



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

VEGDIREKTØREN:

- Vi bør vurdere å skjerpe reaksjonene når yngre bilførere tas for overtredelser.

SIDE 2

SYKKEL:

Landets første sykkelmotorveg er under planlegging på Nord-Jæren.

SIDE 8

TEKNOLOGI:

Avansert sonarutstyr tas i bruk for å se etter feil på undersjøiske brusøyler.

SIDE 19

Slipp sykkelene frem

LEIAR SIDE 2



[Arkivfoto: Olav Heggø]

Plante-slag i vegkanten

Statens vegvesen må nå bekjempe kjempebjørnkjeksen i vegkanten. Den sprer seg forttere enn lupiner.

SIDE 6

Snur steinar

Statens vegvesen må leite etter planlagte tiltak som kan utsetjast for å fullfinansiere igangsette utbyggingsprosjekt.

SIDE 7



[Arkivfoto: Knut Opeide]

Flomklare

Statens vegvesen er beredt til å møte en eventuell storflom på Øst- og Sørlandet i juni.

SIDE 12-13



MC-laget i Statens vegvesen: F.v. Kjell Hisdal, Øyvind Haaland, Kjell Hasselgren og Anne Karin Espeland. (Foto: Geir Brekke)

Lett MC farligst

MC-type med mange ulykker. De lette motorsyklene med kraftig motor er desidert mest utsatt for alvorlige ulykker, viser en prosjektoppgave til fire trafiksikkerhetsmedarbeidere i Statens vegvesen. Det gjelder de såkalte supersport-syklene, med lett vekt, stor motorkraft og rask akselerasjon. Det går fram av drøye 50 ulykkesanalyser etter dødsulykker med MC hentet fra ulykkesanalysearbeidet i Statens vegvesen.

SIDE 5



NTP-ønsker for 100 milliarder

Ønskelisten til fylkene for nye vegprosjekt er på godt over 100 milliarder kroner. Det kommer fram i høringsuttalene som er kommet inn i forbindelse med forslaget til Nasjonal transportplan (NTP).

SIDE 10

DAGSORDEN

Slipp sykkelene frem

LEIAR

Helge Rong

■ Om temperaturene i Sør-Norge ikke tilsier det, er det i følge kalenderen vår i Norge. Like sikkert som hestehovens utspring, er det at syklistene også popper frem når vi blar om til mai. Da snakker vi ikke om alle dem som bruker sykkel til rekreasjonsturer, men om dem som bytter ut andre transportformer med sykkel som fremkomstmiddel.

■ Potensialet for å få flere til å sette igjen bilen hjemme og i stedet trække seg frem til og fra sitt arbeidssted er stort. Alle som har mindre enn 10 kilometer er potensielle transportsyklister. Uten å være spesielt toptrent skal du da kunne klare denne distansen på rundt en halvtime. Slik køene er i våre store byer, vil det for mange være direkte tidsbesparende å trække seg frem, fremfor å måtte flytte høyrefoten titt og ofte, i en form for pedaldans. Slik en må gjøre når man kjører i kø.

■ Hvorfor sykler da ikke flere? Svaret er mangfoldig og består av en haug med årsaker. For en del bilister snakker vi kun om eget velvære, mens det for andre faktisk vurderes til å være farlig å sette seg på sykkel, for så å begi seg ut i trafikken. En sykkel er per definisjon å regne for å være et kjøretøy. Selv om alle med førerkort har avlagt teoretisk prøve for å dokumentere sine kunnskaper, er det alt for mange som tilkjenngir at de ikke har oppfattet dette poenget.

■ Hvorfor sykles det så i vegbanen og ikke på gang- og sykkelvegnettet, er motspørsmålet bilførerene kommer med. De fleste av disse mangler elementære kunnskaper om tilstanden på det vegsystemet de mener syklistene skal holde seg til. Og her snakker vi om et svært mangelfullt utviklet tilbud.

■ Skal sykkel kunne erstatte bilen som transportmiddel, må flere forhold utbedres. Hensynsløse bilister må begynne å oppføre seg, sykkelvegnettet må utbedres og forholdene må legges til rette for syklistene på arbeidsplassene.

■ Tenk om bare fem prosent av matpakkebilistene satt igjen sin motoriserte doning til fordel for sykkel. Det ville hatt enorm betydning for køene. Derfor er det lurt om sykkel slippes frem.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

Vi skal ha ned tallet på trafikkulykker der ungdom er involvert.

Ungdomsulykker

I årets første måneder har vi hatt en urovekkende økning i antall drepte i trafikken, spesielt blant ungdom. Alle trafikkulykker med alvorlige følger er grusomme, men det verste er ungdom som rives bort så altfor tidlig.

De fleste unge bilførere kjører forsvarlig og er ikke innblandet i ulykker. Det er viktig å ha med seg når vi nå opplever en skremmende økning i unge som omkommer og skades i trafikkulykker.

Vi verken kan eller vil leve med så mange ungdomsulykker som vi har i dag. Derfor må det settes inn tiltak over en bred front. Vi må bygge god trafikkultur sammen med ungdommen. Da må vi fra myndighetenes side vise at vi vil hjelpe og bistå de med god opptreden i trafikken. Det vil gi oss felles krefter til å rette innsatsen inn mot den lille, men krevende gruppen som er involvert i de alvorligste ungdomsulykkene

Vi ser at ungdomsulykkene oftest skjer i helgene, i mørke, med en overvekt av utforkjøringsulykker, ofte med flere i bilen og dårlig beltebruk. Ofte er høy fart og rus med i bildet. Statens vegvesen arbeider sammen med flere forskermiljøer for å få mer kunnskap om hvilke ungdomsgrupper som er mest utsatt og for å lære mer om ungdoms holdninger til bilkjøring. Selv om vi behøver mer kunnskap, vet vi nok til å dele ungdom inn i følgende grupper:

- De som kjører forsvarlig og i liten grad er utsatt for ulykker.
- De som blir ulykker forårsaket av andre trafikanter.
- De som mer tilfeldig blir utsatt for en ulykke som følge av en feilhandling.
- De som har et svakt utviklet forhold til og/eller bevisst bryter lov og regelverk.

En slik deling gir også hovedretning for tiltak. Vi må fortsatt ha fokus på føreropplæring, på mengdetrening og på holdningskampanjer rettet mot ungdom. Vi må intensivere og målrette kontrollene. Dette er viktige tiltak i holdnings- og påvirkningsarbeidet mot ungdom generelt, men også helt sentralt i forhold til de mest ulykkesutsatte gruppene. Politiet, i første rekke Utrykningspolitiet, og Statens vegvesen må målrette kontrollene i forhold til tidspunkter og steder der man erfaringsmessig vet ungdom samles. Kontrollene må rettes mot bruk av bilbelte, fart og rus. I enda større grad enn i dag bør vi samordne kreftene mellom Politiet, Statens vegvesen og andre aktører, som for eksempel Trygg Trafikk.

I den sammenheng bør vi også vurdere en skjerping av reaksjoner når de yngste bilførerene tas for overtredelser. En mulighet er å doble prikkbelastningen de to første årene ungdom under 25 år har førerkort. Dette kan kombineres med lengre beslagperioder for førerkort, lengre karanteneperioder for å få førerkort som følge av lovovertridelser. Målet er klart. Vi skal ha ned tallet på trafikkulykker der ungdom er involvert.

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN

Fagpressen

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

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

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



Ansvarlig redaktør
Helge Rong

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



Vaksjef
Anne Marit Ø. Johansen
Vegdirektoratet

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



Journalist
Henriette E. Busterud
Vegdirektoratet

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



Journalist
Kjell Wold
Region sør

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



Journalist
Håkon Aurlien
Region øst

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



Journalist
Geir Brekke
Region vest

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



Journalist
Knut Opeide
Region midt

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



Journalist
Giselle Jensen
Region nord

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

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

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

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

Redaksjonen avsluttet 20. mai kl. 13.00. Neste utgave kommer 5. juni 2008

KRONIKK

NEGLISJERES AV DE ANSVARLIGE ■ Alt ansvar legges på brukerne av vegen, mens eieren av vegen slipper fri fra ansvar – uansett hvilken tilstand vegen er i.

Arbeidsplassen ingen tar ansvar for

■ "Arbeidsmiljøet i virksomheten skal være fullt forsvarlig ut fra en enkeltvis og samlet vurdering av faktorer i arbeidsmiljøet som kan innvirke på arbeidstakernes fysiske og psykiske helse og velferd. Standarden for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø skal til enhver tid utvikles og forbedres i samsvar med utviklingen i samfunnet".

■ Arbeidsmiljøloven som sitatet er hentet fra, omhandler generelle krav til arbeidsmiljøet og pålegger arbeidsgiver plikt til å sørge for at ansattes arbeidsmiljø er trygt. Myndighetene slår hardt ned på den arbeidsgiver som neglisjerer arbeidstakernes arbeidsplass. Men vegen, som offentlige myndigheter selv eier og har ansvar for å bygge, drive og vedlikeholde, og som er en viktig arbeidsplass for tusener av mennesker, tar ingen offentlig etat ansvar for.

■ Vi skal ikke snakke lenge med sjåfører av tunge kjøretøy før helseplager nevnes. Nakke-, rygg- og skulderproblemer og angst for hva som møter en rundt neste sving nevnes hyppig. Gode førerstoler og god fjæring i bilen hjelper lite hvis vegene er så ujevne at man må kjempe for å holde bilen på vegen. Mange går den tunge vegen til legen med sykmelding som resultat, og det er heller ikke ukjent at mange må slutte før oppnådd pensjonsalder.

Arbeidsgiveren har det heller ikke godt når sjåførens arbeidsplass kan være helsefarlig straks man kjører ut fra terminalen eller hjemmestasjonen.

■ – Vegen er en arbeidsplass. Hvis de samme krav ble stilt til denne arbeidsplassen som til en bygningsplass, kunne mange veger blitt stengt, uttalt en representant fra Arbeidstilsynet på en NLF konferanse i fjor høst. Han hadde mange ganger vært inne på tanken om å stenge vegstrekninger og uttrykte frustrasjon og oppgitthet over at han ikke hadde noen virkemidler å bruke når vegen som arbeidsplass egentlig var farlig.

NLF henvendte seg for mange år siden både til vegvesenet og arbeidsmyndighetene og reiste spørsmålet om hvem som har ansvar for vegen som arbeidsplass. Ingen ville påta seg dette ansvaret. Men at vegen som arbeidsplass ofte var farlig ble erkjent.

■ Er myndighetenes kontrolliver og prat om trafikksikkerhet uttrykk for dobbelmoral? De fraskriver seg ansvaret for landets



Arbeidsmiljøproblem: Dårlige veger gir sjåførene helseplager. (Arkivfoto: Knut Opeide)

viktigste arbeidsplass og pålegger de som har jobben med å holde landet i gang, et straffeansvar hvis

GUNNAR APELAND



■ **HVEM:** Gunnar Apeland er tidligere administrerende direktør og informasjonssjef i Norges Lastebileierforbund. Han har fremdeles oppdrag for organisasjonen. (Arkivfoto: Hild Thale T. Hoen)

det går galt. Heldigvis går det ikke galt så ofte som man kunne regne med. Det skyldes sjåførenes dyktighet. Men sjåførene og arbeidsgiverne blir straffet hvis det går galt. Vegholder slipper unna. Selv om det åpenbart er vegkvaliteten det er noe galt med. Og selv om

myndighetene toer sine hender, blir ikke hendene renere av den grunn.

■ På vegkonferansen som Opplysningsrådet for Vegtrafikken arrangerte i april, ble spørsmålet om å innføre kvalitetskriterier for vegene våre, reist. Lignende tanker er også berørt i forslaget til ny Nasjonal transportplan. Det snakkes om minstestandard for vegen relatert til trafikksikkerhet, men det snakkes lite eller ingenting om vegen som arbeidsplass. De få kilometer ny veg som bygges, holder kvalitetsmessig mål noen år. Men når bindende kriterier for kvalitet vegen skal ha mangler, er vi like langt

» **Når bindende kriterier for kvalitet vegen skal ha mangler, er vi like langt**

■ Et slikt virkemiddel ville utløst et ramaskrik og er i realiteten umulig å gjennomføre. Kanskje er et slikt ramaskrik nødvendig. Stopp i vare- og persontransport med begrunnelse i at vegen representerer en for stor helseisiklo for sjåførene, ville vakt oppsikt. Men så lenge transporten går og sjåførenes helseproblemer reduseres for kortere perioder ved hjelp av en sykemelding, vil vegen som arbeidsplass ikke bli bedre. Bl.a. fordi ingen offentlig etat har ansvaret og kan bli stilt strafferettslig til ansvar.

■ Manglende bevilgninger er årsak til dårlige og farlige veger. Behovet er klart, men bevilgningene uteblir. At en privatperson eller en transportør går til sak

mot myndighetene når vegen som arbeidsplass er farlig, nytter ikke. Arbeidstilsynet som har ansvar for arbeidsplassene i Norge, står uten sanksjonsmuligheter. Da er det bare ett verktøy igjen. Varer må nektes tilkjørt. Dersom det ble gjort, ville eksistensen til mange lokalsamfunn, bli satt på prøve. Da å vise til Soria Moria-erklæringen om at hele landet skal tas i bruk, ville vært tomt prat.

■ Et slikt virkemiddel ville utløst et ramaskrik og er i realiteten umulig å gjennomføre. Kanskje er et slikt ramaskrik nødvendig. Stopp i vare- og persontransport med begrunnelse i at vegen representerer en for stor helseisiklo for sjåførene, ville vakt oppsikt. Men så lenge transporten går og sjåførenes helseproblemer reduseres for kortere perioder ved hjelp av en sykemelding, vil vegen som arbeidsplass ikke bli bedre. Bl.a. fordi ingen offentlig etat har ansvaret og kan bli stilt strafferettslig til ansvar.



Statens vegvesen

I MEDIENE:

Hallingdølen

Frå vondt til verre

Situasjonen går frå vondt til verre for riksveg 7. Statens vegvesen har ikkje sett av ei krone til asfaltering på hallingdalsvegen. Ytterlegare forfall, sporrete vegbane og massevis av slaghol vil møte bilistane på hovudferdselsåra mellom aust og vest denne sommaren, skriv avisa i ein leiar.

Østlandets Blad

Lang ventetid

Unge i Follo som bestiller oppkjøringstid i dag, må regne med å vente helt til september før de får time, forteller Østlandets Blad. Drøbak trafikkstasjon har fullbooket avtalebok frem til september.

– Det er egentlig uakseptabelt med så lang ventetid, sier kjørelærer Jan Taje ved Ås Trafikk-skole til avisen.

Tidens Krav

Mangler gangsyn

Statens veivesen må da ha såpas gangsyn at de kan bestille rute-tabellene i hvert enkelt fylke i et hefte. Det er forbrukervennlig og kostnadsbesparende, skriver Familien Hansen i et leserbrev til Tidens Krav. De er ikke fornøyd med at anbudstil-delning av ferjestrekninger medfører at man må forholde seg til ruteheftene til hvert enkelt ferjeselskap.

SANDNESPOSTEN

Gradert kjøreforbud for ungdom praktiseres i flere land allerede, som USA, Canada, New Zealand og Australia. Statens vegvesen vil følge med på hvordan kjøreforbudene fungerer der, før de eventuelt innfører det her. La oss håpe at den studien blir grundig, skriver Sandnesposten på lederplass om de tragiske ungdomsulyk-kene i trafikken i mai.

Avisa Nordland

an

Hopsbrua siger

Hopsbrua utenfor Bodø har seget betraktelig i hver ende. Mye av bilen forsvinner når den kjører inn på brua, før den passerer kula på midten. Brua er bygd i 1947. Nå er den flaskehalsen på veien inn til Bodø.

TRAFIKKSIKKERHET



TS-pris til Minibanen

■ ■ Dugnadsgjengen bak Minibanen på NAFs øvingsbane i Skien fikk trafikksikkerhetsprisen 2007 i Telemark. Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) delte ut prisen på 20 000 kr. I tillegg vanket både diplom og blomster til dugnadsgjengen som tilbyr barnehagebarn kjøreturer og trafikkopplæring på Minibanen. (Foto: Telemark fylkeskommune)

Må forsterke rv. 33

■ ■ Statens vegvesen vil lage ferdig planer for forsterkning og rassikring av rv. 33 ved Byrudberga mellom Minnesund og Toten. Trafikanter har reagert på setninger på stedet, men en befaring med ingeniørgeolog har ikke påvist dramatisk forverring på kort tid. Det ikke aktuelt å stenge vegen for tunge kjøretøy, men det blir nedsatt hastighet.

Skal rassikre rv. 42

■ ■ En strekning på riksveg 42 langs Sirdalsvannet i Vest-Agder skal rassikres i løpet av sommeren. Det skal sprenges grøfter for å hindre at isdannelse i fjellsiden faller ned i kjørebanelen. Vegen skal også breddeutvides noen steder og rettes ut i noen svinger. Fanggjerd og fangnett skal også monteres langs riksvegen i Sirdal kommune.

To omkom i Nord-Norge

■ ■ To menn omkom i trafikken i løpet av april måned i Nord-Norge. I Troms omkom en 45-åring da han kjørte utfor E6 i Skardalen i Kåfjord. I Finnmark mistet en 68-åring livet i en kollisjon mellom to personbiler på E6 ved Store Rafsnes i Alta. Hittil i år har dermed sju personer, alle menn, mistet livet i trafikkulykker på vegene i Nord-Norge.

På med bilbeltet

BERGEN: Midtstopper hos Brann, Azar Karadas, er tydelig inspirert av Statens vegvesen sin kampanje for å få flere til å bruke bilbelte. Her bruker han et sikringsgrep som minner om en bilfører som har spent seg fast, når han beskytter sitt lags mål mot angrep fra Vålerengas Kjetil Wæhler. Og Karadas lyktes godt. Brann vant 1-0. Bilbeltegrepet; nå også på fotballbanen. (Foto: Arne Ristesund, Bergensavisen)



Jubilant

DRAMMEN: SH Transport i Drammen feiret ti år med trafikksikkerhetsopplæringen "Valg av risiko" under en sjåforsamling i byen i vår. Transportfirmaet har i samarbeid med Erik Lysenstøen i Statens vegvesen utarbeidet et sjåførkurs for mer trafikksikker og miljøvennlig kjøring. Etter mange års erfaring med kurset "Valg av risiko" har firmaet begynt å sette fartssperren på 85 km/t. Foruten sikker og ulykkesfri kjøring har transportbedriften også erfart at drivstofforbruket går ned og at det er store penger å spare på å kjøre økonomisk. Motivasjonssamlinger, kursing i myk kjørestil og øvelser i å unngå nødsituasjoner og skader har gitt store besparelser også i forsikringsutgifter. (Foto: Kjell Wold)

Skrekkveg sikres

På halvneten år blir Sørlandets verste ulykkestrekning sikret med midtrekkverk og midtmarkering.

Kjell Wold

SØGNE: En større del av den femseks km lange strekningen fra Brennåsen i Songdalen mot Tangvall i Søgne blir nå sikret med to typer midtdele. Fra Brennåsen til Søgne grense ble det i august i fjor satt opp vel to kilometer med såkalt midtmarkering for å skille kjørebanelene på den sterkt trafikkerte tofeltsvegen bedre fra hverandre. Det har gitt umiddelbar effekt.

Nå skal snaue to kilometer av E39 i Søgne utvides og få midtrekkverk i stål. På nesten halvparten av strekningen blir vegen også utvidet til fire felt.

Litt kutt

Martin Folkestad i Statens vegvesen er byggeleder for arbeidet som startet i januar i år og skal stå ferdig i oktober. Entreprenørfirmaet TT Anlegg AS fra Marnardal i Vest-Agder gjør jobben med en totalramme på vel 34 millioner kroner.

- Vegen utvides også til fire felt i 800-900 meters lengde, forteller Folkestad. Prosjektet er blitt noen hundre meter kortere enn beregnet grunnet høye kostnader. Den største jobben med vegutvidelsen er å sprengte vekk rundt 25 000 kubikkmeter med fjell.

Flytting av høyspentledninger har også vært en betydelig jobb. E39 i Søgne utstyres med stål midtrekkverk fra høsten 2008 på strekningen Storenes-Klepland.

45 ulykker på ti år

Ulykkestallene fra strekningen Brennåsen i Songdalen kommune til Tangvall i Søgne viser at det har vært 45 personskadeulykker på ti år. Fire av disse har endt i dødsulykker, tre av dem i Søgne.

I over ti av ulykkene har det vært alvorlig eller meget alvorlige skadde personer, viser ferske statistikker for perioden 1998-2007 fra Statens vegvesen.



Midtrekkverk: Nesten to kilometer av denne ulykkestrekningen på E39 i Søgne får nå midtrekkverk, sier byggeleder Martin Folkestad i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

Skremmende utvikling i antall trafikkdrepte

ved Finn Harald Amundsen, seksjonsleder trafikksikkerhetsseksjonen, Vegdirektoratet

Mange vil nok synes at det er galt å ta ordet "skremmende" i bruk så tidlig på året. Utviklingen kan fortsatt snu, og det får vi virkelig håpe og tro.

Så langt i år er det drept 79 personer på vegene våre, mot 56 på samme tid i 2007. I april ble 18 personer drept, mot 12 i samme måned i fjor. 14 av de drepte var bilførere eller passasjerer (59 så langt i år), to

var motorsyklist og to var fotgjengere. Fra våre foreløpige rapporter fra ulykkesanalysegruppene fremgår at det har vært åtte møte- og utfor-kjøringsulykker og to fotgjengerulykker. Seks av de drepte var under 24 år (den yngste var 16 år) og tre var eldre enn 60 år. Av de 14 som ble drept i bil hadde tre brukt bilbelte, seks hadde ikke brukt bilbelte og i fem tilfeller var det usikkerhet rundt

beltebruken. I åtte av tilfellene er høy fart nevnt som medvirkende årsak, promille/rus/medikamentbruk er nevnt i fire tilfeller og kappkjøring i to tilfeller. I mange av ulykkene er fart, promille og uerfarne førere nevnt i samme ulykke. De to kappkjøringstilfellene gjaldt ungdom. I det ene tilfellet hadde føreren ikke førerkort og i den andre var førerkortet helt ferskt.





MC-laget: De har sammen laget prosjektoppgaven om ulykkesrisiko ved ulike MC-typer. F.v. Kjell Hisdal, Øyvind Haaland, Kjell Hasselgren og Anne Karin Espeland. (Foto: Geir Brekke)

Supersport-MC er de farligste

De lette motorsyklene med kraftig motor er tre ganger farligere enn andre MC-typer, viser en prosjektoppgave fra Statens vegvesen.

Geir Brekke

BERGEN: Det er snakk om de såkalte supersportsyklene, med forholdsvis lett vekt men stor motor og rask aksellerasjon. Fire medarbeidere med trafikksikkerhet som arbeidsfelt i Region vest har samarbeidet om en prosjektoppgave i sikkerhetsstyring av

vegtrafikken ved Universitetet i Stavanger. De har tatt for seg drøye 50 ulykkesanalyser etter dødsulykker med MC, som er hentet fra ulykkesanalysearbeidet i Statens vegvesen.

Overrepresentert

Oppgaven konkluderer med at supersport-syklene er kraftig overrepresentert i utvalget, med hele 24 av ulykkene landet rundt.

Konklusjonen er at risikoen for å dø i en trafikkulykke er over tre ganger så stor for eieren av en supersport-MC som av en mer ordinær MC, som for eksempel en touring-sykel, heter det i prosjektoppgaven.

Samme tendensen finner de fire igjen i Region vest, der åtte av 20

dødsulykker har skjedd med supersport-MC.

Verst i vest

De fire medarbeiderne har også gjennomført studier av annen norsk og internasjonal TS-forskning, som bekrefter konklusjonen. Men man har ikke funnet noe svar på hvordan man skal kunne forklare hvorfor det er forholdsvis flere dødsulykker med MC i Region vest enn i landet som helhet.

De siste årene har Region vest alene hatt rundt en tredjedel av antall dødsulykker med MC i landet.

Arbeidet med oppgaven viser at mer omfattende analyser er nødvendig for å kunne komme videre med å finne ut hvorfor Region vest skiller seg negativt ut,

heter det i prosjektoppgaven fra medarbeiderne Anne Karin Espeland, Kjell Hisdal, Kjell Hasselgren og Øyvind Haaland, som alle jobber i seksjon for veg- og trafikkforvaltning i Statens vegvesen Region vest.

Høy effekt og lav vekt er farlig
Utvalget med drøye 50 dødsulykker viser at supersport-syklene, som er overrepresentert i ulykkesstatistikken, også er blant de nyeste motorsyklene.

- Kjøretøyteknisk sett skulle de dermed være blant de sikreste MC-ene. Derfor er det et paradoks at nettopp disse MC-ene er kraftig overrepresentert i ulykkesstatistikken, heter det.

Samme konklusjon trekker for

øvrig MC-rådet i en rapport som analyserer MC-ulykkene i 1999.

Overvurdering

- Det er derfor nærliggende å tro at ekstremsport er hovedårsaken til alle ulykkene med supersport-MC. Men datagrunnlaget som gruppen har hatt til rådighet, gir ikke grunnlag for å trekke en slik konklusjon.

- Det som datagrunnlaget likevel viser med all mulig tydelighet, er at alt for mange av førerne har mistet kontrollen over syklene sine. De har tilsynelatende overvurdert sine egne kjøreferdigheter, og derfor ikke tilpasset farten etter forholdene, heter det i prosjektoppgaven til de fire trafikksikkerhetsmedarbeiderne i Statens vegvesen.

Landets første MC-veg

MC-vegen kalles den nå, de 8,5 km av rv. 32 fra Gjerpen kirke ved Skien til Solvika i Siljan kommune i Telemark.

Inger Sigridnes

SILJAN: Tidligere i mai ble vegen høytidelig åpnet av ordfører i Skien Rolf Erling Andersen og ordfører i Siljan Ole Kristian Holtan. Snorklipping stod presidenten i FEMA, Hans Petter Strifeldt for. Bjørn

Richard Kirste i Statens vegvesen fortalte om hva som er gjort på vegen;

Sprengt bort fjell og vegetasjon for å bedre siktsoner, gjør at kjøringen kan planlegges på en helt annen måte. Det bedrer sikkerheten betydelig for alle, men særlig for MC. Lysmaster, skilt og annet som forbedrer situasjonen for alle er også flyttet. Og så er det montert underskinne på autovernet i svingene på vegen. Det er også asfaltert et par meter inn på sideveier med grus,

slik at denne grusen ikke drar inn på riksveien. Noen fotgjengeroverganger er også intensibelyst.

Hele MC-prosjektet har kostet om lag fem millioner kroner. I følge leder av Norsk Motorcykel Union, Hans Vestre, er denne veistrekninngen et europeisk pionerprosjekt.

Første MC-veg: Jan Petter Lyng i Statens vegvesen får skryt fra MC-organisasjoner for den nye MC-vegen. (Foto: Inger Sigridnes)



AKTUELT

**Dyrere E18-tunneler**

■ ■ Etter at kontrakten om bygging av den nye E18 mellom Kristiansand og Grimstad ble inngått sommeren 2006 har nye og strengere tunnelkrav gjort at de sju vegtunnelene som til sammen er nær seks kilometer lange, blir om lag 38 millioner kroner dyrere. Tilleggsarbeidene gir økte anleggskostnader som skal dekkes inn på årets og neste års budsjett.

Ny runde Øvre sund

■ ■ Byggingen av Øvre sund bru i Drammen skal ut på ny utlysningrunde i fire etapper. De to første utlysningene kommer trolig rundt 1. juli og i august. De to siste kommer i løpet av høsten. Det er beregnet en mindre anleggsoppstart i november/desember, mens selve brubyggingen ventelig tar til i løpet av våren 2009. Brua skal åpnes i 2011.

**Elektro i Fatla**

■ ■ Kvinnherad Elektro har lågaste tilbud på elektroanlegget i den 2,2 kilometer lange Fatlatunnelen på riksveg 55 mellom Leikanger og Sogndal. Dei vil gjere jobben for 10,8 mill. kr. Andre tilbud kjem frå ELTEL Networks, 11 mill. kr, Mesta 11,4 mill.kr, Ågotnes Elektro 12,1 mill. kr og NSI A/S 12,6 mill. kr. (Illustrasjonsfoto: Geir Brekke)

Stort sprik

■ ■ Det er stort sprik mellom dei fire tilboda på reinsk og inspeksjon av 14 tunnelar på stamveg og riksvegnettet i Voss og Hardanger distrikt. Mesta tek til på oppdraget om eit par veker til ein pris på 5,7 mill. kr. E. Opedal & Sønner ga ein pris på 7,6 mill. kr, Tunnelteknikk AS på 9,8 mill. kr og Veidekke AS gav ein pris på 11 mill. kr.

Tre vil bygge på rv. 452

■ ■ Tre tilbydere har meldt interesse for storjobben på rv. 452 i Kristiansand. Det skal bygges 2,5km gang/sykkelveg fra Fagerholt til Dalsveien, vegen skal oppgraderes på 1,3km av strekningen, mens 0,7km skal legges i ny trase. Tilbyderne og tilbudene er: TT Anlegg AS: 73,9 mill. kr, Mesta AS: 77,9 mill. kr og Repstad Anlegg AS: 67,1 mill. kr.

Går til kamp mot kjempebjørnkjeks

Statens vegvesen kjemper mange slag i vegkanten mot uønskede planter. Nå er kjempebjørnkjeksen det største problemet, som sprer seg fortere enn lupiner.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Kjempebjørnkjeks er svarstelstet i kongeriket. Den er fetteren til Tromsøpalma og kan bli over fire meter høy og er vanskelig å bli kvitt. I likhet med en del andre planter ble den innført som prydeplante og kommer opprinnelig fra Kaukasus. Før det blir gitt marsjordre fra dem som sitter på pengesekken om å gå ut i krigen mot kjempebjørnkjeksen må Statens vegvesen få en bedre oversikt over fiendens hær så angrepet kan planlegges.

Biologisk ørken

- Problemet med kjempebjørnkjeksen er at den stenger lyset ute slik at all annen vegetasjon dør og jorda eroderer. Der planta har stått blir det en biologisk ørken. Denne flerårige planta inneholder også ei giftig saft som gjør at du kan få første eller annen grads forbrenning. Måten å ta livet av den på er med spade, klippe av blomster eller bruke plantevernmidler, opplyser Tore Felin anleggsgartnermester i Statens vegvesen Region øst. Planta har fått godt roffeste på Østlandet, særlig i Østfold. Den trenger lite sol og vokser både i tørre vegkanten og fuktige elvekanter. Og den sprer seg fort langs vegen, grøfter og vassdrag med vann og vind, folk og fe.

Tiltak nå

Det er nå, mens plantene er relativt



Vanskelig kamp: Kjempebjørnkjeksen kan bli over fire meter høy og må enten fjernes med spade eller plantevernmidler. Her klipper Tore Felin av blomstene så ikke frøene skal spres. (Arkivfoto: Olav Heggø)

små, at de bør fjernes. I fjor brukte Statens vegvesen 50 000 kroner på å fjerne kjempebjørnkjekks langs etatens veger i Oslo. Oslo kommune brukte hele 400 000 på dette. Felin er opptatt av å få til et godt samarbeid med kommunene om å fjerne plantene. Videre at byggeledere og entreprenører må

registrere hvor det er kjempebjørnkjekks.

- Det er viktig å få en oversikt over omfanget og kostnader for å få bort plantene. Fra 2010 blir det standard i kontraktene med entreprenørene at de skal bekjempe denne planta, men allerede fra høsten er det mulig å få det inn i kon-

traktene, sier Felin, som håper å få til en mer systematisert bekjempelse enn i dag.

Statens vegvesen har for øvrig sektoransvar for miljø og skal sjekke den økologiske tilstanden langs stamvegnettet. Dette innebærer også å registrere uønskede arter og fjerne disse.

Konferanse om føreropplæring i Kroatia



CIECA-konferanse: Cecilie Waterloo Lindheim fra Statens vegvesen skal holde foredrag om "Sei i frå-kampanjen på CIECA's konferanse i Kroatia i slutten av mai. (Foto: Henriette Erken Busterud)

28.-29. mai skal CIECA, som jobber med å utvikle og samordne krav til føreropplæring og førerprøver, ha generalforsamling og konferanse i Kroatia.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - "Harmonizing saves life" er tema for årets konferanse, forteller Jan Edvard Isachsen, som er en av tre deltagere fra Statens vegvesen. Det blir fire sesjoner.

- Tema for disse er teknologiske nyvinninger i forhold til gjennomføring av teoretisk og praktisk førerprøve, føreropplæring i to faser, nye metoder innen føreropplæring og kampanjer for unge førere. Når det gjelder sistnevnte

skal Cecilie Waterloo Lindheim fra oss holde foredrag om "Sei i frå-kampanjen", opplyser Isachsen.

Sonja Sporstøl fra Vegdirektoratet ble for øvrig valgt til generalsekretær i CIECA i 2005, et verv hun vil ha fram til i år.

CIECA er en internasjonal organisasjon bestående av departementer, direktorater og private selskap som har ansvar for førerprøver. Dette er et viktig faglig forum for dem som jobber med føreropplæring og førerprøver. Gjennom CIECA kan Statens vegvesen bidra til å utvikle føreropplæringen og påvirke fremtidige EU-krav på dette fagfeltet. EU utlyser nemlig stadig prosjekter som CIECA gjennomfører hvor resultatene danner grunnlag for EU sine beslutninger og direktiv



På vent: Det planlagte lokket over E39 Tjensvollkrysset i Stavanger blir truleg utsett til 2009. (Foto: Geir Brekke)

Snur på kronene

Statens vegvesen må vurdere utsetting av planlagde vegprosjekt for å kome i mål med dei tildelte budsjettmidlane for 2008.

Geir Brekke

BERGEN: - Vi må no ha ein ny gjennomgang av prosjekt som var planlagt starta opp i 2008 for å finne midlar til å fullføre det som alt er i gong av arbeid, opplyser utbyggingssjef Kjartan Hove i Sta-

tens vegvesen Region vest. Einaste post regjeringa har styrka er løyvinga til drift av riksvegferjesambanda. Her meiner regjeringas det er naudsynt med 115 friske millionar kroner.

Haukeli

Det er på nytt i gang arbeid med utbetring av E134 Hakelitungnelane. Arbeidet er her blitt meir omfattande enn opphavleg planlagt. Regjeringa peikte i Stortingsproposisjon 45 tidlegare i vår på at ein skulle kome attende til tilleggsbehovet på 95 mill. kr i revidert nasjonalbudsjett.

I revidert budsjett skriv regje-

ringa at meirbehovet no er sett til 70 mill. kr.

- Dette blir finansiert gjennom omdisponeringar innan tildelt ramme for riksveginvesteringar i 2008, skriv regjeringa i revidert nasjonalbudsjett.

Stavanger

I Region vest vil ein sjå nærare på aktuelle prosjekt, både store og grupper av mindre utbyggingsprosjekt, som kan setjast ut. Regionen har alt peika på den planlagde utbygginga av lokket på E39 Tjensvollkrysset i Stavanger, som etter planen skulle hatt byggjeart til hausten. Dette vil no truleg bli sett

ut til 2009. Det er og ei rekkje andre og mindre prosjekt på riksvegnettet som kan bli sette ut. Dette gjeld både prosjekt som alt har vore ute på tilbod blant entreprenørane og prosjekt som enno ikkje er lyste ut, men der byggjeart ligg inne i byggjeprogrammet for 2008.

Vegpakke Salten

Revidert nasjonalbudsjett inneheld altså ikkje tilleggsmidlar til vegbygging i 2008. Eit tilleggsbehov på OPS-prosjektet E18 Kristiansand-Grimstad på om lag 38 mill. kr blir dels dekkja ved overføringar frå 2007 og dels gjennom løyvin-

gar på budsjettet for 2009, går det fram av revidert budsjettproposisjon.

I tillegg til E134 Haukelitungnelane har regjeringa og omtalt behov for tilleggsfinansiering på 85 mill. kr i Vegpakke Salten fase 1. Sidan dette er eit bompengeprojekt føl ein reglane for deling av ekstrakostnader. Ekstrakostnaden utgjer kring 25 prosent. Auke på inntil ti prosent blir delt mellom bomselskapet og staten, medan auke over dette er eit statleg ansvar. Dermed bli bompengebidraget til den planlagde utbygginga av rv. 80 Fauske-Bodø redusert frå 60 til 53 prosent.

Ikke moden for å overta

- Vi er ikke moden for å ta over de øvrige riksvegene så lenge dette ikke er finansiert.

Håkon Aurlien

OSLO: Det sa Akershus-fylkesordfører Nils Aage Jegstad til Stortinget transport og kommunikasjonskomité sist uke.

- Å flytte riksvegene utenom stamvegnettet over til fylkeskommunene, er nok en statlig reform der ansvarsoverføringen ikke synes å være fulgt av penger. Det må transportkomiteen gjøre noe med, dersom reformen skal gjennomføres, sa Jegstad.

Overflyttingen skjer 1.januar

2010. 18 000 kilometer riksveger skal da gjøres om til fylkesveger.

I stand

Flere fylkeskommuner har i høringsuttalelser stilt krav om at vegnettet settes i stand før det flyttes over.

- Det har vært vanlig å sette i stand veger til den standard de skal ha før en overflytting. Vi er betenkt på å overta et ansvar for riksvegene når vi vet hvordan de er og hvilket etterslep vi allerede har på våre egne fylkesveger, sier fylkesordføreren.

Handling

Komiteen fikk en grundig presentasjon av de utfordringer hovedstadsområdet står ovenfor. Fra flere hold ble det bedt dels om handling fra komiteen, dels om å ikke stille seg i

vegen for lokale initiativ og da i første rekke Oslo-pakke 3. Det er et tverrpolitisk kompromiss om en bompengepakke som i stor grad skal finansiere et styrket kollektivtilbud i og rundt Oslo.

Samferdselsbyråd Peter N. Myhre i Oslo viste til at Oslo i dag huser en tiendedel av landets innbyggere. Prognoser peker mot en kvart million til de kommende 25 årene.

- Vi er avhengig av at kollektivtrafikken tar nær sagt all vekst og det krever satsing, sa han.

Ikke moden: Akershus-fylkesordfører Nils Aage Jegstad er reservert til tanken om å gjøre 18 000 km øvrige riksveger til fylkesveger. (Foto: Håkon Aurlien)



SYKKEL



Langs E39: Lisa Garpe og Jan Geir Fjogstad henter inspirasjon til planlegging av sykkelmotorvegen, med E39 i bakgrunnen. (Foto: Geir Brekke)

Første motorveg for sykler

Landets første sykkelmotorveg er nå under oppseiling mellom Stavanger og Sandnes.

Geir Brekke

STAVANGER: Ideen har eksistert i noen år. Den ble nevnt i Stavanger kommunes arbeid med kommunedelplan for sykkel og syklist i 2006, før en arbeidsgruppe med deltakere fra Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune og de berørte kommunene Stavanger, Sandnes og Sola startet arbeidet med realisering av ideen.

Via Forus

- Vi arbeider nå med et notat som skal være klart til sommerferien, og som skal opp til politisk behandling i de aktuelle kommunene, sier Lisa Garpe i Statens vegvesen. Hun har ansvar for planleggingen sammen med sykkelkontakt Jan Geir Fjogstad i Sør-Rogaland distrikt.

Når de politiske beslutninger er fattet vil man starte arbeidet med en kommunedelplan for sykkelmotorvegen mellom de to storbyene på Nord-Jæren, som selvsagt skal gå via de stadig voksende næringsområdene på Forus og Lura mellom byene.

- Ansatte i disse næringsområdene skal tilbys et godt, sunt og rimelig alternativ til å sitte i bilkø hver morgen og kveld. Det vil frigi vegkapasitet til nyttetraffikk, og medvirke til at behovet for parkeringsplasser ikke øker like mye som antall arbeidsplasser, sier de to.

- Sykkelmotorvegen er tatt med i Rogaland fylkeskommunes innspill til Nasjonal transportplan (NTP) for 2010-19, sier Fjogstad. Her er målsettingen at strekningen skal være tatt i bruk i løpet av perioden. Målet i NTP er å øke sykkelen

landdelen med 50 prosent i byer og tettsteder, noe som Statens vegvesen ser som realistisk med økte investeringer i et slikt vegnett.

Sykkelmotorvegen er en del av arbeidet med å nå målet for Nord-Jæren.

Arbeidsgruppen har sett på alternative ruter. I valget mellom å legge sykkelmotorvegen langs riksveg 44 og E39 har man falt ned på det siste.

- Det er mye blandet trafikk på rv. 44 og med rundt 60 krysningspunkter vil dette være en krevende løsning for sykkelmotorvegen. Den mest høyverdige strekningen vil nok være langs E39, sier Garpe.

Fire meter bred

Det er gjort en analyse av potensialet for arbeidsreiser langs sykkelmotorvegen. Beregninger viser også at hastigheten for transport-syklister kan økes opp mot 20 prosent ved bygging av en egen sykkelmotorveg på Nord-Jæren.

Det spesielle med sykkelmotorvegen framfor dagens gang- og sykkelveger er at det ikke er tillatt for fotgjengere på veien. Det kan likevel bli aktuelt å etablere gangveg langs kortere deler av sykkelmotorvegen, men med fysisk skille. I dag finnes en lignende løsning på Frognerstranda i Oslo. Med fire meters vegbredde vil det være midtlinje og tovegs sykkeltraffikk. Der behovet er tilstede vil det bli bygd støyskjermer mot hovedvegen.

Når kommunedelplanen for sykkelmotorvegen er godkjent vil det bli arbeidet videre med reguleringsplan.

- Det er for tidlig å si noe om kostnad og finansiering. Men vi håper at sykkelmotorvegen kan få status som et pionerprosjekt, og dermed bli tilført sentrale midler, sier Lisa Garpe og Jan Geir Fjogstad til Vegen og vi.

Full rulle fo

Marianne Haahjem sykler til jobb året rundt. Men før hun kommer så langt har hun levert et par unger i barnehagen og en på skolen pr sykkel.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Marianne Haahjem er blant dem som sykler til jobb året rundt. Hun bor i nærheten av Sognsvann og sykler til Helsefyret der hun jobber i Samferdselsetaten i Oslo kommune.

Hver dag sykler hun nesten to mil tur/retur i alt slags vær for å komme seg til og fra jobb. Før syklet hun bare fram til snøen kom, men i fjor fikk hun piggdekk av mannen sin, så da var det bare å trække til på is og snø også.

» All aktivitet for ungene skjer i nærområdet, så jeg sykler stort sett over alt. Som travel trebarnsmor er det lita tid til å trene, så det er ypperlig å kunne sykle til jobben.

Full rulle

Det er full rulle for trebarnsmoren. På en vanlig dag starter hun med å sykle til barnehagen med to søte små i sykkeltralle. Så sykler hun hjem for å følge eldstemann til skolen før hun sykler videre til jobb. Haahjem sykler en del på fritida også.

- All aktivitet for ungene skjer i nærområdet, så jeg sykler stort sett over alt. Som travel trebarnsmor er det lita tid til å trene, så det er ypperlig å kunne sykle til jobben, sier Haahjem.

Sykkelveger best

- Det har vært bra måkt og saltet på sykkelvegen langs Ring 3, med unntak av første dag etter påske da det var fem cm nysnø. Ellers er det stor forskjell på sykkelveger og lokale veier. Når jeg sykler fra nær-

heten av Sognsvann og ned til Ring 3 er det iste og glatt siden kommunen ikke salter, sier Haahjem.

Hun synes ellers at det er mange råsyklister som tar unødvendige sjanser og har sett mange syklistere som holder på å kollidere.

- Det er også alt for mange som sykler i svart, flere burde bruke farger så de synes bedre. Ellers trengs det flere sykkelfelt i byen, og det er skummelt med hull langs trikkeskinnene. Jeg synes også det burde være en strengere holdning til dem som parkerer i sykkelfelt. Åpnes det ei bildør der har du lite å stille opp med, sier Haahjem, som foreløpig har unngått knall og fall.

Konkurransesinnstinkt

Haahjem har et utpreget konkurranseinstinkt og har i alle år deltatt i sykle til jobben-aksjonen.

- Jeg kan jo nesten ikke ta fri fra jobb, da mister jeg jo kilometer. Jeg har jo så plagsomt stort konkurranseinstinkt at jeg er fristet til både å låse fast og punktere konkurrentenes sykler, ler Haahjem, som for øvrig hele tida sykler med tripp-teller for å slå egne rekorder.

Ivrig syklist:

Marianne Haahjem sykler nesten to mil hver dag tur/retur jobb i all slags vær. - En fin måte å få trent på når en har unger, sier hun. (Foto: Henriette Erken Busterud)

SYKKELVETTREGLENE

Smarte syklistere:

- er synlige i trafikken
- gir tydelige tegn
- ser andre trafikanter i øynene
- lytter til trafikken, ikke musikken
- venter på grønt
- gir fotgjengerne førsterett på fortauet
- bruker lys i mørket
- bruker hjelm

Kilde: Statens vegvesen og Syklistenes Landsforening



Drømmedag på sykkel

Siri Skagestein hadde sin drømmedag på sykkel da hun trakket Nasjonal sykkelrute nr. 1 langs Edvard Munchs gate i Åsgårdstrand en vakker vårdag i mai.

Kjell Wold

Drømmedag: Henrik Duus f.v. Tove Heimdal, Nils H. Eiet, Runar Hatlestad, Siri Skagestein, Øyvind Søfteland, Kirsti Burheim, Mari Dørsdal, Reidun Liverød, Jenny Melby og Lars O. Farstad i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

ÅSGÅRDSTRAND: Sammen med ti gode kolleger i sykkelnettverket til Statens vegvesen Region sør var hun på tre dagers temadager på sykkel i frodig og idyllisk vestfoldnatur.

- Vi møtes et par ganger i året, men bakgrunnen for disse tre temadagene i Vestfold var i tillegg til faglig påfyll også ønsket om "en sykkeldrømmedag" - det å få sykle og prøve ut tanker og ideer om sykkel i praksis, sa Siri Skagestein under en kort stopp i vakre Munch-kulisser.

Tre dagers samlingen startet i Horten med oppstart av arbeidet med sykkelplan for Horten. Dag 2

bestod av sykling og befaring langs kysten fra Horten til Sandefjord via Åsgårdstrand, Nøtterøy og idylliske Veierland. I Sandefjord ble det satt fokus på noen av byens utfordringer i sykkelbyprosjektet. Tredje og siste temadag gikk med til risikoanalyser og gruppearbeid.

- Det mest spennende med denne samlingen er også at vi er en veldig bredt sammensatt gruppe av sykkelfolk faglig sett med planleggere, landskapsarkitekter og en rekke andre yrkesbakgrunner. Det gjør sykkelnettverket vårt ekstra interessant og givende, sier Siri Skagestein.

For trebarnsmor



4 I FOKUS

Hva skal til for at du bruker sykkelen mer som transportmiddel?



Thorbjørn Moastuen, E6-utbygger, Lillehammer. Jeg sykler mest til og fra jobb de dagene jeg er på jobb i Lillehammer. Bedre vær er nok det som ville fått meg til å sykle enda oftere.



Per Sandberg, leder i Stortingets transport og kommunikasjonskomite. Mere medvind på eksisterende sykkelnett. Vi må bygge sykkelnett for å unngå at syklisten kommer i konflikt med motoriserte kjøretøy og gående.



Anne Sigrid Hamran, havnedirektør i Oslo. Jeg sykler til og fra jobben fra påske og ut september, men tror det er urealistisk med helårssykkelisme. Et godt tiltak for mer sykling vil være å la vegtrafikkloven omfatte trikken!



Siri Skagestein, leder for sykkelnettet i Statens vegvesen Region sør. Sykler til jobb daglig. Egentlig har jeg ikke så mange muligheter til å øke min egen sykling, for jeg bor sentralt i byen og går og sykler så mye jeg kan på fritiden, men det er viktig med biltilgang på jobb når en må reise langt i jobben.

- Feilslått sykkelpolitikk

Til tross for at politikerne i flere år har snakket om hvor viktig det er å få flere til å sykle, endrer ikke folk atferd.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Feilslått sykkelpolitikk og feige politikere, konkluderer generalsekretæren i Syklistenes landsforening (SLF). Foreningen har mye positivt å si om forslaget til Nasjonal transportplan (NTP) som nå har vært på høring: Blant annet blir det mer fokus på mindre investeringstiltak og drift og vedlikehold og skattelegging av parkeringsplasser skal vurderes. Men syklistenes generalsekretær Rune Gjøs (bildet) er langt fra fornøyd.

Særlig ikke med at det først blir et sammenhengende sykkelvegnett langs stamvegene om femti år. Det står heller ikke noe om sykkelveger langs øvrige riksveger i NTP.

Kan ikke vente

- Vegnettet henger sammen når jeg kjører bil, men ikke når jeg sykler til jobb. I følge NTP blir ikke sykkelvegnettet langs stamvegene sammenhengende før i 2037. Vi kan ikke vente femti år på at syklistene skal få et tilfredsstillende tilbud. Vi mener staten kan få til et sammenhengende sykkelvegnett i løpet av 20 år, noe som vil koste rundt 24 milliarder kroner. For hver investerte sykkelkroner får samfunnet igjen tre kroner i form av helsegevinster, påpeker Gjøs, som i likhet med andre må tåle

tuting fra irriterte bilister fordi han sykler i vegen av mangel på tilrettelegte sykkeltraseer.

Bil øker mest

- Nasjonale myndigheter har hatt fokus på sykkel og miljøvennlig transport siden 90-tallet. I Regjeringens stortingsmelding om klima er målet en sykkelandel på ti prosent. Men biltrafikken øker mer enn andelen sykkelreiser i de største byene. Sykkelpolitikken har med andre ord slått helt feil på grunn av manglende tiltak og politisk vilje, konkluderer Gjøs.

Staten må presse

Gjøs mener feige politikere og sykkelvegnett som ikke henger sammen er den viktigste grunnen til at ikke flere sykler.



- I Oslo bruker de 10-20 millioner på en sykkelveg i Blindernveien. Men det hjelper ikke når de samme politikerne tillater gateparkering i fortsettelsen. Å fjerne gateparkering så det blir sammenhengende sykkelnett er enkle og billige grep som vil få flere til å sykle. Det hjelper ikke å gjøre litt her og der, påpeker Gjøs.

Han mener staten nå må presse bykommunene til å tilrettelegge bedre, gjerne med en belønningsordning slik det er for kollektivtiltak.

AKTUELT

**Flere forbehold**

■ ■ Også Sør-Rogaland distrikt i Statens vegvesen har tatt forbehold i kontrakten med regionvegsjefen om måloppnåelsen for 2008. Dette gjelder målene for trafikant- og kjøretøyområdet i distriktet. - Vi har store problemer med å få tak i folk til å fylle opp etter medarbeidere som slutter hos oss, sier seksjonsleder Dag Folkestad (bildet)

til Vegen og vi. Skal jeg få tilsatt ny ingeniør må jeg opp i lønstrinn 60 for å være konkurransedyktig på lønn. Men ingen av våre medarbeidere på seksjonen har et slikt lønnsnivå i dag. Da hjelper det ikke at vårt distrikt er det mest effektive på kjøretøybehandling i regionen, sier Folkestad. (Arkivfoto: Geir Brekke)

Ny Sannesundbru

■ ■ Den nye Sannesundbrua på E6 i Sarpsborg ble tatt i bruk sist uke. Frem til november skal den gamle brua rehabiliteres og i november skal de to tas i bruk som firefelts bru med to felt i hver retning. Byggingen av den nye brua og rehabiliteringen av den gamle gjøres av Bilfinger Berger AG og vil koste ca. 300 mill. kr. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)



Mer vegbygging: Landets fylker har en lang ønskeliste for nye vegprosjekt. Det kommer fram i høringsuttalelser i forbindelse med Nasjonal transportplan. (Arkivfoto: Kjell Wold)

FYLKENES NTP-ØNSKER:**100 milliarder kroner**

Fylkeskommunenes høringsuttalelser til NTP-forslaget 2010 - 2019, gir en ønskeliste på nyinvesteringer på stamvegnettet på over 100 milliarder kroner utover gitt planramme.

Kjell Wold

OSLO: - I vårt forslag til NTP er det lagt til grunn en statlig innsats

til investeringer på stamvegnettet på 27 milliarder kroner i perioden 2010-2019. Summen av ønsker fra fylkeskommunene sprenger derfor alle rammer for NTP-forslaget og viser et enormt gap mellom de politiske forventningene ute i fylkene og de økonomiske rammer som staten så langt har lagt til grunn, sier seksjonsleder ved Utbyggingsavdelingen i Statens vegvesen vegdirektoratet, Turid Stubø Johnsen (bildet).

**Bred tilslutning**

- Det er samtidig viktig å merke seg at høringsuttalelsene gir bred tilslutning til den linjen som etatene har foreslått om å øke innsatsen på drift- og vedlikehold, understreker Stubø Johnsen.

Til tross for det enorme gapet som er mellom fylkenes ønsker og statens planleggingsrammer, er fylkenes ønskelister likevel viktig å forholde seg til dersom rammene skulle bli økt under vegg. Dessuten

er høringsuttalelsene fra fylkeskommunene viktige innspill til arbeidet med handlingsprogrammet som skal vedtas om vel ett år. - Selv om det er mye av det fylkene ønsker seg som ikke kan realiseres på svært mange år, er det viktig å ha innspillene med seg i det videre arbeid både med NTP og handlingsprogram i årene framover, sier Stubø Johnsen.

Trafikksikkerhetseffekt

I transportetatens forslag til NTP er det foreslått en betydelig økt satsing på målrettede, mindre investeringstiltak, for blant annet å

styrke trafikksikkerheten og legge forholdene bedre til rette for gående, syklende og for kollektivtrafikken. Fylkene ser for det meste ut til å slutte seg til en slik satsing, men vektlegger i mye større grad de store, strekningsvise utbyggingsprosjektene.

- Jeg håper inderlig ikke dette bidrar til å dreie søkelyset bort fra vår forslåtte satsing på mindre kostbare, men svært målrettede og effektive tiltak. Å kunne få mest mulig trafikksikkerhet for pengene er svært viktig, uansett hvordan den endelige økonomiske rammen måtte bli, sier Johnsen.

Lagar separate handlingsprogram

For første gong skal det lagast separate handlingsprogram for gjennomføring av Nasjonal transportplan.

Geir Brekke

BERGEN: Eit handlingsprogram for stamvegar og fylkesvise handlingsprogram for det nye regionale vegnettet. Forvaltningsreformen frå 2010 er forklaringa på det.

Regionansvar

Statens vegvesen skal framleis ha

ansvar for utbygging av stamvegnettet og lagar handlingsprogrammet for dette.

- Dei nye regionane skal ha ansvaret for handlingsprogrammet for det som blir regionvegnettet frå 2010, både planprosessen og innhaldet i programmet. Ein del av det uforandte arbeidet med handlingsprogrammet vil også her falle på Statens vegvesen sine regionkontor, seier regionvegsjef Olav Ellevset. I dag er handbøkene og gjeldande vegnormalar grunnlaget for all vegplanlegging i vegvesen. Statens vegvesen har i dag ifølgje

veglova lovpålagt ansvar for medverknad i forvaltinga av fylkesvegane. Tilleggsoppgåvene som kjem med øvrige riksvegar etter 2010 vil ikkje bli tilsvarande lovfesta, men skal avtalast direkte med dei enkelte regionane. Samleis blir det opp til kvar einskild region å avgjere om fylkesvegnettet og øvrige riksvegar budsjettmessig skal handsamast under eitt, eller om rāmene skal haldast skilde.

Vedlikehold

Bortsett frå organiseringa med to ulike handlingsprogram vil det og

ble ei dreieing i innhaldet, med meir vekt på utvikling av eksisterande vegnett. I samsvar med framlegget til NTP frå Statens vegvesen blir det større innsats på tyngre vedlikehald og strekningsvise tiltak og mindre vekt på dei store utbyggingstiltaka i komande 10-årsbolken i arbeidet med handlingsprogram for stamvegnettet.

Ny arbeidsdeling: - Ein del av programarbeidet for regionvegane vil framleis falle på Statens vegvesen, seier regionvegsjef Olav Ellevset. (Foto: Geir Brekke)





Bedre Hvalerveg

■ ■ Hvaler-politikerne vil for annen gang be om å få forlenget bompengerevningen på rv. 108 for å finansiere utbedring av lokalvegnettet. Etter at Hvalertunnelen var nedbetalt ble det enighet om en to års forlengelse for å delfinansiere en utbedring av fylkesvegen til fiskehavnen Utgårdsdalen (bildet). Dette er den største fiskehavnen øst

for Lindesnes med mottak av 3000 tonn fisk og skalldyr, med potensial for dobling såfremt vegen utvides. I disse dager er anleggsarbeidene i gang og det innebærer også at det skal bygges en gang- og sykkelveg. 15. januar neste år er bompengerperioden slutt, men nå er diskusjonen i gang om en ny forlengelse. (Foto: Håkon Aurlien)



Ny rundkjøring

■ ■ Et nytt kontorbygg fører til at et kryss blir bygget om til rundkjøring på rv. 540 i Fyllingsdalen i Bergen. Det er kommet fire tilbud på arbeidet. Halvorsen Grave og Transportservice har laveste pris, med 7,9 mill. kr. Deretter følger Staren med 8,3 mill. kr, Mesta med 9,4 mill. kr og Dønne Maskin med 11,6 mill. kr. (Foto: Geir Brekke)

Ti ras ved Otta

Regn og snøsmelting løste ut ti ras langs vegene i nordre Gudbrandsdalen tidlig i mai. Fortsatt er en kjørebane stengt på E6 sør for Dovre.

Håkon Aurlien

OTTA: - Vi kan nok ha ras hvert år, men jeg har aldri opplevd så mange på en gang, sier seksjonsleder Bjørn Romsås i Statens vegvesen. Han er glad ingen kom til skade ved rasene, og at de materielle skadene ble begrenset. Utbedringen av E6 ved Dovre vil koste over en halv million kroner. Der sviattet grunnen under halve E6. Nå graves 1000 kubikkmasser bort og erstattes av et nytt vegfundament i lett isopor. Trolig kan vegen tas i bruk rett over helgen.

Det første raset skjedde inntil riksveg 15 mellom Otta og Vågå den 30. april. Mye nedbør i vinter hadde mettet jordbunnen. Da varmen kom og snøen smeltet løsnet det oppe i lia slik at jordmasser kom i sig nedover fjellsiden og truet både vegen og en grend. Først rett før 17. mai fikk beboerne flytte tilbake til husene sine.

Dramatikk

Dagen etter var det mer dramatikk like nord for Otta sentrum, da jordmasser kom nedover mellom bolighus, veltet en garasje og fortsatte over E6. Det gikk ni timer før E6 var ryddet og kunne gjenåpnes. Siden kom flere ras. Det største var på den vernede Kollavegen øst for Lom, tidligere riksveg gjennom et meget bratt område inntil Vågåvannet. Store jordmasser løste ut 800 meter opp i fjellsiden og dannet en flere meter dyp ny skjæring i landskapet. Sakte seg raset nedover fjellsiden, over vegen og ned til vannet. Vegen ble dekket av 30 cm gjørme. Etter noen dager ble vegen ryddet etter en geologisk vurdering i regi av kommunen og Vegvesenet.



Overgravd: En kulvert under fylkesvegen gjennom Sel gikk tett og vegen måtte graves over for å unngå skader på hus og jernbane. (Foto: Håkon Aurlien)



Rasstengt: Kollavegen mellom Vågåmo og Lom ble stengt, befart av Vegvesen og kommune f.v. Terje Mork og teknisk sjef Terje Hoel i Lom kommune, geotekniker Egil Storeby og seksjonsleder Bjørn Romsås (Foto: Håkon Aurlien)



Sperret E6: Garasje og bil ødelagt i et ras inntil E6 i Otta sentrum. (Foto: Håkon Aurlien)

Gangbrua på plass

Byggingen av ny gangbru over E6 i Alta er nå i gang. Skoleelever og kirkegjengere skal få en tryggere hverdag.

Giselle Jensen

ALTA: Utseendet til gangbrua har vært flittig debattert i byen og ikke alle ler like begeistret.

- Den blir nok fin bare vi får hengt torsk på den, sa Vegen og vis taxisjåfør. Han synes likheten mel-

lom den nye gangbru og fiskehjellene rundt i fylket er påfallende. Andre tror brua blir en positiv tilvekst til byen. Sikkert er det at brua blir et godt synlig landemerke i byen.

Gangbrua er levert av Aas-Jacobsen i samarbeid med Plan Arkitekt AS, som vant arkitektkonkurransen. Hensikten er å tilby skoleelevene på Elvebakken skole sikrere skoleveg. E6 skjærer rett gjennom tettstedet Elvebakken i Alta og har lenge vært en alvorlig trussel mot trafikksikkerheten i byen. Nå er strekningen gjennom tettstedet

rustet opp og farten er senket til 40km/t. Gangbrua bygges på et fundament av betong, mens konstruksjonen er en fagverksbru av stål. Det meste er på plass, og nå monteres tremellene som skal beskytte trafikantene mot regn og snø.

- Vi regner med å ha alt klart i starten av juli, forteller byggeleder Oddbjørn Opgård.

Slipper å krysse E6: Gangbrua forbinder gangvegen til kirken og barneskolen med boligområdet på nedsiden av E6. (Foto: Giselle Jensen)

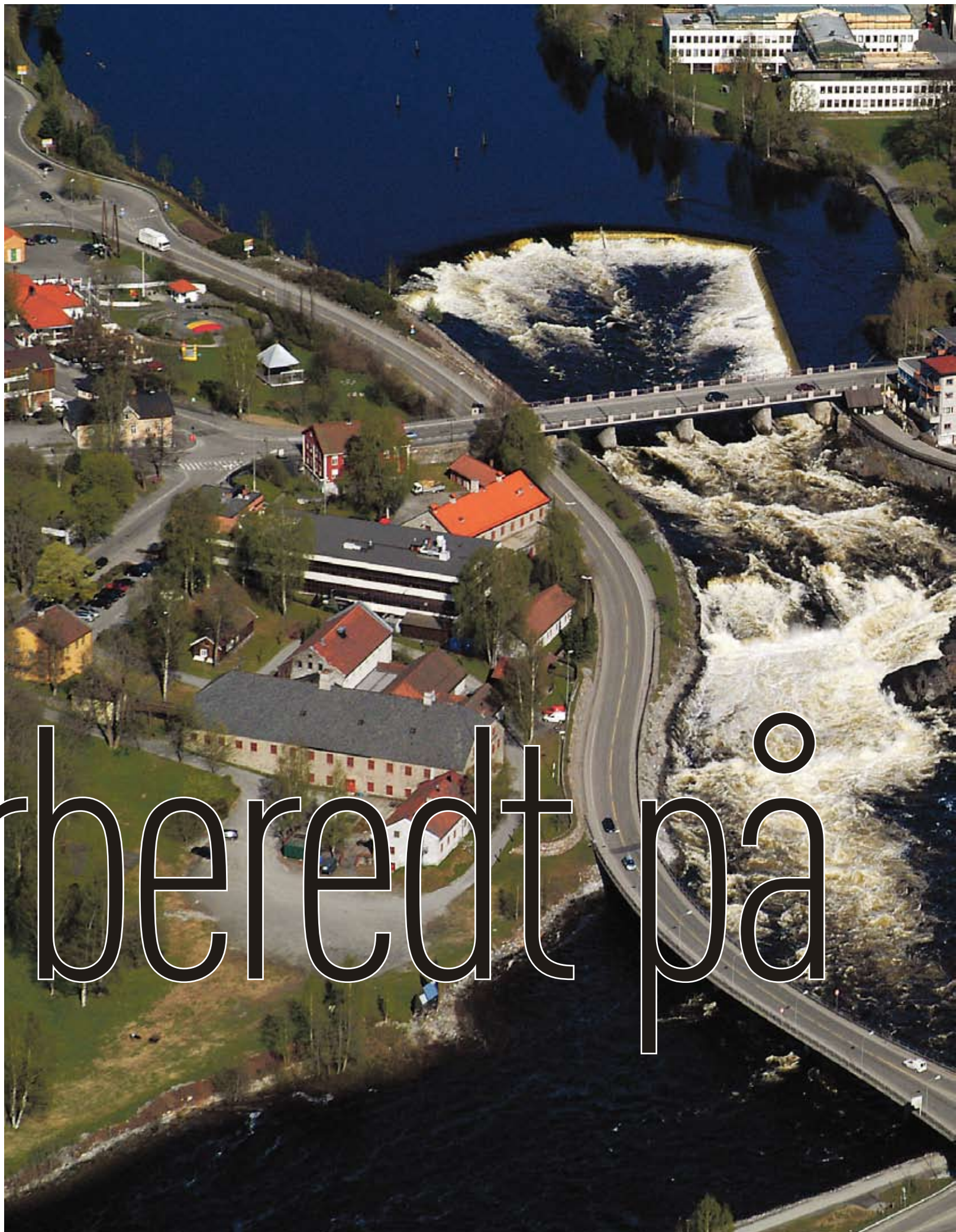


FLOMBEREDSKAP

Numedalslågen: Vannstanden er allerede høy i Lågen ved Kongsberg. (Foto: Håkon Aurlien)

NEDRE EIKER ■
Statens vegvesen i Nedre Buskerud og Politiet i Søndre Buskerud er sammen med de andre beredskaps- og redningsetatene godt forberedt på en mulig storflom i juni.

Forberedt på



Kjell Wold

- Vi har vært i god dialog med hverandre i lengre tid allerede og skal være godt forberedt på det som måtte komme, sier Tore Braaten i Statens vegvesen.

- Etter møtet i Beredskapsrådet hos Fylkesmannen i slutten av april skal både redningsetatene og de enkelte kommunene kunne stille enda bedre forberedt og samkjørt enn i fjor, sier Per Henriksborg i Politiet.

NVE på hugget

De berømmer også NVE for å stille bedre forberedt og med et forbedret opplegg for flomvarsling i forhold til i fjor. Både Statens vegvesen og Politiet mener de trakk nyttige erfaringer og viktig lærdom av fjorårets flom både i Numedalslågen og Drammensvassdraget. Da måtte E134 stenges både i Mjøndalen og Kongsberg fordi elvene gikk over sine bredder mange steder. Reguleringsmyndighetene har også begynt å tømme vannmagasiner tidligere denne våren for å gi plass til de enorme snømengdene i høyfjellet som starter å smelte for alvor nå i slutten av mai og juni/juli.

Den første vårfloppen i Numedalslågen og Drammenselva har allerede

nådd fem års nivå, men er nå litt på hell. Det er ventet betydelig mer når snøsmeltingen i høyfjellet starter for alvor. Det kombinert med milde og nedbørsrike uker fram mot sankthans kan gi den største flommen i noen av vassdragene på Sør- og Østlandet på flere tiår.

- Enkelte steder østafjells meldes det nå om dobbelt så store snømengder som i fjor. Snøsmelting og mye nedbør samtidig i ukene framover kan gi oss en travel tid på vegnettet, sier Braaten. Per Henriksborg i Politiet sier de kan sette inn ekstramannskaper fra blant annet UP, Sivilforsvaret og Forsvaret, dersom flommen gjør at veger må stenge og trafikken omdirigeres.

Nær vegbanen

- Akkurat nå står vannstanden bare 30-40 centimeter fra vegbanen på det laveste her i Nedre Eiker. Selv om det er rolig akkurat nå venter vi større vannmengder i juni og juli, frykter Tore Braaten. Men han er likevel trygg på at samarbeidet og beredskapsplanleggingen som allerede er iverksatt med de andre redningsetatene, Fylkesmannens beredskapsavdeling og kommunene gjør at Sør- og Østlandet burde stille godt forberedt på de mulige flomscenarier som måtte komme utover våren og sommeren.

Kriseorganisasjonen er klar

- Ved store flomsituasjoner vil Vegdirektoratets kriseorganisasjon tre i kraft og bistå regionene, samt opprette kontakt med Samferdselsdepartementet og andre aktuelle parter.

Det sier leder for sikkerhet, beredskap og krisehåndtering i Statens vegvesen Vegdirektoratet, Hein Gabrielsen. Allerede i slutten av april ble Samferdselsdepartementet orientert av Statens vegvesen om den aktuelle situasjonen og utsiktene for vårfloppen 2008.

Koordinator

Statens vegvesen har en organisasjon

som er tilpasset det å håndtere hendelser som strekker seg ut over vanlig trafikkberedskap.

- Vi har etablert et system for krisehåndtering på distrikts-, regions- og direktoratsnivå. Regionen og distriktet ivaretar hendelser som oppstår ute på vegnettet etter nærhetsprinsippet. Direktoratet er koordinator for etaten og bindeledd mot departementet, sier Hein Gabrielsen.

Informasjon

På bakgrunn av jevnligesituasjonsrapporter fra NVE de siste ukene har Vegdirektoratet bedt aktuelle regioner og distrikter om å være spesielt proaktive overfor en mulig kommende flom.

- Regionens ansvar i en flomsituasjon er å overvåke og vurdere utviklingen og gi støtte og råd til distriktet for å hindre eller redusere skadeomfanget. Vi skal også framskaffe grunnlag for rapporter til overordnede myndigheter, tilsatte, media og eventuelle pårørende, forteller sikkerhets- og beredskapsleder i Statens vegvesen Region sør, Steffen Ousdal.

Han understreker hvor viktig det er å distribuere relevant informasjon til distriktene, være bindeledd til andre fagmyndigheter og eventuelt koordinere innsatsen mellom flere distrikter. Skulle behovet være til stede det kan det også bli aktuelt å opprette en egen regional kriseorganisasjon.

Godt forberedt: Tore Braaten i Statens vegvesen og Per Henriksborg i Politiet er klare til å møte en eventuell storflom i Drammensvassdraget, her fra Mjøndalen nå midt i mai 2008. (Foto: Kjell Wold)



STORRE FLOM

AKTUELT



Vedlikehold: Kamp om funksjonskontrakt i Nord-Norge. (Foto Helge Rong)

Rettslig avgjørelse om en funksjonskontrakt

Hvem som får kontrakten på drift og vedlikehold av vegene på Senja de neste årene må avgjøres i rettssystemet.

Helge Rong

HEMNESBERGET: NCC leverte det laveste tilbudet, men Statens vegvesen forkastet dette tilbudet. I stedet har Vegvesenet inntil Mesta, som hadde nest laveste pris. NCC aksepterer ikke avgjørelsen og har brakt saken inn for rettsystemet.

Midlertidig forføyning

Oslo tingrett ga nylig entreprenøren medhold i et krav om midlertidig forføyning, slik at Statens vegvesen ikke kan skrive kontrakt med Mesta før saken er avgjort. Trafikkdirrektør i Statens vegvesen, Ole Christian Torpp, vil ikke kommentere saken, siden den nå er flyttet til rettsapparatet.

- Av prinsipp kommenterer vi ikke saker som håndteres i rettsystemet, er den eneste kommentaren Ole Chr. Torpp vil gi til Vegen og vi.

Mister tid

Inneværende kontrakt for drift- og vedlikehold på Senja går ut 31. august. Tiden begynner dermed å bli knapp hvis det skal bli skifte av entreprenør. NCC har kontrakten som nå går ut. Tre entreprenører kjemper om Senja-kontrakten med følgende tilbud: NCC, 167,1 mill. kroner, Mesta, 182,8 mill. kroner og Kolo Veidekke, 236,7 mill. kroner. Etter kontrollregning og undersøkelser av kvaliteten på tilbudene innstilte tilbudsnemnda i Statens vegvesen på Mesta, som etter en samlet vurdering står igjen med det beste tilbudet.

Mesta vinner

Også i to andre områder er nest billigste tilbyder foretrukket, Søre Sunnmøre og Ytre Sunnfjord, også her med Mesta som vinner. Opedal og sønner var lavest i Ytre Sunnfjord med 82 mill. kroner, mens Mestas tilbud var på 90 mill. kroner. Inneværende kontrakt har Kolo Veidekke. I Ytre Romsdal er tilbudet fra NCC nesten 90 mill. kroner lavere enn nummer to på

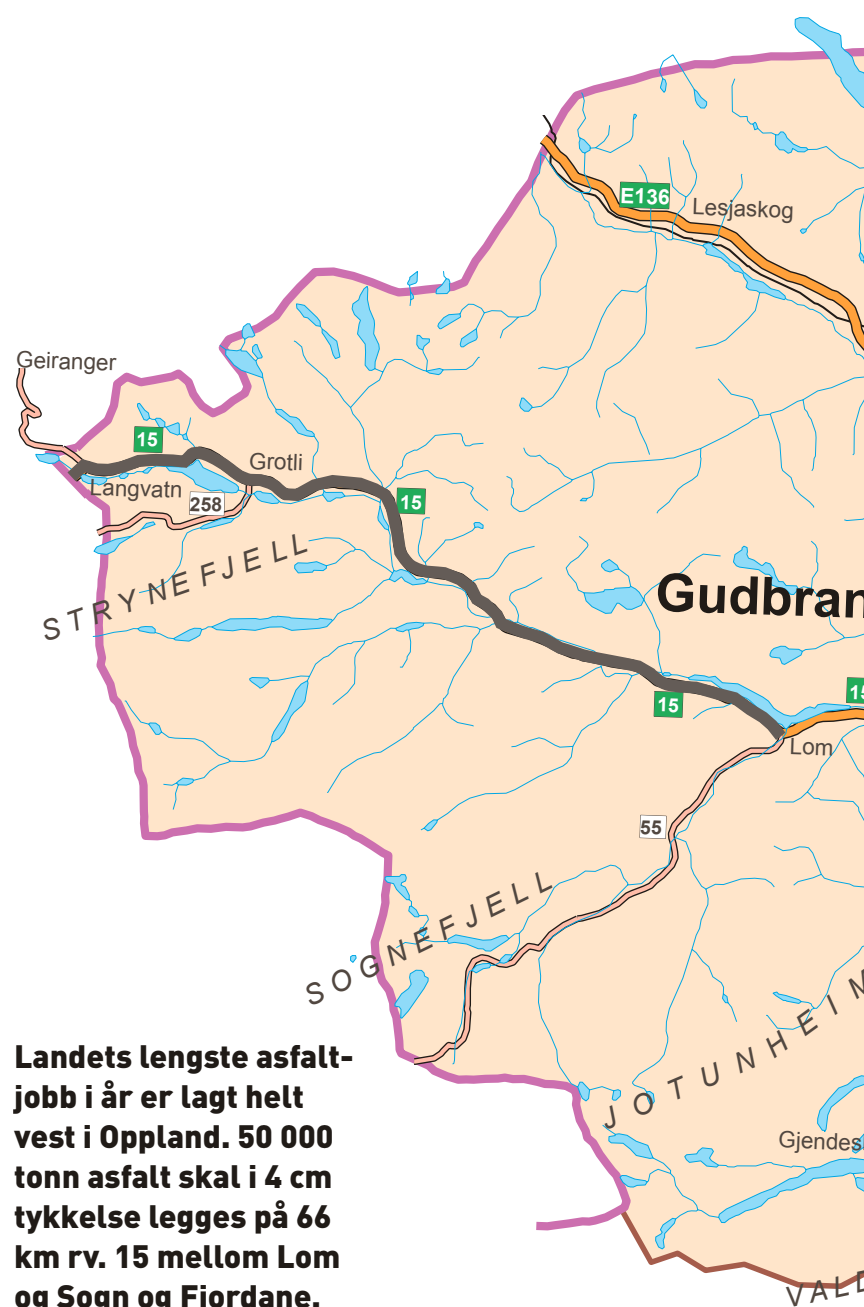
listen, Mesta, med 190,3 mill. kroner mot 278, 7 mill. kroner. Her har Mesta dagens kontrakt.

Også i tidligere tildelingsrunder er det andre enn laveste pris som har fått kontraktene. Alle tilbud kontrollregnes og gjennomgås før endelig rangering. Tildelingen skjer etter forhåndsdefinerte kriterier. Det er her forskyvinger av den første rangeringen finner sted.

Andre rettstvist

Tildelingen av Senja-kontrakten er den andre som havner i rettsapparatet siden Statens vegvesen konkurranseutsatte drift- og vedlikehold av vegnettet i 2003. Den første saken er fra 2004, da NCC tilbød Statens vegvesen rabatt om de fikk to spesifikke kontrakter. Selskapet hadde laveste pris på den ene og nest laveste pris på den andre. Med rabatten ble selskapet billigst på begge to, noe som gikk på bekostning av selskapet Trafikk og Anlegg AS. Saken ble brakt inn for Borgating lagmansrett, som konkluderte med at Statens vegvesen hadde fulgt anskaffelsesreglementet. Også Klageorganet for offentlig anskaffelse (KOFA) støttet lagmansrettens kjennelse.

Landet asfalttj



Landets lengste asfaltjobb i år er lagt helt vest i Oppland. 50 000 tonn asfalt skal i 4 cm tykkelse legges på 66 km rv. 15 mellom Lom og Sogn og Fjordane.

Håkon Aurlien

LOM: - Asfaltdekket er opptil 20 år gammelt og sprukket opp. Når vi først er i gang er det gunstig å ta hele strekningen heller enn å komme tilbake og ta delstrekninger om få år, sier seksjonsleder Bjørn Romsås i Statens vegvesen.

Mesta AS har fått jobben verd 32 millioner kroner. Et eget asfaltverk er satt opp i et grustak i Bismo, en mils vei innenfor Lom. 2500 tonn

asfaltolje, på fagspråket bitumen, kommer fra Sarpsborg og noen tilleggsmaterialer kommer fra Hamar. Ellers skal grus og sand tas ut lokalt, blandes i Bismo og kjøres ut til asfaltleggeren.

» Når vi først er i gang er det gunstig å ta hele strekningen heller enn å komme tilbake og ta delstrekninger om få år

-Med mindre været slår seg helt vrangt eller det oppstår tekniske problemer, skal det gå problemfritt å få strekningen asfaltert i sommer, sier byggeleder Kjell Eide.

-Men dette er snakk om en relativt stor produksjon og Mesta vil nok trenge hele tiden fra 19. mai til

...s lenggste ...obb

66 km sammenhengende: -
Store avstander gjør det lønnsomt
å legge mye når vi først er i gang,
sier seksjonsleder Bjørn Romsås.
(Foto: Håkon Aurlien)



Her er listen over de ti riks- og fylkesvegene i Norge som får lagt lengst sammenhengende lag med ny asfalt i 2008:

Strekning	Distrikt	Lengde
Rv. 15 Ysteriet-Oppljøstunnelen	Gudbrandsdal	66,8 km
Rv. 880 Gednje-Berlevåg	Øst-Finnmark	41,0 km
E134 Fjellstad-Røldal	Øvre Telemark/Voss/Hardanger	34,3 km
Fv. 636 Bogen-Holkestad	Salten	20,8 km
Rv. 26 Plassen-Nybergsund	Hedmarken-Østerdalen	18,9 km
Rv. 888 Ifjord-Lebesby-Bekkarfjord	Øst-Finnmark	18,1 km
Fv. 102 Breivikbotn-Sørvær	Nord-Troms og Vest-Finnmark	18,1 km
Fv. 120 Tunhovd-Nore og Uvdal	Nedre Buskerud	16,3 km
E6 Olsberg-Nordkjosbotn	Midtre Troms	15,6 km
Rv. 20 Skaslien-Kløfta	Glåmdal	14,2 km

Distriktsvinnerne:

Distrikt	Strekning	Lengde
Østfold	Rv. 21 Otteid-Ørje	13,9 km
	Fv. 358 Gretteland-Ørmen	5,8 km
Stor-Oslo	E6 Alnabru-grense	7,5 km
	Fv. 29 Klokkerud-Løken	4,0 km
Romerike	Rv. 35 Oppland grense-Hol	12,1 km
	Fv. 229 Bergvad bru-rv. 125	13,3 km
Glåmdal	Rv. 20 Skaslien-Kløfta	14,2 km
	Fv. 342 Grasmø bru-Pramhus	6,4 km
Hedmarken.Østerdalen	Rv. 26 Plassen-Nybergsund	18,9 km
	Fv. 684 Kveberg-Plassen	12,5 km
Vestoppland	Rv. 249 Orgelfabrikken-Svingstad	10,0 km
	Fv. 293 Dals bru-Finset	6,5 km
Gudbrandsdal	Rv. 15 Ysteriet-Oppljøstunnelen	66,8 km
	Fv. 496 Brustuen-Lesja	12,6 km
Vest-Agder	Fv. 303 Breland-Leirkilen	6,2 km
	E39 Vetnes-Storaker	5,0 km
Aust-Agder	E18 Nidelv bru-Grimstadporten	7,0 km
	Fv. 101 Laget-Salvesvold	5,4 km
Vestfold	Rv. 304 - Lasken-Åsrum	7,5 km
	Fv. 220 Hukstrøm-Helgeland	4,5 km
Nedre Telemark	Rv. 351 Kjølebrønn-Tangen	8,1 km
	Fv. 208 Våg-Feset	4,9 km
Øvre Telemark	E134 Fjellstad-Røldal	34,3 km
	Fv. 304 Rullebakk-Spjøtsodd	12,9 km
Nedre Buskerud	Fv. 120 Tunhovd-Nore og Uvdal	16,3 km
	Rv. 40 Mykstu-Verjedalen	4,8 km
Øvre Buskerud	Fv. 214 Eidal-Nes	6,0 km
	Rv. 7 Ørte bru-Hamremo	5,0 km
Sør-Rogaland	E39 Sagland-Vikeså	8,2 km
	Fv. 216 Ree-Pollestad	3,9 km
Haugaland og Sunnhordaland	Fv. 738 Kårhus-Raudnes	6,0 km
	E39 Boknasund bru-Ognasund bru	3,6 km
Voss og Hardanger	Rv. 572 Ulvik-Bruravik	6,0 km
	Fv. 81 Holm-Flatråker	4,7 km
Bergen	Fv. 165 Kaland-Gymmeland	5,7 km
	E39 Fløyfjellstunnelen-Sandviken	3,7 km
Sogn	Rv. 55 Hermannsverk-Leikanger	5,3 km
	Fv. 211 Hollekke-Svedal	4,1 km
Fjordane	Rv. 606 Hardbakke-Daløy	6,5 km
	Fv. 696 Ryssdal-Kandal	6,1 km
Sunnmøre	Fv. 40 Lauvstad-Inselset	12,5 km
	Rv. 650 Stavseng-Vad bru	5,4 km
Nordmøre og Romsdal	Fv. 328 Glærem-Hamnes	9,3 km
	Rv. 64 Atlanterhavsvegen-Utheim	7,7 km
Sør-Trøndelag	Fv. 622 Ena-Enodd	7,6 km
	Rv. 714 Neverlivatnet-Fillan	7,1 km
Nord-Trøndelag	E6 Moum-Bjørgan	11,2 km
	Fv. 61 Liavatnet-Staur	5,8 km
Helgeland	Fv. 311 Bleikvassli-Tustervatn	13,2 km
	Rv. 808 Finneidfjord-Hemnesberget	11,7 km
Salten	Fv. 636 Bogen-Holkestad	20,8 km
	E6 Bleiknesmoen-Pothus	9,6 km
Midtre Hålogaland	Fv. 221 Stonglandseidet-Skrolsvik	10,0 km
	Rv. 83 Kvæfjord	9,0 km
Midtre Troms	E6 Olsberg-Nordkjosbotn	15,6 km
	Fv. 294 Kantornes-Sørbotn	5,6 km
Nord-Troms og Vest-Finnmark	Fv. 102 Breivikbotn-Sørvær	18,1 km
	E6 Gorijohka-Hatter	9,0 km
Øst-Finnmark	Rv. 890 Gednje-Berlevåg	41,0 km
	Rv. 888 Ifjord-Lebesby-Bekkarfjord	18,1 km

1. oktober, sier han.
Mellom 15 og 20 mann vil være
engasjert i asfalteringsjobben. Tre
har tilhold ved asfaltverket, fem på
utleggeren, tre tar seg av trafikkdi-
rigering mens i snitt seks lastebiler
vil gå i skytteltrafikk mellom asfalt-
verket og utleggerlaget.

LANDET RUNDT



Stolt Vibeke på russens dag

SKIEN ■ Skien Trafikkstasjon arrangerte nok en gang russens dag i slutten av april. Stasjonen ble invadert av 49 russebiler i mange farger, og Vibeke Lin Jacobsen (bildet) i Statens vegvesen var storforneyd med oppmøtet og resultatet.

24 av bilene ble godkjent på stedet. Alle russebiler som ble godkjent fikk førstehjelpspute og en ekstra refleksevest i gave fra Statens vegvesen. Mat og drikke ble servert og mye viktig informasjon ble også gitt. (Foto: Erik Hagen)



Omvisersesongen

ØYER ■ Sommersesongen er i gang ved Norsk vegmuseum ved Hunderfossen og det betyr travle måneder med omvisning for Sigurd Ihle og hans kolleger. Ihle har vært omviser siden museet ble

etablert og i år var det classicdelen av VW-Audiklubben som fikk første sommeromvisning i forbindelse med et biltreff ved museet sist helg. (Foto: Håkon Aurlien)



Legger lokk på saken

BERGEN ■ Denne uken slippes trafikken løs oppå det nye lokket på E39 Fjøsangervegen i Bergen, der stamvegtrafikken nå går i to felt i kjelleren, mens kryssende trafikk fordeler seg i rundkjøringen oppå

lokket. Entrepreniskostnaden har økt med 35 prosent i byggeperioden, og totalkostnaden ligger på 105 mill. kr, betalt i Bergensprogrammet. (Foto: Geir Brekke)



Ekstraknute

TRONDHEIM ■ Trondheimsrus-sen har fått en ny og ekstra knuteregulering i år. Knuteregulering nr 101 gir alle som har tatt en runde i Brå-

stoppen rett til å knytte en sikkerhetsnål i russelua. På bildet er det medlemmer i hovedrussestyret som prøver seg i Brå-

stoppen, som har vært på miniturné til ulike russearrangementer i byen. (Foto: Asle Eklo)



I gang med nybygg

MO I RANA ■ Byggherren Mo Industripark er endelig i gang med byggingen av ny trafikkstasjon i jernverksbyen. I dag holder Statens vegvesen til i utslitte lokaler på Ytteren, et lite stykke fra sentrum. Nybygget, som også vil inneholde kontrollhall for tunge kjøretøy, har en mye mer sentral beliggenhet, like ved E6. Avtalen er at Statens vegvesen skal ta i bruk nye Mo trafikkstasjon våren 2009. (Foto: Helge Rong)



Dirigenten

BERGEN ■ Mai er russetid på sitt mest potente. Da må også Statens vegvesen sette alle kluter til ved de mange trafikkstasjonene landet

rundt. Her er det Arve Løtvedt ved Bergen trafikkstasjon som prøver å dirigere noen av de hele 230 russebilene og ikke minst

bussene som inntok parkeringsplassen ved stasjonen denne ettermiddagen. (Foto: Geir Brekke)

Klart for Kjøpmannskjær

NØTTERØY ■ Etter mye om og enda litt mer men er det omsider klart for bygging av 1 km gang/sykkelveger langs rv. 308 ved Kjøpmannskjær på Nøtterøy. Bjørn Gjelsås (bildet) i Statens vegvesen er byggeleder for prosjektet som entreprenørfirmaet Carl C. Fon fra Vestfold skal gjennomføre. Byggestart er denne våren og åpning er høsten 2009. (Foto: Kjell Wold)



På plass: Siste senkekasse er nå på plass. Snart begynner byggingen av selve Linesøybrua. (Foto: linesoybrua.no)

Trøndelag rundt på sjøen

ÅFJORD ■ Fredag 9. mai ble den andre og siste senkekassen til Linesøybrua slept fra Stokkøya til Linesøya i Åfjord kommune i Sør-Trøndelag. Dette siste slepet avslutter "Trøndelagsturnéen" kassene har vært på. De ble påbegynt på Aker Verdal, men der var det for

grunt ved kaia. Derfor ble de slept til Piren i Trondheim for ferdigstilling, og så derfra ut til Stokkøya. Linesøyprosjektet omfatter bygging av ny veg med bru som binder Linesøya til fastlandet via Stokkøya. Linesøy har i dag en befolkning på ca 80 personer.



Ny sesong: Nybilen med det nye måleutstyret, måleoperatørene - fra venstre, Harald Kristensen, Rolf Matti Reisænen og Aage Andreassen. (Foto: Sigurd Skjelmo)

Oppstartssamling i nord

TROMSØ ■ 5.-7. mai ble den årlige samlinga for målebiler avholdt i Tromsø. Hver vår samles målebilene i Region nord til en felles samling der alt av måleutstyr på bilene får sin årlige service. I tillegg blir det kjørt sammenligningsmålinger ute på veien, for å kvalitetssikre at alle bilene får det samme måleresultatet.

Statens vegvesen Region nord har tre målebiler med det "gamle" Alfredsystemet i drift. Dette utstyret er på veg ut, og vil erstattes med et nytt helbasert lasersystem. På sikt vil Region nord ha tre biler med det nye systemet, som har mange fordeler og bruksområder. Målebilene tar også bilder av veggnettet samtidig som veggtilstanden måles.



Sikkerhetskontroll

LILLESTRØM ■ I forkant av campingvognsesongen inviterte Statens vegvesen og Norsk Caravan Club til gratis sjekk av bobiler og campingvogner. Campingvogneier Dag Hoffsodegård, på bildet sammen med (fra venstre) Svein-Ove Romuld, Truls Halvorsen, Erik Ekre, Tor Østberg og Svein Jordheim, stilte med en av de eldste

vognene på kontrollen, en Hobby 87-modell. Tross alderen var det ikke noe og anmerke ved de viktigste kontrollpunktene som bremses, lys, gass og el. Men 30 av de 45 fremmøtte hadde oversett at det fra nyttår er krav om å ha et seks kilos brannslukningsapparat i slike vogner. I tillegg var det mange feil på bremsene. (Foto: Egil Slemdal)

REPORTASJE

**Vegforfallet øker**

■ ■ Den økonomiske rammen er for lav til å klare å stoppe vegforfallet. Den årlige rammen må økes med minst 250 mill. kr for å kunne stanse forfallet, heter det i Statens vegvesen Region sørs forslag til 2009-budsjett, som er presentert for fylkeskommunene. Deler av rv. 37 i Telemark (bildet) nå i mai er eksempel på det. (Foto: Kjell Wold)

Gammelt sprengstoff

■ ■ Sprengningsarbeidene på E6 syd for Kolomoen i Hedmark ble stanset i seks dager etter et tredje sprengningsuhell 8. mai. Uhellene kan skyldes at grunnen inneholder rester etter gammelt sprengstoff fra byggingen av den eksisterende E6. Nå er det laget rutiner for å forebygge nye uhell og et viktig tiltak er bedret tildekning før sprengning.

**Blomsterriksveg 304**

■ ■ Lokale kunstnere i Vestfold har moret seg med å pynte riksveg 304 med blomster ved Åsrumvannet i Andebu i Vestfold. En harmløs og miljøvennlig handling, mener kunstgruppa, mens Statens vegvesen er av en annen mening og vil fjerne vegpynten. Gaven til trafikantene er også en mild protest mot dårlig vegstandard. (Foto: Rune Hanheide)



Norske merkevarer: Mia Langmyr klargjør utstillingen på Norsk vegmuseum. (Foto: Ole A. Flatmark)

Norsk som varer på Norsk vegmuseum

17. mai åpnet årets sommerutstilling på Norsk vegmuseum. I låven på Blindheimsvik landhandleri fra Vigra, finner museets gjester norske merkevarer som lever i beste velgående.

Steinar Svensbakken

LILLEHAMMER: Utstillingen "Norsk som varer" er produsert av Norsk Form ved kurator Stéphanie Dumont våren 2007. Utstillingen som viser en historisk kavalkade fra dagligvarehandelen. Den viser norske merkevarer som har klart å beholde sin opprinnelige design i mange tiår, mer eller mindre uforandret. Utstillingen sier ingenting om innholdet i emballasjen, kun om innpakningens design.

De utstilte produktene var nyskapende i sin tid, de var faktisk ekstremt moderne. Ingen av dem er blitt redesignet. Likevel lever de i beste velgående. Veteranproduktene i "Norsk som varer" er en hyllest til norsk pakningsdesign som består.

- Ideelt bilkollektiv

Lars Erik Ulseth og kona har vært medlem i Bilkollektivet i Oslo i tre år og er superforbrytende. Totalt er tusen husstander medlemmer i Bilkollektivet i Oslo.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Vi bor i sentrum og hadde i utgangspunktet egen bil. Men det var så mange episoder med hærverk at vi ga opp og kvittet oss med bilen. Dessuten måtte vi ofte kjøre en halvtimes tid før vi fant parkeringsplass, sier Ulseth. Han og kona trenger ikke bil i det daglige til jobb og barnehage, og synes bilkollektiv er en ideell ordning når en bare trenger bil til ettermiddags- og helgeturer.

- På ferieturer og lengre turer er det derimot billigere med leiebil, men Bilkollektivet har også avtaler med leiebilfirmaer, forteller Ulseth.

Enkelt

- Dette fungerer over all forventning. Jeg var forberedt på at det skulle være litt tungvint, men det tar bare tretti sekunder å sjekke på nett om det er en ledig bil. Jeg har så å si alltid fått tak i bil, sjøl om jeg sjekker noen minutter i forveien. Og det er like lett å få tak i en varebil som en liten praktisk bil. Bilkollektivet har 28 bilpools i Oslo, og nærmeste er bare fem hundre meter unna. Det er ikke lenger enn en ofte må gå fra en parkeringsplass, sier en fornøyd Ulseth.

I tillegg til å betale et depositum, koster det rundt 30 kr timen å bruke bil pluss 2-3 kr pr kilometer, alt etter type bil.

- Sjøl om vi kjører litt drosje og bruker leiebil på ferie, så sparer vi flere tusen i året i forhold til om vi hadde egen bil. I tillegg slipper vi å skifte dekk og alt det der og får



Fornøyd bilkollektivist: Lars Erik Ulseth synes det er enkelt og praktisk å ha tilgang til bilpool i stedet for egen bil i Oslo. (Foto: Henriette Erken Busterud)

litt bedre samvittighet med tanke på miljøet, smiler Ulseth.

Potensial for 60 000

Konsulentselskapet Rambøll har beregnet potensialet for hvor mange som vil delta i bilkollektiv i Oslo og Akershus. Det har de gjort ut fra en del gitte kriterier som er brukt i utlandet og reisevaneundersøkelser i Norge. Bilkollektivsystemet som er lagt til grunn er "one-way-open

ended" - det vil si at en henter en bil et sted og parkerer et annet.

- En realistisk beregning viser at det er ca 60 000 potensielle brukere og at det vil føre til at ca 12 000 biler tas ut av trafikken. Dette betyr igjen fire prosent lavere trafikkvekst sammenlignet med Oslopakke 3. Trafikkreduksjonen vil igjen kunne medføre 130 mill. kr i miljønytte på grunn av reduserte utslipp og svevestøv. Kli-

mautslippet vil reduseres med 23 000 tonn, noe som tilsvarer fem prosent av det privatbilene i Oslo slipper ut i dag, opplyser Anne Marstein hos Rambøll. Hun legger til at det er viktig at det offentlige tilrettelegger slik at bilpools og kollektivtilbud er godt samordnet.

- I Sveits har det offentlige gjort det, og der er det nå hele 75 000 brukere, opplyser Marstein.

Over 40 forslag til vakre vegar

Alle vegar fører til Rom, men berre få fører til prisen for vakre vegar. Over 40 har sendt inn forslag til kven som er vakrast i landet her.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Vegdirektøren sin pris for vakre vegar er ein hederspris for anlegg med gode estetiske kvalitetar tilpassa omgjevnadane.

Stort spenn

Det er eit stort spenn på forslaga. Mange miljøgater er foreslått, blant

anna miljøgata i Vollen i Asker. Elles er byprosjektet i Bergen sentrum og Eikesundsambandet blant kandidatane, fortel Sunniva Schjetne og Alf Støle i Statens vegvesen, som sit i fagsekretariatet for prisen.

Nytt av året er at det skal delast ut to prisar. I tillegg til pris for nyanlegg er det ein pris for anlegg som framhevar seg for drift og vedlikehald. Utsiktsryddingsprosjektet i Setesdal og Sogn og Fjordane er blant dei innsendte forslaga her.

Ikkje for seint

Det er ikkje for seint å kome med forslag. Fyrste jurymøte er i slutten



Mange vakre vegar: Det har kome inn over 40 forslag til kven som bør få prisen for vakre vegar. Sist var det fylkesveg 365 Bulandet. (Foto: Berit Hartveit)

av mai. I juni vert det synfaringar før vinnaren vert kåra i haust. Så har du eit favoritt-ferjeleie eller veit om ein rasande fin rasteplass eller

ein veg som svinger seg ekstra elegant i landskapet kan du sende ein e-post til firmapost@vegvesen.no.

Sonar ser bruskkade

Avansert sonarutstyr kan bli tatt i bruk for å se etter feil på under-sjøiske brusøyler.

Håkon Aurlien

MOSS: Utstyret ble brukt for første gang i Norge i april, og viser hvordan pilaren under en gang/sykkelvegbru er delvis løsnet ved overgangen til grunnfjellet. Antakelig har den vært truffet av et fartøy.

Ikke kritisk

Gang/sykkelvegbrua ble bygget i 1966 samtidig som den gamle riksvegbrua fra 1935 ble forsterket. Brua ligger like ved den nye E6-Sannesundbrua i Sarpsborg, og ble omgjort til fylkesvegbru for tyve år siden.

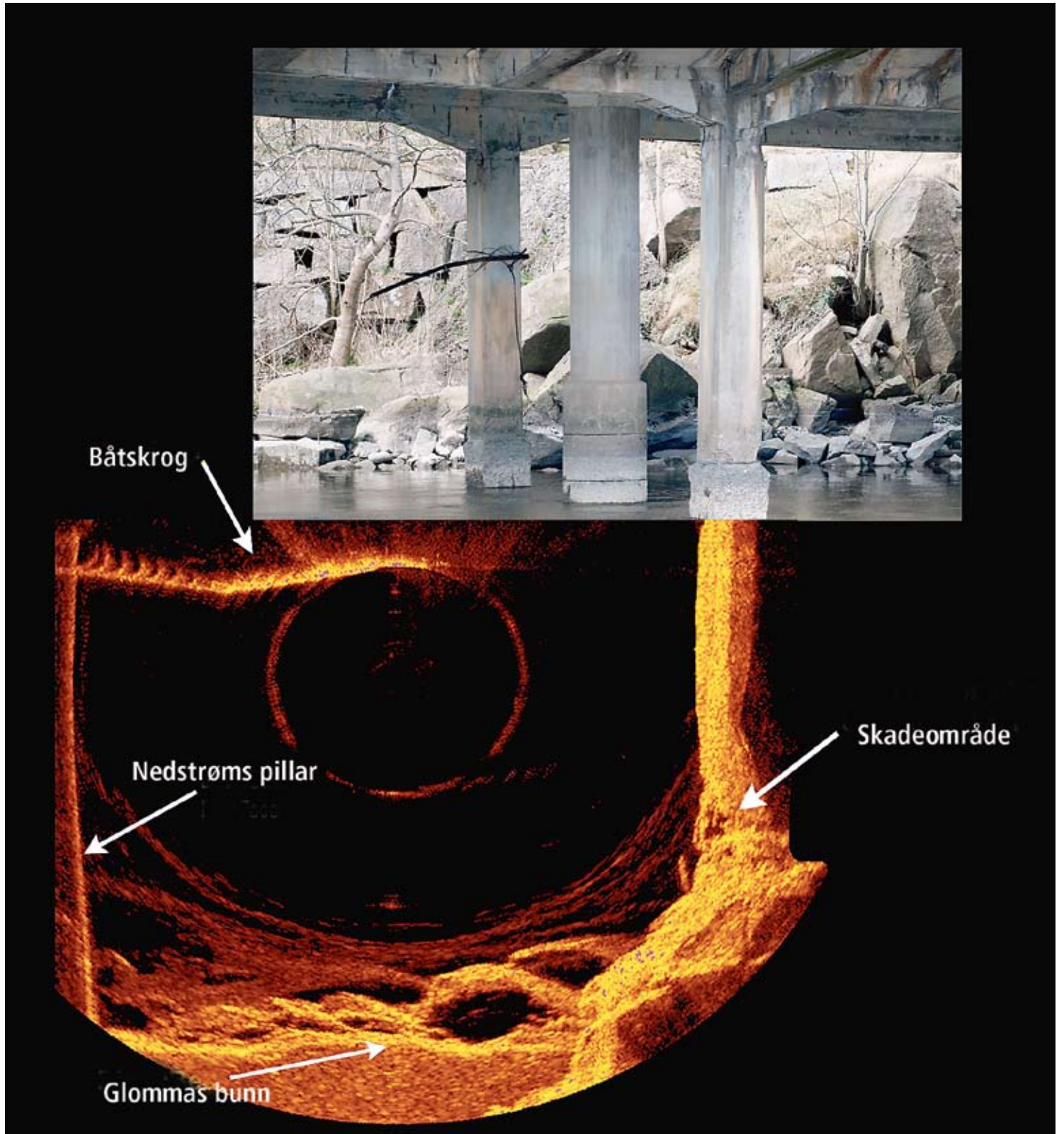
Dykkerinspeksjoner for noen år tilbake avdekket skader på en av pilarene som støtter opp under gangfeltet på yttersiden av brua, men uten at dette ble regnet som kritisk. Nå er skaden videofilmet, og det er satt i gang en beregning av hvordan brupillaren bidrar til bæreevnen på vegbrua. Den var tidvis utsatt for svært store belastninger da ABB hadde transformatorproduksjon i Sarpsborg og hadde spesialtransporter på over 150 tonn over brua.

- Vi vet ikke når skaden oppsto. Sannsynligvis er dette skjedd etter at transformatorproduksjonen opphørte. Uansett er det nå stopp for spesialtransporter inntil pillaren er reparert, sier Ian Willoughby ved Statens vegvesens regionale bruseksjon.

Forsøk

Kontrollen av Spikerbrua blir presentert ved en bruvedlikeholdssamling på Hankø neste uke. Utstyrsleverandøren håper at Vegvesenets vedlikeholdsmiljøer vil bestille tilsvarende undersøkelser av andre bruer, som supplement til de tradisjonelle visuelle dykkerundersøkelsene som foretas av inspeksjonsfirmaer.

- Dette er utstyr som primært er laget for oljebransjen, men vi ser at det nå er på veg inn ved bruinspeksjoner bl.a. i Holland og Russland. Forutsetningen for at utstyret tas i bruk er at Vegvesenet stiller krav om bedret dokumentasjon og dermed åpner et marked, sier salgssjefen Erik Johannessen i Stavangerfirmaet MacArtney Norge A/S.



Må utbedres: Sonarbildet viser hvordan en brupillar er delvis løsnet i overgangen mot bunnen. (Fotomontasje: MacArtney Norge A/S)

Supplement

Utstyret vil bedre kontrollen med under-sjøiske brupillarer på en måte som tilsvarer tannleges bruk av røntgenbilder ved rutinesjekker.

Bildene vil vise hva dykkeren bør kontrollere mer inngående og håndfast.

- Sonaren arbeider ut ifra ekko og tegner et bilde av det som ikke

kan sees med det blotte øye. Dette vil være spesielt viktig i områder med dårlig sikt, men kan også avdekke tilstand på betongkonstruksjoner som er dekket av

tang. Dette blir et supplement til dykkerkontrollene og kan ikke fullt ut erstatte den jobben dykkeren gjør, sier Erik Johannessen.



Brann er best: Løvstakktunnelen i Bergen er et eksempel på en byttunnel som kunne være aktuell for brann-deteksjon, sier Tor Tybring Aralt i Statens vegvesen. (Foto: Geir Brekke)

Røyk er best

Bruk av røykvarsling er beste metoden for å oppdage og varsle brann i tunneler, går det fram av et nytt FoU-prosjekt.

Geir Brekke

BERGEN: Dette viser rapporten fra Tor Tybring Aralt i Statens vegvesen og Alf Reidar Nilsen ved Høgskolen Stord/Haugesund.

Forsøkene som er gjort i Statens vegvesens testtunnel Runehamartunnelen viser at en

bilbrann bli oppdaget etter 32 sekunder ved røykvarslere. Ved test av varmedeteksjon var varslingsstiden nesten fire minutter.

FoU-prosjektet er kommet i stand for å finne rimelige og pålitelige metoder for rask varsling av brann i kjøretøyer i tunnel.

- Prosjektet forteller oss at brann-deteksjon vil være vesentlig rimeligere enn stoppdeteksjon. Vi anbefaler at Statens vegvesen velger denne løsningen på tunneler med en trafikkmengde på 4-12 000 kjøretøyer i døgnet, sier Aralt. Bruk av røykvarslere vil kunne

være et alternativ til dagens stoppdeteksjon med kameraovervåking, som er i bruk i mange tunneler på Østlandet, og dessuten vil komme i Knappetunnelen i Bergen og Bjørvikatunnelen i Oslo.

FoU-prosjektet viser at røyk-deteksjon er bedre enn varmedeteksjon, som også har blitt testet.

- Dersom det blir et politisk ønske å satse på røyk-deteksjon som alternativ til stoppdeteksjon vil vi anbefale at varslerne blir satt opp med en avstand på 62,5 m, sier Tor Tybring Aralt.



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

Ingeniør/inspektør innen kjøretøyområdet,
Otta
Stillingsnr. 1-082-08
Søknadsfrist 04. 06.

Assisterende byggeleder på E23 Økern t-bane,
Økern, Oslo
Stillingsnr. 1-075-08
Søknadsfrist 05. 06.

Ass. byggeleder på E22 Økern,
Økern, Oslo
Stillingsnr. 1-076-08
Søknadsfrist 05. 06.

Ingeniørgeolog på E20 Lørentunnelen,
Økern, Oslo
Stillingsnr. 1-077-08
Søknadsfrist 05. 06.

Kontrollingeniør,
Økern, Oslo
Stillingsnr. 1-078-08
Søknadsfrist 05. 06.

Drift og vedlikehold,
Moss
Stillingsnr. 1-079-08
Søknadsfrist 05. 06.

Drift og vedlikehold,
Moss
Stillingsnr. 1-080-08
Søknadsfrist 05. 06.

REGION MIDT

Prosjektleder Krifast - 2. utbyggingsetappe,
Molde/Kristiansund
Stillingsnr. 4-039-08
Søknadsfrist 23. 05.

Byggeledere Krifast - 2. utbyggingsetappe,
Molde/Kristiansund
Stillingsnr. 4-040-08
Søknadsfrist 23. 05.

Kontrollingeniører/ingeniørgeolog - Rehabilitering av Ålesundtunnelene,
Ålesund
Stillingsnr. 4-041-08
Søknadsfrist 23. 05.

Ingeniør/sivilingeniør,
Molde
Stillingsnr. 4-042-08
Søknadsfrist 23. 05.

Økonomisk rådgiver,
Molde
Stillingsnr. 4-043-08
Søknadsfrist 23. 05.

Avdelingsingeniør/overingeniør,
Ålesund
Stillingsnr. 4-047-08
Søknadsfrist 28. 05.

IT-medarbeider-Periferiutstyr,
Trondheim
Stillingsnr. 4-048-08
Søknadsfrist 28. 05.

IT-medarbeider-Brukerservice,
Trondheim
Stillingsnr. 4-049-08
Søknadsfrist 28. 05.

Prosjektleder, vegprosjekt,
Molde
Stillingsnr. 4-018-08
Søknadsfrist 28. 05.

Vaktoperatør ved Vegtrafikksentralen,
Trondheim
Stillingsnr. 4-031-08
Søknadsfrist 28. 05.

REGION NORD

3 IT-medarbeidere ,
Vadsø, Tromsø og Bodø
Søknadsfrist 23.05.

Vegplanlegger og prosjektleder,
Bodø eller på distriktsvegkontor
Søknadsfrist 30.05.

Seksjonsleder erverv og eiendom,
Bodø
Søknadsfrist 30.05.

Byggeleder/kontrollingeniør,
Tromsø
Søknadsfrist 06.06.

Avdelingsingeniør/inspektør,
Salten
Søknadsfrist 06.06.

VEGDIREKTORATET
Kommunikasjonsrådgiver,
Oslo
Stillingsnr. 6-049-08
Søknadsfrist 28.05.

Ingeniør, kjøretøyseksjonen
Oslo
Søknadsfrist 29.05.

2 medarbeidere - Intelligente transportsystemer og 1 medarbeider - Trafikksikkerhet,
Oslo
Søknadsfrist 29.05.

For ytterligere informasjon se vegvesen.no/jobb



Vårpuss for MC-sensorer

■ ■ TØNSBERG: Årets samling for MC-sensorer i Region øst hadde HMS som hovedfokus og Tønsberg som hovedbase.

- Dette er en årlig samling for å friske opp kunnskaper, gi litt faglig påfyll og viktig inspirasjon i en hektisk arbeidshverdag, sier kursleder Kjetil Dahlen, som har hatt god hjelp av Torgrim Holtet, Per Cato Hamang, Svein Thorsen og Jan Tore Mjøen til gjennomføring av kursene. HMS og kjøretrening har vært viktige faktorer på årets samling for sensorene på MC i Region øst.

- HMS er ekstra viktig ved førerprøven for å blant annet hindre ulykker. Vi motiverer til bedre rapportering på uønskede hendelser nettopp for å sette sikkerheten både til sensorene og kandidatene i høysetet. Kun ved god innrapportering av slike hendelser er det enklere å ta tak i slike problemer, sier Kjetil Dahlen.

Derfor har det også vært ekstra mye kjøretrening på vanlig landeveg ved denne vårsamlingen over fire dager i Vestfold og Telemark. Vektproblematikk har også stått sentralt i vårens HMS-kurs.

- Bedre informasjon om vektregler i forkant av førerprøven ville nok ha hindret en del av vårens litt spesielle og feilfokuserede medieoppslag om dette temaet, tror Kjetil Dahlen, som er meget tilfreds med utbyttet av vårens MC-samling for de om lag 35 sensorene i Region øst. (Foto: Kjell Wold)



Gjenåpnet lysmast

■ ■ DRAMMEN: Ved en enkel markering ble en lysmast som ble kjørt ned og ødelagt natta til 1. mai i 2007 gjenåpnet. Det er sjelden reparasjons- og vedlikeholdsoppdrag markeres slik. Tatt i betraktning at det er stor festivitas i mange lokalsamfunn når de åpner en ny og etterlengtet veg, syntes Nedre Buskerud distrikt det var grunn til å markere gjenåpningen av denne viktige lysmasten i en høytrafikkert rundkjøring i Drammen. (Foto: Tore Braaten)

Kjære Lars Fuglesang

I Vegen og vi nr. 8/08 skriver du at realkompetanse har ingen verdi, og at det gjerne er personer med fagskoleutdanning og realkompetanse som får ansvaret for å lære opp de med høgscoleutdanning i virksomhetens aktiviteter. Du skriver også at opplæringsperioden kan ta flere år! Det er da svært så tungnemme de med høgscoleutdanning er, da!

Jeg er selv sivilingeniør og var 28 år da jeg i 1968 startet min yrkeskarriere i Statens vegvesen. Jeg skal nå snart pensjonere meg som 67-åring

etter 40 års tjeneste. Alt før jeg fikk fast arbeid i vegvesenet hadde jeg arbeidet hver sommer fra jeg begynte på folkeskolen. Hver høst var det 14 dagers potetferie, var det å plukke potet på omkringliggende gårder fra kl.0700 til kl. 1700. Så jeg hadde en god del arbeidspraksis og arbeidstrening gjennom 21 år før jeg fikk ansettelse i vegvesenet.

Etter at jeg startet i vegvesenet har jeg vært gjennom en livslang opplæring. Både gjennom kompetansegivende kurs og det som kolleger og andre har lært meg. Jeg har

lært realkompetanse av jordskifte-kandidaten, juristen, siviløkonomen, administrativt personale, de med vitenskapelig høgscole, høgscoleutdanning og fagskole. Samtidig håper jeg at også jeg har klart å lære bort en god del realkompetanse til min egen og andre yrkesgrupper gjennom et langt yrkesliv.

I tillegg er det også selvsagt mye av det som jeg i sin tid lærte på NTH som jeg direkte kunne dra nytte av og ta med meg rett inn i jobben. I den forbindelse kan nevnes grunnlaget for å være saksbehandler

innenfor geoteknikk, vegplanlegging, driftsplanlegging osv.

Jeg klarer ikke å se paradokset i at det gjerne er personer med fagskoleutdanning og realkompetanse som har hovedansvaret for å lære opp andre yrkesgrupper. Jeg sitter igjen med det bestemte inntrykket fra Statens vegvesen at vi alle har mer eller mindre realkompetanse i tillegg til den formelle utdannelsen når vi starter yrkeskarrieren, og at vi gjennom et meningsfylt og livslangt samarbeid lærer av hverandre hele tiden – livslang læring! Jeg kan

ikke se at det er noen yrkesgruppe som i så måte står i noen særstilling. Hva en trenger av faglig påfyll og realkompetanse vil selvsagt variere gjennom livet. Slik vil det også variere hvem en henvender seg til blant arbeidskolleger. I tillegg stiller arbeidsgiver med tilbud om etter- og videreutdanning. Ut fra ovennevnte kjenner jeg meg ikke helt igjen i det du skriver. Ja, jeg blir rett og slett litt lei meg.

Vennlig hilsen
Willy Petersen
snart pensjonist

Høgscole 1 – realkompetanse 0

I et innlegg i forrige utgave av Vegen og Vi har Lars Erik Fuglesang i FLT et viktig og ikke minst riktig innlegg i lønnsdebatten. Det er helt korrekt som Fuglesang påpeker, realkompetanse verdsettes slett ikke i Statens vegvesen. I alle fall ikke når man ser det i et lønnsperspektiv. Høgscole derimot er gull verdt. Og det spiller ingen rolle hva slags høgscole, om det er idrettshøgskolen eller doktorgrad i balalaika så gir det uansett god uttelling om man søker seg til Statens vegvesen. Har det blitt slik at man verken bryr seg om realkompetanse eller relevans i kompetansen? Er målsettingen ene og alene å kunne vise til antall ansatte med høgscoleutdanning? Man kan lure.

Det er jo flott at utdanning - uansett type - lønner seg når man søker seg til Statens vegvesen. Det som ikke er fullt så flott er hvordan dette slår ut i praksis. Ansatte med både 10 og 20 års erfaring sitter med en topplønn som er 7-8 trinn lavere enn hva nytilsatte kan oppnå. Allikevel forutsettes det at man er like blid og sørger for nødvendig opplæring av nye kollegaer. Man kan jo tenke seg hvilken effekt dette har på de pedagogiske evner.

På en samling for verneombudene i region øst i 2007 ble det gitt klare og entydige tilbakemeldinger til ledelsens representant, om at forskjellsbehandlingen av "gamle" ansatte i forhold til nytilsatte representerer et problem. Jeg oppfattet det som at tilbakemeldingene ble forstått, helt til jeg så referatet fra neste ledermøte. Der var problemstillingen plutselig hva man skulle gjøre for å få de ansatte til å forstå og akseptere at nytilsatte får bedre betingelser. Beklager, men jeg tror det blir vanskelig å nå frem med akkurat det argumentet.

At realkompetanse og lang erfaring ikke verdsettes, snarere tvert i mot, er ikke det eneste poenget i denne saken. Når ble det slik at lik lønn for likt arbeid kun er et argument når det snakkes om likelønn mellom kvinner og menn? Hva med lik lønn for likt arbeid, uansett kjønn? Slik jeg, som "gammel" medarbeider, oppfatter dagens praksis så innebærer den en helt urimelig forskjellsbehandling. Jeg opplever at det forventes både at jeg deler erfaringer og tar et større ansvar enn nytilsatte. Samtidig har disse ofte langt bedre lønnsvilkår. Det blir ikke bedre av at man i alle andre sammenhenger enn lønn snakker varmt om "den tause kompetansen", erfaringsoverføring og hvor viktig ressurs erfaring representerer. Mener man noe med dette, må erfaringen også verdsettes

når den sees i et lønnsperspektiv.

Jeg forstår at enkelte vil si at det er opp til hver enkelt å ta høgscole og dermed også henge med i lønnsutviklingen. Til disse vil jeg si at det er et totalt historieløst utgangspunkt. En gang var nemlig realkompetanse verdt mer enn høgscole. Og siden da har de realkompetente bidratt sterkt i den utviklingen som har vært i Statens vegvesen. Man kan alltså angre på at man ikke tok høgscole i stedet for å bli realkompetent. I stedet for å angre, tror jeg nå at mange håper. Og håpet er at noen med høgscole og høy stilling skal se at dagens praksis ikke er god og deretter gjøre noe med det. Noe annet enn å forsøke å (bort)forklare hvorfor det er som det er.

Geir Olav Jordahl



Strikkhopping

Det hersker en rekke misforståelser om hva strikkhopp er. La oss derfor slå fast at det ikke er "ekstrem-sport" - det er ikke engang en sport; derimot en av de tryggeste og lettest tilgjengelige adrenalinopplevelsene som er funnet opp. Vårt mål er å få etablere et kommersielt strikkhopp-anlegg - på statlig eid infrastruktur - dels for alle her i landet som ønsker en slik opplevelse, men også for alle turistene som kommer til Norge med samme motivasjon.

Den gamle Svinesundbroen er særdeles velegnet til slik bruk. Hoppingen vil foregå fra brobuen under vegbanen. Selv Vegdirektoratets broavdeling går inn for en prøveordning. Når Samferdselsdepartementet nylig har vurdert etableringen av et strikkhopp-anlegg på den gamle Svinesundbroen som en prinsipp-sak og Navarsete sier det er "... uaktuelt å skulle legge til rette

for strikkhopping på det norske vegnettet" bommer derfor Samferdselsministeren på ballen - sakens kjerne er nettopp ikke et ønske om generelt frislipp for strikkhopp fra vegbroer.

Vi bor i et langstrakt land med en geografisk fordeling av befolkningen som gjør at det vanskelig kan forsvares økonomisk å skulle bygge spesialiserte anlegg - men siden eksisterende velegnet infrastruktur allerede finnes - skulle dette heller ikke være nødvendig. Og når det er et av de vedtatte tiltakene i "Nasjonal reiselivsstrategi" skulle det bare mangle at også vegmyndighetene legger til rette for slik bruk der det kan gjøres uten konflikt med trafikken for øvrig. Det er god miljøpolitikk å bruke egnede eksisterende konstruksjoner til strikkhopping framfor å bygge nytt eller å benytte forurensende og støyende mobilkraner.

For å sette ting litt i perspektiv: Det finnes i følge offisiell statistikk ca. 16 200 broer her i landet, hvorav

ca. 6 000 er kommunale/private. Det betyr at mer enn 10 000 broer under Statens vegvesens regime. Nå er det ikke alle disse som egner seg til strikkhopping. At vegmyndighetene ikke skal kunne gi oss tilgang til én eneste av disse er hinsides enhver fornuft, nærmest totalitært. Dessverre for alle som ønsker slike opplevelser - at "hårene reiser seg" og pulsen går i 160' - bruker vegmyndighetene eierrådigheten til broene for å stoppe tiltaket. Vi har i praksis en situasjon hvor regjeringen med den ene hånden skal bruke flere hundretalls millioner for å utvikle Norge som et fremtidig turistmål - der konklusjonen til Handels- og næringsminister Dag Terje Andersen er at turistene er stadig mer krevende mht. opplevelse. - Med den andre hånden gjør de slutt på vår drøm om å få tilby dette fra en velegnet installasjon - uten at det koster staten en krone!

For oss er det en selvfølge at en bærekraftig turistsatsing må inneholde muligheter for etableringer også utenfor den tradisjonelle "boksen". Samferdselsdepartementet er ute av takt med virkeligheten og på kollisjonskurs med egen regjering. De kan ikke bare ignorere det faktum at strikkhopp fra bro har blitt opplevelsesindustri i andre land verden over, bare her i Europa hoppes det kommersielt fra minst 10 vegbroer. Takket være et sneversynt departement sakker Norge etter, igjen...

Med vennlig hilsen
Petter Kvalsvik, Midnight Sun Bungee Team [MSBT]

Sagt fra innsiden: Om grønt gress og gjerder

På denne tida i fjor hadde jeg sagt opp jobben min som administrerende direktør for en mellomstor norsk bedrift som jeg selv hadde vært med på å bygge opp. Bra fastlønn, bra bonusordning, passe med internasjonal reisevirksomhet, flotte lokaler på Bryggen med utsikt til Vågen. Dessuten: gode kolleger både i inn- og utland, og et misunnelsesverdige godt arbeidsmiljø. Jeg sa opp fordi jeg hadde fått jobb som seksjonsleder i Statens vegvesen.

Mange i etaten vil sikkert sette et stort spørsmålstegn ved et slikt karrierevalg. Man velger liksom ikke Statens vegvesen når man har andre og bedre betalte alternativer - med mindre man er litt dumsnill, litt ambisjonsløs eller litt utgått på dato? Jeg vil påstå at jeg ikke er noen av delene. Hva var det da som fikk meg til å søke meg til en etat der høykompetente kolleger med mer enn 30 års etatserfaring nærmest er flau

over at de - ifølge egne utsagn - aldri "kom seg ut i tide"? Svaret er enkelt, og kanskje litt overraskende: For en som kommer utenfra, er totalpakken som Statens vegvesen tilbyr, konkurransedyktig for den som ønsker å se, og som tenker litt langsiktig. Banner jeg i kjerka nå? Fint, da tar vi det en gang til: Totalpakken som Statens vegvesen tilbyr, er konkurransedyktig for den som ønsker å se, og som tenker litt langsiktig!

Jeg er klar over at denne påstanden kan virke meningsløs og direkte provoserende for de som fortvilet forsøker å få fylt vakante stillinger, og som opplever at de ikke får en eneste søker på stillingsannonse sine. Likevel skjer det faktisk at folk fra privat sektor lar seg lokke over, og at kolleger som velger å prøve seg i det private, vender tilbake etter en tid fordi gresset ikke var så grønt på den andre siden av gjerdet likevel.

Jeg har selv snakket med noen av dem, og konstaterer at det i hovedsak er tre forhold som fikk dem til å komme tilbake: Muligheten til å få jobbe med utfordrende og varierende arbeidsoppgaver, et godt kollegialt og sosialt miljø, og en arbeidsgiver som er opptatt av den enkelte ansattes ve og vel. Jeg våger å påstå at ansatte i privat sektor har langt mindre påvirkningsmuligheter når det gjelder egne arbeidsoppgaver og egen arbeidssituasjon enn det ansatte i Statens vegvesen har. I det private må arbeidskraften følge pengene. Så enkelt er det. Bannet jeg i kjerka nok en gang? Utmerket - da kjører vi også denne påstanden i reprise: Ansatte i Statens vegvesen har større påvirkningsmuligheter når det gjelder egne arbeidsoppgaver og egen arbeidssituasjon enn det ansatte i privat sektor har.

Etter ti måneder i etaten har jeg ennå til gode å høre en kollega

snakke nedsettende om Statens vegvesen som arbeidsplass. Vi trives rett og slett godt, både med arbeidsoppgavene våre, med kollegene våre og med Statens vegvesen som arbeidsgiver. Slik er det ikke på alle arbeidsplasser, så vi i Statens vegvesen er privilegerte i forhold til mange andre arbeidstakere både i offentlig og privat sektor. En god ting kan som kjent ikke sies for ofte, så jeg gjentar: Vi i Statens vegvesen er privilegerte i forhold til mange andre arbeidstakere både i offentlig og privat sektor.

I forrige uke var det en "inneklemt arbeidsdag", og jeg kunne velge å avspasere. Det kunne jeg ikke i min gamle jobb. Spørsmål: Hvor mye er en slik frihet verd? Svar: Nok til å gjøre gresset grønnere her enn på andre siden av gjerdet.

Oyvind Haaland
Seksjonsleder

REPORTASJE



løynefallende: Statsråds-skjæringa syd for Eidsvoll får den sydligste av de løynefallende kryssingsbruerne. Bruplanleggerne Trond Arne Stensby og Widar Mikkelsen i Statens vegvesen Region øst gleder seg til å erstatte betongbrua i bakgrunnen med brua vist på tegningen. (Foto: Håkon Aurlien)

Ny E6 får trebruer

En serie nyskapende trebruer skal erstatte grå betongbruer på nye E6 nord for Gardermoen.

Håkon Aurlien

ULLENSAKER: - Ved utvidelsen av E6 fra to til fire felt må vi gjøre noe med omlag 150 byggverk gjennom Akershus og Hedmark. Så mange som 20 kryssingsbruer kan bli erstattet med trebruer, sier senior-

ingeniør Trond Arne Stensby i Statens vegvesen.

løynefallende

Statsråds-skjæringa ligger syd for Eidsvoll og får den første av en serie løynefallende bruer som er planlagt satt opp på strekningen frem mot Eidsvollstunnelen neste år og i 2010. Et kupert landskap gir rom for et dramatisk bruutseende.

- Alle overgangsbruerne blir forskjellige og vil nok bli lagt merke til, sier Stensby.

Statsråds-skjæringa har sitt navn fra den gamle hovedvegen over åsen frem mot Eidsvollbygningen.

Skjæringa kom til da dagens E6 ble bygget på 80-tallet.

Når skjæringa nå skal utvides for å gi plass til fire kjørefelt, skal dagens betongbru erstattes av en konstruksjon der bæringen sett fra trafikantenes synsvinkel ikke er så opplagt som på tradisjonelle bruer. Teknikken er på fremgang verden rundt; akkurat nå er et av de fremste byggverkene den nye OL-arenaen i Beijing.

Spennende prosess

Planleggingen er skjedd gjennom en prosjektgruppe bestående av brukonsulenter, arkitekter og folk fra Statens vegvesen. Planleggerne

har hatt mange intense og spennende diskusjoner i arbeidet med å tegne og beregne de nye trebruerne på E6.

- Vi er trygge på at konstruksjonene lar seg gjennomføre rent praktisk, sier Stensby.

De nye bruerne vil bli noe dyrere enn de billigste betongbruerne man kunne tenke seg.

- Generelt er trebruer konkurransedyktige med såkalt tradisjonelle platebruer i betong om man tar med i regnestykket fordeler som lav konstruksjonshøyde og at man kan ha mye av bæreevnen i et spenn mot fjellet, sier han.

Tilpassing

- En av fordelene med limtrekonstruksjoner er at de kan prefabrikeres og settes opp på veldig kort tid. Det betyr mye for trafikkavviklingen på E6 mens vegen bygges om. I tillegg er limtre veldig enkelt å forme, og det gir gode muligheter for å få til helt spesielle visuelle uttrykk, sier Stensby.

Også nord for Eidsvollstunnelen er det planlagt å sette opp trebruer for kryssende trafikk. Siden landskapet der er flattere tenker bruplanleggerne seg mer tradisjonelle konstruksjoner på strekningene nordover.

Seks bilbeltevinnere kåret

2 800 bilder ble sendt inn til Statens vegvesens fotokonkurranse om beste bilbeltemotiv. Seks vinnere får bildene sine vist som utendørsreklame i slutten av mai.

Henriette Erken Busterud

OSLO: De seks vinnerne er valgt ut av en jury ut fra 50 finalebilder som folk har stemt fram på nettet.

- Det har vært stort engasjement i denne kampanjen. Antall inn-

sendte bilder overgår hva vi hadde forestilt oss. Bildene er kreative og uttrykksfulle, og de aller fleste gir gode assosiasjoner til bruk av bilbelte. Vi har fått seks verdige vinnere, sier kommunikasjonsrådgiver Bjarte Skaugset i Statens vegvesen.

De seks vinnerfotografene er: Arne Jørgen Haugen fra Bø i Telemark, Veronica Rong fra Glesvær, June Holm Sundet fra Vestnes, Åsmund With fra Lillehammer, Liv Øverland Kornerud fra Brumundal og Camilla Eilefsen fra Kråkerøy.



Camilla Eilefsen



Arne Jørgen Haugen



Veronica Rong



June Holm



Åsmund With



Liv Øverland Kornerud

TETT PÅ

NAVN: Håkon Glomsaker ■ **ALDER:** 52 ■ **STILLING:** Direktør for samfunnskontakt i Norges Automobilforbund ■ **BOSTED:** Vadsø ■ **SIVILSTATUS:** Samboer, fire barn fra 10-21 år ■ **AKTUELL SOM:** Talsmann for et nasjonalt vegløft

Ti milliarder til veg

Norges Automobilforbund vil ha ti milliarder kroner årlig til å sette i stand vegnettet.

Håkon Aurlien

MOSS: - Når Operaen nå er ferdig bør neste samfunnsløft dreie seg om vegnettet. Dette er viktig for folk som bor i dette landet, sier Håkon Glomsaker.

Han er direktør for samfunnskontakt i landets største bilorganisasjon, er bosatt i Vadsø, men har hele landet som arbeidsfelt.

Han snakker i telefon fra E16 i Vang i Valdres, i bil på vei fra hovedkontoret i Oslo til et møte i Bergen som ble rammet av en flyplasstreik. Gode telekommunikasjoner gjør at en intervjuavtale kan holdes. Dårlig vegstandard gjør turen til en rystende opplevelse.

Datteren sitter bak rattet og får viktig mengdetrening mens han bruker telefonen.

- Bilkjøring er krevende på store deler av det norske vegnettet. Generelt bør ikke bilkjøring kombineres med tynge samtaler, sier han.

Fortjener bedre

- Norges innbyggere fortjener en langt bedre vegstandard enn det vi har i dag. Det er flaut å vise frem dagens vegnett og det er flaut når folk nordpå velger å kjøre gjennom Svevige og Finland for å komme til resten av landet. Vi mener ti milliarder er en fornuftig sum, og vet også at dette er en sum vegbyggermiljøet i Norge vil kunne håndtere på en effektiv måte. Vi vet også at en istandsetting av vegnettet vil spare oss for mange ulykker og vil være samfunnsnyttig, mener Håkon Glomsaker.

Samfunnsdirektøren i NAF er fra Valdres og jobbet der som lensmannsbetjent før han tok advokatutdannelse med vegtrafikkrett som spesialområde. Senere ble det mange år i offentlig forvaltning, bl.a. som rådmann. De siste årene har han arbeidet som lærer i den videregående skolen i Vadsø.

Livslang læring

Som far til fire "i trafikkalder" er han opptatt av livslang læring og gode holdninger blant trafikanter flest, blant NAF-medlemmer og blant politikere.

- Vi vil ha trafikkopplæringen inn i skoleverket. Begynner man med det når barna er seks år og følger dem gjennom hele skoleløpet, bør det være mulig å få inn gode holdninger. Det kan forebygge mange av de helt unødvendige ulykkene blant unge sjåførere. Mange av disse ulykkene skjer fordi unge er dårligere rustet enn eldre til å forutse konsekvenser av feilhandlinger. Det er kunnskap

de må bli tilført, sier han.

Viktig kunnskap

Glomsaker vil ikke mene noe om hvilke fag som kan prioriteres ned for å gi plass til trafikkfag.

- Skolen skal forberede unge til et selvstendig liv. Trafikkadferd er viktig kunnskap i dagens moderne samfunn, sier han.

Som lærer og far er han opptatt av positiv tilrettelegging og læring.

- Jeg tviler sterkt på at vi driver godt holdningsarbeid ved å bøtelegge eller la kandidater stryke så mye som i dag, sier han.

Avstandsland

Glomsaker er vant til langt avstander og kjører atskillig antall kilometer hvert år, i bil og på motorsykkel. Som motorsyklist opplever han følgene av manglende vegvedlikehold generelt, og spesielt av at standarden i tunneler er langt under nivået i andre land.

- Vi må ikke holde på med minimumsløsninger slik vi er vant til i Norge. For meg vil konsekvensen av et uhell inne i en tunnel kunne bli veldig stort. Vi har penger til å kjøpe oss et fullverdig og moderne vegnett. Da bør vi gjøre det, sier Håkon Glomsaker.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Fordi farlige situasjoner får utvikle seg og ende med alvorlige konsekvenser. Med dagens vegstandard vil sviktende bedømmelse av egne ferdigheter lett kunne ende galt.

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

I alminnelighet møtes man skikkelig, men etaten må se på publikum som kunder, få ned ventetiden på førerkort og praktisere fornuft i regelfortolkningen.

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

Da ville jeg anbefale samferdselsministeren å gå inn for en kraftig bedring av vegnettet, og støtte NAFs forslag om trafikkopplæring i skolen.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Da ville jeg lytte på vegdirektørens anbefaling, og gå til finansministeren og be om ti milliarder kroner årlig. Det er tross alt bare ti dagers inntekter fra oljevirkosomheten.



Vegløft: NAFs direktør for samfunnskontakt, Håkon Glomsaker, vil ha et nasjonalt løft på vegene. (Foto: Chris Johnsen/NAF)

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.



Edvin Ørstavik, opphavleg frå Ørsta, men busett i Ås, meiner bilete i utgåve 08-08 minner om ei gamal bru over elva i nordre enden av Bjørkedalsvatnet i Volda kommune. Han er ikkje heilt trygg på at det er rett svar, men meiner å kjenne seg igjen frå turar til heimtraktene på 60-talet.



HVA SKJER?

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

2. SEPT/SVOLVÆR
 ■ Norvegkonferansen

8-11. SEPT/TRONDHEIM
 ■ Teknologidagene 2008.

15-16. SEPT/GARDERMOEN
 ■ Transport og logistikk 08.

20-21. OKT/KONGSBERG
 ■ Den Nasjonale Sykkelkonferansen

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

LØST OG FAST



Staden

Stad i Ål kommune i Hallingdal. Namnet Noss/nos er av gamal namnetype, - naturnamn.
 - Sett frå sentrum i bygda framstår landskapet her som ein nase. Gardane var gode korngardar. Frå gammalt var det ein storgard som heitte Nos.

Dette kjem fram ved namna som gardane fekk ved oppdelinga av hovedbruket på 1100-talet, seier lokalhistorikar Thor Warberg. Noss namnet har også ei genitivform, Masagardane, Nasalia.
 (Foto: Kjell Wold)

Navn og yrke

Olav Jule arbeider som senioringeniør ved Namsos trafikkstasjon og det skaper nærhet til trafikanter som kommer for å få sjekket bilen.

Hjulene går også rundt ved den norske elbilfabrikken Think i Aurskog som nå kan gratuleres med nye spennende bilmodeller. De lades fra strømmettet og blir presentert av informasjonssjef Ingvil Ladehaug.

En av elbilens store fortrinn er null utslipp av skittent og helsefarlig svevestøv i byene, fagområdet for avdelingsdirektør Per Schwarze ved Folkehelseinstituttet.

Kjekt å ha

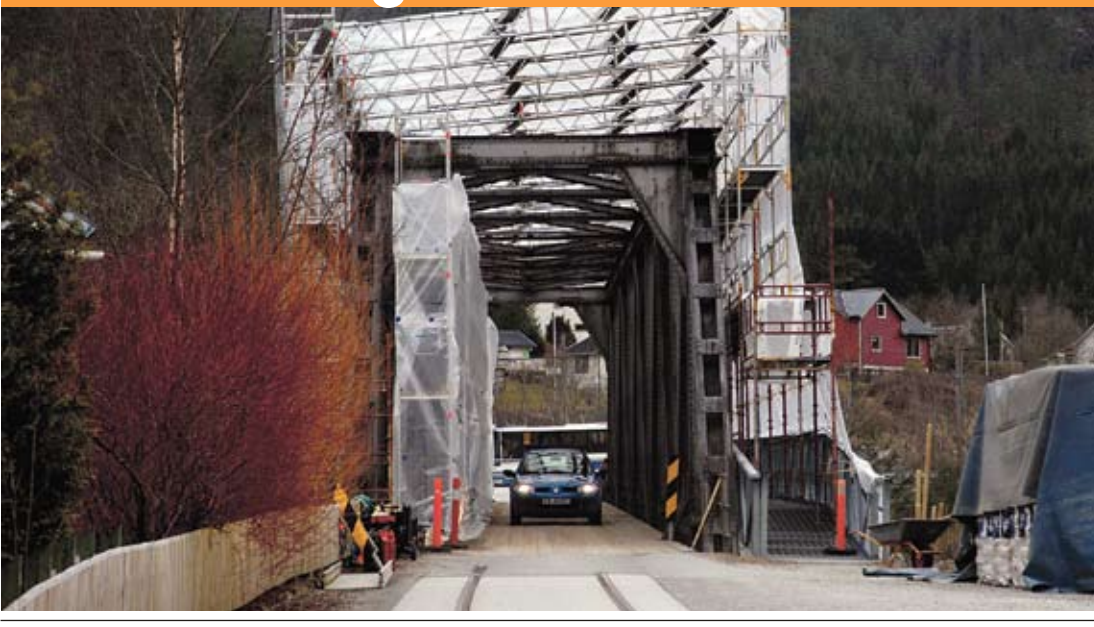


(Foto: Asbjørn Hunstad)

Sjelden har begrepet "mann med spade" vært mer dekkende. Man griper vel til det nærmeste når uventede behov oppstår. For dem som fant en løsning på dette praktiske problemet etter et ras på fv. 617 Nordfjordtunnelen er nok spaden et velkjent hjelpemiddel.

Her om dagen

Evangerbrua i Hordaland er tildekket av miljøomsyn under oppussingsarbeidet som skal fullføres fram mot jonsok av entreprenør Brumaling frå Grong. (Foto: Geir Brekke)



VEGEN OG VI FOR

20 ÅR
SIDEN

Mislykket importforsøk

Vegvesenets storstilte forsøk på å verve sivilingeniører fra Canada ble ikke den suksessen en kunne håpe på: 230 søkte jobb i det norske vegvesenet. Ni ble tilsatt etter omfattende intervjuer. Fire av

disse trakk seg før de skulle reise. To "rømte" hjem igjen etter et meget kortvarig Norges-opphold. Tre er på plass blant oss, og ser ut til å ha funnet seg vel til rette. Ære være dem for det.

UNORMALER

85

Unntatt buss

Skiltet forteller om forbud mot bil- og motorsykkeltkjøring, og er helt etter reglene utstyrt med et underskilt på hvit bunn. Men hva forteller egentlig denne teksten?

Den unormale jury har etter nøye delibering kommet til at det motsatte av skiltets betydning er tillatt dersom man skal til eiendommer som ligger videre innover vegen, eller om man skal rekke bussen. Hvor den bussen går fra og hvordan den er kommet dit, velger juryen å lukke øynene for.

Både motorsykkelen og bilen er tilråskommen og skiltet er ikke helt



etter dagens normal, men det lar den unormale jury passere i og med at skiltet står plassert inntil Aremark aldershjem og i hverdagen henvender seg til folk som minnes vågale opplevelser på nettopp slike kjøretøyer.
 (Foto: Håkon Aurlien)