



Statens vegvesen

Vegenogvi

Nr. 2/09 • 5. februar • 8. årgang

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET

Et nytt oppslagsverk skal gjøre det lettere å finne fram i jungelen av skiltregler.

SIDE 3

DRIFT/VEDLIKEHOLD

Forlenga asfaltkontraktar er betre enn å starte dekkelegging om vinteren.

SIDE 6

TUNNELAR

Ny tunnelstrategi krev grunnleggjande val om krav til levetid og inspeksjon.

SIDE 15

Eit hektisk år

LEDER SIDE 2

9 av 19 uten belte

Av 19 trafikkdrepte i januar 2009 kjørte minst ni uten bilbelte

SIDE 3

Propp borte

Med åpningen av Frydenhaug-Eik forsvant den siste E18-proppen mellom Oslo og Tønsberg.

SIDE 12-13



Bomløs bomveg

E18 Langåker-Bommedstad i Vestfold, som åpner i juni, blir første motorvegstreking med antennebetaling.

SIDE 14

800 stamveg-konflikter

Statens vegvesen har registrert 800 steder langs stamvegnettet med større eller mindre konflikter mellom vegen og naturen.

SIDE 18

Kulturminneåret

Startskuddet har gått for Kulturminneåret, med fokus på dagliglivets kulturminner.

SIDE 20

KRISEPAKKEN:

Mange åpninger i løpet av 2009



Mange små: I regjeringens tiltakspakke legges det opp til mange mindre prosjekter langs vegnettet, som gang- og sykkelveier. Det vil gi hyggelige åpningsseremonier, som her hvor distriktssjef Johan Mjaaland åpner ny gang- og sykkelveg i Songdalen. (Arkivfoto: Kjell Wold)

Det store snorklipperåret: Statens vegvesen har i regjeringens tiltakspakke fått penger til vel 300 mindre tiltak. Det vil bety mange åpningsseremonier i løpet av året. For at entreprenørene skal kunne gi pris på oppdragene, må Statens vegvesen få ut tilbudspapirene.

– Vi må effektivisere og bruke så kort tidsfrist på anskaffelsesprosessene som forskriftene tillater. Vi bør også i større grad vurdere å bruke fleksible prosjektorganisasjoner til å styre og følge opp arbeidet, mener Eirik Øvstedal, som leder byggherreseksjonen i Vegdirektoratet.

SIDE 8-11



(Foto: Håkon Aurlien)

Håper å kunne kjøre bil igjen

Steffen Valla (bildet) sitter i rullestol etter at han mistet kontrollen over bilen i en rundkjøring for litt over et år siden.

Nå er kameraten Kristoffer Sameien (bildet) en av mange gode hjelpere, men Steffen håper en spesialtilpasset bil kan gi ham mulighet til å kjøre selv igjen.

SIDE 4-5

DAGSORDEN

Eit hektisk år

LEIAR

Helge Rong

■ Med 2,3 milliardar kroner ekstra til vegføremål blir 2009 eit år med ekstra mykje jobb på dei tilsette i Statens vegvesen. Opp i alt krisepakkesnakket har etaten andre store oppgåver. Forvaltningsreforma kjem sakte men sikkert i løpet av 2009, men enno er det uvisst kva konsekvensar den vil få for dei tilsette. Einaste ein veit er at det vert endringar, men ikkje kor store.

■ Allereie i fjor haust starta arbeidet med omstillingsprosjektet SVV 2010, eit arbeid som skal gje svar på korleis organisasjonen skal sjå ut etter 1. januar 2010. I løpet av nokre hektiske haustmånader har prosjektgruppa jobba med å meisle ut grunnlaget som no skal danne grunnlag for den endelege avgjera. Innan sommaren vil ein sjå hovudtrekka for korleis etaten vil sjå ut etter det komande årsskiftet.

■ Når ein no har fått eit monaleg beløp som skal omsetjast i praktisk arbeid, stiller det krav om ein ekstra innsats frå dei tilsette. Sjølv om fristane på tilbudsruna er korta inn, skal likevel dokumenta utarbeidast. Til slikt må ein har nok kompetanse.

■ Etter at tilboda er avgjort og oppdraget tildelt, skal byggjeleing på plass. Ein får mykje arbeid i gang for 2,3 milliardar kroner, og mykje arbeid krev også mykje folk.

■ Sjølv sagt er det moglegheiter for å effektivisere måten ein drifrar prosjekt på, men ein må passe seg så ikkje dei tilsette vert sprengkøyrd.

■ 2009 ser difor ut til å bli eit spesielt hektisk år for Statens vegvesen. Dei tilsette er, som dei fleste andre, glad for den auka satsinga på vegsektoren. Betre vegar vil tryggje kvardagen for trafikantane, og det er viktig for vegvesen-tilsette. Difor kan samfunnet vere trygg på at Statens vegvesen vil gjere alt for å få ledige hender i sving, samstundes som organisasjonen vert omstilt. Dugnad er ikkje heilt ukjend for statleg tilsette.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

Selv om mye skal skje raskt, må vi følge alt regelverk på samme måte som ellers!

Sterk satsing på samferdsel

Regjeringen foreslår å bruke nesten 4 milliarder kroner på samferdselsområdet for å bidra til sysselsettingen i bygg- og anleggssektoren. På vegsektoren foreslår regjeringen å bruke 2,3 milliarder kroner ekstra i 2009. Samlet sett blir dermed statens innsats på vegsektoren økt med mer enn 25 prosent i 2009 i forhold til 2008.

Tiltakene er innrettet for å gi sysselsetting innenfor bygg og særlig anleggsbransjen over hele landet. Det er foreslått nær 1,5 milliarder kroner ekstra til investeringer og i overkant av 800 millioner til vedlikehold. Investeringene har klare profiler; det satses 500 millioner på gang- og sykkelveger, 280 millioner til trafikksikkerhetstiltak. Videre skal det brukes midler til mindre utbedringer, forsering av allerede planlagte prosjekter, opprusting av tunneler og ferjekaier og 60 millioner ekstra til nasjonale turistveger. På vedlikeholdsområdet avsettes 500 millioner til asfaltering, inklusiv forsterkning i forbindelse med dekkelegging og vegmerking, samt vedlikeholdsmidler til ferjekaier, bruer og tunneler.

Tiltakspakken inneholder også forslag om å bevilge 50 millioner til 5.000 ladestasjoner for el-biler. Bevillingen rettes inn mot Transnova, enheten som skal bidra til mer miljøvennlig transport. Transnova skal holde til sammen med vår teknologiavdeling i Trondheim, og inntil det er etablert en ledelse og organisasjon for Transnova ivaretas oppgavene av vår avdeling i trønderhovedstaden. Dermed skal de ha ansvaret for å få i gang arbeidet med ladestasjonene.

Bortsett fra dekkeleggingen består nesten hele den ekstra innsatsen på vegsektoren av et stort antall mindre prosjekter. På en del av prosjektene gjenstår en del planlegging og alle har til felles at det kreves mye av oss både for å klargjøre oppdrag og konkurransegrunnlag og for å gjennomføre byggingen. Dette er en innsats som kommer i tillegg til alt som ligger i budsjettet for 2009.

Det betyr at vi står overfor en svær oppgave i 2009. Vi må komme i gang fort. I så måte er "asfaltfolka" et flott forbilde. De sørget for at vi kunne kunngjøre asfaltkontraktene for 2009, der ekstramidlene var med, allerede tre dager etter at tiltakspakken ble lagt fram. Jeg ser at flere regioner også har fått ut såkalt "Veiledende kunngjøring" i databasen for offentlige innkjøp. Bra jobba! Dette er gode eksempler på at vi har kommet raskt i gang. Det må fortsette. Vi må innrette arbeidet slik at vi makter å få ut oppdragene og få dem gjennomført i 2009. Men for all del: Selv om mye skal skje raskt, må vi følge alt regelverk på samme måte som ellers!

Alt vi skal gjøre i 2009, et omfattende budsjett, forvaltningsreformen, SVV 2010, vegtilsynsdiskusjonen og nå tiltakspakken, vil kreve veldig mye av oss. Vi må organisere arbeidet vårt bedre, vi må skaffe oss mer ressurser ved å rekruttere nye medarbeidere på de aktuelle områdene og vi må jobbe mer effektivt. Når vi kombinerer dette med etatens gode dugnadsånd, er jeg trygg på at skal makte de tøffe, men på mange måter positive utfordringene vi har fått!

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN



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

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

Adresseendringer og ønske om abonnement meldes til:
Wenche Jensen tlf 22 07 36 64
wenche.jensen@vegvesen.no
eller vegenogvi@vegvesen.no.

Grafisk produksjon:
Landsdekkende Grafisk senter,
Statens vegvesen
Opplag: 15 300
Trykk: Mediatrykk as

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 14 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.

Redaksjonen avsluttet 3. februar kl. 13.00. Neste utgave kommer 26. februar 2009



Ansvarlig redaktør
Helge Rong

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



Vaktsjef
Gry Watn

Mobil: 958 53 514
Telefon: 22 07 36 88
E-post:
gry.watn@vegvesen.no



Journalist
Henriette E. Busterud

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



Journalist
Kjell Wold

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



Journalist
Håkon Aurlien

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



Journalist
Geir Brekke

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



Journalist
Giselle Jensen

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

Hjelp til skilting

Statens vegvesen har lagd et nytt oppslagsverk til hjelp for alle som jobber med skilting. Det skal gjøre det lettere å finne fram i jungelen av skiltregler.

Henriette Erken Busterud

I heftet "Planlegging og oppsetting av trafikkskilt" er de viktigste bestemmelsene og faglige problemstillingene i skiltsammenheng oppsummert.

– God og riktig skilting er viktig for trafikksikkerheten. Men det er mye å sette seg inn i, og mange fallgruver. Vi har plukket ut det viktigste, og viser skisser på både gode og dårlige løsninger og følger nærmest skilt fra vugge til grav. I heftet vises det til andre håndbøker - disse må også brukes siden ikke alt er med i veilederen, sier Bjørn Skaar som har ledet arbeidet.

Nyttig for mange

Heftet skal være et godt hjelpemiddel både for ansatte, konsulenter, entreprenører og andre som har skilting som ansvarsområde.

– Vi har fått mange henvendelser om at det er behov for en slik veileder. Den er i trykken og vil også bli lagt ut på vegvesen.no i midten av februar, opplyser Skaar.

Skiftes for lite

– Vi har rundt 700.000 skilt til en verdi av omtrent 2 milliarder kroner. Disse skal skiftes ut jevnlig, men dette blir ikke gjort ofte nok. Det er mange skilt som burde vært utskiftet på grunn av alder, men det gjøres ikke. Verken vi som jobber med skilting i Statens vegvesen eller entreprenører kan unngå å legge merke til slitte skilt her og der, men vi er ikke flinke nok til å skifte dem ut. Våre kostnadsmodeller antyder et behov på 50 millioner kroner per år til dette formålet, sier Skaar.

Skaar tror noe av grunnen til problemet er at dette ikke ligger inne i funksjonskontraktene til entreprenørene. Funksjonskravene i dagens kontrakter er knyttet til at skiltene skal være lesbare og synlige, det vil si at de skal være rene, rette og godt synlige - ikke være dekket av snø eller vegetasjon.

– Det med aldring og teknisk kvalitet på skiltene er med andre ord ikke kontraktfestet på samme måte. Det må gjøres en egen bestil-



Oppslagsverk for skilt: Statens vegvesen har lagd en veileder som oppsummerer viktige ting fra 15 andre hefter. Kjekt å ha for alle som jobber med skilt både internt og eksternt. (Illustrasjon: Jon Opseth)

ling for å skifte ut skilt for at skiltene skal holde en viss standard. Dette tror jeg er noe av årsaken til

at det skiftes ut for lite. Å skifte ut gamle skilt er i utgangspunktet ikke en del av skiltfornyingspro-

sjektet. Vi har utskifting av skilt på grunn av alder som et av temaene i det nye heftet. Jeg håper det

kan bidra til at folk får øynene opp for hvor viktig dette er, sier Bjørn Skaar.

JANUARULYKKENE: 9 av 19 trafikkdrepte uten bilbelte

Foreløpige rapporter fra Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper viser at det var 15 ulykker med til sammen 19 drepte i januar 2009.

Kjell Wold

Det er tre færre drepte enn i januar 2008, da 22 personer omkom på norske veier. Til tross for at det var mange drepte i første halvdel av måneden, er antallet drepte totalt lavere enn i 2008.

Tre av ulykkene var imidlertid meget alvorlig med to eller tre drepte

– Hele ni av de drepte brukte ikke bilbelte. Det er et uvanlig høyt tall, forteller seksjonsleder for trafikksikkerhet i Statens vegvesen, Finn Harald Amundsen.

I sju tilfeller var kjørefarten medvirkende årsak til ulykkene. Sju av ulykkene var møteulykker, fire var utforkjøringer, mens en var kryssulykke og en var fotgjengerulykke.

Fem av de trafikkdrepte i januar var i gruppen unge mel-

lom 18 og 24 år, mens tre av de drepte var over 70 år.

Januar 2009 var også preget av mye uvær og vanskelige kjøreforhold med til dels store nedbørmengder. I flere av ulykkene ble det også registrert dårlige dekk på ulykkesbilene.

UNGDOMSULYKKER

18-20 år mest utsatt



Sammensatt bilde: Forsker Ove Njå ved Universitetet i Stavanger mener ungdom som høyrisikogruppe i hovedsak dreier seg om årsklassen 18-20 år. (Illustrasjonsfoto: Colourbox.com)

Forsker Ove Njå ved Universitetet i Stavanger mener "eldre ungdom i overgangsfaser" er en mer betegnende høyrisikogruppe enn "unge menn i trafikken".

Håkon Aurlien

Han mener de fleste er i alderen 18-20 år og at de tilhører minst fem atskilte ungdomsgrupper. På oppdrag fra Statens vegvesen har Senter for risikostyring og samfunnsikkerhet (Seros) gått gjennom samtlige rapporter etter Statens vegvesens ulykkesanalysearbeid i 2005, 2006 og 2007.



Forsker Ove Njå ved Universitetet i Stavanger (Foto: UiS)

Målet har vært å identifisere undergrupper i Statens vegvesens etatsprosjekt "Høyrisikogrupeer i trafikken".

– "Unge mannlige bilførere" er en grovkategori som har høy risiko i trafikken, men gruppen må deles inn videre for å få meningsfulle målgrupper å arbeide med, sier Njå.

Overgangsfase

Mens forsikringsselskaper og offentlig statistikk gjerne snakker om aldersgruppen 16-23 år som spesielt utsatt, mener han det er riktig å fokusere på "eldre ungdom i overgangsfaser".

– Denne ungdommen har enda ikke etablert seg i faste parforhold, stabile jobbforhold eller med permanent bolig. Aldersmessig er nok gruppen 18-20 de som vil være mest representert, men det er ikke først og fremst alderen som er bestemmende, påpeker han.

– Gruppen er mer preget av å være i en periode med store utfordringer og endringer av betydning for fremtiden. Kjøring og involvering i trafikken blir en del av foregripende sosialisering, det vil si at personene ser for seg kjøreativiteten som et middel for å sikre seg en plass i en fremtidig sosial sammenheng, sier Njå.

Fem ungdomsmiljøer

Ved gjennomgang av ulykkesstatistikken har han funnet tilhørighet til fem ulike typer ungdomsmiljøer. Han understreker at disse ikke må oppfattes ekskluderende og at videre tilpassinger er nødvendig for å komme fram til undergrupper som gir mening med hensyn til konkrete tiltak.

Foreløpig betegnes gruppene under følgende betegnelse: Helgekjørerne.

Ungdom som liker lek og ekstremtferd i trafikken. De er ikke spesielt interessert i kjøretøy, men benytter kjøretøyet som en sosialiseringsfaktor, som en måte å treffe andre ungdommer.

De likegyldige. Dette er ungdommer og ungdomsmiljøer som ikke bryr seg om normer, de kjører ruspåvirket, de kjører uten førerkort, kjøreatferden er ekstrem og de forbindes ofte med kriminelle miljøer.

De uerfarne. Ulykkesstatistikk viser en overrepresentasjon av førere med kort erfaring som trafikanter. Erfaringsbegrepet dreier seg også om å beherske sosiale situasjoner; "Flere i bilen" kan gi atferd som er i grenseland i forhold til førerens kompetanse.

Motororienterte ungdomsmiljø. Det fins mange ulike motormiljøer, fra motorsport til kjøretøyfokus til spesiell kjøreatferd. Disse miljøene kan variere i form, verdier, antall medlemmer og hvordan medlemmene knytter seg til dem.

Psykisk syke og i emosjonell ubalanse. Gruppen omfatter drepte unge som har vært involvert i en spesiell hendelse like forut for ulykken. Gruppen omfatter også ungdommer med psykisk sykdom som har utviklet seg over tid.

Njå understreker at gruppene må bearbeides mer for å bli meningsfulle, det vil si at det går an å identifisere og beskrive ungdommene som inngår, og å kommunisere med dem. Det er allerede gjennomført et seminar i Vegdirektoratet hvor ulike representanter involvert i og med ungdomsmiljøene var representert.

– Folk hodet



– Folk bør tenke seg om før de trækker på gasspedalen, sier Steffen Valla. For litt over et år siden kolliderte han i høy hastighet og uten bilbelte. Nå sitter han i rullestol.

Håkon Aurlien

20-åringen aner ikke hva som skjedde den siste timen før ulykken. De siste minnene er av å passere Fetsundbrua på vei mot Lillestrøm. Tiden derfra til litt over en uke senere, er helt borte.

– Kanskje kommer minnet tilbake, men jeg aner faktisk ikke hva som skjedde annet enn det folk har fortalt meg, sier han stille.

Slapp lettere

Da han etter en uke ble vekket fra kunstig koma, våknet han opp forvirret. Fortvilelsen overtok etter hvert som skadeomfanget gikk opp for ham. En god trøst var at de to passasjerene hadde sluppet bedre fra ulykken. De brukte bilbelte og fikk alvorlige skader, men er i dag tilbake i nesten normal aktivitet.

– Jeg brakk både rygg og nakke og vil slite med det fremover, men bilbeltet reddet livet mitt, sier Elisabeth Myrvold (21) som satt i baksetet.

Braste over

Det finnes ingen vitner til ulykken. Men sporene var tydelige. Rett etter Rælingentunnelen ligger en rundkjøring, og derfor er det 50-grense ved tunnelutløpet. Steffen hadde åpenbart ikke klart å stanse bilen, som braste over rundkjøringen og traff tunge grannblokker.

De ble kastet mangfoldige meter fremover. Bilen ble smadret.

Selv ble han kastet delvis ut av bilen, med det ene benet nesten revet over og klemt fast ved pedale. I tre dager svedde han mellom liv og død på sykehuset.

Kjøreglede

Steffen var sjåfør ulykkeskvelden, først for moren i hennes bil, senere for en kamerat i hans bil. Etter å ha kjørt moren til en venninne, reiste han til en venn der det var samlet en stor ungdomsgjeng. Utpå kvelden ville en av festdeltakerne hente mer drikkevarer, og spurte Steffen om han kunne kjøre. Det gjorde han gladelig, for nå var det snakk om en godt trimmet Audi S2, en riktig grov sportsbil.

– Jeg hadde aldri kjørt den før og det var ikke nei i min munn, sier den særdeles bilinteresserte ungdommen.

Det var god stemning i bilen og snart ble det enighet om å "luften bilen" en tur. Så kom en telefonforespørsel om å kjøre en venninne hjem. Steffen var positiv. Han trivdes bak rattet og tok gjerne en ekstra tur.

Overvurdert

Han gjør seg tanker om hva han vil huske, dersom han får tilbake minnene fra minuttene før ulykken skjedde.

– Jeg tror nok jeg var preget av stemningen, og rett og slett overvurderte min egen ferdighet, sier han.

Før ulykken var drømmen en egen Ford Cosworth sportsbil. Drømmen er der fortsatt. Nå er han mest opptatt av å legge til rette for fremtiden og har fokus på intens trening.

Han håper det ene benet blir helt bra, og det andre såpass reparert at han ikke må sitte i rullestolen resten av livet. Målet er å komme videre i bilfaglære, og bli billakkerer.

– Detaljer går nok bra, men for

bør bruke i trafikken



Bruk hodet: 20 år gamle Steffen Valla sitter i rullestol etter en trafikkulykke ved Rælingstunellen 2. desember i 2007. Nå oppfordrer han folk til å bruke hodet i trafikken. (Foto: Håkon Aurlien)

å lakkere et tak må jeg opp av rullestolen, sier han nøkternt.

Bruk hodet

20-åringen mener det viktigste er at folk bruker hodet når de kjører bil.

– Det er fort gjort å gjøre feil og det er lite som skal til før det går galt, sier Steffen.

I mars kommer saken hans opp for tingretten i Lillestrøm. Steffen er klar over at han må ha kjørt alt for fort og er forberedt på å måtte ta en straff, men håper på det beste.

Det samme gjelder forsikringsoppgjøret. Han bor i egen leilighet, men kommer seg ikke ut uten hjelp. Sist uke måtte han tilkalle brannvesenet for å få hjelp da den elektriske rullestolen veltet i snøen. Han ønsker seg en enklere tilgjengelig leilighet. Til det trengs penger.

– Folk bør tenke på hva som kan bli konsekvensene når de råkører, sier han.

Fryktet dette ville skje

– Jeg fryktet en slik ulykke, men hadde aldri forestilt meg hvor ille det ble, sier Wibeke Andersen, Steffens mor.

Håkon Aurlien

– Du skjønner ikke hva det er snakk om før du står midt oppe i det. Plutselig havner du i et vakuum der alt er uvirkelig og der alt er snudd på hodet. Da må du konsentrere deg om det som er viktigst, sier hun.

Hun opplever at ulykken har gitt henne ukjent styrke, blant annet til å motivere sønnen.

– Jeg ble streng. Han fikk beskjed om å ta ansvar for seg selv, komme seg opp og komme seg videre, sier Wibeke Andersen.

Stor vennegjeng

I hjemmet på Fetsund var det alltid plass til en ungdom til. Hadde ikke vennene til Steffen noe å gjøre en kveld, samlet de seg der, og det kunne rett som det er være 40-50 ungdommer i huset. Noen laget seg mat, noen satt og spilte, og mange diskuterte bil.

Når Steffen nå bor i egen leilighet, savner hun ungdomsgjengen, men er veldig glad for at de følger opp sønnen så godt.

– Det er mye som blir annerledes når du sitter i en rullestol. De er veldig flinke til å besøke ham og til å hjelpe til med alt som han ikke klarer selv. Det er jeg veldig glad for, sier hun.

Galskap

Wibeke Andersen mener det er galskap å gi fullt førerkort til 18-åringer, og at 20 år er en bedre alder, i alle fall når det gjelder mer motorsterke biler.

– Dagens 18-åringer har rett og slett ikke det ansvaret vi hadde da dagens voksne var unge. De er ikke blitt ansvarliggjort som oss, har lært kjøreferdighet på dataspill og tror at dette skal gå så bra. Ikke får de prøvd seg på bane og avkreftet forestillingene heller, sier hun.

Vil forske på "rasing"



Raser fra seg: Ringsakerprosjektet lar unge kjøre hardt på bane mot å forplikte seg til å kjøre pent i vanlig trafikk. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

– Det er behov for å koble inn forskere for å se langtidseffekten av å la ungdom "rase fra seg" under kontrollerte forhold på bane, sier Erik Larsen, leder av Ringsakerprosjektet.

Håkon Aurlien

Prosjektet bruker utradisjonelle virkemidler for å skape økt trafikksikkerhet i Ringsaker i Hedmark. Et tiltak har vært invitasjon av motorinteressert ungdom til å prøve "hard kjøring" på lukket bane. Erfaringene har vært gode: Bare en av deltakerne har pådratt seg anmerkninger etterpå. Ingen er alvorlig skadd i trafikken.

– Vi har ikke kvalifisert viten om nytten av dette i form av forskningsrapporter, men har et ønske om å få koblet inn forskere ut ifra at opplegget er annerledes enn de som tidligere har vært vurdert, sier Larsen.

Tidligere studier rundt "rasekjøring", glattkjøring og konkluderer med ingen eller negativ effekt på trafikksikkerheten.

– I Ringsakerprosjektet er dialogen viktig, understreker han. Mot å få delta, forplikter den enkelte unge seg i kontrakts form til å kjøre pent i vanlig trafikk. Før de slippes ut på bane, er de samlet til diskusjon rundt sikkerhetstemaer, sist "brann i bil".



Ble streng: Wibeke Andersen opplever at ulykken ga henne ukjent styrke. I tre dager svede sønnen mellom liv og død på sykehuset. (Foto: Privat)

AKTUELT



Frå 5 til 34 km

■ ■ Samferdsledepartementet gir gardbrukarane klarsignal til å køyre inntil 34 km med lengre landbruksreidskap på offentlig veg. Så langt har Vegdirektoratet definert "kortare strekning" i regelverket til 5 km. Forklaringa på at 34 km er vald er at reglane for samdrift seier at lengste avstand mellom bruka kan vere 17 km. Samstundes vil departemen-

tet sette ned ei arbeidsgruppe til å sjå nærare på regelverket for slik køyring med brei landbruksreidskap på vegane. Gruppa får representantar for Statens vegvesen, bøndene og trafikkorganisasjonar, og skal levere innstillinga si 1. juni i år, går det fram av ei pressemelding frå Samferdsledepartementet. (Foto: Hild Thale T. Hoen)

Minnefond får TS-pris

■ ■ Siri og Hennings Minnefond tildeles trafikkikkerhetsprisen 2008 i Buskerud. Fylkestrafikkikkerhetsutvalget (FTU) deler ut prisen i Drammens teater 10. februar. Prisen er på 20.000 kroner og en skulptur av kunstner Marit Wiklund. Minnefondet ble opprettet av pårørende etter en tragisk bilulykke på rv. 35 på Ask ved Hønefoss for tre år siden.

Seks felt

■ ■ Kristiansand kommune mener E18 Varoddbrua på sikt bør utvides fra fire til seks felt. Årsaken er den ventede trafikkøkningen på E18 når firefeltsvegen mellom Grimstad og Kristiansand åpner til høsten. Kommunen mener dette bør kunne skje ved å utvide dagens bru. Etter planen skal den eldste Varoddbrua erstattes av ny bru i 2016.

E18-smykke tar form

Smaalenene bru, selve smykket på delstrekningen Krosby – Knapstad på nye E18 gjennom Østfold tar form.

Erik Larstuen

Det er full aktivitet i forbindelse med byggingen av Smaalenene bru over Glomma. Forskaling og armering av brudekket mellom akse tre og fire er allerede i gang. Landkaret i akse en er så å si ferdig.

Det arbeides også for fullt med akse to som skal fundamenteres i elva. Sistnevnte akse består av en såkalt senkekasse som plasseres på bunnen av elva. Nede på over 20 meters dyp foregår det nå sprengningsarbeid for å lage gropa som senkekassen skal plasseres i.

– Arbeidet er både utfordrende og tidkrevende sier byggeleder i Statens vegvesen, Karl-Erik Willadsen. Senkekassen er ni meter i diameter og blir vel 22 meter dyp. For at kassen skal holde seg stabil fylles den med 140 lastebillass med stein. Den 300 meter lange skråkabelbrua til drøye 170 millioner kroner skal stå ferdig sommeren 2010.

Forlik om Hunndalen

Statens vegvesen og entreprenørfirmaet Mesta AS har inngått forlik om sluttoppgjøret etter bygginga av ny riksveg 4 mellom Reinsvoll og Hunndalen ved Gjøvik.

Håkon Aurlien

Den 13 km lange vegen ble åpnet sommeren 2006. Mesta krevde vel 80 millioner kroner ekstra, men får ved forliket 30 millioner kroner.

– Begge parter er fornøyd med forliket som er inngått, sier prosjektsjef Stein Fykse i Statens vegvesen og direktør Leif Ludvigsen i Mesta AS i en felles pressemelding. Forliket ble inngått dagen før partene skulle ha møttes i Gjøvik tingrett. Partene hadde møttes gjentatte ganger uten å ble enige om kravet, som i hovedsak skyldes grunnforholdene.



Forlik: Rv. 4 ved Gjøvik. (Foto: Håkon Aurlien)



Sommarjobb: Dekkelegging høver framleis best i sommarhalvåret. (Arkivfoto: Geir Brekke)

-Ønsker lengre asfaltkontrakter

- Eg trur forlenging av asfaltkontraktar frå ni til tolv månader er ei betre løysing enn å starte dekkelegging om vinteren.

Geir Brekke

Det er byggjeleiar for dekkelegging i Statens vegvesen, Harald Midtun, som seier dette i ein samtale med Vegen og vi.

Kvalitetskrav

Den seinare tida er det på entreprenørhald i bransjen reist spørsmål om ikkje dekkelegging kan bli utført også gjennom vinteren. Framlegget kjem i ein periode med stort forfall på vegnettet og lågkon-

junkturur som råkar anleggsbransjen.

– For Statens vegvesen er det kvalitetskrava i konkurransegrunnlaget for asfaltlegging som er styrande. Meiner ein entreprenør at han kan greie å nå måla også om vinteren, ville dette vere greitt. Men slik er det jo ikkje.

” Normalt skal det vere to til fem prosent holrom i dekket.

– Vi veit av erfaring at dekke som blir lagde i desember og januar ikkje blir så jamne som dei skal for å halde krava til byggherren. Høgt holrom er eit problem for dekkelegging om vinteren. Normalt skal det vere to til fem prosent holrom i dekket. Blir det høgare enn dette går levetida på asfaltdekket ned.

Det kjem lettare vatn inn i overflata. Men det mest alvorlege er steinslepp, som gir kortare levetid på asfaltdekket. Låge temperaturar er aldri gunstig for dekkelegging, seier Midtun, som har ansvaret for dekkelegging i Bergen distrikt.

Ledig kapasitet om våren

I dag skriv Statens vegvesen kontrakt med entreprenørane om våren, frå mars til april, og dekkeseongen tek som regel til i mai måned. Men kontraktane varar berre ut året, og det kan somme tider bli lagt dekke til ut i november for å kome i mål med det som er avtalt med byggherren.

Er det dekkelegging i tunnel med i kontrakten går dette greitt. Men det blir verre å legge nytt dekke under open himmel så seint på året.

– Hadde vi i staden hatt høve til

å avtale ei leveringstid på tolv månader frå signeringsdato kunne vi stogga når vi kom til november. Kontrakten bør difor innehalde opsjonar som kan overførast til neste år. Då kunne same entreprenøren kome tilbake og fullført arbeidet under meir gunstige tilhøve etter påske og fram til mai året etter, seier Midtun. Dette vil alltid vere ei tid entreprenørane har ledig kapasitet, for dei eventuelt blir tildelt kontraktar for ein ny dekkeseong.

Permitteringar

Han legg til at det er uråd for Statens vegvesen å planleggje for vinterdrift på dekkelegging.

–Ein kan aldri rekke med at det er ein mild vinter som kjem, med stabilt hog temperatur og gode tilhøve for asfaltlegging i desember, januar og februar, trur Harald Midtun.

Samlekontrakter og kortere frister

Statens vegvesen har fått penger til omtrent 300 nye mindre tiltak, nesten dobbelt så mange som de har fra før. Det betyr at ting må gjøres så raskt som mulig i alle faser for å komme i mål

Henriette Erken Busterud

– Det vil være viktig å bruke alle muligheter til å effektivisere. Vi vil bruke så kort tidsfrist på anskaffelsesprosessene som forskriftene tillater. Vi vil samle enkelttiltak i samlekontrakter der det er mulig, så arbeidet blir enklere å administrere. Dessuten bør det i større grad vurderes å bruke fleksible prosjektorganisasjoner til å styre og følge opp arbeidet, sier Eirik Øvstedal (bildet), som leder byggherreseksjonen i Vegdirektoratet.



Kortere tidsfrister

Det er åpne anbudskonkurranser som er aktuelt å bruke på de fleste småprosjektene. Det er også det som vil ta minst tid. Ved kjøp av varer og tjenester under 1,7 millioner kroner og bygge- og anleggsarbeider under 43,5 millioner kroner, er det kortere tidsfrister enn ellers fra tidspunkt for utlysning til innlevering av tilbud.

– Det meste av det vi nå skal gjøre vil ligge under disse terskelverdiene. Da holder det at leverandør får tilstrekkelig tid til å skaffe dokumentasjon og beregne kostnader. Ved kjøp over terskelverdiene er det også mulig å korte ned fristen ved å utlyse såkalt ”veiledende kunngjøring”. Da beskriver vi prosjektene kort og kommer med en grundig utlysning senere. I mellomtiden kan tilbyder starte arbeidet med å beregne hva ting vil koste. Denne prosedyren gjør at vi kan spare inntil 23 dager, forklarer Øvstedal og legger til: Dersom det for eksempel dreier seg om å sette opp et viltgjerd eller midtrekkverk



Må spare tid: Statens vegvesen skal gjennomføre rundt 300 ekstra småprosjekter i løpet av året, som å bygge gang- og sykkelveger. Det betyr at det må spares tid og ressurser på alt fra kontrakter til byggherreoppgaver. (Arkivfoto: Knut Opeide)

uten at vegen må utvides, er dette enkle tiltak der det holder med svært kort tidsfrist, men ikke mindre enn 15 dager.

Samler sammen

Øvstedal påpeker at det er viktig å operere med så få kontrakter som

mulig for å spare tid. Der forholdene ligger til rette for det, vil prosjektene bli slått sammen, både konsulent- og entreprisekontrakter. Det vil i denne sammenheng være aktuelt å utvide bruk av rammeavtaler med konsulenter.

Samlekontrakter for entre-

prisarbeider er fleksible, slik at det er enklere å gjøre endringer underveis.

Forberedt

Allerede i midten av januar var Statens vegvesen i gang med å avklare hvordan de skulle få gjen-

nomført de nye prosjektene så smidig som mulig. Rammer for hvordan dette skal gjøres ble sendt regionene mandag, og regionene er allerede i gang med å forberede det som skal gjøres. Statens vegvesen har også hatt god dialog med bransjen om aktivitetene.

KRISEPAKKEN



(Foto: Knut Opeide)

Mye ledig kapasitet

En oversikt fra Maskinentreprenørenes Forbund (MEF) viser at det i slutten av januar 2009 var om lag 33 prosent ledig kapasitet i anleggsmarkedet på landsbasis.

Kjell Wold

Den ledige kapasiteten var lavest i Akershus med 25 prosent og høyest i Møre og Romsdal med 54 prosent. MEF har 1900 medlemsbedrifter over hele landet med om lag 28.000 personer sysselsatt ved årskiftet 2008/2009. MEFs medlemsbedrifter utgjør om lag 85 prosent av alle ansatte i anleggsbransjen i Norge.

Medlemsbedriftene driver primært maskinell anleggsvirksomhet innenfor områdene bygging og vedlikehold av vegger og utbedring av kommunale vann- og avløpsledninger. I tillegg organiserer MEF også skogsentreprenører, brønnbore og avfalls- og gjenvinningsbedrifter.

Ledig kapasitet i anleggsbransjen fordelt på fylke var i følge MEF slik per. 26. januar 2009:

LEDIG KAPASITET

Østfold:	41 prosent
Akershus:	25 prosent
Hedmark:	43 prosent
Oppland:	47 prosent
Oslo:	49 prosent
Buskerud:	43 prosent
Vestfold:	40 prosent
Telemark:	50 prosent
Aust-Agder:	44 prosent
Vest-Agder:	31 prosent
Rogaland:	35 prosent
Hordaland:	47 prosent
Sogn og Fjordane:	47 prosent
Møre og Romsdal:	54 prosent
Sør-Trøndelag:	31 prosent
Nord-Trøndelag:	51 prosent
Nordland:	27 prosent
Troms:	51 prosent
Finnmark:	52 prosent
Hele landet:	33 prosent

– Yes, we can!

– Vi har fått store oppgaver og gode muligheter. Det er store forventninger til hva vi skal gjøre. På samme måte som Obama vil jeg si, "Yes, we can". Og om et år håper jeg vi kan si "Yes, we could", sier Terje Moe Gustavsen.

Henriette Erken Busterud

Med krisepakken på 2,3 milliarder kroner og økt budsjett for 2009, har Statens vegvesen fått 25 prosent mer penger enn i fjor og mye mer å gjøre.

Klare til innsats

– Vi er klare til å øke aktiviteten betydelig. Vi vil bidra til at disse pengene gir en dobbel effekt. Foruten tiltrengt vedlikehold og bygging av vegger, skal vi også sørge for at bygg- og anleggsbransjen skal få mye å gjøre i tida framover, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen fornøyd.

– Tiltakspakka er så stor at dette vil gi en betydelig effekt, både innen sysselsettingen og innen vegsektoren. For å gi et eksempel, vi har blant annet fått 500 millioner kroner ekstra til asfalt, forsterkningsarbeider og vegmerking. Gitt at asfaltprisene holder seg på samme nivå som i fjor, vil det si at vi klarer å ta igjen noe av ettersepet på dette området i løpet av året, sier han, og legger til at det i år vil bli ny asfalt på mer enn 2000 kilometer riksveg.

Full trøkk

– Mer penger betyr mer arbeid. Dette skal og må vi klare. Vi har forpliktet oss, og det kommer til å bli full trøkk på hele organisasjonen. Det blir en tredelt utfordring: Vi må organisere arbeidet bedre



Klar til innsats: Vegdirektør Terje Moe Gustavsen er beredt til å øke aktiviteten etter å ha fått mer midler og flere oppgaver: – Dette skal vi og må vi klare, understreker han. (Arkivfoto: Knut Opeide)

både på kort og lengre sikt. Videre må vi gjøre jobben enda mer effektivt, som å utnytte prosjektorganisasjoner. Dessuten trenger vi mer ressurser siden vi har stor avgang og flere oppgaver. Dette, sammen med markedssituasjonen, gjør at vi må kjenne vår besøksestid og rekruttere flere. Vi vil nok også få behov for noe konsulentbistand, sier Gustavsen.

Føringer

Prosjektene som er valgt ut skal kunne fullføres i 2009. Det har også vært en sterk føring på gang- og sykkelveger og trafiksikkerhetstiltak. I tillegg skulle det også være en geografisk spredning på prosjektene av hensyn til sysselsettingen.

– I forhold til dette har noen kommentert at det ikke har kommet

penger til gang- og sykkelveger i Oslo?

– Det skyldes at vi ikke har noen planer liggende på dette. Det tar tid å lage en plan når det er stor kamp om arealet og komplekse forhold. Vi har derfor ikke noe som kan settes i gang i løpet av året, men vi har mye på gang både i Oslo og Akershus på dette området, sier vegdirektøren.

Pangstart for prosjektet Transnova

– Nå får vi en pangstart, sier Tore Hoven ved Statens vegvesenes teknologiavdeling i Trondheim.

Helge Rong

I regjeringens tiltakspakke er det foreslått å bruke 50 millioner kroner til utbygging av ladestasjoner for elbiler og plugg-inn-hybrider.

Dobler budsjettet

Ordningen med ladestasjoner for elbil administreres av miljøprosjektet Transnova, som er under etablering ved Teknologiavdelingen til Statens vegvesen i Trondheim.

– Dette er veldig flott. Nå får vi en pangstart i prosjektet. Midlene her skal gå direkte til ladestasjoner for elbiler, sier seksjonsleder Tor Hoven.

Over statsbudsjettet for 2009 er det tidligere bevilget 50 millioner kroner til Transnova. Nå får prosjektet doblet budsjettet sitt.

28 søkere

Samtidig kan Hove glede seg over at ni kvinner og 19 menn har søkt jobb som prosjektkoordinator for Transnova.

Funksjonen vil ligge i grenselandet mot Innovasjon Norge, Forskningsrådet og Enova.

– Vi har fått inn en bra søkermasse med både unge og mer voksne søkere. Dette blir en svært krevende jobb med store utfordringer. I et så stort og viktig prosjekt må lederen regne med stort offentlig fokus, tror Hoven.

Det er derfor viktig å velge en

kandidat med gode evner for samarbeid og kommunikasjon. Er han eller hun vant med offentlig søkelys vil det nok være en stor fordel.

– Vi vil derfor fokusere på kandidatens nettverk og tidligere erfaring i ledelse av større prosjekter, forteller Hoven.



(Arkivfoto: Håkon Aurlien)



Luftig jobb: Heilkopter måtte frakte fram betong under arbeidet med nye utsiktspunkt i Trollstigen sist haust. (Foto: Magne Flemsæter)

Meir til turistveg

Halvparten av dei 60 ekstra millionane til turistveg-tiltak i 2009 går til vidare utbygging av Trollstigen i Møre og Romsdal

Geir Brekke

– Det er fantastisk at vi får 30 millionar kroner ekstra til å ta prosjektet nokre steg lenger, seier delprosjektleder Magne Flemsæter i turistvegprosjektet i Statens vegvesen. Planen var å halde ei delopning på Trollstigen komande haust. Men no blir det råd å gjere enda meir ferdig av planane for turistvegikonet Trollstigen, og då kan det bli eit enda gjevare prosjekt å opne for turistane i løpet av neste år, seier han til Vegen og vi.

Kort byggjesesong

Trollstigvegen er vinterstengt, og det er kort byggjesesong på toppen av denne vidgjetne fjellovergangen.

– Vi reknar tre månaders byg-

gjetid kvart år. I beste fall kan vi strekkje oss litt utover hausten, om sommaren er av det gode og langvarige slaget. Det vil seie at vi treng fire gongar så lang byggjetid som i låglandet, seier delprosjektledaren. Dessutan pågår arbeid på ei tid med ein halv million turistar i Trollstigen.

Planane er klare for å vidareføre arbeidet innafor ramma av det som først var avtalt med dei same entreprenørane. Det er såleis ikkje naudsynt å lyse ut nye entreprisar for mesteparten av dei 30

ekstra millionane som no er tildelt prosjektet.

– Vi er klare til å ta imot meir midlar, og dette vil sjølvsagt gi meir arbeid, forlenging av byggjeperioden og betre sysselsetting for menneskane til dei aktuelle entreprenørane, seier Flemsæter.

Flaumvern og service

Trollstigen-satsinga vil gi turistane ei enda betre oppleving av fjell, foss og utsikt. Ein har jamvel kombinert flaumvern med servicebygg og salstilbod. Med 5-6 meter høge

snøfonner blir det stundom flaum under snøsmeltinga. No har ein reist eit byggverk som kombinerar desse føremåla i ei og same byggingen.

Ein ny og luftig utsiktsplattform som kan ta pusten frå mange vil òg inngå i det nye tilbodet i Trollstigen. Og ikkje minst enda betre tilrettelegging av stisystemet på platået og fram mot utsikten nordover det stupbratte dalføret.

Ekstraløysinga til Trollstigen gir ei framskunding av to nye attraksjonsbygg med eitt til to år.

Det blir òg bygt eit nytt servicebygg med restaurant på Trollstigenplatået. Opplevingspunktet i Gudbrandsjuvet vil venteleg òg få nytte av ekstramidlane.

Flemsæter ser også på tildeinga som eit teikn på at Trollstigen er eit nasjonalt satsingspunkt for norsk reiseliv. Dette er som kjent eitt av dei tre fyrårnprosjekta, eller ikona, som turistvegprosjektet satsar på i årane som kjem. Dei to andre er Vøringsfossen i Hordaland og Gjende i Oppland.

Fagforeningene om tiltakspakka

FLT i Statens vegvesen er tilfreds med tiltakspakka fra regjeringen, spesielt at det er foreslått 2,3 milliarder kroner ekstra til veg. Men de mener bevilgningen til trafikksikkerhet (TS) på 100 millioner kroner med fordel kunne vært større. FLT synes derimot det er positivt med hele 500 millioner kroner til gang- og syk-

kelveger og 280 millioner kroner til TS-tiltak langs eksisterende riksveger. Foreningen er også enig i formålet med pakken om å sikre arbeidsplasser samt motvirke økningen i arbeidsledigheten.

TEKNA i Statens vegvesen er også glade for at en såpass stor del av pakka er rettet mot sam-

ferdsel generelt og veg spesielt.

– Det vil nok sørge for å holde aktiviteten oppe på bygg- og anleggssiden, sier Morten Ask. Han tror også det er fornuftig at tiltakene er spredd godt utover i landet selv om han er overrasket over hvor detaljert regjeringen er med hvilke prosjekter pengene skal brukes til. TEKNAS lille

bekymring er om etaten klarer å omsette alle ekstramidlene på en god og fornuftig måte med den bemanningen som er. Ask ser fram til en mer langsiktig tiltakspakke der man kan tenke litt større over litt lengre tid.

– Det kan bli vel mye klattning når vi bygger mye og veldig smått samtidig, sier han.



KRISEPAKKEN

2,3 milliardar kroner til vegbygging og opprusting

Regjeringa foreslår i si krisepakke å bruke 2,3 milliardar kroner til opprusting og utbygging av vegnettet. Det kjem i tillegg til auken i 2009-budsjettet på 1,6 milliardar kroner til veg.

Kjell Wold

Med den foreslåtte auken vil løyvingane til Statens vegvesen i 2009 bli 19,3 milliardar kroner eller 25,3 prosent høgare enn i 2008. Av den foreslåtte auken på 2,3 milliardar skal 810 millionar kroner gå til trafikktilsyn, drift og vedlikehald, 1,43 milliardar kroner til riksveginvesteringar og 60 millionar kroner til særlege rassikringstiltak.

Drift/vedlikehald

- 500 millionar kroner til asfaltdekke og forsterking av vegfundament.
- 80 millionar kroner til vedlikehald av ferjekaier
- 100 millionar kroner til tiltak for betre trafikktryggleik
- 80 millionar kroner til vedlikehald av bruer
- 50 millionar kroner til vedlikehald av tunnelar.

Riksveginvesteringar

- 500 millionar kroner til bygging av gang- og sykkelvegar
- 300 millionar kroner til fleire mindre investeringstiltak
- 100 millionar kroner til opprusting av ferjekaier
- 280 millionar kroner til trafikktryggleikstiltak langs eksisterande veg
- 50 millionar kroner til opprusting av tunnelar
- 200 millionar kroner til framskunding av åtte større vegprosjekt

Større vegprosjekt:

- 10 millionar kroner til rv. 60 Olden-Innvik i Sogn og Fjordane
- 40 millionar kroner til E18 Sky/Vestfold-Langangen/Telemark
- 40 millionar kroner til E6/rv. 13 Vossapakko i Hordaland
- 15 millionar kroner til E6 Majavatn i Nordland
- 50 millionar kroner E6 Jansnes-Halselv i Finnmark
- 10 millionar kroner til rv. 9 Tveit-Langeid i Setesdal i Aust-Agder
- 20 millionar kroner til rv. 85 Kåringen-Lødingen i Nordland
- 15 millionar kroner til E39 Skibadalen i Rogaland

Rassikring

Løyvinga til særlege rassikringstiltak vert auka med 60 millionar kroner. Auken vil i hovedsak bli nytta til mindre utbetringar på fleire rasutsette punkt på vegnettet.

Vegtiltak

Østfold:

14 millionar kroner til TS-tiltak, 11 millionar kroner til rv. 111 Sandbakken-Dondern, 3 millionar kroner til kryssutbedring rv. 21 ved Sørli i Halden. 1,5 millionar kroner til forstrekning og breddeutvidelse av rv. 116 i Fredrikstad. 26,3 millionar kroner til gang- og sykkelveger, 6 millionar kroner til undergang på rv. 116, Saltnes-Kjerre, 6,5 millionar kroner til rv. 119 Bredsand-Vang og 7,8 millionar kroner til fortau på rv. 119 ved Larkollen.

Akershus:

10,2 millionar kroner til ulike TS-tiltak. 5 millionar kroner til støyvoll på rv. 4 ved Kjul. 19 millionar kroner til gang- og sykkelveger, 7,5 millionar kroner til miljøgate Maura på rv. 120 og 5,5 millionar kroner til prosjekt på rv. 159 ved Sagdalen.

Oslo:

6 millionar kroner til TS-tiltak på E6 ved Ulven-Bygrensa.

Hedmark:

20 millionar kroner til TS-tiltak, 10 millionar kroner til rekkverkutbedringer på rv. 3, 10 millionar kroner til ulike tiltak innen drift og vedlikehald, utbedringstiltak for 7 millionar kroner på blant annet Åsta bru på rv. 3 og på rv. 200 Masterud-Riksgrensen. 4 millionar kroner til ny bru på rv. 3 ved Fåa. 28 millionar kroner til ulike gang- og sykkelvegprosjekt, 14 millionar kroner til rv. 20 ved Kongshov bru, 7 millionar kroner til rv. 30 i Koppang sentrum og 7 millionar kroner ved Johnsrætre-Flissundet bru i Åsnes kommune.

Oppland:

13,4 millionar kroner til TS-tiltak. 0,8 millionar kroner til gatelys ved fotgjengerfelt på rv. 257 i Heidal, 1 million kroner til kjettingplass på rv. 33 ved Høljarast, 0,8 millionar kroner til veglys mellom E8 Jørstadmoen og rv. 255 Gausdalsarmen, 100.000 kroner til belysning av kryss ved Rudi gard, 200.000 kroner til belysning av vegkryss ved E6 i Nord-Sel, 0,5 millionar kroner til utbedring av vegkryss på rv. 15 ved Dønfoss, 10 millionar kroner til rundkjøring ved Lillehammer på rv. 213. 9 millionar kroner til rassikring på E16 ved Bergsund og E6 ved Elstadkleiva i Ringebu. 1 millionar kroner til rensking på rv. 4 ved Bråstad. 37 millionar kroner i utbedringstiltak på E16 Øye-Tyinkrysset, flytting av rundkjøring ved Dombås og tiltak på rv. 33 Tobru-Stangstua. 59,9 millionar kroner til nærere ti ulike gang- og sykkelveger over hele fylket.

Buskerud:

35,2 millionar kroner til TS-tiltak, 6 millionar kroner til midtrekkverk på E134 Ryghkollen-Mjøndalen, 6 millionar kroner til bred midtoppmerking E134 Langebru-Damåsen, 2,5 millionar kroner til utbedring av vegkryss på rv. 23 ved Dagslett, 7 millionar kroner til midtdeler på rv. 7, 5 millionar kroner til rundkjøring på rv. 7 ved Gol, 4,7 millionar kroner til bred midtoppmerking på rv. 2 Bjørnstad-Verpen og 4 millionar kroner til tosidig viltgjerde på E18

ved Fosskollen-Kirkelinna. 3 millionar kroner til rassikring ved Tranbykrysset. 33 millionar kroner til gang- og sykkelveger på blant annet rv. 35 Hønefoss, 5 millionar kroner til tiltak i Kongsberg, 5 millionar kroner til undergang på E16 ved Hallingby og 5 millionar kroner til undergang på rv. 35 ved Nakkerud

Vestfold:

40 millionar kroner til anleggstart på E18 Sky-Langangen, bygging av 9,5 km fire felts veg, totalkostnad 1,8 milliardar kroner, anleggstart høsten 2009. 15,1 millionar kroner til ulike gang- og sykkelveger, 9 millionar kroner til rv. 303 Hvalsåsen-Sandskje, 1,1 millionar kroner til rv. 319 ved Tørkop og 5 millionar kroner til Sykkelby Sandefjord. 5 millionar kroner til midtrekkverk på E18 ved Farriseidet.

Telemark:

31,5 millionar kroner til gang- og sykkelvegtiltak. 3,5 millionar kroner til ulike tiltak på rv. 354, rv. 32 og rv. 359. 12 millionar kroner til Sannidal stasjon-Kil på rv. 363, 3 millionar kroner til rv. 359 Veirudkrysset-Høyskolen, 12 millionar kroner til rv. 36 Mannebru-Beverøya og 1 millionar kroner til Sykkelby Notodden. 3,5 millionar kroner til rassikring på E18 ved Lillegårdskleivene og 17 millionar kroner til ny bru med gang og sykkelveg ved Nautsund på rv. 360, 15 millionar kroner til forsterkning på E134 Morgedal-Grønliheia og 3,5 millionar kroner til forsterkning på rv. 37 Miland-Mæl.

Aust-Agder:

10 millionar kroner til rv. 9 i Setesdal på strekningen Tveit-Langeid. 23 millionar kroner til gang- og sykkelveger, 2 millionar kroner til rv. 409 Krøgenes-Tromøybrua, 10 millionar kroner til rv. 42 Strømmen-His-Utnes, 10 millionar kroner til E18 Goderstad-Skålansvegen, og 1 millionar kroner til Sykkelby Grimstad. 20 millionar kroner til midtrekkverk på E18 Rannekleiv-Temse. 5,5 millionar kroner til rassikring, 1,5 millionar kroner til rv. 9 Sandflødtunnelen, 4 millionar kroner til rv. 9 Byklestigtunnelen og 18 millionar kroner til forsterkning og utbedring av rv. 9 Fennefoss bru.

Vest-Agder:

11 millionar kroner til gang- og sykkelveger. 4 millionar kroner til rv. 420 Tveitosen-Vatne bru, 1 millionar kroner til Sykkelby Mandal, 6 millionar kroner til rv. 9 Homme-Skarpenland. 10 millionar kroner til belysning E39 Flekkefjord-Rogaland grense og 25 millionar kroner til utbedring av Vigeland bru på rv. 460.

Rogaland:

15 millionar kroner til anleggstart på utbedring av E39 Skibadalen, 2,3 km krabbefelt i Eigersund kommune pluss 450 meter gang- og sykkelveg, anleggstart høsten 2009, totalkostnaden er beregnet til om lag 35 millionar kroner. 24 millionar kroner til ulike TS-tiltak, 2 millionar kroner til belysning E39 Vikeså-Bjerkreim,



Nesten i mål: I løpet av 2009 vil det bli ny veg til

6 millionar kroner til E39 Susort, 5 millionar kroner til omlegging av vegkryss ved Bore (rv. 507/510), 6 millionar kroner til utbedring av to vegkryss i Hå og 5 millionar kroner til utbedring av vegkryss på E39 i Ålgård. 34 millionar kroner til gang- og sykkelveger, 3 millionar kroner til rv. 505 Noreim-Time kirke, 10 millionar kroner til rv. 543 Ølensvåg, 4 millionar kroner til rv. 507 Bore, 7 millionar kroner til Hå kommune, 7 millionar kroner til rv. 46 ved Vestbø og 3 millionar kroner til rv. 47 på Karmøy. 5 millionar kroner til vedlikehald av tunnelar og 2 millionar kroner til ny bru ved rv. 507 Orre. 12 millionar kroner til ny kjørelm på Buavåg ferjekai, 10 millionar kroner til ny kjørelm på Langevåg ferjekai, 4 millionar kroner til ny ferjelem på Hjelmeland og 15 millionar kroner til ny kjørelm på Kvitsøy. 8 millionar kroner til ulike utbedringstiltak på rv. 13 Øvre Byrkjedal, 10 millionar kroner til prosjekter på rv. 13 Kilane-Osberg.

Hordaland:

40 millionar kroner til E16/rv. 13 Vossapakko, 13,5 km ny veg til samlet pris 1,1 milliardar kroner. Anleggstart høsten 2009, anleggstart E16 forbi Voss i 2010. 52 millionar kroner til gang- og sykkelveger, 15 millionar kroner til rv. 555 Eide-Vorland, 10 millionar kroner til rv. 57 Alver-Isdalsstø, 6 millionar kroner til rv. 546 Hufthamar-Haugland, 5 millionar kroner til rv. 564 Mjåtveit-Dalsbø, 8 millionar kroner til rv. 565 Heiane-Austrheim, 5 millionar kroner til rv. 567 Vattestrandfossen og 3 millionar kroner til rv. 13 Odda sentrum. 23,6



– Fleire hender i arbeid

– Den foreslåtte auken i vegbygging og opprusting på 2,3 milliardar kroner vil raskt gi fleire hender i arbeid.

Det sa samferdselsminister Liv Signe Navarsete (bildet) da tiltakspakka blei lagt fram.

– Med dette tek regjeringa nok eit stort løft for å få betre og sikrere vegar. Løyvingane må

også sjåast i sammanheng med at det i budsjettet for 2009 kom ei auke på 1,6 milliardar kroner til veg som òg vil gi stor aktivitet i anleggsbransjen. Samstundes får vi rusta opp veg og jernbane for å få tryggare, meir miljøvenleg og meir effektiv transport for folk og næringsliv i heile landet, sa samferdselsministeren.

i landets fylker



mange, som følge av regjeringens tiltakspakke. (Arkivfoto: Geir Brekke)



Rekkverk: E18 i Arendal får mer midtrekkverk. (Foto: Kjell Wold)

millioner kroner til TS-tiltak, lys på rv. 550 Velure, 3 millioner kroner til rekkverk langs deler av E16, 5 millioner kroner til utbedring av vegkryss ved Sveio (rv.47/541), 5 millioner kroner til undergang på rv. 565 ved skolen på Alver og 10 millioner kroner til TS-tiltak på rv. 13 ved Meierisvingen. 9 millioner kroner til rehabilitering av E16 bru ved Dalegården, 4 millioner kroner til rv. 561 Nore bru Straumsund 9 millioner kroner til forsterkning av rv. 555 Sotrabrua. 1,5 millioner kroner til rasgjerde på E16 mellom tunneler ved Stalheim, 10 millioner kroner til Eitheimstunnelen nord og 9 millioner kroner til rastiltak ved E16 Hetlatunnelen nord. 8 millioner kroner til ny ferjelem på Utåker ferjekai, 2 millioner kroner til opprusting av venterom og ferjekai ved Gjermundshamn, Våge og Venjaneset. 5 millioner kroner til utbedring på rv. 550 Utne-Herad og 5 millioner kroner til utbedring av smal veg på rv. 572 på Ulvikfjellet.

Sogn og Fjordane:

10 millioner kroner til utbedring av rv. 60 Innvik-Olden i Stryn. 16 millioner kroner til gang- og sykkelveger, 10 millioner til E39 Farsund-Kusslid og 6 millioner kroner til rv. 15 Haugland-Haugen. 3 millioner kroner til ny bru på rv. 604 ved Kvernelva, 1 million kroner til utvidelse av Hestavollen bru på rv. 13, 2 millioner kroner til ny bru på E39 ved Vassenden, 10 millioner kroner til utbedring av E16 Sæltun-Stuvane, 1 million kroner til rassikring rv.15 Eid-Kongsnes og 0,5 millioner kroner til rassikring rv. 55 Luster-Øksnavika, 2 millioner kroner til rassikring rv. 609 ved Ulvsåna.

15 millioner kroner til ulike TS-tiltak, 3 millioner kroner til rasteplass ved E16 Nærøydalen og 2 millioner kroner til busslommer på rv. 15 ved Ytreidet. 12 millioner kroner til breddeutvidelse og lys i Lotetunnelen på E39, 38 millioner kroner til rehabilitering av Flenjatunnelen på E16, 15 millioner kroner til ulike prosjekter innen tunnelvedlikehold, 4 millioner kroner til framskynding av rv. 603 Askvoll ferjekai og 8 millioner kroner til opprusting av Rutledal ferjekai på rv. 57.

Møre og Romsdal:

36 millioner kroner til gang- og sykkelveger. 3 millioner kroner til E39 Apalset, 2 millioner kroner til E136 Verma, 6 millioner kroner til rv. 64 Kårdvåg, 2 millioner kroner til gangbru rv. 60 ved Blindheimstallen. 6 millioner kroner til rv. 60 Straumgjerdet-Stronganeset, 3 millioner kroner til rv. 65 Bæverfjord, 2 millioner kroner til rv. 70 Kristiansund ved Futura, 2 millioner kroner til sykkelveger Sunndalsøra, 2 millioner kroner til rv. 650 ved Skarbø skule, 1 million kroner til fortau ved rv. 655 Dalevegen i Ørsta, 3 millioner kroner til gangfelt ved rv. 657 Rørstad, 4 millioner kroner til Haukebøen-Julneset. 10 millioner kroner til tunnelvedlikehold, 25 millioner kroner til ulike drift og vedlikeholdstiltak for økt trafiksikkerhet, 4,7 millioner kroner til ulike tiltak etter trafiksikkerhetsinspeksjoner på rv. 70, 1,9 millioner kroner til TS-tiltak på rv. 70 Melkvik-Kristiansund og 3 millioner kroner til veglys på rv. 70. 2 millioner kroner til toalett ved Linge ferjekai på rv. 63, 3 millioner kroner til utbedring ved Søsnes ferjekai på rv. 64, 1 million kroner til

utbedring ved Åfarnes ferjekai, 1 million kroner til utbedring av Åvik ferjekai, 11 millioner kroner til utbedring av Mordalsvågen ferjekai, 24 millioner kroner til ny hovedkai på E39 ved Halså og 13 millioner kroner til utbedring av reservekai og TS-tiltak ved Kanestraum ferjekai på E39.

Sør-Trøndelag:

59,9 millioner kroner til gang- og sykkelveger. 11 millioner kroner til E6 Nordistu-Driva, 10,7 millioner kroner til sykkelveger Trondheim, 5 millioner kroner til prosjekt Oppdal-Hallsetlokka, 10 millioner kroner til E6 Kløft bru, 5,2 millioner kroner til E39 Vinjeøra, 13 millioner kroner til rv. 70 Oppdal sentrum, 5 millioner kroner til rv. 700 Svorkmo bru. 5 millioner kroner til tiltak mot utforkjøring på E6 Berkåk-Ulsberg og 7 millioner kroner til ulike TS-tiltak på rv. 3.

Nord-Trøndelag:

52 millioner kroner til TS-tiltak, 15 millioner kroner til midtrekkverk og forbikjøringsfelt på E6 ved Sveamarka, 17 millioner kroner til tiltak ved E14 Ligaardkrysset, og 20 millioner kroner til tiltak mot utforkjøring ved E6 Bjørhusdal. 10 millioner kroner til rassikring ved rv. 720 Rautinkammen og 10 millioner kroner til utbedring av E15 ved Bergskeiva. 12 millioner kroner til gang- og sykkelveg på E14 Stormyra-Meråker.

Nordland:

15 millioner kroner til vegprosjektet E6 Majavatn i Grane kommune. Den foreslåtte tilleggsbevilgningen kan framskynde anleggstarten med fire

til seks uker. 20 millioner kroner til anleggstart rv. 80 Kåringen-Lødingen høsten 2009. 50 millioner kroner til utbedring på E6 i Nordland, fordelt på 25 millioner kroner hver på strekningene Nevernes-Eiteråga og Eiteråga-Messingslett, begge i Dunderlandsdalen. 27 millioner kroner i TS-tiltak, 10 millioner kroner til kryss, avkjørsel og gang- og sykkelveg på E190 Borg-Leknes, 10 millioner kroner til rv. 80 Mjønes øst og 7 millioner kroner til kryss på E6 ved Laksfors. 21 millioner kroner til gang- og sykkelveger, 5 millioner kroner til bru ved rv. 17 på Trælnes, 5 millioner kroner til bru på rv. 82 Sortland sør, 8 millioner kroner til 2 km gang- og sykkelveg på rv. 12 ved Utskarpen og 3 millioner kroner til gang- og sykkelveg på E6 Førnes-Dalselv. Til vedlikehold av ferjekai er bevilget 13 millioner kroner til utskifting av fendervegg på Kilborghamn ferjekai og 8 millioner kroner til forlenging av ferjebrau på Værøy ferjekai. 10 og 15 millioner kroner til nye ferjebrau på ferjekaiene i Bognes og Lødingen. 7 millioner kroner til Gimsøystraumen bru og 2 millioner kroner til rassikring langs E10 ved Reinebringen.

Troms:

20 millioner til vedlikehold av ulike tunnelprosjekter. 22,3 millioner kroner til gang- og sykkelveger, 15 millioner kroner til E10 Gausvik, 7,3 millioner kroner til rv. 862 Kaldfjord i Tromsø. 11 millioner kroner til utskifting av Stornes ferjekai på rv. 867. 5 millioner kroner til forlengelse av ferjekai Botnhamn/Brenholmen. 5 millioner kroner til utbedring av rv. 91 Breivikeidet bru. 3 millioner kroner til TS-tiltak i rv. 86 Finnsnes sentrum. 20 millioner kroner til ulike trafiksikkerhetstiltak innen drift og vedlikehold.

Finnmark:

50 millioner kroner til vegprosjektet E6 Jansnes-Halselv i Alta kommune. Anleggstart mai/juni. Totalkostnader anslått til 180 millioner kroner. 30 millioner kroner til utbedring på rv. 98 Ifjordfjellet. 17 millioner kroner til bruprosjekter fordelt på 5 millioner kroner til rv. 98 ny Steinvik bru, 6 millioner kroner til E6 Sadasjøhka og 6 millioner kroner til ulike vedlikeholdsarbeider. Ved Njirran på E6 skal det brukt 3 millioner kroner på rassikring. 10 millioner kroner foreslås brukt på vedlikehold av forskjellige tunnelprosjekter.

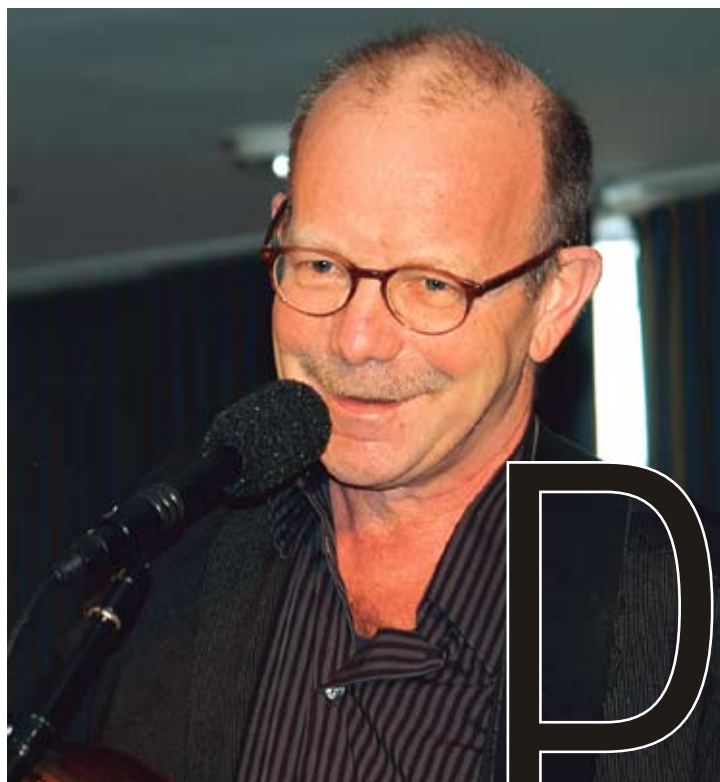


Godstransport på E6 i Alta. (Foto: Giselle Jensen)

REPORTASJE

Trafikkflyt: Prosjektleder Bjørn Kleppestø i Statens vegvesen er tilfreds med at trafikken flyter, når E18-proppen nå er borte.
(Foto: Kjell Wold)

- Musiker Jonas Fjeld og prosjektleder Bjørn Kleppestø har minst to ting felles. De har levd med trafikken under Kleivene i årevis. Og de jubler over at proppen nå er borte.



Kjell Wold

Da Texas-Jensen med de billige olabuksene vokste opp i Fjeldsbyen på 60- og 70-tallet kunne han se at biltrafikken sør for byen stadig ble tettere. De siste seks årene har prosjektleder for E18 i Drammen, Bjørn Kleppestø i Statens vegvesen, stadig blitt minnet om korken, proppen og vegkrysset Drammen. Skjellsordene fra iltre helgbilister og stormkastene i lokalpressen og riksmidlene har Statens vegvesen og Bjørn Kleppestø vært en av de største lynavlede for.

Ros og blomster

Fire timer etter at fjerde og siste E18-parsell gjennom Drammen, Frydenhaug-Eik, ble åpnet forrige onsdag, sitter Bjørn Kleppestø og noen av hans medarbeidere og tar en velfortjent pust i bakken i spisestuen på den gamle funkisvillaen på Frydenhaug. Den har vært prosjektkontor for E18-utbyggingen i Drammen siden 2003, som kullminerte 28. januar 2009 klokken 10.00 med statsrådsåpning av sammenhengende fire felts motorveg fra Oslo til Tønsberg.



På festlunsjen etter vegåpningen fikk Bjørn Kleppestø og hans team velfortjente blomster og samstemt ros fra alle hold.

Funkiskontor

Både vegdirektør, regionvegsejef og distriktssjef samt entreprenører, konsulenter, fylkesmann, ordførere og andre takket Bjørn og co for kjempeinnsatsen sammen med andre bidragsytere.

Nå hadde Bjørn og kolleger en kort mimrestund på funkiskantina om dagens begivenheter. De var enige om at vegåpningen hadde stått til 20 i stil og at de derfor tilfreds kunne suge på karamellene noen minutter før de igjen var tilbake i arbeid.

Siste kapittel

Jonas Fjeld har for lengst flyttet fra Kleivene og emigrert til Konnerud. Bjørn Kleppestø må enda et år ha Frydenhaug som sitt andre hjem, mens han fullfører oppdraget med å rehabilitere avlastningsvegen i Kobbervikdalen.

Med åpningen av de siste kilometerne med fire felts E18 i Drammen

Proppen



og Lier er siste kapittel i mer enn 40 års motorveghistorie i Buskerud nå ferdig skrevet. Da firefeltsvegen fra Oslo krøp nedover Lierbakkene på slutten av 60-tallet var planleggingen av landets lengste bru allerede godt i gang.

De første to feltene av den 1900 meter lange Drammen Motorvegbru ble åpnet i 1975, den første Kleivenetunnelen like etterpå. Da var planene å utvide brua til fire felt innen 1990, så kraftig var nemlig trafikkøkningen på sørlandske de neste par tiårene. Men det skulle gå over dobbelt så lang tid før vegen ble utvidet til fire felt. I mellomtiden var trafikken også doblet, fra spede 16-17.000 til dagens 35.000 biler i døgnet.

Jevn flyt

Helgtoppene fredag og søndag ettermiddag nærmer seg raskt 50.000 biler. Men fra januar 2009 er det ikke lenger kork, kø eller propp i Drammen. Derfor sang Jonas "Texas-Jensen" Fjeld både rock og vakre hymner til Drammen da byen, fylket og landet skrev et lite stykke samferdselshistorie for åtte dager siden. Og nå flyter biltrafikken gjennom byen like jevnt og rolig som elva under den lange, vakre og prisbelønte brua.



Snorjentene: Alt klart til snorklipping forsikrer Else Marie Flaget t.v. og Jorun Sætre. (Foto: Kjell Wold)

E18 FRYDENHAUG-EIK

- Byggestart: mars 2006
- Åpnet: 28. januar 2009
- Kostnad: 800 millioner kroner
- 4 kilometer veg
- 1860 meter tunnel
- 2 nye bruer
- ÅDT: 26.000 biler
- Sprengt ut: 185.000 kbm stein
- Masseforflyttet: 320.000 kbm
- 9121 bolter i tunnel
- 10.000 kbm betong
- Vegmerking: 15,5 km
- 119 lysmaster
- 6 km rekkverk
- 70 km elektrokabler
- Entreprenør: Mesta AS
- Byggherre: Statens vegvesen
- Prosjektleder: Bjørn Kleppes

AKTUELT

Vil ha folkeavstemning

■ ■ Flere av partiene på Nøtterøy ønsker på nytt en folkeavstemning om ny vegforbindelse til Tønsberg. Vegplanen var del av Tønsbergpakken II, som ble vraket av velgerne ved en folkeavstemning for noen år siden. Nå har både Høyre og Krf signalisert at de vil gå inn for ny folkeavstemning i vegsaken som splittet Nøtterøy og Tønsberg tidligere.

Overvåking har sin pris

■ ■ Fire firma har levert pris på entreprisen for automasjon og overvåking på første byggesteg av Ringveg vest i Bergen. Det er Aventi Tecknology, Oslo med 25,9 millioner kroner, Siemens, Oslo med 27,7 millioner kroner, Trafys, Bergen med 28,5 millioner kroner og Teksal Hineco, Sandnes med 26,3 millioner kroner. (Arkivfoto: Geir Brekke)



Rett til hjelp

■ ■ Kommisjonen har besluttet at funksjonshemmede busspassasjerer har rett til hjelp om bord i bussen og ved terminalen. Den slår fast at assistansen skal være gratis, men forutsetter at passasjerer har gitt beskjed om sitt behov på forhånd. Hvert land skal nå opprette en nasjonal myndighet som skal følge opp busselskapene og behandle klager.



EU-kommisjonen har nå gitt busspassasjerene bedre rettigheter. (Arkivfoto: Erling Grønsdal)

Seks vil bygge ny gang- og sykkelveg

■ ■ Seks entreprenører vil bygge gang- og sykkelveg langs rv. 461 mellom Brennåsen og Nodeland i Songdalen kommune i Vest-Agder. De seks søkerne er: Risa: 14,6 millioner kroner, Kartevoll AS: 13,1 millioner kroner, Repstad Anlegg AS: 12,8 millioner kroner, Trafikk og Anlegg AS: 14,7 millioner kroner, Birkedal maskin AS: 13,3 millioner kroner, Anleggsvirksomhet AS: 13,2 millioner kroner. (Arkivfoto: Steinar Svensbakken)



Første bomløse bomveg

Når ny E18 Langåker-Bommestad i Vestfold innvies i juni i år, åpner den første motorvegstrækningen i Norge med antennebetaling og uten stopp.

Kjell Wold

– Antennebommen blir plassert på Skinnmo sør for Langåker, for begge kjøretninger på samme sted, forteller byggeleder Grethe Bodholt i Statens vegvesen. Bomprisen for de 8,2 kilometerne med ny firefeltsveg vil trolig ligge på rundt 10 kroner eller om lag 1-1,25 kr per kjørt kilometer for lette kjøretøy og vel 20 kroner for tyngre kjøretøy. Den automatiske betalingen vil starte samme dag som vegen åpner for trafikk.

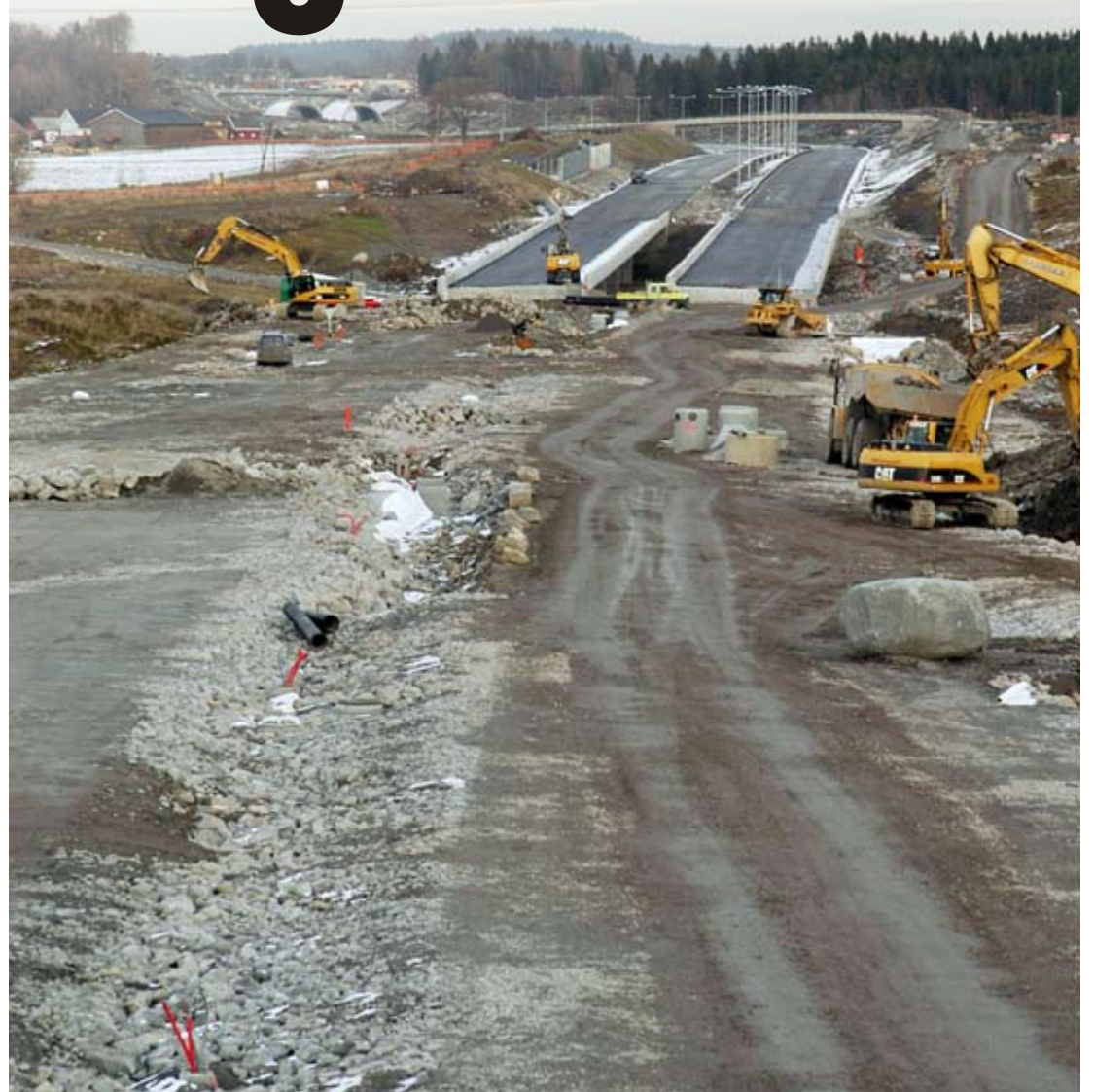
Bompassering i 100 km/t

Betalingsmåten blir den samme som i dag er innført i tre bomringer i Norge, i Bergen, Tønsberg og Oslo. Bilistene betaler enten direkte via AutoPASS eller ved ettersending av regning. Og betalingen skjer helt uten stopp. Det er meningen at det skal kunne kjøres i 100 km/t forbi de nye antennepunktene på Skinnmo.

– Betalingsordningen blir endelig godkjent av Stortinget nå i vinter eller vår. Da får vi også vite hva satsene på strekningen Langåker-Bommestad blir, forteller Bodholt.

Også på E6 i 2009

Det samme prinsippet med antennebetaling per kjørt kilometer ny veg blir også innført på E6



Bomveg uten bom: Ny firefelts E18 Langåker-Bommestad i Vestfold åpner i juni 2009. Det blir den første bomvegen helt uten bomber. (Foto: Kjell Wold)

nord for Gardermoen fra høsten av. Da blir de to første nye E6-strekningene åpnet og to lignende antennepunkter tatt i bruk. Videre nordover på E6 blir det så åpnet to nye strekninger med antennebetaling i 2010 og tilsvarende i 2011.

Høy trafikk

Neste E18-parsell som skal bygges i Vestfold blir fra Sky i Larvik til Langangen i Porsgrunn/Telemark. Det prosjektet kan bli startet opp til høsten. Da gjenstår det bare to parseller til før det blir firefelts E18 gjennom hele Vestfold. Etter

Sky-Langangen, følger Gulli (Tønsberg)-Langåker (Sandefjord). Siste etappe blir Bommestad-Sky i Larvik (parsellen forbi Farrisvannet). Årsdøgnetrafikken på dagens E18 mellom Sandefjord og Larvik er på mellom 20.000 og 25.000 biler.



AutoPASS gir bru-endring

AutoPASS-innkrevning av bompengar på den ferdige Hardangerbrua fører til at det blir endringer i to av entreprisene for prosjektet.

Geir Brekke

Det er prosjektleder Øivind L. Søvik i Statens vegvesen som opplyser dette til Vegen og vi.

– Da brua og viaduktene blei prosjekterte, blei det teke høgde for at det kunne bli aktuelt med manuell innkreving av bompengar, i tillegg til automatisk betalingsregistrering, fortel Søvik. Det var særleg omsynet til den store turisttrafikken i sommarhalvåret som først gjorde ei slik løysing aktuelt.

Dette gjorde at Statens vegvesen i anbudsgrunnlaget tok høgde for bygging av fire køyrefelt forbi betalingsstasjonen på viadukten og inn i tunnelen på Bu-sida av fjorden.

– Men når vi no har fått aksept frå Vegdirektoratet om at vi unngår manuell innkreving fører, dette til at vi ikkje lenger treng bygge fire køyrefelt på viadukten. Istaden får vi same vegbreidda her som på resten av brua og tilførselsvegane til Hardangerbrua. Då blir sannsynlegvis AutoPASS-galgene plasserte inne i tunnelmunninga på same sida av fjorden.

Dette vil føre til nokre endringar i byggeplanane både for entreprisen for tilførselsvegane og for betongentreprisen, opplyser prosjektleder Øivind L. Søvik til slutt.

Plass til galgen: AutoPASS-galgen for Hardangerbrua blir plassert i tunnelmunninga på Bu-sida. (Fotomontasje: Per Jørgensen, Forum arkitekter)



Trongt: Det er ikkje mykje plass til inspeksjon mellom fjellet og tunnelkvelvet i dag, men i framtidens tunnelar kan det bli meir plass til inspektørane. (Foto: Edvard Iversen)

Krava til tunnel skal reformerast

– Før vi tek fatt på dei mange tema som skal ligge i ein tunnelstrategi må det takast heilt grunnleggjande val om krav til levetid og inspeksjon bak kvelv.

Inger Lise Sagmo

– Desse vala kan ikkje Statens vegvesen ta åleine, seier Ole Christian Torpp som leier strategiarbeidet. Strategien skal gi retninga for korleis vegtunnelar skal planleggjast,

byggjast og haldast vedlike framover.

Inspeksjon

Statens vegvesen vil vurdere om nye tunnelar skal byggast for manuell inspeksjon mellom tunnelkvelv og berg. Der det er rom mellom kvelv og berg er det i dag eit krav om at tunnelveggar- og tak skal inspiserast frå dette rommet. Der det ikkje er slikt mellomrom blir inspeksjonen gjort frå sjølve tunnelen.

– Mange stader er mellomrommet trongt og lite eigna som arbeidsrom. Om vi opprettheld krav om og på nye tunnelar å inspi-

sere bak kvelven, må vi vurdere utforminga av rommet. Alternativet er at vi i nye tunnelar ikkje legg opp til ei slik inspeksjon, seier Torpp, og held fram:

– Dersom vi kjem fram til at vi i nye tunnelar ikkje vil ha folk inn mellom kvelv og berg, vil vi truleg i større grad enn i dag satse på full utstøyping av kvelv, eller vi vil legge tunnelkledinga nærare berget. Det vil krevje meir nøyaktig sprenging av konturen på tunnelen.

Levetid

Det andre spørsmålet er kva levetid tunnelar skal dimensjonert for. I dag byggjast tunnelar med tanke

på at berget som bærande konstruksjon skal ha ei levetid på minst 50 år.

– Røldalstunnelen rundar snart 50 år, men det er alt for tidleg å avskrive ei slik tunnel. Når vi ser kor godt fjellet kan halde seg, og tenkjer på kor mykje betre kunnskap og sikringsmetodar vi har i dag, må det vere muleg å byggje tunnelar med 100 års levetid, meiner Torpp.

Meir varsam

Skal levetida på fjellet i tunnelar doblast kan det verte naudsynt å sprengje forsiktigare slik at berget knusast mindre. Meir injisering for

å tette vasslekkasjar og meir utstøyping må òg vurderast.

– Dette kostar sjølvsagt, men i tillegg til auka levetid vil det truleg gjere tunnelane betre tilrettelagde for drift, og meir energieffektive, til dømes ved mindre pumpebehov i undersjøiske tunnelar, håper Torpp.

Kostnader, tryggleik og trafikkavvikling vert sentrale tema å vurdere i levetidssamanheng.

Målet er å få ei avgjerd på spørsmåla om levetid og inspeksjon innan sommaren. Arbeidet med tunnelstrategi er ein del av forskings- og utviklingsprosjektet Moderne vegtunnelar.

Norske vinterveger i Sverige

Kjøring på norske vinterveger, riktignok fra et klappstolsete, var én av attraksjonene på messen Nordicway i Østersund sist uke.

Inger Lise Sagmo

Vegnettet på Statens vegvesens kjøresimulator var for anledningen ikledd vinterdrakt, og de som besøkte Vegvesenets stand kunne teste ulike friksjonsforhold og bremselengder på snø- og isdekte Trondheimsveger.

Forsknings- og utviklingsprosjektene Klima og transport, Kompetanseutvikling drift og vedlikehold, Salt SMART og vinterdriftsprosjektet FoU Indre Romsdal var også presentert på etatens stand. De to sistnevnte prosjektene ble i tillegg presentert med egne foredrag. Roar Støtteruds innlegg om Statens vegvesens erfaringer med fastsand i vinterdriften samlet også mange tilhørere.

En omfattende utstyrsdemonstrasjon sto også på programmet. Her fikk svenskene god praktisk hjelp av Vegard Opsahl, Anders Svanekil og Roar Støtterud fra Statens vegvesens teknologiavdeling.



Innevinter: Statens vegvesen stilte med simulator under vinterdagene i Østersund. (Foto: Bård Nonstad)

LANDET RUNDT



Brann i Skansentunnelen

TRONDHEIM ■ Forrige uke brant det i en bil i Skansentunnelen. Heldigvis var det bare en øvelse denne gangen, men den var gjort så reelt som mulig. Brannøvelsen gikk ut på å teste kommunikasjonsrutinene mellom utrykningssetatene og mot vegtrafikkssentralen. Videre ble ven-

tilasjonen i en brannsituasjon testet. Dette ble gjort med å tenne på en bil inne i tunnelen. Like etter at brannen var påsatt begynte de røde lysene å blinke og deretter satte viftene i gang for fullt. Røyken ble blåst ut på Brattøra. (Foto: Magnus Weydahl)



Kontrakt: Byggeleder Åge Brudeseth og direktør i Betonmast Anlegg Geir Nilsen med kontrakten som ble undertegnet 26. januar 2008. (Foto: Kjell Solem)

Ruller ut 1900 tonn stål

OSLO ■ Statens vegvesen og Betonmast Anlegg AS har undertegnet kontrakt om byggingen av ny kjøre- og gangbru over sporområdene på Oslo S. Kontrakten er på 289 millioner kroner.

Stålkonstruksjonen blir spektakulær med en høyde opp til 35 meter. Brua får en total lengde på

306 meter, hvorav ståldelen over selve sporområdet er 160 meter.

Det som gjør brua spektakulær, er ståldelen (en såkalt fagverkskonstruksjon) som får en økende høyde mot nord opp til 35 meter over bakkenivået.

Selve kjørebaneen er 7 meter over bakkenivået.



Elg omkom på trafikkstasjon

FINNSNES ■ Den uvanlige arkitekturen på trafikkstasjonen på Finnsnes ble elgens bane. Huset er lavere på den ene siden, og ved hjelp av store snøhauger har elgen kjekt klatret opp på taket.

Verre ble det da den forsøkte å løpe videre på den andre siden av bygget. Elgen har stupt ned fra taket og omkom i fallet. (Foto: Jøran Kristensen, Folkebladet)



TS-jubel i Øyslebø

MARNARDAL ■ Endelig kan familien Jørgensen i Øyslebø og ordfører i Marnardal kommune i Vest-Agder, Helge Sandaker (bildet), slippe jubelen løs.

Nå blir de etterlengtede ts-tiltakene på riksveg 455 gjennom bygda gjennomført. Det er nå bevilget 500.000 kroner av fylkeskommunen til å bygge seks farts-

humper. I tillegg blir det montert gatelys gjennom tettstedet. Tiltakene kommer trolig på plass til sommeren. (Foto: Kjell Wold)

Trekanta betongamfi

BALESTRAND ■ Her kjem vinneren av arkitekttevlinga som turistvegprosjektet i Statens vegvesen har skipa til for bygging av ny plattform og servicebygg ved rv. 13 Utsikten på Gaularfjellsvegen mellom Sogn og Sunnfjord. Vinneren er Code Arkitektur AS, som har gjort framlegg om eit trekanta betongamfi på 420 kvadratmeter. (Montasje: Code Arkitektur AS)





Selger rasteplassstomta

RAFTSUND ■ Lofastutbyggingen var planlagt med en rasteplass ved foten av Raftsundbrua. Nå skal turistanlegget Lofot-

porten bygges i samme område. Dermed flyttes hovedrasteplassen på strekningen til Ingelsfordbotn. Samtidig har Statens vegvesen

valgt å selge tomte ved Raftsundbrua til utbyggeren av turistanlegget. (Arkivfoto: Giselle Jensen)



Trikken i nytt spor

OSLO ■ Mandag 26. januar kjørte trikken for første gang i nytt spor over Carl Berner. - Nytt trikkespor i Trondheimsveien fra krysset i Dæleneggata og til krysset i Rosenhoffgata er første milepæl i utviklingen av Trondheimsveien som aveny med trikken i midten

og egne kjørefelt for biltrafikken, sier Tone Bakken, prosjektleder i Statens vegvesen.

Biltrafikken må i perioder fram til sommeren kjøre i trikkesporet på grunn av arbeid som skal utføres i kjørefeltene. (Ill.: NEED, Bjørnar Drangslund)



“Dejlig” dansk

VALLAVIK ■ Her signerar seksjonsdirektør Christian M. Levinsen frå det danske entreprenørselskapet MT Højgaard kontrakten med Statens vegvesen om entreprisen for bygging av sjølve bru-

spennet med kablar og hengestenger på Hardangerbrua. Pressa sådde tvil om denne signaturen på førehand, men danskane er klare som egg. (Foto: Synnøve Lien)



I rute til ST. Hans

LARVIK ■ Anleggsarbeidene på den 8,2 km nye fire felts E18 mellom Sandefjord og Larvik pågår for fullt i hele vinter selv om snøen laver ned. Kontrollingeniør Anne Stine Johnsen (bildet) i Statens veg-

vesen er likevel temmelig sikker på at de har kontroll over situasjonen og utbyggingen, slik at vegprosjektet etter planen kan åpne tett oppunder sankthans i år. (Foto: Kjell Wold)



Lys til ettertanke

VERDAL ■ Minnemarkeringen “Lys til ettertanke” ble arrangert i Verdal fredag 23. januar. Mer enn 200 personer deltok i fakkeltøget. Langs gang- og sykkelvegen brant 250 fakkelbokser, like mange som det var trafikkskade i 2008. Sju biler var lyssatt for å minne de som døde på nordtrønderske vegger i fjor.

REPORTASJE

800 stamvegkonflikter

Statens vegvesen har registrert 800 steder langs stamvegnettet der det er større og mindre konflikter - mellom vegen og naturen. Noen av disse er så alvorlige at det må gjøres tiltak.

Henriette Erken Busterud

Statens vegvesen har sett etter slike konflikter i en 200 meters sone fra vegen. Halvparten av konfliktene er registrert der vegen berører viktige naturtyper – som for eksempel spesielt artsrike vegkanter, våtmarksområder eller gammel lauvskog. Andre steder går vegen gjennom naturvernområder, kulturlandskap, trekkområder for vilt eller områder med utrydningstruede arter.

Prioritering

Regionene skal innen 1. mars lage rutevise oversikter over disse konfliktene og beskrive hvordan de skal følges opp.

– Langt fra alle konfliktene vil bli gjort noe med. Noen steder er det for lavt konfliktnivå. Andre steder er det umulig å gjøre noe, som der den eneste løsningen ville være å fjerne eller flytte vegen. Vi vil prioritere de viktigste konfliktene, og tiltakene kan dreie seg om enten investerings tiltak eller drift og vedlikehold, forteller økolog Bjørn Iuell i Statens vegvesen.

190 konflikter i sør

– I Region sør har vi registrert rundt 190 konflikter, sier Arne Heggland, som leder dette arbeidet der.

– Eksempler er vassdrag som er forurenset av både salting og annen forurensning fra vegtrafikken. Noen steder er det vegfyllinger som stenger av små bukter og vikar og endrer de økologiske forholdene i viktige våtmarksområder. Dette kan løses gjennom å utvide vanngjennomløpene.



Konflikter langs vegen: Statens vegvesen har avdekket 800 konflikter mellom stamveger og natur. Amfibier som blir kjørt i hjel på veg mellom sommer- og vinteroppholdsstedene er et eksempel på dette. (Arkivfoto: Siri Gulseth)

» Vi kommer til å starte på toppen av lista og foreslå tiltak der skoen trykker mest.

Vi har óg registrert vegstreknin-ger der salamandere blir kjørt i hjel. Der er det mulig å bygge

amfibeunderganger slik at de kan bli ledet trygt under vegen. I tillegg har vi vandringshinder for fisk i vanngjennomløp under veger og problemer med manglende viltgjerder slik at hjortevilt kommer inn på motorvegen. Vi kommer til å starte på toppen av lista og foreslå tiltak der skoen

trykker mest. Det avhenger blant annet av konfliktgrad, hva som er mest realistisk å få til og ressurser, sier Heggland.

Bakgrunn

De fleste stamvegene ble bygd før det ble krav om konsekvensutredning, og det er noe av bak-

grunnen for å sjekke forholdene langs disse vegene. Målet er å redusere antall og omfang av konflikter mellom vegen og naturen. Dette er også et av delmålene i Nasjonal transportplan. Planen er at det skal gjøres en lignende registrering for fremmede arter senere.



Vegmuseet trenger sko!

Har du et par sko til overs? Kanskje du vet om et par nesten ubrukte sko bakerst i skapet, kanskje kjøpt på salg, men som viste seg å gi gnagsår og liktorner?

Steinar Svendsbakken

Vi trenger joggesko, vinterstøvler, skisko, pensko, høye støvletter, lave støvletter, sandaler, gåbortsko, små-

sko, dansesko, sommersko, tursko, fjellstøvler, eller gummistøvler. Nesten hva slags sko som helst bare de ikke er for gamle, sier Sletten til Vegen og vi.

Grunnen til at Åsmund og vegmuseet svært gjerne vil ha skoene dine, er at de trenger dem til oppgradering av utstillingen i trafikksikkerhetssenteret på museet. I senteret brukes omtrent 250 skopar for å gi et bilde av antall omkomne i trafikken hvert år. Utstillingen med skoene som er der i dag sto ferdig i 2005, og siden den gang har skomoten endret seg en del.

Forny skoparken: Åsmund J. Sletten ved Norsk vegmuseum vil ha skoene dine, slik at han kan fornye skoparken ved Norsk Vegmuseum sin utstilling! (Foto: Ole Arvid Flatmark)

– Vi må derfor bytte ut så og si alle skoene med nyere modeller, og dessverre så må vi også øke antall sko noe for 2008 i forhold til 2007 forteller Sletten.

– Selv om vi i utgangspunktet er interessert i alle mulige sko, bare de ikke er for gamle, så skal de etter hvert sorteres, forteller han videre. Skotypene skal samsvare med kjønn, alder og årstid for når de forskjellige ulykken inntraff. Det arbeidet tar vi etter hvert. Først og fremst ønsker vi at folk rydder i skapet og sender oss sko, lyder oppfordringen fra Sletten.



Ny byregionkonferanse: Tor Atle Odberg f.v.i Statens vegvesen ønsker velkommen til Citisense 09 i Sandefjord i juni sammen med Sandefjordordfører Bjørn Ole Gleditsch og Citisense-arrangør Trond Aarstad jr. (Foto: Statens vegvesen)

Mer brød, mindre sirkus

Sirkusteltet er byttet ut med Hjertnes kulturhus når Sandefjord kommune 22.-23. juni inviterer til byregionkonferansen Citisense 09.

Kjell Wold

Borte er sirkusteltet fra den første konferansen i Larvik i fjor høst. Deltagerantallet er også kuttet noe, fra

1200 til drøye 800. Men interessen for Citisense 09 er allerede så stor at det vurderes tilleggs løsninger for flere deltagere.

Vegåpning

Sandefjord er valgt fordi det er sykkelby, de har bedre fasiliteter for storkonferanser og vi kan samkjøre byregionkonferansen med vegåpning E18 Langåker-Bommestad, forteller Tor Atle Odberg i Statens vegvesen. Han regner med at både samferdselsminister, vegdirektør og regionvegsejef blir blant gjestene på årets byregionkonferanse. Når Citisense 09 og vegåpningen på E18 går

av stabelen vil Stortinget trolig også ha ferdigbehandlet NTP 2010-2019.

Dialog om fag

Bortsett fra nytt arrangørsted legger Citisense 09 listen like høyt som fjorårets konferanse. Statens vegvesen fortsetter og styrker sitt engasjement som viktig samfunnsaktør i transport- og arealutvikling i byregioner.

På denne måten ønsker vi å ta samfunnsdebatten om dette spennende samarbeidet. Vi ønsker å synliggjøre vårt samfunnsansvar og håper samtidig at vår deltagelse kan

være ett av flere viktige bidrag til økt rekruttering. Derfor ønsker vi å spille bredden i dette byregionsamarbeidet, sier Odberg.

Pulitzerprisvinner

Årets Citisense vil kanskje i enda større grad fokusere på sammenhengen mellom næringslivets behov, politikk og offentlig administrasjon. Hovedtema er som sist fremtidens by- og næringsutvikling. Konferan-



sen blir en blanding av fag, kultur, opplevelser, dialog og forskning, med et vel av norske og internasjonale kapasiteter på programmet. Thomas Freedman – tre ganger Pulitzerprisvinner og fast spaltist i Washington Post blir ett av av trekkplasterne til Citisense 09 i Sandefjord tett oppunder sankthans.

Utvikler byregioner

Arbeidet med utviklingen av samarbeid i fire byregioner i sør pågår for fullt og er nå inne i en aktiv og viktig fase.

Kjell Wold

Buskerudbyen er alt omtalt for sin framdrift. Men også Vestfoldbyen, Grenlandsbyen og Agderbyen satter nå kraftig på utvidet tverretattlig samarbeid om framtidig areal- og transportplanlegging. Bystrategiprojektet i Region sør samarbeider også tett med de nasjonale prosjektene Framtidens byer, Miljøvennlig bytransport og Citisensekonferansen om framti-

dens by- og næringsutvikling. Her er status for byregionsamarbeidet i de tre øvrige byregionene i sør:

Status

Grenlandsbyen: Avtale om forprosjekt er inngått. Forprosjektorganisasjon er etablert og ledet av en styringsgruppe. De ble presentert for Grenlandstinget i august i fjor. Før jul ble det holdt konferanse for det politiske og administrative miljøet i regionen. Arbeidet følges opp med næringslivsseminar og rapport fra forprosjektet, som ventes avsluttet i februar/mars.

Vestfoldbyen: Fylkeskommunen tar over som koordinator for Vestfoldbyen. Forprosjektet forankres nå som delprosjekt under Verdi-

skapning i Vestfold (ViV), et samarbeidsforum med kommuner, regionale myndigheter, transportetater og privat næringsliv deltar.

Agderbyen: Prosjektet deles i to: Etablering av samarbeid i Arendal-Grimstadregionen og samarbeid med ATP-prosjektet i Kristiansandregionen. ATP Arendal-Grimstad forprosjekt er godkjent av de to bystyrene og fylkesutvalget i Aust-Agder. ATP Kristiansandregionen er positive til et samarbeid med ATP Arendal-Grimstad.

Grimstadporten: Grimstad deltar sammen med Arendal i et nytt byregionprosjekt.



REPORTASJE

Byprosjekt søker leder

■ ■ Samarbeidsprosjektet Buskerudbyen søker nå prosjektleder for det interkommunale prosjektet Buskerudbyen fra Lier til Kongsvik. Grunnideen med prosjektet er et forpliktende samarbeid om areal og transportplanlegging mellom fem kommuner, fylkeskommune, Jernbaneverket og Statens vegvesen og Kystverket.

Bedre rettigheter

■ ■ Hvis en passasjer blir skadd i en bussulykke, skal busselskaper fra 2010 utbetale et forskuddsbeløp til dekning den skaddes utgifter. Dette besluttet EU-kommisjonen i desember.

Forskuddsbeløpet skal stå i forhold til skadeomfanget, ved død minimum 21.000 euro som i dag tilsvarer rundt 200.000 kroner, og skal utbetales innen 15 dager.

Ny post

■ ■ Einride Horstad (biletet) fra Førde (53) er tilsett som ny distriktssjef for Statens vegvesen i Fjordane. Han har vore administrasjonssjef i Region vest dei siste to åra. Før det var han i Posten, med karriere fra skranken i Sarpsborg til regiondirektør både i Ålesund og Bergen. Horstad tek til i jobben i mars. (Arkivfoto: Olav Handeland)

**Overraskende godt**

■ ■ - Tilbudene var overraskende lave, sier Terje Gundersen i Statens vegvesen om prisene på elektrojobben i rv. 557 Knappetunnelen i Bergen. Laveste tilbud har M. Thunestvedt, Bergen med 31,5 millioner kroner. Otera Delta A/S i Bergen har en pris på 34,9 millioner kroner og KB EL-Teknikk AS, Danmark har et tilbud på 31,5 millioner kroner.

Spansk E18-antenne

■ ■ - Antennepunktene som skal monteres på den nye E18 Langåker-Bommestad i Vestfold som åpner til sankthans, skal leveres fra Spania. Det er firmaet Tecsidel som har fått oppdraget med å levere antennepunktene til området ved Ringdalskogen i Larvik. Prosjektet er beregnet å koste om lag 5 millioner kroner.

Vil bli kultursjef

■ ■ Fylkeskontakt for Rogaland, Kirsten Tegle Bryne (52) i Statens vegvesen (biletet), er mellom dei 15 søkjarane til den ledige stillinga som fylkeskultursjef i Rogaland. Bryne kom til Statens vegvesen for eit par år sidan frå ei avdelingsleiarstilling hos Riksantikvaren. Ho er cand.mag. med samfunnfag og jus. (Arkivfoto: Harald Sel)



Markerer Kulturminneåret

Startskuddet har gått for Kulturminneåret. Der er det fokus på dagliglivets kulturminner, noe vegen er en viktig del av. Dette vil bli markert på ulike måter rundt om i landet.

Henriette Erken Busterud

I Statens vegvesen er det Liv Marit Rui som har ansvar for hvordan Statens vegvesen skal markere seg i Kulturminneåret. På agendaen står alt fra store og små arrangement til fredning av veger.

Konferanse

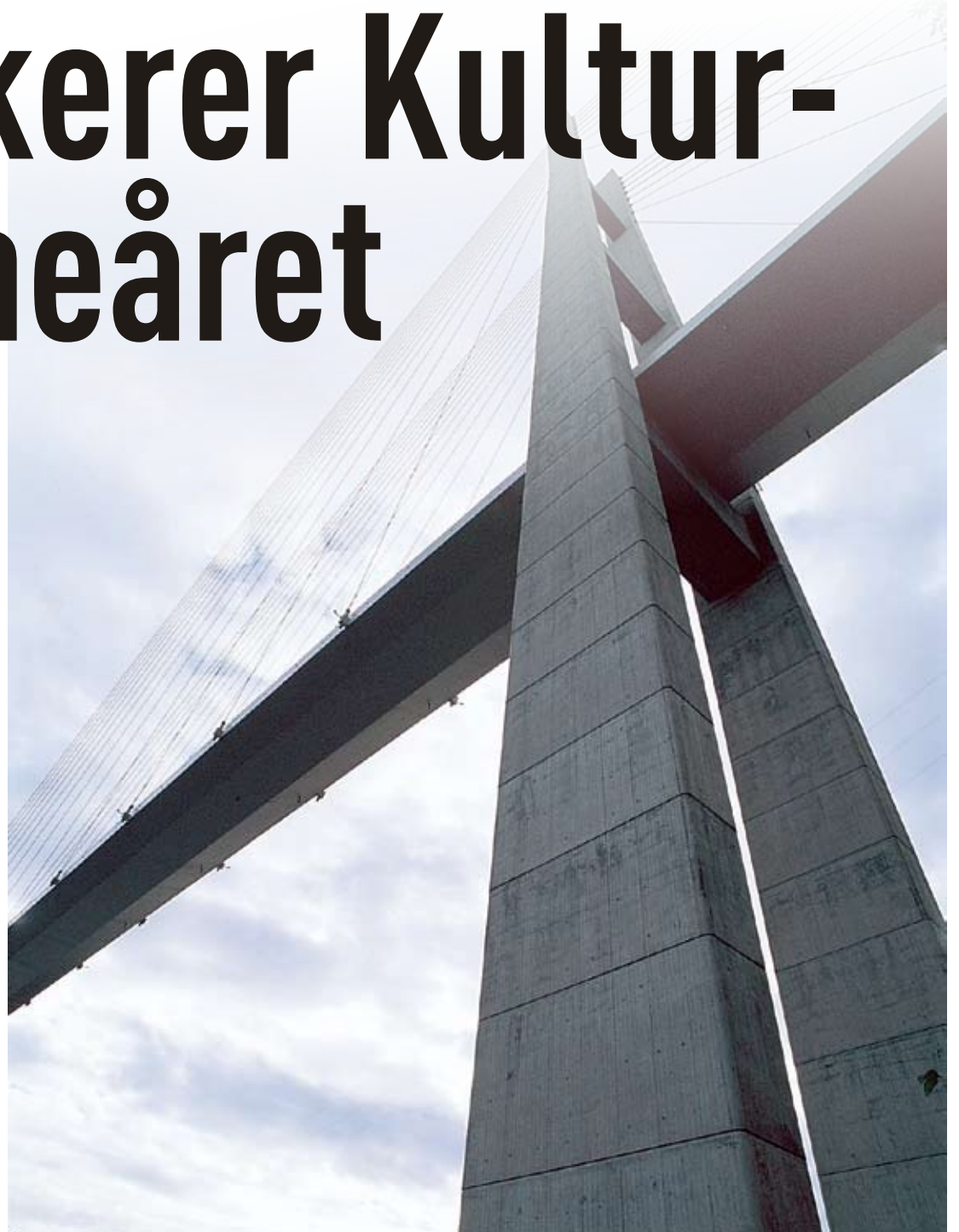
- Noe av det vi gjør er å arrangere en stor kulturminnekonferanse i Oslo. Der skal vi vise bredden i kulturminnearbeidet vårt - både dagens, fremtidens og fortidens kulturminner. Vi vil også få fram det gode samarbeidet vi i mange år har hatt med frivillige organisasjoner og lokale ildsjeler. Samarbeid på tvers mellom stat, kommune og frivillige er nemlig også noe Kulturminneåret skal fremme, og kulturvern drives jo i stor grad av frivillige. Et eksempel på dette er Postvegen i Kvinnherad. Den er satt i stand i samarbeid med frivillige organisasjoner og lokale ildsjeler, sier Rui.

På konferansen kommer for øvrig både samferdselsministeren, vegdirektøren, riksantikvaren og samarbeidspartnere.

Lokale arrangement

Regionene planlegger nå ulike arrangement og tiltak. Flere av disse vil legges til lokale bygdedager og lignende.

- Noen steder er det gamle



Kulturminneåret: Statens vegvesen har rundt 30 arrangementer i forbindelse med Kulturminneåret. I tillegg skal 66 veger fredes. Her er Breviksbua, som ble fredet i fjor. (Arkivfoto: Johan Brun)

veger som skal restaureres, og det skal settes opp informasjonstavler og skilt. Enkelte skal arrangere kulturminneløyper, turmarsjer eller veteranbilløp langs fredede veier. Det skal også være åpent hus i forbindelse med objekter som er fredet eller skal fredes, men alle planene er ikke klare ennå, sier Rui.

7. generasjon

22. juni åpner E18 Bommestad

Langåker i Vestfold. Bommestad bru er fredet, og den nye brua og vegstrekningen utgjør sjuende generasjon med veier i området. Åpningsseremonien vil bli samkjørt med et arrangement i forbindelse med markering av kulturminneåret.

Freder 66 veger

Rui opplyser at Statens vegvesen har 270 objekter i sin verneplan, som enten er eller vil bli fredet etter

kulturminneloven. 19 bygninger ble fredet i 2007, i fjor ble 40 broer fredet. I år skal 66 veger fredes, alt fra nedlagte til veier på stamvegnettet.

- Vi sender nå forvaltningsplanene på høring. Det er ulik grad av vern på disse vegene, avhengig av type veg. Fredning betyr ikke frysning, det er en styrt utvikling. Det er fortsatt mulig å gjøre noe, og det er dette som beskrives i forvaltningsplanene, forklarer Rui.

Ny leder for Kulturdagene

Signe Eikenes, leder av Strategistaben i Region vest, skal lede Kulturdagene, som går av stabelen på Norsk vegmuseum 11.- 13. juni neste år.

Henriette Erken Busterud

- Vi skal fortsette den suksessen som Kulturdagene har vært - og det blir et resultat av felles innsats. Det er det som skjer i regionene og Vegdirektorat i tida fram til arrangementet i juni 2010 som blir helt avgjørende. Vi må legge til rette for kreativ utfoldelse, og jeg håper vi kan få et stort engasje-

ment ute i organisasjonen, sier Eikenes, som allerede nå gleder seg. Planleggingen starter for fullt med samling for regionkontaktene med flere 19. - 20. mars på Vegmuseet.

Sist det var kulturdager ble det innført "lek og moro-aktiviteter" som golf, sandvolleyball og sandfotball, i tillegg til det som foregikk på scener og i utstillinger. Også på den kulinariske fronten var det mange som utfoldet seg.

- Dette tror jeg vi må bygge videre på. Det er også et spørsmål om vi skal bruke eksterne "kanoner" som trekkplaster. Her håper jeg de som er med i Puma kan gi viktige innspill, sier Eikenes.

Leder kulturdagene: Signe Eikenes (f.v) skal lede Kulturdagene i 2010. Til høyre Astrid Liavik Solberg som er kontaktperson for utstillinger. Begge var også med i forrige kulturdagkomité. (Arkivfoto: Henriette Erken).



SI DIN MENING

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

Ferist



I vegen der låg det ei ferist, eller liggjegrind om du vil. Nå er ho for alltid borte, kva var ho egentlig til?

Grinda har levd i eit skille mellom grannar og deira dyr. For kom der buskap over blei det eit strev og eit styr.

Frå starten stod grindene oppreist og ungene tjente ein slant. Det kosta vel oftast fem øre for å åpna for byfolk og fant.

Men bilane blei stadig fleire og slanten ikkje så gjev. Så grindane lagdes i bakken det spartein for masse strev.

Ferister har gjennom åra blitt kjent som ein dreven tjuv. Idet dei stal hjulpynt frå mange som for over på travle hjul.

Etter kvart vart så nytten borte i mang ei bygd og grend. Nå susar bilane over den nylagde asfalten.

Med hilsen
Jan Geir Fjogstad

"Forhold"

■ Det er mye å passe på i forhold til jobben. Særlig i forhold til språket vi bruker! Mange er nokså tilbakeholdne i forhold til bruk av meningsløse klisjeer, mens andre bruker dem hele tiden. I forhold til andre etater er vi vel verken verre eller bedre. God språkbruk bør være et satsingsområde i forhold til nyttsatte, særlig i forhold til korrespondanse utad.

■ **Oppgave:** I denne teksten er uttrykket "i forhold til" brukt korrekt bare én gang. - Hvilken?

Olav Leite
jurist Region øst

REPORTASJE

Skipar regionalt museum i vest



Framlegg: Skisse av ein tilrettelagt Dirdal vegstasjon, med aktivitetar for publikum og rasteplass fram mot rv. 45. (Illustrasjon: Kurt Wathne)



Førkrigsmodell: Vegvaktarhandvogna var omtalt i "Meddelelser fra vegdirektøren" i desember 1919. Region vest har eit staseleg døme i samlinga si. (Foto: Nils Nonås)



Teiknestova: Teiknepulten for vegplanleggjaren i samlinga til Region vest. (Foto: Nils Nonås)

Statens vegvesen har planar om å skipa eit regionalt vegmuseum i den nedlagde veggarsjen i Dirdal i Rogaland.

Geir Brekke

- Vi overtok den gamle veggarsjen då produksjonsavdelinga blei skilt ut frå etaten i 2003, seier regional museumskontakt, Nils Nonås. Anlegget er med i nasjonal verneplan for vegsektoren.

- Det er gjennomført ei nøktern restaurering, utført av tre vegvesen-pensjonistar, som har gjort ein utruleg god jobb. Vi har

komme til at bygningane i Dirdal eignar seg til ei magasinutstilling for museale maskiner og utstyr. Der kan vi få ei god og trygg plassering, trur Nonås.

Stavangerutstilling

Det er alt samla ein del klenodie i form av gamle anleggsmaskiner frå heile regionen i garasjane i Dirdal.

- Her har vi mellom anna to gamle snøfresarar frå Hordaland og ein svær vegvals frå 1926. Vi har og anna utstyr frå vegetaten av eldre dato. Eg kan nemne reiskap til nivellering og landmåling, seier museumskontakt Lars Eide i Sør-Rogaland.

Den gamle vegstasjonen ligg tett ved rv. 45 i Dirdal, 7-8 km nord for Byrkjedalstunet. Tanken er at dagens museumsutstilling i

kjellaren til distriktskontoret i Stavanger i løpet av våren skal flyttast til Dirdal.

- Vi har hatt fagfolk på museumsarbeid til å vurdere utstillinga i Stavanger. Deira konklusjon er at museet her har stor kulturhistorisk verdi, og bør haldast samla også i framtida, seier Nonås.

Rasteplass

Det vil vere plass til ei utstilling på kring 1000 kvadratmeter ved vegstasjonen. Målet er at magasin og museum skal vere klart til våren neste år.

Det kan vere trong for eit tilbygg til eksisterande bygningar ved Statens vegvesen sitt anlegg i Dirdal. Prosjektet er kostnadsrekna til 1,6 millionar kroner, men er førebels ikkje fullfinansiert. - Det er òg tankar om å eta-

blere ein rasteplass med toalettanlegg på stasjonsområdet. Det vil gjere at fleire blir merksame på samlingane våre, seier Eide.

Sommartid

Det er ikkje planlagt fast bemaning ved stasjonen, men vegvesen-pensjonistar kan bli trekt inn i eit opplegg ved opningstider av lokala, med ekstrahjelp sommarstid.

- Vi ser vel for oss at museet vil kunne ha ope frå 15. juni og ut august når vi kjem i gang, truleg i 2010, seier Nils Nonås.

Det er også møterom ved gamle Dirdal vegstasjon. I Byrkjedal er det servering, større møterom og overnattingstilbod. Arbeidet med magasinplanane skjer i samråd med Norsk vegmuseum.

PERSONAL

Ny internasjonal policy

Statens vegvesen har laget ny policy for sine internasjonale aktiviteter. – Den skal bidra til at vi jobber mer målrettet internasjonalt og forsterker det vi holder på med hjemme, sier Marit Due Langaas.

Henriette Erken Busterud

Statens vegvesen har rundt 200 ansatte som er engasjert i internasjonalt arbeid. Etaten deltar i internasjonale organisasjoner og programmer og samarbeider med andre land. Nordisk samarbeid utgjør over 40 prosent av dette.

Viktig å få på plass

– Det er første gang Statens vegvesen har formulert hensikter med den internasjonale virksomheten, sier Marit Due Langaas, som har ledet arbeidet med policyen.

– Som leder for Internasjonal stab er det viktig for meg å ha fått på plass rammer for virksomheten, ettersom det er mange meninger fra ulikt hold om hva vi skal holde på med. Det vi jobber med internasjonalt skal gjenspeile det vi prioriterer og satser på her hjemme. Det skal med andre ord være i tråd med det som står i Nasjonal transportplan og FoU-satsingen og så videre. Argumenter som at det å jobbe internasjonalt er krydder i hverdagen holder ikke, understreker Langaas.

Fokus

– Vi ønsker spesielt å få bedre struktur på EU-samarbeidet, som betyr mye for etaten. Vi tror også at det er mer å hente på å samarbeide mer med naboland om felles løsninger og systemer. Vi skal opprettholde samarbeidet med andre land, så fremt dette kan finansieres utenfor vårt budsjett. Når det gjelder samarbeid med bistandsland,

er ikke veg- og transportsektoren for tiden prioritert, og det vil bli mindre aktiviteter der, sier Marit Due Langaas.

I 2009 skal alle enhetene gå gjennom de internasjonale aktivitetene med et kritisk blikk, særlig det som gjøres innen EU- og øvrig europeisk samarbeid.

– Det er viktig for å se om det de gjør er i tråd med den nye policyen

og ressursene vi har, sier hun.

Muligheter

– Langaas mener Statens vegvesen må bli flinkere til å markedsføre seg som en internasjonalt orientert virksomhet. Slik kan vi framstå som fargerike og interessante. Det er gode muligheter for dyktige fagfolk til å bli med i ulike internasjonale FoU- og andre samarbeidsprosjek-

ter. Vi deltar i alt fra å utforme nye EU-regulativ til å lage nye vegnormer i Botswana, sier Langaas og legger til: Mange er også interessert i det vi jobber med. I fjor hadde vi blant annet besøk fra Sør-Afrika, Dubai, Kina og Russland. De kom først og fremst for å se på elektronisk bompengerekringing. Men de fikk seg også en ekstratur i senketunnelen i Bjørvika.



Ny policy: – Vi skal holde stø kurs med nye internasjonale kjøregreger, sier Marit Due Langaas i Statens vegvesen. (Foto: Henriette Erken Busterud)

En annerledes selvangivelse

Vegvesenets ansatte skal nå fortelle hvordan de egentlig forholder seg til trafikk og fartsgrenser.

Giselle Jensen

Nå skal sannheten på bordet; Er du fartsglad? En omfattende spørreundersøkelse blir snart sendt ut til alle ansatte i Statens vegvesen. Nå skal etatsansattes egne holdninger på bordet; hvor fort kjører du når fartsgrensen er 80, er du bekymret for fartskontroll og endrer du kjørestil når du har passasjerer i bilen?

Disse og atskillig flere spørsmål blir stilt etatens ansatte.

– Totalt skal vi spørre rundt åtte tusen nordmenn for å få vite hvordan det egentlig står til med holdningene til fart. Da synes vi det er en god idé å kartlegge holdningene til Vegvesenets ansatte også, forteller Bjarte Skaugset. Undersøkelsen er knyttet til kampanjen om fart som er Vegvesenets neste store trafikksikkerhetskampanje.

Svarene på undersøkelsene gir Vegvesenet viktig kunnskap om trafikk og holdninger slik at de kan målrette kommunikasjonen enda bedre i framtida.

Tilbake til faderhuset

Han har lang fartstid i Statens vegvesen, og vender nå tilbake til etaten etter å ha vore med dei seks første åra i Mesta.

Geir Brekke

Bjarne Løne (51) frå Voss er tunnelbyggjar av rang, og tok til i Statens vegvesen Sogn og Fjordane i 1981.

Omreisande

I heile 17 år var han med på tunnelprosjekt i fylket, og fekk mellom anna med seg bygginga av lengste vegtunnelen i verda, E16 Lærdalstunnelen. Før det var han med på ein annan av dei lange sognetunnelane, nemleg E16 Gudvangatunnelen i Aurland. Seinare har han og vore anleggsleiar for tunnelbygging i Hordaland, mellom anna rv. 551 Folgefonntunnelen, opna av dåverande samferdsleminister Terje Moe Gustavsen i lag med den danske tansportministeren. Tidlegare har han vore med tunnelfolk frå fleire fylke på ulike prosjekt landet rundt. Jamvel Honningsvåg tunnelen i Finnmark har Bjarne Løne vore medansvarleg for.

Minst 71 av dei som blei tilsette i Statens vegvesen i 2008 hadde vore medarbeidarar i etaten tidlegare, viser eit oversyn frå arbeidsgivarkontoret i Vegdirektoratet. Dei tre siste åra er talet 130.

Nordmøre

Då produksjonsavdelinga til Statens vegvesen blei til Mesta i 2003 følgde Løne med på lasset, som dei fleste andre tunnelfolk i etaten. Her har han mellom anna vore prosjektleiar for Rullestad tunnelen i Sunnhordland, Atlanterhavstunnelen i Møre og Romsdal og sist Knappetunnelen i Bergen.

– Eg likte meg godt i Mesta, men etter mange år med mykje vekependling ser eg fram til å kunne bu heime

på Løne og drive tunnelbygging i grannelaget, for første gong. For eit par veker sidan tok han til som byggleiar på rv. 13/7 Vallaviktunnelen. Her skal det byggjast ny tunnel mot Hardangerbrua, samstundes som resten av dagens tunnel skal oppgraderast. Den nye tunnelen tek av via ei rundkøyring nær Vallavik, og inngår i bruprojektet. Oppgraderinga av eksisterande tunnel blir eit oppdrag for Voss og Hardanger distrikt.



Skifter side: Bjarne Løne i midten som prosjektleiar i Mesta ved gjenomslaget av Knappetunnelen i Bergen i fjor. Her med dagens kolleger i Statens vegvesen, John Ove Bjørge (t.v.) og Ottar Midtkandal (Arkivfoto: Geir Brekke)



(Fotomontasje Statens vegvesen)

TETT PÅ

NAVN: Trond Johannesen ■ **ALDER:** 52 ■ **STILLING:** Administrerende direktør i Maskinentreprenørens Forbund ■ **BOSTED:** Oslo
 ■ **SIVILSTATUS:** Gift ■ **AKTUELL SOM:** MEF-leder som er spent på effekten av regjeringens krisepakke

Søt musikk

Regjeringens krisepakke er søt musikk i Trond Johannesens og Maskinentreprenørens Forbunds (MEF) ører.

Kjell Wold

MEF-direktøren startet sin yrkeskarriere i Den Norske Opera og har siden spilt på flere strenger i viktige posisjoner i norsk samfunnsliv. Han hilser krisepakken og friske milliarder til blant annet samferdsel velkommen som bidrag til å få norsk økonomi på rett kjøll igjen.

Enda en pakke

– Men jeg tviler på om det er nok på lengre sikt. Krisen er nok dypere og alvorligere enn vi tør å tro akkurat nå. Så jeg ser ikke bort fra at det vil bli behov for en ny krisepakke for det private næringslivet allerede en gang senere dette året, sier han. Likevel er MEF-direktøren godt tilfreds med krisepakken profil og hovedinnhold. Pakken og de mange tiltakene er godt spredt både geografisk og innholdsmessig. Det passer de mange små og mellomstore entreprenørbedriftene under MEF-paraplyen midt i blinken.

Mister kompetanse

En rekke MEF-bedrifter har opplevd en sterk nedgang i aktiviteten det siste året. Johannesen forteller at den ledige kapasiteten blant forbundets 1900 medlemsbedrifter som sysselsetter om lag 28.000 personer har økt med hele 30 prosent fra november 2007 til november 2008.

– En slik kraftig tilbakegang har ikke vi opplevd så lenge jeg har vært i MEF, forteller Trond Johannesen, som begynte som administrerende direktør i MEF i 2001. Han frykter at økende ledighet og lav kapasitet over lang tid kan gjøre at bransjen mister kompetanse. Mange små og mellomstore entreprenørbedrifter er nå redde for å miste folk. Da forsvinner også kunnskapen fra bransjen.

Allsidig

Trond Johannesen tok utdannelse som siviløkonom ved Norges handelshøyskole i Bergen i perioden 1975-79. Etter halvannet år som hovedtillitsvalgt i Hæren, fikk han jobb i Operaen i 1981, der han drev med administrasjon og regnskap til 1984. Deretter bar det over i Forskningsrådet, der han var økonomisjef fram til 1990. De neste elleve årene var han så viseadministrerende direktør i Teknologisk Institutt. Denne kjente konsulent- og forskningsinstitusjonen i Oslo var Johannesen med å privatisere på 1990-tallet. Siden 2001 har han vært administrerende direktør i Maskinentreprenørens Forbund (MEF).

Vitaminsprøyte

– Tiltakspakken fra regjeringen tilfører det norske anleggsmarkedet en viktig og helt nødvendig vitaminsprøyte. Fordelingen av oppgaver over hele landet passer også våre medlemsbedrifter utmerket. Tiltakene må settes i gang så fort som overhodet mulig, slik at permitteringer og oppsigelser kan unngås, sier Johannesen. Han er glad både for milliardene som tilflytter samferdselssektoren og kommunene. I tillegg til aktivitet innen veg og jernbane er MEFs medlemsbedrifter også tungt inne i mange av de utbyggings- og vedlikeholdsoppgaver kommunene stiller med spesielt innenfor vann- og avløpssektoren.

Ledige hender

MEF-direktøren mener anleggsbransjen også ser svært positivt på det økte tilskuddet til læreplasser for å sikre langsiktig rekruttering også i vanskelige tider.

– I følge vår oversikt har anleggsbransjen nå en ledig kapasitet på landsbasis på om lag 33 prosent. MEF-bedriftene utgjør nesten 85 prosent av alle ansatte innen anleggssektoren. Derfor er tiltakene kjærkomne og nødvendige, selv om jeg tror vi vil trenge en ny slik pakke allerede om et halvt år, hvis ikke før, sier Trond Johannesen.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Vi har dårlig vegstandard mange steder. De er ikke utbygget i samsvar med kjøretøyene som brukes på vegene, farten er ofte for høy.

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

Vurdere sentralbordet. Her er det upersonlig service, det stenger for tidlig og man vet alt for lite om "hvem som kan hva" i SVV.

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

Starte med å forenkle kontraktsstandarder. SVV har sitt eget håndboksystem med tekniske beskrivelser (prosesskoder). Prosesskodene og NS 3420 må forenes til ett system.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Utrede en god modell for prosjektfinansiering av veg og jernbane. Med dagens system med bevilgninger over statsbudsjettet vil vi aldri få et skikkelig samferdselsløft i Norge.



(Foto: MEF)

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.



Foreløpig har det ikke kommet inn respons på bildet i forrige avis. Ole Arvid Flatmark er derfor takknemlig om noen likevel har kunnskaper om motivet.



HVA SKJER?

3. MARS/ÅRDAL

■ Opning av rv. 53 nye Naustbuktunnelen

4. - 6. MARS/BERGEN

■ Stein i vei-konferansen

10. - 12. MARS/TØNSBERG

■ ATK-konferansen

9. - 11. MARS/TRONDHEIM

■ ITS-konferansen (10. og 11. mars) og pre-konferanse om Statens vegvesen-prosjektet ITS på veg mot 2020 (9. mars)

17. MARS/FUSA

■ Samferdsleminister Liv Signe Navarsete opnar rv. 48 Helland-Havsgårdsdalen

20. MARS/HELE LANDET

■ Betalingsfrist årsavgift eller frist for vraking for å unngå årsavgift

1. APRIL/ HELE LANDET

■ Frist for å bestille time for godkjenning av LPG-ombygd kjøretøy etter gammelt regelverk.

20. - 21. APRIL/BERGEN

■ STRAKS-konferanse

6. - 8. MAI/LILLESTRØM

■ Transport 2009

Vet du om noe som skal skje?

Send e-post til: vegenogvi@vegvesen.no.

LØST OG FAST



Stedet Gjøgri

Lite sted i Holmestrand sør for Kronlia på rv. 35. Stedet består i dag kun av to gårder. Navnet stammer helt tilbake fra tidlig middelalder, trolig fra før vikingetiden. Navnet består av to

gammelnorske ledd, "gjø" som betyr kløft og "gri" som betyr slette. - Gjøgri betyr altså kløfta i enden av sletta, forteller Lars Engelstad i det lokale historielaget. (Foto: Kjell Wold)



Herjet med luftgevær

HEMNES: Vandaler har vært på ferde og skadeskutt to av vinduene på Skamdal trafikkstasjon. Ugjerningen ble oppdaget da en av utekontrollpatroljene ved Mo Trafikkstasjon avla enheten en visitt.

I alt har rampungene avfyrt 15 skudd mot rutene, som nå vil koste statskassen noen tusenlapper. Hva de ønsket å oppnå er ikke godt å si, men forholdet er anmeldt til øvrigheten. (Foto: Helge Rong)

Her om dagen

Rv 250 på Torpaåsen mellom Dokka og Lillehammer. Nydelig vintervær, lite trafikk og topp kjørefoldhold. Da er det godt å være på vegen! (Foto: Steinar Svendsbakken)



UNORMALER

98



har vært der, er uklart for den unormale jury men juryen merker seg at skråbåndet er på plass når samme skiltkombinasjon brukes foran andre tunneler i Bergensområdet.

Det øverste skiltet, trafikkforbudsskilt 306.3, brukes ifølge Vegvesenets håndbok 50 "når hensynet til trafiksikkerhet eller trafikkavvikling gjør det nødvendig å forby trafikk med traktor og saktegående motorredskap. Dette vil først og fremst være aktuelt på vegstreknninger med høyt fartsnivå og stor trafikk".

Det andre, skilt 306.4, heter "forbudt for motorsykel og moped" men virkningen ødelegges ved at det er satt opp et underskilt med teksten "Gjelder ikke motorsykel". Skiltnormalen sier at Forbudet kan begrenses til bare å gjelde lette og tunge motorsyklar med underskilt 808.311 "Gjelder ikke moped". Normalen sier intet om at man kan bruke et underskilt til det motsatte, å stenge mopedistene ute.

Den unormale jury antar at man vestpå har konstruert skiltkombinasjonen i den hensikt å inkludere mopeder under begrepet "uønsket saktegående trafikk". Mopeder er som kjent konstruert for å gå i opp til 45 km/t. (Foto: Tore Braaten)

Ikke for snegler

Dette skiltet står inntil R39 i kryset ved Handelshøyskolen i Bergen, foran innkjøringen til Eidsvågtunnelen og bryter med minst to skiltnormaler.

Den åpenbare er at det midterste skiltet, trafikkforbudsskilt 306.4, mangler det foreskrevne røde skråbåndet. Hvorvidt båndet noen gang

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Ungt, friskt blod

Så har fire fylker fått nye vegsjefer. Og med ett slag er gjennomsnittsalderen blant landets vegsjefer redusert med mer enn fem år - fra 58 til 53,6 år. Alle de fire nytnevnte vegsjeferne er mellom 43 og

45 år, og blir dermed våre fire yngste toppledere. De nytnevnte vegsjeferne er: Kjell Bjørvig, Telemark, Stein Fyksen, Akershus, Eilif Mathiesen, Troms og Andreas Setsaa, Vest-Agder.