



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKTRYGGLEIK:

Kjell Hisdal ønsker lettere krav til bygging av midtrekkverk på vegar i bratt fjord- og fjellterreng.

SIDE 4

MILJØ:

Transport og klimaendringer stod sentralt på Transport Research Arena (TRA)-konferansen.

SIDE 6

REPORTASJE:

Om noen uker slepes de to siste elementene til Bjørvikatunnelen kystvegen fra Bergen til Oslo.

SIDE 15

Billigast mogleg

LEIDAR SIDE 2



- For dyrt

- Systemet med funksjonskontrakter er blitt dyrt for samfunnet, mener Torstein Rudihaugen (Ap). Han purrer nå på en uavhengig granskning av ordningen med kjøp av entreprenørtjenester til drift av vegnettet i Norge.

SIDE 14

Forsker på feilkjøring

Statens vegvesen starter eget forskningsprosjekt på feilkjøring mot kjøreretningen.

SIDE 5



Må endre reisevaner

Fra 30. juni gjøres sambruksfeltene om til kollektivfelt på E6 inn mot Trondheim fra sør.

SIDE 7

Hus til stjerner

Deltakerlandsbyen for OL kan havne på Vegvesentomta i Tromsø-sundet.

SIDE 8



Effektivitet: Raskt og ukomplisert uten stopp er noen av fordelene med AutoPASS. (Arkivfoto: Knut Opeide)

Framtidens vegbetaling

Mer rasjonell innkreving. Fremtidens vegbetaling i Norge kan om få år bli kilometerpris, bemanningsløse passeringpunkter og kun elektronisk betaling. Fra neste høst må du betale 1,40 kroner for hver kilometer du kjører på den nye firefelts E6 nord for Gardermoen.

- Vi bør kutte ut myntautomater og basere oss på kun AutoPASS på nye vegger. Det er mer effektivt, trafiksikkert og enklere for trafikantene, sier Morten Welde i Statens vegvesen.

SIDE 10-11

DAGSORDEN

Billigast mogleg

LEDER

Helge Rong

■ Bompengar er eit ord mange mislikar. Endå mindre likar folk å måtte betale bompengar for å få betre vegar. Mange seier likevel ja, sjølv om dei då vender seg mot eigne prinsipp. Alternativet er så mykje dårlegare, er vurderinga ein då legg til grunn. I Norge har vi i hovudsak to typar bompengeløysningar: bomringar og konkrete prosjekt. Bomringløysinga har den kortaste historia med sine 32 år.

■ Første kjende bomring er bompengeringen i Bergen, der dei starta innkrevjinga 2. januar 1986. Dåverande ordførar, Høgres Henrik J. Liseth, var nok ikkje heilt samd med seg sjølv, der han stod ein vintermorgon og klippte snora som markerte starten på ei innkrevjing, som framleis er i sving. Sidan har fleire norske byar valt denne modellen for å finansiere ulike vegutbetringar kommunane har funne formålsteneleg. Den andre typen bompengar er konkrete prosjekt, med og utan ferjeavløysing. Spesielt i distrikta i Norge er dette ein mykje brukt finansieringsform.

■ For ikkje mange år sidan fann alle bomselskapa som skulle krevje inn pengane og fann eigne løysingar for korleis ein skulle ta inn pengane, med rabattsystem og liknande. Resultatet vart at ein knapt fann likelydande system nokon plass. Og det var heilt uråd å nytte same rabattsystem om ein til dømes måtte køyre frå Nordhordland og til Askøy. På denne turen passerte bilistane tre ulike bomsystem, med tre ulike betalingsløysingar.

■ No er AutoPASS på plass. Enno er ikkje alle bomstasjonar innlemma i løysinga, men det minkar på dei frittstående. Med ein brikke kan bilistane køyre gjennom alle bomstasjonar utan å måtte tenke på å ha med seg kontantar. Jamvel i Norden er AutoPASS gangbar valuta.

■ Det beste med løysinga er at den reduserer kostnadane til innkrevjing, samstundes som trafikktryggleiken i bompengområdet blir mykje betre. Alle andre innkrevjingsmetodar har no vorte gamaldagse og for dyre. Dei bør difor erstattast med AutoPASS snarast råd. Gevinsten er det bilistane som skal ha.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

Altfor mange tar en sjanse på å prøve seg uten å ha forberedt seg godt nok

Mer kunnskap og bedre service

I 2007 hadde vi om lag 41 000 kandidater til førerprøve klasse B. Disse kandidatene avla til sammen rundt 92 000 teoriprøver. Tallene forteller at over 50 prosent av kandidatene strøk ved første prøve. Av de som prøvde seg andre gang strøk nærmere 50 prosent. Omtrent tilsvarende for de som avla prøven tredje gang. Ca 500 kandidater avla hele ti prøver i 2007.

Dette er uholdbart. Ikke av hensyn til Statens vegvesen og våre ressurser. Men det vitner om at kunnskapsnivået er for lavt. Altfor mange tar en sjanse på å prøve seg uten å ha forberedt seg godt nok. Det må vi gjøre noe med. Her må det satses på flere tiltak.

Vi må se nærmere på hele opplegget med førerprøver. I noen videregående skoler har vi sett opplegg med gode resultater. Et samarbeid med skoleverket er derfor svært aktuelt. Vi må også bli flinkere i forhold til de som ikke fullt ut behersker det norske språket. Samtidig tror jeg vi bør forsøke med økonomiske motiver.

For å gi et puff og et økonomisk motiv, vil jeg foreslå overfor Samferdselsdepartementet at de som går opp til teoriprøven og består ved første forsøk, får tilbake gebyret på 335 kroner i forbindelse med den praktiske prøven. De som stryker får ikke gebyret refundert og må i tillegg betale mer, anslagsvis 500 kroner, ved senere forsøk på teoriprøven. Jeg håper dette vil gi motivasjon til at flere forbereder seg bedre. Jeg tror ikke dette vil

løse hele problemet, men jeg tror at kombinasjonen av "gulrot" og "pisk" kan ha en viss effekt.

Med sommeren kommer også dessverre lange ventetider ved mange av våre trafikkstasjoner. La en ting være klart. Jeg er sikker på at dere som arbeider med brukerkontakten gjør så godt dere kan. Og jeg er helt sikker på at dere er de første som sterkt beklager situasjonen. Dette fører jo til at mange har en tøff hverdag. Å forklare de som kommer på trafikkstasjonene at ventetiden er på mange uker er en nesten umulig oppgave. Det forstår jeg veldig godt.

Den lange ventetiden gir mange brukere, mange av dem ungdom, et "svart møte" med Statens vegvesen. Ofte er dette det første møte med vår etat. Et slikt svart førstemøte vil det ta veldig lang tid å rette opp.

En viktig årsak til ventetidene er mangel på sensorer. Å skaffe flere sensorer på kort sikt er i beste fall vanskelig. Men vi må "snu alle stener" og gjøre så godt som mulig den kommende sommer. Dette settes det sterkt fokus på og saken var bl.a. tema på etatsledermøtet denne uka. Framover må vi bedre tilgangen på sensorer. Derfor må vi vurdere om sensorer kan rekrutteres fra andre nordiske land. Vi vil også vurdere å utvikle en egen etatsopplæring. Målet er uansett at kan vi møte kommende somre på en bedre måte. Til beste for våre brukere og for en bedre arbeids situasjon for våre gode medarbeidere på trafikkstasjonene.

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN



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

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

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



Ansvarlig redaktør
Helge Rong

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



Vaktsjef
Anne Marit Ø. Johansen
Vegdirektoratet

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



Journalist
Henriette E. Busterud
Vegdirektoratet

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



Journalist
Kjell Wold
Region sør

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



Journalist
Håkon Aurlien
Region øst

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



Journalist
Geir Brekke
Region vest

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



Journalist
Knut Opeide
Region midt

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



Journalist
Giselle Jensen
Region nord

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

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

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

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

Redaksjonen avsluttet 29. april kl. 13.00. Neste utgave kommer 22. mai 2008

KRONIKK

MER MILJØVENNLIG KURS ■ Skal vi klare å skape en miljøvennlig, attraktiv og konkurransedyktig byutvikling, må vi bli enige om en areal- og transportpolitikk som går i denne retningen.

Fremtidens byutvikling

■ Fremtidens byer tar konsekvensene av klimautfordringen, utvikler levende bysentra med godt gang-, sykkel- og kollektivtilbud og unngår bilbasert byspredning. Disse byene blir de mest attraktive og konkurransedyktige i kampen om hodene som skal drive fremtidens næringsliv. At en klimavennlig byutvikling også er en attraktiv og konkurransedyktig byutvikling, gjør at det offentlige og næringslivet har felles interesse i å utvikle Fremtidens byer.

■ Den største utfordringen for de fleste byer i Norge i dag er bilbaserte handelskonsepter som etablerer seg utenfor eksisterende bysentra i tilknytning til hovedvegnettet. Dette skaper byspredning som gir økt bilbruk og hindrer et effektivt kollektivtilbud. Handelskonseptene er så store at de har regionale virkninger langt ut over egne kommunegrenser. Konkurransen mellom kommuner om etablering av offentlige institusjoner og handelsvirksomhet med stort omland fører gjerne til at mektige aktører spiller kommuner ut mot hverandre. Det er også en utfordring for byområdene at virkemidlene er spredt på mange aktører med ulike beslutnings- og budsjetteringssystemer. Byområdene med felles bolig- og arbeidsmarked må sammen utvikle bærekraftige og konkurransedyktige byregioner.

■ Næringslivet ønsker en forutsigbar byutvikling slik at man vet hva man har å forholde seg til. Kollektivløsninger som er bane- eller bussmetrobaserte oppleves som stabile. De utløser investeringsvilje og påvirker byutviklingen i vesentlig grad. Transportøkonomisk Institutt peker på viktigheten av et større, lett tilgjengelig arbeidsmarkedsområde, konsentrert arealutvikling, godt tilrettelagt system for gange, sykling, kollektivtrafikk og et bærekraftig privatbilsystem. Professor Richard Florida, en av verdens fremste eksperter på byutvikling, peker på betydningen av å utvikle et kunnskapsintensivt næringsliv og et samfunn preget av toleranse. Når Florida snakker om bærekraft i sammenhengen attraktive og konkurransedyktige byer, er kjernepunktene hans mye de samme som våre: Styrking av bysentrene, kvalitet i transporttilbudet og verdier og visjoner knyttet til klimautfordringen. Og det er de attraktive byene som trekker til seg de dyktigste menneskene.

■ Mange byområder i Norge har jobbet lenge med helhetlige areal- og transportløsninger men få har klart å gjennomføre det. Skal vi klare å skape en miljøvennlig, attraktiv og konkurransedyktig byutvikling, må vi bli enige om en areal- og transportpolitikk som går i denne retning-



Miljøvennlig byfortetting: Drammen har lyktes bra med boligfortetting i sentrum, variert transporttilbud og miljøvennlig byutvikling. (Foto: Kjell Wold)

gen. Det kan skje på arenaer der folk fra ulike forvaltningsnivå og

TOR ATLE ODBERG



■ **HVEM:** Tor Atle Odberg arbeider i strategistaben Statens vegvesen Region sør, hvor han er leder for Prosjekt Bystrategi. (Foto: Kjell Wold)

bransjer kan snakke sammen om mulige løsninger. Utgangspunktet må være at "arealbruk er all transports mor," slik vegdirektør Terje Moe Gustavsen uttalte på et NTP-møte i Arendal i februar. Det er arealplanleggingen som legger

premissene for fremtidig transportbehov.

■ I Region sør utvikles det nå arenaer med sikte på å skape avtalesfede transport- og arealpakker mellom forvaltningsnivåene. Dette er et samarbeidsprosjekt initiert av Statens vegvesen. Hensikten er å bidra til en bærekraftig og attraktiv byutvikling. Prosjektet har laget et felles innspill til Nasjonal transportplan 2010-2019 med helhetlige areal- og transportstrategier for de funksjonelle byregionene Buskerudbyen, Vestfoldbyen, Grenlandsbyen og Agderbyen. Målet er enighet om tiltak, arealforvaltning, finansiering og drift av transporttilbud. Virkemidlene er gode kriterier for arealutvikling, kollektivtransport, gang- og sykkeltransport, finansiering og tiltak for å begrense bilbruk. Brukerfinansiering vil også være et aktuelt virkemiddel. Et effektivt og attraktivt kollektivtilbud basert på bussmetro eller bybane skal være

grunnstamme i byregionenes transportsystem. Arealutviklingen må bygge opp under dette.

■ Dette passer som hånd i hanske med "Fremtidens byer," det viktigste nasjonale utviklingsprogrammet for byområder i Norge akkurat nå. Formålet er å bidra til byer med lavest mulig klimagassutslipp og godt bymiljø. Sentralt i programmet står funksjonelle byom-

» Det er arealplanleggingen som legger premissene for fremtidig transportbehov.

råder, kompakt byutvikling, lokalisering langs kollektivaksler og styrket kollektivtransport. Programmet tar også sikte på å begrense personbiltrafikken og gjennomføre tiltak for å øke sykling og gange. Regjeringen har invitert 12 byer til programmet som skal gå over seks år.

■ For å øke gjennomføringskraften for helhetlige areal- og transportløsninger i byområdene, har vi kanskje behov for et offentlig-privat samarbeid akkurat her. Med andre ord en helt ny type OPS.



Statens vegvesen

I MEDIENE:

Romsdals Budstifte

Dårlige arbeidsforhold

- Som yrkessjåfør i over 31 år opplever jeg denne våren som den verste. Hvis arbeidsforholdene i en bedrift hadde vært like ille som vegnettet nå er, så hadde verneombudet blitt koplet inn og bedriften hadde kanskje måtte stenge, sier yrkessjåfør Geir Raknem i forbindelse med at Statens vegvesen presenterte hvilke strekninger som asfalteres i år.

Bergens Tidende

Klimaproblemer

Det må snarest på plass en bærekraftig kollektivløsning som kan stå seg også etter at det nye Sotrasambandet er et faktum. Den er det kommune- og fylkespolitikkerne som må utforme. Å sette Statens vegvesen til å utrede kollektivløsninger er som å sette Siv Jensen til å løse klimaproblemene, skriver avisen i en leder.

Lofotposten

Ras-stopp

- Det ryr stein ned hver dag, og ingen har brydd seg, sier Finn Heine Tjønndal. Han har liten sans for at Vegvesenet satte opp sperring i Valbergsura langs rv. 815 på Vestvågøy. - Jeg har selv en gutt som går i første klasse og pendler gjennom området, men jeg ser ikke hvordan en avstenging i en uke gjør veien sikrere, sier han.

Aust Agder Blad

Raskest mulig

En samarbeidsgruppe med kommunene fra Porsgrunn til Grimstad skal i høst legge fram en konseptvalgutredning for bygging av framtidig E18. Vegdirektoratet har bedt om utredningen. Målet må være fire felts motorvei fra Gjerstad til Kristiansand raskest mulig, skriver avisen i en leder.

Budstikka

Sol-køer

Sommersol skaper køkaos inn mot Oslo, meldte Asker og Bærums Budstikke sist uke. Dårlig pussede vinduer, og morgensol midt i frontruten er noe av forklaringen, mener Vegvesenet.

- E18 er en utsatt strekning, siden veien går øst-vest, sier Rolf Rolstø, operatør i Statens Vegvesen. Han påpeker at det er viktig med rene ruter.

TRAFIKKSIKKERHET



400 unge uten bilbelte

■ ■ 396 ungdommer manglet bilbelte da Statens vegvesen gjennomførte landsomfattende bilbeltekontroll. Totalt 1 594 bilister fikk gebyr for manglende beltebruk. - Kontrollresultatet bekrefter at ungdom i alderen 15-24 år er spesielt utsatt i trafikken, sier Bjarte Skaugset (bildet) i Statens vegvesen. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

Elleve tonn overlast

■ ■ En anleggsbil på E18-prosjektet mellom Grimstad og Kristiansand ble nylig stoppet i vektkontroll. Lastebilen var lastet opp med 43 tonn masse isteden for de lovlige 32 tonn. Siden det er mer enn ti prosent overlast ble forholdet anmeldt. I følge Statens vegvesen er det ikke første gang lastebiler fra veganlegget blir stanset med overvekt.

Setter ned farten

■ ■ Statens vegvesen har satt ned farten til 70 km/t i Freifjordtunnelen på Nordmøre. Tunnelen er mørk og fuktig og det er viktig at trafikantene får et forvarsel om at tunnelen ikke framstår som den burde. - Det er et midlertidig tiltak til tunnelen er ferdig renoverert, sier byggeleder Arnfinn Løvik i Statens vegvesen. (Foto: Jan Arve Ødegård)



Varstler: - Ved hjelp av elektroniske radiopinner i midt- og kantlinjer kan sjåføren få varsel når han nærmer seg linja, sier Terje Reitaas. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Tester elektronisk midtlinje

Statens vegvesen skal teste ut elektroniske midtlinjer på E6 sør for Trondheim.

Henriette Erken Busterud

TRONDHEIM: Slike linjer kan i framtida kan bli et alternativ til midtrekkverk.

I sommer vil det bli et prøvefelt på 4-5 km med elektroniske linjer.

- Vi hakker nå hull i midt- og kantlinjene og setter ned en elektronisk radiopinne hver femte meter. Disse pinnene kan sende signal til kjøretøy med en spesiell antenne. Når du nærmer deg eller bryter linja vil du få et varsel, enten i form av lyd eller risting i setet, forklarer Terje Reitaas i Statens vegvesen, som leder forsøket. Fordelen med slike linjer framfor et opplegg med optiske løsninger og kamera, som finnes i andre land, er at du får varsel sjøl om linjene er dekket av snø eller slitt bort.

I kjøresimulator

Reitaas opplyser at de i tillegg til 2-3 forsøksbiler med antenne skal ha personer som tester opplegget i kjøretøysimulator.

- Vi skal se hvordan de reagerer på å kjøre på vegger med elektroniske linjer og ulike varslingsmåter.

Arbeidet med elektronisk kant- og midtlinje er en del av Statens vegvesens forskningsprosjekt ITS på veg mot 2020. På sikt kan det være aktuelt å legge annen informasjon i linjene, som for eksempel farer forut. Prosjektet finansieres av Statens vegvesen, Innovasjon Norge og Waypilot AS, med ca en tredjedel hver.

Vil ha midtdelar på smale vegar

- Vi kunne ønska oss litt smalare plane-ringsbreidde enn 12,5 meter for å få plass til midtrekkverk på hovudvegnettet i fjord- og fjellterreng.

Geir Brekke

BERGEN: Det er senioringeniør Kjell Hisdal i Statens vegvesen som seier dette. Han har gjort sine refleksjonar etter 35 år i etaten.

Samd med biskopen

- Det er gledeleg at vi har fått ei halvering av talet på dødsulykker i perioden. Men vi ligg på same nivå i totaltalet for drepne og skadde, nemleg 12 000 personar i året. Vi har altså berre makta å oppnå kompensasjon for trafikkauken.

Hisdal er samd med biskop Tor B. Jørgensen i Sør-Hålogaland, som ser graden av midtrekkverk som mål på kva samfunnet gjer for å få ned talet på møteulykker.

Vegavgifta

Problemet er at store deler av vegnettet ligg i bratt terreng som krev store investeringar dersom ein skal utvide vegbreidda slik at ein når krava til bygging av midtrekkverk.

- Staten har pengar til eit løft, om berre viljen er tilstades. Dersom vi fekk bruke vegavgiftene på vegsektoren kunne vi kome langt i å få ned ulykkestala. Då kunne vi få bygt midtrekkverk i eit omfang som gav betre resultat i ulykkestatistikken. Det vi har gjort dei siste åra er heller smått, meiner Hisdal.

Senioringeniøren vil ha fysisk midtrekkverk på alle to- og trefeltsvegar med status som stamveg eller hovudveg, og vil gjerne kombinere dette med mjukbehandling av sideareal. Alle nye hovudvegar bør dessutan byggjast med midtrekkverk, meiner han.

Tett med fotoboksar

- Eit anna tiltak ein veit har god effekt er automatisk trafikkkontroll, ATK. Ei god målsetting kan vere å etablere fotoboksar på for kvar km på alle hovudvegar, trur Hisdal, som ikkje tvilar på at dette vil møte motstand, også frå dei som er kritiske til overvaking i samfunnet.



Eitt av mange: E16 mellom Vågsbotn og Indre Arna er eitt av mange døme der det burde vore midtrekkverk, seier Kjell Hisdal. (Foto: Geir Brekke)

- Vi finn oss i tilsvarande kontroll inne i banken og ute på gata. Kvifor ikkje slik kontroll på vegnettet for å redusere talet på alvorlege trafikkulykker, spør han.

Med ei slik satsing vil det vere mindre behov for politiet sine farts-

kontrollar, men med frigjorte ressursar til å påverke åtferda til trafikantane.

I tillegg vil Hisdal trekke inn åtferdskompetanse i fagmiljøet i Statens vegvesen, slik at ein kan slå seg saman om å knekke samspel-

skoden mellom vegsystem, trafikkantåferd og kjøretøytryggleik.

- Dersom vi hadde gjennomført desse tiltaka i neste transportplanperiode ville vi vere kvitt dei fleste møte- og utforkøyringsulykkene, seier Kjell Hisdal til slutt.



Kryssproblem: Tydeligere vegvisning og oppstramming av rundkjøringene vil minske faren for feilkjøring, tror Arve Kirkevold i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

Forsker på feilkjøring

Statens vegvesen skal se nærmere på årsakene til alle feilkjøringene mot kjøreretningen på nyere veger i Norge.

Kjell Wold

TØNSBERG: For en tid tilbake var to personer fra Vegdirektoratet på trafikk sikkerhetsinspeksjon på den nye Ringveg nord i Tønsberg. Der er det registrert minst åtte feilkjøring mot kjøreretning-

gen siden vegen åpnet midt i mars.

Store konsekvenser

- Felles for nye, større vegprosjekt er at de er mer kompliserte og med mye informasjon å forholde seg til. Det er massiv skilting og merking i vegbanen i større kryssområder og rundkjøring. Men de aller fleste finner jo likevel fram. Antallet som kjører feil er bare promiller av bilistene, men konsekvensene av en ulykke kan bli meget stor. Derfor tar vi dette svært alvorlig, sier Arve Kirkevold, som leder forskningsprosjektet om feilkjøring.

Verdensproblem

Han understreker at problemet med feilkjøring mot kjøreretningen verken er et Østlands- eller særnorsk fenomen. Problemet eksisterer over hele verden, i USA, Australia, Tyskland og i andre deler av Europa. Det fins også en god del litteratur om fenomenet og problemet.

- Vi tar for oss de registrerte tilfellene av feilkjøring her i Norge. Dessuten studerer vi det som er av tilgjengelig litteratur på området verden over. Foreløpig kan vi vel si at det er tre hovedforklaringer på feilkjøringen: Selve infrastrukturen volder noen bilister problemer, informasjonen og føreropplæringen

for eldre kan også bli bedre. Typisk er det eldre bilister og bilførere som er ruspåvirket som er mest involvert i disse hendelsene, viser litteraturstudiene, sier Kirkevold.

Mistolker

Tilfellene av feilkjøring skjer like mye i store kryss som i rundkjøring, viser både eksemplene fra Norge og fra utlandet. Noen ganger kan det være systemfeil som skaper misforståelse, andre ganger kan det være geometrisk utforming av kryss og rundkjøring som kan mistolkes.

- Bilister er flinkere til å tolke retning enn system, derfor er det

spesielt viktig at informasjonen til bilistene er veldig tydelig der kjøresystemet ikke er logisk og selvforklarende, sier Arve Kirkevold.

Spøkelsesbilister

De har fått navnet spøkelsesbilister, eller ghostriders internasjonalt. Skiltet "Feil kjøreretning, Snu!" blir nå brukt i en rekke land ved store kryss og rundkjøring for å stoppe dem som kommer inn på feil kjørefelt. Forskningsprosjektet i Statens vegvesen skal nå søke å finne både årsakene til feilkjøringene og ikke minst finne enda flere og bedre botemidler for å hindre problemkjøringen.



Feilkjøring: Arve Kirkevold i Statens vegvesen diskuterer feilkjøring på ny veg i Tønsberg med politiet. (Foto: Kjell Wold)

Strammer opp rundkjøringene

Statens vegvesen vil ha tydeligere vegvisning for å stramme opp de fem rundkjøringene på den nye ringvegen i Tønsberg som volder enkelte bilister problemer og feilkjøring.

Kjell Wold

TØNSBERG: Det er det foreløpige resultatet av møtet mellom Statens vegvesen Vestfold distrikt og trafikk sikkerhetsekspert fra Vegdirektoratet etter en befaring på veganlegget 18. april.

- Resultatene av vår trafikk sikkerhetsinspeksjon vil ikke foreligge på en stund ennå, men generelt kan jeg si at vi ble enige med Vest-

fold i at rundkjøringene må strammes opp for å gjøre det vanskeligere å kjøre feil mot kjøreretningen, sier Arve Kirkevold i Statens vegvesen. Han viser ellers til det skriv om feilkjøring som ble sendt ut fra Vegdirektoratet til alle regionene om dette problemet i fjor høst.

Her gis det fire hovedråd for hvordan en skal forsøke å få bukt med feilkjøring og ulykker som oppstår hvor det kjøres mot kjøreretningen:

Vegvisningsskiltene må kvalitetssikres, inkludert forvarslingen foran siste kryss for rampesystemet. Se særlig etter svingpiler som i verste fall kan "invitere" til feilkjøring.

Det skal skiltes med innkjøring forbudt-skilt på begge sider av en

rampe som kun fører trafikk mot rundkjøring/kryss.

Det skal skiltes med innkjøring forbudt-skilt på begge sidene av rampen et lite stykke før den som kjører i feil kjøreretning er i ferd med å kjøre ut i flerfeltsvegen. I mellom disse to snittene skiltes det med blått 560-skilt med teksten: Feil kjøreretning, SNU!

Det bør merkes opp hvite piler på asfalten med riktig kjøreretning. Gjerne to-tre piler av gangen og helst på tre steder. Først et lite stykke etter at feilkjøringen er startet, skal være godt synlig idet rundkjøring/kryss forlages. Deretter i en midtsone og så et lite stykke før den som feilkjører er i ferd med å kjøre ut på flerfeltsvegen.

AKTUELT

Ønsker økt satsing

■ ■ Fylkestrafikksikkerhetsutvalgene i Nordland, Troms og Finnmark mener trafikksikkerhet må vektlegges sterkere, om nødvendig på bekostning av fremkommeligheten i en felles uttalelse til Nasjonal transportplan 2010-2019. Det ønskes også bedre tilrettelegging for gående og syklende på riksveg og stamveg. - Vi ønsker mer fokus på tiltak for, og påvirkning av, unge førere og passasjerer. Det er behov for mer trafikkopplæring av lærere og elever. Vi prioriterer en offensiv satsing på lokale trafikksikkerhets-sentre, kommunalt trafikksikkerhetsarbeid og frivillig sektor med målrettet innsats mot ulykkesut-satte trafikantgrupper, heter det i uttalelsen. (Ill. Statens vegvesen)

**Vil ha stamveg**

■ ■ Hordaland fylkesting har vedteke å gjere framlegg om at rv. 7 over Hardangervidda (biletet), mellom Bu (når Hardangerbrua blir opna, truleg i 2012) og Gol i Haltingdal blir omklassifisert til stamveg. Vest for Halne på vidda er rv. 7 frå før blinka ut som ei komande strekning med status som Nasjonal Turistveg. (Arkivfoto: Geir Brekke)

Når ikkje NTP-målet

■ ■ Statens vegvesen når ikkje målet for investeringar på øvrige riksvegar i NTP for inneverande periode i Region vest. Det er budsjettframlegget for 2009 som syner dette. Hordaland ligg på 87 prosent i oppfyllingsgrad, Rogaland på 89 og Sogn og Fjordane på 92 prosent. Når det gjeld vedlikehald av riksvegane manglar Region vest 300 mill. kr. for å stogge forfallet i budsjettframlegget for 2009, som no går til høyring hos dei 3 fylkeskommunane i regionen.

Det er ikkje rom for å setje i gang nye stamvegprosjekt i Region vest i 2009, viser budsjettframlegget. Det blir også vesentleg lågare ramme til mindre investeringstiltak enn det som er foresett i handlingsprogrammet for NTP.

Grønnere vegger i hele Europa

Transport og klimaendringer var en sentral del av Transport Research Arena (TRA)-konferansen, som nylig ble avholdt i Slovenia.

Bjarte Skaugset

LJUBLJANA: TRA fokuserer på utfordringene vegtransport medfører, og konferansen skal bidra til å dra nytte av erfaring og forskning for å gi "grønnere, tryggere og smartere vegtransport for Europa".

Hjerteinfarkt

Mange satte fokus på at Europas fremtid avhenger av hvordan vegtransportsystemet utvikles, men at det ikke er en enkel løsning på problemene.

Kjell Bjørvig er positiv til at TRA er etablert som forum for å utveksle erfaringer, ideer og forskning.

- Alle europeiske land fokuserer for tiden på miljø og klima. Kjøproblemene er en del av dette. Vi kan på mange måter si at Europas vegnett har hjerteinfarkt, sier Bjørvig. Årsakene til det som skjer ligger mange tiår tilbake i tid.

- Nå ønsker vi forbedringer på mange felt. Både miljø og trafikksikkerhet er avgjørende for velstand og levestandard. Utfordringene innenfor disse områdene er gjerne større enn vi tror, og vi må bli flinkere til å lære av hverandre, mener Bjørvig.

Bi-effekter

Janez Potočnik, European Commissioner for Science & Research, tok innledningsvis opp fundamentale utfordringer.

- Samfunnet og levestandarden er avhengig av transport, og vi må ha økonomisk vekst. Men det er en del tragiske bi-effekter med transporten som drivhusgasser, klimaproblem



Ide-tre: - Kjell Bjørvig deler sine ideer for mer miljøvennlig transport på "the Tree of life". (Foto: Bjarte Skaugset)

og dødsfall i trafikken. Vi vil ha fremgang uten å øke forurensingen og skape dødsfall. Når bærekraftig mobilitet er en del av den politiske agenda er det viktig med et møtested for forskere, industri og politikere. TRA skal være med å bygge forståelse for hva man trenger for å bli bedre og hvordan man koordinerer innsatsen, påpekte Potočnik.

Mange tok til orde for generell oppbremsing av trafikkvekst, transport og utslipp. Kjøprising ble nevnt som et svært aktuelt tiltak. Erfaringene er at kjøprising andre steder i Europa har vært vellykket for å redusere kødannelse og for å redusere de lokale utslippene. På mange områder kan ny teknologi gi effektive og trygge løsninger.

Moderatorer

Selv om Norge som ikke-medlem av EU falt ut av mange fremstillinger, blant annet som et av de beste landene i Europa på trafikksikkerhet, markerte den norske delegasjonen seg sterkt i form av foredrag, som "moderatorer" for ulike deler av konferansen og gjennom posterpresentasjoner.

Utbedrer ulykkesstrekning

Ulykkesstrekningen på E39 i Liadal i Ørsta kommune på Sunnmøre skal utbedres. Arbeidet ventes ferdigstilt i september i år.

Wiggo Kanck

MOLDE: Det har vært mange utforkjøringer og kollisjoner med store materielle skader på den 420 meter lange vegstrekningen mellom Ørsta og fergestedet Festøya på E39.

På deler av strekningen er vegen mindre enn seks meter brei, og store vogntog har hatt vanskeligheter med å passere hverandre.

Det er alt gjennomført flere tiltak. Ny skilting er gjennomført, og hastigheten på strekningen er redu-

sert til 60 km/t. Avkjørsler er stengt for å bedre trafikksikkerheten.

- Dette er en stamveg og utbedring av denne strekningen burde vært prioritert i Nasjonal Transportplan (NTP) 2006 - 2015, noe den ikke er. Vi har dessverre ikke så store midler til disposisjon som vi kunne ønsket oss, men vi skal gjøre det beste ut av det vi har, sier distriktssjef Ragnhild Vestre i Statens vegvesen.

- Vi regner med at arbeidet kan starte opp innen midten av mai måned. Vi lager nye stikkrenner og dreneringssystem. Opprustningen av strekningen omfatter også oppsetting av natursteinsmur og opparbeiding av nye avkjørsler. Det er entreprenør K. A. Aurstad, som skal utføre arbeidet, forteller byggeleder Åshild Magerholm Kvam.



Smal: E39 i Liadal er for smal til at vogntog kan møtes enkelte steder. Nå utbedrer Statens vegvesen vegen. (Foto: Wiggo Kanck)



Mer plass til buss: Flere kollektivfelt i Trondheim kan skape lange køer - som forhåpentligvis bidra til at flere parkerer bilen. (Illustrasjonsfoto: Knut Opeidel)

Mange trøndere må parkere bilen

Fra 30. juni gjøres sambruksfeltene om til kollektivfelt på E6 inn mot Trondheim fra sør. Hvis ingen bilister endrer reisevaner, kan det bli opp til tre kilometer kø i rushet.

Henriette Erken Busterud

TRONDHEIM: Håpet er at en tredjedel av bilistene i morgenrushet vil sette fra seg bilen.

Det blir kollektivfelt i begge ret-

ninger på innfartsåren fra sør. Dette skjer ved at sambruksfeltene inn til byen blir gjort om til rene kollektivfelt, og ved at høyre ordinære felt ut av byen blir kollektivfelt. Dette vil gi busstrafikantene om lag ti prosent kortere reisetid i rushet, mens framkommeligheten for øvrig biltrafikk vil bli verre. Internasjonale erfaringer tilsier at dette kan gi 4-6 prosent flere kollektivreisende.

Mer kø

- Dette er et relativt dramatisk tiltak som gjennomføres etter sterkt ønske fra Trondheim kommune. Beregninger viser at 650 personer i morgenrushet i Elgeseter gate må parkere bilene for å unngå lengre køer enn i

dag, sier kollektivkoordinator Steinar Simonsen i Statens vegvesen.

- Det vil si at 1/3 av dem som i dag kjører bil må kjøre sammen med andre, sykle, gå eller ta buss eller reise på andre tider enn i rushet. Det er rett og slett ikke plass til alle bilene. Hvis folk ikke endrer reisevaner kan det bli kø og kaos, sier Simonsen.

Økte prisen

Fylkeskommunen besluttet for øvrig å øke bussprisene kraftig på enkeltbilletter og klippekort fra nyttår. Dette rimer dårlig med at flere må ta bussen.

- Vi vet at økte priser reduserer antall busspassasjerer, men dette er

en politisk beslutning som vi må akseptere, sier Simonsen.

Da bomringen ble tatt ned 1. januar 2006, økte antall biler med ti prosent i rushtida. Som følge av økt trafikk har hastigheten på stambussrutene i Trondheim gått ned med rundt én km/t i rushtida hvert år siden 2004.

15 millioner til kollektiv

I fjor hadde ikke Statens vegvesen midler til kollektivtiltak i Trondheim, men i år har de fått 15 millioner kroner.

- Dette skal vi først og fremst bruke på signalprioritering og kollektivfelt, som skal få bussene fortere fram, og til å utbedre

holdeplasser, sier Simonsen. Signalprioriteringen planlegges å bli ferdig i 2009. I tillegg vil det bli flere bussavganger og ruter.

Informasjon

- Vi har valgt å innføre kollektivfeltene i sommerferien når det er mindre trafikk. Vi informerer om tiltaket i god tid i flere kanaler. Målet er at 95 prosent av de voksne skal kjenne til tiltaket når kollektivfeltene innføres, og minst 80 prosent skal være fornøyde med at vi gjør dette. En fersk undersøkelse viser at 2/3 allerede kjenner til tiltaket, mens nesten to av tre som har gjort seg opp en mening, er positive, opplyser Simonsen.

Nye storprosjekt på vent

- Det er uråd for Statens vegvesen å setje i gang bygging av to nye storprosjekt i Sogn og Fjordane i 2009 utan fullfinansiering i neste planperiode.

Geir Brekke

BERGEN: Det seier regionvegsjef Olav Ellevset til Vegen og vi, i samband med at fylkeskommunane no er i gang med handsaming av budsjettframlegget for 2009. I Sogn og Fjordane har fylkestinget prioritert start av både Dalsfjordbrua og full-

føring av Bremangersambandet i 2009.

- Vi kan ikkje starte bygging av baa desse storprosjekta neste år, utan at vi får klarsignal for at dei blir fullfinansierte i første perioden (2010-13) av Nasjonal transportplan (NTP) for 2010-19, seier han.

- Framlegget til NTP frå transportetatane viser berre årleg ramme til øvrige riksveggar, utan at einskildprosjekt er omtala og prioriterte.

Prosjekta i Sogn og Fjordane let seg ikkje dele opp. Bremangersambandet utgjer ein tunnel på 4,8 km frå Bortnen til Sordal, og Dalsfjord-

sambandet blir eit bruspenne på over 500 m over fjorden.

- Etter det siste kostnadsoverslaget er det kome krav om ekstern kvalitetssikring av Bremangersambandet eller Dalsfjordbrua er fullfinansierte, avsluttar Ellevset.

Lang tunnel: Vidareføring av Bremangersambandet i Sogn og Fjordane skjer med ein tunnel på 4,8 km frå dalen til venstre og vidare søraustover i retning industribygda Svelgen. (Arkivfoto: Th photo & Marketing)



AKTUELT

Russetreff med refleksjoner

■ ■ En brennende russebil, en airbag som gikk himmelhøyt i et smell og et egg som klasket i bakken skapte refleksjon under et russetreff på Rudskogen mandag. Innpå 300 russ fikk en levende demonstrasjon om nytten av sikkerhetstenking da de deltok trefret i regi av Statens vegvesen og FTU. - Russ er som egg. De tåler mye, mange er glad i dem, men de kan lett

gå i stykker, sa speaker Harald Ståle Jansen mens han sjonglerte med et egg og mistet det. Resultatet var enkelt, synlig og lettforståelig. Dramatikken i russebilbrannen var like lettfattelig. Det er femte året russebilarrangementet har vært gjennomført i denne formen.

- Vi er ikke der for å ta russeren i skole og gi dem et kurs. Hensikten

er å gi dem en opplevelse og det fikk de, sier Jansen. 55 russebiler kom til glattkjøringsbanen, prøvde katastrofeoppbremsing og fikk en sjekk. Halvparten kunne reise hjem med det ettertraktede "godkjent russebil"-oblatet som forteller at bilen før russetiden ble testet og funnet sikkerhetsmessig i orden. (Foto: Håkon Aurlien)



- Ikkje god nok brøyting

Fleirtalet av over 100 spurde langtransportsjåførar meiner brøytinga på E134 over Haukelifjell ikkje har vore god nok i vinter.

Kjell Wold

HØYDALSMO: Det går fram av ein privat spørjeundersøking kroei-gar Thorleif Grimstvedt på Høydalsmo i Telemark har gjort i perioden januar-mars 2008.

Stor kunnskap

- Eg kjem i snakk med veldig mange lastebilsjåførar som stopper her, fortel Grimstvedt. Dei har stor kunnskap om veg og føreforhold og sidan veldig mange pratar veldig mykje og ofte om nettopp dette, ville Grimstvedt lage si eiga enkle spørjeundersøking for å kartlegge kva sjåførane meiner om forholda på E134 over Haukelifjell i vinter.

- Med 25-30 ganske enkle spørsmål om kjøreforhold, brøyting, glatt vegbane, strøing og liknande ville eg danne meg eit eige bilde av korleis denne vinteren har vore på E134 frå Drammen til Vestlandet sett frå tungtransportsjåførane sin synsvinkel, seier Grimstvedt.

Ny undersøking

- Dei fleste spurte har vore brukbart nøgd med køyreforhold og brøyting frå Drammen til Seljord, men frå Seljord mot høgfjellet har lastebilsjåførane vore mindre nøgde både med køyreforholda og brøytinga. Frå Haukelisetar og over til Vestlandet har lastebilsjåførane vore meir tilfreds igjen, seier Grimstvedt. Han vil gjenta undersøkinga neste vinter og utvide talet på spørjeskjema.



Misnøgde: Høgfjellsvegen over Haukeli har til tider ikkje vært godt nok brøytta i vinter, meiner lastebilsjåførar. (Foto: Kjell Wold)

Ønsker vegger i bytte mot strandtomt

Deltakerlandsbyen for OL kan havne på Vegvesentomta i Tromsø-sundet. Statens vegvesen håper å få vegger og tunneler i bytte for den attraktive tomta.

Giselle Jensen

TROMSØ: Planene om å arrangere OL i Tromsø har føyd Tromsø kommune til listen over interesserte tomtekjøpere. Flere entreprenørselskap har allerede meldt sin interesse. Det er Vegvesenets eiendom i Tromsdalen de sloss om, en tomt som i stor grad befinner seg under vann.

- Om det ender i en anbudsrunde kan vinneren bli den som tilbyr den beste planen for trafikkavvikling og trafikkikkerhet i området, i stedet for beste pris, tror distriktssjef Nils Arne Johnsen. Han påpeker imidlertid at tomteforeløpig er verdiløs fordi det ikke foreligger noen reguleringsplan.

» - For oss er det et viktig poeng å få størst mulig investering i vegnettet i Tromsø i bytte.

Deltakerlandsby

- Tromsø kommune har startet arbeidet med kommunedelplan for OL. Den tar blant annet for seg infrastruktur, arealplanlegging for arenaer og innkvartering av deltakerne, forteller distriktssjefen. I den forbindelse



Attraktivt: Kystlinjen i Tromsdalen blir stadig mer ettertraktet blant utbyggere. Nå er det OL-arrangørene som har Vegvesentomta i kikkerten. (Foto: Giselle Jensen)

har Statens vegvesens strandtomt seilt opp som et aktuelt sted for innkvartering av deltakerne.

Arvesølv

- For oss er det et viktig poeng å få størst mulig investering i vegnettet i Tromsø i bytte med tomte, slår Nils Arne Johnsen fast. Han vet at det ikke er vanlig at pengene fra statens tomtsalg tilfaller Vegvesenet, verken lokalt eller sentralt. Pengene fra statlige tomtsalg hav-

ner i statskassa. Han håper likevel på et unntak, slik det ble gjort i Bjørvika i Oslo.

- Vi utreder mulighetene for å øremerke midlene til vegbygging. Jeg håper jo det lar seg gjøre, smiler distriktssjefen.

Han er bekymret for framtidens trafikkavvikling i Tromsø. Byen vokser raskere enn pengesekken og spesielt bruene mellom byen og fastlandet og over til Kvaløya nærmer seg allerede grensen for hva de

kan håndtere av trafikk i døgnet.

Tilbyr tunnel

- Det siste i denne saken er Vegdekes tilbud om å bygge tunnel for å håndtere trafikken i området de ønsker å bebygge, forteller distriktssjefen. Statens vegvesen har allerede signalisert at utbygger må finansiere vegutbygging for å ta unna trafikken fra boligene. De må også sette av areal for en fremtidig fire-felts veg.

Tek atterhald om måloppnåing

Distriktssjef Arnfinn Ansok i Voss og Hardanger tek atterhald i resultatavtalen med regionvegsjefen om at distriktet vil kunne greie å nå målsettinga for 2008.

Geir Brekke

VOSS: Det er i samforståing med regionvegsjefen han skrive under på ein avtale med atterhald.

- Bemanning og ressursar strekk ikkje til for å nå måla i resultatavtalen for 2008. Dette gjeld særleg for trafikant- og køyretøyseksjonen, men og dels for vegsida. Vi hadde

vanskar i 2007, og lista er heva for 2008. Det er ikkje samsvar mellom oppgåvene vi skal utføre og muskane vi er tildelt, seier Ansok, som presiser at han ikkje ønskjer å framstå med sutring.

- Det gjeng berre ikkje i hop med auka oppgåvemengde og færre ressursar. Då må det setjast nemn på det, seier distriktssjefen.

Innan trafikant og køyretøy har Voss og Hardanger den same utfordringa som andre distrikt, med tilsette under vidareopplæring samstundes som kontrollbehovet er aukande.

Vegseksjonen missa to røynde medarbeidarar nyleg, og det vil

gjernge gå nokre månader før ein får på plass nye folk.

Regionvegsjef Olav Ellevset seier til Vegen og vi at ein slik kontrakt må byggje på ei felles forståing av situasjonen.

- Er det usikkert om kontraktsmålet kan bli nådd må det berre bli slik at det blir teke eit atterhald. Så får vi sjå om vi kan løyse utfordringa i lag, seier han.

Uroleg: Distriktssjef Arnfinn Ansok er uroleg over bemannings-situasjonen. (Foto: Geir Brekke)



Mye dyrere asfalt

Foreløpige tall viser en prisøkning på asfaltung på riksvegene i år på ca. 18 prosent, når hele landet ses under ett.

Geir Brekke

BERGEN: Det er Even Sund i Vegdirektoratet som opplyser dette til Vegen og vi, etter en gjennomgang av regionenes innrapportering av asfaltkontrakter over vedlikeholds-budsjettet.

Eksepsjonell

- Prisøkningen er eksepsjonell høy i forhold til 2007, sier Sund. En grov analyse vil tilsa at vi dermed vil få lagt 18 prosent mindre ny asfalt på riksvegene landet sett under ett.

- Prisøkningen varierer mellom regionene. I Region nord er prisøkningen hele 25 prosent, mens den i Region midt er om lag ni prosent. De resterende regionene har opplevd en prisøkning på 17-20 prosent, sier Sund.

Han regner med at en betydelig del av prisøkningen kan forklares med økt bitumenpris.

- Entreprenørene har lagt inn økningen i oljeprisen fra 2007 i sine tilbud for 2008. Kontraktene for i år inneholder også en klausul om tilleggsutbetalinger ved ytterligere økning i oljeprisen. Her er det altså Statens vegvesen som byggherre som sitter med risikoen for økte priser i løpet av året, dersom oljeprisen skulle fortsette å øke også i 2008, sier Sund.

Dårlig standard

- Hvordan er tilstanden på vegdekene?

- Regionene rapporterer i store trekk om ekstremt dårlig dekkestandard på riksvegene landet rundt. Nyleggingen av asfalt i 2007 viste at Region vest oppnådde et litt bedre resultat enn de andre regionene, men det er i hovedsak dårlig standard, særlig på spordybde.

- Vi tærer på vegkapitalen, og dette kan ikke fortsette i det uendelige. Vi må heller ikke glemme at det er betydelig forfall også for andre deler av vegnettet, som bru og tunneler, sier Even Sund.

Lavere sum

Sluttsummen på legging av nytt dekke i vegvedlikeholdet til Statens vegvesen i 2007 kom på 865 millioner kroner. Bevilgningen på statsbudsjettet for 2008 er på 835 millioner kroner. Det gjenstår å se hvilke eventuelle tillegg i form av kompensasjon for prisøkningen som vil komme når regjeringen legger fram revidert nasjonalbudsjett.

Legging i gang

- Regionene har inngått avtaler om til sammen om lag 100 asfaltkontrakter landet rundt. Arbeidene med asfaltung er nå i gang i Sør-Norge. Kontrakter er i hovedsak inngått med laveste tilbyder.

Hovedtendensen er at NCC er største aktør i Region vest og sør, mens Kolo Veidekke er størst i Region øst, midt og nord, opplyser Even Sund til slutt.



Antall kilometer riks- og fylkesveg som skal asfalteres i år:

LANDSOVERSIKT	alle tall i kilometer		
	Rv.	Fv.	Sum
Landet:	1738	1319	3057
Region øst:	530	499	1029
Region sør:	298	222	520
Region vest:	284	237	521
Region midt:	299	121	420
Region nord:	362	177	539

DISTRIKT REGION ØST

	Rv.	Fv.	Sum
Østfold:	69	54	123
Stor-Oslo:	84	23	107
Romerike:	80	59	139
Glåmdal:	46	49	95
Hedmarken og Østerdal:	125	179	304
Vestoppland:	49	78	127
Gudbrandsdal:	76	58	134

DISTRIKT REGION SØR

	Rv.	Fv.	Sum
Vest-Agder:	40	27	67
Aust-Agder:	40	28	68
Nedre Telemark:	35	26	61
Øvre Telemark:	65	26	92
Vestfold:	41	51	92
Nedre Buskerud:	34	49	83
Øvre Buskerud:	43	15	58

DISTRIKT REGION VEST

	Rv.	Fv.	Sum
Sør-Rogaland:	52	68	120
Haugaland og Sunnhordaland:	70	69	139
Voss Hardanger:	53	33	86
Bergen:	33	11	44
Sogn:	27	18	45
Fjordane:	49	39	88

DISTRIKT REGION MIDT

	Rv.	Fv.	Sum
Sunnmøre:	50	3	53
Nordmøre og Romsdal:	69	19	88
Sør-Trøndelag:	77	32	109
Nord-Trøndelag:	103	67	170

DISTRIKT REGION NORD

	Rv.	Fv.	Sum
Helgeland:	55	59	114
Salten:	63	53	116
Midtre Håloaland:	95	32	127
Midtre Troms:	62	20	82
Nord Troms og Vest Finnmark:	35	18	53
Øst Finnmark:	59	-	59

AKTUELT

**Mye billigere i Kleivene**

■ ■ Ny utlysning og oppsplitting av rehabiliteringsjobben på Kleivnetunnelen (bildet) på E18 i Drammen gjorde jobben mye billigere. Mesta var lavest første gang med 80 mill. kr. Nå kan jobben trolig gjøres for under 40 mill. kr. Når Frydenhaug-Kobbervikdalen åpnes i sommer, blir Kleivene stengt et halvt år for oppussing. (Foto: Kjell Wold)

Tide lågaste tilbod

■ ■ Tide Sjø AS har levert lågaste tilbod på drift av tre ferjeruter i Rogaland. Pakka omfattar sambanda Stavanger-Tau, Lauvik-Oanes og Mekjarvik-Kvitsøy. Kontrakta vil gjelde i seks år frå 2010, men Kvitsøyferja først når T-sambandet mellom Karmøy og fastlandet er klart.

Stor konkurranse

■ ■ Det har meldt seg mange tilbydere på jobben med å rehabilitere og overflatebehandle Skotselv bru i Buskerud. Jobben utføres nå i vår og sommer og de fem som har gitt tilbud er: Ommen og Møller AS: 7,8 mill. kr, Overflateteknikk AS: 5,9 mill. kr, Uniprotect AS: 5,2 mill. kr, Solid Vedlikehold AS 6,3 mill. kr og DS Semaco AS: 5,2 mill. kr.

Veg bedre enn ferge

■ ■ Fast vegforbindelse mellom Moss og Horten til erstatning for Bastøferja, vil redusere CO2-utslipp på strekningen med to tredjedeler. Det slår Statens vegvesen slår fast i en utredning om en bru- eller tunnelforbindelse. Mens dagens Bastøferjer slipper ut 22 400 tonn CO2 årlig, er trafikken i tunnelen beregnet å slippe ut 8 400 tonn årlig.

Blanke ark

Samarbeid, respekt og tillitt i samhandling med bransjen var nøkkelford i bestillingen fra vegdirektøren til ledere i Statens vegvesen.

Giselle Jensen

OSLO: I et møte med etatens ledere nylig fokuserte Terje Moe Gustavsen på Vegvesenets forhold til entreprenørbransjen i kjølvannet av kartellsaken. En krystallklar vegdirektør la ingenting i mellom;

- Dette er en sak vi nå har lagt bak oss. Heretter er det blanke ark og fruktbart samarbeid, uansett hva som har skjedd tidligere, sa han til en lydør forsamling.

- Følelsen av å ha blitt sviktet sitter nok fortsatt igjen hos mange av Vegvesenets ansatte, det er ikke noe jeg kan vedta skal opphøre. Men jeg oppfordrer dere likevel til å sørge for et godt samarbeidsklima med bransjen, sa han.

Norges største aktør

- Statens vegvesen kjøper en tredel av anleggstjenestene i Norge, vi bruker 15 milliarder kroner på utbygging, drift og vedlikehold hvert år. Vi er en stor, strategisk kunde for anleggsbransjen. Det betyr at vi må ta et stort ansvar for videreutvikling av bransjen, sa vegdirektøren.

Han fortalte om tilbakemeldinger fra bransjen som tyder på et høyere konfliktnivå til Statens vegvesen enn til andre oppdragsgivere. Bransjen mener også at Statens vegvesen ensidig tildeler kontrakter til anbydere med lavest pris og etterlyser mer vekt på kvalitet i entreprisene.



I mål: - Entreprenørselskapene har ryddet i egne rekker og sier tydelig at ulovligheter vil føre til oppsigelser. Nå må vi også legge saken død, sa vegdirektøren. (Foto: Giselle Jensen)

Bompengebetaling for hver kilometer

Fra neste høst må du betale 1,40 kroner for hver kilometer du kjører på den nye firefelts E6 nord for Gardermoen.

Håkon Aurlien

NANNESTAD: Landets første strekningsbompengesystem består av seks betalingsanlegg fortløpende plassert langs den nye E6 frem mot Kolomoen i Hedmark der E6 møter riksveg 3 mot Østerdalen. De automatiske betalingsstasjonene blir satt i drift etter hvert som de seks delstrekningene frem mot Kolomoen blir ferdige og kan tas i bruk.

- Det er viktig å komme i gang med nedbetalingen så raskt som mulig. Skulle vi vente til hele strekningen var ferdig i 2013, ville rentene raskt beløpe seg til 150 millioner kroner i året, sier fungerende prosjektleder Taale Stensbye.

90 kroner

Hver passering vil bli belastet med fra 14,30 kr til 17,40 kr med ti prosent rabatt for bombrikkeabonnenter. Det betyr bompenger på innpå 90 kroner for en personbil når den 66 km lange strekningen er ferdig, det dobbelte for lastebiler.

Bilister uten brikke vil få en regning i posten, etter samme system som nå er tatt i bruk i Oslo.

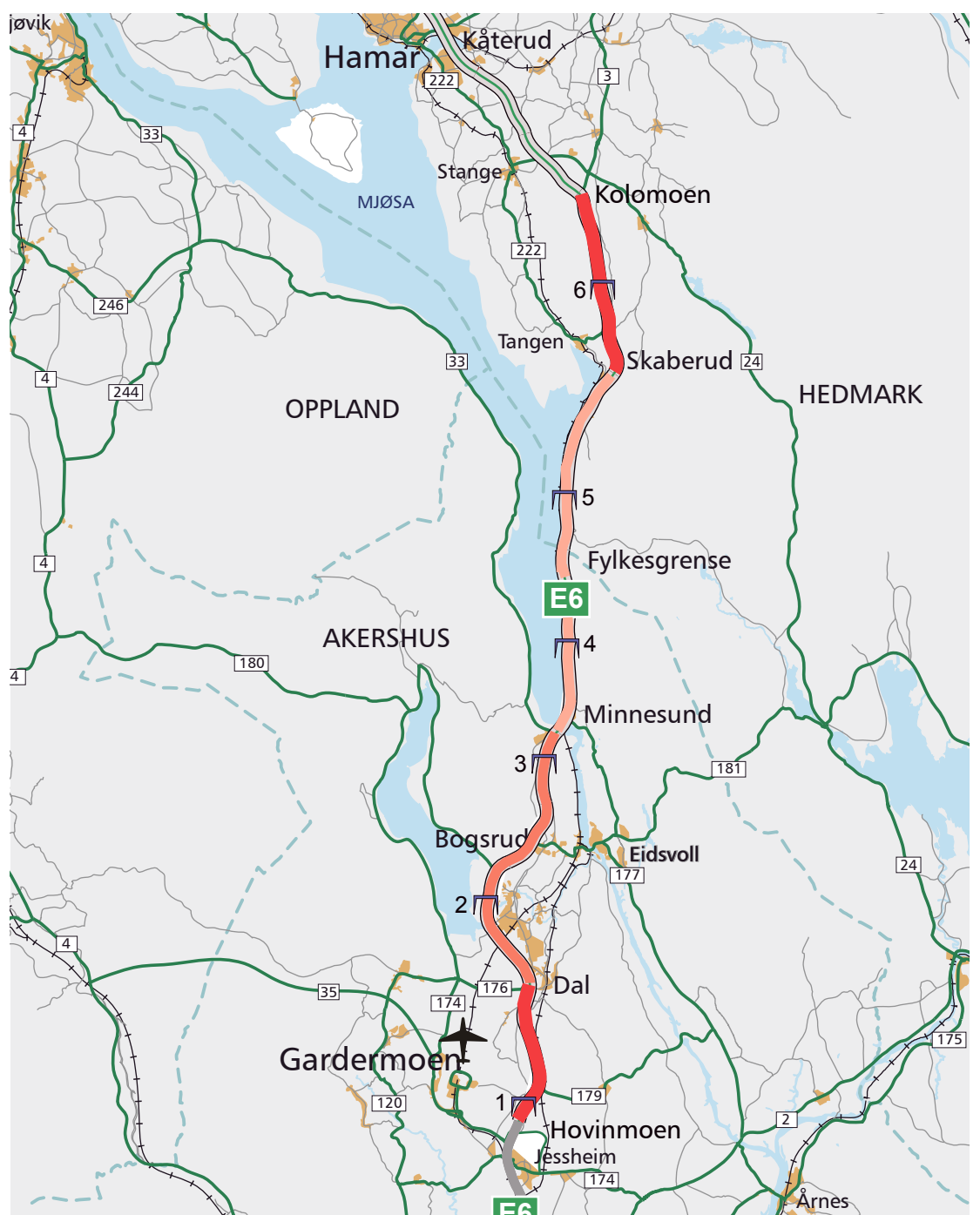
- Stortinget har bestemt at utvidelsen av E6 fra Gardermoen til Kolomoen skal finansieres med 1,5 milliarder kroner i statsmidler, mens trafikantene skal betale resten. Vårt inntrykk er at trafikantene ser på betaling pr kjørt kilometer som en rettferdig ordning når det først er besluttet å bruke bompenger, sier Stensbye.

Fire millioner pr dag

Prisvekst i anleggsmarkedet på stål og betongkonstruksjoner gjør at utbyggingen nå er kalkulert til 5,7 milliarder kroner.

Hver dag bygges det ny E6 for fire millioner kroner på de to strekningene som nå er under arbeid, Hovinmoen-Dal ved Gardermoen og Skaberud-Kolomoen i nord.

Når disse strekningene er tatt i bruk neste år fortsetter arbeidet for fullt fra Dal frem til Minnesund. Denne strekningen skal etter planen tas i bruk i 2011. Deretter kommer strekningen langs Mjøsa som etter Stortingets vedtak skal være ferdig ved utgangen av 2013.



Strekningsvis: Landets første strekningsvise bompengebetalingssystem kommer i gang på E6 nord for Gardermoen neste år. De to røde strekningene åpnes i 2009, de lysere i 2011 og 2013. (Illustrasjon: Statens vegvesen)

Avventer avklaring

- Det forutsetter at prosjektorganisasjonen i sommer får avklart hvordan vegen skal bygges langs sydenden av Mjøsa, sier Stensbye.

Statens vegvesen vil bygge vegen delvis i trinn med panoramautsikt mot Norges lengste innsjø. Lokalkommunene vil ha halve strekningen lagt inn i fjellet, for å beskytte landskapet og strandsonen mot trafikken.

Samferdselsdepartementet mener utgiftene på ingen måte står i forhold til nytten, men Miljøverndepartementet avgjør.



Automatisk: -De to første betalingsanleggene er bestilt og blir tatt i bruk høsten 2009, forteller prosjektleder Taale Stensbye. (Foto: Håkon Aurlien)



Kan spare 50 millioner kroner

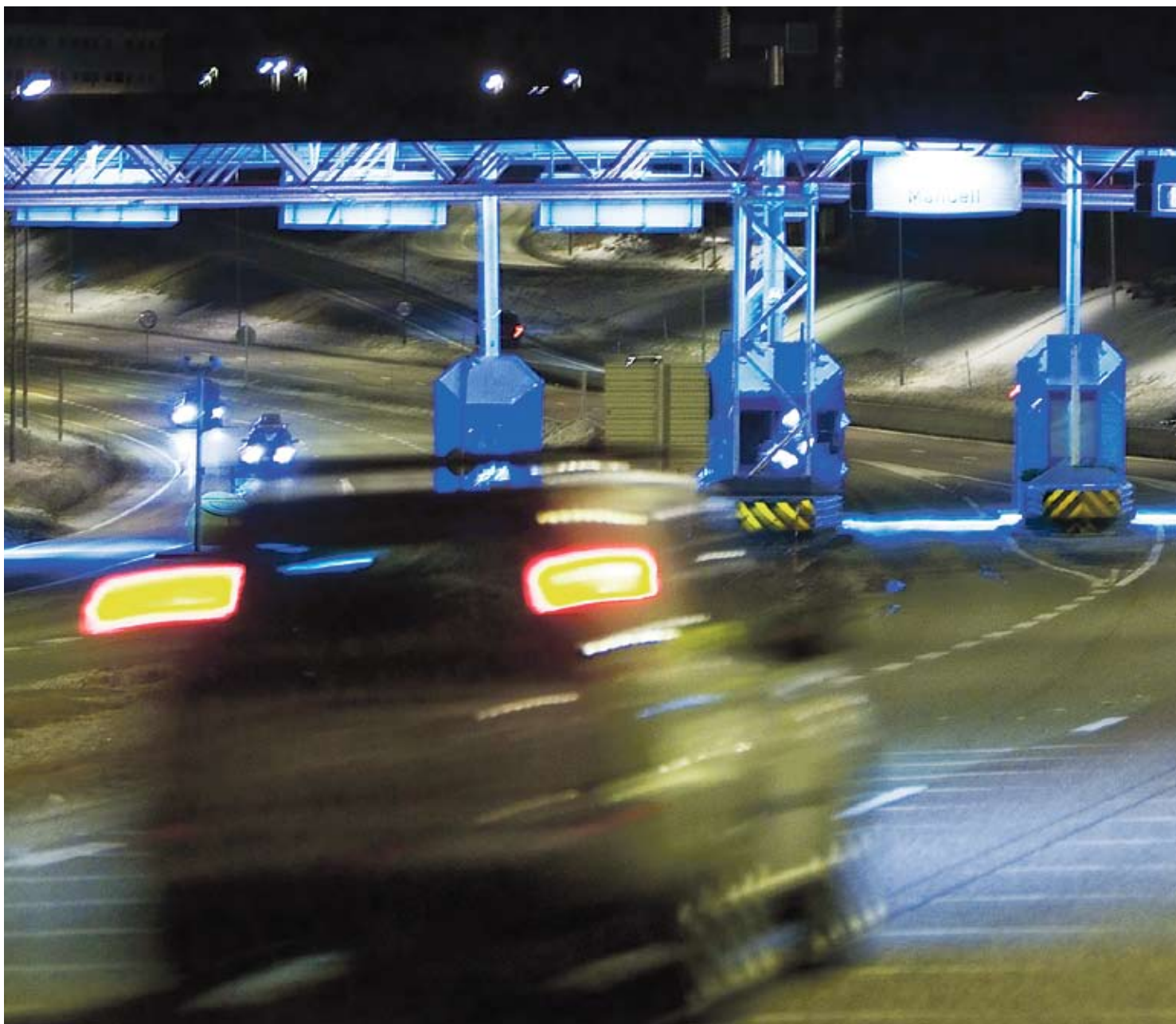
■ ■ Ved å endre kontraktstrategien frå totalentreprise til splitting i fleire mindre entreprisar kan Statens vegvesen truleg spare inntil 50 mill. kroner på bygging av fylkesvegprosjektet Jondalstunnelen i Hordaland. Styringsramma for prosjektet kan såleis reduserast frå 780 til 730 millioner kroner, skriv Eirik Øvstedal (biletet) i Vegdirek-

toratet til Hordaland fylkeskommune. Fylkestinget vedtok sist veke å ta på seg heile kostnadasauken på nærare 300 millioner kroner, og viser ma. til auka inntekter frå konsesjonskraft som ei tilleggskjelde for finansieringa. Direktoratet skriv elles at oppsplitting i mindre entreprisar kan gi eit halvt års lengre byggjetid. (Foto: Kjell Wold)



Største smellen

■ ■ Nyanlegget rv. 48 Helland-Havsgårdsdalen i Hordaland har den største kostnadasauken av pågåande veganlegg i Region vest. Auken vore om lag 50 prosent, og Statens vegvesen måtte gå ein ekstrarunde med finansieringa for prosjektet kunne ta til. No er framdrifta god, og sist veke gjekk første salva. (Foto: Trond Erik Johannesen)



Like bomstasjoner: Statens vegvesen vil at det på sikt kun skal være AutoPASS-stasjoner langs vegene, så det blir likt og enkelt for trafikantene. (Foto: E. Stuevold)

Nordtrafikk dømt for bedrageri

Vesterålen tingrett har nylig avsagt fellede kjennelse i den såkalte Nordtrafikk-saken. Det ble fullt medhold for Statens vegvesen.

Giselle Jensen

OSLO: Nordtrafikk AS, Nordtrafikk Maritim AS og Nordtrafikk Buss AS er i Vesterålen tingrett kjent skyldig i grovt bedrageri mot Statens vegvesen, Troms fylkeskommune og Nordland fylkeskommune.

- Ut ifra dommen er det helt tydelig at retten har trodd oss. Det har vært en omfattende jobb for Statens vegvesen å frambringe dokumentasjon på hva som har skjedd. Vi er derfor veldig fornøyd med at vi ble hørt, sier trafikksjef i Statens vegvesen, Tore Lysberg, i en kommentar.

De tre selskapene har drevet ferjedrift i Nordland og bussdrift i Nordland og Troms. Ifølge Tingrettens kjennelse er bedrageriene utført av selskapenes øverste ledelse over lang tid for å gi selskapet uberettiget vinning og bedret konkurransevne. Administrerende direktør hadde i tillegg betydelige eierinteresser i konsernet. Bedrageriet har bestått i å oppgi uriktige regnskapstall for å dokumentere høyere behov for driftstilskudd enn regnskapene i realiteten tilsa.

De tre selskapene ble derfor dømt til å betale bøter til staten på til sammen fire millioner kroner. De personlige tiltalte ble også idømt fengselstraff, den lengste på fire år. To av dem, tidligere administrerende direktør i Nordtrafikk AS, Ole Lund Riber og tidligere utviklingssjef i Nordtrafikkgruppen Brynjulf Olsen, har anket. Spørsmålet om økonomisk erstatning er ikke behandlet i forbindelse med straffesaken.



M/F Møysalen: For å få større tilskudd oppga Nordtrafikk at ferjestrekningen mellom Vesterålen og Lofoten var lengre enn den faktisk er. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

- Kun AutoPASS

- Vi bør kutte ut myntautomater og basere oss kun på AutoPASS på nye veger. Det er mer effektivt, trafikk-sikkert og enklere for trafikantene, sier Morten Welde i Statens vegvesen.

Henriette Erken Busterud

TRONDHEIM: - Vi gjør det ikke enkelt for trafikantene når de må forholde seg til en rekke ulike måter å betale bompenger på. I fjor observerte vi trafikanter som passerte E39 utenfor Trondheim, og noen brukte opptil to minutter på å betale kontant. Ikke alle er vant til myntautomater, og det er ikke alltid en har riktig antall mynter for hånden, sier Morten Welde (bildet),

som har ledet et prosjekt om valg av innkrevingsløsning i bompengeprojekt.



Ett system

I dag er det tre hovedsystemer for å kreve inn bompenger: Automatiske stasjoner, ubetjente stasjoner med myntautomat og betjente stasjoner. Innen for disse finnes det en rekke ulike varianter.

- Statens vegvesen bør lage retningslinjer for hva slags løsning som skal brukes, slik at det ikke blir brukt unødig tid og krefter på dette. Betjente bomstasjoner er kundevennlig, men kostbare å drive. Det beste er å fase ut betjente systemer og myntautomater og kun ha AutoPASS, sier Welde.

Inntektstap

- AutoPASS-anlegg er billigere både å kjøpe, installere og drifte. Det er mer kundevennlig og trafikkikkert og bør tas i bruk på alle nye anlegg, uansett trafikkmengde. På veger med stor trafikk og mange utenlandske kjøretøy, som Svinesund, bør det i tillegg være betjent bod, mener Welde.

En svakhet med automatiske bomstasjoner er at inntektene kan bli opptil 3-4 prosent lavere enn i anlegg med betjente bommer. Blant annet på grunn av utenlandske kjøretøy uten brikke, og uleselige bilskilt. På den annen side så blir driftskostnadene lavere.

Må bedres

Statens vegvesen vil nå jobbe med tiltak som skal redusere inntektstapet.

- Vi lager løsninger for utenlandske bilister som gjør det enklere å betale, noe vi håper å ha på plass innen neste sommer, sier Welde. Han sier de også bør vurdere å påby alle tunge utenlandske kjøretøy å ha AutoPASS-brikke. Andre ting som kan gjøres er å få direkte tilgang til kjøretøyregistre i andre land, markedsføre AutoPASS, informere om norsk bompengeskilting og samordne krav mot utenlandske kjøretøy fra flere bompengeselskap.

REPORTASJE

OSLO ■ 2800 unge har sendt inn forslag til Statens vegvesens konkurranse på nett om beste bilbeltemotiv. Nå skal en jury plukke ut vinnerne, som skal brukes på en utendørskampanje.

Henriette Erken Busterud

Da bilbelteskiltene kom opp i 2003 henvendte de seg ikke til ei spesiell aldersgruppe. De siste fire årene har det derimot vært fokus på de yngre i Statens vegvesens bilbeltekampanjer.

- Vi har blitt mer bevisste på at unge dropper belte og vil fokusere mer på disse. Derfor har vi hatt 15-24 åringer som målgruppe de to siste årene, sier kampanjeleder Bjarte Skaugset i Statens vegvesen, som håper den nye kampanjen vil få flere unge til å bruke belte.

- På kontrollen vår i april var det 1 600 som fikk gebyr fordi de ikke brukte belte. Hele 400 av disse var unge. Og vi vet at halvparten av de unge som blir drept i bilulykker ikke har brukt bilbelte, så det er stort potensial for å berge unge liv, mener Skaugset.

Vil involvere

I fjor hadde Statens vegvesen en konkurranse om å lage beste manus til bilbeltefilm for å involvere de unge mer og se hvilke ideer de har. Og i år ble det sendt ut MMS til 90 000 unge med oppfordring om å delta i konkurransen om å ta bilbeltebilder. Og responsen har ikke latt vente på seg.

- Vi fikk 2800 bilder og er godt fornøyd med det. Målet var å få omtrent like mange bidrag som på manuskonkurransen, der vi fikk rundt 2000 forslag, sier Skaugset.

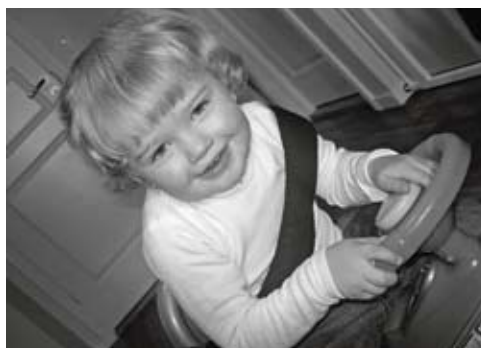
Bredde

- Det er mange som har kopiert motivet på bilbelteskiltet på sine bilder. De har tatt bilder som viser folk som er glade i hverandre slik som på originalen. Det tar vi som et tegn på at uttrykket på skiltene har falt i smak. Ellers er det stort spenn i motivene. Det er alt fra alvorlige motiv med gravstøtte og blomster i vegkanten til folk som koser seg på biltur med belte. Og noen har litt mer spesielle bilder med ulike dyr og sprell. Og det er tydelig at noen har jobbet mer med komposisjonen enn andre, sier Skaugset.

Utendørskampanje

På konkurransesiden på vegvesen.no/bilbelte kunne folk stemme, og til sammen kom det inn 183878 stemmer.

- De 50 bildene som har fått flest stemmer er med i et finaleheat. En jury skal plukke ut inntil seks av de beste bildene 5. mai. De som er med på det er folk fra reklamebyrået, Statens vegvesen og Massimo Leardini, som tok originalbildene, forteller Skaugset. Vinnerbildene som plukkes ut skal vise mangfoldet i konkurransen og skal opp på en utendørskampanje i slutten av mai som blir etterfulgt av en ny bilbeltekontroll.



2800 bilbelte



tefotografier

AKTUELT

**River E18-bru**

■ ■ Vestre Solberg bru (bildet) på E18 ved Arendal skal rives i vår. Det skjer i forbindelse med utvidelse av E18 mellom Harebakken og Sørsvann. Vegen er de siste ukene lagt om forbi brua, som erstattes med en fylling på over 22 000 kbm masse. I forbindelse med arbeidet kan E18 bli nattestengt enkelte netter i mai og juni. (Foto: Kjell Wold)

Stor-region vraka

■ ■ Gisle Handeland (Ap) og fylkesordfører Torill Selsvold Nyborg (KrF) kom i mindretal då Hordaland fylkesting røysta over eit framlegg frå Handeland om å invitera Rogaland og Sogn og Fjordane til samarbeid og felles søknad om å bli forsøksregion med større og fleire oppgåver enn det som så langt ligg i regionreforma.

- Rydd unna forfallet

■ ■ Rogaland fylkesting har samrøystes vedteke ein uttale om fylkesreforma der ein forutset at det blir kompensert for vedlikehaldsforfallet på 10 mrd. før regionane skal overta riksvegane, og at det blir greidd ut modellar for å ta vare på dette kravet. Liknande vedtak er fatta i Hordaland og Sogn og Fjordane fylkesting, samt Vestlandsrådet.

Til regionane

■ ■ - Personalet i Statens vegvesen som i dag arbeider med overordna planlegging, utbyggingspakker og årlege budsjett, må overførast til regionane, heiter det i eit samrøystes vedtak i Rogaland fylkesting. Tilsvarende vedtak er like samrøystes fatta i Hordaland, som brukar formuleringa "store delar av planstaben blir ført over til regionane".

Positiv revisjon

Statens vegvesen har revidert det ungariske bemanningselskapet Degus Bau kft., som er engasjert på veganlegget E18 Grimstad - Kristiansand, uten vesentlige anmerkninger.

- Så langt har vi ikke funnet noe som kan gi vesentlige anmerkninger ved forholdene for de ungariske arbeiderne ved bedriften og lønns- og arbeidsvilkårene i firmaet er etter det vi kan se er korrekte. Vår internrevisjon har gjennomført grundige undersøkelser både i Norge og i Ungarn, sier utbyggingsdirektør Lars Aksnes i Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Selskapet ble revidert i 2007. Etter mediespekulasjoner om kritikkverdige forhold ble det i februar, mars og april i år gjennomført en fornyet revisjon.

» - Vi uttrykker beklagelse over at selskapet synes å ha vært gjenstand for ubegrunnet kritikk.

- Selskapet synes å drive seriøst, at en positivt ønsker å etablere seg i det norske markedet og at en vil følge norske lover og regler. Vi uttrykker beklagelse over at selskapet synes å ha vært gjenstand for ubegrunnet kritikk fra tidligere tilsatte og at negativ kritikk er blitt ensidig gjengitt fra flere hold, heter det i revisjonsberetningen fra Vegvesenets internrevisjon.

Statens vegvesen har i alle sine kontrakter krav om at lønns- og arbeidsforhold skal være i forhold til gjeldene ILO-konvensjon. Eten gjennomfører omfattende revisjon av forholdene for utenlandske arbeidstakere på sine veganlegg.

Degus Bau kft. arbeider for vegselskapet som bygger E18 Grimstad - Kristiansand.



Fornøyd: Det er ikke funnet vesentlige anmerkninger hos Degus Bau, sier utbyggingsdirektør Lars Aksnes. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

- For dyre kontrakter

- Jeg tror funksjonskontraktssystemet er blitt dyrt for det norske samfunnet. Det er synd at vi ikke har fått den uavhengige evalueringen som er blitt lovet flere ganger.

Håkon Aurtien

MOSS: Det sier Torstein Rudihagen (Ap), annen nestleder i Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité. Han vil nå sende et brev til samferdselsministeren og purre på en uavhengig gransking av ordningen med kjøp av entreprenørtjenester til drift (dvs daglig vedlikehold) av vegnettet i Norge.

- Regjeringsfraksjonen i Transportkomiteen har bedt om en slik evaluering og det er blitt lovet, sier Rudihagen.

Signaler

Fra flere hold hevdes det at standarden på det norske vegnettet er gått tilbake etter innføringen av funksjonskontraktssystemet i 2003. Tilrådingen fra Statens havarikommisjon om bedring av rutine for drift og vedlikehold, taler i samme retning.

- Når fagfolk i Statens vegvesen nå sier at vinterstandard må skjerpes for å tilpasses funksjonskontraktssystemet, er det helt klart at vi snakker om økte kostnader for å opprettholde en trafiksikker standard på landets hovedvegnett. Kanskje må vi da se på organiseringen med nye øyne, sier han.

Forlik

Rudihagen har vært statssekretær i samferdselsdepartementet, men satt i Stortingets finanskomite da den tidligere regjeringen besluttet å konkurranseutsette driften av riks- og fylkesvegene i Norge.

Han mener evalueringen er spesielt viktig fordi beslutningen skjedde uten en foregående økonomisk analyse.

- Beslutningen var kun resultat av et forlik mellom de daværende regjeringspartiene. Da snakket man



Purrer: Stortingrepresentant Torstein Rudihagen purrer nå på en gransking av systemet med privat drift av landets riks- og fylkesveger. (Arkivfoto: Hilde Marie Braaten)

om besparelser i hundemillionsklassen som skulle komme vegnettet til gode. Inntrykket som nå er skapt er at vi har oppnådd det motsatte, sier den erfarne samferdselspolitikeren.

Dokumentasjon

- Det vi trenger nå er entydig dokumentasjon av hvilken effekt funksjonskontraktssystemet har på den vegstandard trafikanten opplever. Vi trenger også en evaluering av entreprenørenes og Vegvesenets oppfølging. Det kan se ut til at systemet er blitt slik at det er vanskelig

for Statens vegvesen å følge opp at entreprenørene faktisk gjør den jobben de får betalt for, sier han.

Rudihagen har flere ganger det siste året tatt til orde for å tilbakeføre deler av det praktiske vintervedlikeholdet til Statens vegvesen.

- Statens vegvesen må fortsatt kjøpe inn tjenester fra entreprenører, slik man faktisk gjorde før funksjonskontraktssystemet kom, og da vil vi at det brukes anbud. Det viktigste er at vi får mest mulig igjen for de ressursene vi bruker, sier Torstein Rudihagen.

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.

Antyder mer asfalt-penger

- Arbeidet med vegdekket må fortsettes og forsterkes. Vi står for en markant satsing på både forsterket vedlikehold og mer asfalt.

Kjell Bjørn Vinje

OSLO: Det sa samferdselsminister Liv Signe Navarsete under Sam-

ferdselsdepartementets presseseминаr i Trondheim i forrige uke.

- Høy oljepris har gitt mindre asfalt for pengene. Dette er noe vi nå ser på i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett, som kommer senere i vår, antyder Navarsete.

Hun ville ikke avsløre om hva som kommer av friske kroner og hvordan disse skal fordeles, men gikk langt i å antyde at friske

asfalt-penger var i anmarsj.

- Vegdekket er ikke bare viktig for komforten og for å ta vare på vegen, men har også en særdeles viktig funksjon knyttet til trafiksikkerheten, sa Navarsete.

I sitt innledningsforedrag tok hun for seg også belønningsordningen for kollektivtrafikken, satsing på gang- og sykkelveger, finansieringsordningen av vegprosjekter og trafiksikkerhet.

Tilskuddsordningen for kollektivtransport i de store byene - den såkalte belønningsordningen - skal doubles til 360 millioner kroner.

- Dette er et resultat av klimaforliket i Stortinget. Jeg er sikker på at vi må bruke både pisk og gullrot for å få folk til å bruke kollektiv, tror statsråden, som også signaliserte økt satsing på gang- og sykkelveger.



Gjør klar: Mannskapene er i gang med klargjøring til sjøsetting og slep av senkeelementene. [Foto: Geir Brekke]

Siste reis er nær

De to siste elementene til senketunnelen i Bjørvika blir i disse dager klargjort for slep fra Hanøytangen utenfor Bergen til Oslo.

Geir Brekke

ASKØY: - Det er bygget mange senketunneler i verden, men ingen i betong har blitt slept hele 800 km fra byggeplassen til montasjestedet, sier byggeleder John Kjekken i Statens vegvesen.

Fyller dokken søndag

- Planen er å starte vannfylling av

skipsdokken på Hanøytangen fra 4. mai. I løpet av det følgende døgnet blir den en grundig sjekk etter eventuelle lekkasjer, før de to elementene blir trukket ut av dokk og til kai. Selve slepet rundt kysten fra Askøy til Oslo starter rundt 18. mai, i to etterfølgende turer. Det betyr at de to siste delene av Bjørvikatunnelen kan være framme i Oslo i begynnelsen av juni, sier Kjekken til Vegen og vi.

Bølgehøyde

Statens vegvesen tar som før forbehold om værforholdene for slepet. Ved varsel om bølgehøyde på over 2,5 meter vil slepet søke havn. Dette har ikke skjedd ved de fire første slepene. Den største utfordringen har så langt vært skipstrafikken innerst i Oslofjorden. Men gjennom Vatløstraumen tidlig på reisen

blir det ekstra varsom gjennomfart med slepebåt både forut og akterut for betongkassen.

Mild plass

- Vi er svært godt fornøyd med byggearbeidene som er utført i dokken på Hanøytangen, sier John Kjekken.

Av de tre tilbudene som i sin tid kom på entreprisen på senketunnelen, hadde Skanska denne dokken som byggeplass, mens de to andre hadde en dokk i Uddevalla i Sverige som byggeplass. På Hanøytangen har det vært gode byggeforhold, med passelig temperatur året rundt, og ikke alt for store vansker med nedbør.

Skanska Norge har hatt med seg to nederlandske partnere, Bam Civil og Volker Stevin i arbeidsfellesskapet som har utført oppdraget.

Nederlenderne har spisskompetanse på senketunneler.

Selvkomprimering

- Entreprenøren har hatt en serie med prøvestøp forut for selve byggingen. Dette viste at selvkomprimerende betong var rett løsning for veggene i elementene. Det innebærer at man har sluppet å bruke vibrering av betongen. Den flyter av seg selv, sier Kjekken, som legger til at det har falt mer prosjekteringsarbeid på entreprenøren på dette oppdraget enn det som er vanlig i Statens vegvesens entrepriser. Men arbeidet er gjennomført i samråd med Vegvesenets byggekonsulent, Aas-Jakobsen.

På Hanøytangen har entreprenøren på det meste hatt opp mot 150 mann i arbeid, inkludert en del underentreprenører. I tillegg til

nordmenn har det vært både nederlandske, svenske og polske bygningsfolk i sving i dokken.

BJØRVIKA

Omfang: 12,5 km veglengde én kilometer

Senketunnel: 675 meter lang, bygget i seks elementer på 112,5 meters lengde, 30-40 meters bredde, 10 meters høyde og opptil 37 000 tons vekt pr. element. Tunnelen blir liggende 8-11 meter under vannflaten.

Totalkostnad for prosjektet: 4,6 mrd. kroner.

Byggeperiode 2005-2011:

Prosjektet er delt i tre hovedentrepriser, Sørenga, sjødelen og Havnelageret.

Ny runde for bru

Det skal no gjerast nye berekningar for den planlagde nettverksbogebrua over Brandangersundet i Ytre Sogn.

Geir Brekke

BERGEN: Det har vist seg at det blir overskridingar av kapasiteten i nokre snitt, som gjer det nødvendig med nokre modifikasjonar i geometrien og i nokre av snitta. Det

blir difor no gjort nokre nye analysar.

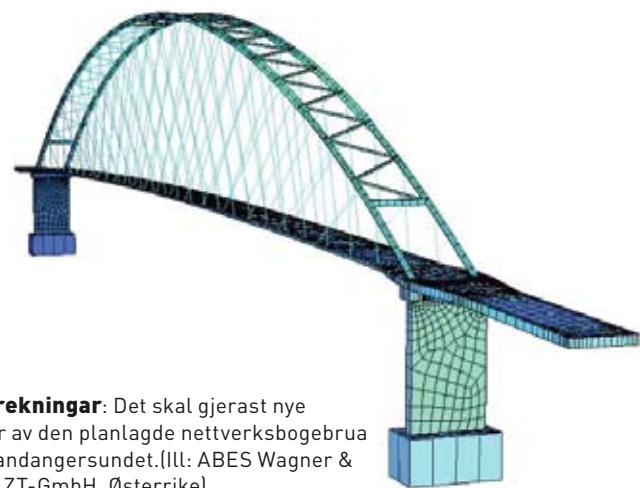
- Det blir endringar i dimensjonane i nokre snitt av betongdelen, opplyser Monika Stacha på bruseksjonen i Vegdirektoratet. Resultatet av desse analysane kan og føre til endringar i nokre snitt på ståldelen av brua.

Statens vegvesen har vald nettverksbogebru med eitt køyrefelt og fem meters vegbreidde fordi dette er venta å bli ei rimelegare løysing enn fritt-fram-bygg eller stålåpla-

teberar-bru, som er dei mest vanlege kryssingane over djupe sund langs kysten.

Før jul vona Statens vegvesen at sjølv montasjen av brukonstruksjonane kunne skje våren 2009.

Prosjektleder Aril Hanekamhaug seier no at dette truleg kan skje hausten 2009, og at brua kan opnast seinare same året. Det er planen at brua skal lysast ut på tilbod før sommarferien 2008. Tilførselsvegane på bae sider av sundet skal vere ferdige til 1. desember 2008.



Nye berekningar: Det skal gjerast nye analysar av den planlagde nettverksbogebrua over Brandangersundet. (Ill.: ABES Wagner & Partner ZT-GmbH, Østerrike)

LANDET RUNDT



Øver på førstehjelp

LILLEHAMMER ■ Vi vet aldri når vi får bruk for førstehjelpskunnskaper. Et hjerteinfarkt kommer like overraskende om det er på jobben, hos naboen eller om du er ute i trafikken. HMS-seksjonen i Region øst arrangerer nå førstehjelpskurs i samarbeide med bedriftshelsetjenesten. På regionvegkontoret på

Lillehammer var det sist uke full innsats for å berge liv og på bildet sees Siv Anne Kroken (til venstre) og Therese Korgsether i full gang med hjertekompresjon og "munn til munn"-oppliving av en dukke, etter mottoet "To innblåsninger og 30 kompresjoner". (Foto: Steinar Svensbakken)



Milepel

FATLABERGET ■ Byggjeleiar Sverre Kjos-Wenjum (t.h.) frå Statens vegvesen fekk æra av å utløyse gjennomslagssalva på Fatlatunnelen mellom Leikanger og Sogndal. Her i lag med gode kolleger

frå byggherrelaget. F.v. veteranen Arvid Hauge, som no har vore med på 19 tunnelprosjekt i Sogn og Fjordane, vidare Ian Compton og Kjetil Dahl. (Foto: Jon A. Lien)



Forslag som lønte seg

BODØ ■ Lars Christoph Behner i Region nord fikk premie da han foreslo å opprette en webside for interne arrangement, Arrangements Web.

En vinkaraffel fikk han umiddelbart da vedtaket ble gjort, mens gavekort på 1 000 kroner nylig ble overrakt av administrasjonssjef Åse

Annie Opsjøn. - Dette er et godt forslag og som er til stor hjelp for velferdskomiteen i forbindelse med deres arrangement.

Faktisk er det greit for den som skal melde seg på også, mener Opsjøn. Hun oppfordrer alle i Region nord til å ta i bruk websiden. (Foto: Bente Klausen)



Nærmer seg byggestart

STJØRDAL ■ Tilbudsnemnda har godkjent innstillingen på entreprisen for Havnekrysset. Det var tilbudet fra Brødrene Bjerkli og Grunnarbeid som etter en totalvurdering fikk tilslaget.

Det legges opp til et åpningsarrangement 8. mai der alle interesserte er hjertelig velkomne til å være med å markere byggestarten for Havnekrysset.

Allerede før åpningsarrange-

mentet vil trolig Elektrisitetsverket starte med kabelomlegging, dette fra nordvestsiden av krysset og inn mot Glavafabrikken. (Illustrasjon: Statens vegvesen)

Gang/sykkelveg på rett spor

HORTEN ■ Kontrollingeniør Thore Aarkvisla (bildet) i Statens vegvesen er på rett spor når han viser hvor den nye gang- og sykkelvegen mellom Borre og Skoppum blir liggende. I samband med byggingen av 4,5 km ny rv. 306 fra Kirkebakken til Regrense, skal det også bygges 2,7 km gang- og sykkelveg. Den nye gangvegen starter i rundkjøringen ved Borre sentrum og følger det gamle jernbanesporet fra Horten om lag en kilometer nordover, før gangvegen blir en del av gamlevegen videre mot Skoppum. Den åpnes samtidig med prosjektet i desember 2009. (Foto: Kjell Wold)





Eventyrleg

LEIKANGER ■ Heile 70 tilreisande vegvesentilsette stilte i etatsmeisterskapen i quadratlon, som no er ein del av det vid-

gjetne Kjerringi Open i Leikanger. Med god oppslutnad frå dei lokale tilsette var det nok godt over 100 frå etaten til start i det

strålende veret. Her kjem byggeleiar Kolbjørn Nord frå Sogn distrikt i langrennsdelen. (Foto: Trygve A. Svarstad)



Gjennomslag i Salten

De siste 3,5 m av den 1 250 m lange Vethaugen tunnel var historie i forrige uke. 70 arbeidere fra AF Skandianavia, M3 og Statens vegvesen deltok på begivenheten som ble markert på røysa og etterpå med

full middag. Dermed er den første tunnelen på Vegpakke Salten et faktum. Den neste tunnelen i prosjektet er Tverrlia som er 250 m og planlegges ferdigstilt mot St.Hans. (Foto: Unni Gifstad)



Midtmarkering med god effekt

SONGDALEN ■ Midtmarkeringen på E39 i Vest-Agder mellom Brennåsen og Søgne grense en drøy mil vest for Kristiansand har vist seg å ha meget stor effekt. - Siden forsøket ble startet i fjor høst har det ikke vært registrert en eneste alvorlig ulykke på den to kilometer lange strekningen, forteller distriktssjef i

Vest-Agder Johan Mjaaland (bildet). Strekningen har tidligere vært en av fylkets verste ulykkesstrekninger. Mjaaland og Statens vegvesen har fått gode tilbakemeldinger på forsøket og fortsetter det i alle fall fram til sommeren 2009 før det blir evaluert på nytt. (Foto: Kjell Wold)



Storoppyrdding

ØYER ■ I forrige avis fortalte vi om søppelrydding langs E6, mens det i Akershus gikk på plast og mindre gjenstander, måtte kollegene litt lenger nord ta seg av en litt større oppryddingsjobb. Midt i februar kolliderte den polske føreren av denne bilen med midtrekkverket ved Hunderfossen. Ingen ble skadd, men bilen var ikke kjørbar etterpå og ble satt

igjen på rasteplassen inntil E6 med lapp i frontruta om at den skulle hentes og tas med til Polen. Etter et par uker forsvant skiltene, bilen var åpenbart oppgitt, og da påsken var omme var bilen vandalisert slik bildet viser. Dermed måtte Statens vegvesen som grunneier kontakte Politiet og restene ble kjørt til en vrakplass. (Foto: Håkon Aurlien)



Stor slitasje på asfaltdekket

MOLDE ■ På noen strekninger på E39 og rv. 65 i Halså kommune er det i løpet av vinteren blitt så stor slitasje på asfaltdekket at det nå er satt opp fareskilt.

- Dette gjelder Betna-Liabø og Engdalen-fylkesgrensa mot Sør-Trøndelag på E39, og Betna-Settemsdal på rv. 65, forteller seksjonsleder Kjetill Kjersem i Statens vegvesen.

- De dype sporene kan komme overraskende på trafikantene, derfor velger vi nå å sette opp fareskilt på disse strekningene. Der slitasjen er verst skal vi i tillegg sette ned fartsgrensen, fortsetter seksjonslederen. (Foto: Statens vegvesen)

REPORTASJE

**Bompengutbedring**

■ ■ Utgårdskilen på Hvaler er den største fiskehavna øst for Lindesnes, men fylkesvegen til fiskemottaket er smal og trang. Nå er Vegvesenet i ferd med å sette i gang utbedring finansiert med bompenger. Bomstasjonen på riksvegen hadde i fjor fått inn nok penger til å nedbetale Hvalertunnelen. Kommunen ba imidlertid om å få ha den stående et par år til for å finansiere et høyt etterspurt utbedringsprosjekt som vil gjøre det lettere for næring på stedet og gi de som bor på strekningen en ønsket gang- og sykkelveg. I år vil fiskemottaket ta i mot innpå 3000 tonn fisk og skaldyr men det er planlagt kapasitetsøkning til 5000 tonn, forutsatt en bedret veg. (Foto: Håkon Aurlien)

Lundebrekkes minnepris

■ ■ Norsk Veg- og Trafikkfaglig Forening ønsker å gi honnør til en som markerer seg i det vegfaglige miljøet i Norge og bidrar til vegfagets utvikling. Kandidaten må ha utvist høy faglig kompetanse og kreativitet. Egil Lundebrekkes minnepris tildeles fortrinnsvis en yngre medarbeider innen veg- eller trafikkplanlegging, eller prosjektering av broer og tunneler, vegutforming eller tilstøtende fagområder, som landskapsarkitektur, miljøproblematikk. Prisen er et kunstverk og diplom og ett års gratis medlemskap i NVTF. Prisen vil bli delt ut under Samferdselskonferansen 2009 i januar i Trondheim. Begrunnet forslag til kandidater sendes innen 01.09 til: NVTF, Pb 2312 Solli, 0201 Oslo.

Hva skal vegen hete?

■ ■ Hæren og Statens vegvesen utlyser en navnekonkurranse for vegstrekning mellom Bardufoss og Narvik. Har du drømt om å sette håndfaste spor etter deg langs vegenettet? Da er øyeblikket kommet. Nå kan alle sende inn sitt forslag til navn på vegstrekningen, som et av momentene i arbeidet med å ta vare på krigshistorien. Det er allerede bestemt at kunstneren Alvin Jensvold skal utforme minnesmerker fra krigshistorien som skal oppføres flere steder i området. Utsmykningen skal knyttes til kampene mot tyskerne vårdagene i 1940. Prosjektet, som heter "Krigshistorisk landskap", skal bidra til å ta vare på historien om stedet der de tyske styrkene gikk på sitt første nederlag.

**Tusen pedaltråkk**

■ ■ Tredje sesong med sykkelopplæring på Myra sykkelgård (bildet) i Arendal er i gang. På de to første sesongene var over 2000 femteklasinger på Agder innom pedalparadis. Kursene går fra mai til skoleslutt i juni og fra august til rundt 1.oktober på høsten, forteller sykkelansvarlig Bjørn Olstad i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

Nettstudium i miljø

Region sør er først ute i Statens vegvesen med eget nettbasert selvstudium i miljø.

Kjell Wold

ARENDALE: Initiativtaker til nettstudiet "Vegtrafikkens miljøkonsekvenser" er Karl Sigurd Fredriksen, miljøkoordinator i strategistaben i Statens vegvesen Region sør. Region sør var også tidlig ute med å få på plass en egen miljøstrategi i juni 2006.

19 punkter

- Her er ett av 19 punkter å få til en bred allmennopplæring i miljø for alle tilsatte for å oppnå et høyere bevissthetsnivå og økte generelle kunnskaper på miljøområdet, forteller Fredriksen. Regionledelsen tente på dette og skaffet 400 000 kroner til formålet.

I samarbeid med etatens eget grafiske senter, Transportøkonomisk Institutt (TØI) og miljøseksjonen i Vegdirektoratet ble nettkurset "Vegtrafikkens miljøkonsekvenser" produsert i løpet av fjoråret.

Biltur Drammen-Gol

- Miljøkurset er lagt opp rundt en biltur der to kolleger skal fra Drammen til Gol på miljøseminar. Både før og under reisen påtreffes et bredt spekter av miljøtema som vi som etat og vanlige forbrukere støter på daglig, sier Fredriksen. Ideen om et nettkurs var uunngåelig, siden han fullførte etatens tilsvarende kurs innen trafiksikkerhet.

- Det var jo innlysende at vi også måtte ha et slikt kurs på miljø. Transportsystemet skal jo både være sikkert og miljøriktig. Et kurs på en times tid, der en raskt kunne få et bredt overblikk og en god oversikt over hovedlinjene i temaet var genialt og noe helt nytt i vår opplæring. Vi er ellers mest vant til fordypningskurs, der vi går grundig inn i smale emner, sier Fredriksen.

Bør bli obligatorisk

Her var ønsket å få til et kursopp-



Miljøvennlig kurs: Karl Sigurd Fredriksen i Statens vegvesen er initiativtaker til etatens første nettbaserte miljøkurs. (Foto: Kjell Wold)

legg om miljø som kan være interessant og tilgjengelig for alle og med mål om å øke miljøbevisstheden i hele organisasjonen uten at det ble for fagtungt eller snevert.

Nå håper Fredriksen at så mange som mulig av kollegene i Region sør vil benytte seg av lyn-

kurset på nett. Om andre regioner eller resten av etaten også skulle finne det nyttig, ville glede miljøkoordinatoren i Arendal.

Han synes alle i Statens vegvesen uansett bør få et bredt anlagt innføringskurs i miljø- og klimaspørsmål, siden vegtransporten er

ansvarlig for betydelige miljøproblemer, ikke minst med hensyn til klima.

Miljøutvalget i Region sør, der Fredriksen er leder, går inn for å gjøre kurset obligatorisk for alle i Region sør. Nå er utspillet hos regionvegvesjefen.

Samboere på 1-2-3

Om drøye tre måneder inngår Statens vegvesens virksomhet i Kristiansand samboerskap etter mange års separasjon.

Kjell Wold

KRISTIANSAND: Da flytter Kristiansand trafikkstasjon og Vest-Agder distrikt sammen i et flunkende nytt bygg i næringsområdet Rige tett ved E39, vest for sentrum.

Trafikkstasjonen har vært særdeles trangbodd og innestengt i bydelen Lund i flere tiår. Distriktskontoret har også i mange år holdt til i gammeldagse, men sentrale lokaler i Kvadraturen.

Ett Rige

Distriktssjef Johan Mjaaland kan nå slå fast at det blir innflytting rett

etter sommerferien.

- Slik det ser ut nå tar vi over nybygget til fellesferien og starter innflyttingen om lag 4. august. I løpet av de første fjorten dagene av august regner vi med å være på plass på Rige, selv om endelig åpningsdato ennå ikke er fastsatt, sier Mjåland, som gleder seg til ett samlet Rige.

Påbygg

Fjerde etasje av nybygget er utvidet med 600 kvm som inneholder kantine og 10-15 nye kontorplasser. Dermed blir det plass til om lag 120 vegvesentilsatte. Skanska har holdt byggeplanen på vel halvannet år etter byggestarten i januar 2007.

Det nye distriktskontoret og trafikkstasjon vil foruten kontorlokaler, møterom og kantine også inneholde kontrollhaller og egen kontrollplass like ved.



Åpner i august: Før midten av august 2008 vil distriktssjef Johan Mjaaland og Statens vegvesen i Kristiansand åpne sine nye dører på Rige vest for byen. (Foto: Kjell Wold)



Glattkjøring: Gutta fikk virkelig prøvd seg på isen med stor, tung bil og henger. Det var ikke alltid like lett å svinge og bremse ved markeringene. (Foto: Giselle Jensen)

Sjekker føreropplæringen

Statens vegvesens tilsyn finner avvik hos de fleste trafikkskolene og ved mange verksted. Snart går de inn i Statens vegvesens trafikkstasjoner.

Giselle Jensen

FINNSNES: Åtte gutter i svære trailere var løs på øvingsbanen på Finnsnes. Gutta har allerede førerrett i klasse C eller D, men må ta et ni timers obligatorisk glattkjøringskurs med henger innen etter år fra de tok førerprøven. Kurset var i regi

av Nordnorsk Trafikksenter, en trafikkskole som fikk varslet besøk av Statens vegvesens tilsynsenhet denne dagen.

Dokumentkontroll

- Vi har ansvar for tilsyn med verksteder, trafikkskoler, forhandlere som registrerer kjøretøy på nettet og revisjon av trafikkstasjonene, forteller Alf Edvard Masternes (bildet) i Region nord. Tilsynsseksjonen reiser på både varslede og ikke varslede besøk. Da overtar de permer og arkiv og går inn i dokumentene for å kontrollere at virksomheten følger lovens bokstav.

- Som oftest går vi ikke alene på et tilsyn, men sørger for å være to,

forteller Masternes. Det er for å sikre at rapporten blir så balansert og rettferdig som mulig, og ikke preges av enkeltpersoners kjeppheter.

- Funn kan virke mindre dramatisk etter en prat med kollegaen, forteller han. Tilsynsenheten har også tilsyn med kjøretøyverksteder og de som driver med EU-kontroll. De vanligste feilene er manglete rapportering av lærere som slutter og begynner, elever som har gjennomført undervisning og dokumentasjon på helsetilstand for lærerne.

Kan inndra godkjenning

På Nordnorsk trafikksenter var det meste i orden.

- Vi har faste retningslinjer og sjekklister vi går gjennom på tilsynet, opplyser Masternes. På Finnsnes fulgte han og kollega Ronny Berg gjennomføringen av kurset i tillegg til en samtale med daglig leder og læreren.

- Her var det lite å sette fingeren på, men det er alltid et forbedringspotensial. Dersom en skole ikke følger Statens vegvesens krav, kan konsekvensene bli alvorlige. Vi utsteder advarsel, gir skriftlige pålegg eller inndrar godkjenningen avhengig av hvor alvorlig forseelsen er, forteller han.

Revisjon av Statens vegvesens trafikkstasjoner skjer på bestilling fra regionvegsjefen eller trafikk-sjefen.



- Vi har ingen vedtaksmyndighet overfor trafikkstasjonen, men vil rapportere faktiske forhold. Det er en offentlig virksomhet. Folk skal ha tillitt til det vi gjør, avslutter Masternes.

Glade for tips fra brukerne

Statens vegvesens tilsynsenheter skal sørge for at brukerne får den varen de har krav på, uansett om de bor i nord eller sør.

Giselle Jensen

FINNSNES: - Vi er her for publikum og tar med glede imot tips. Etter at vi startet med tilsyn, har antallet klager fra publikum nærmest eksplodert. De føler vel at de endelig tas på alvor. Kontroll av verksteder etter klage fra publikum har også bekreftet at kunden har rett, forteller Tor Åge Bal-

lovarre, leder for tilsynsseksjonen i Statens vegvesen Region nord.

- Vegvesenet har sektoransvar for trafikkopplæring og verkstedfunksjonen. Det betyr at vi skal gi klare retningslinjer som sikrer at kundene alltid får den varen de har krav på, sier han. Ballovarre forteller at de i løpet av et halvt år har inndratt godkjenningen fra tre verksteder og to trafikkklærere.

- Jeg har sett verksteder som skriver ut kontrollseddel til periodisk kjøretøykontroll uten at de engang har sett bilen, forteller han. Mange av kontrollene utløses etter tips fra publikum.

Må ha lik praksis

Ballovarre understreker at å sikre lik håndheving av lovverket i hele landet er en vesentlig målsetting.

- Alle skal behandles likt, tidligere har det nok vært veldig store geografiske forskjeller, sier han. Ballovarre forteller at han allerede ser positive konsekvenser av tilsynsarbeidet.

- Vi har aldri hatt så mange meldinger om endring eller søknader om godkjenning. Noe skjer, bransjen har oppdaget hva vi holder på med og legger seg i selen for å rydde opp, oppsummerer han.



Tilsynsleder: Tor Åge Ballovarre forteller at de aller fleste er glade for tilsynsordningen som fører til at publikum får bedre service. (Arkivfoto: Giselle Jensen)



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

Innkjøper,

Oslo
Stillingsnr. 1-060-08
Søknadsfrist 4. mai.

Grunnerververe,

Moss
Stillingsnr. 1-068-08
Søknadsfrist 7. mai.

Leder, elektroseksjon,

Oslo
Stillingsnr. 1-069-08
Søknadsfrist 8. mai.

Ingeniør/rådgiver,

Lillestrøm
Stillingsnr. 1-071-08
Søknadsfrist 9. mai.

Faggrupeleder, kjøretøy

Jessheim
Stillingsnr. 1-067-08
Søknadsfrist 11. mai.

Prosjektkoordinator

planoppgaver,
Oslo
Stillingsnr. 1-064-08
Søknadsfrist 12. mai.

Planforvalter i Stor-Oslo,

Stillingsnr. 1-065-08
Søknadsfrist 12. mai.

Byggeleder, Bjørvika,

Stillingsnr. 1-061-08
Søknadsfrist 12. mai.

Teknisk byggeleder, Bjørvika,

Stillingsnr. 1-062-08
Søknadsfrist 12. mai.

Kontrollingeniør, Bjørvika,

Stillingsnr. 1-063-08
Søknadsfrist 12. mai.

Seksjonsleder, Kjøretøyseksjonen

Risløkka
Stillingsnr. 1-073-08
Søknadsfrist 18. mai.

Førerprøvesensorer

Hafslund/Mysen trafikkstasjoner
Stillingsnr. 1-070-08
Søknadsfrist 19. mai.

Føreprøvesensor

Lillestrøm trafikkstasjon
Stillingsnr. 1-072-08
Søknadsfrist 21. mai.

REGION SØR

Informasjonsrådgiver,

Drammen
Stillingsnr. 1-027-08
Søknadsfrist 16. mai.

Distriktssjef Øvre Buskerud,

Hønefoss
Stillingsnr. 2-028-08
Søknadsfrist 16. mai.

REGION VEST

Planleggjar,

Voss/Odda
Stillingsnr. 3-031/032-08
Søknadsfrist 20. mai.

REGION MIDT

Grunnerverver,

Trondheim
Stillingsnr. 4-019-08
Søknadsfrist 5. mai.

REGION NORD

Sensor - Salten distrikt ,

Bodø
Søknadsfrist 9. mai.

Bruingeniør,

Tromsø
Søknadsfrist 9. mai.

Grunnborer,

Nordkjosbotn
Søknadsfrist 9. mai.

VEGDIREKTORATET

Omviserleder Norsk

vegmuseum,
Lillehammer
Stillingsnr. 6-041-08
Søknadsfrist 6. mai.

For ytterligere informasjon se vegvesen.no/jobb



Gir seg: Prosjektleder for E18-utbyggingen i Vestfold gjennom 15 år, Karl S Høiland, slutter i Statens vegvesen til sommeren. (Foto: Kjell Wold)

E18-sjef slutter

DRAMMEN: Prosjektleder for E18-utbyggingen i Vestfold, Karl S Høiland, slutter i Statens vegvesen 30. juni i år, 20 dager etter at han fyller 65 år.

Han legger ikke skjul på at kjøret etter Hanekleivsaken i fjor var krevende, men det er ikke grunnen til at han nå sier takk for seg. Hovedårsaken er at han vil ha et roligere privatliv i årene framover som småbarnsfar og gift med en fulltids, utearbeidene politiker-kone. Høiland meddelte regionledelsen om sin beslutning for kort tid siden.

- Jeg er klar over at dette kan by på noen bemanningsmessige problemer for E18-prosjektene her i Vestfold på kort sikt, men min beslutning om å gi meg til ferien er nå definitivt, forklarer Karl Høiland.

Han vedgår at det langvarige mediekjøret etter Hanekleivrasen romjulen 2006 har vært krevende og mener at han ikke fikk den oppbaking og støtte fra ledelsen i etaten som han hadde håpet og forventet. Høiland ser likevel tilbake på sin lange yrkeskarriere i Statens vegvesen både med glede og stolthet.

Kirsten politimester

ARENDA: Distriktssjef i Statens vegvesen Aust-Agder siden 2005, Kirsten Lindeberg (54), blir ny politimester i Agder politidistrikt, trolig fra midten av juni 2008.

- Jeg er glad og overrasket over å få dette ærefulle oppdraget, sier juristen fra Grimstad. Etter 30 år i yrkesaktiv karriere har hun aldri tidligere hatt befattning med politi-arbeid, men som utdannet jurist og med 16 års ledererfaring var hun tydeligvis noe politidirektør Killelengren var ute etter.

På grunn av få søkere ble politimesterstillingen utlyst for andre gang sist vinter. Da ble Kirsten Lindeberg oppfordret til å søke. Etter en prat med politidirektøren på hennes kontor i Oslo og et par dagers betenkningstid sa hun ja til å søke jobben.

- Min bakgrunn fra Sørlandet og gode kjennskap til området har nok også vært en fordel ved valget av meg, tror Lindeberg, som har mes-

terparten av sin juridiske arbeids-erfaring innen arbeidsrett og forvaltningsrett. Kirsten Lindeberg har i seks år også vært styreleder i Agder teater. Den stillingen regner hun med å fratre ved generalfor-samlingen i juni. Lindeberg får arbeidssted i Kristiansand når hun blir politimester fra juni av.



Pensjonistforeningen jubilerer

HEMESBERGET: Statens vegvesens pensjonistforening (SVP) kan nå feire sin første ti år. Begivenheten skal behørig markeres i Bodø 6-7. mai. Da avvikles nemlig årets lands-

møte. Leder Rannveig Nordgård regner med å måtte holde orden på opp mot 70 personer under landsmøtet, vegdirektør Terje Moe Gustavsen inkludert.

- Vi har 31 delegater, men mange tar jo også med seg sin partner, samt at vi selvsagt har gjester, forteller Nordgård, som i tillegg til landsmøteforhandlingene tar med seg møtedeltakerne på to utflukter. Saltstraumen og Kjerringøy var to naturlige valg når SVP la sitt landsmøte til Bodø.

Siden starten i 1998 har medlemstallet økt jevnt og trutt. Ved

utløpet av 2007 var 2 653 vegvesen-pensjonister med i SVP.

Selv om foreningens medlemmer har gått ut av de aktive rekene, er pensjonistene fremdeles sterkt opptatt av hva som skjer med deres tidligere arbeidsgiver. Olav Sætre er derfor invitert til landsmøte for å orientere om forvattingsreformen. Nordgård forventer også flere hilsmingstaler til jubilar-ten, fra både vegdirektør og region-vegsjef, samt fra Mesta og Norsk pensjonistforbund.

Selv om foreningen heter Statens vegvesens pensjonistforening, har den også medlemmer fra det som i dag er Mesta. Men det er personer som ble pensjonister før skilsmis-sen i 2002. Mesta yter derfor øko-nomisk bidrag for disse.

Forberedelse til de nye regionene

■ Forvaltningsreformen er kommet ett skritt nærmere realisering. Det synes ganske sikkert at det ikke blir store regioner. Dagens fylkeskommuner vil etter all sannsynlighet bli omgjort til regioner. De nye regionene vil likevel få overført ansvar og midler for en betydelig del av dagens øvrige riksveger.

■ Vegvesenets offisielle holdning er at organisasjon og oppgaver i all hovedsak vil bestå mer eller mindre som i dag. Jeg har tidligere uttrykt tvil om det er en realistisk forventning til de endringer som Vegvesenet må forholde seg til.

■ La oss nå anta at Vegvesenet forblir tilnærmet inntakt. Overføring av så mye makt og midler innen vegsektoren vil uansett medføre endringer i form av at mye av vårt arbeid nå vil bli utført på vegne av eller for de nye regionene. Dette vil

måtte gjelde innen planlegging, utbygging, drift og vedlikehold og trafiksikkerhet. Hva som skjer innen økonomi/regnskap er mer usikkert.

■ I verste fall vil forvaltningsreformen kunne innebære at Vegvesenet ikke får noen beskyttet særstilling som leverandør av tjenester til de nye regionene. Det kan bli en direkte konkurranseutsetting. Jeg viser til det fokus som for tiden er på anskaffelser innen det offentlige. Dette vil jo raskt også kunne gjelde for Vegvesenets leveranser til de nye regionene.

■ I heldigste fall vil Vegvesenet kunne få en beskyttet særstilling som tjenesteleverandør til de nye regionene. Da vil vi få en situasjon der jeg vil trekke paralleller til helsevesenet. Helsevesenet er et offentlig ansvar og det er eksempelvis ikke en direkte konkurranseutsetting om drift av sykehusene. Det er

derimot definitivt krav om konkurransedyktighet i leveransene fra sykehusene og mellom sykehusene. Styringen av forholdet mellom stat og sykehus skjer i en type bestiller/utførermodell. Dette har medført et meget sterkt fokus på kostnader og effektivitet internt i det enkelte sykehus.

■ Slik jeg tolker situasjonen vil forvaltningsreformen antagelig bety at en større del av Vegvesenet vil fungere overfor de nye regionen omtrent som ressursavdelingene fungerer internt hos oss i dag. Dette er ikke helt uproblematisk. Jeg oppfatter at det selv etter så mange år med ressursavdelinger er det fortsatt mange som har et anstrengt forhold til måten ressursavdelingene er annerledes organisert/finansiert. Selv internt i ressursavdelingene er det mange som har et anstrengt forhold til annerledesheten.

■ For ressursavdelingene er det viktig å ha god innsikt i hvilke kostnader som er knyttet til de enkelte tjenestene. Sammen med avklaringer av faktureringsgrad danner dette et godt utgangspunkt for å sette timepriser som gir dekning for egne kostnader. Videre er fokus på kvalitet og pålitelighet i tjenesteleveransen viktig for å tilfredsstille oppdragsgiver. Dette er ikke øvelser og tenkning som er innarbeidet i andre deler av organisasjonen. Skal vi levere tjenester for eksterne vil kravene til innsikt, presisjon og kvalitet ikke være mindre, snarere tvert om. De utfordringene vi ser internt for tjenesteleveranse fra ressursavdelingene vil antagelig forsterkes når tjenesteleveransene skjer til eksterne som ikke har tilsvarende lojalitetsbånd. Hva skjer dersom en av de nye regionene er misfornøyd med tjenesteleveransene fra Vegvesenet? For høy pris,

for lite fremdrift, manglende samhandling eller for dårlig kvalitet. For regionene er det nok nærliggende å tenke konkurranseutsetting.

■ Konkurranse er definitivt ikke noe som ligger i ryggmargen i Vegvesenet. Jeg har tidligere kritisert bruken av begrepet "bestiller/utfører modell" som betegnelse på ressursavdelingene. Vi er langt unna den modellen i vår tenkning rundt ressursavdelingene i dag. Men, som i helsesektoren, er det en modell som er meget aktuell som utgangspunkt for våre leveranser til de nye regionene.

■ På denne bakgrunn ser jeg et sterkt behov for å starte forberedelsen på de endringer som vil komme.

Bjørn Otto Eliassen

Realkompetanse har ingen verdi

■ Ønsker offentlig sektor å bygge videre på arbeidserfaringer og fagskoleutdannede?

Dette er et spørsmål Forbundet for ledelse og teknikk i Statens vegvesen vil drøfte videre i dette innlegget. Nedvurderingen av de med fagskoleutdanning smaker nesten av mobbing. Om det ikke smaker slik, så lukter det, og det er uansett en uakseptabel behandling av den positive verdien som personer med omfattende realkompetanse har for virksomheten.

■ I dag kan det se ut som om alle ansatte i offentlig sektor minimum skal ha 3-årig høyskoleutdanning eventuelt universitetsutdanning. Fagskoleutdannede og de med lang og nødvendig realkompetanse faller utenfor lønnskarrieren, helt uavhengig av den kompetansen de har opparbeidet seg igjennom ett langt arbeidsliv.

■ Det er svært urovekkende at ansatte med fagskoleutdanning, realkompetanse og mange års lojalitet blir oversett og lønnsmessig neglisjert av arbeidsgiver. Det virker ikke som livs- og arbeidserfa-

ring har noen betydning for arbeidsgiver.

■ Når man ser på gjennomsnittsalderen til de eldste fagskoleutdannede så er det lett å se at de har en stor utfordring om de skal tilegne seg etterutdanning som skal tilsvare minimum 3-årig høyskoleutdanning. Og hvorfor skal de ta etterutdanningen? Den utdanningen de har fra fagskolen er en kombinert teoretisk og praktisk utdanning som gjør at de kan gå rett inn i produktivt arbeid i virksomheten etter svært kort tid. En 3-årig høyskoleutdanning uten arbeidserfaring kan ikke være mer verdt enn relevant fagskoleutdanning i tillegg til lang og samlet realkompetanse som er tilegnet over flere tiår og gjerne med høy lojalitet til egen arbeidsplass. Det er neppe disse som er "shopper" i arbeidsmarkedet.

■ Paradokset i denne sammenheng er at det gjerne er personer med fagskoleutdanning og realkompetanse som får ansvaret for å lære opp de med høyskoleutdanning i virksomhetens aktiviteter. Opplæ-

ringsperioden kan ta flere år! Det er ingen tvil om at samfunnet har behov for personer med høyskole- og universitetsutdanning, men det er ikke det samme som at arbeidsgiver kan praktisere klaseskiller i virksomheten ved at denne gruppen ansatte blir foretrukket i lønns- og personalpolitisk sammenheng. Er det virkelig et slikt arbeidsliv vi ønsker?

■ I en artikkel i Dagsavisen 12. mars i år hevdet det fra både Arbeids- og velferdsdirektoratet og Statistisk sentralbyrå at fagutdanning gir gode om ikke bedre jobbsikter enn de med høyere utdanning. Hvorfor skal vi lure personer til å ta slik utdanning når det i neste omgang vil bety at de ikke kan delta i lønnskarrieren. Forbundet for ledelse og teknikk i Statens vegvesen jobber for at også de som har vært lojale til sin arbeidsgiver over mange år og har bred realkompetanse og fagskoleutdanning ikke skal tape i lønnskampen.

*For Norsk Vegteknisk Forening
Lars Fuglesang*

Sikkerhet og næringslivets transportbehov

■ Sikkerhet, fremkommelighet og næringslivets transportbehov. Disse målsetningene har vært gjennomgående i planer og prioriteringer på veisiden. Slik skal det også fortsette å være, og er viktig å ta med seg nå som fokus på rulleringen av Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 er stor.

■ Forslaget til NTP 2010 – 2019 er ute på høring. Regionrådene har uttalt seg, og en fellesnevner i disse uttalelsene er at rammene må økes betraktelig. Nå står fylkeskommunens behandling for døra. Det er særdeles viktig at fylkestinget forsterker dette kravet. Hvis det menes noe med Nordområdesatsning, er økte bevilgninger til samferdsel noe av det mest målrettede vi kan foreta oss. I forslaget foreslås det å dreie mer midler til drift og vedlikehold av veier. Det er veldig bra. Etterslep er stort, og det er mye forfall å se i dag på veinettet. Men en slik dreining går naturligvis ut over investeringssiden. Forslaget er så

godt som rensket for nye prosjekter i Region Nord. Hvis rammen økes med 20 %, kommer bygging av Hålogalandsbrua inn i siste del av perioden, samt en omlegging av E6 gjennom Narvik sentrum. Begge prosjektene forutsetter bruk av bompenger, sistnevnte endog 100 % bompengefinansiering. Hvis vi skal få bevegelse på investeringsiden, må vi se en økning i rammen på opptil 50 %. Da først kan en del uløste utfordringer bli løst.

■ I debattene og møtene som har vært avholdt i tiden etter at forslaget til NTP ble lagt frem, har det vært fokusert på flere problemområder i Tysfjord/Hamarøy. Ulvsvågskaret er et område som har vært løftet frem som en flaskehals. Og det er riktig. Ulvsvågskaret er et problem, men i langt større grad for tilknytningen til E10 og Lofast via ferga Bognes – Lødingen, og er et viktig tiltak som må løses.

For å kjøre mellom Fauske og Narvik må man fremdeles benytte

ferge for å krysse Tysfjorden Realiteten i dag er at spesielt tyngre næringstrafikk her benytter ferga Drag – Kjøpsvik og Rv. 827, istedenfor E6 og ferga Bognes – Skarberget. Det er bemerkelsesverdig at det ikke fokuseres mer på dette. Rv. 827 og ferga Drag – Kjøpsvik har for mange vært en godt bevart samferdselshemmelighet. Veien fra Kjøpsvik og nordover, som kostet 400 mill.kr ved ferdigstillingen i 1992, er et eksempel på en sikker, trygg vei. Her unngår man å kjøre bl.a. Ulvsvågskaret. Man unngår også Tortenåsen med Nordkilsvingen, og på nordsiden av Tysfjord slipper man å passere Skjellesvikskaret, som også er rasutsatt. De sistnevnte områder representerer minst like store problemer som Ulvsvågskaret, og de er heller ikke prioritert i overskuelig fremtid.

■ Rv. 827 og ferga Drag – Kjøpsvik benyttes i dag som stamvei mellom Fauske og Narvik. Man kan ikke komme forbi dette i behandlingen

Som julekvelden på kjerringa, eller...

■ Eller som vårjevndøgn på bileiere og kontrollmyndigheter? Da tidspunktet for påskedag ble bestemt var det trolig få som tenkte på at det kunne få konsekvenser for når vi på lovlig måte kan bruke piggdekk her i Nord-Trøndelag.

Kirkemøtet i Nikea i år 325 bestemte at påskedag skulle være første søndag etter første fullmåne etter vårjevndøgn. Dermed faller påskedagen mellom 22. mars og 25. april innen kristendommen. Det har vært greit å forholde seg til i utallige generasjoner og århundrer. Men så kom norske myndigheter til et man skulle begrense bruken av piggdekk slik at ulempene i forhold til miljø, støv og støy ble så små som mulig. Først ble det bestemt at etter 1. mai skulle det ikke være tillatt å kjøre på piggdekk, siden ble dette strammet inn. Nå er det slik at piggdekkene normalt skal være av på første mandag etter 2. påskedag.

■ Gammel erfaring tilsa kanskje at når påska var over ble det vår, og dermed var det trygt å sette på sommerdekk på bilparken. Forskriftsmakerne fant det derfor fornuftig å knytte piggdekkseongen i Sør-Norge til tidspunktet for påske. Så er det nå slik da at værgudene er lunefulle, de forholder seg ikke til vedtaket i Nikea i år 325, og som bilførere kan vi føle at det blir litt stress med å legge om for tidlig på våren.

■ Nesten hvert år kommer diskusjonen om hvorvidt denne reguleringen er fornuftig eller ikke, og hvert år er det enighet om at hovedsaken er å ikke legge om for tidlig. Det kan gå ut over trafiksikkerheten. Da er det godt å vite at hovedregelen er følgende: "Kjøretøyet må



ikke brukes uten at det sikret tilstrekkelig veggrep i forhold til føret, om nødvendig ved bruk av vinterdekk med eller uten pigger, kjetting eller lignende".

I tillegg til dette er det satt en begrensning som sier at piggdekk eller kjetting ikke må brukes fra og med første mandag etter 2. påskedag om ikke føreforholdene gjør det nødvendig.

■ Konklusjonen må bli at kirkemøtet i Nikea sin beslutning står fast, påskedagen kommer sent og tidlig, men det er bilførers rett og plikt å sikre seg tilstrekkelig veggrep. Kontrollmyndighetene er i hovedsak utstyrt med vett og forstand, og gjør fornuftige vurderinger. Det blir derfor neppe skrevet ut piggdekkgebyr så lenge vær og føre tilsier at det er behov for å bruke piggdekk for å kjøre trafiksikkert. Ut fra et slikt resonnement kan vi leve med dagens bestemmelse.

Torodd Østerås

og innspill til NTP 2010 – 2019. Det ville være å ikke ta næringslivets transportbehov på alvor. Det vil heller ikke være å prioritere sikkerhet og fremkommelighet. I nærmeste fremtid kommer det på plass en ferge i sambandet som har dobbel kapasitet i forhold til dagens ferge. Den nye ferga vil ha en kapasitet på 120 pbe.

Dette vil utvilsomt føre til betydelig mer trafikk, da det lenge har vært kapasitetsproblemer på fergesambandet.

Rv. 827 og fergesambandet Drag – Kjøpsvik må få stamveistatus med døgnåpent fergetilbud. Trafiksikkerhetstiltak og breddeutvidelse av, og langs Rv. 827 Dragsarmen, må utføres. Dette vil være et løft for sikkerhet og fremkommelighet, samt at næringslivet imøtekommes og tas på alvor.

*Vennlig hilsen
Tor Asgeir Johansen
Fylkestingsrepresentant
Arbeiderpartiet*

REPORTASJE



Velbrukt: Rundt 6 000 kjøretøy passerer daglig over Sund bru i Levanger. (Foto: Leif Arne Holme)

Brua som aldri tier

Med drøye to millioner kjøretøypasseringer i året er Sundbrua i Levanger en av de travleste i grisgrendte Nord-Trøndelag.

Terje Carlsen

LEVANGER: Opprinnelig gikk det en liten elveferje mellom Levanger sentrum og Nessesiden, øst for det som lokalt kalles Snekkerberget. I følge Levangerboka er det usikkert hvor langt tilbake denne ferjetrafikken har foregått. "I 1713 sees ferge-toll nevnt, men selve fergeforbindelsen er sikkert langt eldre", skriver forfatter Strømsøe i boken. Tro-

lig går ferjetrafikken tilbake til middelalderen, da Levanger ble etablert som markeds plass.

Privat initiativ

Den første brua ble påbegynt bygget i 1862, etter at amtmannskapet etter søknad fra oppsitterne på Nesset hadde søkt om støtte. For nes-sebyggen var bru over Sundet viktig for å bringe landbruksvarer frem til markedet i Levanger by.

Den gamle Sundbrua var bygget som en stor mastebri i tre, utstyrt med en vindebruinntretning, som ga gjennomgangspåning for proprietær Jelstrups fartøyer frem til losse og lasteplass i Eidsbotn.

Brua gikk fra utløpet av Grønns gate ved gamle Middelskolen til omkring 200 meter vest for den nye Sundbrua.

Spleiselag

Brua var 450 fot mellom landfeste-tene, og kostet i følge Strømsøe 2 600 spesidaler, hvor Staten og amtet betalte 500 hver. 1 600 falt på Sparebanken, som hadde interesser fra Skogn, Levanger herred og Levanger by. Dette dannet også grunnlag for en del uenigheter mellom de tre parter, i og med at Levanger by mente Skogn ble forfordelt når det gjaldt vedlikehold av brua.

Det kom dog til enighet etter hvert. Formannskapet uttrykker det slik i en enstemmig beslutning: "representantskapet samtykker i at Levangersundets Bro ansees som et Fællesgods for de tre kommuner Skogn, Levanger Herred og Levanger By saaledes at Kommunene renonserer paa ettersomhelst Ved-erlag til Broens vedlikeholdelse.

Det hører med til historien at oppsitterne på Nesset hadde hovedansvaret for vedlikeholdet av brua, og hadde på eget initiativ opparbeidet et fond til dette formål på hele 28 000 kroner i 1920. Omregnet til dagens kroneverdi var dette et ikke ubetydelig beløp.

Ble enige

I lang tid hadde det dog vært oppmerksomhet omkring det faktum at brua ikke var bygget på det mest egnede sted i Sundet. Strømforholdene gjorde at skjell og tare tæret på treverket. Da Levanger kommune straks etter kommunesammenslåingen i 1962 begynte å sysle med tankene om en ny og mer tidsriktig bru i betong, hadde man plasseringen i bakhodet. Den gamle brua og bryggerekken med travel

aktivitet nedover i Sundet, la imidlertid betydelig strukturelle føringer på plasseringer av brua.

20. juni 1971 fikk Levanger sine nye bru over Sundet, beliggende 200 meter øst for den gamle Sundbrua. Uenigheten mellom vegsjefen og kommunens vegingeniør om bruas bredde løste seg også til alles tilfredshet til slutt. Med en vegbredde på 6,5 meter og to meter brede gangfelt, kan brua også matche dagens trafikk med 6 000 kjøretøy i døgnet. Samtidig dannet samarbeidsprosjektet mellom vegsjefen og kommunens vegingeniører om den nye Sundbrua et godt utgangspunkt for fremtidige vegsatsninger i kommune og fylke. Og dem er det mange fine eksempler på i dag, snart 40 år etter.

Kirsebær på Carl Berner

Forrige uke stakk Statens vegvesen spaden i jorda på Carl Berner. Når jobben er gjort vil Oslos mest utskjulte kryss omgis av kirsebærtrær og ha rundkjøring i stedet for lysregulering.

Henriette Erken Busterud

Oslo: Et grått og utskjelt vegkryss fra 1970-tallet skal forvandles til en 5-armet byplass. 170 millioner spanderer Statens vegvesen på Carl Berner-området.

I tillegg til et estetisk løft for de som bor der, skal buss og trikk komme forttere fram:

Personkapasiteten gjennom krysset skal økes med 50 prosent ved å prioritere reisende med buss, trikk og sykkel. Trikken skal gå oftere og det blir høystandard felles holdplasser for buss og trikk. Videre skal det bli bredere fortau, lavere farts-grense for bil og et klarere skille mellom kjørefelt for bil- og trikke-trafikk.

Det vil bli litt mer tungvint å passere for alle trafikantgrupper i anleggsperioden. Antall kjørefelt vil bli redusert i begge retninger i Trondheimsveien og i Finnmark-gata. Men etter et og et halvt år med anleggstrafikk kan folk se fram til bedre forhold. Arbeidet skal etter planen være ferdig før jul 2009, med unntak av trær og planter som først kommer på plass i mai 2010.



Carl Berner i ny drakt: Statens vegvesen startet i forrige uke arbeidet med å fornye området rundt Carl Berner. (Foto: Dronninga Landskap)

TETT PÅ

NAVN: Irina Jonsson ■ **ALDER:** 39 ■ **STILLING:** Internasjonal kontakt
 ■ **BOSTED:** Bodø ■ **SIVILSTATUS:** Samboer, to barn ■ **AKTUELL SOM:** Viktig bidragsyter i satsingen på nordområdene

Kosmopolitten

Hun byttet ut Stillehavet med Barentshavet. Russiske Irina Jonsson har reist langt og har mye kunnskap i bagasjen. Nå bidrar hun med sin unike innsikt i Barentssamarbeidet.

Giselle Jensen

BODØ: Hun er en ekte russer, født og oppvokst i Petroparlovsk på Kamchatka-halvøya. Hjemstedet hennes ligger så langt øst en kan komme i Russland, helt ute ved Stillehavet. Halvøya har mange vulkaner og geysirer, noen av dem lar fortsatt høre fra seg fra tid til annen.

- Naturen ligner Norge, bare at fjellene er vulkaner, sier hun. Som 17-åring krysset hun det enorme landet for å komme til universitetet i St. Petersburg. Senere gikk ferden videre til Luleå og nye universitetsstudier.

Siv. ing. x 2

- Jeg er utdannet siv.ing to ganger, både på russisk og svensk, ler Irina. Vi får stole på at kunnskapen sitter godt. Hun forteller om en tid da det ikke var så lett å komme til Skandinavia med russiske eksamenspapirer. Ingen var trygge på hva de egentlig sto for den gangen. Nå er situasjonen en helt annen, heldigvis.

- Men jeg ville jobbe og synes egentlig det var greit å ta utdanningen på nytt. Jeg lærte masse og fikk mange nye kontakter. Den eneste ulempen er at studielånene har blitt nokså store, sier hun.

Startet i Vägverket

Med papirer fra to land fikk hun jobb i Vägverket i Luleå i 1997. Der har hun jobbet mest med trafiksikkerhetsanalyser, variable fartsgrenser og intelligente trafikksystemer.

- Jeg var heldig og fikk mange interessante oppgaver. I to år var jeg trainee, da fikk jeg prøve meg både på hovedkontoret, i produksjonsavdelingen og fikk dessuten et par måneder på et trafiksikkerhetsprosjekt i Lesotho i Sør Afrika. Det var veldig spennende, forteller hun.

Følger krabben

Men Irina Jonsson fortsatte ferden. Nå ser det ut som Bodø blir familiens nye hjemby.

- Som Kamchatkakrabben (kongekrabben: red.anm) har jeg flyttet meg vestover langs kysten, ler hun og viser til delikatessen fra hjemstedet som volder norske fiskere så mye bekymring. Men nå har hun et forsprang, for Nordlandskysten har så langt ikke hatt besøk av kjempekrabben. Høsten 2007 ble hun ansatt i Statens vegvesen der hun har startet arbeidet med å utvikle en strategi for Vegvesenets internasjonale arbeid i Barentsregionen. Området består av de nordligste fylkene i Norge, Sverige og Finland og de russiske fylkene

Murmansk, Arkangelsk, Karelen, Komi og Nenets.

Buffer

- Som sivilingeniør med erfaring fra Sverige og med russiske røtter kan jeg vel gjøre samarbeidet mellom landene i Barentsregionen lettere, sier hun. At hun behersker russisk og svensk flytende hjelper utvilsomt på kommunikasjonen. Innsikt i kulturelle forskjeller i regionen er også et viktig bidrag.

- Det er store omveltninger i Barentsregionen. Ikke minst får utviklingen av Stockmanfeltet store konsekvenser for regionen. Pengestrømmen til området øker, også fordi landene søker om penger fra EU til forbedring av vegene i grenseområdene, forteller Jonsson. Trafikksikkerhet er et annet tema der samarbeidet mellom de fire landene allerede er godt etablert, spesielt mellom Finnmark fylke og Murmansk oblast som har samarbeidet siden 2000.

Uttevslingsprogram

Jonsson er også involvert i et samarbeid med Rador, en forening for alle regionale vegmyndigheter i Russland.

- Nå er alt klart for å starte utveksling av ingeniører i Barentsregionen, forteller hun. Allerede i april kommer den første, en russisk sivilingeniør som skal hospitere i Bodø i to måneder. Til høsten kommer to broingeniører for å hospitere.

- Norge trenger flere sivilingeniører, så dette er både et rekrutteringstiltak og utveksling av kunnskap og erfaring, sier hun.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Før att vi ær människor och vi kan göra misstag

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

Vi skal vara tillgängliga för publikum, lyhörda. Vi ska vara tydliga för allmänheten och förklara varför vi väljer att göra vissa tiltak

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

Skriva under ett samarbetsavtal med den nationella vägmyndigheten i Russland.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Jeg skulle titta på samarbeitsvinster med Norden, EU og nordområdet.

Internasjonal dame:

Irina Jonsson har flyttet over halve jordkloden for å bidra til bedre internasjonalt samarbeid aller lengst nord i Europa. (Foto: Giselle Jensen)



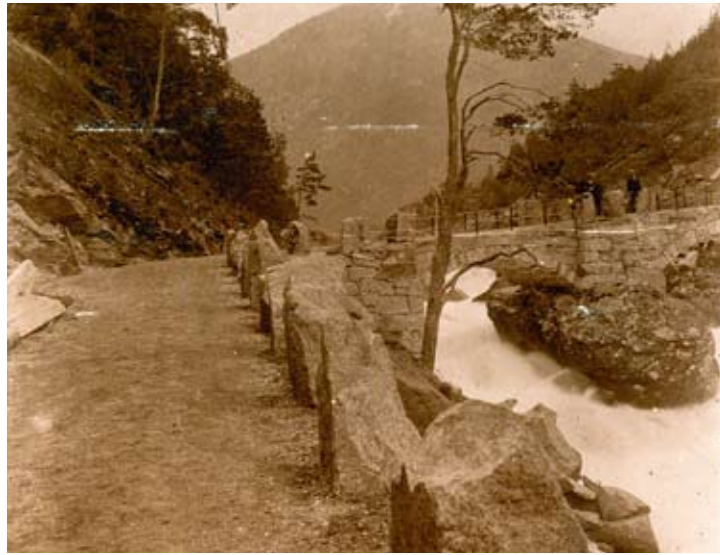
LØSGRUS

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.



Nok en nøtt i forrige utgave. Ole Arvid Flatmark ved Norsk vegmuseum har foreløpig ikke motatt noen informasjon om bildet i utgave 07-08.

HVEM HVA HVOR?
HVA SKJER?

5-6. MAI/BODØ

■ Landsmøte i Statens vegvesens pensjonistforening

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

6-8. JUNI/TRONDHEIM

■ Anleggsmesse MEFA 08

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 Gård

Vegvesenets utmerkede reiserute-verktøy "Visveg.no" opererer med 202 stedsnavn som har ordet "gård" i seg, halvparten i Nordland fylke, men kun et sted er "Gård" eneste navn og det er i Grue i Solør. Det er skiltet til

stedet fra riksveg 20 mellom Kongsvinger og Kirkenær. Avarten "Gaard" finnes som stedsnavn både i Haugesund og i Ryfylke og er også tatt i bruk som slektsnavn. (Foto: Håkon Aurlien)

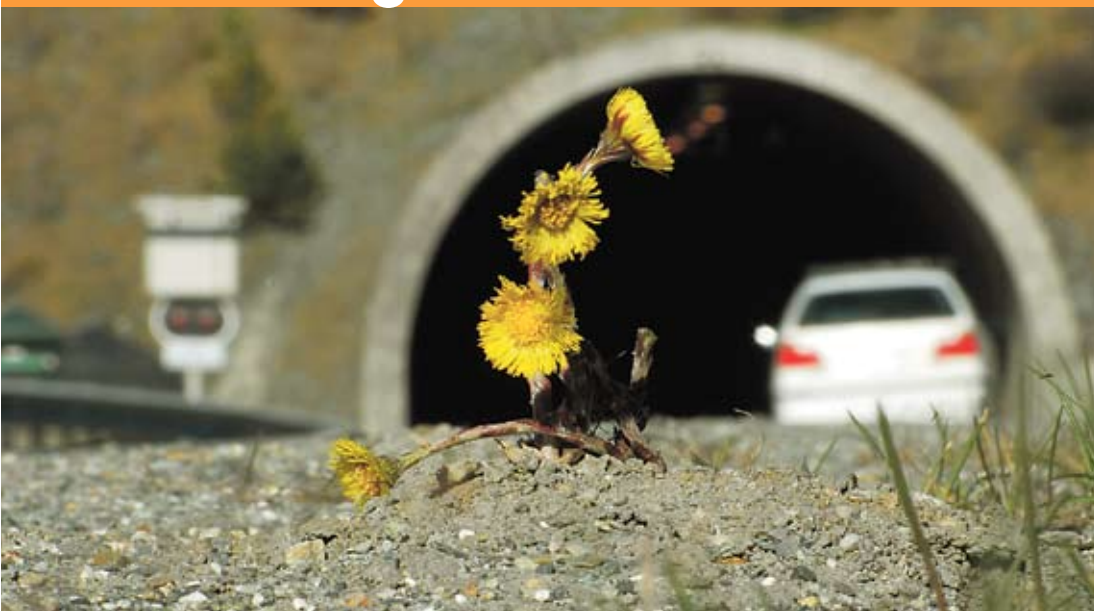


Globetrotteravisen

For et par aviser tilbake ble Vegvesenets Per-Ivar Frise avbildet i avisen, på stranden i Thailand under engasjert lesing av Vegen og vi. Nå har avisen vært i Gambia og her sees Lars Oddvar Johansen, ansatt ved Billingstad trafikkstasjon, under avslappet lesing på stranden i Gambia. Bildet er tatt av hans samboer Cecilie Andreassen som også jobber på Billingstad trafikkstasjon.

Her om dagen

Hestehoven spirer vakkert i vegkanten langs E6, like ved Grillstad tunnelen nord for Trondheim. (Foto: Knut Opeide)



UNORMALER

84

Ikke for oss

Vegarbeiderne som for en tid tilbake bygde en ny rv 15 utenom Vågåmo sentrum i Oppland, ville naturlig nok ikke ha vanlige bilister inn på anleggsområdet. Der skulle anleggsbiler rå grunnen alene blant dumpere, gravemaskiner og annet tungt utstyr. Men skiltingen ble litt i meste laget. Forbudsskilt 306 heter "Forbudt for alle kjøretøyer" og er det strengeste man har for å fortelle at en veg er stengt for all kjøring. Det gjelder for alle kjøretøyer og i begge retninger. I regelverket er det uttrykkelig nevnt at forbudet endog



omfatter hesteridning og kjøretøyer trukket av dyr. Da gjelder det vel også for maskiner med hundrevis av hestekrefter.

Den unormale juryen, med alle sine medlemmer, ser alvorlig på saken og merker seg spesielt underskiltet. Skilt 306 skal nemlig aldri ha underskiltet. (Foto: Håkon Aurlien)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR
SIDEN

Kjell Haaland - ny mann på banen

Ny administrasjonsdirektør er han, men ikke ny i Statens vegvesen. Sjef for langstidsplankontoret, økonomidirektør og noen år som Samferdselskomiteens sekretær, jo vel forberedt er han også.

Særlig kjennetegn: Godt humør og en rungende latter. Det kunne Vegen og vi melde for ganske nøyaktig 20 år siden. Nå er Haaland på nytt på veg over til nye oppgaver. Fremdeles i Statens vegvesen.