. (Foto: Tove Eivindsen)

Lydhørt lydøre

Byggherren Statens vegvesen har naturlig nok et fokus på støy. Men hva med eventuelle støyplager for tilsatte som ikke jobber på anlegg eller veg?

Tove Eivindsen

ORKANGER: Trafikant- og kjøretøysseksjonen i Sør-Trøndelag har bestemt seg for å undersøke akkurat dette, og først ut er Orkdal trafikkstasjon. Et elektronisk "øre", SoundEar, er montert opp på veggen i skrankelokalet, og mistankene har slått til.

Lyste hele tiden

- For å kunne ha en ubesværlig samtale og å klare å konsentrere seg er den anbefalte støygrensen i kontorer eller kundeekspedisjoner 45-55 desibel, forteller leder for Orkdal trafikkstasjon, Einar Wold.

- Men da vi stilte inn "øret" på maks 60 desibel lyste det rødt hele tiden. Derfor måler vi nå med gren-

severdi 70, som er grensenivået for industri uten støvende maskiner. - At støynivået blir målt så høyt har mye med rommet i seg selv å gjøre, forteller Wold, som ikke mener at verken kunder eller tilsatte på Orkanger er spesielt høyrøstede.

- Lokalet er ganske lite, her er en del kontormaskiner som står og durer, og det blir en del tilbakeslag av lyd fra veggene, forklarer han.

Priselønnet

Trafikkstasjonen har derfor hentet inn tilbud på hva det vil koste å bygge om det innvendige taket litt, for å få redusert støynivået.

Det lydhøre SoundEar har fått "The Danish Design Prize", og er en diskret liten sak å ha på veggen. Når lydnivået går over grensenivået en har valgt lyser en rød advarsel. Sør-Trøndelags lydøre skal være på Orkdal trafikkstasjon frem til sommeren, for det skal til Brekstad og så Trondheim trafikkstasjoner. Det er også aktuelt å bruke øret til å sjekke støynivået i kontorlandskaper i Vegvesenet.

Ny jernbanedirektør

■ ■ Elisabeth Enger, fra Oslo, er i Statsråd tilsett i stillinga som jernbanedirektør og leiar for Jernbaneverket. Ho er 49 år og har sidan 2001 vore rådmann i Bærum kommune. Ho har brei leiarerfaring frå offentlig sektor. Elisabeth Enger er cand. mag. med 3-årig utdanning som kommunalkandidat og 1. avdeling juridicum.

Ho arbeidde frå 1980 til 1982 som sakshandsamar i Akershus fylkeskommune, og ho var i tida 1983-1989 konsulent og seinare rådmann i Skodje kommune. I tida 1989-1993 var ho stabsjef og direktør i Kommunenes Sentralforbund, og ho var rådmann i Lier kommune frå 1994 til 2001, då ho vart tilsett som rådmann i Bærum kommune.

Jakter ny redaksjonssekretær

■ ■ Vegen og vi starter nå jakten på ny redaksjonssekretær. Stillingen skal kombineres med jobb som nettjournalist for vegveven og vegvesen.no.

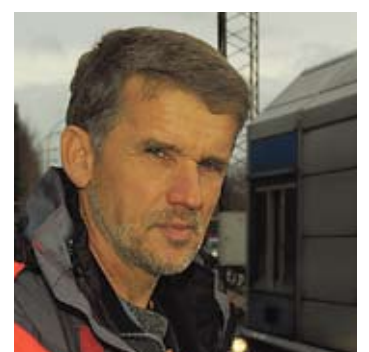
- Vi er på jakt etter en medarbeider med solid erfaring fra produksjon av avis, og som samtidig vil jobbe litt med webjournalistikk. Vår nye medarbeider skal jobbe tett opp mot avisas redaktør og mot kommunikasjonsstaben i Vegdirektoratet. Jeg tror det blir en spennende og unik jobb, med store muligheter for rette vedkommende, sier ansvarlig redaktør i Vegen og vi, Helge Rong.

Redaksjonssekretær er en posisjon mellom redaktør og journalister. Stillingen blir tillagt mye ansvar for oppsett av hver utgave. Mellom utgiverperiodene skal den som tilsettes jobbe med saker til Statens vegvesens elektroniske kanaler. Stillingen er et engasjement med to års varighet.

Får ansvar for AutoPASS

■ ■ Geir Kjøningsen er fra 1. april ansatt i Vegdirektoratet med ansvaret for AutoPASS/elektronisk billettering.

Han har tidligere jobbet i Region øst med å etablere bomstasjoner. Noe av det viktigste framover er å sette i drift nytt sentralt system for alle AutoPASSanlegg i Norge og få på plass nye automatiske stasjoner i Oslo. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)



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

SI DIN MENING

Blåmandag for anleggsbransjen i 2010?

I følge bladet Anleggsmagasinet 01/08 kjøpte norske maskinentreprenører gravemaskiner som andre kjøpte brød i 2007. Takket være stor privat og offentlig etterspørsel har anleggsbransjen de siste årene opplevd en kraftig vekst – både i antall ansatte og investeringer i nye maskiner og utstyr. Dette i motsetning til hva som var realiteten for noen år siden når bransjen var nede for telling.

Svært store prosjekt etter norske forhold, som bl.a. OPS-prosjektet Kristiansand–Grimstad, kombinert med en kraftig aktivitetsøkning også på mindre prosjekt, har medført mindre konkurranse på nyanlegg og dermed høyere priser.

Høyere priser skyldes ikke bare økt fortjeneste hos entreprenørene. Det har også vært en tilsvarende kostnadsøkning som skal dekkes

inn. Mange entreprenører har hatt problemer med å rekruttere nok kvalifiserte ansatte. Mangel på maskinførere har igjen gitt denne yrkesgruppen et lønnsloft.

Men er så dette bare negativt? Enkelte bransjer - som anleggsbransjen - gir Norge en moderne infrastruktur. Det er ett viktig bidrag til nasjonal langsiktig økonomisk vekst og utvikling. Bør vi ikke da tillatte at en slik bransje vokser på bekostning av andre bransjer?

Dersom anleggsarbeidere, pga høy etterspørsel, får et kraftig lønnsopp, vil det på sikt sikre nyrekruttering og vekst i antall ansatte. God økonomi i bransjen vil tilsvarende gi økt investeringslyst og dermed en fornyet og mer effektiv og moderne maskinpark. I

neste fase vil en større bransje enn tidligere kunne påta seg flere oppdrag og prisene vil igjen jevne seg ut. Vi får på lang sikt en vinn-vinn situasjon for hele landet.

Men hva opplever vi praksis? Jo, en regjering uten handlekraft og langsiktige planer for en storstilt utbygging av landets infrastruktur. Bl.a. er de fleste store veiprosjekt som er satt i gang de siste årene nå i sin avsluttende fase.

Allerede burde det vært planlagt tilsvarende store prosjekt fra år 2010 og utover. Men med unntak av E18 utbyggingen i Vestfold samt evt. fortsettelse av E6 utbyggingen nord for Gardermoen, er det tilnærmet bom stopp for andre store utbygginger i Vegdirektoratets forslag til Nasjonal Transportplan (NTP).

Blir det tilsvarende nedgang i privat etterspørsel vil det i praksis bety at anleggsbransjen igjen blir bygd ned fra år 2010 med tilsvarende flukt av ansatte til andre bransjer. Det er også svært alvorlig for tunnelbransjen som kan se frem til svært få tunnelutbygginger allerede fra 2009.

Ønsker man da på et senere tidspunkt igjen å øke investeringsnivået innen sektoren vil det medføre og bygge opp igjen en bransje som igjen har vært nede for telling. Og det koster i form av høye tilbudspriser på nye anbud.

Lite forutsigbart og en høy kostnad for samfunnet å kjøre en slik vinglete politikk.

Leif Kåre Spartveit



(Foto: Kjell Wold)

Den glemte paragraf

Det drepes 4 til 5 mennesker hver uke på veiene i lille Norge. Omkring 4 ganger så mange blir hardt skadet og antall skadde totalt sett ser det ut til av politiet og SSB har vanskeligheter med å telle. Hvordan kan dette skje i relasjon til Veitrafikklovens § 3? Den sier at: "Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade ..." Hva er det egentlig lovmakerne i 1965 felte ned i lovs form? De krevde at trafikantene skulle ha en atferd slik at det ikke kunne oppstå fare. Dette må bety at det ikke skulle oppstå nestenulykker og langt mindre ulykker. Dersom denne paragrafen var etterlevet ville Nullvisjonen fra 2001 allerede vært oppfylt. Realiteten bak Nullvisjonen er ganske nær formuleringen i Veitrafikklovens § 3. Nullvisjonen er satt opp som et mål langt inn i fremtiden, mens Veitrafikklovens § 3 er dagens lov. Hvor er logikken?

promillegrensen, utstyres med henholdsvis automatisk fartskontroll eller alkoholås, som gjør det umulig å kjøre fortere enn angitt fartsgrænse eller å kjøre med promille. Fartsgrensene kan videre gjøres dynamiske slik at de kan velges som sikre hastigheter tilpasset varsom kjøring, rådende føre, tiden på døgnet og trafikkbelastningen. Alle bilene kan videre utstyres med en ferdskriver slik at hastighet, posisjon og gjeldende fartsgrense er løpende registrert for de siste timer bilen har vært i bevegelse. Ferdskriverser kan avleses etter uhell og ved kontroller. Kombinasjonen av ferdskriver, hyppig kontroll langs veiene og tvungen automatisk fartskontroll av alle fartsglade som blir tatt, bør kunne legge en betydelig demper på kjøring over tillatt hastighet. Mye kan gjøres med foreliggende utstyr eller med utstyr som lar seg spesifisere og produsere på relativt kort tid etter at en ansvarlig instans har satt opp nødvendige krav og spesifikasjoner.

» §3 "Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade"

Det er vanskelig å se dette som noe annet enn at Veitrafikklovens § 3 er en "sovende paragraf." Hvorfor er den det? Denne paragrafen som var selve krumtappen i loven. Grunnene er sikkert mange. En grunn kan være at det ikke har vært og er en nødvendig ballanse mellom kontroll og begrensninger på den ene siden og frihet til fart og moro på veiene, på den andre siden. De fleste av oss låser døren til vårt hus eller leilighet fordi vi ikke vil ha besøk av tyver. De gjør ulovligheter som kan skade oss. Hva gjør vi med de som gjør ulovligheter på veien? Vi har en ganske begrenset kontroll, og et sett med relativt milde reaksjoner, samtidig som det er fritt frem å fortsette med lovbrudd etter et forelegg, en bot eller en dom. Dette gjelder både de farts- og alkoholglade bilførere. Det er fritt frem, med eller uten sertifikat, for den enkelte å ta sin bil og gjenta lovbruddet. Er det fornuftig og logisk eller burde det ha vært noen lås, som vanskeliggjorde nye lovbrudd?

Teknisk kan biler, med eiere som er tatt for å bryte hastighets- eller

Tornerosesøvn til Veitrafikklovens § 3 bør kunne reverseres dersom frihetene til den enkelte billist ble redusert, samtidig som reaksjonene ble strammet inn. Strengere reaksjoner som svir mer og er like for alle kategorier overtredere relativt sett. Da må de faste kronebeløp byttes ut med forelegg og bøter som beregnes i forhold til den enkelts inntekt og formue. Mye kan gjøres dersom en ønsker en sikrere veitrafikk, men da må det være vilje til å fjerne lek og moro med bilen på veiene! Det er ikke mulig å oppnå frihet fra ulykker, død og lemlestelse på de samme veier hvor det også er frihet til fart, lek og moro, slik dagens milde kontroll- og reaksjonsregime åpner for.

Per A Løken, SikkerTrafikk.no



(Foto: Henriette Erken Busterud)

Kan vi kutte i viktige oppgaver uten å ramme Statens vegvesen?

Er vi i ferd med å gjøre trafikkstasjonene til en utarmet og lite spennende arbeidsplass? Både ansatte og ledere er drevet fram av trofeer. Vi må ha dokumentasjoner på at vi er til nytte og behersker vår del av organisasjonens virksomhet. Noen har vanskelig for å se sin innflytelse på de endelige resultater, men også de små innsatser er av stor betydning. For ledere er det en oppgave å bidra til at alle som deltar i produksjonen ser seg som en del av helheten. Er du leder, og tar medarbeiderne på alvor, så har du møtt denne problemstillingen i åpne samtaler. Alle du har i din gruppe trenger å se at de produserer, at de fyller en plass og er med i prosessen som fører fram til oppsatte mål.

Motivasjonen til de ansatte i Statens vegvesen er høy. Det har mange årsaker, en av dem er trofeer. Det er ikke mange organisasjoner forunt å sette så synlige spor i et samfunn som det Vegvesenet gjør. Vegsystemet er nasjonens livsnerve. På kryss og tvers av Norge, kan både fastboende og turister fryde seg over imponerende vegstrekninger. Våre tunneler og broer er monumenter i verdensklasse. For en storhet å være en del av et slikt system, være et ledd i en kjede som skaper slike trofeer!

På Trafikant og kjøretøysiden er ikke trofeene like synlige. Oppgave-

vene er store og nødvendige og genererer både dokumentasjon, oversikt og sikkerhet. Det er ikke vanskelig å finne positive betegnelser på virksomheten. I lengre tid har det av flere årsaker vært leveringsproblemer. Etterspørselen etter førerprøver og kjøretøyregistrering går i bølger. De siste årene har bølgene vært høye. I den samme perioden er bemanningen kuttet, samtidig som vi er pålagt å holde liv i trafikkstasjoner med lav produksjon. I slike tider mangler det ikke på oppmerksomhet, men trofeer kan vi vel ikke kalle det.

Negativ oppmerksomhet er lite stimulerende, og situasjonen krever mye av både ledere og ansatte. Da er hvert lille framskritt en lykke som må påpekes. Når ventetiden går litt ned, og det er to dager uten at noen har bannet foran skranken kan vi slippe løs litt takknemlighet. Det er de ansatte som bærer belastningene av høy etterspørsel. Våre trafikkstasjoner er velsignet med en arbeidsstokk med solid arbeidsmoral og høy lojalitet.

En brikke i dette bildet er motivasjonen som ligger i arbeidet for trafikkikkerheten. Tradisjonelt er dette et av trafikkstasjonenes trofeer. Faggruppene kan atferd, de kan kjøretøyteknikk og de kan detaljer i ulykkesanalyser. For dette er de belønnet med beredskap og politisamarbeid. Personell i bered-

skap er betalt for å leve med spenning om hvor og når neste ulykke skjer. De er avsatt til å bære noen av belastningene som moderne trafikk påfører et samfunn. Noen kroner i betaling er godt å få. Viktigere er det kanskje at ledere på høyt plan ser hva som blir utført, at de setter seg inn i arbeidet og berømmer det.

Det er rettsstatens ansvar å ta vare på de som blir involverte i ulykker. Politiet er lovpålagt å granske alle trafikkulykker med personskade. Fagkyndige må avdekke detaljer i hendelsesforløpet. Denne oppgaven er det Statens vegvesen som gjør for politiet.

Forberedelsene til budsjett 2009 antyder en nedprioritering av arbeidet med trafikkulykker og samarbeid med politiet. Er vi i ferd med å gjøre trafikkstasjonene til en utarmet og lite spennende arbeidsplass? Statens vegvesen må gjerne vurdere måten ting blir gjort på. Det man må vokte seg for er å gjøre grep som svekker fagmiljøer og motivasjon. Det er skrikende mangel på personell med høy kompetanse. Mange av våre spesialister står foran pensjonsalderen. Feilgrep fra etatsledelsen nå har vi ikke råd til. Ta ikke trofeene ned fra hylla, løft dem høyere opp!

Torstein Nilsen

REPORTASJE

Viste politikerne vegen

Hundrevis av entusiastiske austegder fra Arendal og Tvedestrand viste stortingspolitikere vegen da Transportkomiteen var på Agder-besøk i mars.

Kjell Wold

TVEDESTRAND: Tore Moen og Tore Rosèn fra Tvedestrand var to av mange hundre E18-naboer som markerte sitt vegengasjement på en stilig og virkningsfull måte.

Uten fortau

- Se på vegen her og se på trafikken. Bilene går tett og vegen er smal. Her dundrer det hundrevis av lastebiler og busser forbi hver eneste dag. Og her vi bor er det ikke en gang et fortau eller en gang- og sykkelveg, ropte de høyt for å overdøve trafikken som suste forbi.

Tore-ne bor ved avkjørsel 117, en av 159 farlige og usikrede avkjørsler langs E18 mellom Arendal og Tvedestrand.

22 kilometer mareritt

Strekningen på stamvegen mellom de to sørlandsbyene er 22 kilometer. Det gir et snitt på sju avkjørsler pr. kilometer. Og fem kilometer av vegen mangler helt fortau, eller gang- og sykkelveg. Blant annet på strekningen der Tore-kameratene bor.

- Nå er det slutt på tålmodigheten vår. Vi bor langs en dødsveg som det har vært snakket om og planlagt for i tiår. Vi blir fortvilet og forbannet når denne vegen ikke en gang er nevnt i NTP, sier Tore Moen. Det ligger også to store skoler langs vegen.

- Det er vel bare ett parti som kan ta tak i dette, sukker kollega

Tore Rosèn. Men det har aldri sittet i Regjering, legger han til.

11 dødsulykker

- Med 159 avkjørsler på E18 mellom våre to byer er det én for hver 134 meter. Det er uakseptabelt at denne vegen ikke er med i den neste ti års perioden i NTP, sier ordfører i Arendal, Torill Rolstad Larsen. Hun er skuffet og fortvilet over Stortingets og samferdselspolitikernes avmakt. I Aust-Agder er strekningen Arendal-Tvedestrand dødsvegen. 11 dødsulykker på 10 år er de nakne og triste fakta. En ny fire felts motorveg mellom de to byene er beregnet å koste om lag 2,5 milliarder kroner.

- Gi oss muligheten til å få vegen prosjektfinansiert eller som et OPS-prosjekt. Hvis ikke dette går har vi en Plan B som vi seriøst vurderer: Det er å lånefinansiere hele vegutbyggingen. For oss i Arendal og Tvedestrand er situasjonen temmelig desperat mens trafikktallene øker jevnt og trutt, sier Arendal-ordføreren.

Englegaard

Da transportkomiteen kom kjørende langs vegen en tidlig ettermiddag på dag tre av deres Agderbesøk, ble de møtt av et gult hav med nummererte plakater og hundrevis av mennesker. De gjorde et stopp på Englegaard i Tvedestrand og lot seg imponere at lokalbefolkningens engasjement. Tore Moen er en av mange austegder som håper aksjonen har virket, i alle fall litt. Men han frykter nye skuffelser og tilbakeslag når vegplanen endelig skal godkjennes i Stortinget.

Vegaksjon: Tore Moen t.v. og Tore Rosèn viste sin misnøye med manglende vegsatsing i Aust-Agder. (Foto: Kjell Wold)



Størst trafikkvekst

- Agderfylkene har landets største trafikkvekst. Tungbilandelen i Aust-Agder vokser også mer enn ellers i landet og er nå 12,2 prosent.

Kjell Wold

ARENDALE: Det sa regionvegsjef Andreas Setsaa, da han oppsummerte tre dagers rundreise i Agderfylkene for Stortingets Transport- og kommunikasjonskomite.

Mange ulykker

Trafikkveksten for tungbiler var på hele 25 prosent langs E18 i Aust-Agder i perioden 2002-2007. Ulykkestallene langs aksene E18/E39 i de to fylkene er også dystre: 123 drept, 55 meget alvorlige skadde og 280 hardt skadde i tiårsperioden 1998-2007.

De siste fire årene er hele 49 drept på kyststamvegen, 35 av disse omkom i møteulykker. Der-

for satses det nå på å utbedre de verste ulykkesstrekningene med midtrekkverk i påvente av nye vegger. De neste årene er det planer om å bygge 22,7 kilometer med midtrekkverk.

Forfall

- Forfallet på vegene på Sørlandet er også betydelig. Bare i Aust-Agder er det beregnet til minst 300 millioner kroner, sa Setsaa.

- Størst inntrykk fra Sørlandsbefaringen ga nok de to meget trafikkfarlige strekningene på henholdsvis E39 Vigeland-Fardal i Vest-Agder og E18 Arendal-Tvedestrand i Aust-Agder, sa nestleder i komiteen Borghild Tenden (V) etter turen.

På Agderbesøk: Nestleder i Transportkomiteen, Borghild Tenden (V), møtte regionvegsjef Andreas Setsaa under komitébesøk i Agder i mars. (Foto: Kjell Wold)



TETT PÅ

■ **NAVN:** Marit Due Langaas ■ **ALDER:** 44 ■ **STILLING:** Leder
 ■ **BOSTED:** Oslo/Trondheim ■ **SIVILSTATUS:** Ugift
 ■ **AKTUELL SOM:** Ny leder av internasjonal stab

Klar for innsats

1. april var ingen spøk for Marit Due Langaas. Den dagen startet hun i ny jobb som leder for Internasjonal stab i Vegdirektoratet.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Marit Due Langaas har mye nyttig erfaring i reisekofferten, blant annet fra jobbopphold i Geneve, Paris og Tanzania, og Statens vegvesen. Det er en spent dame som tar fatt på nye utfordringer. Det er kanskje også de to hundre ansatte i Statens vegvesen som på en eller annet måte deltar i internasjonale aktiviteter.

Må prioritere

- Jeg er opptatt av at det vi gjør internasjonalt skal være godt forankret i fagmiljøene framfor å være knyttet til enkeltpersoner. Dessuten må vi prioritere det vi har mest utbytte av, vi trenger ikke være med på alt, sier Langaas.

I bistandssammenheng er ikke veg og transport så hot for tida. EU og Verdensbanken støtter vegprosjekter, mens NORAD og andre bistandsorganisasjoner har fokus på miljø, energi, barn, kvinner og helse.

- Dette må vi ta inn over oss. Kanskje vi kommer til å bidra mer når det gjelder konsekvenser av transport enn vegbygging i framtida. Men bistandsdelen er bare en liten del av det vi driver med, understreker Langaas.

- Det meste dreier seg om Norden og Europa, og også her må vi prioritere: Hva vi må gjøre, bør gjøre og kan gjøre. En viktig oppgave er å være døråpner av norsk kompetanse og vegteknologi.

Karriere

Langaas er sivilingeniør fra NTH og hadde tidlig planer om å dra utenlands. Hun var heldig og fikk raskt jobb i NORAD her hjemme. Etter et par år gikk turen til Geneve, der hun var juniorekspert i ILO (FN) i over tre år. Da var hun også i Tanzania i ett og et halvt år, der hun blant annet jobbet med bruk av teknikk basert på lokal arbeidskraft. Så var hun konsulent hos NORAD et år før hun startet som planlegger i Vegdirektoratet i 1998. Fem år senere landet hun i Paris der hun var rådgiver for generalsekretæren i PIARC.

Åpen type

- Da jeg kom tilbake til Vegdirektoratet hadde omorganiseringa forandret mye. Oslo sto heller ikke helt i stil med Paris, ler Langaas. Derfor ble det trønderhovedstaden i stedet og jobb i strategistaben i Region midt.

- Det har vært nyttig å se hvordan etaten fungerer sett fra en region, mener Langaas.

Langaas beskriver seg sjøl som en åpen ledertype med stort pågangsmot, og som vil gi medarbeiderne handlingsrom.

- Jeg vil lytte til både ledelsens og kollegers meninger og ideer. Dessuten er jeg er åpen for å se på nye arbeidsformer, samarbeidspartnere og arenaer eksternt. Det er ikke nødvendig å holde på med det samme til evig tid, men jeg vil heller ikke endre for å endre, understreker hun.

Ikke reisefeber

Langaas starter i en jobb som krever mye reising, men har ikke reisefeber.

Til tross for å ha vært mye på reisefot føler hun seg verken rotløs eller rastløs, røttene er godt plantet i Trøndelag. Så dypt sitter de at hun i første omgang kun har skaffet seg ei "hytte" i Oslo.

I likhet med sin forgjenger på internasjonal stab liker den nye lederen å holde seg i form, helst ski eller svømming. Hun er også en racer med rackerten og slår til på alt fra tennis- til squashbaner. Men green card i golf har hun ikke skaffet seg. Og hvor hen hun går i li og fjell, så trives hun godt med det. Dessuten er hun en bokorm som fortrinnsvis åler seg rundt blant samtidsromaner, for tida fra den arabiske verden. Men en av de siste bøkene hun har lest er "På randen av ledelse"...

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Det er mye uvet og uoppmerksomhet bak rattet. Vegene er heller ikke like gode overalt.

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

Fortsette som vi har begynt med større trøkk på upopulære tiltak.

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

Tatt opp lokaliseringen av vegkontor i forbindelse med den forestående forvaltningsreformen.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Jeg ville unnet meg en fridag, hun får til mye bra. En revurdering av forbudet mot wirekverk kunne kanskje gjort seg.



Leder internasjonal stab: Marit Due Langaas leder fra 1. april Statens vegvesens internasjonale innsats. (Foto: Henriette Erken Busterud)

LØSGRUS

HVEM HVA HVOR?

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



Bildet i nummer 05-08 er fra Oslo utenfor Sandnes i Rogaland. Personen til høyre i bildet er Sverre Dybdahl, fremdeles ansatt i Statens vegvesen. Traileren er fra Høilands Transport, melder Trygve Petter Nilsen i Stavanger. Bjørn Olaf Undheim på Bryne supplerer med at mannen bak Mercedesen til venstre er Husabø (mangler fornavn). Bildet er trolig tatt høsten 1981 eller våren 1982.

HVEM HVA HVOR?
HVA SKJER?

1-4. APRIL/AMSTERDAM
■ Konferansen Intertraffic

7-8. APRIL/MOLDE
■ Tunnelseminar i regi av DSB og Statens vegvesen

7-8. APRIL/KONGSBERG
■ Regional sykkelkonferanse

15. APRIL/OSLO
■ Statens vegvesens klimakonferanse

21-25. APRIL/LJUBLJANA
■ Konferansen TRA 2008

22. APRIL/OSLO
■ LOs 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.

LØST OG FAST



Hosteland

Sjølvs om den unge hordalandstrafikanten Johan Andvik har fått ei hostekule på biletet, er det nok ikkje forkjølingssymptom som er opphavet til dette stadnamnet langs rv. 570 i Masfjorden. Namnet kjem av HALS.

På gamalnorsk heitte garden Halsne eller Halsneland. Det ligg eit smalt sund mellom garden og Halsøy. I dagleg uttale seier bygdefolket "Håstelann", i følgje Alf Strand i kommunen. (Foto: Klara Villanger)

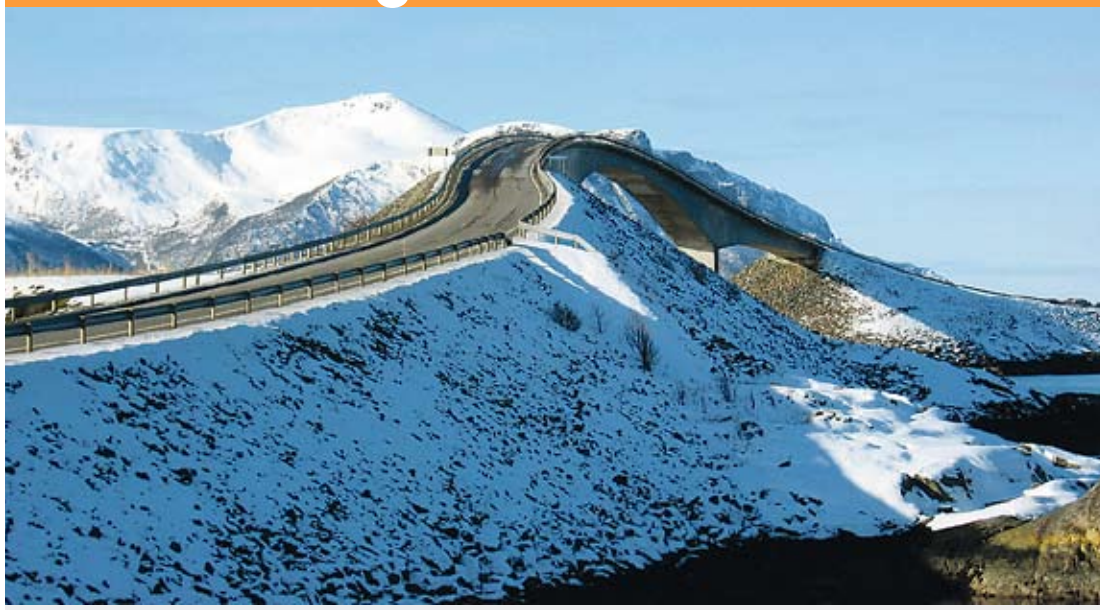


Alternativ sikring

Siden i fjor har det vært krav om en refleksvest i bilen, til bruk i fall sjåføren må ut på vegen. Men disse kan jo brukes til mer enn som så. Langs rv. 15 øst for Lom ble en refleksvest i høst brukt for å sikre restene etter et borttatt tre. Kanskje gir treet kjære minner, eller kanskje er det andre grunner bak bevaringen av den høye stubben og den omsorgsfulle sikringen etterpå. (Foto: Kjell Blomseth)

Her om dagen

Den kommende nasjonale turistvegen Atlanterhavsvegen på Nordmøre i vinterdvale en nydelig dag sent i mars. (Foto: Anne Marit Øksenvåg Johansen)



UNORMALER 82



For brå brems

Skiltet står på E6 ved Vinterbro i Akershus, og forteller om nedsatt hastighet til 60 km/t før motorvegkrysset der E6 og E18 møtes for så å splittes igjen. Nedsettelsen fra 90 km/t er midlertidig mens vegen nå er under ombygging, men fartsnivået blant trafikantene flest er noe høyere enn skiltet skulle tilsi. Den vikarierende unormale jury uttaler etter befarings og granskings av skiltnormalene at vegbyggerne kan takke seg selv. Det er nemlig ikke lov å skilte direkte fra 90 til 60 km/t. I gode gamle dager (før årtusenskiftet) het det seg, basert på erfaringer

om hva som virker og ikke virker i trafikken, at fartsgrensen skulle settes ned i sprang på maksimum 20 km/t. Skulle man redusere hastigheten fra 90 til 60 km/t skulle man først gå fra 90 til 70 km/t, og så litt lenger fremme fra 70 til 60 km/t.

I 2001 ble regelverket endret. I et såkalt NA-rundskriv, nr 01-16, bestemte Vegdirektoratet at normalen for nedtrapping skulle være et forvarslingskilt 150 meter før stedet der den lavere hastigheten skulle gjelde, og så ordinære farts-grenseskilt der. (Foto: Håkon Aurlien)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR
SIDEN

Likestillingsarbeidet

Vegvesenet ligger dårlig an i likestillingsarbeidet. Av våre knapt 12 000 ansatte finner vi godt over 10 000 mennfolk. Og ikke nok med det, kvinnene finner vi stort sett i de laveste og dårligst betalte kontorstillingene. Blant de knapt to hundre sjefene i Vegvesenet finner vi tre

kvinner. Antall kvinnelige avdelings- og overingeniører var 41, mens det var 13 fast ansatte kvinner blant vegarbeiderene. En gledelig nyhet: Vi har fått vår første kvinnelige vegmester. Og vi har fått hele ti kvinnelige oppsynsmenn, meldte bladet Vegen og vi for 20 år siden.