



Statens vegvesen

Vegen og vi

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

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET:

Dybdeanalyser av trafikkulykker gir ny og viktig kunnskap Statens vegvesen vil bruke.

SIDE 5

DRIFT- OG VEDLIKEHOLD:

En arbeidsgruppe i Statens vegvesen går inn for klar skjerping av brøyte-standardene.

SIDE 7

REPORTASJE:

Hus- og garasjer som inngår i vegprosjekt blir billigere enn full innløsning når anlegget snik seg forbi.

SIDE 19

Fortener ein kvil

LEIAR SIDE 2



Hindrer selvmord

Svenskene velger nå å kopiere løsningen med forhøyet rekkverk på Tromsøbrua for å hindre selvmordshopp. SIDE 4

Satser på E6

Dobbeltspor til Lillehammer, midtdeler på hele E6 og i ny trasé delvis på vestsiden av Lågen fra Tretten til Otta, anbefales i en analyse. SIDE 10

Gummi-røyk

Det lukta svidd gummi på Hedmark da bilintresserte ungdommer fra Ringsaker inntok NAF-banen i Moelv. SIDE 12-13



Sykkelakademi

For å øke kompetansen og interessen blant egne tilsatte og samarbeidende kommuner, ønsker Statens vegvesen å starte Sykkelakademiet i Region sør. SIDE 18



E18: Strekningen E18 Gutu-Kopstad i Nordre Vestfold, som ble åpnet høsten 2001, har 50 prosent høyere netto nytte enn beregnet. (Foto: Kjell Wold)

Mer lønnsomme vegprosjekter

Stor nytte verdi. Sju av åtte store vegprosjekt til over 200 millioner kroner som er undersøkt hadde høyere lønnsomhet enn forventet.

- Vi har etterprøvd åtte store vegprosjekt. I sju av dem er nytten undervurdert med opp til 164 prosent. Det betyr at Statens vegvesen var forsiktige da lønnsomheten ble vurdert for politikerne som skulle beslutte om vegene skulle bygges, sier Anne Kjerkreit i Statens vegvesen. SIDE 11

Planlegger 35 hvileplasser

Nye kjøre- og hviletidsregler og sterke ønsker fra tungtransportbransjen gjør at Statens vegvesen planlegger 30-35 hvileplasser de neste ti årene.

SIDE 8-9



DAGSORDEN

Fortener ein kvil

LEDER

Helge Rong

■ Transport på veg har auka kraftig dei siste åra, mykje meir enn annan trafikk. I løpet av eit år er auken på heile seks prosent, medan auken for lette kjøretøy var på 3,1 prosent. Det gir mange fleir store lastebilar på vegen. Samstundes har ein stramma inn rammene for køyre- og kviletid. 4,5 timer er det lengste ein sjåfør på ein fullasta trailer kan køyre før han må ta pålagd kvilepause.

■ Landets yrkessjåførar er ikkje nøgd med tilbodet dei finn langs hovudvegnettet i Noreg. Lastebileigar Yngve B. Harila i Vadsø fortel om frustrasjon blant dei tilsette i næringa. - I dag må vi stoppe alle tenkelege og utenkelege stader for å få gjort frå oss, seier Harila til Vegen og vi. Han er oppgitt over at myndigheitene ikkje følgjer opp pålegg om pausar med å leggje til rette for stoppestader med plass for vogntog. I hans landsdel går nesten alt gods på veg.

■ Problemet er kjend for Statens vegvesen, som innser at noko må gjerast. Difor legg ein no opp til å byggje opp kvileplassar på sentrale stader.

■ I Nasjonal transportplan legg ein opp til at det skal etablerast 30-35 gode kvileplassar for lastebilnæringa, strategisk plassert langs dei vegane der langtransporten har behov. Sjåførane etterlyser plassar med fasilitetar som toalett og moglegheit for vask. I Region vest er dei allereie i gong med eit prosjekt som skal betre desse tilhøva. Responssen på ei lita annonse der dei søkte samarbeidspartnarar var større enn forventa. Truleg må ein får til samarbeid med private aktørar, til dømes bensinstasjonar og liknande, om ein skal få til eit godt tilbod.

■ Lokaliseringa av slike plassar er viktig. Skal dei kunne nyttast av målgruppa, må man finne dei rette punkta i samarbeid med bransjen. Samstundes må eigarane og transportselskapa leggje opp løypa slik at sjåførane har realistiske moglegheiter til å kunne nytta plassane til rett tid, utan at dei må bryte fartsgrensene.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

Jeg vil derfor vurdere et forslag om en betydelig øking av bilbeltegebyret.

Hvorfor velger mange bort bilbeltet?

Med nesten 250 drepte og rundt 1 000 hardt skadde hvert år, forårsaker vegtransporten en ubegripelig mengde smerte og savn. Tusenvis av mennesker får hvert år sine liv endret etter trafikkulykker, enten fordi de var direkte involverte i en ulykke eller som familie, venner eller på annen måte er i kontakt med de som berøres.

Mange veger er blitt bedre og sikrere. Men det er langt igjen til at vi kan hevde at vi har et fullt ut trafikksikkert vegnett. Med våre over 90 000 km offentlig veg er dette en enorm utfordring. Vi skal ha et sikkert vegnett, og det skal skje samtidig som vi har et vegnett som gir god framkommelighet og minst mulig miljøbelastning. En stor oppgave for mange, – og særlig for oss i Statens vegvesen, i årene som kommer.

Kjøretøyene er sikrere bygget og med mer sikkerhetsutstyr nå enn tidligere. Bilbelter i alle seter og kollisjonsputer er i dag standard. Det skjer også mye omkring selve kjøretøyskonstruksjonene som gjør at ulykkeskonsekvensene blir mindre alvorlig. Vi ser en sterk utvikling på det teknologiske området med førervarsling når kantlinjer passerer, varsling eller bremsing ved for kort avstand til forankjørende, antiskrens osv. Jeg er sikker på at vi bare har sett begynnelsen på de mulighetene teknologien kan gi oss.

Føreren har likevel en helt sentral rolle. I dag kan førerne "overstyre" alle sikkerhetsinnrettinger på veg og i kjøretøy. Vi kan legge forholdene til

rette med sikre veger og sikre kjøretøy, men førerne må likevel opptre på en sikker måte, og ikke "på tvers av" de sikkerhetsmessige opplegg og forutsetninger som ligger i vegene og i kjøretøyene.

Det enkleste og beste eksempelet på dette er bilbeltebruk. Alle forstår at et bilbelte som ikke er i bruk har null betydning. De fleste forstår at bruk av bilbelte har stor betydning. Men tydeligvis ikke alle. Nesten 10 prosent bruker ikke bilbelte. 40 prosent av de som omkommer i et kjøretøy på våre veger hadde ikke på seg bilbelte.

Alle ulykkesrapporter er tung lesning. Men maktesløsheten føles ekstra tung når jeg leser om unge mennesker som omkommer fordi de ikke brukte bilbelte. Hvordan kan dette endres? Svaret er både holdningskampanjer, kontroller og gebyrer. Statens vegvesen har gjort en stor innsats på disse områdene og det skal fortsette. Denne ukens kontrollinnsats er et godt eksempel. Jeg er sikker på at dette virker. Men kanskje må enda hardere lut til. Jeg har derfor foreslått en økning av bilbeltegebyret, fra dagens 750 kroner til opp mot 2500 kroner.

Vi har mange oppgaver for å styrke sikkerheten. Vi skal fokusere på vegene og trafikken. Kjøretøyene må bli bedre. Men førerne må også skjerpe seg. Og ikke minst bilbeltebruken. La oss alle slippe å oppleve at medmennesker kunne vært i live dersom de hadde gjort en liten innsats når bilturen starter – fest bilbeltet!

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN



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

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

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



Ansvarlig redaktør
Helge Rong

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



Vaksjef
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 15. april kl. 13.00. Neste utgave kommer 2. mai 2008

KRONIKK

FASES UT ■ Utviklingslandene erfarer et radikalt økende behov for bistand innen samferdsel samtidig som dette fagfeltet tilsynelatende fases ut fra den norske bistandsporteføljen.

Hullet i bistandspolitikken

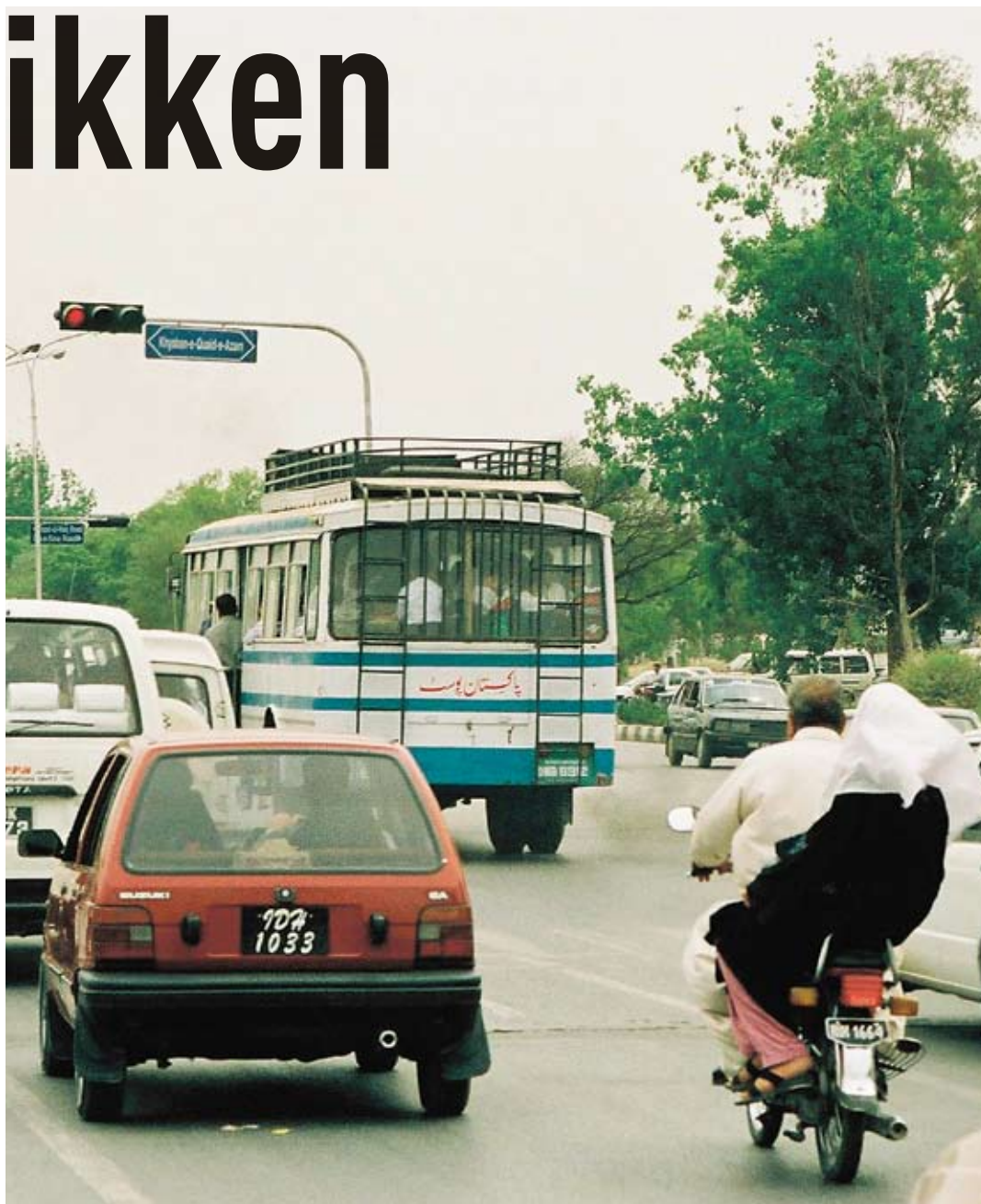
■ Miljø- og bistandsminister Erik Solheim uttalte på Næringslivets bistandskonferanse 12.02.08 at Norges synspunkter på vegtrafikk er uinteressante, fordi Norge ikke har noen egen bilindustri. Ministeren gikk deretter videre til å fortelle om hvorfor Norge skal satse på regnskog, og at fremtidens biler vil gå på strøm. I Teknisk Ukeblad 12.02.07 forklarer Ministeren at Norge ikke er engasjert i bytransport i utviklingsland fordi vi ikke har spesielle kompetansefortrinn på området, og at dette er noe "store, rike land" kan ta seg av. Dette er oppsiktsvekkende betraktninger.

■ Verden står ovenfor en trafikkvekst av revolusjonerende dimensjoner. Dagens bilpark på 850 millioner kjøretøy forventes å fordobles innen 2030. Denne trafikkveksten sammenfaller med urbaniseringsbølgen og treffer primært utviklingslandene, med økt trafikkdødelighet og klimagassutslipp til følge. Utviklingslandene erfarer dermed et radikalt økende behov for bistand innen samferdsel samtidig som dette fagfeltet tilsynelatende fases ut fra den norske bistandsporteføljen. Dette er verken bærekraftig eller rasjonelt.

■ I Norge og internasjonalt er veitransporten ansvarlig for henholdsvis 18 og 15 prosent av de totale klimagassutslippene. Industrialiserte land har ressursene til å redusere disse utslippene, og Norge har forpliktet seg til å gå lengre enn mange andre i denne retningen. Men trafikkveksten i utviklingslandene er av et slikt volum at deres klimagassutslipp vokser langt mer enn de reduseres i i-landene. Industrialiserte land vil få mer igjen for pengene dersom vi også yter en innsats der den gjør mest nytte, i utviklingslandene.

■ Norge er et av verdens ledende land innen trafiksikkerhet, og kanskje er vi blitt blinde for hvilken katastrofe trafikkulykker utgjør på verdensbasis. For å se hva utøylet bilisme kan gjøre med et land trenger vi ikke å se lenger enn til USA, som årlig mister 40 000 liv til trafikken. Til sammenligning mistet USA 49 000 liv i stridshandlinger under Vietnamkrigen. Trafiksikkerheten i utviklingsland ligger dessverre langt under dette nivået.

■ WHO anslår at trafikkulykker i dag dreper 1,2 millioner mennesker årlig og at 50 millioner skades. Dette er en tsunami av dødsfall med 100 000 drepte hver



Øker: Trafikkveksten sammenfaller med urbaniseringsbølgen og treffer primært utviklingslandene, med økt trafikkdødelighet og klimagass-utslipp til følge. (Foto: Gunnar Lotsberg)

måned. De økonomiske kostnadene for trafikkulykker beregnes til 1-2 prosent av utviklingslandenes BNP, samlet USD 64-100 milliarder i 2005. Dette tilsvarer

**CARL CHRISTIAN GABRIELSEN
OLA OMENÅS**



■ **HVEM:** Carl Christian Gabrielsen og Ola Omenås jobber på internasjonal stab i Statens vegvesen Vegdirektoratet.

inntil all bilateral støtte utviklingslandene mottok i samme år, og da regner vi kun direkte produktivitetstap. Samlet utvikler trafikkulykker i utviklingsland seg til å bli en like stor belastning som tuberkulose eller HIV. Forskjellen er at

infeksjonssykdommer påkaller stor interesse og blir prioritert av donorland – "medisinene" mot trafikkulykker gjør det ikke.

■ Frem mot 2025 forventer WHO en nedgang i trafikkulykker på 28 prosent for i-landene, og vekst i u-landene. Veksten er beregnet til å fordoble antallet trafikkdrepte, til 2,4 millioner årlig, innen 2020.

Til sammenligning dreper tuberkulose i dag 2 millioner mennesker i året, med en årlig vekstrate på én prosent. En trenger ikke regne lenge for å se hvordan en investering i trafiksikkerhet vil tilbakebetale seg selv hurtig. En slik investering må imidlertid foretas snarlig, for urbaniseringsbølgen i utviklingsland forplikter landene til en bilbasert samferdsel.

■ Norge har forpliktet seg til internasjonalt samarbeid i kampen for bærekraftig utvikling. Våre fagmiljøer innen samferdsel har betydelig med kompetanse til å

bidra til dette. Statens Vegvesen med flere har mer enn 30 års erfaring med bistand til utviklingsland, og vi samarbeider innen trafiksikkerhet både i internasjonale organisasjoner og gjennom samarbeidsavtaler med enkeltland.

■ Bjørnstjerne Bjørnson uttalte i sin tid vedrørende striden om parlamentarisme at

■ **Samlet utvikler trafikkulykker i utviklingsland seg til å bli en like stor belastning som tuberkulose eller HIV**

"Loven må stå til folket som klærne til kroppen. Hvis den ikke passer, må den rettes eller bøtes". Det samme utsagn kan tillempes dagens bistandspolitik, her må prinsippene tilpasses realitetene. Det er et etablert prinsipp at landets bistandspolitik må bygge på det vi er gode på og har evne til å gjennomføre. Da kan en ikke ignorere norsk kompetanse på de sikkerhets- og miljømessige aspektene ved vegtrafikk. Bistandsministeren vil tette et unødvendig hull i landets bistandspolitik, når han innser betydningen av bærekraftig samferdsel.



Statens vegvesen

I MEDIENE:

FREMOVER

Lofast glemt

På sin egen hjemmeside har Statens vegvesen ruteplanleggeren «visveg». Men fastlandsforbindelsen til Lofoten er verken tegnet inn på kartet, eller lagt inn som en mulig reiserute for de som vil reise til Lofoten. Ifølge «visveg» går veien til Lofoten fortsatt med ferge om Vesterålen.

FIRDA

Still krav

Fylkestinget må gjerne stille krav om vegopprusting før dei eventuelt overtek ansvaret for riksvegnettet. Om kravet vert teke omsyn til, er ei heilt anna sak, skriv Firda i Sogn og Fjordane på leiarplass om fylkesreformen og riksvegstandarden.

Glåmdalen

Feil fokus

Statens havarikommisjon for transport mener forsinket brøyteinnsats ikke er direkte årsak til dødsulykken ved Stange i 2006, mens NRK Hedmark og Oppland på sine nettsider skriver at «en varebil og to vogntog kolliderte på grunn av manglende brøyting og strøing».

- Til tross for havarikommisjonens forsiktige formuleringer er det nok dessverre dette som fester seg i det store antall kritikere som mener spesielt vinterveivedlikeholdet er sterkt klanderverdig. Det er alltid den enkelte sjåfør som har ansvaret for å ta hensyn til vei- og føreforhold, påpeker avisen.

Trønder-Avisa

«Skamvei»

- Dette er den såkalt stamveien mellom Nord-Norge og Sør-Norge. Jeg vil heller karakterisere E6 nord for Grong for en «skamvei». Ness bru er en dødsfelle, og dette skal liksom være hovedferdselsåren. For meg kan det virke som om Statens vegvesen nedprioriterer veiarbeidet proporsjonalt med avstanden fra Steinkjer, sier Sturla Søgaard (Ap) til Trønder-Avisa.

Tonsbergs Blad

Bedre kollektivtilbud

Med et bedre og fremfor alt mye mer tilgjengelig og oversiktlig busstilbud utover i distriktene, ville kombinasjonen av tog og buss oftere kunne være et reelt og godt alternativ til privatbil, skriver avisen i en leder.

TRAFIKKSIKKERHET



Stor bilbeltekontroll

■ ■ Denne uka kontrolleres 40 000 bilister for bilbeltebruk. Kontrollene er en del av Statens vegvesens bilbeltekampanje. I tillegg til å bli kontrollert for bilbeltebruk vil også trafikantene bli invitert til å sende inn sitt bilbeltemotiv til Statens vegvesen. Vinnerne blir å se på reklameplakater over hele landet. (Arkivfoto: Giselle Jensen)

Stenger Kranaveien

■ ■ Deler av Kristiansunds mest trafikkerte vegkryss stenges i inntil seks uker på grunn av byggingen av tilførselsveg til Atlanterhavstunnelen. - Vi står foran store utfordringer i stengningsperioden. Vi hadde ikke planlagt å stenge, men framdrift og trafiksikkerhet gjorde en stegning nødvendig, sier byggeleder Olav Lervik i Statens vegvesen.

Sikkerhetstiltak på Hareid-Sulesund

■ ■ Den første av to nye ferjer ble satt inn på sambandet Hareid-Sulesund i Møre og Romsdal 7. april. Tide Sjø overtok driften av sambandet fra 1. januar, og har til nå leid inn ferjene som Hurtigruten Group har hatt i sambandet de siste årene. Det viser seg at ferjelemmene på nyferja ikke er helt tilpasset ferjekaiene. Det er bare mindre tilpass-

ninger på ferjelemmene og -kaiene som er nødvendig. Det er gjort manuelle sikkerhetstiltak, slik at det er helt trygt å kjøre og gå om bord i ferja. Det er ikke rapportert om noen ulykker, nestenulykker eller uønskede hendelser. Statens vegvesen og Tide Sjø samarbeider om å få på plass permanente løsninger så raskt som mulig.

Bilbelte i barne-TV

Nærmere 140 000 barn får en påminner om bruk av bilbelte når de lørdag morgen setter seg foran TV for å se det populære barne-TV-programmet "Klar-Ferdig-Gå!".

Håkon Aurlien

LILLEHAMMER: - Statens vegvesen har i en årrekke samarbeidet med produksjonsselskapet Fabelaktiv om trafiksikre innslag i barne-TV, forteller kampanjeleder Hilde Persheim i Statens vegvesen Hedmarken-Østerdalen distrikt.

Form og navn har variert. Først het programmet "Kykelikos", fra 2003 "PysjpopBaluba" og fra i høst "Klar-Ferdig-Gå!".

Konkurranse

"Klar-Ferdig-Gå!" er et konkurranseprogram med to lag i studio under sending. Disse skal løse ulike oppgaver og det beste laget vinner en pengepremie som de gir til et godt formål.

- En av konkurransene omhandler trafiksikkerhet og det er her vi kommer inn i bildet. Det blir sendt mellom 18-20 trafikkkonkurranser hvert halvår og i april har vi valgt bruk av bilbelte som tema, forteller Persheim.

- Hver lørdag morgen setter mellom 100 000 og 140 000 barn fra ni til tolv år seg foran TV-apparatene for å se programmet og seertallet er stigende. Dette gir oss en utmerket mulighet til å følge opp nasjonale kampanjer og til å fokusere på spesielle ting som skolestart, sykkelhjelm, bilbelte og refleksbruk, sier Hilde Persheim.



"Klar-Ferdig-Gå!": Programlederne Mattis Sander Larsen og Stine Edel Stalsberg har bilbeltebruk som tema barne-TV-programmet "Klar-Ferdig-Gå!" kommende lørdag. Bak Statens vegvesens kampanjeleder Hilde Persheim. (Foto: Steinar Mæhlum)

Stopper selvmord

Giselle Jensen

TROMSØ: Etter en rekke selvmordsforsøk fra Tromsøbrua forhøyet Vegvesenet rekkverket på brua i 2005.

- Helsemyndighetene mener lave rekkverk kan føre til at enkelte som er deppa etter en tur på byen, plutselig vil prøve å hoppe, sa distriktssjef Nils Arne Johnsen i Statens vegvesen den gangen. Registreringene viste at 2-4 mennesker hadde hoppet fra brua hvert år. Siden rekkverket kom på plass har én person hoppet. Tromsøbrua forbinder Tromsøya med fastlandet og ligger nært sentrum.

- Vi tenkte oss nøye om før vi bestemte oss for å gjøre tiltak. Tidligere er kun Fredrikstadbrua sikret på tilsvarende måte, forteller Johnsen.

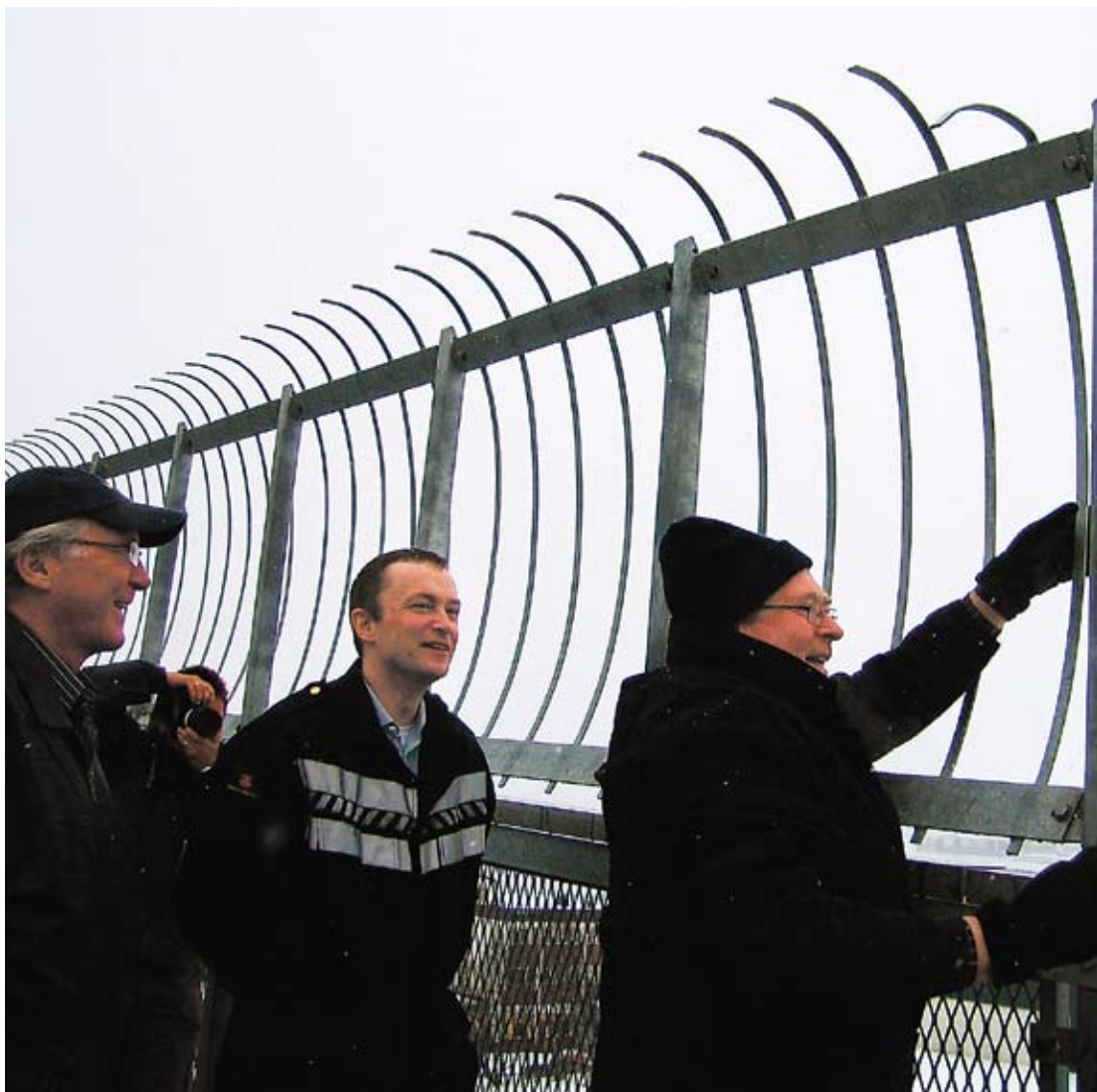
Besøk fra Vägverket

Også svenskene mener løsningen på Tromsøbrua er god og tar den i bruk ved Sundsvall.

- Vägverket har studert internasjonal faglitteratur på selvmord og funnet ut at Tromsøbrua utpeker seg. Yngve Thorén og Knut Svedjetun var derfor i Tromsø for å høre på våre erfaringer og å se Tromsøbrua, opplyser Nils Arne Johnsen. Thorén prøvde seg på litt klatring og fant fort ut at det var vanskelig. Han fikk erfare en av svakhetene ved rekkverket, nemlig at spilene lett bøyes ned. Dette har Vägverket tatt hensyn til, men ellers vil rekkverket på deres bru se ganske likt ut.

Dokumenterer at liv er spart

- Universitetet i Nord-Norge



Studiebesøk: Yngve Thorén og Knut Svedjetun fra Vägverket inspiserer rekkverket på Tromsøbrua sammen med distriktssjef Nils Arne Johnsen, Statens vegvesen. (Foto: Mariann Larsen)

(UNN) sitt ressurscenter for vold, traumatisk stress og selvmordsforebygging som gjorde evalueringen har også sett på situasjonen på Sandnessundbrua, den andre brua fra Tromsøya.

Det har heldigvis ikke vært noen økning i hopp eller hendelser på denne brua i siden 2005, forteller Johnsen. Det er i tråd med fag-

folks vurdering om at de som impulsivt vil hoppe fra en bru ikke går videre og leter etter et bedre sted å hoppe fra.

- Også politiet karakteriserte tiltaket på Tromsøbrua som svært vellykket. Mange polititjenestemenn har blitt spart for den vanskelige jobben å håndtere personer som er i fare for å falle 40-60

meter, sier distriktssjefen.

UNNs rapport viser også at reduksjonen i antall hopp fra brua ikke er overført til andre typer selvmord.

- Det betyr at liv er spart på grunn av rekkverket som ble satt opp, sier distriktssjefen. Tiltaket på Tromsøbrua kostet 3,5 millioner kroner.

Humper og 40-sone i travel bussgate

I Bergen har Statens vegvesen og Bergen kommune funnet et kompromiss mellom trafiksikkerhet og bussprioritering.

Geir Brekke

BERGEN: Statens vegvesen vil i løpet av året sette ned fartsgrensen til 40 km/t kombinert med fem opphøyde gangfelt formet som busshumper på rv. 585 gjennom Nattlandsvegen i Landås i Bergen. - Humpene er uformet i nær dialog med busselskapet, som helst hadde sett at de ble enda mer krevende for øvrig biltrafikk enn det alternativet

som nå er valgt, opplyser prosjektleder Jan Olav Skogland i Statens vegvesen.

Men vi må på strekningen også ta hensyn til at dette er en tilførselsveg til Haukeland sykehus, med stort innslag av ambulansetrafikk. Vi kan ikke lage for alvorlige hindre for disse, sier han.

Bakgrunnen for de fartsdempende tiltakene er det såkalte Landåsprosjektet, et nullvisjonsprosjekt mellom Statens vegvesen, kommunen og lokale brukergrupper. Prosjektet skulle avsluttes i fjor, men det gjenstår en del fysiske tiltak før Statens vegvesen er i mål med dette trafiksikkerhetsprosjektet, som blant annet omfatter en serie

fartspuiter i prefabrikkert betong, som er lagt i en fylkesveg med busstrafikk.



Dødsulykke: I dette gangfeltet ble en kvinne påkjørt og drept i fjor. Nå bygger Statens vegvesen lange busshumper med gangfelt her og fire andre plasser på 500 meter av rv. 585 i Bergen. (Foto: Geir Brekke)

Lenger nord på rv. 585 vil det bli etablert to bussfelt i hver retning i løpet av året.



Dødsulykker: Statens vegvesen skal bruke kunnskaper fra UAG-arbeidet etter alvorlige trafikkulykker. (Foto: Kjell Wold)

- Vi skal bruke ny kunnskap

- Dybdeanalyser av trafikkulykker gir ny og viktig kunnskap vi selvsagt skal bruke, sier leder av trafiksikkerhetsseksjonen i Statens vegvesen, Finn Harald Amundsen.

Kjell Wold

OSLO: Dybdeanalysering av alle dødsulykker i trafikken ble startet opp av Statens vegvesen i 2005 etter at flere metoder var testet ut. Ved-

taket om å opprette ulykkesanalysegruppene (UAG) forutsatte en evaluering av opplegget i løpet av 2007. En slik evaluering er nå utført av SINTEF.

- Kort sagt viser evalueringen at UAG-arbeidet er nyttig, men relativt ressurskrevende, sier Amundsen.

Stor nytte

Innføringen av dybdeanalyser er i utgangspunktet basert på et ønske fra Storting og Regjering.

- For oss i Statens vegvesen var det en rekke grunner til at vi så nytte i et slikt arbeid. Jeg kan nevne følgende: Muligheten for å gjennomføre tiltak raskt, økt medieberedskap ved alvorlige ulykker, økt kunnskap

om kompleksiteten i ulykkene, gi bedre bakgrunn for læring, gi grunnlag for forskning og utvikling, gi grunnlag for kulturbygging i etaten, gi prioriteringsgrunnlag i NTP og handlingsplanarbeidet, gi informasjon til pårørende og gi grunnlag for å utvikle hypoteser om årsakssammenhenger i ulykkene, sier han.

Godt grunnlag

- Med unntak av hypotesedanning er min og fleres mening at vi har kommet godt i gang. Men det betyr ikke at vi ikke kan bli bedre på det meste. Her mottas gjerne kritikk og ideer med takk, understreker Amundsen. Han forteller at forar-

beidet til hypotesedanning nå er startet opp. Men for å gjøre et slik arbeid godt og grundig trengs det en viss mengde underlagsmateriale. 200 ulykkesrapporter er for lite og 400 også snaut.

- Nå når vi har over 600 ulykkesrapporter begynner vi først å nærme oss et brukbart materiale. Vi arbeider nå med å legge rapportene inn i en database. Det er en forutsetning for videre analyser, som vil kunne komme i gang i løpet av høsten 2008, sier Amundsen.

Vegen videre

I en kronikk i forrige nummer av Vegen og vi viste seniorrådgiver i Statens vegvesen, Ann Karin Midt-

gaard, til sin masteroppgave som slår fast at resultatene av UAG-arbeidet blir brukt, men at det også har et forbedringspotensiale.

- Vi vil i den nasjonale rapporten for 2007 forsøke å trekke noen konklusjoner og beskrive hvordan vi skal gå videre. Vi vil også diskutere vår medieberedskap og hvordan vi kan utnytte de foreløpige rapportene. Overfor egne tilsatte vil vi dels bruke materialet i kurs og vi vil også vurdere hvordan vi kan bruke det internt på intranett, sier Finn Harald Amundsen. Han understreket at UAG-arbeidet er verdifullt og nyttig som skal brukes, og at han er åpen for andre ideer og innspill på dette viktige feltet.

Trafikkulykkessituasjonen etter tre måneder

ved Finn Harald Amundsen, seksjonsleder trafiksikkerhetsseksjonen, Vegdirektoratet

Det er fortsatt for tidlig å gi noe bilde av trafikkulykkesutviklingen i 2008 etter tre måneder. Mens antall drepte i januar lå omtrent som i 2007, var det sju flere som ble drept i februar i år og hele elleve flere drepte i mars i forhold til i fjor.

Dette betyr at det så langt i år er det drept 61, mens det i fjor var drept 43 til samme tid. Utviklingen så langt har derfor vært meget ugunstig. Av de 61

som er drept så langt i år er 45 fører eller passasjer i bil, elleve var fotgjengere, tre syklister, en mopedist og en annen trafikanter.

Antall skadde ligger så langt i år litt under fjoråret, men utviklingen i mars var ugunstig i forhold til mars i 2007.

I regionene har øst tre færre drepte enn i 2007 (dvs. 19), sør har tre flere (dvs. 13), vest har

hele elleve flere (dvs. 16), midt har tre flere (dvs. åtte) og nord har tre flere (dvs. fem).

Det synes å være noen færre drept i ungdomsgruppen, men flere som er eldre enn 24 år, men yngre enn 60 år. Det er elleve flere bilføre som er drept og seks flere gående.

Av de drepte i år er én drept i påkjøring-bakfra-ulykker, 28 drept i møteulykker, seks drept i

ulykker i vegkryss, elleve drept i fotgjengerulykker og 13 drepte i utforkjøringsulykker.



AKTUELT

Spurte om midtrekkverk

■ ■ Bård Hoksrud (FrP) spurte statsråden om midtrekkverk i Stortingets spørretime nylig. På bakgrunn av oppslag i Vegen og vi ville Hoksrud ha oversikt over mer enn 500 kilometer midtrekkverk Statens vegvesen har ønsket. Navarsete svarte at det foreløpig er anlagt 106 kilometer midtrekkverk og at ytterligere strekninger er prioritert i årene framover.

(Arkivfoto: Geir Brekke)



Mer midtrekkverk

■ ■ I løpet av våren og sommeren skal det settes opp om lag 750 meter med midtrekkverk i betong på E18 ved Farriseidet i Vestfold. Strekningen fra Larviksporten (bildet) til avkjøringen mot Larvik var åsted for to stygge dødsulykker i fjor omtrent på samme sted og på kort tid. Statens vegvesen skal bruke om lag fire millioner kroner til midtrekkverket. Siden ulykkene i fjor er det gjort flere trafiksikkerhetstiltak på strekningen. (Foto: Kjell Wold)

Prikk-oversikt

■ ■ 566 689 prikker er delt ut siden prikkssystemet ble innført i 2004, og prikkene er fordelt på 321 686 personer. 161 258 personer har en prikk, mens det er 125 som har åtte prikker. 30 personer har fått inndratt eller beslaglagt førerkort. 97,5 prosent har fått prikker fordi de har kjørt for fort, én prosent har kjørt mot rødt lys etc.

Rassikring på E134

■ ■ Fjellskjæringen Kleivane på E134 rett vest for Notodden sentrum i Telemark blir nå rensket fra mobilkran og lift og sikret mot nye nedfall. I februar ble en fotgjenger nesten truffet av en stor stein som raste ned på gangvegen rett under. Etter den pågående sikringen vil geolog på nytt saumfare fjellet for å se om det er behov for flere bolter eller nett.

Trenge forsterking

■ ■ Det er innført restriksjoner for tungtrafikken på E39 i Byrkjelo i Sogn og Fjordane. Brua må forsterkast, og Statens vegvesen sine brufolk er no i gang med å sjå på kostnadene. I mellomtida er vegbana innsnevra for at det ikkje skal vere råd for tungbilar å møtast på brua. Det er rimeleg god sikt på staden, som ligg i 50-sona i bygda.

Gir bort riksveger

Stortinget har bestemt at ansvaret for de fleste av landets øvrige riksveger skal overføres til et regionalt folkevalgt nivå fra 2010. Fra da vil Statens vegvesen kun ha ansvar for stamvegnettet.

Henriette Erken Busterud

OSLO: I 2010 omklassifiseres ca. 17 500 kilometer øvrige riksveger til regionale veger, hvis forvaltningsreformen settes ut i live. Ansvaret for disse vegene overføres da til fylkeskommunene/de nye regionene. Fylkeskommunene har fra før ansvar for å bygge ut, drifte og vedlikeholde 27 000 kilometer fylkesveg.

Navn og nummer

Det er uvisst hva vegene som fylkeskommunene/regionene får ansvar for skal hete. Det blir først klart i 2009.

- Dersom det bestemmes at de øvrige riksvegene skal inngå i et felles nummersystem med fylkesvegene, kan det få store konsekvenser. Nummereringen vil koste arbeid og penger. Blant annet må alle regionale veger skiltes om og alle kart blir utdaterte. En må derfor tenke seg godt om så kostnadene blir så lave som mulig. Målet må være at trafikantene skal merke minst mulig av at ansvaret for vegene overføres, sier Olav Sætre i Statens vegvesen, som leder arbeidet med forvaltningsreformen.

- Det enkleste ville vært hvis nummerserien for de øvrige riksvegene kunne utvides og omfatte fylkesveg, men sjøl da blir det 27 000 kilometer fylkesveg som må skiltes om. En fordel med eventuelle nye vegnummer vil være at det kan bli lettere å finne fram. Dagens nummerering av fylkesveger er nærmest usynlig - vegnummer står kun på lave stolper i vegkanten, ikke på store skilt, sier Sætre.

Flere stamveger

Stamveger er navnet på hovedvegnettet i Norge. Dersom dagens fylkesinndeling tilnærmet beholdes, kan rundt 1500 kilometer øvrige riksveger gå over til å bli stamveger



Uavklart: Det er uvisst hva vegene regionene får ansvar for skal hete. (Ill.: Grafisk senter, Kyrre Wedvik)

for å få et mer sammenhengende nasjonalt transportnett.

- Statens vegvesen skal utarbeide forslag til hvilke øvrige riksveger (inkludert gang og sykkelveger) som bør inngå som stamveger. Forslaget skal sendes på høring, og endelig forslag bør om mulig innarbeides i Nasjonal transportplan i desember, sier Sætre.

Kriterier

Samferdsels departementet har lagd kriterier for hva som kan bli stamveger: Vegene må gå til nasjonale knutepunkter/terminaler, koble til større byer, binde sammen regioner, eller være viktige riksveger som

møter riksveger i naboland. Også alle ferjesamband på det øvrige riksvegnettet vil overføres. Fra 2010 vil Statens vegvesen ha ansvar for rundt

tolv ferjesamband, mot 95 i dag. Turistveger og nasjonale beredskapsveger, som er øvrige riksveger, skal bli regionale veger.

VEGNETTET I 2008

Stamveger	8 500 km	(Statens vegvesens ansvar)
Øvrige riksveger	18 500 km	(Statens vegvesens ansvar)
Fylkesveger	27 000 km	(Fylkeskommunalt ansvar)
Kommunale veger	38 000 km	(Kommunalt ansvar)

VEGNETTET I 2010

Stamveger	10 000 km	(Statens vegvesens ansvar)
Regionale veger	44 000 km	(Regionalt ansvar)
Kommunale veger	38 000 km	(Kommunalt ansvar)

Bomboder kan bli rorbuer

Gamle bomstasjoner i Oslo kan ende som rorbuer i Nord-Norge. 7. mai blir fremtiden avgjort for 34 bomboder.

Håkon Aurtien

MOSS: - Det er fint at de gamle bodene kan komme til nytte, sier Geir Kjøningsen, prosjektleder for bomstasjonsomleggingen i Oslo. Han har fått svært mange henvendelser etter at det ble kjent at Statens vegvesen vil selge de velkjente brakkene "på rot".

Planene om gjenbruk av bomstasjoner som rorbuer er bare et av mange ideer. Idrettslag har kontaktet Vegdirektoratet og er interessert i brakker som kan settes opp for tøyoppbevaring ved idrettsanlegg. Kommuner trenger bombrakker til folk som skal passe kommune fyllinger. Endog bomselskaper har tatt kontakt og mener de skal kunne sette i stand de muggskadde bombodene langt billigere enn å bygge nye.

- Egentlig er det bare fantasien som setter grenser, sier Kjøningsen.

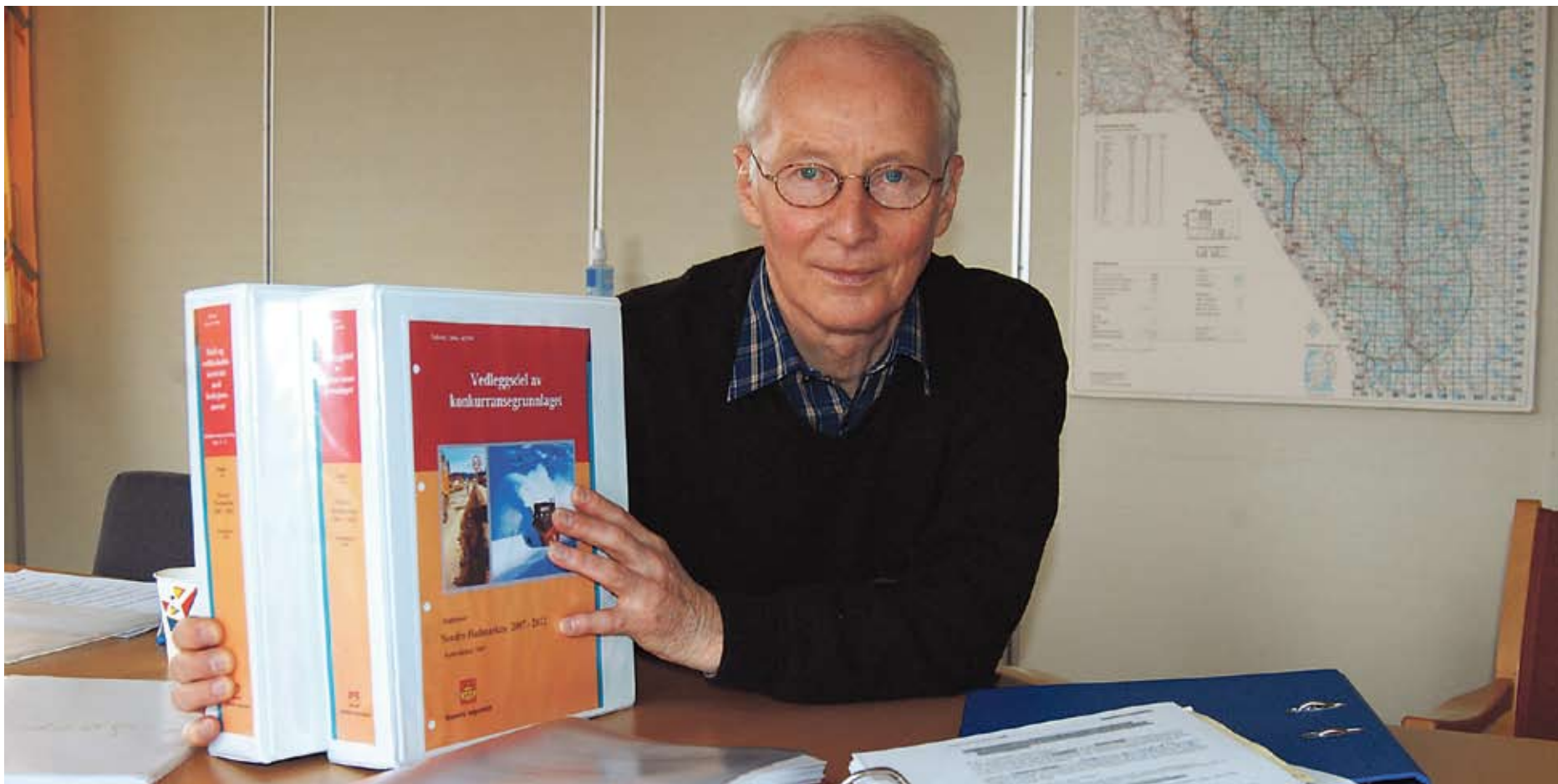
Denne uken var det befaring og tilbudsfrist er 7. mai.

- Vi har ikke anledning til å gi bort utrangert utstyr, men vi kan selge dem for ned mot en krone bare kjøperne sørger for bortkjøring selv, sier han. Inntektene ved salget skal komme trafikantene til gode.

- Omleggingen fra bomstasjoner til helautomatisert innkrevingssystem har en ramme på 150 millioner kroner og det er kalkulert med store beløp for å rive bomstasjonene og bygge om områdene der de står. Kan vi slippe rivekostnader vil det redusere bomselskapets utgifter. Alle vinner på dette, sier Kjøningsen.



Prosjektleder: Geir Kjøningsen, prosjektleder for bomstasjonsomleggingen i Oslo. (Foto: Henriette Erken Busterud)



Lønnsomt: - Det er samfunnsmessig lønnsomt å bedre standarden på norske vinterveger, sier Magne Smeland, koordinator for funksjonskontraktene i Statens vegvesen Region øst. Kontraktene er detaljerte og fyller hver to permer. (Foto: Håkon Aurlien)

Ønsker bedret vinterstandard

En arbeidsgruppe i Statens vegvesen går inn for en vesentlig skjerping av standardene på brøyting og strøing/salting av landets hovedveger.

Håkon Aurlien

HAMAR: - Det er samfunnsmessig lønnsomt å bedre standarden på norske vinterveger, men spørsmålet er om vi får pengene det vil koste, sier Magne Smeland, koordinator for funksjonskontraktene i Statens vegvesen Region øst.

Smeland er medlem av en arbeidsgruppe nedsatt for å vurdere

kravene til tilstand på norske vinterveger. Nå har gruppa levert sin innstilling til revisjon av Vegvesenets Håndbok 111, "Standard for drift og vedlikehold".

Lønnsomt

Det er forskningsinstitusjonen Sintef i Trondheim som har studert de samfunnsmessige effektene av bedret vinterstandard.

- For nesten alle veger er det lønnsomt å bedre standardkravene og derfor håper vi at forslaget vil nå gjennom hos de bevilgende myndigheter, sier Smeland.

Statens Havarikommisjon for transport (SHT) har i tre rapporter gitt sikkerhetstilrådninger om bedring av rutinene for drift og vedlikehold av vegnettet.

- Flere av SHTs tilrådninger er på

linje med det vi har sett og blir fulgt opp i vårt arbeid, sier Smeland.

Holdt ikke

- Vi så tidlig at standardkravene til drift og vedlikehold av vegnettet i Norge, i praksis ikke holdt etter innføring av funksjonskontraktsystemet i 2003. Regionene har siden den gang presset på Vegdirektoratet for å gå en ny gjennomgang av standardene, sier Magne Smeland.

Et problem er at standardbeskrivelsene i kontraktene ble for lite presise. Men Smeland ser også en forklaring i at vegene tidligere ble fulgt opp av ansatte med stor detaljkunnskap om vegnettet. Standarden var god nok så lenge spesielt utsatte strekninger fikk en ekstra oppmerksomhet som mangeårig erfaring viste var nødvendig.

Erfaring

- I et system der entreprenører vinner kontrakter for drift av et geografisk område i fire til fem år, er det ikke mulig å opprettholde den samme lokalkunnskapen blant mannskapene som skal gjøre jobben. Svaret er en bedre standard med spesialbeskrivelser for de vanskeligste vegstrekningene, sier Smeland.

Fra i år har Statens vegvesen innført krav om ISO-sertifiserte kvalitetssystemer for å sikre at entreprenørene har tilfredsstillende hverdagsrutiner.

- Vi ser at egenrapportering ikke fungerer godt nok. Jeg mener at Vegvesenets bestillerorganisasjon i langt større grad må ut på vegnettet og se hvordan vegene er for trafikantene, sier han.

FAKTA

Ut 2002 hadde Statens vegvesens driftsorganisasjon ansvaret for vinterdrift av vegene, og satte bort det meste av det praktiske arbeidet med strøing/brøyting til mindre entreprenørselskaper.

For å redusere ressursbruken bestemte Stortinget at også styringen fra 2003 skulle settes ut i konkurranse med private entreprenører.

Dermed kom såkalte funksjonskontrakter der entreprenørene forpliktet seg til å holde en definert standard på vegnettet, til fast pris.

Strengere krav til kvalitet

Entreprenørene som skal utføre drift og vedlikehold på oppdrag fra Statens vegvesen fra høsten av, blir underlagt nye og strengere krav til kvalitet.

Anne Marit Øksenvåg Johansen

OSLO: - I de kontaktene som får virkning fra høsten av, har vi avvist entreprenører som ikke har gode nok kvalitetsplaner, sier trafikkti-

rektør Ole Christian Torpp. Han regner med Statens vegvesen vil bruke over 100 millioner kroner mer på disse kontraktene enn om billigste tilbyder ble valgt.

Konkurranseutsetting av arbeid for Statens vegvesen startet i 2003.

- Da var konkurranseutsetting nytt for oss. Vi har brukt tiden siden 2003 på å utvikle og forbedre systemene vi har, sier trafikkdirktøren.

Hvert år er om lag 20 prosent av Statens vegvesens kontrakter på

drift og vedlikehold ute på tilbuds-konkurranse. Og det er ikke bare entreprenørene som skriver kontrakter i år som vil merke at Statens vegvesen skjerper kravene til kvalitet.

- Vi vil skjerpe kontrollen og arbeide sammen med entreprenørene slik at sikkerhetsvurderinger og planlegging blir bedre ivaretatt hos de som utfører drift- og vedlikeholdsarbeid for oss. Det gjelder ikke bare de vi inngår nye kontrakter med, men også entreprenørene vi allerede har avtaler

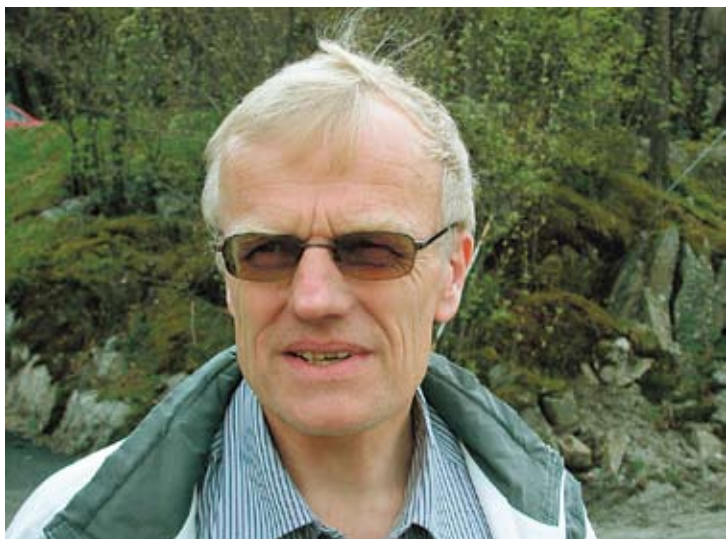
med, sier Torpp.

Statens vegvesen er også i gang med å revidere standardene for vedlikehold. Dette gjøres i samarbeid med entreprenørbransjen. De nye standardene for vedlikehold skal etter planen være klare våren 2009.

Strengere krav: - Statens vegvesenhar avvist entreprenører som ikke har gode nok kvalitetsplaner, sier trafikkdirktør Ole Chr. Torpp. (Arkivfoto: Dagrunn Husum)



TUNGTRANSPORT



Samarbeid: - Det har vore godt samarbeid med lastebileigarforbundet, seier Kjell Kvåle i Statens vegvesen. (Arkivfoto: Dagrunn Husum)

Stor interesse for nytt kvileplassprosjekt i vest

Det er stor interesse for å bli med på Statens vegvesen sitt kvileplassprosjekt i Region vest. På få dager tok 16 kontakt.

Geir Brekke

BERGEN: Det er senioringeniør Kjell Kvåle som opplyser dette til Vegen og vi, etter at Region vest tidlegare i månaden gjekk ut med invitasjon til å bli med på etablering av den første kvileplassen i regionen.

Kan kome i år

Opplegget har vore kunngjort i lokalpressa, og fristen for å melda si interesse er komande helg.

- Nokre av dei som tok tidleg kontakt kan vere klare til å starte med kvileplass for tungbilane alt inneverande år. Mange andre har planar om etablering av bensinstasjonsplassar der dei kan tilfredsstille krav til oppstillingsplass for vogntog, serviceanlegg, kiosk eller kafé og tilgang til straumanlegg. Nokre er ikkje komne lengre enn at dei har hand om ei tomt der dei har planar om tilbod til transportørar, seier Kvåle, som har leia arbeidet med rammeplanen for kvileplassar i Region vest. Slike planar blir no laga i alle fem regionane.

Bensinstasjonar

- Vi tek sikte på å oppretta avtalar som mellom anna omfattar skilting

og marknadsføring av tilbodet til tungbilselskapa. Avtaleparten blir private verksemdar som har tilgjengeleg areal og servicetilbod for dette føremålet. Målgruppa er bensinstasjonar og andre verksemdar som kan ha plass til parkering av store køyretøy, seier Kvåle, som kan melde om eit tett og konstruktivt samarbeid mellom Statens vegvesen, lastebileigarforbundet, NAF og politiet i dette prosjektet.

Bergen og Stavanger

- Vi tek sikte på å etablere den første plassen ikkje meir enn ein times køyring frå Bergen eller Stavanger. Då veit sjåførane kva tid dei kan levere eller hente gods i desse byane. I dag har tungbilane sin eigen serviceplass på Nygårdstangen i Bergen, der dei har god plass til parkering, og eit servicebygg med servering og høve til kvile.

Men denne plassen er på veg ut på grunn av andre utbyggingsplanar i området. Vi ser etter ein bensinstasjon med god plass til vogntogparkering nord, sør eller aust for Bergen, som ligg lett tilgjengeleg frå E39 eller E16, seier Kvåle.

Han legg til at utlysinga i tillegg spør etter aktuelle kvileplassar langs heile stamvegnettet i regionen. Det inkluderer også rv. 15 langs Nordfjord frå Måløy til Strynefjellet og rv. 5 mellom Lærdal og Florø, i tillegg til dei tre europaveg-strekninane i regionen, E39 frå sør til nord, E16 frå Bergen til Filefjell og E134 frå Haugesund til Haukelifjell.

Kartlegging

- Fram til nå har vi hatt dårlig begrep om hvor stort behovet har vært. Derfor har vi siden i fjor sommer startet et regionalt arbeid i tett samarbeid med tungbilbransjen og andre for å kartlegge hvor stor behovet er, forteller Silborn. Det foreløpige kartleggingsarbeidet i regionene ble nylig oppsummert på et nasjonalt fellesmøte på Gardermoen. Region vest og sør har foreløpig kommet lengst i dette arbeidet, men alle regionene vil trolig være i mål i løpet av våren 2008.

Arealkrevende

En utfordring med døgnhvileplasser for tungbiler er det store arealet som kreves. Foreløpig tenker en seg områder som kan ta minst ti trailere, men kravene må selvsagt variere i ulike deler av landet. Som i utlandet,

Med vegen

- Det blir mange timer på jobb og mange netter hjemmefra. Slik er det bare i denne jobben.

Håkon Aurlien

ØSTERDALEN: Ordene kommer konstatende, ikke beklagende. Kjell Inge Johansen, 37 år og pappa til to små barn, har selv valgt tungbilsjåføryrket og tilbakeligger hvert år rundt 100 000 km i føreriset.

Han er på vei til Trondheim og sitter tilsynelatende avslappet i førerstolen. Men høyrefoten er godt plassert på gasspedalen, hendene har et fast grep på rattet og øynene er fokusert på vegen foran bilen.

Hele tiden må han være konsentrert om jobben, korrigere kursen når bilen sporer på ujevn veg, og være forberedt på feil fra medtrafikanter eller at dyr kommer ut av skogen.

Kjell Inge Johansen er klar over at han har et stort ansvar. Et fulllastet vogntog kan veie 50 tonn og gjøre mye skade.

Tilhengeren skal losses neste morgenen men for å tilfredsstille strenge kjøre- og hviletidsbestemmelser må han være fremme før midnatt.

- Det er mye å passe på som vogntogsjåfør, sier han.

Krevende

Rv. 3 er en meter smalere enn hva den burde vært og det gjør kjøringen ekstra krevende. Ofte skiller under meteren når to vogntog møtes med en innbyrdes hastighetsforskjell på 160 km/t.

En ulykke sør for Alvdal på nyåret har satt spor. To sjåfører, en norsk og en dansk, omkom da to vogntog møttes i en frontkollisjon. Mange sjåfører, Kjell Inge Johansen inklusive, stanset i et minutt midt på dagen da den norske kollegaen skulle begraves.

- Det er mange som snakker om riksveg 3 som en farlig veg. Noen

av kollegene mine foretrekker å kjøre E6 mellom Trondheim og Oslo, selv om det blir tre kvarter lenger, forteller han.

Kjøretid

Sør for Alvdal stanser han de pålagte 45 minutter for å spise. Så går turen videre helst uten stans. 550 dieselhester jobber godt og over fjellet mellom Alvdal og Berka er det tendens til hjulspinn på slapsset veg. Johansen slår av alt lys i kupeen. Da er det lettere å holde konsentrasjonen i mørke.

Langs vegen passerer vi kolleger som har måttet stanse i busslommer fordi de ikke hadde kjøretid igjen til å nå bestemmelsesstedet.

I løpet av en uke har han fra ingen til fire netter i bilen, nesten alltid ved en godsterminal.

- Kjente kjøreruter går greit men det kan bli en del stress med klokka når jeg skal levere et ukjent sted, sier Kjell Inge Johansen.

Puslespill

Neste morgen skal han laste frosensvarer som skal til Oslo. Deretter går turen til Larvik og et lass maling.

Hvor ferden går videre vet han ikke. Firmaeier Kai Hagen, tredje generasjon, vet hvor hver enkelt av firmaets biler er og må hele tiden justere transportopplegget ut ifra hvor mange timer den enkelte sjåfør har igjen på døgn- eller ukedkvoten.

To av sjåførene kjører fast "los", dvs. overtar biler etter langturer, bytter last og gjør klar til ny tur for bilens faste sjåfør. Oppstår det forsinkelser kan det bli komplisert. Rett som det er må Hagen trå til selv.

- For 10-15 år siden var det over og ut om lasten kom for sent. Sjåførene kom under et alt for stort tidspress. Nå er alle opptatt av å hjelpe hverandre, sier Kai Hagen.

I trafikk:

Det er liten tid til pauser. En kollega stryker forbi når Kjell Inge Johansen gjør et unntak i Alvdal.



30-35 døgnhvileplasser

I løpet av neste NTP-periode 2010-2019 planlegger Statens vegvesen å etablere eller oppgradere 30-35 hvileplasser for tungtransporten langs stamvegnettet.

Kjell Wold

OSLO: - I transportetatens forslag til Nasjonal transportplan er det foreløpig lagt til grunn å sette av 300 mill. kr til dette formålet, sier Hans Silborn i Statens vegvesen. Sterke ønsker fra tungbilbransjen selv og nye EU-direktiv om strengere kjøre- og hviletidsregler er blant hovedårsakene til ønsket og behovet om å opprette og oppgradere en rekke hvileplasser for tunge kjøretøy.



Nattehvil: 15 tungbiler på Lanner kontrollstasjon på E18 i Porsgrunn en natt i mars 2008. (Foto: Kjell Wold)

tenker en seg i Norge også hvileplasser med offentlig tilrettelegging, men med privat driftsansvar. Planene for nye hvileplasser skal innarbeides i handlingsprogrammet for de første fire årene av NTP-perioden. Derfor må opplegget for dette være klart om vel ett år. Langs stamvegnettet tenker en seg hvileplasser plassert med to til tre timers reise-

avstand fra hverandre. Før en bestemmer seg for endelig antall plasser og hvor de kan anlegges, er det viktig med en felles enighet og definisjon om hva som skal være allmenne krav til hvileplasser.

Noen minstekrav

Så langt i planleggingsarbeidet har en diskutert blant annet følgende

krav: Tilstrekkelig areal, trygt og opplyst område, fasiliteter som dusj og toalett, må ikke ha serveringstilbud, men bør helst ligge nær slike tilbud, må skille seg klart ut fra ordinære rasteplasser/campingområder, må skiltes godt og god avstand fra boligbebyggelse for å unngå sjenanse for fastboende.

Offentlig/privat

- Siden både areal og servicetilbud vil være ganske kostbart, er det må vi trolig benytte kommersielle aktører i størst mulig grad, sier Silborn. Han utelukker ikke at noen av Statens vegvesens egne kontrollplasser kan brukes, noe som skjer noen steder i praksis i dag, men tror det mest sannsynlig blir hvileplasser i samarbeid mellom det offentlige og private. Region vest går nå foran i et slik forsøk.

som arbeidsplass



Frustrert: Yngve B. Harila er lastebileier og arbeidsgiver. Daglig møter han problemene med myndighetenes manglende tilrettelegging. (Foto: Finnmarken)

Oppgitt over myndighetene

Lastebilnæringen er lutei tomme løfter og håpløse arbeidsforhold: - Skaff oss stopplasser for pålagte pauser før dere starter kontroll av kjøre- og hviletid.

Giselle Jensen

VADSØ: Lastebileier Yngve B. Harila forteller om en voldsom frustrasjon over at myndighetene vender det døve øret til næringens problemer.

- Vi ønsker oss faste stoppesteder med toalett og vaskemuligheter, og plass for et par vogntog. I dag må vi stoppe alle tenkelige og utenkelige steder for å gjøre fra oss. Det er også helt håpløst at myndighetene pålegger oss pauser uten å følge opp med stoppesteder som har plass for vogntog. Harila er

mektig irritert over neglisjeringen av en hel bransje.

- Hver enkelte lastebileier kan ikke bygge egne toalett og stoppesteder rundt i landet. I dag er det også stadig flere jenter som kjører tungbil, de er vel enda mindre fornøyd med forholdene, antar han. Harila er styreleder for Norges Lastebileierforbund i Finnmark og driver et transportfirma i Vestre Jacobselv.

- Hold toalettene åpne

I sommerhalvåret er iallfall rasteplassene åpne, det hjelper litt. Selv om det er svært langt mellom dem, ikke minst i Finnmark.

- Det er noen ved europavegen, men langs riks- og stamveger finnes det ikke. I Nord-Norge fraktes alle varer på bil fra Narvik eller Tromsø og ut i distriktene. Det sier seg selv at dette er et kjempeproblem, sier Harila.

- Selv om sommeren er det vanskelig fordi rasteplassene er fulle av bobiler, ofte finnes det ingen mulighet for å komme inn med vogntog, sukker Harila. Han har også vanskelig for å fatte at myndighetene stenger de få toalettene som finnes langs vegnettet i månedsvis hvert år.

Døve ører

- Vi har hatt møter med distriktsvegsjefene som lover å se på det, men ingenting skjer. Også leder for samferdselskomiteen har blitt orientert om problemet, men uten resultat, forteller Harila.

- Jeg har mistet tilliten. De lover å følge opp, men ingenting skjer. Vegvesenet har penger til å sende ut mannskap for å kontrollere og bøtelegge oss for en halvtime for mye, men mangler viljen til å investere i et system som gjør det mulig å ta pålagte pauser, avslutter han.

AKTUELT

**Dyrere belysning**

■ ■ Bare to elektroentreprenører ga anbud da en av tre kontrakter for rehabilitering og fornyelse av belysningssystemet i Festningstunnelen i Oslo hadde anbudsåpning sist uke. Bravida hadde laveste anbud på 68 mill. kroner, godt over Vegvesenets stipulerte anslag, mens konkurrenten Otera tilbød seg å gjøre jobben for 87,2 mill. kroner.

Nesoddtangen

■ ■ PA Entreprenør AS har vunnet en kontrakt på ombygging av Nesoddtangen terminalområde for 40,4 millioner kroner. Fem anbud kom inn, varierende fra 40,3 til 64,8 mill. kroner. PA Entreprenør har også vunnet en kontrakt på bygging av gang- og sykkelveg inn til rv. 4 ved Bruflat bru i Oppland, verd 3,2 mill. kroner.

Blir utbedret

■ ■ Om lag 800 m av fv. 88, Baneveien, i Kongsberg skal utbedres for ca. 25 mill. kroner. Isacshen Entreprenør gjør jobben som består av utbedring av selve vegen, bygging av fortau og sykkelbane på begge sider av vegen. Finansieringen av dette arbeidet er et spleiselag mellom private utbyggere, Kongsberg kommune og Buskerud fylkeskommune.

Billigere belysning

■ ■ Store prisforskjeller kom til syne da det forleden var anbudsåpning for en kontrakt for drift og vedlikehold av veglys på riks- og fylkesveger i Østfold fra 2008-2013. Tre bud kom inn og Fortun Service AS ligger best an med laveste anbud på 6,9 millioner kroner, et lå på 15 millioner, mens høyeste anbud var på hele 28,9 millioner kroner.

Trill rundt i Tønsberg

Fem nye rundkjøringer på en gang har blitt i meste laget for enkelte Tønsberg-bilister. Nå blir innkjøringen til den nye ringvegen og Frodeåstunnelen merket enda bedre.

Kjell Wold

TØNSBERG: - Vi måtte bare foreta oss noe, selv om vi i utgangspunktet mente at den nye vegen var merket og skiltet meget godt og tydelig allerede da den åpnet i forrige måned, sier Reidar Jørgensen i Statens vegvesen.

På den korte tiden siden vegen åpnet rett før påske er det registrert minst sju feilkjøringer mot kjøretningen inn på den nye vegen. Flere har endt i farlige situasjoner og en sågar i kollisjon med betydelig skadeomfang. Tidligere i april ble det bestemt å gjøre flere straks-tiltak for å hindre mer feilkjøring og farlige trafikksituasjoner på den tre kilometer lange og nyåpnede vegen nord for Tønsberg sentrum. I følge leder for plan og forvaltningssesksjonen Steinar Aspen er det spesielt feilkjøringene på Kilen øst for byen som har bydd på størst problemer.

Langs rv. 311 ved Kilen er det anlagt tre nye rundkjøringer med kort avstand mellom. I den midterste av rundkjøringene skal en kjøre av på den nye rv. 300 rundt byen. Piler i vegbanen skal freses bort og flere sperrefelt blir forsterket og forlenget. Rundkjøringene blir også forsterket med flere og større skilt som forteller hvor en kan kjøre og hvor en IKKE kan kjøre. Farten på den nye ringvegen er også midlertidig satt ned.

Problemet med feilkjøring fra rundkjøringer og inn på nye og større veger er ikke bare et Tønsberg-problem. Tilfellene av feilkjøring har vært så mange og økende rundt Oslo-regionen spesielt og på Østlandet generelt, at Statens vegvesen nå vil gå enda grundigere inn i problemet for å se på flere avbøtende tiltak også på lengre sikt.



Rundkjøringer til besvær: Her ved Kilen i Tønsberg på ny rv. 300 har alt for mange bilister bommet på innkjøringen til den nye ringvegen rundt byen. (Foto: Kjell Wold)

Anbefaler satsing på Gudbrandsdalen

Dobbeltsporet jernbane til Lillehammer og Gudbrandsdalen som hovedbane til Midt-Norge. Midtdeler på hele E6 og i ny trasé delvis på vestsiden av Gudbrandsdalslågen fra Tretten til Otta.

Håkon Aurtien

LILLEHAMMER: Dette er blant konklusjonene i to konseptvalganalyser som nå er laget for veg- og jernbaneutbygging i Gudbrandsdalen.

Samferdselsdepartementet bestemte i fjor at E6-strekningen Kolomoen (syd for Hamar) til Otta skulle bli pilotprosjekt i et nytt plan-system der store transportprosjekter skal vurderes i en større samfunnmessig helhet.

Trygget

Siden har Vegvesenets planleggere jobbet tett sammen med andre planmyndigheter om å vurdere ulike ambisjonsnivå og totalløsninger, og falt ned på løsninger som er tett opp til de som allerede var besluttet.

- Vi har vært gjennom en prosess som har trygget oss på de løsninger vi nå anbefaler, sier planlegger Hilde Bye i Statens vegvesen Region øst.

Midtdeler

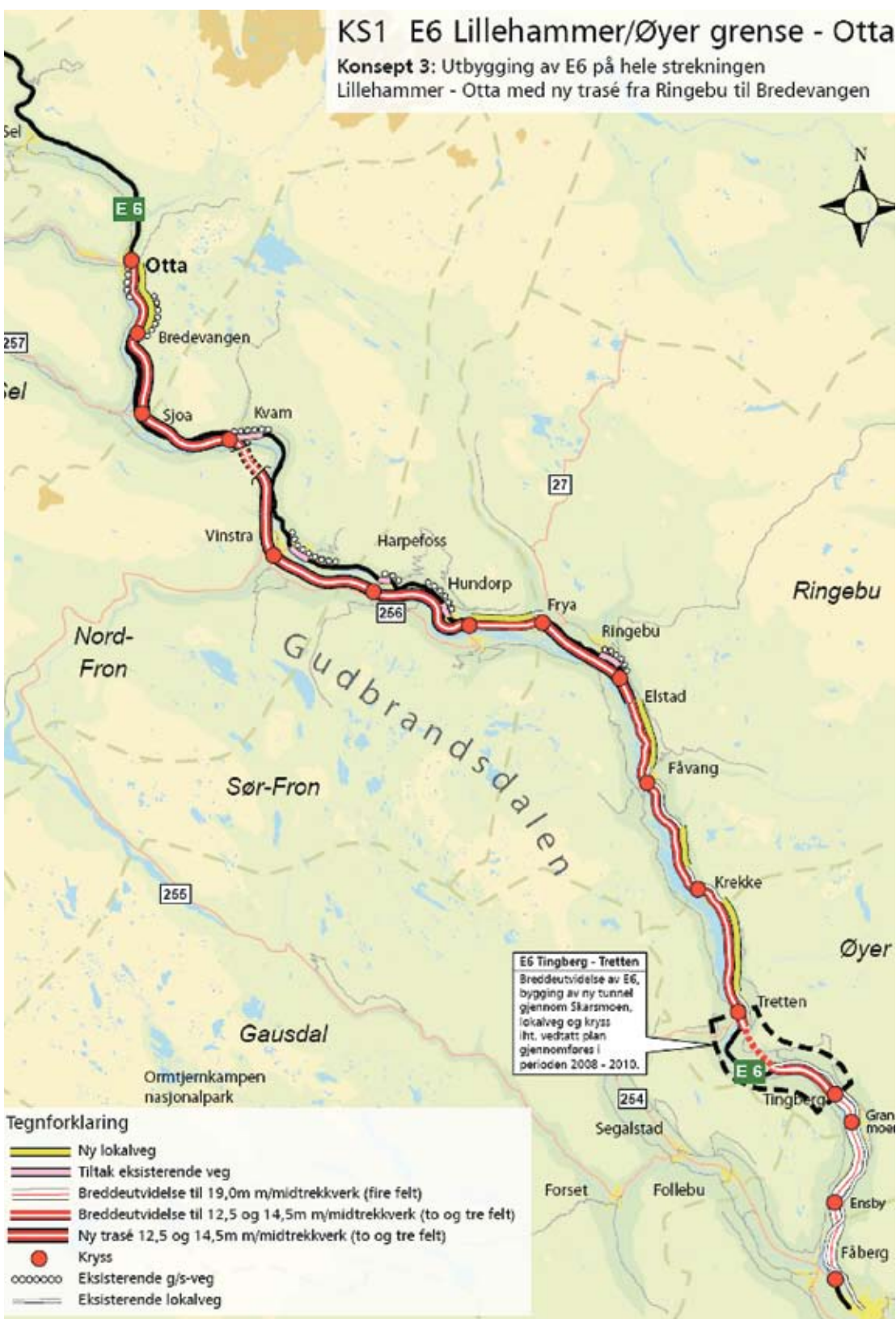
Strekningen Kolomoen-Otta er vurdert i to rapporter siden utfordringene er forskjellige. I Gudbrandsdalen er E6 eneste transportåre på lange strekninger, men har mye godstrafikk hele året og ekstra mye personbiltrafikk i feriemånedene.

- Den store ferietrafikken gjør at vi anbefaler at det bygges midtdeler på E6 hele veien opp til Otta. Trafikktallene er lavere enn minimumsgrensen på 8000 biler/døgn for bygging av en veg med midtdeler. Derfor vil vi be om en dispensasjon fra vegnormalene, sier Hilde Bye.

Planleggerne slutter seg til at det bør bygges helt ny E6 nord for Tretten, delvis på vestsiden av dalen, heller enn å bygge ut dagens E6 og lage en ny parallellveg for lokaltrafikken.

Hovedgodsbane

I samråd med Jernbaneverket anbefales det store jernbaneinvesteringer på strekningen, for å flytte i første rekke godstransport fra veg til jernbane. I dag går det like mye gods på veg og jernbane mellom Midt- og



Bekrefter: En ny grunnleggende konseptvalganalyse bekrefter at det er riktig å bygge en helt ny E6 delvis på vestsiden av Gudbrandsdalen, og samtidig bygge ut jernbanen. (Illustrasjon: Statens vegvesen)

Sør-Norge og en bedret jernbane i Gudbrandsdalen vil også gi mulighet for overføring av gods som skal til nordvestlandet.

Sør for Lillehammer konkluderer utredningen med utbygging av E6 til fire felts veg, og samtidig bygging

av sammenhengende dobbeltsporet jernbane til Lillehammer, alternativt kryssingsspor nærmest Lillehammer slik at tog kan krysse i fart.

Utredningen tar utgangspunkt i at E6 og jernbanen skal være bygget ut fra Oslo til Kolomoen. Utbyg-

gingsvalget langs søndre del av Mjøsa ligger nå til beslutning i Miljøverndepartementet. Statens vegvesen/Jernbaneverket er uenig med kommunene som krever både jernbane og veg i tunnel lagt inn i fjellet på halve strekningen.



Som forventet: Oslofjordforbindelsen er det eneste prosjektet der lønnsomheten er den samme som den ble beregnet til i forkant. (Arkivfoto: Kjell Wold)

Lønnsomme veger

Åtte store vegprosjekt til over 200 millioner kroner er etterprøvd for å se om lønnsomheten ble som beregnet. Resultatene viser at sju av åtte prosjekt hadde høyere lønnsomhet enn forventet.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Vi har etterprøvd åtte store vegprosjekt. Resultatene viser at sju av åtte prosjekter var mer lønnsomme enn beregningene i forkant viste, opplyser Anne Kjerkreit i Statens vegvesen, som har ledet arbeidet. I sju av prosjektene er nytten undervurdert med opp til 164 prosent. Det betyr at Statens vegvesen har vært forsiktige da de anslo lønnsomheten for politikerne som skulle beslutte om vegene skulle bygges.

Lønnsomme

- Eksterne konsulenter har sammenstilt nytte- og kostnadsberegninger fra da prosjektene ble vedtatt med nytte- og kostnadsberegninger basert på faktiske tall etter fem år med trafikk. Analysene viser at sju av åtte vegprosjekt innfrir målene og har høyere netto nytte (nytte minus kostnader) enn beregnet i forkant. Det skyldes i hovedsak at trafikkveksten har vært mye høyere enn trafikkprognosene i analysen, sier Kjerkreit.

- Et prosjekt var mer ulønn-

somt enn forutsatt, nemlig E8 Nordkjosbotn-Laksvatnbukt. Det skyldes blant annet at anleggskostnadene ble over 40 prosent høyere enn planlagt på grunn av for lavt anslag på brukstnader, forlenget byggeperiode og overgang til nytt budsjettssystem, sier Kjerkreit.

Riksveg 714 Hitra-Frøya hadde derimot en netto nytte som var 164 prosent høyere enn forventet. Dette er et ferjeavløsningsprosjekt, og avviket skyldes i hovedsak at det ble en langt høyere trafikkvekst enn forventet da tunnelen åpnet.

Statens vegvesen har ikke hatt tradisjon for å etterprøve om effekten av store vegutbygginger ble som forventet. Nå skal de etterprøve rundt fem store prosjekter pr. år for å se om prosjektene gir de virkningene som politikerne fikk presentert da de besluttet at vegene skulle bygges.

Nyttig

- Ved å etterprøve prosjektene får vi bekreftet om de hadde de virkningene som lønnsomhetsanalysene viste i forkant. Etterprøvingen kan gi viktige innspill til å videreutvikle metoder for nytte/kostnadsberegninger slik at politikerne får mer presise opplysninger om virkningene av et vegprosjekt, sier Kjerkreit.

Hun understreker at dette dreier seg om grove beregninger.

- Vi har kun sett på prissatte kostnader som tids- og kjørekostnader, ulykkes- og anleggskostnader. Konsekvenser for ting som ikke er prissatt, som for eksempel effekter på landskap og kulturmiljø, har vi ikke sett på.



Etterprøver: - Sju av åtte vegprosjekter er mer lønnsomme enn beregnet, sier Anne Kjerkreit. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Netto nytte – i millioner kroner

Prosjekt	Opprinnelig anslag	Virkelig (etterprøving)	Avvik (i prosent)
Rv. 23 Oslofjordprosjektet	4563	4565	0
E18 Rannekleiv-Temse	409	498	22
Rv. 714 Hitra-Frøya	- 242	156	164
E134 Teigeland-Håland	- 445	- 418	6
Rv. 62 Øksendalstunnelen	57	67	18
E8 Nordkjosbotn-Laksvatnbukt	- 81	- 218	- 169
E18 Gutu-Helland-Kopstad	- 4066	- 2022	50
E39 Kleivedammen-Andenes	- 144	- 76	47

Trafikkmengde (ÅDT) ved de opprinnelige anslagene og ved etterprøving

Prosjekt	Åpningsår (ÅDT)			År 5 (ÅDT)		
	Forutsatt	Faktisk	Avvik (%)	Forutsatt	Faktisk	Avvik (%)
Rv. 23 Oslofjordprosjektet	4240	3780	- 11	4545	5252	16
E18 Rannekleiv-Temse	8232	10 242	24	8634	11 616	35
Rv. 714 Hitra-Frøya	353	512	45	367	1003	173
E134 Teigeland-Håland	1000	1367	37	1050	1500	43
Rv. 62 Øksendalstunnelen	1386	1345	- 3	1454	1664	14
E8 Nordkjosbotn-Laksvatnbukt	2300	2400	4	2400	2800	17
E18 Gutu-Helland-Kopstad	12 000	16 700	39	12400	18 300	48
E39 Kleivedammen-Andenes	686	924	35	722	1130	57

REPORTASJE

Tillatt: I Ringsakerprosjektet er "burning" lov, på avstengt bane.
(Foto: Erik Larsen)



Forpliktet: Christer Waaler, Fredrik Berge og Anne Beate Sunnevik er blant Ringsakerungdommene som har forpliktet seg overfor Riksakerprosjektet (ved Erik Larsen) og Politiet (ved Geir Weium) til trafiksikker kjøring på vanlig veg.
(Foto Håkon Aurlien)

MOELV ■ Utradisjonelle virkemidler brukes for å bedre ulykkessituasjonen i Ringsaker. Ett er å invitere ungdom til å rase fra seg på lukket bane.

Håkon Aurlien

Sist uke luktet det svidd gummi på NAF-banen i Moelv. En av de unge røykla banen med spinnende drivhjul og stillestående bil, på ekte "rånertil".

- Gruppen "bilinteressert ungdom" inneholder mange interesser. Vår hensikt vår er å komme i en dialog som fører til færre trafikkulykker ute på vegene, sier fungerende prosjektleder Erik Larsen i Statens vegvesen.

Grensekjørende

Ringsaker kommune har en bekymringsfull ulykkessituasjon med 34 drepte og ytterligere 663 mennesker kommet til skade i trafikkulykker de siste åtte årene. Hver femte trafikkulykke i Hedmark skjer i denne kommunen, mange på E6 men langt flere utenfor. Følelsen av å ha en verstingkultur fikk gode krefter i bygde til å sette seg ned for å søke etter løsninger gjennom Ringsakerprosjektet.



Et tiltak av flere er å få den litt mer grenseutfordrende ungdomskjøringen inn på lukket område.

Hver første onsdag i måneden siden februar har Vegvesenet, politiet og NAF invitert ungdom til kjørekonkurranse på glattkjøringsbanen.

Forpliktet

For å få være med, må hver enkelt fører skrive under på en samarbeidsavtale der han/hun forplikter seg til å kjøre hensynsfullt i ordinær trafikk.

Ungdommene gir også tillatelse til opplysninger om deres trafikkatferd kan benyttes innad i Ringsakerprosjektet.

- Vi har nå avtale med 54 ungdommer, og vet at disse hadde til sammen elleve prikker i førerkortene da avtalene ble skrevet under. Foreløpig har ingen fått flere prikker og det er en målsetting at dette skal holde, sier politibetjent Geir Weium.

Avtalene gir de unge en mulighet til å få kjøre seg i konkur-

ranser på NAF-banen, og å få kjøre under litt større forhold på Vålerbanen senere i sommer.

Skal holde

- Jeg er helt sikker på at dette skal gå bra, sier Fredrik Berge, 18 år og fersk deltaker sist uke og vinner av nybegynnerklassen.

- Mange har lyst til å lære litt om hva bilen klarer. Det er fint å kunne gjøre det på lukket bane, og slippe å sladde borti en lyktestolpe, sier han.

Også Anne Beate Sunnavik er med for første gang, og blir vinner av kveldens hederspris: Et årsabonnement på bladet "Råneren". Moro skal det være.

Christer Waaler er med for andre gang, har lånt farens firehjuls-drevne Subaru til konkurransen, men mener etterpå at han hadde kjørt enda raskere med sin egen Ascona B. Han vinner sin klasse og dermed et gavekort på 2500 kroner. Med to seire er et nytt sett dekk snart finansiert.

FAKTA

Som et forsøksprosjekt inviteres motorinteressert ungdom i Ringsaker til å "rase fra seg" på lukket bane. Forutsetningen er at de skriver under på en forpliktende samarbeidsavtale. Der heter blant annet:

- Jeg forplikter meg til å kjøre slik at jeg selv eller andre ikke utsettes for unødige fare.
- Jeg forplikter meg til å følge trafikkreglene.
- Jeg forplikter meg til å være et godt eksempel for andre ungdommer i kommunen.
- Jeg forplikter meg til å gjøre mitt til at støypagene i Moelv og Brumunddal sentrum reduseres og at trafiksikkerheten økes.

AKTUELT

Ny Flå-plan

■ ■ Statens vegvesen har kommentert ny kommunedelplan for Flå (bildet) i Hallingdal. Av hensyn til trafikkavvikling og -sikkerhet er det viktig at gjeldene plan for byggegrenser og avkjørsler følges. Det kreves reguleringsplan for utbyggingsområder og konsulentrapporten om tunnelalternativ for rv. 7 må godkjennes av Vegvesenet. (Foto: Kjell Wold)



Forskutterer i Stjørdal

■ ■ 8. april ble den formelle avtalen om forskuttering av utgiftene til bygging av Havnekrysset i Stjørdal signert av Stjørdal kommune og Statens vegvesen. Dermed ligger det an til byggestart for prosjektleder Harald Inge Johnsen (bildet) i første halvdel av mai og ferdigstillelse i desember. Avtalen om forskuttering medfører at Havnekrysset kan ferdigstilles ett år før opprinnelig plan. (Foto: Christin Hermann)



Mot bom-ja i Telemark

■ ■ Planene for bompengefinansiering av vegutbygginger i Telemark er kommet ett skritt videre. Kommunene i midt og vestfylket har sluttet seg til bomselskapet Telemark vegfinans. Fylkestinget behandler saken i slutten av april. Planen gjelder store utbedringer av de verste strekningene på E134 mot Haukeli og rv. 36 mellom Grenland og Seljord.

Må kutte ruter

■ ■ Nettbuss Møre må kutte i rutetilbudet, blant annet i Molde, på grunn av høye dieselpriser som ikke blir kompensert av fylkeskommunen. – Avtalen med oppdragsgiver fylket gir ikke lenger inndekning for kostnadene. Åpningstidene vil bli de samme, men frekvensen dårligere, sier Hallstein Lillevik i Nettbuss Møre til Romsdals Budstikke.

Tryggare veg

■ ■ Statens vegvesen skal utvide 1,3 km av Hillerenvegen i Bergen med fortau og leidningsnett. Dønne Maskin har lågaste tilbodet, med 27,1 mill. kr. Dei andre boda kjem frå Vassbakk & Stol med 28,6 mill. kr, Staren A/S med 29,8 mill. kr, Satror Maskin A/S med 30,4 mill. kr, Ekerhovd og Fjell med 31 mill. kr, Holt & Sønner A/S med 31,1 mill. kr og Mesta, som vil bygge vegen for 38,6 millionar kroner.

Gassdrift halverer drivstoffutgiftene

- Vi begynte å tenke på hva vi kunne bidra med at Statens vegvesen skal bli en mer miljøvennlig etat, slik måsettingen er. Det var da vi kom på tanken om å bygge om den nye bilen vår til gassdrift.

Frode Rabbevåg

MOLDE: Vi står ved sjøkanten i Molde sammen med seksjonsleder for geodataseksjonen i region midt, Ole Jan Tønnesen, og målebilsjåfør Asbjørn Skjevik. Bak står en av Statens vegvesens nyeste og mest velutstyrte biler, en stor amerikansk van som er bygd opp som målebil.

Dyr bensindrifft

- Jeg kjører rundt 25 000 kilometer i året med målebilene for å måle spor, jevnhet, svingradius og fotografere veinettet. Med så mye utstyr om bord er bilen tung, og med bensindrifft går det mye driftstoff, forklarer Skjevik.

- Når vi nylig skulle skifte ut en av de gamle målebilene og kjøpe denne, tenkte vi på hva vi kunne gjøre for å bidra med noe i miljø-sammenheng. Da kom tanken om gassdrift opp, fortsetter Tønnesen.

Den store firhjulstrekkere er ustyrt med vanlig bensinmotor. En ekstrainvestering på rundt 30 000 kroner har gitt mulighet for å kjøre på gass i tillegg, en investering som de to mener vil betale seg og i tillegg gi en stor miljøgevinst.

Sparer penger

- Det er ikke så langt jeg har kjørt ennå, men erfaringene så langt



Miljøvennlig: Med den nye gassbilen til region midt er sjåfør Asbjørn Skjevik og seksjonsleder Ole Jan Tønnesen med på å spare miljøet for betydelige utslipp. (Foto: Frode Rabbevåg)

viser et forbruk på to liter gass per mil, tilsvarende 12 kroner og halverte kostnader i forhold til bensindrifft, sier sjåfør Asbjørn Skjevik.

- Men langt viktigere er miljøgevinsten, fortsetter Ole Jan Tønnesen. Utslippene av CO₂ er betydelig redusert og i tillegg er det nesten ikke utslipp av NO_x og partikler. Dermed sparer vi miljøet for

betydelige utslipp og er med på å gjøre Statens vegvesen til en mer miljøvennlig bedrift.

Enkel ombygging

Alle biler med bensinmotor kan bygges om til gassdrift, og bensinsystemet er hele tiden intakt slik at det fortsatt er mulig å kjøre på bensin om en ønsker det.

- Nettet av fyllestasjoner for gass begynner å bli bra utbygd slik at det ikke er noe stort problem å få fylt når du har bruk for det. Bilen starter opp på bensin og går over til gass når den er varm. Overgangen til gassdrift merker jeg ikke noe til, og motoren fungerer ellers akkurat som om jeg skulle kjøre på bensin, poengterer sjåfør Asbjørn Skjevik.

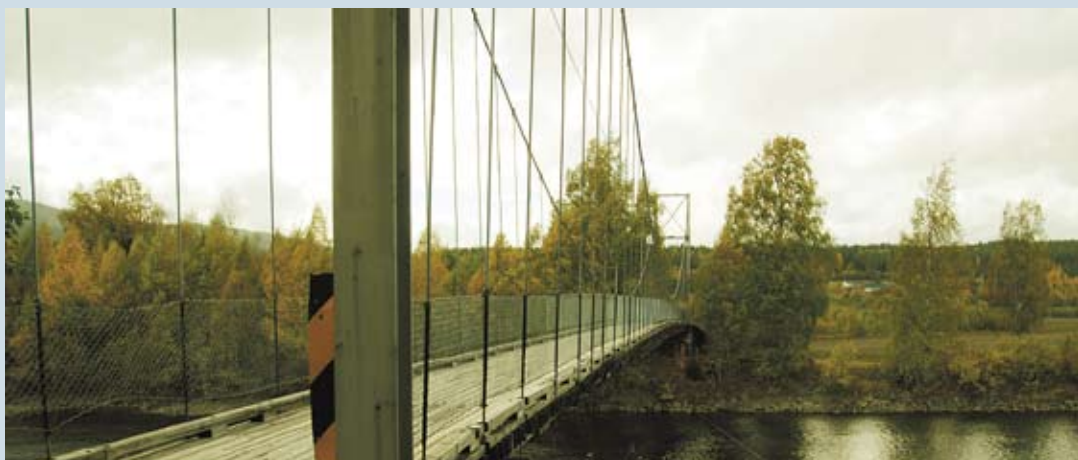
Økt innsats på klima

- Statens vegvesen har sektoransvar for miljø og tar klimautfordringen på alvor. Vi rår ikke over alle virkemidlene på klimaområdet, men vil øke innsatsen og kunnskapsnivået der vi kan.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Det sa vegdirektør Terje Moe Gustavsen da han åpnet Statens vegvesens klimakonferanse tirsdag.

- Vi vil jobbe for tiltak som kan redusere trafikkveksten. God arealplanlegging som bidrar til å redusere transportbehovet er noe av det som må til. Vi i Statens vegvesen har også en pådriver-



Klimakonferanse: Vegdirektør Terje Moe Gustavsen vil øke klimainnsatsen. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

rolle overfor kommuner og fylkeskommuner.

Klimagassregnskap

Utslipp fra transportsektoren utgjør nærmere 30 prosent av landets klimagassutslipp. Målet er å redusere utslippene med 2,5 - 4 millioner tonn i 2020. Statens vegvesen har behov for mer detaljer

om vegtrafikkutslippene. Region øst skal lage et klimagassregnskap, noe som også kan være aktuelt i andre regioner.

Ansvar

Statens vegvesen har blant annet ansvar for infrastruktur for kollektivtransport, gående og sykkelende. De skal vurdere alternativer

til å bygge nye veger og bygge, drifte og vedlikeholde veger med lavest mulig utslipp. Videre skal de komme med råd om avgifter, drivstoff og kjøretøyer. Statens vegvesen har allerede opprettet et "Klima og transportprosjekt" som ser på tiltak som skal forebygge konsekvenser som klima påfører selve vegnettet.



For dyr tunnel

■ ■ Jondalstunnelen blir for dyr til å kunne bli finansiert som fylkesvegprosjekt, meiner fylkesrådmannen i Hordaland. Har rår difor fylkestinget til å setje ut handsaming av prosjektet til desember neste år. Då vil tunnelen etter alle solemerke få status som regionveg, og ein reknar med at finansieringa kan inngå i rammetilskota dei nye

regionane vil få frå Kommunaldepartementet.

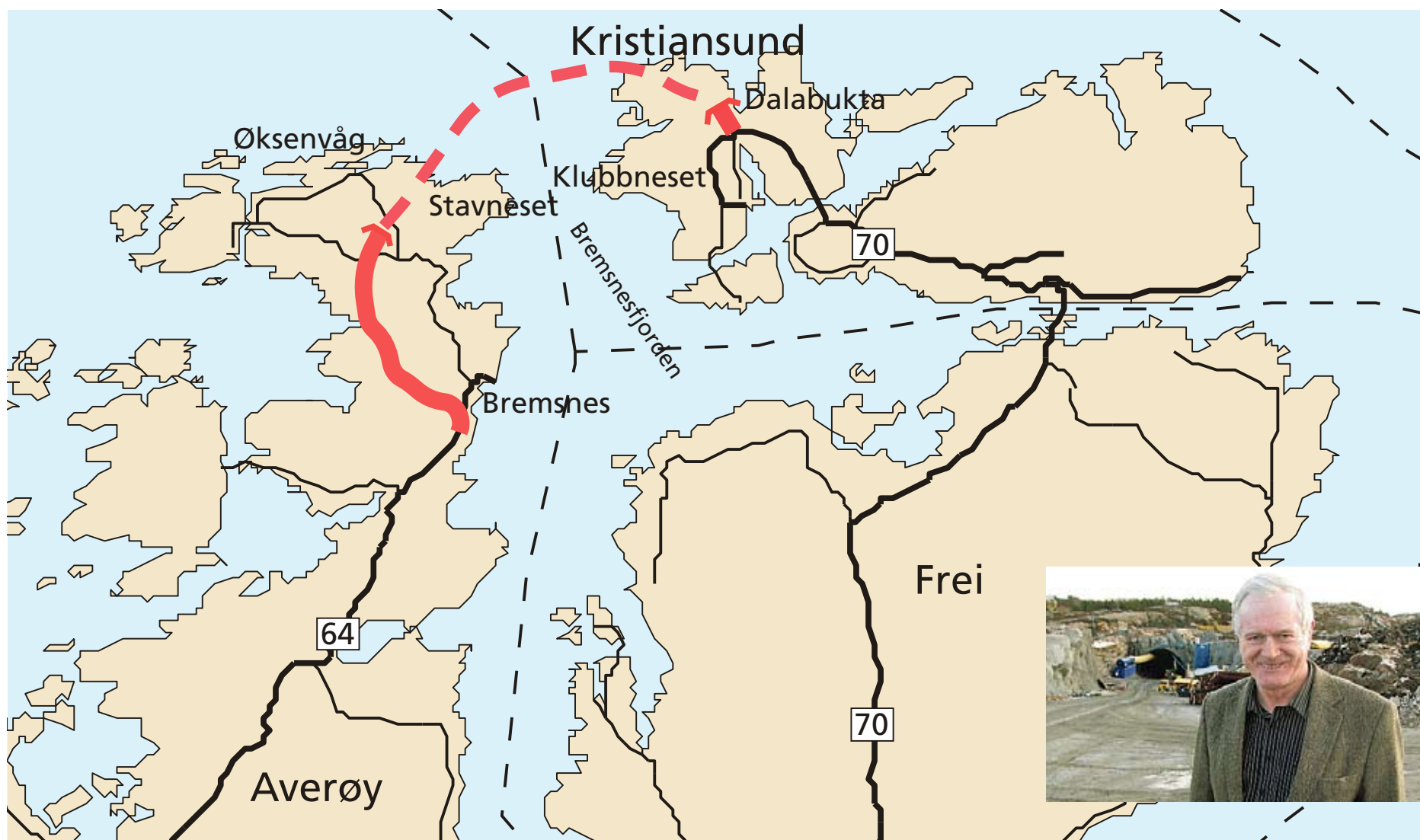
Vegdirektoratet slo før jul fast at Jondalstunnelen kan kome til å koste 730 mill. kr, nærare 280 mill. kr meir enn prisen frå 2004, då fylkestinget godkjende finansieringsplanen. Fylkestinget får opp saka neste veke. (Arkivfoto: Geir Brekke)

Vil ha bom på E134

■ ■ Fylkesrådmannen i Buskerud vil finansiere E134 gjennom Kongsberg delvis med bompenger. - Vi ønsker en forutsigbar og rask utbygging. En raskest mulig realisering av vegen gjennom Kongsberg er viktig for innbyggere og næringslivet, mener fylkesrådmannen. Fylkestinget behandler saken 30. april.

Tre vil bygge Osloveg

■ ■ Tre entreprenører har tilbudt å bygge en lokalveg fra Hasle til Ulven som del av Ring 3-prosjektet i Oslo. Prisene varierer fra 288 til 300 millioner kroner, nesten 15 prosent over prosjektets eget kostnadsoverslag. Nå skal tilbudene kontrollregnes. Valg av entreprenør skjer etter en vekting av pris mot gjennomføringskvalitet og fremdrift.



Store forventninger: Ordfører Jarle Haga i Averøy har store forventninger til utvikling i hele regionen når Atlanterhavstunnelen mellom Averøy og Kristiansund åpner våren 2009. (Foto: Wiggo Kanck)

Atlanterhavstunnelen - by og land, hand i hand

Like utenfor Kristiansund ligger Averøy. Om et års tid endres statusen for øya, for da åpner Atlanterhavstunnelen.

Wiggo Kanck

KRISTIANSUND: Det gir nye muligheter for en hel region. Ordfører Jarle Haga i Averøy kommune sier det slik om en enda nærmere, framtidig forbindelse med Kristiansund:

- Når vi snart knyttes sammen med Kristiansund gjennom Atlanterhavstunnelen vil mulighetene til å få en positiv utvikling i Averøy bli langt sterkere enn om vi fortsatt hadde fjorden som hindring mellom kommunene våre.

Store forventninger

Kollega Per Kristian Øyen i Kristi-

ansund har også store forventninger til den betydningen tunnelen får for en videre utvikling av oljehovedstaden i Midt-Norge, og for den regionale utviklingen tunnelen vil generere.

- Selvsagt vil Kristiansunds rolle som regionsby bli stryket. Tunnelen åpner for en større og en langt smidigere bo- og arbeidsmarkedsregion. Vi får lettere tilgang til kultur- og servicetilbud i våre nabokommuner, tror han.

Lønner seg

- Investeringen i vegprosjekter lønner seg, det viser all historie fra det virkelige liv i vår kommune. Byggingen av Atlanterhavsveien viste det samme, optimisme og ny satsing. Det reiselivet vi nå ser i vår region hadde ikke vært etablert i dagens omfang, om ikke dette unike prosjektet hadde blitt realisert. Frihet i reisemønsteret vil påvirke et område som går vesentlig ut over kommunegrensene til Averøy og Kristiansund, poengterer Haga.

- Og det, Øyen, kan du vel vanskelig motsi?

- Kristiansund er en by med arealknapphet, og vi blir knyttet til en kommune med mye ledig areal. I det ligger det en forventning i begge kommuner om at noe av den videre ekspansjonen som naturlig skjer i en by, vil delvis bli etablert på Averøy og kommuner lengre sør. Tunnelen åpner for et bredere samarbeid, ikke minst på nettopp næringslivssiden hvor nyetableringer på Averøy også vil bety mye for Kristiansund som regionsby. Men det betyr at kommunene må gjøre hjemmeleksa si, sier Øyen (bildet), noe Haga nikker samtykkende til.

Utfordringer

- Å oppdage at vi sammen får så mye mer å by på, vil være en ny utfordring å takle. Å oppdage

mangfoldet tror jeg vil gjøre oss mer komplett, langt sterkere og ikke minst mer attraktiv for bosetting og etablering av ny virksomhet. Det gir oss kort og godt langt bedre muligheter til å lykkes om vi evner å samhandle, sier Haga.



Atlanterhavstunnelen åpner for mange nye samarbeidsprosjekter.

- Når kommunene om ett års tid er knyttet sammen, vet vi det gir muligheter for en positiv utvikling, og at den utviklingen vil bli langt sterkere enn om vi fortsatt hadde fjorden som en hindring mellom kommunene våre. Vi får alt vi trenger, både kulturelt og materielt. Vi blir en region som blir takknemmelig å markedsføre. En region å trives i for oss som bor her og for de som besøker oss. Vi gleder oss til åpningen, sier ordførerne Jarle Haga i Averøy og Per Kristian Øyen i Kristiansund.

FAKTA

Anleggstart: august 2006

Ferdig: våren 2009

Strekning: mellom Kristiansund og Øksenvåg på Averøy

Største stigning: 10 prosent

Lengde: 5 727 m

Laveste punkt: 250 meter under havoverflata

Ny veg: 3,9 km ny rv. 64 i Averøy

og 600 m ny veg i Kristiansund

Kostnadsoverslag: 635 mill.

2005-kroner

Finansiering:

- 447 mill. kr i bompenger (70,5 prosent)

- 127 mill. kr i kommunale

tilskudd/lån (20 prosent)

- 26 mill. kr i alternativ bruk av

ferjesubsidiene (4 prosent)

- 35 mill. kr i riksvegmidler

(5,5 prosent, bevilges i 2010)

Bompengeperiode: 18 år med gjeldende finansieringsplan

LANDET RUNDT



Nye hengestangfester

NORDMØRE ■ Hengestangsfestene på Gjemnessundbrua i Krifastsambandet er skadet og må skiftes ut.

Det er i alt 100 hengestangfester på brua, 50 på hver side, som skal erstattes med nye. Ideen for hvordan arbeidet skal gjennomføres er

utviklet i Vegdirektoratet, og det er Istad Energimontasje A/S i Molde som har utviklet selve metoden for å skifte ut hengestangfestene.

Arbeidet skal være avsluttet i november i år. (Foto: Wiggo Kanck)



For sikkerhets skyld..

FINNSNES ■ Eieren av bilen som nylig sto parkert på Finnsnes i Troms er nok opptatt av å holde alle tilløp til ubehagelig lukt på god

avstand. For de som liker Wunderbaum i alle utførelser er det kanskje en god løsning? (Foto: Giselle Jensen)



Nye og gamle vaner

BERGEN ■ Statens vegvesen ventar inn haugar med svar på eit spørreskjema om reisevanane til trafikantar mellom Askøy og Bergen. Rimelegvis får ein dei fleste svara frå sjåførar som kryssar Askøybrua. Også båt- og bus-

spassasjerar har fått skjema. Det er gratis å køyre brua, og ei tilsvarande undersøking er gjort før bompengane tok slutt. Her er Silje Skarsten frå Statens vegvesen i gang med dialogen. (Foto: Geir Brekke)



Tolv dager til sykkelåpning

ARENDAL ■ I dag er det bare tolv dager igjen til Bjørn Olstad (bildet) i Statens vegvesen kan ønske velkommen til sesongåpning av Myra sykkelgård.

Tirsdag 29. april åpner den

tredje sesongen for sykkel- og trafikksikkerhetsopplæring for femteklassinger i Aust-Agder i regi av Statens vegvesen i samarbeid med Trygg Trafikk, Arendal kommune, fylkeskommunen,

Idrettskretsen og idrettslaget MUIL.

3. april var lærerne på brukerkurs før åpningen av det 13 målstore sykkelområdet ved Myra skole. (Foto: Kjell Wold)



Bjørvikatunnelen halvveis

OSLO ■ I disse dager er Bjørvikatunnelen kommet halvveis. 30 måneder fra første spadestikk er det like lenge til den undersjøiske tunnelen blir tatt i bruk. Denne uken starter arbeidet med å slå

ned 134 stålrørspeler i sjøen nærmest Havnelageret. Det er tunnel-elementet som skal ligge der som skal fundamenteres på den måten. I juni slepes de to siste elementene til tunnelen inn fjorden og i august

starter den spennende prosessen med nedsenking og sammenkobling av tunnelelementene. Det tar ca ti dager for hvert element. (Foto: Prosjektfoto AS/Grafisk senter)

LANDET RUNDT



Vårens søppelsjau igang

SON ■ Tungt utstyr er tatt i bruk når vårens store søppelryddings-sjau nå er kommet i gang på E6 helt syd i Akershus.

Funksjonsentreprenørene har

avtale med Statens vegvesen om fortløpende rydding av søppel som karakteriseres som "gjenstander" og en årlig hovedrydding i god tid før 17. mai. Den ble satt i

gang tidlig i år. Så hadde det også samlet seg opp anseelige mengder søppel av ulike kategorier gjennom vinteren. (Foto: Håkon Aurlien)



På vei til Lofoten

BODØ ■ Det er like før M/F Røst skal krysse Vestfjorden på vei mot Røst, Værøy og Moskenes i Lofoten.

Trofast frakter den biler og passasjerer mellom Bodø og øysamfunnene. Her ligger ferja ved kai i Bodø. (Foto: Giselle Jensen)



Tunnelseminar i Molde

MOLDE ■ I Molde har store deler av Statens vegvesen Region midts kompetanse på tunneler og representanter fra lokale brannvesen, vært samlet. Tunnelseminaret var det første av totalt seks som arrangeres i samarbeid mellom Statens vegvesen og Direktoratet for sam-

funnsikkerhet og beredskap. Hensikten er å bli bedre kjent med hverandres regelverk, rutiner og roller. Og kanskje viktigst av alt - etablere nettverk, utveksle erfaringer og sikre de gode løsninger gjennom samarbeid. (Foto: Reidun Øverland)



Halvt år til Kongsberg

KONGSBERG ■ I dag er det vel et halvt år til Inger Kristin Lorås (bildet t.v.) i Kongsberg kommune og Tove Heimdal i Statens vegvesen kan ønske flere hundre deltagere velkommen til Den nasjonale sykkelkonferansen på Kongsberg. Arbeidet med programmet for dagene 20. til 21. oktober er allerede godt i gang. Sammen om

konferansen er foruten de to nevnte arrangører også Syklistenes Landsforening, Buskerud fylkeskommune og Sykkelbyen Kongsberg.

Utenom byens ordfører og fylkesordfører har konferansen også fått tilsagn om besøk både av samferdselsministeren og vegdirektøren. (Foto: Kjell Wold)



Vårteikn

VOSS ■ Om nattefrosten no berre slepp taket er det von om at dei vinterstengde rasteplassane som høyrer til funksjonskontrakta for Vossaområdet kan opnast for sesongen til helga.

Dei 5-6 plassane det gjeld har ikkje straum, og såleis heller ikkje vatn til toaletta vinterstid på grunn av faren for frosne røyr. Etter kontrakta skal dei kunne opnast 15. april. (Foto: Geir Brekke)

REPORTASJE

Nye bomstasjoner

■ ■ Statens vegvesen har nå tegnet kontrakt med Trondheimsfirmaet Q-Free om levering av teknisk utstyr til de to første bomstasjonene på den nye fire felts E6 fra Gardermoen mot Hamar. Bomstasjonene settes i drift etter hvert som de ulike delstrekningene blir åpnet og kontrakten nå er på 6,1 mill kr. Ytterligere fire bomstasjoner skal settes opp.

Aldersgrense

■ ■ - Aldersgrensa for å kunne arbeide som buss- og drosjesjåfør bør hevast frå 70 til 75 år, meiner samferdselsminister Liv Signe Navarsete. Ho vil sende på høyring eit forslag til endring i yrkestransportlova. Endringa vil vere knytt til aldersgrensa for å få køyresetel som gir rett til å køyre bil eller buss i løyvepliktig persontransport.

Ikea-skepsis

■ ■ Ikeas ønsker om å etablere seg langs E18 i Vestfold møter skepsis fra Statens vegvesen og Fylkesmannens miljøvernnavdeling. Begge mener en Ikea-etablering ved Danbo i Sandefjord ikke kan komme før en fylkesdelplan er ferdig behandlet. Det må finnes en helhetlig plan for en kan ta stilling til enkeltetableringer, mener Statens vegvesen.

Ny rundkjøring på rv. 7

■ ■ Statens vegvesen i gang med å planlegge enda en rundkjøring på riksveg 7. Det er aktuelt å bygge en rundkjøring i krysset der riksveg 7 fra Hønefoss møter riksveg 280 fra Vikersund ved Hamremoen i Buskerud. Men det er ennå ikke besluttet når denne skal bygges. En avklaring kommer trolig i samband med utbyggingen av rv. 7 Sokna-Ørgenvika.

Sandvika-planer klare

■ ■ Bærum kommune har nå godkjent planene for tre kilometer ny E16 hvorav 2,1 km i tunnel fra i Sandvika utenfor Oslo. Prosjektet vil trolig koste 1,1 milliarder kroner og er planlagt igangsatt høsten 2011 finansiert gjennom Oslopakke 3. Vedtaket nå tar ikke for seg de første par hundre meterne av E16 fra dagens E18, som også skal legges om.

Nytt hol

■ ■ Det kjem stadig nye nye tunnelgjennomslag i Region vest. Torsdag 17.april er det hol i den 960 meter lange Myrkdalstunnelen på rv. 13 i Hordaland, rett sør om Vikafjellet. - Offisiell opning av tunnelen blir 12.januar 2009, men vi vonar at det skal vera råd å sleppe trafikken på før jul i 2008, seier prosjektleiar Lars Magnar Røneid (bildet). (Arkivfoto: Geir Brekke)



Vil starte eget sykkelakademi

Statens vegvesen vil starte Sykkelakademiet i Region sør for å øke kompetansen og interessen blant egne tilsatte og samarbeidende kommuner.

Kjell Wold

DRAMMEN: Planene ble presentert for Vegdirektoratet, Syklistens Landsforening (SLF) og egne tilsatte på et møte nylig.

- Tanken bak er å styrke interessen for og øke kompetansen om sykkelplanlegging i et bredt miljø- og trafikksikkerhetsperspektiv, forteller initiativtager og sykkelkoordinator i Statens vegvesen Region sør, Henrik Duus.

Pådriverrolle

Bakgrunnen for ideen om en kraftig kompetanseheving på sykkel-faget er at Statens vegvesen gjennom Nasjonal transportplan (NTP) er gitt en pådriverrolle overfor kommuner og andre for økt sykkelbruk.

- Det er også et faktum at vår egen sykkelkompetanse er for liten og spredt på alt for få hoder, sier Duus. For tiden investeres det om lag 100 millioner kroner årlig i diverse sykkeltiltak i Region sør. Og det er særlig i byene denne satsingen skal skje. Statens vegvesen trenger gode planer, koordinering mot andre fagområder, kunnskaper og konkurransedyktige betingelser mot andre fag og større faglig tyngde i egen organisasjon.

Etterutdanning

- Vi bruker mye penger på nye sykkelanlegg uten at planer og vurderinger bak bruken kanskje holder mål i alle tilfeller. Vi er på etter-skudd i planarbeidet og ser at en del av de planer som lages ikke er gode nok, verken egne eller konsulenter, sier Duus. Både i forhold til trafikksikkerhet, kollektivtrafikk og drift- og vedlikehold er mange



Sykkelakademi: Sykkelfaget bør styrkes, mener f.v. Håvard Vikheim i SLF, Runar Hatlestad, Øyvind Søfteland, Henrik Duus og Hege Herheim Tassel i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

sykkelplaner for dårlig utredet.

- Vår etat har mange ulike fagområder der det tilbys gode etter- og videreutdanningsopplegg som gir studiepoeng eller kompetansebevis. På sykkel fins ikke det samme, kun enkeltkurs, studieturer og egeninnsats. Med sykkel som viktig satsingsområde i den nye NTP-perioden 2010-2019, er det derfor viktig at sykkel-faget også får en nødvendig kompetanseheving. Derfor ideen om Sykkelakademiet, sier Henrik Duus.

Faglig plattform

For at planleggere i Statens vegvesen skal stå best mulig rustet til å løse disse oppgavene er det nødvendig med gode kunnskaper om planleg-

ging i by, å lede planprosesser og involvere andre fagområder.

- Vi som ønsker at våre tilsatte skal interessere seg i dette må forutsette at relevante kurs- og etterutdanning gir minst like mye uttelling i for eksempel studiepoeng som tilsvarende kurs på andre felt. Sykkelakademiet kan gi oss et viktig puff, sier Duus. Mange felt av sykkel-faget er aktuelle: Sykkelhåndboka, sykkelveginspeksjoner, trafikkregler, risikoanalyser, trafikksikkerhetsrevisjoner, ledelse av planleggingsprosesser, veg- og gateutforming, håndbok drift og vedlikehold, skiltforskriftene, sikre krysningspunkt, ferie og fritidssykling, miljø og helse, praktiske øvelser og gruppeoppgaver. Syk-

kelakademiet kan bygges opp med to-tre dagers samlinger over to semestre.

Viktig stimulas

- Å stimulere planleggere til målrettet kompetanseheving er en god ide. Det kan være interessant å se dette i sammenheng med etatens øvrige opplæringstilbud. Sykkelplanlegging er et sammensatt fagområde, særlig i byer og tettsteder hvor også kunnskap om byutvikling er nødvendig, sier sykkelkoordinator Hege Herheim Tassel i Vegdirektoratet.

- Spesialisering og kompetanseheving er nødvendig for å øke statusen på sykkel-faget i etaten, sier Håvard Vikheim i SLF.

Sykelglede til 390 000

Om en drøy måned dumper 32 sider med sykkelglede ned i postkassene til over 390 000 husstander i Region sør.

Kjell Wold

KONGSBERG: Da slipper Statens vegvesen ut sitt rykende ferske og fargerike sykkelblad til alle innbyggerne i Agder-fylkene, Telemark, Vestfold og Buskerud.

- Vi ønsker å spre budskapet om gleden og nytten ved å sykle. Derfor håper vi at dette sykkelbladet kan inspirere og stimulere enda

flere til å sykle enten det er på tur, til jobben eller for å handle, sier informasjonsrådgiver Signe Gunn Myre i Statens vegvesen.

Sammen med kollega Knut Hovde ved etatens Grafiske senter er hun hovedansvarlig for sykkelblad nummer to i Region sør. I siste halvdel av mai kommer bladet ut i et opplag på 392 000 eksemplarer. Den første sykkelavisen i 2006 var et ledd i oppstarten på regionens arbeid med fem utvalgte sykkelbyer. Da kom avisen bare ut i sykkelbyene Mandal, Grimstad, Notodden, Sandefjord og Kongsberg. Denne utgaven kommer ut i et kjempeopplag til alle husstander

i de fem fylkene.

- Vi vil ikke røpe alt av innholdet, men håper at sykkelavisen både skal bli leseverdig, opplysende, underholdende og inspirerende. Her er det tips om stell av sykkel, trafikksikkerhet, turforslag, reiseglede, trimråd, helseråd og en omfattende presentasjon av de fem sykkelbyene i regionen, sier Signe Gunn Myre.

Sykelglede: Om en måned får over 390 000 husstander i Region sør et flott sykkelblad av Signe Gunn Myre i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)





Husbygging: Veganlegget inkluderer også bygging av nytt inngangsparti til bustadhus for å få fram anlegget. (Foto: Geir Brekke)

Utbedrar bustadhusa

Hus- og garasjebygging som inngår i vegprosjektet blir billigare enn full innløyning når anlegget snik seg tett forbi bustadane.

Geir Brekke

STAVANGER: Det er konklusjonen til Statens vegvesen som for tida byggjer nytt veganlegg på rv. 44 gjennom Hinnasvingane i Stavan-

ger. Byggjeleiar Tor Oscar Walskaar seier til Vegen og vi at han reknar med at Vegvesenet måtta ha punga ut med mellom 4 og 6 mill. kr pr. eigedom dersom alternativet hadde blitt full innløyning av bustadhusa med garasje og hage.

- Det er absolutt nokre av husa som ligg heilt i grenseland for innløyning, seier han.

Flislegging

Takka vere godt arbeid av grunnkøpar Bente Roland Thorsen og positive grunneigarar har Statens vegvesen oppnådd minnelege avtalar om grunnavståing med alle hus-

eigarane. Sidan husa ligg tett inntil det nye veganlegget har det blitt nødvendig å byggje nye tilfang og inngangsparti på

hus og ny garasje. Her får huseigaren full pakke frå Vegvesenet, jamvel flislegginga er utført etter vertskapet sin personlege smak. Det er også avtalt å skjerme delar av hagane som ligg heilt inn mot den nye vegen.

Tett på middagen

- Vi går svært tett på bustadane med vegmuren. Oppå denne kjem det støyskjermer, som og gir redusert

innsyn til eigedomane frå trafikken forbi. Hadde det ikkje vore for skjermen kunne du sett kva folk serverer

til middag, seier Walskaar. Trass i lang røynsle med vegbygging i Statens vegvesen har han ikkje vore så tett på innpå kjø- kenglasa til rogalendingane før.

Ingen kat(t)astofe

Ikkje berre tobeinte, forresten. Eitt av husa i næraste grannelaget til veganlegget huser ikkje mindre enn 120 kattar frå dyrevernet, som fekk huset i gåve etter eit dødsbu. Men

Statens vegvesen har ikkje gjort ein katt fortredd, og ingen skal så langt ha observert ekstra gnåling eller fresing som følge av vegbygginga tett forbi kattahagen.

Nye rv. 44 Hinnasvingane er ein del av transportplan Nord-Jæren og skal gi tryggare ferdsel og kryssing på strekningen. Anlegget omfattar fotgjengarundergang, venstresvingfelt, gang- og sykkelveg og støyskjer- ming, i tillegg omlegging av kommunale leidningar. Byggestart var september 2007, og prosjektet er i mål i oktober i år. Kostnaden er på 35 mill. kr, og Mesta har kontrakt på arbeidet med 25, 2 mill. kr.

God dialog: Byggjeleiar Tor Oscar Walskaar i Statens vegvesen (t.h.) i samtale med formann Norleiv Undheim i Mesta. (Foto: Geir Brekke)



La stå! Stolte tre tett ved nyanlegget er ringmerka og skal ikkje fellast. (Foto: Geir Brekke)





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.

vegvesen.no

Ledige stillinger

REGION ØST

Koordinator for drift/vedlikehold,
Gjøvik
Stillingsnr. 1-057-08
Søknadsfrist 18. april

Byggeleder,
Gjøvik
Stillingsnr. 1-058-08
Søknadsfrist 18. april

Laboratoriemedarbeidere,
Oslo/Lillehammer
Stillingsnr. 1-052-08
Søknadsfrist 21. april

**Byggeledere, Prosjekt rv. 108
Ny Kråkerøyforbindelse,**
Fredrikstad
Stillingsnr. 1-059-08
Søknadsfrist 29. april

REGION MIDT

Grunnerverver,
Trondheim
Stillingsnr. 4-019-08
Søknadsfrist 22. april

Kjøretøykontrollør,
Molde
Stillingsnr. 4-022-08
Søknadsfrist 22. april

Stilling innen kjøretøyområdet,
Molde
Stillingsnr. 4-035-08
Søknadsfrist 22. april

Kjøretøykontrollør,
Orkdal trafikkstasjon
Stillingsnr. 4-036-08
Søknadsfrist 22. april

REGION NORD

Byggeledere og kontrollingeniører/driftsteknikere,
Byggeledere: Alta/Lakselv og Bodø
Kontrollingeniører/driftstekniker:
Mosjøen(1 stilling) og Leknes,
Sortland eller Harstad(1 stilling).
Stillingsnr. 5-018-08
Søknadsfrist 25. april

VEGDIREKTORATET

**Stilling innen
bompenggeområdet,**
Oslo
Stillingsnr. 6-028-08
Søknadsfrist 17. april

**Redaksjonssekretær/
nettjournalist,**
Oslo
Stillingsnr. 6-029-08
Søknadsfrist 17. april

Rådgiver/ingeniør,
Oslo
Stillingsnr. 6-031-08
Søknadsfrist 17. april

**Konkurransetutting og
vegforvaltning,**
Oslo
Stillingsnr. 6-033-08
Søknadsfrist 17. april

Faggruppeleder i IT-seksjonen,
Oslo
Stillingsnr. 6-034-08
Søknadsfrist 17. april

IT-arkitekter,
Oslo
Stillingsnr. 6-035-08
Søknadsfrist 17. april

Rådgiver/systemforvalter,
Oslo
Stillingsnr. 6-036-08
Søknadsfrist 17. april

Norsk vegmuseum - omvisere,
Lillehammer
Stillingsnr. 6-022-08
Søknadsfrist 18. april

For ytterligere informasjon se
vegvesen.no/jobb



180 på byggherresamling: Regionvegsjef Andreas Setsaa(t.v.) og møtearrangør Helge Thorsby takket vegdirektør Terje Moe Gustavsen for et friskt og engasjerende innlegg i Kragerø. (Foto: Tore Braaten)

Inspirerende møte med ny vegdirektør

Nærmere 180 representanter for byggherrepersonellet i Statens vegvesen Region sør møtte sin nye vegdirektør under byggherresamlingen i Kragerø i forrige uke.

Kjell Wold

KRAGERØ: Terje Moe Gustavsen hadde åpenbart satt seg godt inn i roller og oppgaver innenfor byggherreområdet og ga tydelige meldinger, noe som forsamlingen satte veldig stor pris på.

Økt vekt på forfallet på vegnettet og vedlikeholdsbehovet det utløser, oppgavereformen som den varslede regionreformen nå i realiteten er,

fokus på etikk og forholdet mellom Statens vegvesen og bygge- og anleggsbransjen for øvrig, var noen av de mange interessante og viktige temaene han berørte.

Vegdirektøren snakket også engasjert om behovet for vurdering av organisering av Vegdirektoratet og distriktene i kjølvannet av oppgavereformen. Han påpekte også at den pågående gjennomgangen av ressursdisponering og bemanningsbehov i etaten er viktig, og at begrunnelsen for en eventuelt økt bemanning må være god.

Det var planlagt en hel time med den nye vegdirektøren. Men etter en rekke gode spørsmål ble møtet med Moe Gustavsen på nesten halvannen time. Forsamlingen var samstemt etter møtet: Velkommen som ny sjef!

54 søkarar

■ ■ Heile 54 personar, 16 kvinner og 38 menn, her meldt si interesse for stillinga som administrasjonsdirektør i Statens vegvesen. Vedkommande skal ta over etter Kjell A. Haaland, som 1. juni tek til i anna stilling. Mellom søkarane er det berre ein frå vegvesen-rekkene, seksjonsleiar Liv Nordbye i Vegdirektoratet. Offentlig kjente søkarar er. Glenn A. Hole, Ingrid Husevåg, Lasse Ekeberg, Terje Hegge, Atle Hillestad, Fred Holm, Kim Langberg Kristensen, Beate Eriksen, Emil Eike, Henrik Lyng, Gunn Elin Dalsheim Forsell, Marte Hoel, Eldar Brænden, Audrey C. Hamer, May-Brit Askestrand, Bjørnar Gundersen, Terje Veblungsnes, Peder Tømmervåg, Grethe M. Sperre, Svein Birger Syversen, Karen M. Helle, Tor Erik Olsen, Rune Gaustad, Ole Kristian Udnes, Kjell Eliassen, Geir Hagelid, Gyrid Garshol, Henrik Jacobsen, Torun Mellison, Terje Wiik, Heidi Karin Monsen, Sig Atle Aavik, Jean-Yves Gallardo, Einar Vik Arset, Kjell Woldstad og Asbjørn Flo.

I tillegg er det 13 menn og fire kvinner ønskjer konfidensiell behandling av søknaden.



Einaste interne: Seksjonsleiar Liv Nordbye er einaste interne søkar til stillinga som administrasjonsdirektør i Statens vegvesen. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

AU2SYS-sjef

■ ■ Jo Øyvind Andersen er ansatt som prosjektleder for AU2SYS-prosjektet. Andersen er i dag ansatt ved teknologiavdelingen i Statens vegvesen, med kontorsted Trondheim. Han har tidligere arbeidet med AutoPASS-systemet. Andersen vil tiltre sin nye stilling til høsten.

Overtar E18-prosjekt

■ ■ Bettina Sandvin er ansatt som ny prosjektleder for E18-utbyggingen i Indre Østfold og tiltre 1.juni. Hun overtar etter Thorer Lie som blir pensjonist etter en lang yrkeskarriere i Vegvesenet. Sandvin kommer fra stillingen som byggeleder for Kråkerøybruprosjektet i Fredrikstad.

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

SI DIN MENING

Industrialisering av veiutbygging

■ I en kronikk i Fædrelandsvennen 29. januar 2008, skriver seniorrådgiver i Agderforskning og "Ap-veteran" Helge Røed bl.a. følgende:

- Vi trenger en industrialisering av veibyggingen i Norge, der vi i løpet av et tiår kan komme opp på et nivå som gir en akseptabel standard.

■ Utbyggingen av E-18 til motorvei i Vestfold startet i 1995. Siste parsell skal etter dagens planer være ferdig i 2015. Da har man brukt 20 år på å bygge om lag 10 mil motorvei, dvs. i snitt en halv mil i året. I forslaget til NTP for perioden 2010 – 2019 betinger attpåtil ferdigstilling av motorveien i Vestfold i 2015 en økning av planrammen med 20 prosent. Uten en slik økning vil motorveien først bli ferdig en gang i perioden 2016 til 2019.

■ På Sørlandet bygger det tyske selskapet Bilfinger Berger 4 mil med motorvei på under 3 år. En slik modell hadde gitt 26 mil på 20 år. Og foruten 4 mil med motorvei består OPS-prosjektet av 7,5 mil med lokalveier og tilførselsveier, 61 bruer, 2 * 7 tunneler, 18 underganger, 10 toplanskryss og 28 tunnelportaler. Etter ferdigstilling vil

sannsynligvis de aller fleste av de over 600 utlendingene som arbeider der reise hjem igjen. Regjeringen har ikke planlagt noen nye tilsvarende store utbygginger fra 2010.

■ Regjeringen har tidligere signalisert at de ønsker å utrede prosjektfinansiering og utbygging i vei- og jernbane sektoren. Men ingenting har skjedd. Utredningen er utsatt. "Tid er penger" heter ett ordtak. Det koster å la vær å gjøre noe. Kan det tolkes som manglende politisk vilje og handlekraft? Etter alle dødsulykkene på E-6 i Østfold ble motorveiutbyggingen i 2003 forsert slik at den nå er ferdig i år i stedet for opprinnelige planer i tidligere NTP som var 2015. Politisk vilje var eneste årsak til forseringen.

■ Det er fullt mulig gjennom ulike former for prosjektutbygging å få ferdig for eksempel E-18 som motorvei gjennom Telemark i perioden 2015 til 2020. Eller man kan velge en tradisjonell "Vestfold-modell for utbygging" som betyr at motorveiutbygging gjennom Telemark tar minst 20 år og først blir ferdig en gang etter 2035. I NTP for perioden 2010-2019 er det for øvrig ikke planlagt noen

utbygging her i det hele tatt.

■ Etter krigen hadde det norske Arbeiderparti som en av sine fane-saker en storstilt industriutbygging for å sikre velstand og utvikling av det norske samfunn. Som Helge Røed skriver, trenger vi nå tilsvarende en storstilt "industriutbygging" av veinettet. Og vi klarer ikke å lokke nye utenlandske entreprenører eller bygge opp egne større entreprenørmiljøer dersom vi ikke har verken politisk vilje eller evne til å "industrialisere" veiutbyggingsprosjektene.

■ Vi må ikke la bl.a. dagens debatt ang. klimaet bli en bremsekloss for en slik "industriutvikling". Handlingslammelse er et særdeles dårlig miljøtiltak. Tvert imot vil en effektiv infrastrukturutbygging mellom landsdelene og regionene i Norge være ett av Norges viktigste miljøbidrag.

■ Helt uavhengig av fremdriften i Nasjonal Transportplan kan derfor Regjeringen nå i år vise politisk vilje og gå til Stortinget og be om forsert utbyggingstakt for en rekke stamveiprosjekter basert på prosjektutbygging- og finansiering. For til neste år er det jo stortingsvalg igjen.



Sist ut: E18 Grimstad-Kristiansand er det siste av tre prøveprosjekt med OPS. Vegen skal etter planen stå ferdig neste år. (Arkivfoto: Kjell Wold)

Leif Kåre Spartveit
Kristiansand

Vi må bygge gode veger nå!

■ På våre veger DREPES i dag 250 MENNESKER OG 12000 SKADES PR ÅR. Det koster sorg og lidelse for utrolig mange mennesker! Hvilke valgmuligheter hadde de? Hvilke valgmuligheter har vi?

■ Vår visjon er 0 drepte? Men hvilke muligheter gir politikerne oss? NTP-forslaget sier 0 = NULL økning i rammene. Vi må vedlikeholde det vi har og får ikke friske midler til store prosjekter? Næringslivet ønsker utvikling og etterspør trygg god infrastruktur! Kommune ønsker utvikling og etterspør trygg god infrastruktur!

ER DET AV HENSYN TIL MILJØET AT VI NÅ SKAL SLUTTE Å BYGGE NYE GODE VEGER!? GLEMMER IKKE VÅRE POLITIKERE ALLE MENNESKENE?

■ Det er på tide å bruke hodet? Forvaltningsreformen har som et hovedmål at "Hele landet skal tas i bruk i verdiproduksjon. Næringslivet skal gis mest mulig like etablerings- og konkurransevilkår i alle regioner og distrikter." BRA! Biler og veger må vi ha dersom bosetting skal beholdes og utvikling skal være mulig. Kollektive løsninger er best i områder med stor befolkningstetthet og stor trafikk. Bare i de største byene og for de mest trafikkerte strekninger i Norge gir det økonomisk og miljømessig

gevinst uten å gå ut over tilbudet til den enkelte og næringslivet.

■ Vi har dessuten små miljøproblemer i Norge, med store arealer og lite folk. Miljøutfordringene våre finnes i de største byene. Dette er et lokalt problem som bør løses av de største byene selv. MEN, God nasjonal infrastruktur er en nasjonal utfordring og oppgave som bør etableres med felles midler over statsbudsjettet. PS: Dessuten kan ikke vi i vegvesenet ha ansvar for lage miljøvennlige biler! Dette oppdrag må bilprodusentene ta seg av.

■ KONKLUSJON: Hovedvegnettet med de viktigste stamvegene må bygges ut snarest mulig til 4 felt med midtdele. Dette gir tilnærmet 0 ulykker, god kapasitet og forutsigbar fremkommelighet. (det gir nullvisjonen mening). Tiltaket må finansieres over statsbudsjettet. De 10 største byene med de største miljøproblemene bør innføre reduserte fartsgrenser for privatbiler. Her kan bomringer med eller uten vegprising benyttes for å finansiere fellestiltak som tilrettelegging for kollektivtrafikk, gang- og sykkelveger samt turveger og andre miljøtiltak. Gjennomfartsveg eller omkjøringsveger bør være en del av hovedvegnettet (se over). Nå! Vi har ikke råd til å vente.

Egil Sundheim

Hei!

■ Ville bare si at trafikk-tettheten har økt fire ganger høyere siden 1967. Men veiene har ikke blitt fire ganger bedre for det. Lurer på om de som styrer veg politikken i dag har gjort seg en formening om det?

Hilsen
Per Morten Mardal



Er det detaljstyring eller styring basert på resultatledelse i Vegvesenet?

■ I disse dager er det satt i gang et arbeid som skal vurdere endringer i styringssystem, Grunnlagsdokument, organisering med mer. Som et innspill til dette arbeidet søker jeg i denne artikkelen å belyse min oppfatning av et lite område av ledelse/styring i etaten, dog sentralt. Jeg oppfatter ledelse og styring som synonymmer.

■ I Vegvesenet er det på papiret innført resultatledelse. Hva resultatledelse innebærer er til og med omfattende beskrevet i Grunnlagsdokumentet. Der belyses både ledelsesprosesser og forventninger til ledere. Så langt vel og bra. Ledelse er et omfattende og komplekst tema. Ikke minst fordi ledelse, god eller dårlig, har betydning for alle aspekter i en organisasjon.

■ Ledelse, styring og frivillighetskultur. Tre sider av samme sak? Frivillighetskultur er noe som etter min oppfatning utvikler seg der styring er mangelfull. Resultatledelse innebærer å bli målt og evaluert basert på de resultater som skapes, mens innsatsen eller tiltakene man benytter for å skape resultatene tilhører handlingsrommet. Handlingsrommet er ment å skulle gi incitament, og rom for initiativ, kreativitet og nytenkning for å skape de nødvendige resultatene. Detaljstyring er på mange måter det motsatte. En blir selvfølgelig målt på resultater, men man blir også målt på innsatsen eller tiltakene. Detaljstyring gir altså ikke noe handlingsrom.

■ Vegdirektoratet representerer faktisk og historisk øverste ledelse i forhold til regionen. Dette gjør de gjennom å regulere, instruere og følge opp arbeidet som gjøres i

regionene. Viser blant annet til resultatavtaler, budsjett, prognose og rapportering. Vegdirektoratet fungerer dermed som en premissleverandør for ledelse i regionene. Prinsippene for resultatledelse burde jo derfor også gjelde for vegdirektoratets atferd innenfor styring overfor regionene.

■ Styringssystemet er et verktøy som skal gjøre det lettere for ledere å utøve styring. Styringssystemet i etaten er så omfattende og detaljert at jeg ser på det som et utslag av detaljstyring. Dette bidrar til reduksjon i handlingsrommet. Det burde være langt mer interessant å måle resultater i forhold til overordnet måloppnåelse innen eksempelvis økt sykkelbruk og reduksjon av trafikkulykker, enn måling av tiltak som antall km gang- og sykkelveg og midtdele.

■ For å kunne styre en mangslungen etat gjelder det å holde tunga rett i munnen både i forhold til behovet for resultatinformasjon og til behovet for handlingsrom.

■ Når resultater foreligger skal ledere gjøre en analyse av resultatene. Videre skal de følge opp med en individuelt basert tilbakemelding der ros og ris gis i en konstruktiv setting på oppnådde og manglende resultater. Hensikten med denne tilbakemeldingen/veiledningen fra overordnet er selvfølgelig hele tiden å bidra til at underliggende enheter gjør det enda bedre ved neste resultatmåling.

■ Jeg opplever at tilbakemeldinger i vegvesenet som oftest kommer i form av rapporter som skal gjelde alle. Dermed blir presisjonsnivå på tilbakemeldingene i forhold til

enkeltansvar lavt. Veiledningsverdien for den enkelte resultatansvarlige blir tilsvarende lav.

■ Ledere er individer og som sådan ligger det til rette for at de vil tolke og vektlegge både målene og midlene på forskjellige måter. Styringssystemet har sin styrke i at det nettopp skal gi en felles oppfatning av mål. Likevel vil det alltid være en utfordring at forståelse og gjennomføring vil variere i resultatene basert på lederes individuelle fokus.

■ Når avvikene blir (for) store oppfatter jeg at vegdirektoratet benytter en detaljstyringsmetode der krav om resultat på et stadig høyere detaljeringsnivå foreskrives for alle enheter.

■ Totalt sett utviser vegdirektoratet en lederatferd som øker detaljstyringen, fjerner incitament og bidrar til frivillighetskulturen. Vegdirektoratet tar i for liten grad i bruk egne lederprinsipper om individuelt basert tilbakemelding/ris og ros/korrigerende. Denne lederatferden smitter, og jeg synes dessverre også å finne den igjen ute i organisasjonen. Vegdirektoratet har med andre ord et stort ansvar for hvordan ledelse/styring utøves i etaten. Nå har vi fått ny vegdirektør som verken kan eller skal knyttes til denne historiske beskrivelsen. Utfordringen hans er imidlertid klar. Styring gjennom god ledelse kommer ikke av seg selv. Lykke til!!

Bjørn Otto Eliassen

REPORTASJE



Til Oslo: Denne hestekastanjen kommer fra Tyskland og skal blomstre om kapp med kastanjene i Bygdøy Allé - på Jernbanetorget. (Illustrasjon: Norconsult)

Flytter hestekastanje fra Tyskland til Oslo

Når kastanjene blomstrer i Bygdøy allé neste år får de konkurranse. Da har nemlig en tysk hestekastanje på åtte meter slått rot på Jernbanetorget.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Når Jernbanetorget er ferdig i høst, vil det stå en åtte meter høy hestekastanje utenfor den gamle

Østbanehallen. Rundt 150 000 reisende passerer her var dag, så dette blir et av landets mest sette trær.

- Vi har bestilt et stort tre fra Tyskland i henhold til intensjon for prosjekt på Jernbanetorget. Hestekastanjen skal være åtte meter høy, og på grunn av kort tidsperspektiv måtte vi bestille det fra en planteskole i Tyskland, forteller Tone Merete Gislerud som er byggeleder på grønt i Statens vegvesen Region øst.

Tidspunkt viktig

Hestekastanjen kommer til planteverandøren om ikke så lenge.

- Det er viktig at treet kommer på plass til riktig tidspunkt i forhold til vekstsesong så vi får det til å vokse. Det er alltid en risiko med levende materiale, og det er spesielt viktig med riktig skjøtsel de tre første åra. Hestekastanjen kommer jo til helt andre vekstbetingelser enn det den har vokst opp i, til en plass med fast dekke og begrenset med tilgang på luft og vann til røttene. Men jeg tror dette vil bli kjempefint, sier Gislerud.

Kontraktsdyrking

Statens vegvesen er den etaten som

planter flest trær. De siste 15 åra har de plantet mange tusen trær. Region øst har kontrakt med planteproducent (etter anbud) om dyrking av 4000 løvtrær, ca. 1 500 vintergrønne trær og busker, 37 000 busker og 75 000 mindre planter på under en meter).

- Vi startet med dette for å få trær og planter som er tilpasset vekstforholdene på Østlandet. Vi har stort forbruk, og det er viktig og ha en basis tilgjengelig. I alle vegprosjekt i Region øst skal det brukes planter derfra, forteller Tone Merete Gislerud.

Import fra 1200-tallet

Statens vegvesen har også flere alleer, det vil si trekker med minst fem trer.

- I Norge har det vært tradisjon for å hente plantemateriale siden klostervesenet på 1200 tallet. For eksempel er det mange alleer som er inspirert av barokkens parker og landskap. De var et symbol på makt og status og skulle gi le for vær og vind. På slutten av 1800-tallet ble det også mer vanlig med gårdsalleer, opplyser landskapsarkitekt Sunniva Schjetne i Statens vegvesen.

Forsøkspark med trær

På Universitetet for miljø og biovitenskap (UMB) har de et demonstrasjons- og utprøvningsfelt for aktuelle treslag til norske grøntanlegg.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - For å vite om det mulig å ta i bruk flere ulike trær i Norge har UMB satt i gang et prosjekt for å prøve ut ulike treslag, forteller landskapsarkitekt Sunniva Schjetne i Statens vegvesen.

Hundre sorter

Målet er å få et bedre grunnlag for å anbefale trær til ulik bruk i Norge for å få mer variasjon og mangfold i norske grøntanlegg. Nærmere

hundre ulike sorter er plantet for å følge med på hvordan arter, frøkilder og sorter utvikler seg. Blant annet er det mange ulike sorter lind med ulike høyder og vokseformer som nå er plantet ut. Eksempler på navn på andre tresorter er: Eurostar, Queen Elisabeth, Regal, Amber Beauty og Born's gracious, lovende navn!

Klimatilpasset

- Dette er et viktig prosjekt for oss i Statens vegvesen så vi får trær og busker som er tilpasset vårt klima. Vi er avhengige av å ha frodige og velutviklede grøntanlegg, understreker Schjetne.

Statens vegvesen er med og finansierer prosjektet "Planter for norsk klima" som UMB nå utfører.



Forsker på trær: Statens vegvesen har mange grøntanlegg. De er nå med å finansiere et forsøksfelt med trær i forbindelse med UMBs prosjekt "Planter for norsk klima". (Illustrasjonsfoto: Henriette Erken Busterud)

TETT PÅ

NAVN: Marte Sørø ■ **ALDER:** 28 ■ **STILLING:** Førstekonsulent ■ **BOSTED:** Molde
■ **SIVILSTATUS:** Singel ■ **AKTUELL SOM:** Nyutnevnt FIFA-dommer

Se opp for rødt kort

8-10 timer trening i uka, mye forberedelser, reising både i Norge og i Europa og minst 90 minutter på fotballbanen i uka. Det er hverdagen for nyutnevnt FIFA-dommer Marte Sørø.

Frode Rabbevåg

MOLDE: - Å være dommer er akkurat like krevende som å være toppidrettsutøver. Du må trene mye og bruke en stor del av fritida på denne hobbyen. Men det er spennende å få internasjonale dommeroppgaver og treffe andre lag og dommerkolleger Europa rundt.

Marte Sørø har klatret høyt på den lange karrierestigen som fotballdommer. Etter mange år som aktiv keeper på Kattem og Byåsen i hjembyen Trondheim valgte hun å fortsette på fotballbanen. Karrieren har gått via klubbdommerkurs og rekrutteringskurs til dommer på forbundsnivå og fra denne sesongen internasjonal FIFA-dommer.

Grei arbeidsgiver

- Da jeg stod i mål var jeg nok verdens beste dommer, sier Marte med et smil. Det å gå inn i dommergjeringen etter å ha vært aktiv spiller har vært helt naturlig for meg og en måte å holde kontakten med miljøet på.

- Det å skulle bruke så mye tid på å hobbyen sin og skulle reise så mye som du må gjøre i fotballelsongen, er ikke det vanskelig å kombinere med full jobb?

- Med en grei arbeidsgiver som Statens vegvesen synes jeg ikke det. Med bruk av ferier, permisjon og avspasering ordner det meste seg. Det gjelder for begge parter å være fleksibel, og jeg har hele tiden fått full støtte av arbeidsgiveren min. Marte begynte ved regionkontoret i Molde sommeren 2007 som førstekonsulent ved ferjeteamet. Hun har studert økonomi og revisjon og jobbet i Skatteetaten og i næringslivet.

Godt fotballmiljø

- Da jeg så stillingen jeg har nå i Statens vegvesen utlyst, synes jeg den virket interessant og ville gi meg nye utfordringer. Etter et knapt år i jobben trives jeg veldig godt og fortsetter gjerne i mange år til.

Marte skryter også av fotballmiljøet ved kontoret i Molde. Fra kontorvinduene er det utsikt rett ned på Aker Stadion, og i spisepausene diskuteres det fotball så ordene flyker veggimellom. Når vi går gjennom korridorene sammen med Marte tar hun plutselig opp det røde kortet og viser det til en kollega som passerer forbi.

- Det var for diskusjonen og mobbingen tidligere i dag, ler hun.

Drømmer

- Hvilke utfordringer får du på fotballbanen de neste månedene?

- Jeg skal i alle fall dømme Europacup-kvalifisering for damer og første runde EM-kvalifisering for jenter 17 år. Dette er kamper som kan gå over hele Europa. Her hjemme blir det 12-14 kamper i toppserien for kvinner og noen kamper i 3. divisjon og lavere divisjoner på krets nivå for menn. Gjennom sesongen blir dette i snitt rundt en kamp i uka.

Tidligere i dommerkarrieren har Marte Sørø dømt på nordisk nivå ved et par anledninger. Både i 2006 og 2007 var hun i Finland som dommer under nordisk mesterskap for jenter 17 år og U23-lagene for damer.

- Men ambisjonene ligger kanskje enda høyere enn de oppgavene du vil få denne sesongen, for eksempel et OL eller et VM?

- Det er klart jeg har en drøm om å få dømme i et mesterskap for A-landslag, men det ligger langt opp og fram, sier Marte Sørø.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Hovedårsaken er nok dårlige veier og for høy fart.

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

Er vi ikke nok så flinke allerede, da? Jeg opplever i alle fall rask respons når jeg ringer for å få svar på noe.

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

Innført frukt og grønt til de ansatte i Statens vegvesen.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Da ville jeg økt bevilgningene til vedlikehold og opprusting av vegnettet. Og så må jeg ikke glemme mer penger til å øke og forbedre ferjekapasiteten.

Nyutnevnt FIFA-dommer: Marte Sørø kombinerer jobben som førstekonsulent i Statens vegvesen med oppgaven som internasjonal fotballdommer. (Foto: Frode Rabbevåg)



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.



Fotograf Ole A. Flatmark har ikke fått inn noen opplysninger om forrige utgaves bilde.



HVA SKJER?

21-25. APRIL/LJUBLJANA

■ Konferansen TRA 2008

22. APRIL/OSLO

■ LOs samferdselskonferanse

22-23. APRIL/OSLO

■ Konferansen Transport og rus

30. APRIL/HELE LANDET

■ Frist for forslag til Vakre vegers pris 2008

8. MAI/MOLDE

■ Rutebilkonferansen

13-15. MAI/OSLO

■ Transportkomiteen til Oslo og Akershus

28-29. MAI/STAVANGER

■ Trafikkdatakonferansen

28-29. MAI/OSLO

■ Kollektivtransportkonferansen

3. JUNI/VOSS

■ Fjordvegkonferansen

4-6. JUNI/GENEVE

■ ITS Europe

8-11. JUNI/HELSINGFORS

■ Via Nordica 2008

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

LØST OG FAST



Stedet

Grend og gårdsnavn i Rollag kommune i Numedal i Buskerud. Norske Gårdsnavn av O. Rygh mener tilnavnet Tuterud trolig er dannet av det gamle navnet Tuta eller Tude, som tilnavn på mann med framstående

mun (tut, snute). Gårdsnavnet henspiller på sted der det ikke var noe særlig å glede seg over. Tuterud er ikke nevnt i skriftlig materiale før 1800, men gården og plassen er trolig mye eldre. (Foto: Kjell Wold)



Navn og yrke

Navn og yrke henger godt sammen under E6-utbyggingen i Østfold. Et anseelig antall kvadratmeter gressbakke går tapt der prosjektleder Erik Gresslås (t. v.) bygger dobbelt så bred veg som den gamle. De store utfordringene med rasfarlig leire er



trygt ivaretatt av delprosjektleder Magne Lerfaldet (t. h.). Da Gresslås for en tid tilbake skulle kontrahere elektroarbeider i den nye Eidettunnelen, var det naturlig at avtalen ble gjort med elektrodirektør Vibeke Strømme i Mesta. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

Her om dagen

En uvanlig snøråk og vindfull vinter i høyfjellet, her fra riksveg 7 på Haugastøl. Snøskutere var eneste sikre kjøretøy forbi den stengte vegbommen. (Foto: Kjell Wold)



UNORMALER

83

Særfarlig

”Særlig stor elgfare” er skiltet langs E6 både ved Gardermoen og i Gundbrandsdalen og vår leser i Hedmark har kontaktet vår vikarierende unormale jury med spørsmål om hvor farlig disse stedene egentlig er. Bør han helst holde seg hjemme?

Det bør han sannsynligvis, eventuelt utstyre seg med hagle. Skilt 146 med omriss av en elg er satt opp for å fortelle om faren for å treffe på et eksemplar av skogens konge. Skiltnormalene forteller at underskiltet ”Stor elgfare” kan brukes der det midlertidig er stor fare, men skal ikke stå oppe lenger enn en måned.

Den vikarierende unormale jury synes ikke særlig om skiltingen. Den viser til at det ikke finnes noen praksis i vegvesenet om å skilte annet langs vegene som ekstraordinært farlig, det være seg vegkryss, barn i vegen



eller vegarbeidere. Det siste er relevant i denne sammenheng da underskilt med oransje farge er forbeholdt anleggsarbeid. (Foto: Håkon Aurlien)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR
SIDEN

- La Staten overta ansvaret

Gang- og sykkelvegene i Norge holder ikke mål. Standarden er for lav, og særlig er det dekke- og vin-tervedlikeholdet som bekymrer. Men heller ikke planløsningene

holder mål bestandig. Plandirektør i Vegdirektoratet, Stein Fykse, sier til Vegen og vi at måten de fleste kommunene driver sitt vedlikehold på i dag er alt for dårlig.